

ROMÂNIA



Județul GIURGIU
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI GIURGIU

HOTĂRÂRE

privind aprobarea documentului „Politica de parcare publică în aria de impact a proiectului Infrastructură Șoseaua Alexandriei”

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI GIURGIU
întrunit în ședință extraordinară,

Având în vedere:

- expunerea de motive a Primarului municipiului Giurgiu, înregistrată la nr.43.756/04.10.2018;
- raportul de specialitate al Direcției Programe Europene, înregistrat la nr.43.757/04.10.2018;
- raportul comisiei pentru administrație publică locală, juridic și de disciplină;
- Programul Operațional Regional 2014–2020, Axa Prioritară 4 – Sprijinirea Dezvoltării Urbane Durabile, Apel de proiecte cu numărul POR/2018/4/4.1/2/PROIECTE NEFINALIZATE.

În temeiul art.36, alin.(2), lit.,b” și alin.(4), lit.,d” și art.45 din Legea nr.215/2001, republicată, privind Administrația Publică Locală, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă documentul „Politica de parcare publică în aria de impact a proiectului Infrastructură Șoseaua Alexandriei”, conform anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Prezenta hotărâre se va comunica Instituției Prefectului – Județul Giurgiu, în vederea exercitării controlului cu privire la legalitate, Primarului Municipiului Giurgiu, Direcției Economice și Direcției Programe Europene din cadrul Aparatului de specialitate al Primarului Municipiului Giurgiu, pentru ducerea la îndeplinire.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Sîrbu Mitică



Giurgiu, 08 octombrie 2018
Nr. 410

CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR,

Băiceanu Liliana

Adoptată cu un număr de 14 voturi pentru, din totalul de 14 consilieri prezenți

EXPUNERE DE MOTIVE

În vederea aprobării documentului **"Politica de parcare publică în aria de impact a proiectului Infrastructură Șoseaua Alexandriei"**, necesar obținerii finanțării prin Programul Operațional Regional 2014 – 2020, Axa Prioritară 4 – Sprijinirea Dezvoltării Urbane Durabile, axă dedicată municipiilor reședință de județ, Apel de proiecte cu numărul POR/2018/4/4.1/2/PROIECTE NEFINALIZATE (proiecte care au deja contractul de lucrări în derulare sau finalizat, dar la care nu a fost efectuată recepția la terminarea lucrărilor), propun inițierea unui proiect de hotărâre cu următoarea titulatură:

Proiect de hotărâre privind aprobarea documentului "Politica de parcare publică în aria de impact a proiectului Infrastructură Șoseaua Alexandriei".

Direcția Programe Europene va întocmi raportul de specialitate, va redacta proiectul de hotărâre și le va prezenta spre avizare Comisiei juridice.

PRIMAR,
Nicolae BARBU



The stamp is circular and contains the text: ROMANIA, JUDEȚUL GIURGIU, PRIMAR, MUNICIPIUL GIURGIU. A signature is written over the stamp.

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI GIURGIU
DIRECȚIA PROGRAME EUROPENE
SERVICIUL PROGRAME EUROPENE
Nr. 43757/04.10.2018

Avizat,

Viceprimar

Ionuț CIOACĂ



RAPORT DE SPECIALITATE
privind aprobarea documentului "Politica de parcare publică în aria de impact
a proiectului Infrastructură Șoseaua Alexandriei"

I. TEMEIUL DE FAPT

Prin expunerea de motive nr. 43756/04.10.2018, Primarul Municipiului Giurgiu a inițiat proiectul de hotărâre **privind aprobarea documentului "Politica de parcare publică în aria de impact a proiectului Infrastructură Șoseaua Alexandriei"**.

II. TEMEIUL DE DREPT

Conform art. 44 din Legea nr. 215/2001 modificată privind administrația publică locală, Serviciul Programe Europene din cadrul Direcției Programe Europene, în calitate de compartiment de resort, a analizat propunerea și a elaborat prezentul raport de specialitate în termenul prevăzut de lege.

III. ARGUMENTE DE OPORTUNITATE

Proiectul de hotărâre are ca obiect principal **aprobarea documentului "Politica de parcare publică în aria de impact a proiectului Infrastructură Șoseaua Alexandriei"**.

Municipiul Giurgiu în calitate de beneficiar eligibil al Axei Prioritare 4 – *Sprijinirea dezvoltării urbane durabile* a Programului Operațional Regional 2014 – 2020, axă dedicată municipiilor reședință de județ, Apel de proiecte cu numărul

POR/2018/4/4.1/2/PROIECTE NEFINALIZATE (proiecte care au deja contractul de lucrări în derulare sau finalizat, dar la care nu a fost efectuată recepția la terminarea lucrărilor), va depune cererea de finanțare cu numele ”**Infrastructură Șoseaua Alexandriei**”, pentru depunerea căreia este necesară întocmirea Politicii de parcare publică în aria de impact a proiectului.

Documentul reprezintă o politică coerentă de reglementare a parcărilor, ce conține măsuri privind eliminarea parcărilor neregulate, posibilitatea instituirii unor taxe pentru parcare, controlul accesului și implicit al parcării în zonele de impact ale proiectului ”**Infrastructură Șoseaua Alexandriei**”, astfel încât să se reducă gradul de utilizare a autoturismelor în aria de implementare și să se încurajeze utilizarea mijloacelor de transport publice, a bicicletei sau mersul pe jos.

Proiectul de hotărâre are ca obiect **aprobarea documentului ”Politica de parcare publică în aria de impact a proiectului Infrastructură Șoseaua Alexandriei”**.

IV. REGLEMENTĂRI LEGALE INCIDENTE

Proiectul de hotărâre are ca temei special Programul Operațional Regional 2014 – 2020, Axa Prioritară 4 – Sprijinirea Dezvoltării Urbane Durabile, Prioritatea de Investiții 4e – Promovarea unor strategii, cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul Specific 4.1 – Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Apel de proiecte cu numărul POR/2018/4/4.1/2/PROIECTE NEFINALIZATE.

V. CONCLUZII ȘI PROPUNERI

Proiectul de hotărâre întrunește condițiile legale și de oportunitate, drept pentru care propunem dezbateră și aprobarea sa în ședința extraordinară a Consiliului Local Giurgiu.

