

ЗАДАНИЕ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ**«КОНЦЕПЦИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ МУНИЦИПИЯ КИШИНЭУ»****I. Преамбула**

В соответствии с пунктом 4 решения Консилиума муниципия Кишинэу № 22/40 от 25. 12. 2008 года об утверждении **«Градостроительного регламента города Кишинэу»** установлено, что для **Центральной исторической зоны города Кишинэу, Градостроительный регламент вступает в силу после утверждения** Консилиумом муниципия Кишинэу дополнительной градостроительной документации: **«Проект Застройки Центральной исторической зоны города Кишинэу»** и **«Комплексная транспортная схема муниципия Кишинэу»**.

Проекты: **«Застройка Центральной исторической зоны города Кишинэу»** и **«Комплексная транспортная схема муниципия Кишинэу»** были заказаны в установленном порядке Главным управлением архитектуры, градостроительства и земельных отношений в 2008 году, разработаны МПИ «Кишинэупроект» и представлены для общественного обсуждения с населением, специалистами и экспертами в области градостроительства начиная с января месяца 2012 года, однако, несмотря на значимость выполненной документации для развития города, перечисленные проекты не одобрены для реализации, **по причине их несоответствия современным принципам планирования исторически сложившихся городов**, перегруженности магистралями и транспортом центральной части города, перспективной трассировкой через центр проспекта Кантемир, продлением улицы Сфатул Цэрий до транспортного узла Вистерничены, а также отрицательного заключения Министерства культуры (письмо № 04-09 / 364 от 05.18.2013) и Академии наук Молдовы (письмо № 974-24 / 5 от 22.05.2013).

В результате анализа многочисленных суждений, замечаний и предложений, поступивших в процессе публичных обсуждений, включая критические аспекты со стороны специалистов и экспертов в области архитектуры и градостроительства, относительно проектов: **«Застройка Центральной исторической зоны города Кишинэу»** и **«Комплексная транспортная схема муниципия Кишинэу»**, разработанные МПИ «Кишинэупроект» в строгом соответствии с действующим **«Генеральным Планом города Кишинева»** (согласованным Консилиумом муниципия Кишинэу решением №68/1-2 от 22 03 2007 года), **в целях улучшения и модернизации транспортной стратегии** на основе современных принципов планирования исторически сложившихся городов, а также воплощению реализованных многими городами идей по сокращению транспортных потоков в центральных зонах, используя альтернативные решения, включая исключения инфраструктур способствующие транзит центральной части города,

требуется выполнить корректуру раздела действующего Генерального Плана города Кишинэу: **Коммунальные услуги / А. Транспорт**, для чего предлагается разработать **« Концепцию устойчивого развития транспортной инфраструктуры муниципия Кишинэу»**, которая, после утверждения Консилиумом Муниципия Кишинэу, станет основой для корректуры проектов: **«Комплексная транспортная схема муниципия Кишинэу»**, **«Застройка Центральной исторической зоны города Кишинэу»**, а также для **«Корректуры действующего Генерального Плана города Кишинэу»**.

Разработка **« Концепции устойчивого развития транспортной инфраструктуры муниципия Кишинэу»** будет осуществлена с целью изменения иерархии участников транспортных коммуникаций, имея в виду, что город существует для жителей, а не для автомобилей, а также для остановки процесса исчезновения исторического наследия, путем исключения практики деструктуризации целостности исторической среды, сложившейся в постсоветский период, в том числе за последние 25 лет, и приобщение этой исторической зоны к жизни городской среды.

II. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Название проекта: **« Концепция устойчивого развития транспортной инфраструктуры муниципия Кишинэу»**

Заказчик: **Главное управление архитектуры, градостроительства и земельных отношений**

Расположение: Центральный Регион Развития, муниципий Кишинэу, Площадь муниципия - 571,6 кв км, Площадь города Кишинэу - 123 кв км, Площадь центральной зоны - 6,2 квадратных километров. Максимальное расстояние направление: Север – Юг - 33 км и Восток-Запад - 37 км.

