

Politica de Parcare

Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în

Municipiul Târgoviște



POLITICĂ DE PARCARE pentru proiectul "Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște"

Colectiv de elaborare

Radu Andronic

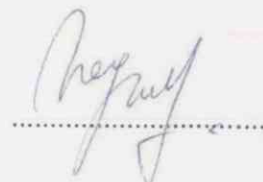
Director General


.....



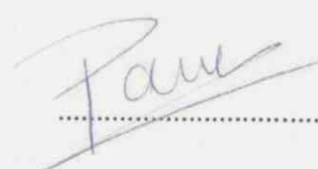
Negru Ana Maria

Urbanist


.....

Pânzaru Diana

Geograf / Analist GIS


.....

Georgiana Buzdugan

Economist


.....

Informații despre livrabil

Revizie	Livrabil	Data
1	Versiune finală	04/12/2018

Disclaimer

Acest document a fost elaborat de FIP CONSULTING SRL pentru a fi utilizat de către Client, conform principiilor de consultanță general acceptate, a bugetului și a termenilor contractului încheiat între FIP CONSULTING și Client. Nicio terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client și de către FIP CONSULTING SRL. Acordul FIP Consulting este obligatoriu pentru informațiile și datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare și prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană. Preluarea acestora de către terțe parti poate constitui concurența neloială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea nr. 11/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare.

Sursa analizelor (figuri, planșe, tabele, diagrame etc.) este reprezentată de analiza Consultantului, dacă nu se specifică altceva.

Listă tabele

Tabel 1 Populația la nivelul ariei de impact a proiectului	11
Tabel 2 Cererea pentru locurile de parcare raportate la numărul de mașini înregistrate în aria de impact a proiectului.	12
Tabel 3 Tipuri de parcări existente la nivelul ariei de studiu și numărul înregistrat	13
Tabel 4 Raport cerere/ofertă locuri de parcare în arealul de studiu	14
Tabel 6 Număr locuri de parcare rămase în urma implementării proiectului	28

Listă figuri

Figura 1 Localizarea arealului de studiu	7
Figura 2 Rata de motorizare înregistrată la nivelul ariei de impact a proiectului	11
Figura 3 Indicele de motorizare în intervalul 2011-2016 la nivel local, județean, național. Preluare din PMUD Târgoviște	12
Figura 4 Diagrama modalităților de deplasare utilizate cel mai frecvent în municipiul Târgoviște. Preluarea din PMUD Târgoviște.....	18
Figura 5 Diagrama disfuncționalităților privind deplasările în interiorul orașului	18
Figura 6 Diagrama disfuncționalităților privind traficul auto	19
Figura 7 Răspunsurile obținute pe baza chestionarului cu privire la problemele legate de parcările auto	19
Figura 8 Disponibilitatea locurilor de parcare în zona rezidențială.....	20
Figura 9 Exemplu parcări neregulate realizate pe carosabil- Strada Gării	21
Figura 10 Exemplu locuri de parcare delimitate la marginea carosabilului în urma implementării proiectului – B-dul Mircea cel Bătrân	28

1. Informații generale privind politica de parcare

1.1. Titlu

POLITICĂ DE PARCARE pentru proiectul "Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște"

Beneficiarul investiției

Beneficiarul prezentului document este municipiului Târgoviște



Adresa: Str. Revoluției, nr. 1-3, Târgoviște, 130011

Telefon: 0040-245-611222; 0040-245-613928; 0040-245-611378

E-mail: primarulmunicipiuluitargoviste@pmtgv.ro

Fax: 0040-245-217951

1.2. Elaboratorul studiului privind politica de parcare

S.C. F.I.P. Consulting SRL



1.3. Referințe legale

1. REGULAMENTE NAȚIONALE

- a) Ordonanța Guvernamentală de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice ("Legea Circulației"), republicată și actualizată în 2017;
- b) Regulamente privind implementarea Ordonanței Guvernamentale de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobată prin Hotărârea de Guvern nr. 1391/2006 ("Regulament pentru implementarea legii circulației");
- c) Legea nr. 448/2006 republicată 2008, legea privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap
- d) Ordonanța Guvernamentală nr. 43/1997 privind regimul drumurilor ("OG nr. 43/1997");
- e) Legea 155/2010 – Legea poliției locale;
- f) Ordonanța Guvernului nr. 71/2002 actualizată privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;
- g) Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;
- h) Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice.
- i) Hotărârea Guvernului nr.1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;

2. REGULAMENTE MUNICIPALE

- a) Hotărârea Consiliului Local nr. 379 din 30.09.2009 privind aprobarea Regulamentului cu privire la parcare, amenajarea, întreținerea și exploatarea locurilor de parcare situate pe raza Municipiului Târgoviște și inventarul parcarilor existente.

3. ALTE LEGI ȘI REGULAMENTE RELEVANTE

- a) Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală ("Legea nr. 215/2001") actualizată și republicată;
- b) Legea nr. 227/2015 actualizată privind Codul Fiscal ("Codul Fiscal");
- c) Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale ("Legea nr. 273/2006").

2. Situația actuala la nivelul ariei de impact a proiectului

2.1. Prezentarea ariei de impact a proiectului

Amplasament:

Amplasamentul studiat se afla in Unitatea Teritoriala de Referinta nr. 14, in partea de est-(sud-est) a Municipiului Targoviste de o parte si alta a arterei de rocade Calea Ialomitei pe zona cuprinsa intre Iazul Morii si Str. Gimnazului (podul dinspre Valea Voievozilor). Pe suprafata in studiu se afla amplasata Baza de Agrement "Crizantema" obiectiv realizat care nu se supune reglementarilor Regulamentului local de urbanism propus, cu HCL al Municipiului Targoviste. Calea de comunicare rutiera principala este Calea Ialomitei, iar elementele naturale dominante sunt albia raului Ialomita si canalul hidrotehnic adiacent Cailor Ialomitei. Intra prima etapa, caracterul dominant al zonei a fost unul agricol, profitand de planeitatea terenului, de calitatile sale productive si de prezenta Iazului Morii care furnizeaza apa pentru irigatii.

Zona studiata este situata in Unitatea Teritoriala de Referinta nr. 14, in estul municipiului Targoviste, delimitata de albia raului Ialomita spre est.

Arealul de studiu se afla sub incidența proiectului "Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște"

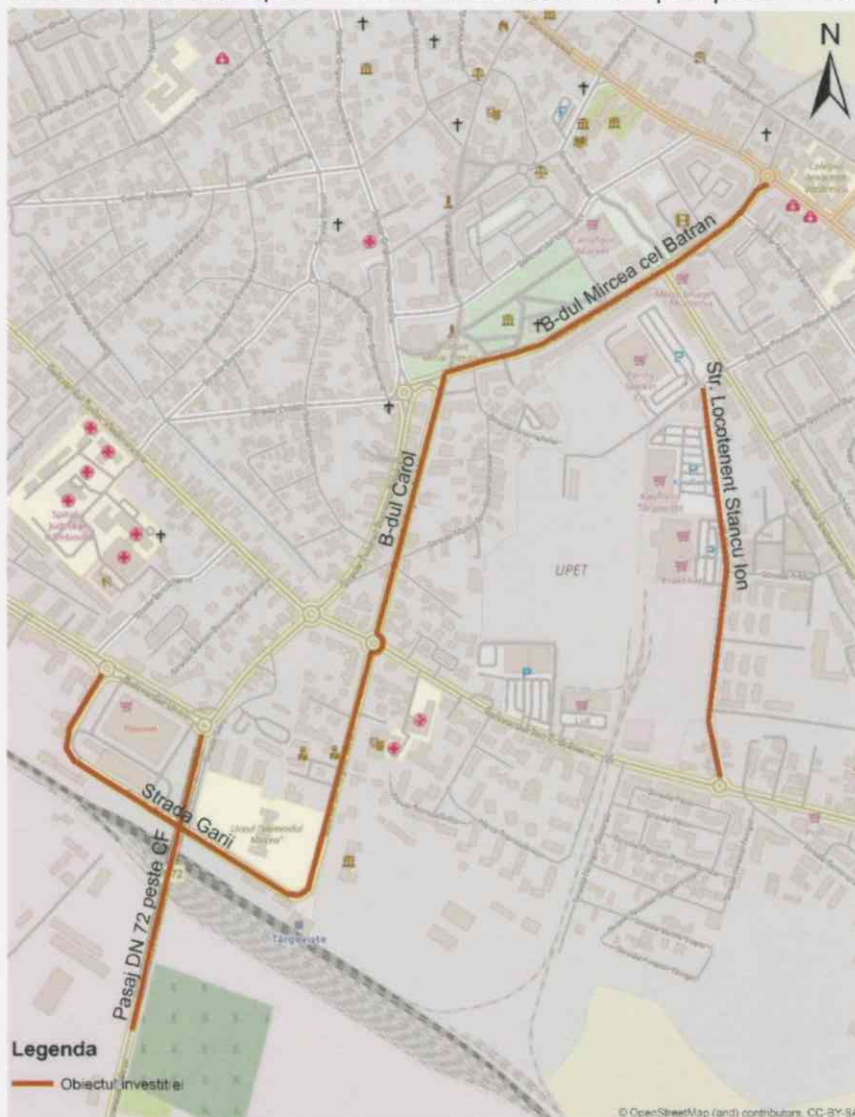


Figura 1 Localizarea arealului de studiu

Rețeaua stradală

Din cadrul infrastructurii rutiere a municipiului se expertizează tehnic următoarele străzi:

- B-dul Regele Carol de la intersecția cu B-dul Mircea cel Batran până la intersecția cu strada Garii
- Strada Lt. Stancu Ion de la intersecția cu strada Arsenalului până la intersecția cu B-dul I.C. Bratianu
- B-dul Mircea cel Batran de la intersecția cu strada Colonel Baltaretu până la intersecția cu B-dul Calea Domneasca
- Strada Garii de la intersecția cu B-dul Unirii, până la intersecția cu Bd. Regel Carol

Regimul juridic

Strazile expertizate sunt drumuri publice ce aparțin domeniului public al municipiului și se încadrează în categoria a-II-a străzi de legătură sau a – III-a străzi colectoare.

Drumurile se încadrează în clasa de trafic greu și foarte greu alcătuit în principal din turisme, dar și vehicule de marfă și utilitare și de transport public iar categoria de importanță este "C" construcții de importanță normală, conform HGR 261/94 și Ord. 31 / N/ 1995 MLPAT.