**Director Executiv,
Ianca MECA**



**Consilier,
Roxana ȚANCOV**



Anexă la HCM nr. 410
din 08.10.2018



POLITICĂ DE PARCARE
PENTRU PROIECTUL
INFRASTRUCTURĂ ȘOSEAUA ALEXANDRIEI

Politica de parcare

Infrastructură Șoseava Alexandriei, Municipiul Giurgiu

Listă tabele

Tabel 1 Străzile aflate sub influența ariei de impact a proiectului	6
Tabel 2 Situația parcări lor înainte și după implementarea proiectului	20
Tabel 3 Numărul parcări lor pe străzi înainte și după proiect.....	21

Listă figuri

Figura 2-1 Localizarea ariei aflate sub incidența proiectului	5
Figura 2-2 Aria de influență a proiectului.....	5
Figura 2-3 Evoluția parcului auto, în Mun.Giurgiu cf. PMUD Municipiul Giurgiu	8
Figura 2-4 Evoluția gradului de motorizare în Mun. Giurgiu cf. PMUD Municipiul Giurgiu	8
Figura 2-5 Diagrama problemelor privind deplasările pietonale	12
Figura 2-6 Diagrama problemelor privind infrastructura pietonală.....	12

1. Informații generale privind politica de parcare

1.1. Titlu

Politica de parcare publică în aria de impact a proiectului "Infrastructură Șoseaua Alexandriei, Municipiul Giurgiu"

1.2. Beneficiarul investiției

Beneficiarul prezentului document este Municipiul Giurgiu
Bulevardul Bucuresti, Nr.49-51
Telefon: 0246 213 588
Fax: 0246 215 405

1.3. Referințe legale

La elaborarea prezentului document am examinat și ținut cont de legile și regulamentele românești considerate relevante scopului nostru, și anume:

A. LEGI ȘI REGULAMENTE PRIVIND PARCAREA

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) Ordonanța Guvernamentală nr. 43/1997 privind regimul drumurilor ("OG nr. 43/1997");
- (d) Hotărârea de Guvern nr. 147/1992 privind blocarea, ridicarea, depozitarea și eliberarea autovehiculelor sau remorcilor staționate neregulamentar pe drumurile publice („HG nr. 147/1992”);
- (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;

2. REGULAMENTE MUNICIPALE

- (a) Hotărârea de Consiliu Local nr. 21/2014 privitoare la aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a parcarilor publice și de reședință aflate pe raza Municipiului Giurgiu;
- (b) Regulament de organizare și funcționare al Serviciului Public Poliția Locală Giurgiu;

B. 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

Aria de impact analizata este redată prin sectorul de stradă situat pe Șoseaua Alexandriei, tronson delimitat de Str. Ramadam și Drumul Stăneștiului, localizându-se în partea central – vestică a municipiului Giurgiu.



Figura 2-1 Localizarea ariei aflate sub incidența proiectului

Sursa date: Analiza consultantului



Figura 2-2 Aria de influență a proiectului

- Rețeaua stradală

Șoseaua Alexandriei - Strada urbana de categoria 3 – străzi colectoare, clasa de importanță C, cu 2 benzi de circulație pe sens. Zona carosabilă este mărginită pe ambele părți de aliniamente de spațiu verde degradate pe anumite porțiuni în lungul drumului. Trotuarele sunt modernizate, cu dale

autoblocante. Starea tehnică a carosabilului va fi stabilită printr-o expertiză tehnică, însă vizual se poate aprecia că este în stare medie, prezentând crăpături și faianțari. Nu sunt amenajate spații de parcare pe această stradă.

Tabel 1 Străzile aflate sub influența ariei de impact a proiectului

Strada	Categoria	Starea tehnică
Drumul Stăneștiului	4	Degradată
Strada Plopilor	3	Medie
Ulița Plopilor	4	Degradată
Intrarea Rălești	4	Degradată
Intrarea Hodivoaia	4	Degradată
Intrarea Bucegi	4	Degradată
Strada Popa Florea	3	Medie
Fundătura Negoiu	4	Degradată
Strada Căminului	3	Medie
Strada Mureș	3	Medie
Strada Cerna	3	Medie
Strada Ialomicioarei	3	Medie
Strada Ramadam	3	Medie
Șos. Alexandriei	3	Medie

Municipiul Giurgiu este situat pe traseul mai multor rute de transport internațional, oferindu-i toate atribuțiile unui important nod de transport rutier, feroviar și fluvial ¹. Acesta se află situat la intersecția a doua coridoare de transport european:

a) Coridorul VII-Dunărea și coridorul IX-Nord-Sud care asigură infrastructura Europei pe direcția N-S, pornind de la Marea Baltică(Lituania) și Golful Finic (Skt Petersburg), în direcția Kiev- Chișinău-Romania-Ruse-Stara Zagora-Svilengrad - Alexandropol.

- Componenta sa feroviara pe teritoriul țării noastre urmează traseul Ungheni-Iași-Pășcani-Bacău-Adjud-Mărășești-Buzău-Ploiești-București-Giurgiu/Ruse.

- Componenta sa rutieră, pe teritoriul României, urmează traseul Albita-Focșani-Buzău-București-Giurgiu/Ruse.

b) Coridorul VII PAN-EUROPEAN care asigură infrastructura Europei pe direcția E-V pe traseul Rhine-Main-Dunăre, a apărut ca urmare a dezvoltării industriale de la începutul sec XX, în vederea satisfacerii nevoii de eficientizare a nivelului de navigație și de integrare în rețeaua europeană. Primul sector navigabil a fost dat în folosință în 1923, lucrările pentru întregul traseu fiind finalizate în 1992².

Circulația rutieră - Arterele de penetrație spre municipiul Giurgiu, sunt, în general, drumuri naționale și județene, cu două benzi de circulație. Municipiul Giurgiu are un drum de centură ce leagă Punctul de trecere a frontierei Giurgiu Rutier de Port și șoseaua cu două benzi de circulație ce urmează a fi completată până la închiderea inelului de ocolire a orașului. Acesta mai este străbătut și de o axă majoră Nord - Sud, cu punct final Portul la Dunăre. Pe acest traseu, circulația se desfășoară peste canalul Sfântul Gheorghe pe podul nou construit pe 4 benzi, înlocuind podul rutier Bizet, ce a ieșit din perioada de garanție și nu mai prezintă siguranță în circulație.

Altă direcție majoră de circulație duce la tranzitarea localității dinspre județul Teleorman spre Punctul de Control Trecere Frontieră Giurgiu și de aici, spre Orientul Apropiat, sau spre podul peste Dunăre.

Municipiul Giurgiu prezintă ca principale artere rutiere de interes local:

- **drumuri europene** - E 70 (pe direcția est-vest spre Serbia), E 85 (pe direcția nord-sud spre Ucraina), Podul Prietenia peste Dunăre;

- **drumuri naționale** - DN 5 Giurgiu – București, DN 5B Giurgiu – Ghimpați, DN 5C Giurgiu – Zimnicea, DN 41 Oltenița – Giurgiu și drumuri județene, respectiv DJ 503 Giurgiu - Satu Nou – Videle, DJ 504 Giurgiu – Alexandria și DJ 507 Giurgiu - Oinacu - Gostinu.

La nivelul municipiului există un număr de aproximativ 350 de străzi, însumând 132 de kilometri, din care 64 km reprezintă străzi asfaltate, 24 km străzi betonate, 23 km străzi pietruite cu piatră brută și de râu și 21 km străzi neasfaltate de pământ.

În municipiul Giurgiu se regăsesc numai străzi de categoriile II, III și IV, cele de categoria I (magistrale) nefiind prezente. În raport cu încadrarea străzilor în Categoria de importanță / clasa de importanță conform Legii 10/1995 și HG 766/1997, acestea intră în categoria C (normală) /clasa III (medie).