Основание для выполнения: Решения Консилиума муниципия Кишинэу № 68 / 1-1 от 22.03.2007, № 68 / 1-2 от 22.03.2007 об утверждении «Генерального Градостроительного Плана города Кишинэу» и « Плана Развития Территорий муниципия Кишинэу», Решение Консилиума муниципия Кишинэу №. 22/40 от 25 декабря 2008 года об утверждении «Градостроительного регламента города Кишинэу»; Решение Консилиума муниципия Кишинэу № 4/19 от 21.12.2015 относительно корректуры действующего «Генерального Плана города Кишинэу» и «Плана Развития Территории муниципия Кишинэу», в том числе распоряжений руководства Примэрии № 10-д от 09.01.2012, № 350 27.04.2012, № 38-д от 03.02.2016, № 89-д от 02.03.2017 и № 110-д от 13.02.2017.

Законодательство и нормативные документы

Стратегическая концепция должна быть основана на практике современного планирования исторически сложившихся городов, с учетом действующего законодательства, принимая во внимание разработанную и, находящуюся в стадии разработки, проектную документацию:

- Закон №. 835 17.05.1996 по градостроительству и территориальному планированию
- Решение Парламента № 2531 XXII от 22 июня 1993 года об утверждении реестра памятников, охраняемых государством.

- Закон о дорогах №. 509 06.22.1995
- Закон №. 198 26.09.2008 о ратификации Конвенции Совета Европы относительно ценности культурного наследия для общества
- Закон №.436 от 28.12.2006 о местном самоуправлении
- Решение Правительства Республики Молдова №. 967 от 08.09.2016 относительно механизма консультаций с гражданским обществом в процессе принятия решений.

Существующие документы по планированию:

- Хабитат III Новая Программа развития городов, принятая на Генеральной Ассамблея ООН 23 декабря 2016 года.
- Стратегия: транспорт и логистика на период 2013-2022 годы, утвержденная Решением Правительства No. 827 от 10.28.2013.
- экологическая стратегия на период 2014-2023 и План действий по ее реализации, утвержденная Решением Правительства № 301 от 24/04/2014.
- Стратегия транспорта мун Кишинэу, Карлсруэ, Бухарест, декабрь 2013 г. Работа выполнена при поддержке ЕБРР.
- Концепция проекта строительства кольцевой дороги Кишинэу, разработанная Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры в текущем году (2017).
- Оптимизация общественного транспорта в Кишинэу, Институт развития и социальных инициатив (IDIS) Viitorul, Кишинев, 2011.
- Работа по обследованию состояния исторического центра Кишинэу, выполненная в рамках Hist. Urban «Комплекс мер по реабилитации исторических городов для обеспечения устойчивого развития», финансируемой Европейским Союзом в 2008 году.
- Технично-экономическое обоснование: « защита территорий и населенных пунктов муниципия Кишинэу от наводнений » в 2011 году.
- Концепция комплексной реабилитации исторического центра Кишинева (проект в стадии разработки), 2017 г.
- Проект общественного транспорта, программа и советы реструктуризации регулирования общественного транспорта. Транспортная стратегия Кишинэу, 2013.
- Доклад об осуществлении национальной стратегии регионального развития на 2013-2015 годы, представленный на международной конференции ООН Министерством регионального развития и строительства Республики Молдова, 2016 г.

III ЦЕЛЬ РАБОТЫ

Определение факторов, влияющие в настоящее время на проблему трафика, основных направлений развития дорожной инфраструктуры, меры, которые должны быть предприняты, чтобы улучшить ситуацию в настоящее время, в том числе на долгосрочный период. Развитие транспорта с внедрением современных концепций планирования и методов управления, адаптированных к конкретным условиям Кишинева, которая станет основанием для модернизации и модификации основных принципов **раздела Транспорт** действующего генерального плана и разработанной на его основе **Комплексной Транспортной Схемы**.

Концепция развития транспортной инфраструктуры муниципия Кишинэу, на период 2018 – 2042 годы, должна стать стратегическим документом и инструментом политики развития, направленной на повышение доступности, лучшей интеграции и мобильности различных видов транспорта.