Caracteristici tehnice

Starea tehnică a coridorului s-a putut evalua în baza expertizei tehnice realizate în cadrul proiectului prezent. Scopul acesteia a fost de a evalua situația actuală a coridorului în vederea realizării și corelării nivelelor de performanță pe care trebuie să le îndeplinească strada cu categoria de drum din punct de vedere funcțional și administrativ.

B-dul Regele Carol pe tronsonul cuprins între intersecția cu B-dul Mircea cel Batran și intersecția cu strada Garii are 2 benzi de circulație pe sens, o parte carosabilă de cca 10m lățime încadrată de spații de parcare amenajate artizanal și de borduri spații verzi și trotuare. Trotuarele au o îmbrăcăminte din dale autoblocante din beton de ciment aflate parțial în stare bună, parțial în stare avansată de degradare prezentând tasări și denivelări, inierbări. Bordurile existente sunt degradate, sparte și îngropate. Evacuarea apelor pluviale se realizează la canalizarea pluvială existentă. Capacetele caminelor de vizitare se află la o cota diferită de cea a îmbrăcămintii rutiere provocând disconfort în circulație.

Strada Lt. Stancu Ion pe tronsonul cuprins între intersecția cu strada Arsenalului și intersecția cu B-dul I.C. Bratianu are 2 benzi de circulație, câte una pe fiecare sens de circulație, o parte carosabilă de cca 8-9m lățime încadrată de borduri și trotuare. Trotuarele au o îmbrăcăminte din dale autoblocante din beton de ciment aflate parțial în stare bună, parțial în stare avansată de degradare prezentând tasări și denivelări, inierbări. Bordurile existente sunt parțial degradate, sparte și îngropate. Evacuarea apelor pluviale se realizează la canalizarea pluvială existentă. Capacetele caminelor de vizitare se află la o cota diferită de cea a îmbrăcămintii rutiere provocând disconfort în circulație.

B-dul Mircea cel Batran pe tronsonul cuprins între intersecția cu strada Colonel Baltaretu și intersecția cu B-dul Calea Domneasca are 4 benzi de circulație, câte două pe fiecare sens de circulație, o parte carosabilă de cca 14-15m lățime încadrată de borduri și trotuare. Partea carosabilă prezintă defecțiuni, de tipul faiantari, burdușiri, tasări locale, în special pe banda marginală pe care circulă vehiculele transport public.

Trotuarele au o îmbrăcăminte din dale autoblocante din beton de ciment aflate parțial în stare bună, parțial în stare avansată de degradare prezentând tasări și denivelări, inierbări. Bordurile existente sunt parțial degradate, sparte și îngropate. Evacuarea apelor pluviale se realizează la canalizarea pluvială existentă. Capacetele caminelor de vizitare se află la o cota diferită de cea a îmbrăcămintii rutiere provocând disconfort în circulație.

Strada Garii are 2-4 benzi de circulație, o parte carosabilă de cca 12-14m lățime încadrată spații de parcare amenajate artizanal și de borduri și trotuare. Trotuarele au o îmbrăcăminte din dale autoblocante din beton de ciment aflate parțial în stare bună, parțial în stare avansată de degradare prezentând tasări și denivelări, inierbări. Bordurile existente sunt parțial degradate, sparte și îngropate. Evacuarea apelor pluviale se realizează la

canalizarea pluviala existenta. Capacele caminelor de vizitare se afla la o cota diferita de cea a imbracamintii rutiere provocand discomfort in circulatie.

Aceste strazi sunt modernizate au o imbracaminte din mixtura asfaltica de 10-12cm pe strat din agregate naturale din petris in amestec cu bolovanis in grosime variabila de 28-50cm si pe argilă cafeniu- roscata, vartoasa.

Partea carosabila prezinta o serie de defectiuni, specifice drumurilor modernizate cu imbracaminte asfaltica de tipul faiantari , fisuri crapaturi, burdusiri, tasari locale , fapt ce impiedica desfasurarea normala a circulatiei .

Disfuncționalitățile rețelei stradale

Aprecierea cantitativă a degradărilor conform Normativului AND 540-2003 se efectuează prin luarea în considerare a tipului de degradări, gravitatea, ponderea și frecvența de apariție a acestora, diferențiat pentru degradările structurale și de suprafață.

Calificativul stării de degradare s-a stabilit în funcție de indicele de degradare conform Instrucțiuni tehnice privind determinarea stării tehnice a drumurilor moderne CD 155-2001 care prevede următoarele valori limita:

Calificativ	Indice de degradare
REA	>13
MEDIOCRĂ	7,5.....13
BUNĂ	5.....7,5
FOARTE BUNĂ	<5

Pentru Strada Garii releveul degradărilor carosabilului este :

simbol	Tipul degradarii	UM	Releveul degradarilor
D1	Gropi suprafețe plombate,denivelări	mp	202
D2	Faianțări fisuri si crăpături multiple pe direcții diferite	mp	0
D3	Fisuri si crăpături transversale și longitudinale, rupturi de margine,decolmatări	m	0
D4	Suprafață poroasă, suprafață cu ciupituri, suprafață siroita, suprafață exudată, pelada	mp	0
D5	Fagase longitudinale	m	0

Astfel că:

ID=202/1552 =13%

deci calificativul starii de degradare pentru partea carosabila este- MEDIU

Pentru B-dul Regele Carol releveul degradărilor carosabilului este :

simbol	Tipul degradarii	UM	Releveul degradarilor
D1	Gropi suprafețe plombate,denivelări	mp	160
D2	Faianțări fisuri si crăpături multiple pe direcții diferite	mp	0
D3	Fisuri si crăpături transversale și longitudinale, rupturi de margine,decolmatări	m	0

D4	Suprafață poroasă, suprafață cu ciupituri, suprafață siroita, suprafață exudată, pelada	mp	0
D5	Fagase longitudinale	m	0

Astfel că:

$$ID=160/1455=11\%$$

deci calificativul stării de degradare pentru partea carosabilă este- MEDIU

Pentru Strada Stancu Ion releveul degradărilor carosabilului este :

simbol	Tipul degradării	UM	Releveul degradărilor
D1	Gropi suprafețe plombate,denivelări	mp	135
D2	Faianțări fisuri si crăpături multiple pe direcții diferite	mp	0
D3	Fisuri si crăpături transversale și longitudinale, rupturi de margine,decolmatări	m	0
D4	Suprafață poroasă, suprafață cu ciupituri, suprafață siroita, suprafață exudată, pelada	mp	0
D5	Fagase longitudinale	m	0

Astfel că:

$$ID=135/1123=12\%$$

deci calificativul stării de degradare pentru partea carosabilă este- MEDIU

Pentru Strada Mircea cel Batran releveul degradărilor carosabilului este :

simbol	Tipul degradării	UM	Releveul degradărilor
D1	Gropi suprafețe plombate,denivelări	mp	79
D2	Faianțări fisuri si crăpături multiple pe direcții diferite	mp	49
D3	Fisuri si crăpături transversale și longitudinale, rupturi de margine,decolmatări	m	48
D4	Suprafață poroasă, suprafață cu ciupituri, suprafață siroita, suprafață exudată, pelada	mp	0
D5	Fagase longitudinale	m	0

Astfel că:

$$ID=147/667=22\%$$

deci calificativul stării de degradare pentru partea carosabilă este- MEDIU

Având în vedere starea de degradare a strazilor care în prezent sunt afectate de acțiunea factorilor climatici, rezultă ca necesară realizarea unor lucrări de intervenție pentru a permite o circulație în siguranță și confort.

Populația, zone de densitate, populația totală pe străzi/cartiere în aria de impact

În ceea ce privește populația aflată sub aria de incidență a proiectului, aceasta înregistrează valoarea de 1816 locuitori, predominând locuințe de tip unifamilial și colectiv.

Densitatea ridicată a populației înregistrată la nivelul ariei de studiu, atrage după sine un grad ridicat de motorizare în zonă cât și o creștere a riscului de congestionare a traficului rutier. Acest lucru indică necesitatea inovării coridorului în favoarea facilitării mobilității urbane prin asigurarea unei circulații fluide.

Tabel 1 Populația la nivelul ariei de impact a proiectului

Denumire strada	Nr. locuitori
Pasaj DN72 peste CF	0
Strada Gării	48
B-dul Regele Carol 1	279
B-dul Mircea cel Bătrân	1386
Strada Locotenent Stancu Ion	103
Total	1816

Nivelul de motorizare raportat la aria de impact (număr autovehicule)

La nivelul municipiului Târgoviște, din cauza ratei de motorizare ridicate, a unui sistem de transport public deficitar și în lipsa infrastructurii velo și pietonale, determină rezidenții orașului să utilizeze predominant autoturismul personal, chiar dacă celelalte modalități de transport aduc mai multe beneficii economice și de mediu pentru comunitate.

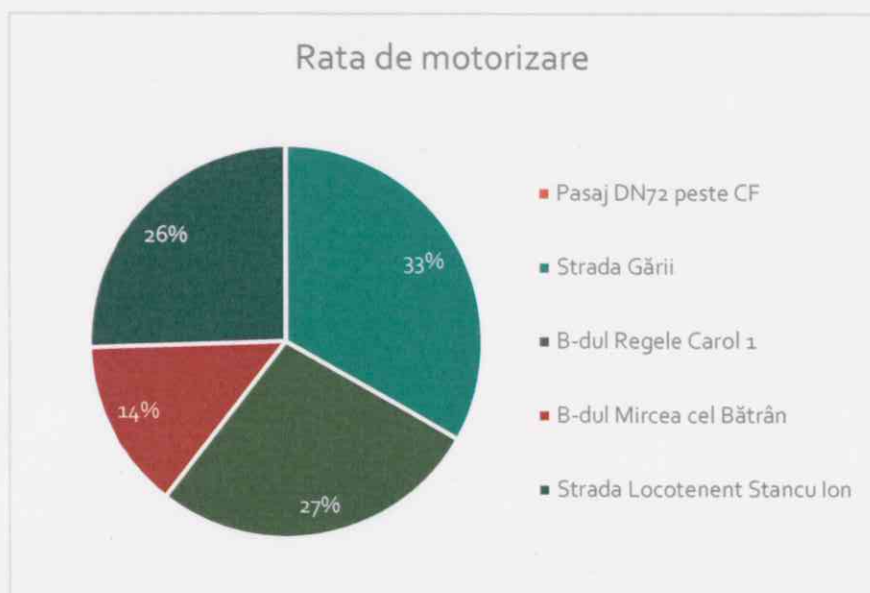


Figura 2 Rata de motorizare înregistrată la nivelul ariei de impact a proiectului

Pentru perioada 2011 – 2016 indicele de motorizare cunoaște o traiectorie ascendentă atât la nivel local, județean cât și național . În anul 2016 numărul de autoturisme raportat la 1000 de locuitori ai municipiului Târgoviște este cu 57% mai mare decât valoarea medie județeană și cu 29% mai mare decât valoarea medie națională¹.