- Nivelul de motorizare la nivelul ariei de impact (număr autovehicule)

Conform datelor furnizate de Primaria Municipiului Giurgiu, la sfârșitul anului 2014, în evidențele Direcției Locale de Taxe și Impozite figura un număr de 1.910 autoturisme înmatriculate de persoane juridice și 12.952 autoturisme înregistrate de persoane fizice. Având în vedere faptul ca populația

¹ *Strategia de Dezvoltare Locală 2014 – 2020, Municipiul Giurgiu*

² *Plan Urbanistic General Municipiul Giurgiu, Proiect 11128DU366/2009*

orașului numara 54.655 locuitori la Recensamantul din 2011, rezulta un grad de motorizare de aproximativ 271 autoturisme / 1.000 locuitori, valoare aflata aproape de media naționala de 282 vehicule / 1.000 locuitori, însa mult peste media județeană.

Raportat la valorile înregistrate la sfârșitul anului 2010, numărul de vehicule înregistrate de persoanele juridice a scăzut ușor de la 2.009 vehicule la 1.910, iar valoarea aferenta persoanelor fizice a crescut de la 12.721 vehicule la 12.952 în anul 2014. Ratele anuale de creștere a parcului auto s-au situat între valorile de -2% și 2% în ultimii ani.

Gradul de deținere în proprietate a vehiculelor reprezinta un indicator important de apreciere a gradului de mobilitate a populației. Valoarea ridicata a acestui indicator reflecta un potențial important de creștere a mobilității urbane.

De asemenea, parcul auto local al municipiului Giurgiu, se află pe un trend ușor crescător. Astfel în lipsa unor modalități alternative și eficiente de transport (facilități pietonale, piste pentru bicicliști, transport public eficient) se determină o creștere a gradului de deținere în proprietate a unui autoturism.³

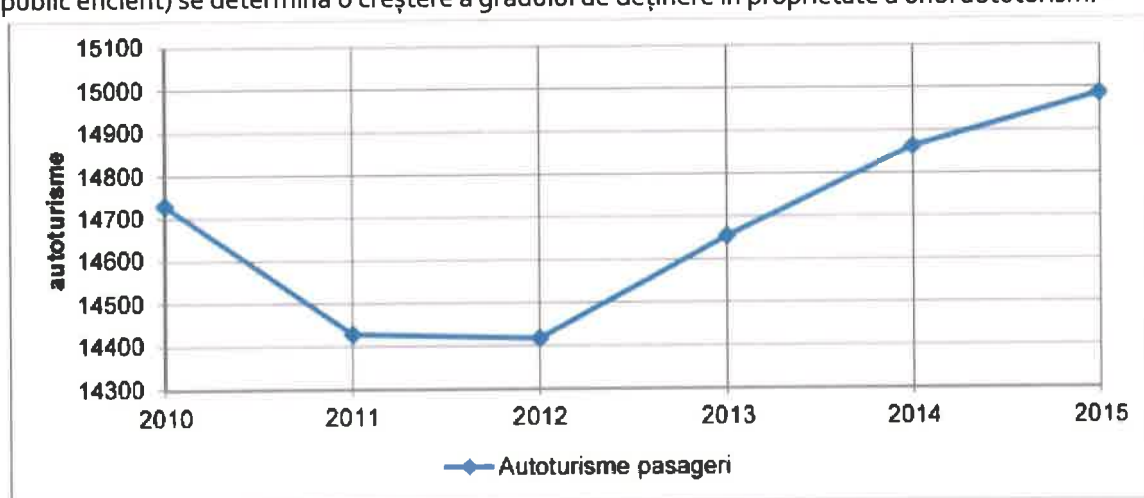


Figura 2-3 Evoluția parcului auto, în Mun.Giurgiu cf. PMUD Municipiul Giurgiu

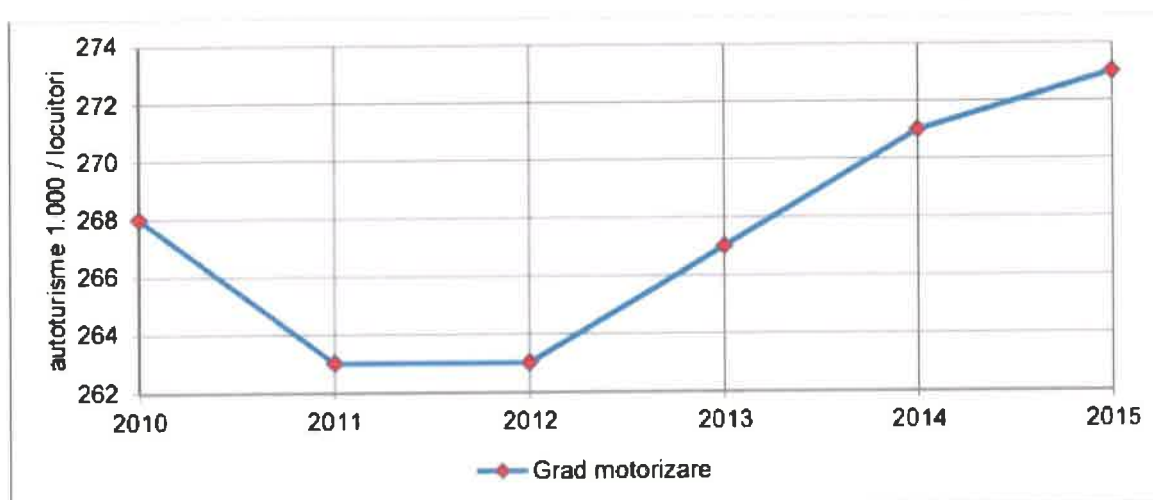


Figura 2-4 Evoluția gradului de motorizare în Mun. Giurgiu cf. PMUD Municipiul Giurgiu

³ PMUD Municipiul Giurgiu

- **Situația actuala a locurilor de parcare:**
 - o **raport cerere/oferta locuri de parcare**

La nivelul ariei de implementare a proiectului exista 31 de locuri de parcare amenajate fără taxă.

- o **Număr total de locuri de parcare: locuri reglementate/ nereglementate**

Potrivit datelor recenzate, numărul total de locuri de parcare din zona analizată este de 31 de locuri amenajate fără plată și cu un potențial al străzii de ~300 locuri de parcare nereglementare.

Prin urmare, în zona de studiu parcările amenajate fără taxă reprezintă 10% din numărul total de locuri de parcare.

Ținând cont de numărul mare de vehicule și de gradul de motorizare, prin raportare la numărul de locuri de parcare reglementate, rezulta ca majoritatea locurilor de parcare sunt nereglementate.

- o **Tipuri locuri de parcare: parcări de rezidență, parcări termen scurt, parcări libere**
Conform legislației în domeniu, se disting următoarele tipuri de zone de staționare/parcare cu plată:
 - a). zone situate pe platforme în afara căilor de rulare (parcări tip incintă);
 - b). zone delimitate la marginea carosabilului;
 - c). zone situate parțial sau integral pe trotuar acolo unde prin aceasta nu se stânjenește traficul pietonal (cel puțin 1 metru lățime trotuar rămas liber) și se păstrează o lățime corespunzătoare a benzii de rulare;
 - d). acces în curțile imobilelor, unde pot staționa numai proprietarii (chiriașii) imobilului, dacă nu depășesc limitele marcajului rutier pentru acces auto în curte;
 - e). zone de staționare destinate exclusiv pentru locatari, semnalizate suplimentar în acest sens. (parcări de reședință de domiciliu cu abonament)

In zona de impact a proiectului

Potrivit Regulamentului de organizare și funcționare a parcărilor publice și de reședință aflate pe raza municipiului Giurgiu, în zona de impact exista următoarele tipuri de parcare:

- (i) parcări rezidențiale;
- (ii) parcări publice nereglementate.