Следует также принимать во внимание следующие основные задачи:

- модернизация улиц города, для обеспечения транспортных связей между административными

секторами, избегая центральную зону;

- обеспечение транспортных связей между населенными пунктами муниципалитета;
- сокращение автомобильного транспорта в центре города;
- Развитие общественного транспорта с предложениями применения модели интермодальных перевозок;
- Подключение городской уличной сети к крупным международным магистралям
- Обеспечение всех граждан различными видами транспорта: общественным (автобус, троллейбус, трамвай), авто;
- Сокращение загрязнения воздуха и шума, выбросов парниковых газов.
- Определение политики комплексного решения парковки и дорожного движения
- обеспечение дальнейшего безопасного пешеходного доступа: велосипедные и пешеходные тропы, которые свяжут важные городские общественные пространства.
- Вынос железнодорожной станции, а также грузовой двор железной дороги за пределы города Кишинева (станция Ревака и Мерены).
- **необходимость строительства электрифицированной железнодорожной коллеи европейской ширины , соединяющей Кишинев и Яссы.**

Примечание: Концепция развития транспортной инфраструктуры *станет базой, подтверждающей необходимость модернизации и определяющей пути изменения ранее принятых решений* раздела *Транспорт действующего* Генерального Плана и Комплексной Транспортной Схемы, Стратегией по внедрению программ и планов развития улично-дорожной сети, а также всех видов транспорта в рамках всего муниципия.

IV ЗАДАЧА ПРОЕКТА

Конечная цель **концепции устойчивого развития транспортной инфраструктуры в муниципии Кишинэу** заключается в определении мер по содействию устойчивому экономическому, экологическому и социальному развитию транспортной системы, улучшению доступности пешеходов.

Концепция создаст современный подход в соответствии с современными стандартами проблем городского транспорта и рекомендации, которые лягут в основу для принятия решений по вопросам развития транспорта в городе и населенных пунктах Кишинева.

Концепция осуществит анализ системы общественного транспорта в сочетании с существующей и проектируемой сетью уличных дорог, уровень их загруженности транспортом, а также представит предложения по развитию служб общественного транспорта по современным принципам предоставления качественных услуг, обеспечивающих снижение потребности использования персонального транспорта.

Концепция представит предложения по сокращению, насколько это возможно, передвижения автомобильного транспорта в центре и жилых районах города, путем принятия альтернативных решений по организации связей, принимая во внимание строящиеся и проектируемые объездные дороги.

Стратегия развития системы общественного и частного транспорта, в том числе дорожной инфраструктуры, муниципия Кишинэу до 2042 года, с установлением основных фаз проектирования и реализации:

♣ **I Этап - Стратегия и направление развития транспортной инфраструктуры на период 2018-2042 годы** (срок исполнения - семь месяцев после определения победителя аукциона), которая после утверждения в установленном порядке Консилиумом муниципия Кишинэу станет

основанием для модификации градостроительной документации: «Генеральный План города Кишинэва», «Комплексная Транспортная Схема муниципия Кишинэу» и «Застройка Центральной исторической зоны города Кишинэу».

♣ **II Этап - План внедрения и предложения по реализации (мероприятия и проекты) концепции устойчивого развития транспортной инфраструктуры в муниципии Кишинэу на краткосрочный и среднесрочный период, а также на долгосрочную перспективу**

V. Срок действия договора

Срок представления Концепции составляет 12 месяцев с момента подписания контракта.

При разработке документации, материалы проекта будут предварительно представлены для рассмотрения и консультации с профильными комиссиями Консилиума муниципия Кишинэу, со специалистами Примэрии мун Кишинэу, экспертами в области урбанизма, а также с населением города.

Презентация документации должна быть осуществлена согласно установленным этапам настоящей главы.

Сроки и этапы реализации проектной документации:

♣ **Первый этап - Стратегия и направление развития транспортной инфраструктуры на период 2018-2042 годы:** (срок исполнения 7 месяцев после утверждения победителя аукциона).

A. Анализ текущей ситуации и выявление проблем на уровне города и муниципия по каждому обследуемому разделу (население, структура городского пространства / градостроительной политики, интенсивность движения, плотность транспортных, пассажирских и пешеходных потоков, инфраструктуры улично-дорожной сети.

B. Предложение по созданию **Единой транспортной системы** для города и муниципия Кишинэу на примере современных тенденций формирования Городских Агломераций.