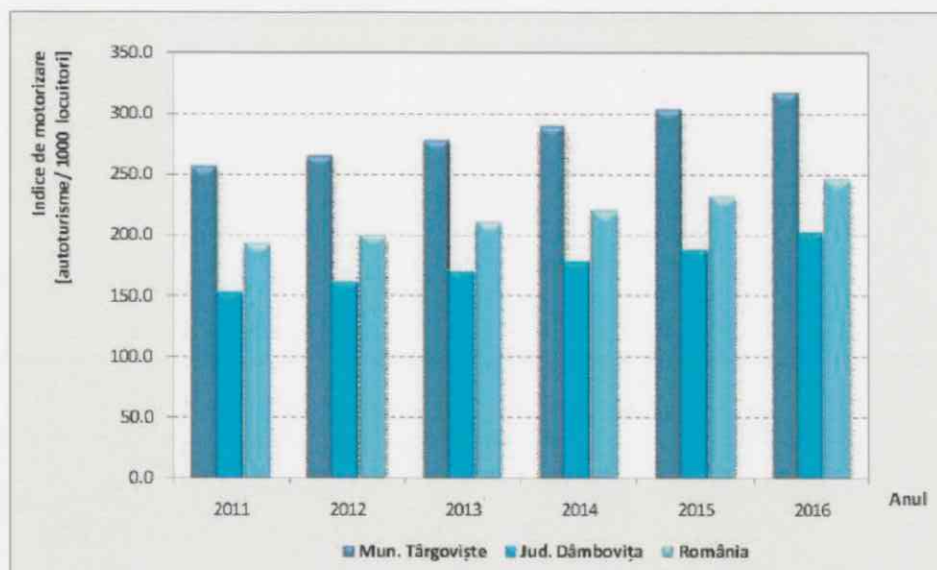


Figura 3 Indicele de motorizare în intervalul 2011-2016 la nivel local, județean, național.

Întrucât cele mai multe deplasări se efectuează cu autoturismul, la nivelul ariei de studiu se înregistrează și o nevoie/ cerere ridicată pentru locuri de parcare, pe toate arterele de circulație aflate în proximitatea coridorului.

Tabel 2 Cererea pentru locurile de parcare raportate la numărul de mașini înregistrate în aria de impact a proiectului.

Denumire strada	Tip parcare reglementată	Numar locuri de parcare (stradale, în alveole, pe trotuar sau în incinte)		Număr autoturisme înregistrat		Nr. locuitori
				Persoane fizice	Persoane Juridice	
Pasaj DN72 peste CF	*	-	-	-	-	-
Strada Gării	**		100	12	42	48
B-dul Regele Carol 1	asfaltate		0	113	144	279
B-dul Mircea cel Bătrân	asfaltate	240	240	547	107	1386
	betonate stradale					
Strada Locotenent Stancu Ion	-			50	39	103

* tronsonul se suprapune cu pasajul de deasupra căii ferate, având statut de pod - staționarea autovehiculelor fiind interzisă prin lege
 ** parcări existente în teren, semnalizate cu indicator, dar fără a fi consemnate în registrul autorităților competente

¹ PMUD Târgoviște

Concluzii cu privire la gradul de motorizare:

În cadrul municipiului Târgoviște gradul de motorizare înregistrează un nivel ridicat. Acest lucru a reieșit în urma analizei efectuate pe baza datelor furnizate de către primăria municipiului, prin raportarea numărului de autovehicule la populația înregistrată. Creșterea indicelui de motorizare de la un an la altul se datorează lipsei alternativelor de deplasare în interiorul municipiului și a numărului mare de autovehicule prezent pe străzile din zona centrală. Creșterea pe viitor a gradului de motorizare va conduce la presiuni asupra autorităților publice locale în vederea amenajării locurilor de parcare pentru autoturismele personale. Pentru contracararea acestui efect negativ, autoritatea publică poate lua în considerare proiecte investiționale de promovare și conștientizare pentru susținerea modurilor alternative de transport (pietonal, transport public, velo, car sharing, etc.).

Situația actuală a locurilor de parcare:

Raport cerere/ofertă locuri de parcare

În cadrul ariei de interes, conform informațiilor furnizate în PMUD Târgoviște, sunt disponibile **340** locuri de parcare reglementate, amenajate pe carosabil, în alveole sau în incinte. Raportate la numărul de mașini înregistrate (**1054** autovehicule), capacitatea de suport a locurilor de parcare este acoperită. Deși locurile de parcare sunt suficiente au fost semnalate parcări nereglementate. În vederea asigurării unei imagini detaliate a situației existente la nivelul arealului de studiu, au fost întocmite tabelele următoare :

Tabel 3 Tipuri de parcări existente la nivelul ariei de studiu și numărul înregistrat

Sursa datelor: baza de date a Primăriei Mun. Târgoviște și a consultantului

Denumire strada	Tip parcare reglementată	Numar locuri de parcare (stradale, în alveole, pe trotuar sa în incinte)	
Pasaj DN72 peste CF	*		0
Strada Gării	**	100	100
B-dul Regele Carol 1	asfaltate		0
B-dul Mircea cel Bătrân	asfaltate	240	240
	betonate		
	stradale		
Strada Locotenent Stancu Ion	-		
Total arie de investiție	asfalt, betonat, stradal	340	340

La nivelul **coridorului, obiect al proiectului prezent**, cererea pentru locuri de parcare este satisfăcută în proporție de 100%, fiind suplimentate și prin locuri de parcare din zonele/străzile adiacente coridorului. Cererea pentru locurile de parcare chiar dacă per total este satisfăcută, distribuția locurilor de parcare este inegală la nivelul ariei de implementare a proiectului. Astfel, în urma distribuției inegale s-a observat un număr mare de parcări neregulamentare pe partea carosabilă, îngreunând circulația pe anumite sectoare. De asemenea a fost întâlnită și situația în care chiar dacă existau locuri de parcare amenajate libere, o serie de parcări neregulamentare au fost semnalate în vecinătatea acestora. O cauza a acestui efect este dată de lipsa

aplicării unor sancțiuni asupra parcărilor neconforme dar și din cauza numărului insuficient de locuri de parcare.

Tabel 4 Raport cerere/ofertă locuri de parcare în arealul de studiu

Sursa date: Primăria Târgoviște și analiza consultantului

Denumire strada	Numar locuri de parcare (stradale, în alveole, pe trotuar sa în incinte)	Potențial locuri de parcare (stradale) nereglementate	Total Autoturisme	Cerere- Ofertă
Pasaj DN72 peste CF	0	0	0	0%
Strada Gării	100	89	54	185%
B-dul Regele Carol 1		142	257	0%
B-dul Mircea cel Bătrân	240	236	654	37%
Strada Locotenent Stancu Ion	0	114	89	0%
Total arie de investiție	340	681	1054	33%

Număr total de locuri de parcare: locuri reglementate/ nereglementate

Potrivit datelor furnizate de Primăria Municipiului Târgoviște, numărul total de locuri de parcare din zona de impact, este de **340** locuri de parcare (asfaltate, betonate, stradale).

- în ceea ce privesc numărul parcărilor nereglementate, zona prezintă un potențial de **681** de locuri.

Prin urmare se impune necesitatea reglementării locurilor de parcare neamenajate și restricționarea parcărilor ilegale la nivelul coridorului, în vederea:






- Echilibrării raportului cerere - ofertă a locurilor de parcare în zona de impact;
- Reconfigurării și reorganizării spațiului urban, diminuând din efectele poluării vizuale cauzate în urma traficului staționar nereglementat sau ilegal;
- Decongestionării traficului în zonele cu parcări ilegale;
- Creșterii bugetului local prin venituri suplimentare provenite din aplicarea de contravenții asupra parcărilor neregulate.

Pensionarii posesori de autovehicule, cu o pensie sub salariu minim pe economie sau cu media pensiilor (soț + soție) sub salariu minim pe economie, vor beneficia de o reducere cu 50 % din tariful de închiriere, tarif care poate fi cel de bază sau stabilit în urma licitației.

Locurile de parcare se atribuie gratuit persoanelor cu handicap, veteranilor de război și membrilor AFDPR, dacă dovedesc cu acte aceste apartenențe.

Tipuri locuri de parcare: parcări publice reglementate, parcări rezidențiale, parcări de scurtă durată, parcări libere

Conform *Regulamentelor de organizare și funcționare serviciului public de administrare, întreținere și exploatare a parcărilor (parcări cu plată de pe domeniul public, parcări închiriate instituțiilor publice sau private de pe domeniul public și privat², parcări de reședință)* al Municipiului Târgoviște se disting următoarele tipuri de parcări :

	<p>Parcări publice fără plată – sunt acele spații, de interes public, destinate parcării autovehiculelor pentru care nu se percep tarife de parcare. De aceea, de spațiile de parcare vor beneficia toți posesorii de autovehicule din municipiu sau din afara lui;</p>
	<p>Parcări publice cu plată – sunt acele spații, special semnalizate, destinate parcării autovehiculelor pentru care se percep tarife orare/zilnice de parcare;</p>
	<p>Parcări de reședință - sunt acele spații destinate parcării autovehiculelor, situate la mai puțin de 30 m de frontul imobilelor utilizate de locatari;</p>
	<p>Parcări închiriate instituțiilor publice sau private de pe domeniul public și privat - sunt locurile de parcare aflate la o distanță mai mică de 50 m de unitățile hoteliere, complexe comerciale, săli de spectacole, baze sportive etc. ce vor fi atribuite acestora prin închiriere;</p>
	<p>În conformitate cu prevederile art. 65 alin. (2) din Legea nr. 448/2006 republicată 2008, privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, fiecare parcare publică cu plată va avea 4% din numărul total al locurilor de parcare, dar nu mai puțin de 2 locuri de parcare, marcate și semnalizate corespunzător, ce vor fi rezervate parcării gratuite a mijloacelor de transport pentru persoane cu handicap.</p>

Parcarile publice cu plata, permanente, pe domeniul public al Municipiului Târgoviște vor funcționa în regim de „cu plată”, de luni până vineri, între orele 08,00 — 18,00, fiind administrate și întreținute de către operatorul de parcare (operatorul este desemnat în urma delurării procedurii de delegare a gestiunii serviciului). În acest interval orar, staționarea vehiculelor în parcarile publice cu plată este permisă numai după plata unui tarif

(orar, zilnic, lunar sau anual) și cu respectarea intervalului de timp preplatit. Acestea pot fi utilizate doar pentru parcare a autovehiculelor a caror masă totală maximă autorizată este de până la 3,5 tone. Incasarea tarifelor se efectuează de către operatorul de parcare desemnat sau de către aparate prin taxare/autotaxare a utilizatorilor vehiculelor, punctul de incasare fiind în locațiile parcarilor și/sau la sediul operatorului de parcare. Plata tarifului se efectuează de către utilizatorul vehiculului, la începutul perioadei de timp pentru care a optat ca vehiculul să stăioneze în parcare publică cu plată.