(i) **În parcurile de reședință** se atribuie locuri de parcare numai proprietarilor/deținătorilor de autovehicule cu masa maximă autorizată de până la 3,5 tone. Deținerea unui autovehicul în proprietate sau în folosință reprezintă o condiție obligatorie pentru a putea participa la procedura de atribuire/licitare a locurilor de parcare din parcurile de reședință.

Se atribuie câte un loc de parcare pentru fiecare solicitant care face dovada domiciliului/proprietății/folosinței unei locuințe în imobilul la care este arondată parcare și a deținerii sau folosinței unui autovehicul.

Locurile de parcare din parcurile de reședință vor fi atribuite după amenajarea și semnalizarea acestora de către Serviciul de Administrare a Domeniului Public din cadrul primăriei .

La licitație nu sunt admise persoanele care dețin garaje amplasate pe domeniul public sau privat al municipiului ori care dețin curți sau au alte posibilități de parcare. În cazul în care proprietarul unui garaj deține 2 sau mai multe autovehicule, acesta poate participa la procedura de închiriere a locului de parcare pentru numărul suplimentar de autovehicule deținute, numai în cazul în care rămân locuri libere după derularea procedurii licitației publice.

Persoanele care au deținut garaje sau copertine în zonă și care au fost demolate în vederea amenajării parcurilor de reședință pot avea prioritate la închirierea unui loc de parcare. Pentru imobilele în care există și spații comerciale se va rezerva un loc în vederea asigurării aprovizionării. În cazurile în care numărul solicitărilor este mai mic decât numărul locurilor de parcare, locurile rămase libere vor avea regim de parcare publică.

Atribuirea locurilor de parcare de reședință locatarilor solicitanți se va face în următoarea ordine de prioritate:

- a) persoane cu handicap;
- b) persoane care au deținut garaje legale și acestea au fost sau vor fi demolate, cu condiția să îndeplinească cerințele stabilite pentru atribuire;
- c) persoane fizice/juridice în ordinea solicitării;

(ii) **Parcurile publice cu plată**, permanente, de pe raza municipiului Giurgiu funcționează de luni până vineri între orele 08.00 - 18.00, fiind administrate și întreținute de către Primăria Municipiului Giurgiu. Parcurile publice cu plată vor fi utilizate contra cost pe bază de:

- Tichet de parcare;
- Abonament zilnic de parcare cu timp de staționare – 10 h;
- Abonament lunar de parcare.

Abonamentele se eliberează de către operatorul parcurilor cu plată.

Deținerea unui abonament de parcare în municipiul Giurgiu, nu presupune dreptul rezervării unui loc de parcare.

Folosirea parcarilor publice cu plată se poate face numai după achitarea unei taxe de parcare.

În zona de intervenție nu există parcări cu plată.

În zona parcarilor publice cu tarif orar sau a terenurilor cu destinație parcare /garare autovehicule, cu plată și alăturată acestora, se interzice oprirea/staționarea/parcarea în locurile nesemnalizate pentru parcare din zona intersecțiilor, în apropierea trecerilor pentru pietoni și pe marcajele pentru pietoni, în zona căilor de acces care deserveșc proprietățile alăturate drumurilor publice, pe trotuare, pe spații verzi, pe partea opusă parcarilor cu plată amenajate pe drumurile publice semnalizată cu indicatoare de interzicere a opririi și în alte locuri aparținând domeniului public nesemnalizate pentru parcare aflate în zona parcarilor publice sau alăturată acestora.

o Rezultatele cercetării sociologice privind locurile de parcare

În ultimii ani, următoarele aspecte au influențat politicile de parcări în Giurgiu:

- *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 dauna transportului în comun. Eliminarea taxei de înmatriculare, la începutul acestui an, a avut ca efect o creștere a numărului de mașini înmatriculate și în Giurgiu.

- *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 mărfuri 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 rutier. În condițiile integrării europene a țării noastre și a creșterii schimbului de mărfuri cu țările UE, transportul de mărfuri prin Giurgiu a cunoscut o creștere însemnată, 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 Giurgiu, 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.

La momentul întocmirii Planului de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Giurgiu, s-au efectuat studii privind percepția populației inclusiv cu privire la parcări .

Principalele probleme privind deplasările pietonale sunt determinate de starea degradată a trotuarelor (50%) și gradul ridicat de ocupare al acestora de către autovehicule (30%).

Care este principala problema privind deplasările pietonale?

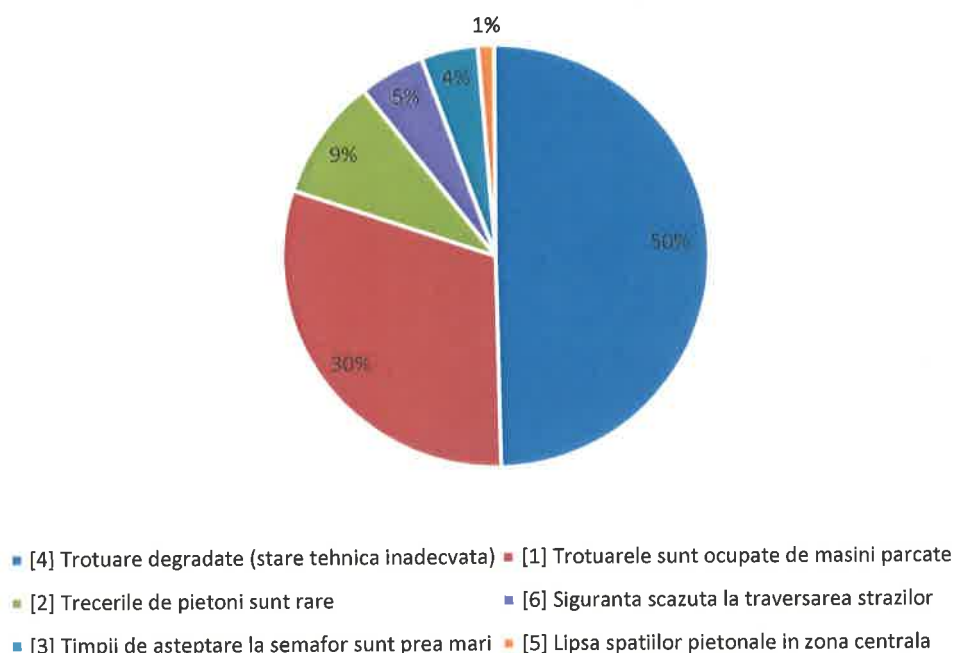


Figura 2-5 Diagrama problemelor privind deplasările pietonale

În ceea ce privește infrastructura pietonală, principalele probleme sunt: degradarea trotuarelor (55%), trotuare înguste (29%) și absența dispozitivelor pentru blocarea parcării autovehiculelor pe trotuar (12%).

Care este principala problema privind infrastructura pietonală?

