

**REGULAMENTUL**  
**privind stabilirea criteriilor și metodologiei de prioritizare a investițiilor în infrastructura**  
**rutieră și pietonală a municipiului Strășeni**

**CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE**

**Art. 1. Scopul Regulamentului**

(1) Prezentul Regulament stabilește criteriile, metodologia și procedura de evaluare, ierarhizare și selectare a străzilor, trotuarelor și zonelor pietonale ale municipiului Strășeni, în vederea planificării investițiilor în construcția, modernizarea, reparația capitală și întreținerea infrastructurii rutiere și pietonale.

(2) Regulamentul urmărește asigurarea unei planificări transparente, echitabile, eficiente și conforme principiilor urbanismului modern.

**Art. 2. Baza legală**

Prezentul Regulament este elaborat în conformitate cu:

- a) Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023
- b) Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală
- c) Legea nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional
- d) Normele tehnice aplicabile infrastructurii rutiere și edilitare
- e) Principiile europene privind mobilitatea urbană, accesibilitatea și dezvoltarea durabilă

**Art. 3. Principii**

- a) utilizarea criteriilor tehnice obiective;
- b) finalizarea lucrărilor începute înaintea demarării altora noi;
- c) corelarea lucrărilor rutiere cu rețelele edilitare;
- d) eficiență bugetară;
- e) echitate între cartiere;
- f) consultarea cetățenilor;
- g) siguranță rutieră și pietonală;
- h) accesibilitate universală;
- i) transparență în luarea deciziilor.

**CAPITOLUL II STRĂZI ÎN CURS DE EXECUȚIE (FINALIZARE**  
**OBLIGATORIE)**

**Art. 4. Definiție**

(1) Sunt considerate străzi în curs de execuție cele pe care au fost efectuate lucrări de infrastructură rutieră, inclusiv aplicarea stratului bituminos de bază (binder), dar care nu au fost finalizate prin aplicarea stratului de uzură sau a altor elemente prevăzute în proiect.

(2) Ele constituie categorie distinctă.

### **Art. 5. Regim juridic**

(1) Străzile în curs de execuție nu se punctează conform metodologiei din prezentul Regulament.

(2) Acesta sunt incluse automat în *Programul anual de finalizare*, având prioritate absolută.

(3) Nici o stradă nouă nu poate fi inițiată înainte de finalizarea celor în curs de execuție, cu excepția situațiilor de urgență.

### **Art. 6. Raportare publică**

Primăria publică anual stadiul fizic și graficul de finalizare al acestor străzi.

## **CAPITOLUL III METODOLOGIA DE EVALUARE A STRĂZILOR NOI (100 PUNCTE)**

### **Art. 7. Domeniul de aplicare**

Metodologia se aplică străzilor care necesită reparație capitală, modernizare sau construcție nouă.

### **Art. 8. Criterii și punctaj (total 100 p)**

#### **1. Infrastructura edilitară – 25 puncte**

##### **(1) Punctaj:**

- Canalizare funcțională – 10 p
- Apeduct funcțional – 5 p
- Iluminat public – 5 p
- Rețea electrică / telecomunicații – 3 p
- Rețea gaze – 2 p

##### **(2) Argumentare tehnică:**

a) **Canalizarea (10 p)** – cea mai invazivă lucrare, afectează structura drumului, necesită săpături adânci, produce tasări; drumul asfaltat anterior este compromis.

b) **Apa (5 p)** – impact mediu, săpături moderate, tot împiedică asfaltarea durabilă.

c) **Iluminat / electric / gaz** – impact redus asupra structurii drumului.

##### **(3) Regula:**

Străzile fără canalizare sau apă **pot fi incluse doar în Programul de proiectare**, nu în lista de asfaltare.