Parcările publice cu plată vor fi periodic monitorizate de către reprezentanții Biroului Transport – D.A.P.P.P., ai poliției comunitare Târgoviște și ai operatorului de parcare .

Parcările de reședință. Se va atribui un singur loc de parcare pentru fiecare apartament/spațiu cu altă destinație decât cea de locuință, la un preț dinainte stabilit. Contractele de închiriere a locurilor de parcare se pot încheia doar pentru autovehiculele a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone. În situațiile în care numărul de solicitări depășește numărul de locuri amenajate sau în situația în care unul sau mai multe locuri sunt solicitate expres de mai mulți locatari, se vor organiza licitații la care tariful de bază este reprezentat de prețul de pornire. Licitația se va organiza pentru fiecare loc de parcare situat în zona denumită " parcare de reședință ". Nu se poate licita mai mult de un singur loc de parcare pentru fiecare apartament/spațiu cu altă destinație decât de cea de locuință. Nu pot participa la licitația de contractare a locurilor de parcare cetățenii - persoane fizice care nu pot face dovada domiciliului în imobilele (blocurile) stabilite și persoanele juridice care nu pot dovedi calitatea de proprietar sau chiriaș a unui apartament/spațiu cu altă destinație decât cea de locuință în imobilele arondate parcării respective. În cazul în care numărul de solicitări este mai mic decât numărul de locuri de parcare existente, se pot atribui prin contract și mai multe locuri de parcare pentru același apartament/spațiu cu altă destinație decât cea de locuință.

Parcările de reședință se vor închiria 24h/24h pentru 1 an de zile în baza unui contract prestabilit. Acestea pot fi folosite doar de autovehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5t și o lungime de 5m. Tariful pentru o parcare de reședință din domeniul public se propune anual de către operatorul de parcare și se aprobă de către Consiliul Local.

Venituri generate: locuri de parcare reglementate

Până la nivelul actual nu au fost realizate venituri provenite din parcări, în aria de impact ne fiind amenajate locuri de parcare cu taxă.

Factorii de influență în creșterea cererii pentru locurile de parcare din municipiul Târgoviște

În ultimii ani, următoarele aspecte au influențat cererea pentru locurile de parcare în Târgoviște:

- *Creșterea numărului de autoturisme și a cererii de locuri de parcare.*

Îmbunătățirea situației economice a făcut ca numărul de mașini să crească în fiecare an, tot mai multe persoane optând să naveteze cu mașina personală, în detrimentul transportului în comun. Eliminarea taxei de înmatriculare, la începutul acestui an, a avut ca efect o creștere a numărului de mașini înmatriculate și în Târgoviște.

- *Creșterea traficului și a perioadelor de congestiare.*

Cu toate că România are printre cele mai puține mașini în circulație dintre țările europene, raportat la numărul de locuitori, avem cele mai mici viteze medii de trafic. Acest lucru este cauzat de lipsa autostrăzilor și a șoselelor ocolitoare a localităților, mașinile fiind nevoite să traverseze localitățile, generând ambuteiaje și de lipsa alternativelor de deplasare în interiorul orașelor.

- *Creșterea volumului de ărfuri și de pasageri transportate rutier.*

Neglijarea infrastructurii feroviare a făcut ca ponderea transportului feroviar să scadă. Cea mai mare parte a mărfurilor au ajuns să fie transportate pe cale rutieră. În condițiile integrării europene a țării noastre și a creșterii schimbului de mărfuri între țările membre, transportul de mărfuri prin Târgoviște a cunoscut o creștere semnificativă, contribuind la îngreunarea traficului.

- *Dezvoltarea comunelor din zona metropolitană.*

În jurul marilor orașe din România s-a înregistrat, după 1989, un fenomen de suburbanizare. Disponibilitatea terenurilor din localitățile suburbane și prețul mai scăzut al acestora față de cel din oraș au făcut aceste zone atractive, ajungând ca unele comune să-și dubleze populația. Mulți locuitori din județ și-au construit case în comunele de lângă Târgoviște, navetând zilnic spre oraș. Această navetă crește numărul de mașini în trafic dimineața și după amiaza, când oamenii vin la locurile de muncă și când se întorc acasă.

Rezultatele cercetării sociologice privind locurile de parcare

În cadrul analizelor efectuate pentru realizarea Planului de Mobilitate Urbana Durabilă a Municipiului Târgoviște, o secțiune a fost adresată evaluării percepției populației asupra parcărilor. Din analizele efectuate asupra răspunsurilor celor intervievați, 45,6% au declarat că au mașină și o utilizează, iar 44% aleg să meargă pe jos.

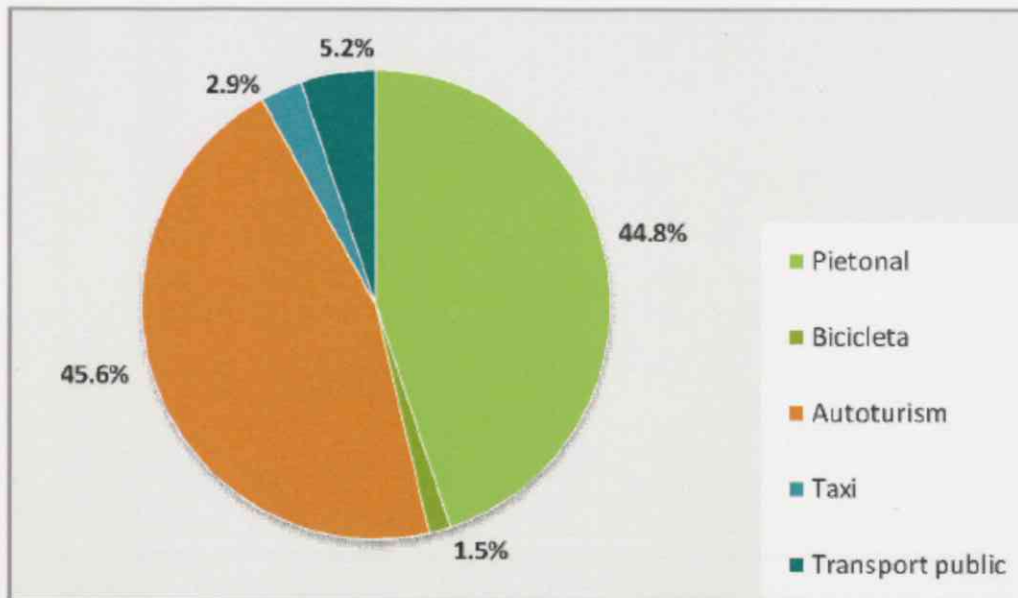


Figura 4 Diagrama modalităților de deplasare utilizate cel mai frecvent în municipiul Târgoviște. Preluarea din PMUD Târgoviște

Privirea cetățenilor utilizatori de automobil, de un loc de parcare, conduce la realizarea parcărilor ilegale, limitând disponibilitatea carosabilului pentru deplasarea fluidă a autovehiculelor. Toate acestea introduc o impedanță superioară celei actuale, determinând generarea unor noduri (congestii) pe arterele principale³. Pentru documentul de față a fost realizată o evaluare a percepției populației cu privire la calitatea parcărilor, la nivelul ariei de influență.

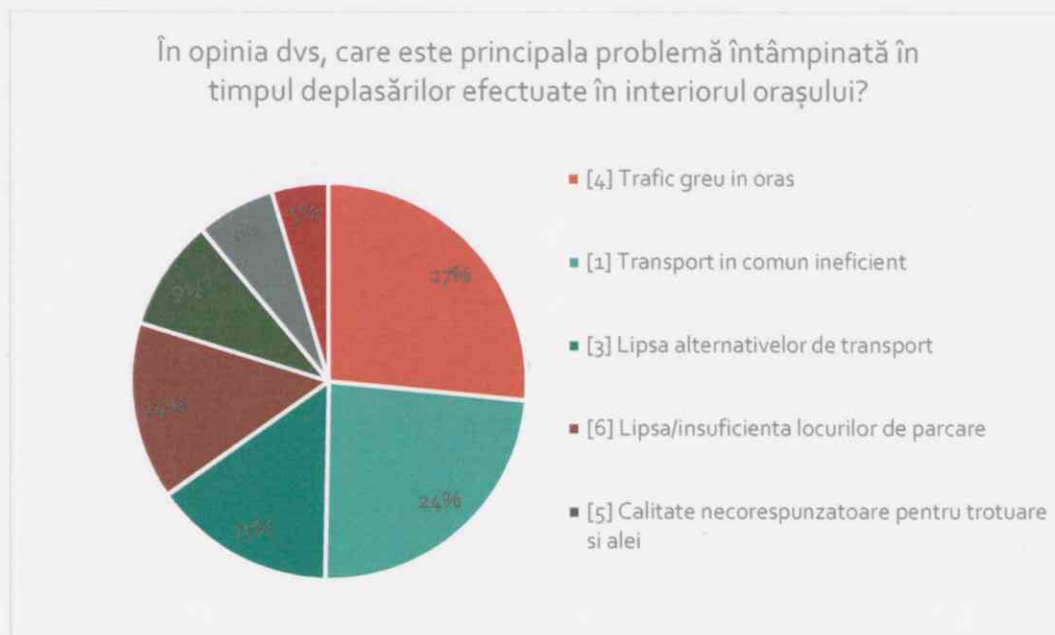


Figura 5 Diagrama disfuncționalităților privind deplasările în interiorul orașului

Sursa: Baza de date a consultantului

Se poate observa, în urma răspunsurilor obținute, că problema principală este dată de traficul greu (27%). O altă problemă semnalată, cu impact semnificativ este dată de ineficiența transportului public, având o

³ PMUD Municipiul Târgoviște

pondere de 24% dintre răspunsuri. Dificultățile întâmpinate în timpul deplasării în oraș sunt accentuate în lipsa unor alternative de transport și a numărului redus de locuri de parcare amenajate.