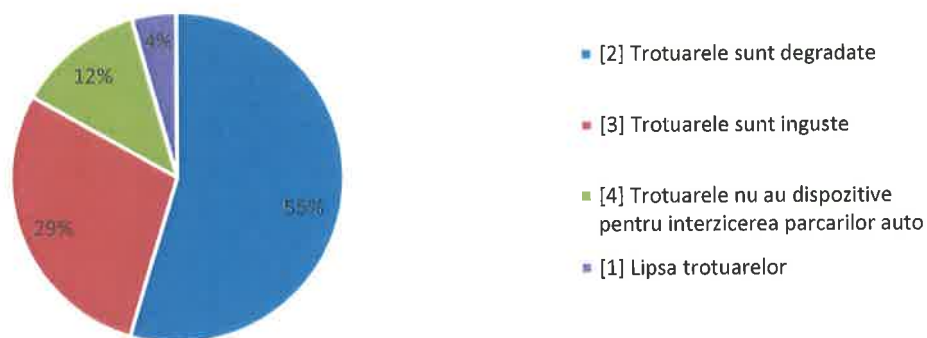


Figura 2-6 Diagrama problemelor privind infrastructura pietonală

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

Primăria Giurgiu este responsabilă de gestionarea locurilor de parcare disponibile pe străzi și în afara acestora. Ca în majoritatea orașelor din România, costurile cu parcare sunt extrem de scăzute.

Găsirea unui loc de parcare pe termen scurt în zonele urbane, în general, este dificilă. În timpul efectuării măsurărilor nu a fost văzut nici un loc de parcare pe stradă neocupat, iar când o mașină părăsea un loc de parcare, o alta aștepta deja să ocupe locul respectiv.

O cauză a acestei situații este și faptul că mașinile în căutarea unui loc de parcare contribuie în mod nejustificat la congestia semnificativă de pe străzile din centru. Situația este de asemenea problematică în cartierele de locuințe.

Excesul cererii pentru locuri de parcare generează o congestie a traficului în zona centrală, printr-un trafic suplimentar cauzat de căutarea unui loc de parcare.

In plus:

- vitezele de deplasare sunt reduse din cauza infrastructurii inadecvate,
- siguranța redusă a participanților la trafic este redusă,
- zona centrală se aglomerează din cauza vitezei de parcurs redusă,
- volum de noxe cauzat de trafic este mare,

Aceste aspecte vor fi îmbunătățite odată cu punerea în aplicare a PMUD, precum și regulamentelor de parcare și a prezentului document, odată cu amenajarea parcurilor în zona de interes a municipiului Giurgiu.

2.2. Prezentarea proiectului investițional

- **Descrierea proiectului investițional**

Prin implementarea proiectului se urmărește atingerea a cel puțin următoarelor obiective:

- Creșterea accesibilității și mobilității locuitorilor din zonele izolate către instituțiile publice și de interes din zona centrală;
- Creșterea calității serviciilor de transport în comun și a atractivității acestuia;
- Îmbunătățirea condițiilor de mediu;
- Protecția pietonilor și bicicliștilor față de riscurile generate de traficul auto;
- Îmbunătățirea infrastructurii rutiere;
- Reducerea poluării generate de trafic;
- Reducerea efectelor generate de vânt și a zgomotului.

La întocmirea proiectelor se va ține seama de următoarele elemente:

- *Viteza adecvată pentru traficul urban*

Proiectarea străzilor din zona de impact va avea în vedere influențarea comportamentului șoferilor în vederea reducerii vitezei, contribuind la creșterea nivelului de siguranță al străzilor.

- *Străzi care favorizează pietonii*

Proiectarea străzilor se va face punându-se accentul pe interacțiunea dintre oameni. Proiectarea stradală va încuraja acest lucru prin crearea de spații unde copiii se pot juca, oamenii se pot plimba și pot dialoga, pot contempla clădirile și piețele, se pot odihni, unde se pot organiza evenimente și alte activități în condiții de siguranță. Pentru ca aceste lucruri să se petreacă, traficul de mașini nu va trebui să domine străzile în zonă.

Intersecțiile vor fi concepute luând în considerare, în primul rând, nevoile pietonilor. Ele vor fi proiectate în așa fel încât să fi adaptate zonei respective și formelor urbane. Elementele standardizate nu vor dicta modelul stradal.

Mobilierul stradal va fi localizat în așa fel încât să ofere beneficii maxime, fără a obstrucționa deplasările pietonale.

- *Standarde de parcare*

Având în vedere experiența orașelor europene, politicile și standardele de parcare din Giurgiu vor fi stabilite pe baza celor mai bune practici. Prin standardele de parcare ce se vor aplica, urmărim următoarele obiective: rulaj optim de vizitatori, parcări rezidențiale prioritare, atenuarea congestiilor în trafic și promovarea mijloacelor alternative de transport.

Premiza de la care se pleacă este că disponibilitatea redusă a locurilor de parcare în zonele de interes este unul din instrumentele ce vor ajuta la schimbarea comportamentului de călătorie către moduri mai durabile, precum mersul pe bicicletă și mersul pe jos. Vom urmări ca noile standarde de parcare să fie minime la originea deplasărilor – parcare rezidențială și maxime la destinații – parcare micilor magazine și a zonelor de agrement. Standardele minime presupun furnizarea de mai mult spațiu destinat pentru parcări iar cele maxime un spațiu mult mai mic.

- *Scăderea locurilor de parcare*

Giurgiu va avea în vedere scăderea actualului număr de parcări neregulate. Numărul parcărilor de pe stradă va scădea într-un ritm echilibrat, ca efect al amenajării pistelor pentru biciclete, parcărilor pentru biciclete, extinderii spațiilor pietonale și relocarea unor spații stradale pentru liniile de autobuz.

- Utilizarea veniturilor din parcare

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

Dat fiind ca proiectul va fi finanțat din fonduri europene, pentru o evidență clară a încasărilor, platile provenind din taxele cu parcare aferente ariei proiectului, vor fi platite într-un cont bancar separat unic pentru astfel încât să poată exista o trasabilitate permanentă a încasărilor.

Veniturile strânse nu sunt doar o formă de impozitare aplicată automobilistilor. Bani încasați nu se vor amesteca în bugetul general al orașului. Veniturile vor fi alocate sectorului de transport alternativ, cum ar fi spațiile pietonale și pistele de biciclete. Rețeaua de piste de biciclete în zona centrală a orașului va beneficia de alocări de fonduri din veniturile realizate din parcări.

La începutul fiecărui an se va face o informare publică privind veniturile din parcări și modul în care au fost folosiți banii încasați.

- Reglementarea parcărilor. Politici tarifare

Nivelul optim pe care urmărim să-l atingem în anii următori este ca la 8-10 locuri de parcare să existe 1-2 locuri libere, ceea ce reduce timpul de căutare a unui loc de parcare. Tarifele de parcare stabilite pe stradă pe locurile cu durată limitată 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 reprezintă un stimulent pentru utilizarea autoturismului, iar numărul celor care vor circula cu mașina va continua să crească.

Tarifarea locurilor de parcare 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.

- Impunerea regulamentelor. Control și sancționare

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.