#### **2. Existența proiectului tehnic – 20 p**

- PT + DDE aprobat – 20 p
- PT în elaborare – 10 p
- Fără PT – 0 p

#### **3. Numărul de gospodării deservite – 15 p**

80 gospodării – 15 p

50–79 – 10 p

20–49 – 7 p

10–19 – 4 p

<10 – 1 p

#### **4. Instituții publice sau acces principal către acestea – 15 p**

- Acces principal către 2+ instituții – 15 p
- Acces principal către 1 instituție – 10 p
- Fără rol de acces – 0 p

**Argument:** accesul principal este ruta pe care circulă majoritatea copiilor/persoanelor spre instituții.

**5. Starea tehnică – 10 p**

- Impracticabilă / risc – 10 p
- Rea – 6 p
- Medie – 3 p
- Satisfăcătoare – 1 p

**6. Importanță în rețeaua rutieră – 3 p**

- Stradă colectoare – 3 p
- Stradă secundară – 1 p
- Acces local – 0 p

**7. Situații de risc – 1 p**

**8. Consultare publică – 1 p**

**CAPITOLUL IV INFRASTRUCTURA PIETONALĂ (max. 40 puncte)**

**Art. 9. Domeniu**

(1) Se aplică trotuarelor, aleilor pietonale, acceselor către instituții, zonelor pietonale dintre blocuri.

(2) Drumurile carosabile din cartiere se evaluează ca străzi.

**Art. 10. Criterii și punctaj – total 40 p**

**P1. Afluență pietonală – 10 p**

- acces la instituții educaționale – 5 p
- acces la instituții medicale / sociale – 3 p
- acces la parcuri / recreere – 2 p

**P2. Siguranța pietonală – 10 p**

- trotuar inexistent – 10 p
- trotuar impracticabil – 7 p
- necesită adaptare PMR – 5 p

**P3. Stare tehnică – 10 p**

- impracticabil – 10 p
- stare rea – 6 p
- medie – 3 p
- satisfăcătoare – 1 p

**P4. Continuitate traseu – 5 p**

- legătură cartiere – 5 p
- legătură blocuri – 3 p
- secundar – 0 p

**P5. Accesibilitate universală – 5 p**

- rampă PMR necesară – 5 p
- adaptări minore – 2 p

**Art. 11. Corelare cu modernizarea rutieră**

Dacă partea carosabilă este modernizată, trotuarele aferente se includ automat în lista pietonală cu prioritate.

## **CAPITOLUL V STRĂZI EXISTENTE CE NECESITĂ ÎNTREȚINERE**

### **Art. 12. Definiție**

Străzile asfaltate anterior, care nu necesită reparație capitală, dar se impune să se facă lucrări de mentenanță, sunt incluse în Programul anual de întreținere.

### **Art. 13. Planificare**

Prioritatea se stabilește pe baza inspecției tehnice anuale.

### **Art. 14. Lucrări admise**

- plombări, frezări, covoare subțiri, marcaje, reparații trotuare.

## **CAPITOLUL VI PROCEDURA DE EVALUARE ȘI APROBARE**

### **Art. 15. Etape**

1. Inventariere
2. Completare fișe (străzi + pietonale)
3. Calcul punctaj
4. Publicare rezultate
5. Consultare cetățeni
6. Aprobare Consiliu

### **Art. 16. Publicitate**

Listele finale se publică pe site și la avizier.

## **CAPITOLUL VII DISPOZIȚII FINALE**

### **Art. 17. Intrarea în vigoare**

La data aprobării Regulamentului.

### **Art. 18. Modificări**

Prin decizia Consiliului municipal Strășeni.

## ANEXA 1 – FIȘA DE EVALUARE A STRĂZILOR (100 p)

### FIȘA DE EVALUARE – STRADA \_\_\_\_\_

#### I. INFRASTRUCTURA EDILITARĂ (25 p)

- Canalizare funcțională – 10 p
- Apeduct – 5 p
- Iluminat – 5 p
- Electric/telecom – 3 p
- Gaz – 2 p

Subtotal: \_\_\_ / 25

#### II. PROIECT TEHNIC (20 p)

- PT + DDE – 20 p
- PT în elaborare – 10 p
- Fără PT – 0 p

Subtotal: \_\_\_ / 20

#### III. GOSPODĂRII (15 p)

80 – 15 p

50–79 – 10 p

20–49 – 7 p

10–19 – 4 p

<10 – 1 p

Subtotal: \_\_\_ / 15

#### IV. INSTITUȚII / ACCES PRINCIPAL (15 p)

- acces către 2+ instituții – 15 p
- acces către 1 instituție – 10 p
- fără acces – 0 p