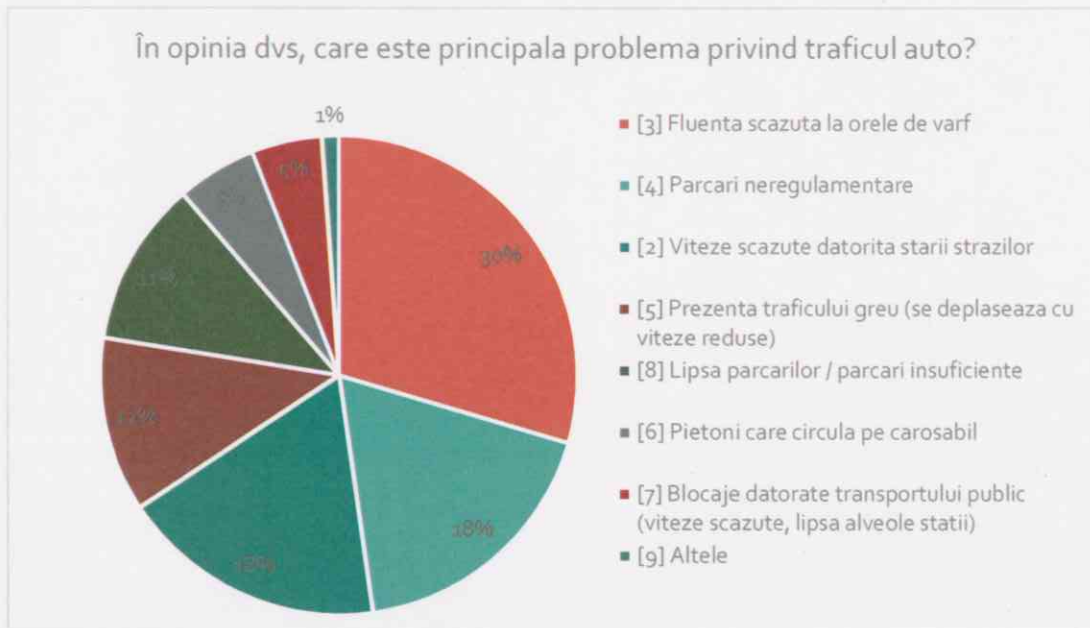


Figura 6 Diagrama disfuncționalităților privind traficul auto

Sursa: Baza de date a consultantului

În ceea ce privește problemele traficului auto, 30 % dintre respondenți au reclamat fluența scăzută la orele de vârf, în timp ce 36% au menționat parcările nereglementate (18%) și starea degradată a străzilor (18%).

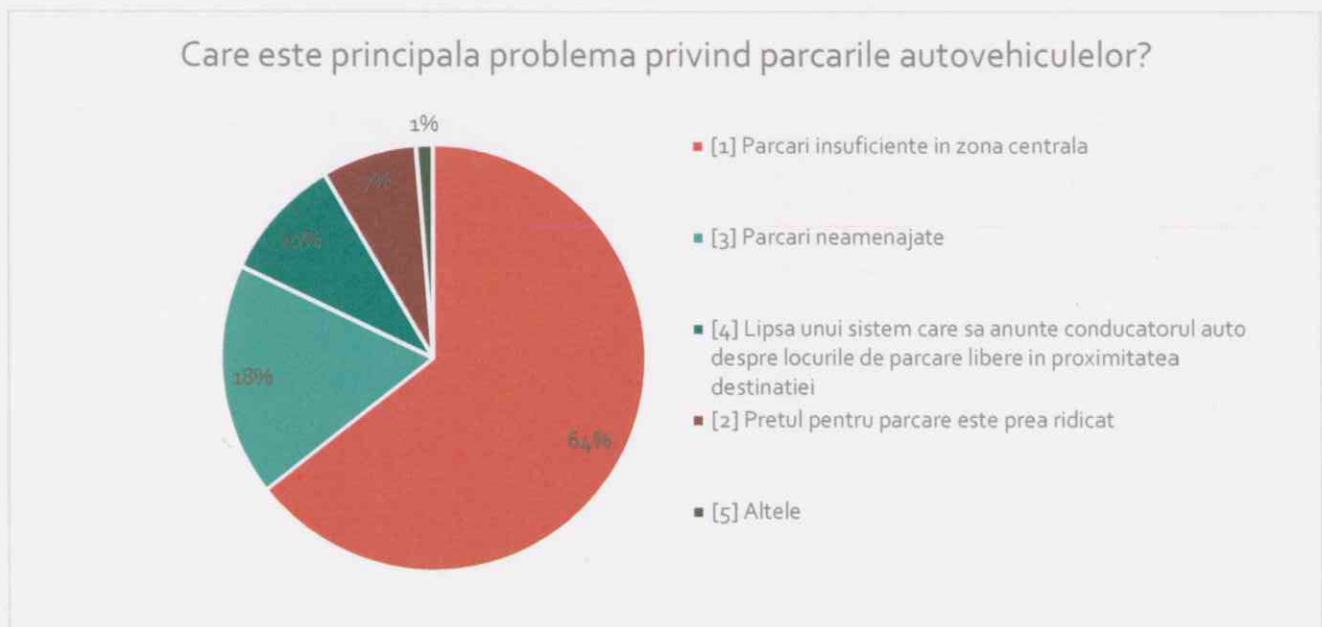


Figura 7 Răspunsurile obținute pe baza chestionarului cu privire la problemele legate de parcarile auto

Sursa: Baza de date a consultantului

La întrebarea *Care este principala problemă privind parcarile autovehiculelor?* 64% dintre respondenți au semnalat că principala problemă este dată numărul insuficient al locurilor de parcare, iar 18% sunt nemulțumiți de lipsa amenajării spațiilor destinate parcărilor. Prin urmare, se poate observa că ineficiența managementului actual al parcărilor, este un subiect sensibil și deficitar ce caracterizează situația parcărilor

la nivel de municipiu, motiv pentru care se poate constata necesitatea investiției și dezvoltării unui sistem pentru parcare eficient, comparativ cu cererea pentru amenajarea unor noi locuri de parcare.

Cu alte cuvinte, rezultatele obținute în urma evaluării efectuate asupra percepției populației în contextul calității parcărilor au arătat că realizarea unui management eficient și durabil al acestora reprezintă o necesitate la nivel de municipalitate.

O parte din evaluarea percepției populației asupra nivelului calitativ al parcărilor, a vizat nivelul de disponibilitate a locurilor de parcare amenajate și a costurilor potențiale pe care proprietarii de autovehicule ar fi dispuși să îl achite în favoarea accesării serviciilor de parcare. Situația actuală a municipiului relevă un număr insuficient de parcări rezidențiale, 63% dintre respondenți fiind nemulțumiți de numărul redus al locurilor de parcare.



Figura 8 Disponibilitatea locurilor de parcare în zona rezidențială

Sursa: Baza de date a consultantului

Prin urmare, evaluarea percepției populației indică un grad ridicat de deschidere spre inovare în contextul dezvoltării sectorului de mobilitate urbană. Utilizarea integrată a inițiativelor de tip *push* (taxe de parcare, creșterea numărului de parcări cu taxă, restricționarea parcării în anumite zone sau perioade de timp etc.) și *pull* (atragera utilizatorilor spre utilizarea unui transport durabil: transport public, mersul pe jos, ciclism etc.) - promovate ca parte integrată a politicilor de parcare la nivel european - pot constitui bazele realizării unui management sustenabil al parcărilor. Acestea sunt abordări eficiente ce vin să promoveze alternative și să încurajeze utilizarea unui transport durabil și totodată să aducă un aport de fonduri suplimentare pentru măsurile de gestionare a mobilității urbane ⁴. Acestea sunt câteva dintre exemplele de bune practici, ce pot fi luate în considerare și implementate la nivel local.

⁴ EU, 2017, *PUSH & PULL – Parking management and incentives as successful and proven strategies for energy-efficient urban transport*, Energy-efficient transport, Austrian Mobility Research, Graz, Austria <https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/en/projects/push-pull>

Impactul parcărilor asupra traficului, fluenței în trafic și a capacității de circulație pe arterele ariei de impact a proiectului

Primăria Municipiului Târgoviște, în parteneriat cu D.A.P.P.P.- Biroul Transport, este responsabilă de gestionarea locurilor de parcare disponibile pe străzi și în afara acestora. Ca în majoritatea orașelor din România, costurile implicate cu locurile de parcare sunt extrem de scăzute și aici.

În mare parte zona de studiu nu este deservită de suficiente zone de parcare special amenajate și se înregistrează un număr mare de parcări nereglementate/neregulate. La momentul realizării recensământului, s-au identificat parcări nereglementate au fost întâlnite chiar și în situația în care existau spații de parcare amenajate, disponibile (vezi figura de mai jos). Parcărilor nereglementate/neregulate reprezintă un obstacol pentru toate tipurile de circulații (în special pentru persoanele cu dizabilități, persoanele în vârstă și persoanele cu cărucioare pentru copii), reprezentând în același timp un element generator de poluare vizuală.



Figura 9 Exemplu parcări nereglementate realizate pe carosabil- Strada Gării

2.2. Prezentarea proiectului investițional

Investiția propusă urmărește îndeplinirea obiectivelor strategice și operaționale stabilite prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a municipiului Târgoviște, privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și CO₂, generate în urma utilizării autoturismului. În zilele noastre, transportul modern depinde în mare măsură de utilizarea combustibililor fosili pentru a funcționa, autovehiculele destinate transportului de persoane (comun sau personal) și cele de marfă generând jumătate din emisiile de dioxid de carbon din sectorul transportului. Prin combustia a 4 litri de benzină se generează aproximativ 9 kg de CO₂. Estimativ, dacă ne raportăm la durata unui an de zile un autovehicul mediu poate genera aproximativ între 6 și 9 tone de CO₂.⁵

Se propune, astfel, încurajarea și dezvoltarea de infrastructuri pentru diverse tipuri de transport alternativ, eficiente economic și durabile, cu o amprentă de transport redusă, precum: transport public, transport velo și pietonal. Implementarea proiectului vizează scăderea cotei modale a transportului cu autoturismul personal, atât datorită opțiunilor multiple de deplasare ce vor fi create prin proiect – transport în comun eficient, rapid, modern și accesibil, transport cu bicicleta și/sau pietonal. Alte măsuri adiacente presupun implementarea unei politici de parcare în zona de impact a proiectului cât și acțiuni de informare, promovare și conștientizare

⁵ Center for Climate and Energy Solutions, Reducing Your Transportation Footprint
<https://www.c2es.org/content/reducing-your-transportation-footprint/>

a locuitorilor municipiului în vederea conștientizării populației asupra importanței alegerii modalităților de deplasare durabile și prietenoase cu mediul în detrimentul celor tradiționale.