- Principalele priorități privind parcuri le din zona de impact a proiectului

Politica revizuită privind parcare și proiectele necesare cu privire la locurile de parcare

1. Prioritățile politicii privind parcare

Reducerea cererii de locuri de parcare și punerea la dispoziție de locuri suplimentare pentru vizitatori în același timp presupune stabilirea unor priorități. În prezent, politica privind parcare satisface într-o măsură prea pronunțată cererea de locuri de parcare pe termen lung, prin sistemul ineficient de parcare pe termen scurt. Acest lucru duce la reducerea semnificativă a disponibilității locurilor de parcare pe termen scurt în centrul municipiului Giurgiu. Spre deosebire de parcare pe termen lung, parcare eficienta pe termen scurt aduce o valoare adăugată pentru oraș deoarece oferă locuri de parcare celor care vizitează orașul în scop de afaceri, pentru cumpărături, cultură etc.

Pe viitor, prioritățile reflectate de politica privind parcare vor fi:

- Prima prioritate îi vizează pe rezidenți. Locuitorii orașului și cei din centrul orașului vor putea să parcheze la un preț relativ scăzut atunci când nu au la dispoziție un loc de parcare privat.

Pe baza acestui principiu, municipalitatea confirmă faptul că un oraș fără locuitori nu este locuibil. Rezidenții vor putea parca gratuit pe locurile amenajate, însă numai după ora 18:00 și până la ora 8:00 dimineața.

- A doua prioritate o reprezintă vizitatorii orașului, adică persoanele care sosesc în oraș pentru o vizită relativ scurtă.

- Navetiștii, persoane care vizitează orașul pentru perioade mai lungi de timp în fiecare zi, nu reprezintă o prioritate specifică când vorbim de parcare în centru. Aceste persoane ocupă un loc de parcare pentru o perioadă de 8 ore (în medie) și dispun de alternative bune prin sistemul de transport public sau sistemul de piste de biciclete.

2. Aplicarea normelor privind parcare trebuie îmbunătățită

Niciun sistem de parcare nu poate funcționa corect fără aplicarea adecvată a regulilor. În prezent, regulamentul privind parcare este aplicat lacunar, fără o rigurozitate adecvată acestui scop, în condițiile în care venitul ce provine din aceste surse ar putea fi unul relevant.

Aplicarea normelor privind parcare se poate dovedi eficientă din punctul de vedere al costurilor, având în vedere că veniturile obținute din amenzi ajung în bugetul municipalității. Prin urmare, crearea unei echipe speciale la nivelul Poliției Locale, care să asigure respectarea regulilor privind parcare, se va dovedi eficientă din punctul de vedere al costurilor și va reduce în mod substanțial parcare ilegală și neplata.

Această echipă specială va fi organizată pe baza următoarelor principii:

- a. Trebuie stabilite obiective clare – de exemplu, disciplină de plată în proporție de 80 % (adică 80 % dintre mașinile parcate în centru în orice moment să aibă parcare plătită). Un alt obiectiv ar trebui să fie „nu mai mult de 5 % dintre mașini parcate ilegal”.

- b. Trebuie creat un program de monitorizare, care să monitorizeze disciplina de plată și parcare ilegală. Acest program ar trebui pus în aplicare de două ori pe an. Programul de monitorizare va arăta dacă sunt îndeplinite obiectivele și va îndruma optimizarea strategiei de aplicare a regulilor.

Departamentul din cadrul primăriei responsabil cu managementul parcarilor ar trebui să păstreze această responsabilitate și ar trebui implicat îndeaproape în deciziile privind sumele cheltuite cu parcare. Aplicarea regulilor de parcare va fi responsabilitatea poliției locale. Trebuie să existe o strânsă coordonare între departamentul de administrare a parcarilor, societatea imputernicită cu administrarea lor și poliția locală pe această temă.

Constatarea parcării neregulamentare a autovehiculelor se face de către polițiștii din cadrul Serviciului Poliției Rutiere Giurgiu, de către Biroul Transport, de către agenții Poliției Locale Giurgiu și de către reprezentanții primăriei, prin autosesizare, la sesizarea cetățenilor municipiului sau în urma reclamației persoanei care are închiriat prin contract locul din parcare de reședința ocupat abuziv.

În baza sesizărilor făcute de către autoritățile și persoanele fizice sau juridice, reprezentanții operatorului de parcare vor întocmi un proces verbal de constatare și vor proceda la sancționare.

3. Asigurarea transparenței financiare

Toate părțile implicate trebuie să înțeleagă că administrarea parcarilor este eficientă din punct de vedere al costurilor. În consecință, trebuie să se creeze un cont/fond de parcări, în care să se depună toate veniturile din parcări și din care să fie plătite toate costurile de exploatare și de investiții. În acest fel, administrația va avea posibilitatea de a monitoriza funcționarea și din punct de vedere financiar, iar publicul și politicienii vor putea vedea clar care este randamentul investițiilor.

Politica revizuită va spori resursele disponibile pentru investiții în transportul alternativ, dar va spori și simțul răspunderii.

Fondul de parcări astfel creat ar trebui să fie gestionat de către departamentul de administrare a parcarilor din cadrul primăriei, pe baza rapoartelor de management din partea poliției. Deși legea nu permite transferarea amenzilor în acest fond, iar resursele utilizate de poliție pentru aplicarea regulilor de parcare nu pot fi asigurate (potrivit legii) din acest fond, atât veniturile din amenzi, cât și cheltuielile suportate de către poliție pot fi luate în calcul în mod „virtual” la calcularea rezultatelor fondului de parcări.

4. Crearea unor alternative la parcare

În prezent, mulți navetiști își parchează autoturismele pe străzile principale ale orașului, străzi din care și obiectul proiectului face parte. Problema congestiei (locurilor de parcare) astfel rezultată trebuie soluționată. Acest lucru este posibil în baza noilor reglementări privind parcarele descrise mai sus. Navetiștii care utilizează spațiul public vor fi nevoiți să găsească alte soluții pentru a ajunge la serviciu sau la școală. Municipiul Giurgiu dispune de un sistem de transport public care funcționează bine și care va fi îmbunătățit după punerea în aplicare a PMUD. PMUD va spori, de asemenea, atractivitatea deplasării cu bicicleta. Aceste alternative s-ar putea, însă, să nu fie disponibile sau fezabile pentru unele persoane, fapt pentru care municipalitatea ar trebui să identifice alternative suplimentare la utilizarea autoturismului, pentru deplasarea în centru.