♣ **Второй этап - План внедрения и предложения по реализации концепции устойчивого развития транспортной инфраструктуры в муниципии Кишинэу на краткосрочный и среднесрочный период и на долгосрочную перспективу:** (срок исполнения 5 месяцев после утверждения первого этапа).

A. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры (мероприятия и проекты), рекомендации по обеспечению реализации **Концепции устойчивого развития транспортной инфраструктуры** на краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный период.

VI. Разработка концепции Первый этап - стратегия и направления развития транспортной инфраструктуры на период 2018-2042 годы

Часть I - Сбор исходных данных - опрос:

Демографическая и социально-экономическая эволюция: общая демографическая картина, места расселения их характеристика и приложение труда;

Магистральная сеть и общественный транспорт;

Данные транспортной инфраструктуры: плотность транспортных и пассажирских потоков, интенсивность движения, грузовые перевозки, управление дорожным движением, спрос на транспорт, загруженность дорог общего пользования, использование общественного транспорта;

Система парковки автомобилей;

Оценка воздействия транспорта на окружающую среду;

Анализ привлекательности городской среды, зеленых зон, территорий для отдыха и досуга в целом по городу и в исторической зоне.

Практика развития транспортной инфраструктуры в других городах, равноценных по размеру и статусу городу Кишинэу.

Вопросники населению относительно инфраструктуры общественного транспорта (опрос по расчету, но не менее 1% каждой категории граждан) для определения подвижности по целям и направлениям, а также для оценки качества оказываемых услуг.

Часть II - Анализ существующей ситуации:

Анализ эффективности магистральной сети общественного транспорта;

Анализ трасс международных транспортных коридоров;

Анализ существующей уличной структуры в историческом центре города Кишинев;

Анализ пешеходных путей и доступности;

Общегородская комплексная схема движения которая охватывает все виды транспорта обследуемого района;

Альтернативные средства передвижения - езда на велосипеде, пешеходные пути и зоны, доступность передвижения людей с ограниченной подвижностью;

Управление движением -размещение, безопасность, интеллектуальные системы, сигнализация, администрирование;

Выявление зон и участков с высоким уровнем сложности –охранные зоны объектов культурного наследия,зоны управляемые техническими средствами , участки и места притяжения /интенсивного движения, интермодальные зоны - вокзалы, аэропорт итд.

Оценка состояния окружающей среды – шумовое воздействие, загрязнение атмосферы, почвы итд;

Часть III – ПРЕДЛОЖЕНИЯ :

- ♣ Создание компьютерной транспортной модели с использованием современных программных и комплексов PTV VISUM;
- ♣ Классификация основных транспортных артерий в соответствии с потребностью дорожного движения;
- ♣ Предложение новой, усовершенствованной уличной сети, включая объездные дороги;
- ♣ Разработка типовых поперечных профилей городских улиц и дорог для улучшения пешеходного движения, обеспечения безопасного и удобного движения пешеходов, особенно вблизи школ, общественных учреждений, а также к проектируемым и строящимся зданиям и сооружениям;
- ♣ Установление зон ограниченного движения транспорта;
- ♣ Формирование транспортного кольца вокруг центральной части города с исключением транзитных перевозок через него;
- ♣ Внедрение интермодальной системы пассажирских перевозок, что позволит объединить различные виды общественного транспорта, обеспечив их взаимодействие;
- ♣ Схемы развития всех видов общественного транспорта, как приоритетных по отношению к индивидуальным видам транспорта, основанных на применении интермодальных систем перевозок;
- ♣ Организация перегрузочно-пересадочных узлов на основных въездах в город с устройством общественных автостоянок.

VII. ВТОРОЙ ЭТАП - ПЛАН ВНЕДРЕНИЯ И МЕРОПРИЯТИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ (ЗАДАЧИ И ПРОЕКТЫ) КОНЦЕПЦИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА КРАТКОСРОЧНЫЙ, СРЕДНЕСРОЧНЫЙ И ДОЛГОСРОЧНЫЙ ПЕРИОДЫ.