Proiectul investițional presupune

Proiectul de modernizare integrată a coridorului de mobilitate urbană presupune intervenții și investiții asupra mai multor elemente de infrastructură, fiind un proiect investițional complex, alcătuit din următoarele obiecte:

A. Zone pietonale și semi pietonale

B. Infrastructura rutieră – carosabil

C. Aliniamente de spațiu verde și vegetație

E. Stații de îmbarcare a călătorilor din transportul public local

F. Sistem informatic de management a transportului (SIMT) – compus din sistem e-ticketing, managementul flotei și sistem informare dinamică a călătorilor în stații

G. Achiziția de autobuze ecologice

H. Construire de autobază pentru vehiculele de transport public și dotarea acestora cu echipamente

I. Construire de stații de capăt cu rol de Park & Ride.

Se propun următoarele intervenții:

Bd. Regele Carol:

Bulevardul are o lungime de 0.9 kilometri. Se va reface structura existentă de pe toată suprafața părții carosabile. Partea carosabilă rămasă liberă va avea lățimea de 7.00 m și va fi împartită în două benzi de circulație de 3.50 m lățime, câte o bandă pentru fiecare sens de circulație. Trotuarele se vor reabilita, se vor reface accesele la proprietăți. Pentru a păstra continuitatea trotuarelor, în dreptul proprietăților se vor realiza accese cu bordura coborâtă. Se vor amenaja alveole pentru îmbarcarea și debarcarea călătorilor din transportul public.

Bd. Mircea cel Bătrân:

Bulevardul are o lungime de 0.75 kilometri. Se va reface structura existentă de pe toată suprafața părții carosabile. Se vor amenaja benzi dedicate pentru transportul public, separate de traficul rutier, care se va desfășura pe câte o bandă de circulație pe sens. Se vor reamenaja locurile de parcare, accesul către acestea făcându-se prin alveole de acces. Trotuarele se vor reabilita, se vor reface accesele la proprietăți. Pentru a păstra continuitatea trotuarelor, în dreptul proprietăților se vor realiza accese cu bordura coborâtă. Se vor amenaja alveole pentru îmbarcarea și debarcarea călătorilor din transportul public. La intersecția cu Bd. Independenței se vor amenaja alveole de circulație pentru direcția dreapta.

Str. Lt. Stancu Ion:

Strada are o lungime de 0.76 km, se va reface structura existenta de pe toata suprafata partii carosabile, pe tronsonul cuprins între Bulevardul Independenței și Bulevardul Ion Constantin Brătianu. Partea carosabila va avea latimea de 8.00 m si va fi împărțită in doua benzi de circulatie de 4.00 m latime, cate o banda pentru fiecare sens de circulație. Trotuarele se vor reabilita, se vor reface accesele la proprietati. Pentru a pastra continuitatea trotuarelor , in dreptul proprietatilor se vor realiza accese cu bordura coborata.

Strada Gării:

Strada are o lungime de 0.65 km, se va reface structura existenta de pe toata suprafată părții carosabile, se vor amenaja benzi dedicate separate fizic pentru transportul public. Parcările si stațiile de transport in comun se vor reabilita si reconfigura la lungimi si lățimi astfel încât sa asigure condițiile de siguranță pentru desfășurarea traficului general.

Trotuarele se vor reabilita, se vor reface accesele la proprietăți. Pentru a păstra continuitatea trotuarelor , in dreptul proprietăților se vor realiza accese cu bordura coborâtă.

Amenajări spatii verzi si peisagistica pe toate străzile: Curățarea spatiilor verzi de corpuri străine, decopertarea unui strat de 20 cm si înlocuirea acestuia cu pământ vegetal si așternerea gazonului pe aceste zone, toaletarea arborilor si arbuștilor precum si refacerea zonelor in jurul tulpinilor.

Pasaj DN72 peste CF

Este un pasaj de 307.75 metri cu 12 deschideri peste calea ferată și strada Gării. Cele 4 benzi de circulație vor suferi lucrări de reabilitare a îmbrăcăminții asfaltice, de înlocuire a gurilor de scurgere și a parapetului de protecție dintre carosabil și trotuarele pentru circulația pietonală, iar balustrada va fi înlocuită în totalitate cu una cu aspect estetic. Trotuarele vor suferi lucrări de refacere a suprafeței de asfalt și de schimbare a bordurilor. Partea de infrastructură va suferi lucrări de consolidare a pilelor, stâlpilor și riglelor prin aplicarea de fibre de carbon. Scările de acces pietonal vor fi reabilitate, iar parapetul de protecție va fi înlocuit.

Pe întreaga lungime a acestuia banda 1 de pe fiecare sens va fi dedicată mijloacelor de transport public.

La întocmirea proiectelor se va ține seama de următoarele elemente:

- *Viteza adecvată pentru traficul urban în zonele aglomerate*

În cadrul străzilor aflate sub incidența proiectului se vizează modificarea comportamentului șoferilor prin promovarea condusului responsabil și limitarea vitezei, contribuind la creșterea nivelului de siguranță pe străzi.

- *Străzi care favorizează pietonii*

Proiectarea străzilor se va face ținându-se cont de interacțiunea dintre oameni. Proiectarea stradală va încuraja acest lucru prin crearea de spații unde copiii se pot juca, oamenii se pot plimba și pot socializa, pot desfășura activități de recreere precum evenimente în aer liber (concerte) sau activități sportive , în condiții de siguranță. Pentru ca aceste lucruri să se petreacă, traficul de mașini nu va trebui să fie redus în aria de incidență a proiectului.

Prin urmare, proiectul propus este un proiect integrat de dezvoltare a infrastructurii pentru mobilitatea urbană, constituit în baza următoarele elemente investiționale:

- Modernizarea trotuarelor pentru asigurarea condițiilor de deplasare pietonală;
- Construirea de piste de biciclete, separate de traficul rutier și de traficul pietonal pe traseul analizat;
- Modernizarea aliniamentelor de spații verzi, precum și plantarea de arbori maturi cu grad ridicat de sechestrare a CO₂;
- Modernizarea stațiilor de autobuz de pe traseul analizat;
- Implementarea sistemului de e-ticketing și de informare dinamică a pasagerilor în stațiile de autobuz;
- Alte elemente de infrastructură pentru asigurarea siguranței pietonilor și evitarea conflictelor cu traficul rutier și traficul staționar (Ex: autovehicule parcate pe trotuar);
- Lucrări privind îmbunătățirea siguranței pietonilor și a participanților la trafic, cum ar fi sisteme de protecție a trotuarelor prin amplasarea de bolarzi, semnalizarea și relocarea trecerilor de pietoni, signalistică verticală și orizontală.

În ceea ce privește soluționarea problemelor apărute în urma implementării proiectului în contextul locurilor de parcare, prezentate în cadrul acestei analize, se impune modificarea principiilor de bază ale sistemului de administrare a parcarilor prin revizuirea politicilor de parcare.

Pornind de la experiența orașelor europene, politicile și standardele de parcare din Târgoviște vor fi stabilite pe baza celor mai bune practici. Prin standardele de parcare ce se vor aplica, se urmărește atingerea următoarele obiective: rulaj optim de vizitatori, parcări rezidențiale prioritare, decongestionarea traficului și promovarea mijloacelor alternative de transport.

Se pleacă, astfel, de la premisa că disponibilitatea redusă a locurilor de parcare în zonele dens populate este unul din instrumentele ce vor ajuta la schimbarea comportamentului de călătorie către alternative durabile și eficiente, precum mersul pe bicicletă și mersul pe jos. Se are în vedere ca noile standarde de parcare să fie minime la originea deplasărilor (parcarea rezidențială) și maxime la destinații (parcarea centrelor comerciale și a zonelor de agrement). Standardele minime presupun furnizarea de mai mult spațiu destinat pentru parcări, iar cele maxime un spațiu mult mai mic.

La nivelul municipiului Târgoviște se vor viza atingerea standardelor maxime, cu politici tarifare adecvate, corelate cu măsuri de gestionare eficientă a locurilor de parcare și cu promovarea utilizării transportului alternativ, în așa fel încât să contribuie la creșterea calității vieții și implicit a nivelului de trai al populației.

Impunerea regulamentelor. Revizia și sancționarea

Politicile de parcare nu funcționează fără aplicarea regulamentelor și sancționarea ilegalităților. Modalitățile de aplicare a regulamentelor și sancțiunilor trebuie să fie eficiente, amănunțite și echitabile. Scopul lor este de a promova conformarea populației la reglementările aflate în vigoare, în vederea menținerii eficienței utilizării spațiului public. Integritatea coerentă a sancționărilor, în contextul parcărilor, promovează menținerea unui nivel ridicat de conformitate.

Implementarea unei piste de biciclete, separată fizic de spațiul carosabil, va duce la imposibilitatea realizării parcărilor neregulate de-a lungul întregului traseu, atât pe partea carosabilă cât și pe trotuar. De asemenea integrarea unui sistem de monitorizare, de tip camere video, va permite autorităților competente să acționeze în cazul în care au loc parcări neregulate.

În vederea asigurării transparenței și a unei bune colaborări cu populația rezidentă a municipiului, se recomandă ca veniturile obținute din parcări să aibă un cont separat din care se vor putea finanța investiții viitoare pentru parcări. În afara programului de funcționare menționat în Regulamentul de funcționare și utilizare a parcarilor din domeniul public și privat, locurile de parcare de reședință/ domiciliu au statut de locuri de parcare libere sau cu plată în funcție de zonă.

În aria de influență locurile de parcare au statut de locuri de parcare cu plată și rezidențiale conform *Regulamentului de funcționare și utilizare a parcarilor in zona de impact a proiectului*.

Principalele priorități privind parcarile din zona de impact a proiectului

1. Prioritățile politicii privind parcare

Vizarea în mod simultan a reducerii cererii locurilor de parcare și suplimentarea celor destinate vizitatorilor în aria de impact, necesită stabilirea unor priorități, precum:

- Prima prioritate se concentrează asupra populației rezidente. Aceasta permite locuitorilor aflați în aria de incidență a proiectului să poată utiliza ca atare parcarile de reședință disponibile. În zonele adiacente acestora, cu locuințe individuale/ colective și străzi cu trafic ușor și foarte ușor, se va permite parcare printr-o reglementare specifică.

La nivelul coridorului ce constituie obiectul proiectului, va fi interzisă parcare autoturismelor pe carosabil, indiferent de natura parcarii (rezidențială, nerezidențială). Sunt excluse de la regulă spațiile publice de parcare amenajate cu acest scop.