Municipalitatea poate lua în considerare punerea în aplicare a unor soluții inovatoare de transport care să fie puse la dispoziția tuturor celor care vizitează orașul, în funcție de preferințele și nevoile specifice ale acestora. Următoarele soluții potențiale vor fi luate în considerare și vor fi puse în aplicare odată ce cercetarea de piață va fi ilustrat cererea pentru aceste servicii (în condițiile noii politici de parcare):

- Partajarea autoturismului (car-pooling): Un concept potrivit căruia persoanele care au puncte de origine și de destinație apropiate utilizează în comun aceeași mașină pentru a merge la serviciu. Acest concept poate fi sprijinit prin oferirea de locuri de parcare rezervate pentru autoturismele partajate. Trebuie să existe o modalitate de control prin care să se verifice dacă sistemul de partajare a autoturismelor chiar funcționează. Angajatorii (precum Primăria) pot asista în formarea grupurilor de partajare a autoturismelor (combinarea adreselor angajaților care locuiesc în apropiere și lansarea unei invitații de participare). Există aplicații care oferă asistență în formarea de grupuri de partajare a autoturismelor.
- Utilizarea în comun a autoturismelor (car sharing): Persoanele care lucrează în centru ar putea să susțină că au nevoie de autoturism în timpul zilei, în interes de serviciu. Pentru aceste persoane, angajatorii ar putea pune la dispoziție autoturisme care să fie utilizate în comun de către mai multe persoane care au uneori nevoie de mașină în timpul orelor de lucru. Municipality poate pune la dispoziție locuri de parcare gratuite sau la tarif redus pentru autoturismele utilizate în comun.
- Park & Ride: Park & Ride (P&R: parcare autoturismului și continuarea călătoriei cu mijloacele de transport în comun) poate reprezenta o soluție mai ales pentru cei care locuiesc în afara orașului și care nu au acces la transportul public de calitate. Navetiștii (și alți vizitatori care doresc să ajungă în centrul orașului) pot să-și parcheze autoturismele într-o parcare aflată la marginea orașului, de unde utilizatorii sistemului P&R pot ajunge în centrul orașului cu transportul public de frecvență ridicată.

- PROPUNERI

Pentru ameliorarea parcării în zona analizată va fi nevoie de următoarele măsuri de management:

1. Interzicerea parcării pe carosabil între orele 8:00 – 17:00;
2. Gratuitate pentru rezidenți pentru parcări pe carosabil, între orele 17:00 – 8:00
3. Eliminarea parcării lor neregulate;
4. Supravegherea străzilor din aria proiectului prin sisteme CCTV;
5. Amenajarea spațiilor de parcare în aliniament, existente în prezent pe tronsoanele de străzi care fac obiectul proiectului.
6. Extinderea zonelor cu tarife diferențiate a parcării: zona roșie – tarif 2 lei / oră, cu creștere direct proporțională cu durata. Tariful aplicat poate fi majorat până la 3 lei/ ora (în zona centrală), dat fiind faptul că o călătorie cu transportul în comun (mod de deplasare ce trebuie încurajat) costă 2,5 lei.
7. Introducerea tarifării orare în vederea descurajării parcării pe termen lung în zonele intens frecventate.
8. Realocarea resurselor financiare obținute din parcare către proiecte de mobilitate durabilă sau amenajări de spațiu public. Astfel utilizatorii pot vedea direct beneficiile plății parcării.
9. Pentru controlul și monitorizarea veniturilor obținute din parcările din aria de impact a proiectului se propune înființarea unui cont separat în care să fie virate taxele de parcare, o contabilitate separată, astfel încât să poată fi monitorizate în timp real încasările generate de locurile de parcare modernizate prin proiect și pentru a se putea calcula în orice moment calculul privind proiectele generatoare de venituri nete.
10. Diversificarea modului de plată a parcării. Dezvoltarea unui sistem de plată prin cardul aferent sistemului de Smart City, prin care utilizatorul va putea utiliza și transportul în comun dar și sistemul de bike sharing
11. Prezentele reglementări sunt adăugate Regulamentului de Parcări existent în municipiul Giurgiu, fără a afecta reglementarea parcării lor de rezidenți din zona de impact a proiectului.

Obiective:

- Eliminarea parcărilor în spațiile neamenajate de pe străzi, în special pe segmentele de stradă ce alcătuiesc tronsonul supus proiectului;
- Gestiune eficientă a parcărilor disponibile;
- Reducerea parcării ilegale.

- Riscuri si constrângeri

Parcarea este un aspect sensibil. Politica revizuită poate întâmpina rezistență din partea unor anumite grupuri, la început, dat fiind faptul că unul dintre obiectivele sale este modificarea comportamentului de deplasare. Municipality va fi forțată să își apere deciziile comunicând următoarele:

1. Este imposibilă facilitarea tuturor deplasărilor în oraș cu mașina.
2. Deoarece municipalitatea dorește să dezvolte orașul ca pe un mediu în care oamenii se întâlnesc și afacerile prind contur, trebuie să protejeze rezidenții și vizitatorii din centru, în defavoarea navetiștilor.
3. Pentru a facilita deplasarea navetiștilor care lucrează în oraș, municipalitatea oferă un transport în comun de înaltă calitate, o rețea pentru biciclete performantă, precum și servicii suplimentare care vor oferi mijloace de transport alternative (de ex. Park & Ride).

Municipality ar trebui să comunice și cu locuitorii din zonele în care este introdus sistemul de reglementare, explicând că administrarea sistemului nu are ca scop generarea de profit, ci dimpotrivă, municipalitatea va investi tot în folosul comunitatii.

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

3.1. Situația parcarilor în urma proiectului investițional

- **raport cerere/oferta locuri de parcare**

Politica revizuită privind parcare va schimba complet componența autoturismelor parcate: numărul navetiștilor va fi drastic redus, iar vizitatorii vor avea la dispoziție mai mult spațiu (locuri de parcare pe termen scurt). Pe de altă parte, unele proiecte incluse în PMUD vor avea ca rezultat eliminarea unor locuri de parcare. Următoarele proiecte vor avea acest lucru drept consecință:

- Proiectele de pietonizare;
- Finalizarea rețelei strategice de ciclism: crearea de piste de biciclete acolo unde acest lucru este posibil prin eliminarea locurilor de parcare
- Implementarea benzilor pentru transportul public

Reducerea numărului de locuri de parcare se va realiza gradual, astfel că municipalitatea va avea posibilitatea de a monitoriza cererea și de a lua măsuri adecvate pentru a echilibra cererea și oferta de locuri de parcare.

- **Număr total de locuri de parcare: locuri reglementate/ nereglementate**

În zona studiată toate locurile de parcare vor fi reglementate, reducând astfel numărul de locuri de parcare nereglementate. Numărul propus de parcarile sunt cu plată. Tabelul de mai jos reprezintă numărul de parcarile propuse prin proiectul investițional, aici nefiind incluse și parcarile adiacente din zonă, însă ele se supun politicilor propuse în prezentul document.

Locuri de parcare propuse:

Tabel 2 Situația parcarilor înainte și după implementarea proiectului

Indicator	Tip	Situație actuală	Situație post-implementare
Parcari	Nereglementata	300	0
	Reglementata	31	31
Parcari reglementate	tarifate	0	31
	netarifate	300	0
	Parcare rezidentiala	0	0
	Reglementare de timp	0	0
Total reglementat		31	31
Total reglementat + nereglementat		331	31

- **Tipuri locuri de parcare: parcări de rezidență, parcări termen scurt, parcări libere**
Toate locurile de parcare din zona studiată sunt parcări pe termen scurt, taxate, însă, cu toate acestea, după ora 18:00, locurile de parcare vor putea fi folosite cu titlu gratuit.

Tabel 3 Numărul parcări lor pe străzi înainte și după proiect

Strada	Locuri parcare existent	Locuri parcare propuse
Șoseaua Alexandriei	31	0
TOTAL	31	0

netarifat	tarifat
-----------	---------

- **Venituri generate:**

Veniturile generate sunt dificil de estimat datorită politicii tarifare prohibitive pe termen lung. Se va face o estimare a acestora după implementarea proiectului investițional. Scopul principal al acestor politici nu este obținerea de fonduri sau de profit la bugetul local ci descurajarea mobilității cu autoturismul personal.