Subtotal: \_\_\_ / 15

#### V. STAREA TEHNICĂ (10 p)

- impracticabilă – 10 p
- rea – 6 p
- medie – 3 p
- satisfăcătoare – 1 p

Subtotal: \_\_\_ / 10

**VI. IMPORTANȚA (3 p)**

- colectoare – 3 p
- secundare – 1 p
- acces local – 0 p

Subtotal: \_\_\_ / 3

**VII. RISC (1 p)**

- Da – 1 p

Subtotal: \_\_\_ / 1

**VIII. CONSULTARE (1 p)**

- prioritar în consultări – 1 p

Subtotal: \_\_\_ / 1

**TOTAL FINAL: \_\_\_ / 100 p**

**ANEXA 2 – FIȘA DE EVALUARE INFRASTRUCTURĂ PIETONALĂ (40 p)**  
**FIȘA – SECTOR PIETONAL \_\_\_\_\_**

**I. AFLUENȚĂ (10 p)**

- acces educație – 5 p
- acces medical/social – 3 p
- acces recreere – 2 p

Subtotal: \_\_\_ / 10

**II. SIGURANȚĂ (10 p)**

- trotuar inexistent – 10 p
- impracticabil – 7 p
- necesită adaptare PMR – 5 p

Subtotal: \_\_\_ / 10

**III. STARE TEHNICĂ (10 p)**

- impracticabil – 10 p
- rea – 6 p
- medie – 3 p
- satisfăcătoare – 1 p

Subtotal: \_\_\_ / 10

**IV. CONTINUITATE (5 p)**

- legătură cartiere – 5 p
- legătură blocuri – 3 p
- secundar – 0 p

Subtotal: \_\_\_ / 5

**V. ACCESIBILITATE (5 p)**

- necesită rampă PMR – 5 p
- adaptări minore – 2 p

Subtotal: \_\_\_ / 5

**TOTAL FINAL PIETONAL: \_\_\_ / 40 p**



## NOTĂ INFORMATIVĂ

la proiectul de decizie privind aprobarea *Regulamentului de stabilire a criteriilor și metodologiei de prioritizare a investițiilor în infrastructura rutieră și pietonală a municipiului Strășeni*

### 1. Necesitatea elaborării Regulamentului

Municipiul Strășeni se confruntă, anual, cu un volum considerabil de solicitări privind modernizarea, reparația sau construirea străzilor și trotuarelor. În lipsa unui cadru metodologic unitar, standardizat și obiectiv, procesul de selectare a străzilor prioritare devine vulnerabil la:

- percepții de subiectivism,
- presiuni politice,
- lipsă de predictibilitate,
- dificultăți în justificarea priorităților,
- contestări frecvente ale deciziilor administrației publice locale.

Pentru a asigura o guvernare locală modernă, transparentă și echitabilă, este necesară aprobarea unui Regulament clar, tehnic și justificat.

### 2. Scopul Regulamentului

Regulamentul urmărește:

- organizarea procesului de planificare a investițiilor rutiere pe criterii obiective;
- alinierea municipiului Strășeni la standardele europene de management al infrastructurii;
- stabilirea unor reguli transparente și stabile pentru selectarea străzilor ce vor fi incluse în programele anuale și multianuale de investiții;
- protejarea investițiilor publice prin corelarea lucrărilor rutiere cu rețelele edilitare;
- crearea unui mecanism clar și predictibil, cunoscut atât de consilieri, cât și de populație.

### 3. Baza legală

Regulamentul este elaborat în conformitate cu:

- Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023;
- Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală;
- Legea nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional;
- Normele tehnice din domeniul infrastructurii rutiere și edilitare;
- Principiile europene privind mobilitatea urbană, siguranța rutieră și accesibilitatea.