Municipalitatea va căuta în paralel cu realizarea proiectului investițional, soluții pentru amenajarea spațiilor de parcare destinate rezidenților, în zona din proximitatea locuințelor acestora.

În cazul în care nu vor putea fi identificate și realizate spații de parcare pentru rezidenți, se va încerca stabilirea unui regulament de parcare cu agenții economici din zonă, pentru a permite parcare pe timp de seară a rezidenților în parcarile amenajate private ale acestora.

- A doua prioritate o reprezintă traficul rutier atras din alte zone ale orașului sau din afara acestuia. Pentru această categorie se impune ca parcare să se facă doar în locurile special amenajate, precum parcarile

private ale diverșilor agenți economici, care constituie motivul deplasărilor. În astfel de situații parcările neregulate nu vor fi permise.

Prin reducerea spațiului potențial ocupat de mașini parcate neregular, se va încuraja utilizarea modurilor alternative de deplasare (transportul în comun, sistemul de închiriere a bicicletelor sau deplasările pe jos). Practic, se încurajează utilizarea metodelor alternative de deplasare în defavoarea utilizării autoturismului personal în zonele de acces care prezintă o cerere ridicată pentru locuri de parcare.

2. Aplicarea normelor privind parcare trebuie îmbunătățită

Niciun sistem de parcare nu poate funcționa corect fără aplicarea adecvată a regulilor.

Aplicarea normelor de parcare în orașe, se poate dovedi eficientă din punctul de vedere al costurilor, contribuind la bugetul local al municipalității. Prin formarea unei echipe specializate, în cadrul Poliției Locale, care să asigure respectarea regulilor de parcare, se poate contribui la creșterea veniturilor locale și reducerea semnificativă a ilegalităților privind parcare autovehiculelor.

3. Asigurarea transparenței financiare

Toate părțile implicate trebuie să aibă în vedere că administrarea parcarilor s-a dovedit a fi eficientă din punct de vedere al costurilor. În consecință, trebuie să se creeze un cont/fond de parcare, în care să se depună toate veniturile provenite din parcare și din care se va asigura toate costurile de exploatare și de investiții. În acest fel, diversele grupuri de actori interesați (administrația, autorități competente, persoane juridice sau publice etc.) va avea posibilitatea de a urmări eficacitatea programului de gestionare, atât din punct de vedere financiar cât și care este randamentul investițiilor.

Politica revizuită va spori resursele disponibile pentru investiții în alte mijloace de transport alternativ și tot o dată va crește nivelul de răspundere.

Riscuri și constrângeri

Parcare este un aspect sensibil. Politică revizuită poate întâmpina dificultăți în implementare din partea unor diverse grupuri interesate. Acestea se pot opune noilor termeni și condiții, precum cele ce vizează modificarea comportamentului de deplasare.

Astfel, municipalității îi revine atribuția de a asigura transparență în informarea populației rezidente a zonelor în care este integrat sistemul de reglementare. Se va avea în vedere explicarea scopului și a obiectivelor stabilite în contextul administrării sistemului, care în principal vizează generarea de beneficii sociale și mai puțin de profituri economice, municipalitatea contribuind astfel cu investiții în folosul comunității.

3. Politica de parcare la nivelul zonei de impact a proiectului investițional

Politica de gestionare a parcării urbane este unul dintre cele mai puternice instrumente aflate la dispoziția primăriilor pentru a influența tiparele de mobilitate urbană, pentru a controla amenajarea și utilizarea spațiului urban și, în ultimă instanță, pentru a determina calitatea vieții urbane și deci fericirea locuitorilor orașului.

În ultimii ani, în majoritatea orașelor României se află pe agenda publică o **falsă** problemă a lipsei locurilor de parcare, atât în zonele centrale cât și în cartierele de locuințe, asociată cu creșterea considerabilă a deținerii și utilizării mașinilor personale.

Ca atare, multe dintre administrațiile orașelor își propun creșterea numărului de locuri de parcare din orașe. Această abordare însă:

Rezolvă doar pe termen scurt problema, în timp conducând la o și mai mare utilizare a autoturismelor, provocând probleme și mai grave de trafic.

Pe termen lung, are un impact catastrofal asupra calității vieții urbane și asupra tiparelor de utilizare a spațiului urban, angajând orașele în traiectorii de creștere și dezvoltare nesustenabilă – cu siguranță caracterizate de probleme de aglomerație în trafic mult mai grave.

Din păcate, în ultimele două decenii în România administrațiile din majoritatea orașelor din România au operat în această direcție, amenajând noi și noi locuri de parcare, de multe ori pe seama trotuarelor sau chiar a spațiilor verzi. Ca atare calitatea vieții urbane s-a deteriorat considerabil (din acest punct de vedere) în comparație cu anii '90.

În egală măsură la apariția acestei situații au contribuit lipsa unor politici integrate și eficiente de management al transporturilor și parcărilor, o aplicare slabă a regulilor, care tolerează parcările excesive ilegale pe străzi (și, în foarte multe cazuri, pe trotuare sau zone verzi), o promovare nesatisfăcătoare a utilizării transportului public și nemotorizat, și, în ultimă instanță, o lipsă de temeritate politică privind disponibilitatea și determinarea factorilor de decizie de a își asuma și de a implementa acele măsuri ale politicilor care nu sunt populare (pentru o parte a populației), dar care sunt necesare pentru combaterea problemelor.⁶

3.1. Situația parcărilor în urma proiectului investițional

Prin implementare proiectului, se va crea infrastructură dedicată pentru biciclete, se va moderniza infrastructura pietonală și se vor restructura locurile de parcare conexe acestor proiecte. Fiecare mod de transport va beneficia de infrastructură dedicată, individuală, separată fizic de alte tipuri de transport.

În vederea prioritizării mijloacelor de transport public și implicit a fluidizării traficului, este necesară reconfigurarea profilului stradal, păstrând totodată un spațiu destinat deplasărilor ușoare.

Număr total de locuri de parcare: locuri reglementate/ nereglementate

La nivelul ariei de impact există 1264 de locuri de parcare, betonate, asfaltate și stradale.

Se anticipează că în urma implementării proiectului va exista un raport deficitar între cererea și oferta locurilor de parcare. În vederea echilibrării acestui raport, administrația publică locală are o singură opțiune, aceea de a le reduce prin:

⁶ JASPERS, Ghid Aplicat – Politici de parcare pentru mobilitatea urbană durabilă

- Propunerea de metode alternative de transport către zona cu cerere ridicată – transport public, transport velo, transport pietonal – susținute prin proiectul investițional propus;
- Propuneri de amenajări a unor spații de parcare pentru rezidenți, în proximitatea ariei de intervenție (cum ar fi străzi laterale).

Tabel 5 Număr locuri de parcare rămase în urma implementării proiectului

Denumire strada	Numar locuri de parcare existente	Număr locuri de parcare post-proiect
Pasaj DN72 peste CF	-	0
Strada Gării	100	0
B-dul Regele Carol 1	0	0
B-dul Mircea cel Bătrân	240	28
Strada Locotenent Stancu Ion	-	0
Total arie de investiție	340	28

Tipuri locuri de parcare:

Potrivit Regulamentului de organizare și funcționare serviciului public de administrare, întreținere și exploatare a parcărilor de reședință și a parcărilor închiriate instituțiilor publice sau private de pe domeniul public și privat al Municipiului Târgoviște, se disting următoarele tipuri de zone de staționare/parcare cu plată:

Parcări publice libere

Parcări publice cu taxă

Parcări de reședință

Parcări închiriate instituțiilor publice sau private de domeniu public sau privat



Figura 10 Exemplu locuri de parcare delimitate la marginea carosabilului în urma implementării proiectului – B-dul Mircea cel Bătrân

În urma implementării proiectului, nu se vor realiza parcări reglementate, în paralel cu eliminarea spațiilor care ar fi permis parcare nereglementată. Acestea, vor fi însă reduse numeric și vor funcționa doar în baza unei taxe de parcare specifice zonei în care se localizează. Prin această intervenție se așteaptă creșterea calității deplasărilor pietonale și în special a transportului în comun. De asemenea, trebuie avut în vedere că însăși obiectivul general al proiectului constă în scăderea ratei de utilizare a autoturismelor personale, cu precădere în zona incidentă a proiectului, prin modernizarea transportului în comun și a mobilității ușoare (velo și pietonal).

Măsurile/activitățile propuse a fi realizate prin proiect nu vor determina o creștere a deplasărilor aferente transportului privat cu autoturismele și, implicit, nicio înrăutățire a condițiilor de trafic în afara ariei de studiu, pe toată perioada de durabilitate a contractului de finanțare.

De asemenea, o atenție deosebită trebuie acordată respectării reglementărilor privind parcările publice de către cetățeni, în special în zonele aglomerate și eliminarea parcărilor neregulate prin aplicarea promptă a sancțiunilor.

Venituri generate: locuri de parcare reglementate

Se propune taxarea locurilor de parcare publică amplasate pe Bulevardul Mircea cel Bătrân, pentru prima oră - 2 lei/oră, în intervalul 3 ore- 6 ore, cu 4 lei/oră, iar peste 5 ore - 5 lei/oră.

Toate veniturile din parcări vor fi folosite exclusiv în interesul comunității.

Veniturile obținute nu reprezintă doar o formă de impozitare aplicată automobileștilor, iar banii încasați nu se vor adăuga în bugetul general al orașului. Veniturile vor fi alocate sectorului de transport alternativ, pentru investițiile realizate în spațiile pietonale și piste de biciclete.

La începutul fiecărui an se va realiza un anunț public, menit să asigure transparență în informare, cu privire la veniturile obținute din tarifarea parcărilor și modul în care au fost folosiți banii încasați.

3.2. Regulamentul și politica tarifară privind parcare în zona de impact a proiectului

Având în vedere că cererea de locuri de parcare în zona centrală nu va scădea în anii următori și că se impun investiții continue pentru creșterea numărului de spații de parcare dar și a zonelor dedicate pietonilor și bicicliștilor (în dauna locurilor de parcare de pe trotuar și carosabil), este necesar să se construiască noi locuri de parcare în afara carosabilului.

Nivelul optim de încărcare a parcărilor publice cu plată este de cca. 80% (respectiv la fiecare 10 locuri de parcare să existe 1-2 locuri libere), ceea ce reduce timpul de căutare a unui loc de parcare. Tarifele de parcare stabilite vor avea în vedere menținerea la un nivel care să genereze acest raport și care să reflecte valoarea reală a pieței.