Veniturile generate din locurile de parcare modernizate prin proiect vor fi colectate într-un cont separat, unic, special constituit pentru colectarea veniturilor doar pentru aceste locuri de parcare, pentru care se va asigura o monitorizare și o transparență continuă, astfel încât să poată fi observate în timp real nivelurile de venituri și cheltuieli și de a oferi posibilitatea pentru calculul privind respectarea regulilor ajutorului de stat și a proiectelor generatoare de venituri nete. Sumele obținute din parcări vor fi utilizate pentru mentenanță și operarea acestor locuri de parcare.

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

Extinderea zonelor cu tarifare diferențiată a parcării: tarif 2 lei / oră, cu creștere direct proporțională cu durata. Tariful aplicat poate fi majorat până la 3 lei/ ora, dat fiind faptul că o călătorie cu transportul în comun (mod de deplasare ce trebuie încurajat) costă 2,5 lei

Zona Șoseaua Alexandriei - va acoperi toate parcările cuprinse în aria de implementare a proiectului.

- Parcare va fi permisă doar în locurile special amenajate
- Se va aplica un sistem tarifar diferențiat în funcție de durata de staționare, cu scopul descurajării parcării pe termen lung
 - o Propunerile tarifare sunt:

Interval parcare	Cost orar	Total de plata
O ora	2 lei	2 lei
A doua ora	4 lei	6 lei
A treia ora	8 lei	14 lei
A patra ora	12 lei	26 lei
Orice ora peste 4 ore	12 lei	

- Pentru intervalul care depășește o oră întreaga se va aplica tariful orei următoare.
- Neachitarea taxei de parcare va fi sancționată cu amendă. Amendă pentru neplata locului de parcare va fi cuantificată la 144 lei, cu posibilitatea achitării a jumătate din contravaloare în 24 de ore de la constatarea încălcării prevederilor regulamentului.

- Parcarea în afara locurilor special amenajate se va sancționa cu ridicarea autovehiculului parcat neregulamentar și sancțiuni complementare privind amenda pentru parcare, taxa de transport și garare autoturism.
- Politica tarifara de mai sus se aplica în intervalul orar 8:00 – 18:00.

Printr-o evidenta separata a veniturilor generate de locurile de parcare centrale se va putea calcula permanent daca proiectul devine în timp un proiect generator de venituri nete.

Scopul taxării locurilor de parcare în zona centrala nu este de a obține fonduri suplimentare la bugetul local ci este o necesitate de a descuraja utilizarea autoturismului personal în deplasările către zona centrala, contribuind astfel la decongestionarea traficului și susținerea dezvoltării sistemelor de transport alternativ.

Având în vedere ca în prezent multe dintre locurile de parcare amenajate la nivelul municipiului Giurgiu nu sunt tarificate, păstrarea în aceeași abordare și mod de administrare a politicii de parcare ar fi avut efecte inverse pe termen lung. În același timp, ținând cont de tramele stradale scăzute, cu fluxuri auto scăzute după ora 17:00, precum și caracterul preponderent rezidențial al zonei de impact a proiectului adiacente zonei centrale, este necesara păstrarea unei abordări coerente prin care locuitorilor să li se permite parcare în zona de locuire.

3.3. Cadrul instituțional privind implementarea și monitorizarea politicii de parcare

Scopul politicii privind parcare este de a îmbunătăți accesibilitatea și calitatea vieții rezidenților, ceea ce înseamnă că atât disponibilitatea locurilor de parcare, cât și numărul de parcări ilegale trebuie să fie atent monitorizate. După 6 până la 12 luni de la punerea în aplicare a politicii privind parcare, este important să se realizeze o evaluare a impactului acestei politici și să se identifice măsuri care pot fi luate în vederea îmbunătățirii situației în continuare.

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.

Pe de altă parte, în baza Legii nr. 215/2001, autoritățile publice locale ale Municipiului Giurgiu sunt: (i) Consiliul Local, (ii) Primăria Giurgiu, și (iii) primarul.

În conformitate cu același decret juridic, autoritățile publice primesc responsabilități în diverse zone care ar putea fi corespunzătoare pentru parcare. Între aceste responsabilități, Consiliul Local are de a face cu (a) administrația domeniului public și privat al Municipiului Giurgiu și (b) administrația serviciilor publice oferite cetățenilor (inclusiv servicii privind 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.

Competențele privind politicile și strategiile pentru dezvoltarea serviciilor, monitorizarea și controlul conformității cu prevederile termenilor, regulamentului cadru și a contractelor încheiate între administrațiile locale și operatori cad în sarcina administrației locale.

De asemenea, pentru implementarea și monitorizarea politicii de parcare este necesară 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.

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 recomandate

4.1. Elemente de ordin juridic, procedural

Consiliul Local va decide 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 Giurgiu prin departamentele din cadrul Primăriei Giurgiu sau prin entitățile subordonate acestora.

Competențele autorităților publice locale privind parcare sunt detaliate mai jos:

1. ADMINISTRAREA

În ceea ce privește parcare, sunt relevante prevederile Legii nr. 215/2001 potrivit căreia autoritățile publice locale sunt responsabile de administrarea activelor deținute ca proprietate publică și privată.

Altfel spus, locurile de parcare organizate pe terenurile aparținând municipiului Giurgiu, fie ca proprietate publică, fie ca proprietate privată, intra sub administrația municipalității.

Astfel, potrivit Regulamentului de organizare și funcționare a parcarilor publice și de reședință aflate pe raza municipiului Giurgiu, consiliul local își îndeplinește obligațiile în domeniul parcare lor prin intermediul Serviciului Administrația Domeniului Public din cadrul Primăriei municipiului Giurgiu.

2. ÎNFIINTAREA

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. Astfel fiind, 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 Giurgiu, 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 Giurgiu.

3. APROBAREA

Crearea de locuri de parcare se aproba de către Serviciul Administrația Domeniului Public din cadrul Primăriei municipiului Giurgiu.

Toate locurile de parcare vor trebui aprobate inclusiv de Poliția Rutieră Giurgiu.

4.2. Calendar de implementare

Implementarea politicii de parcare aferentă zonei de intervenție va începe după finalizarea investiției propuse prin proiectul „Infrastructură Șoseaua Alexandriei”.

5. Concluzii

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

În urma aplicării propunerilor din prezenta Politică de Parcare aferentă ariei de impact a proiectului „Infrastructură Șoseaua Alexandriei”, se urmărește contribuția la atingerea următoarelor rezultate:



- Creșterea numărului de bicicliști cu 25% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2022), respectiv cu 50% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (2026)
- Creșterea numărului de pietoni cu 6,2% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2022), respectiv cu 9,0% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (2026)
- Creșterea numărului de pasageri transport public cu 4,4% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (estimat 2022), respectiv cu 7,6% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2026)
- Reducerea traficului de autoturisme personal cu 6,2% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2022), respectiv cu 5,8% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2026)
- Reducerea cantității de emisii GES cu 3,8% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2022), respectiv cu 3,4% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2026)
- Interzicerea și eliminarea parcărilor neregulate din aria de impact a proiectului.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ



SECRETAR