Основными задачами Концепции является осуществление тщательного анализа и представления решений по внедрению по этапам реализации на краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный период, а также мероприятий и проектов по следующим направлениям:

- Создание и расчет транспортной модели с использованием PTV VISUM для анализа сценариев мобильности и связанных с ним проектов.
- Взаимосвязь планирования городской мобильности с социально-экономическим контекстом.
- Организация дорожного движения перевозки грузов, пассажиров и парковочное пространство;
- Обеспечение надежности и безопасности дорожного движения;
- Управление мобильностью;
- Продвижение немоторизованных поездок;
- Продвижение интеллектуальных транспортных систем (концепция умного города);
- Совершенствование нормативно-правовой базы.

План внедрения и предложения по реализации (мероприятия и проекты) должен быть выполнен на краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный периоды с выделением первоочередных проектов.

♣ Сроки этапов реализации предложений:

Краткосрочный - пять лет, на период с 2018 по 2023

Среднесрочный - 15 лет, на период с 2018 до 2033

Долгосрочный - 24 лет, на период с 2018 до 2042

VIII. СТРУКТУРА КОНЦЕПЦИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛИТЕТА КИШИНЭУ

Транспортная концепция будет состоять из следующих частей:

♣ ТЕКСТОВАЯ ЧАСТЬ - Пояснительная записка

A. АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Задача и роль разработанной концепции

1.2 Размещение муниципалитета в общем плане развития

1.3 Направления развития, определяющие полицентрическую систему формирования муниципалитета Кишинэу.

1.4 Социально экономический контекст с идентификацией плотности населения и экономической деятельности: структура занятости населения по отраслям экономики, общая демографическая картина

1.5 Основная транспортная сеть. Степень доступности

1.6 Сеть общественного транспорта и тарифная структура

- 1.7 Безопасность передвижения и влияние на социальный аспект
- 1.8 Грузовой транспорт и логистика
- 1.9 Альтернативные средства передвижения: велосипедные и пешеходные зоны, обеспечение доступности для людей с ограниченными возможностями
- 1.10 Организация движения транспортных средств: парковочные пространства, безопасность движения, интеллектуальные транспортные системы,
- 1.11 Туристические зоны притяжения
- 1.12 Воздействие на окружающую среду

В. ОПРЕДЕЛЯЮЩАЯ ЧАСТЬ

- 1.1 Общие предложения
- 1.2 Предложение модели передвижений
- 1.3 Распределение общественного транспорта
- 1.4 Предложение операционных мер
- 1.5 Предложения по улучшению экологии - выбросы
- 1.6 Эффективность принятой модели
- 1.7 Предложения по этапам реализации проектов их внедрения на короткий, среднесрочный и долгосрочный период
- 1.8 Развитие нормативно-правовой базы
- 1.9 Основные предложения по усовершенствованию дорожной сети. Обеспечение качества дорожной сети и организации стоянок для транспорта
- 1.10 Грузовой транспорт. Направления передвижения
- 1.11 Реорганизация общественного транспорта. Его модернизация
- 1.12 Управление транспортными потоками
- 1.13 Предложения по развитию маршрутов немоторизованных единиц
- 1.14 Зоны с высоким уровнем сложности. Связь мобильности с городским планированием
- 1.15 Интермодальные структуры и необходимые мероприятия по их внедрению
- 1.16 Финансирование инвестиционных планов по обеспеченности мобильности
- 1.17 Экономический раздел – общий прогноз по реализации предложений на кратко-, средне- и долгосрочный периоды
- 1.18 Предложения по трассировке транснациональных коридоров
- 1.19 Организация общей инфраструктуры для обслуживания международных и муниципальных магистралей.
- 1.20 Предложения по обеспечению нормативных экологических требований

Черчежи – графический раздел

А. АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

- 1.1 Схема размещения на национальном уровне с обозначением европейских транспортных коридоров и международных магистралей, Sc 1: 400 000
- 1.2 Опорный план Муниципия, Sc 1: 25 000
- 1.3 Функциональное зонирование мун. Кишинэу. Зоны с высоким уровнем сложности, Sc 1: 25 000