### 4. Elemente inovative și modernizatoare ale Regulamentului

Regulamentul propune o abordare europeană, structurată pe **trei componente principale**:

#### 4.1. Finalizarea obligatorie a străzilor aflate în curs de execuție

Se introduce un capitol distinct care stabilește că străzile pe care s-a aplicat stratul de bază (binder) trebuie finalizate cu prioritate absolută.

Această măsură:

- protejează banii publici deja investiți,
- asigură continuitatea proiectelor,
- reduce degradările premature,
- previne deschiderea haotică a mai multor șantiere nefinalizate.

#### **4.2. Metodologia de punctaj (100 p) pentru străzi noi**

Regulamentul introduce o evaluare bazată pe criterii obiective:

- infrastructura edilitară existentă (cu argument tehnic asupra impactului canalizării și apei),
- existența proiectului tehnic,
- numărul de gospodării,
- rolul de acces la instituții publice (inclusiv „accesul principal”),
- starea tehnică,
- importanța în rețeaua rutieră,
- situații de risc,
- consultarea publică.

Această metodologie:

- elimină subiectivismul,
- oferă predictibilitate,
- fundamentează tehnic și social selectarea străzilor.

#### **4.3. Evaluarea infrastructurii pietonale (40 p)**

Se introduce pentru prima dată un sistem separat de evaluare pentru:

- trotuare,
- alei pietonale,
- zone pietonale între blocuri,
- accese pietonale către instituții.

Criteriile iau în considerare:

- afluența pietonală,
- siguranța,
- starea tehnică,
- continuitatea traseului,
- accesibilitatea pentru persoane cu dizabilități.

Această abordare reflectă principiile europene privind orașele centrate pe pietoni.

#### **4.4. Separarea între investiții capitale și întreținere**

Regulamentul stabilește clar diferența între:

- **investiții capitale** (străzi noi / modernizări), și
- **întreținere periodică** a străzilor asfaltate anterior.

Astfel:

- străzile existente nu concurează cu străzile noi în punctaj,
- întreținerea primește un program propriu,
- alocările bugetare devin corecte și eficiente.

## **5. Argumentarea tehnică a criteriilor**

Documentul explică explicit:

- de ce canalizarea are punctaj superior (impact major asupra structurii drumului),
- de ce apa are punctaj mediu,
- de ce rețelele de iluminat, electricitate și gaz au punctaj redus,
- de ce accesul principal la instituții este mai important decât prezența fizică a instituției pe stradă,
- de ce infrastructura pietonală trebuie evaluată separat de carosabil.

Această justificare tehnică detaliată consolidează legalitatea și corectitudinea Regulamentului.

## **6. Impactul implementării Regulamentului**

Implementarea Regulamentului va avea următoarele efecte pozitive:

**Creșterea transparenței administrative**

**Eliminarea intervențiilor subiective și politice**

**Prioritizarea investițiilor pe baze tehnice**

**Protejarea investițiilor publice deja realizate**

**Creșterea încrederii comunității în procesul decizional**

**Posibilitatea stabilirii unui program multianual predictibil**

**Atragerea mai ușoară a finanțărilor externe (UE, Guvern, parteneri)**

**Dezvoltarea echilibrată a cartierelor municipiului**

## **7. Grupul-țintă și beneficiarii**

Regulamentul va avea un impact direct asupra:

- tuturor locuitorilor municipiului Strășeni,
- copiilor și persoanelor vulnerabile, în special prin modernizarea traseelor pietonale,
- investitorilor și mediului de afaceri,
- mobilității urbane și siguranței rutiere,
- administrației publice locale prin eficientizarea proceselor.

## **8. Concluzii**

Proiectul de Regulament propus reprezintă:

- un instrument modern de guvernare locală,
- o politică publică coerentă și responsabilă,
- o bază tehnică pentru investiții eficiente,
- un model european de priorizare a infrastructurii rutiere și pietonale.

Adoptarea Regulamentului va contribui la dezvoltarea durabilă a municipiului Strășeni, asigurând un proces decizional transparent, profesionist și centrat pe interesele comunității.