Gestionarea parcărilor fără un preț corect nu va ajuta orașul, deoarece furnizarea de locuri de parcare gratuite sau sub-cotate se transformă indirect într-un stimulent pentru utilizarea autoturismului personal, iar numărul celor care vor circula cu mașina proprie va continua să crească.

Există o tensiune inerentă în politica parcărilor publice între trei obiective cheie pentru autoritățile locale: dezvoltarea economică locală (conservarea vitalității economice), creșterea veniturilor provenite din taxele de parcare și gestionarea cererii de parcare și călătorie. Aceste ultime două obiective implică

IMPORTANT: în cazul utilizării parcarilor tip „park & ride” sistemul de taxare va aplica bonificație 50% din prețul parcării în cazul utilizării, în termen de 30 min de la parcare, a sistemului de transport public, pentru deplasare către o zonă mai aglomerată sau în cazul preluării unei biciclete sau a validării utilizării bicicletei personale de la locația parcării către centrul orașului (prin implementarea unui mecanism de validare electronică).

Această bonificație se va acorda fie local, prin prezentarea biletului de transport, fie prin rambursarea sumei în card de tip „portofel electronic” la validarea în mijlocul de transport de preluare

necesitatea reducerii numărului de locuri de parcare și/sau taxarea utilizării lor. Pe de altă parte, în lipsa unor soluții de transport viabile și eficiente pentru calatori, dezvoltarea economică locală pare să sugereze adesea că trebuie asigurat atât de mult spațiu dedicat parcării cât este necesar, pentru a avea certitudinea că nici un vehicul ce sprijină activitatea economică nu trebuie descurajat să acceseze zona.

O soluție reală, așa cum s-a indicat anterior, o constituie furnizarea sistemului de tip *park & ride*. Costul acestuia, perceput de către utilizatori, trebuie să fie mai mic decât suma costurilor drumului parcurs în totalitate cu autoturismul (inclusiv costul parcării).

Tarife - parcarile tip „park & ride”:

Interval orar	Tarif	Metoda de plata	Explicație
1 oră	1 leu *	Local (numerar), aplicație , sms de pe telefonul mobil	Doar pentru cei care utilizează sistemul de transport public pentru continuarea călătoriei
24 ore	10 lei	Local (numerar), aplicație , sms de pe telefonul mobil	
1 oră	4 lei/oră	Local (numerar), aplicație , sms de pe telefonul mobil	Doar pentru cei care NU utilizează sistemul de transport public pentru continuarea călătoriei
2-8 ore	3 lei/oră	Local (numerar), aplicație , sms de pe telefonul mobil	

Impunerea regulamentelor. Control și sancționare

- Neachitarea taxei de parcare va fi sancționată cu amenda.
- Parcarea în afara locurilor special amenajate se va sancționa cu ridicarea autovehiculului parcat neregular și sancțiuni complementare privind amenda pentru parcare, taxa de transport și garare autoturism.
- Aceste măsuri descurajează blocarea locurilor de parcare o perioadă mai lungă de timp și generează mai multe locuri disponibile de-a lungul unei zile.
- Politicile tarifare adecvate pentru parcare pe stradă vor fi corelate cu măsurile de centralizare și limitare a locurilor de parcare din afara străzii, cu stimularea modurilor de transport alternative, în așa fel încât să contribuie la o calitate ridicată a vieții în comunitate.

Politicile de parcare nu funcționează fără aplicarea regulamentelor și sancționarea ilegalităților.

Aplicarea regulamentelor și sancționarea trebuie să fie eficiente, atente și echitabile. Scopul lor este de a încuraja conformarea la reglementările în vigoare, pentru a menține eficiența utilizării spațiului public. Coerența sancționărilor ajută la menținerea unui nivel ridicat de conformitate.

3.3. Cadrul instituțional privind implementarea și monitorizarea politicii de parcare

În conformitate cu cadrul legal aplicabil, un număr de 3 categorii de autorități publice au responsabilități în stabilirea, aprobarea și administrarea facilităților de parcare și anume (i) autoritățile publice locale, (ii) Poliția Rutieră și (iii) Poliția Locală.

Trebuie menționat că acest cadru juridic aplicabil este uneori confuz în ceea ce privește responsabilitățile pe care fiecare dintre entitățile sus menționate le are în raport cu fiecare dintre categoriile de parcare.

Menționăm, de asemenea, că nu toate prevederile juridice corespunzătoare furnizează detalii referitoare la departamentele sau entitățile specifice subordonate autorităților publice locale cu competențe în ceea ce privește administrarea, înființarea și aprobarea zonelor de parcare.

Autoritatea publică, chiar și în cazul unor parteneriate public-private pentru dezvoltarea sistemului de parcări, va păstra controlul asupra strategiei și politicii de parcări.

La momentul întocmirii prezentului document, administrarea situației parcărilor din municipiul Târgoviște se desfășoară prin intermediul **D.A.P.P.P. – Biroul Transport** pentru parcările libere/cu taxă/rezidențiale.

De asemenea, pentru implementarea și monitorizarea politicii de parcare este necesară aplicarea regulamentelor și sancționarea ilegalităților.

Aplicarea regulamentelor și sancționarea trebuie să fie eficiente, amănunțite și echitabile. Scopul lor este de a încuraja conformarea la reglementările în vigoare, pentru a menține eficiența utilizării spațiului public. Coerența sancționărilor ajută la menținerea unui nivel ridicat de conformitate.

Procesul de monitorizare se va concentra pe de-o parte pe numărul locurilor de parcare nou create și pe de altă parte pe gradul lor de ocupare.

4. Recomandări privind pașii de urmat pentru implementarea soluției

4.1. Elemente de ordin juridic, procedural

Consiliul Local are drept de decizie asupra unor aspecte precum (i) încredințarea administrației, concesionarea sau închirierea bunurilor deținute ca proprietate publică, precum și a serviciilor publice de interes local, (ii) vânzarea, concesionarea sau închirierea bunurilor deținute sub proprietate privată, (iii) avizarea și aprobarea documentației de planificare, precum și (iv) asigurarea cadrului necesar pentru asigurarea serviciilor publice de interes local.

Avizarea hotărârilor sau regulamentelor emise de Consiliul Local este coordonată de Primarul Municipiului Târgoviște prin departamentele din cadrul Primăriei Târgoviște sau prin entitățile subordonate acestora.

Competențele autorităților publice locale privind parcare sunt detaliate mai jos:

1. ADMINISTRAREA

În vederea conturării unui cadru legislativ al parcărilor, sunt relevante prevederile Legii nr. 215/2001 potrivit căroro autoritățile publice locale sunt responsabile de administrarea activelor deținute ca proprietate publică și privată.

Altfel spus, locurile de parcare organizate pe terenurile aparținând municipiului Târgoviște, fie ca proprietate publică, fie ca proprietate privată, intră sub administrația municipalității sau a unui administrator desemnat. Astfel, potrivit Regulamentul privind utilizarea parcărilor aparținând domeniului public și privat al Municipiului Târgoviște, consiliul local își îndeplinește obligațiile în domeniul parcărilor prin intermediul Direcției pentru Administrarea Domeniului Public și Privat al Municipiului Târgoviște, D.A.P.P.P. –Biroul Transport și operatorul de parcare autorizat - administrator. Pentru parcările cu plată consiliul local deține funcția de administrator al terenurilor, proprietate a municipiului Târgoviște, cu destinația de parcare/garare autovehicule.

2. ÎNFIINȚAREA

Potrivit Legii nr. 215/2001 privind administrația publică locală, autoritățile administrației publice sunt singurele care pot dispune de resursele și bunurile proprietate publică sau privată ale localității, în conformitate cu principiul autonomiei locale. Prin urmare, consiliul local este cel care poate dispune înființarea sau desființarea de locuri de parcare de utilitate publică sau privată.

Staționarea pe stradă nu este considerată a fi loc de parcare și va fi permisă conform regulilor impuse prin Legea circulației și a Regulamentului de implementare a Legii Circulației. Interdicțiile de staționare vor fi stabilite tot de Municipiul Târgoviște, indiferent de administratorul drumului.

Reglementările privind circulația pe drumurile publice se emit de către autoritățile publice locale cu atribuții în acest domeniu, cu avizul Inspectoratului Poliției Județene Neamț.

3. APROBAREA

Crearea de locuri de parcare se aprobă de Direcția pentru Administrarea Domeniului Public și Privat al Municipiului Târgoviște - Compartiment Parcări cu Plată din cadrul Primăriei municipiului Târgoviște. Toate locurile de parcare vor trebui aprobate inclusiv de Poliția Rutieră Târgoviște.

4.2. Calendar de implementare

Implementarea politicii de parcare aferentă investiției propuse prin proiectul "Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște", se va concretiza înaintea finalizării proiectului.

5. Concluzii

5.1. Rezultate estimate privind alinierea cu obiectivele PMUD; contribuție la atingerea obiectivelor și a indicatorilor de proiect

În urma aplicării propunerilor din prezenta Politică de Parcare aferentă ariei de impact a proiectului "Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște", se urmărește îmbunătățirea calității vieții populației și creșterea nivelului de trai prin inovarea și dezvoltarea durabilă a sectorului de transport urban.

Astfel, utilizarea mijloacelor de transport alternativ în detrimentul utilizării autoturismelor personale, reprezintă o modalitate eficientă de reducere a impactului generat asupra factorilor de mediu, de diminuare a poluării fonice și vizuale, de fluidizare și decongestionare a traficului ; o sursă alternativă generatoare de venituri, dar și o modalitate de creștere a potențialului de investiții în oraș. De asemenea, prin introducerea soluțiilor de îmbunătățire a spațiilor verzi, ca parte integrată a proiectului, se contribuie la creșterea calității aerului și a aerului ambiental, îmbunătățirea peisajului urban, reducerea factorilor de stres și implicit la asigurarea bunăstării și siguranței sănătății populației.

Prin realizarea proiectului, se urmărește:

- * promovarea transportului public: creșterea numărului de pasageri cu 5% față de situația actuală;
- * promovarea transportului velo și pietonal: creșterea numărului de bicicliști/pietoni cu 5% față de situația actuală;
- * diminuarea și decongestionarea traficului rutier: reducerea transportului cu autoturismul personal cu 3%, fără a prejudicia traficul din proximitatea coridorului;

Prin urmare implementarea proiectului, nu numai că pune în prim plan rezidenții municipiului Târgoviște, prin prioritizarea necesităților și generarea unor multiple beneficii acestora, dar și contribuie la creșterea coeziunii sociale, a gradului de conștientizare și sensibilizare al populației asupra importanței mediului înconjurător și a necesității stringente asupra utilizării unor alternative de transport eco-friendly.