- 1.4 Схема плотности населения в мун Кишинэу, Sc 1: 25 000.
- 1,5. Социально-экономические показатели. Схема плотности размещения рабочих мест в мун Кишинэу, Sc 1: 25 000.
- . 1.6 Схемы транспортных коридоров мун Кишинев: авто, железнодорожный, воздушный, Sc 1: 25 000
- 1.7 Схема междугородных сетей общественного транспорта и инфраструктура ее обслуживания, Sc 1: 25 000
- 1.8 Схема муниципальной сети общественного транспорта и инфраструктура ее обслуживания, Sc 1: 25 000
- 1.9 Схема движения грузового транспорта, включая транзит, Sc 1: 25 000
- 1.10 Схема немоторизованного передвижения: пешеходы и велосипеды, Sc 1: 25 000
- 1.11 Схема интенсивности движения на основных магистралях, Sc 1: 25 000
- 1.12 Схема транспортного воздействия на экологическую обстановку в городе, Sc 1: 25 000
- 1.13 Схемы эволюции развития улично-дорожной сети Кишинева за период с момента формирования до настоящего времени.

В. ПРОЕКТНАЯ ЧАСТЬ

- 1.1 Предлагаемая пространственная модель социально-экономического развития. Районы с высокой динамикой переселения и сложные зоны с высокой степенью проблемных вопросов , Sc 1: 25 000
- 1.2 Стратегические зоны развития мун Кишинэу, Sc 1: 25 000
- 1.3. Зоны экономического развития мун Кишинэу, Sc 1: 25 000
- 1.4 Прогноз развития улично-дорожной сети муниципия Кишинэу на период до 2042 год, Sc 1: 25 000
- 1,5 Прогноз развития уличной сети в центральной зоне города Кишинэу на период до 2042 год, Sc 1: 25 000
- 1.6 Схема движения общественного транспорта. Виды общественного транспорта, Sc 1: 25 000
- 1.7 Прогноз суточного количество перевозимых пассажиров по видам общественного транспорта, Sc 1: 25 000
- 1,8 Схема грузовых перевозок, включая транзит, Sc 1: 25 000
- 1.9 Немоторизованные маршруты движения: пешеходные и велосипедные, Sc 1: 25 000
- 1.10 Общественные пространства. Доступность и развитие, Sc 1: 25 000
- 1.11 Инфраструктура обслуживания интермодальных узлов, Sc 1: 25 000
- 1.12 Реорганизация движения транспорта, Sc 1: 25 000
- 1,13 Степень загруженности транспортных потоков после реализации проекта, Sc 1: 25 000
- 1,14 Улучшение экологической ситуации. Предлагаемые экологические виды транспорта, Sc 1: 25 000
- 1.15 Перечень основных проектов развития и реструктуризации, Sc 1: 25 000
- 1.16 Определение и установление зон временных ограничений
- 1.17 Схемы наглядного представления движения транспортных, пассажирских и пешеходных потоков с использованием специализированного программного обеспечения для макро и микро моделирование PTV VISUM и PTV VISSIM.

IX МОНИТОРИНГ КОНЦЕПЦИИ

В процессе разработки документации, материалы проекта будут представлены для консультации со специалистами в области городского планирования, в том числе с профильными комиссиями Кишиневского муниципального совета, с публикацией результатов обсуждений на сайте примэрии. На основании положительных заключений профильных комиссий, проектные материалы будут представлены для рассмотрения и утверждения Консилиуму муниципия Кишинэу.

Соответствующим решением Консилиума муниципия Кишинэу будут установлены подразделения муниципалитета ответственные за реализацию и мониторинг концепции.

X. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Разработка документации будет осуществлена с участием населения и специалистов путем проведения консультативных встреч и опросов на всех этапах разработки и реализации.

Исходные данные будут представлены предприятиями и учреждениями подведомственным примэрии города а также примэриями городов и сел муниципия Кишинэу , а также другими заинтересованными ведомствами.

Все документы, обозначенные в Задании на проектирование, в том числе разработанные материалы, обозначенные в контракте, должны быть предоставлены на государственном языке, включая экземпляр рабочей документации в электронном формате.

По завершении проектных работ разработанная документация становится собственностью заказчика, с передачей последнему авторского права.

Документация будет разработана в трех (3) экземпляров печатной формы и один в электронном виде (формат PDF). Кроме того, все собранные исходные данные будут представлены в векторном изображении и формате Excel /Word.

Arhitect – Șef municipiul Chișinău
Șef al Direcției Generale Arhitectură,
Urbanism și Relații Funciare

Sergiu BOROZAN