

HOTĂRÂRE

Ref. la aprobare politică de parcare

Consiliul Local al orașului Corabia, județul Olt, având în vedere:

- Proiectul de hotărâre nr. 5734/25.04.2018 inițiat de primarul orașului Corabia;
- Raportul nr. 5735/25.04.2018 al Compartimentului Managementul Proiectelor;
- Hotărârea Consiliului Local Corabia nr. 93/27.11.2017 ref. la aprobare depunere proiect “Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia,,;
- Hotărârea Consiliului Local Corabia nr. 15/25.07.2007 ref. la instituire taxă parcare;
- Programul Operational Regional 2014-2020- Axa prioritara 3 – Prioritatea de investiții 4 – Obiectivul specific 3.2 – Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planuri de mobilitate urbană durabilă;
- Proiectul „ Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia,,;
- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare;
- Art. 2 (3), 3 lit. a și 19 din O.G. nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Art. 36 (2) lit. d, (6) lit. a pct.11 din Legea nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Avizele comisiilor de specialitate ale Consiliului Local;

În temeiul art. 45 (1) și 115 (1) lit. b din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE :

Art. 1. – Se aprobă Politica de Parcare prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. – Prezenta hotărâre se va comunica Primarului orașului Corabia, Compartimentului Managementul Proiectului și Prefectului Județului Olt.

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
NICOLETA MARIA MOHÖR**

**CONTRASEMNEAZĂ:
SECRETAR,
TĂNȚICA DOSPINOIU**

NR. 47/17.05.2018

Prezenta hotărâre a fost adoptată astfel:

- | | |
|-----------------|----|
| - voturi pentru | 17 |
| - voturi contra | 0 |
| - abțineri | 0 |

ANEXA LA H.C.L CORABIA NR.47/17.05.2018

POLITICA DE PARCARE

ÎN ARIA DE INTERVENȚIE A PROIECTULUI

„Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia”

Cuprins

1. INTRODUCERE.....	3
ASPECTE GENERALE PRIVIND POLITICA DE PARCARE	3
CONTEXT EUROPEAN	3
DE CE ESTE NEVOIE DE O POLITICĂ A PARCĂRILOR?.....	3
SCOPUL POLITICII DE PARCARE	6
BAZA LEGALĂ	6
2. EVALUAREA SITUAȚIEI EXISTENTE LA NIVELUL ARIEI DE INTERVENȚIE	8
AMPLASAMENT	8
SITUAȚIA ACTUALĂ A LOCURILOR DE PARCARE.....	8
OPINIA POPULAȚIEI CU PRIVIRE LA LOCURILE DE PARCARE	9
TIPURI DE PARCĂRI EXISTENTE.....	9
SIGURANȚA RUTIERĂ	10
POLUAREA AERULUI.....	10
TARIFE DE PARCARE EXISTENTE	10
3. DEZVOLTAREA POLITICII DE PARCARE.....	11
STANDARDE DE PARCARE	12
REDUCEREA NUMĂRULUI LOCURILOR DE PARCARE	12
REGLEMENTAREA PARCĂRILOR. POLITICI DE PREȚ.....	12
UTILIZAREA VENITURILOR DIN PARCĂRI	13
4. IMPLEMENTARE.....	14
ZONELE DE PARCARE.....	15
MĂSURI DE IMPLEMENTARE A POLITICII DE PARCARE	17
IMPLEMENTAREA REGULAMENTELOR PENTRU PARCAREA PE STRADĂ	17
GESTIONAREA PARCĂRILOR SITUATE ÎN AFARA STRĂZII	19
COSTURILE GESTIONĂRII SISTEMULUI DE PARCARE.....	21
TEHNOLOGIA SISTEMULUI DE GESTIONARE A PARCĂRILOR.....	21
5. IMPUNEREA REGULAMENTELOR.....	21
CADRUL INSTITUȚIONAL	21
APLICAREA ȘI CONTROLUL POLITICILOR	22
MONITORIZARE ȘI EVALUARE.....	23
6. CALENDAR DE IMPLEMENTARE.....	23
CONCLUZII.....	24
SURSE BIBLIOGRAFICE	25

1. Introducere

Aspecte generale privind politica de parcare

Politica de parcări reprezintă un plan strategic valabil la nivelul ariei de intervenție a proiectului „Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia”, care stabilește viziunea generală referitoare la managementul spațiilor de parcare și politicile necesare pentru conturarea unor măsuri care să conducă la transformarea spațiului urban actual într-un spațiu mai prietenos și mai atractiv pentru comunitatea locală.

Aspectul și disponibilitatea parcării au potențialul de a modela felul în care este perceput orașul prin prisma calității vieții de către cetățenii și vizitatorii acestuia și crearea premiselor pentru creștere și dezvoltare durabilă. Nevoia continuă de construire a noi și noi locuri de parcare trebuie pusă în balanță cu celelalte nevoie care se află în strânsă competiție cu nevoia de parcare.

Context european

La nivel european politicile de parcare se stabilesc pe plan local, unde fiecare oraș este liber să își stabilească o politică proprie în funcție de specificul localităților. În schimb, autoritățile naționale impun o serie de normative și ghiduri după care autoritățile locale se pot ghida.

De ce este nevoie de o politică a parcărilor?

Nevoia de stabilire a unor strategii de administrare a locurilor de parcare este necesară pentru asigurarea utilizării eficiente a inventarului de spații de parcare existente și înțelegerea costurilor și a oportunităților care apar odată cu implementarea politicilor de parcare.

Politicile de parcări de succes se bazează pe administrarea judicioasă a inventarului de parcări existent în detrimentul construirii de noi locuri de parcare care generează costuri semnificative pentru administrațiile locale. Rezultatul anticipat este acela că majoritatea oamenilor vor avea posibilitatea de a ajunge la destinații așa cum au fost planificate. Acest lucru nu înseamnă că toți oamenii vor putea parca exact în fața destinației ci acela că posibilitatea de a parca se află la o distanță rezonabilă.

Absența unei politici de parcare poate avea rezultate nefaste fapt dovedit de situația actuală din orașul Corabia. Pe lângă costurile financiare directe, există și costuri indirecte legate de imaginea orașului și calității vieții atât din perspectiva cetățenilor cât și perspectiva operatorilor economici.

În mod practic, fiecare deplasare a unui autoturism are ca punct final un spațiu de parcare. În consecință, gestionarea locurilor de parcare înseamnă gestionarea cererii de utilizare a autoturismului și a congestiei. Ca atare, se impune efectuarea unui studiu în vederea definirii politicii de parcare care să urmărească reducerea călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal care au ca destinație zona centrală și realizarea unui sistem unitar de management pentru parcările publice. Pentru aplicarea unei politici de parcare la nivelul orașului este necesară existența unui sistem de tarificare, care să descurajeze deplasările cu autovehiculul personal în mediul urban și în special în zona centrală.

Într-o primă etapă este imperios necesară degrevarea rețelei stradale de autovehiculele parcate pe carosabil în zone cu fluxuri importante de pietoni și/ sau de vehicule grele de marfă, unde apar frecvent probleme de siguranță a circulației.

Actuala politică vizează îmbunătățirea condițiilor de parcare din orașul Corabia prin optimizarea spațiilor de parcare existente în sensul prioritizării și alocării parcării în funcție de utilizatori. Astfel, în loc de stabilirea unei politici generale se pot aplica strategii țintite în zonele problemă.

Evoluția parcului auto și a cererii de locuri de parcare

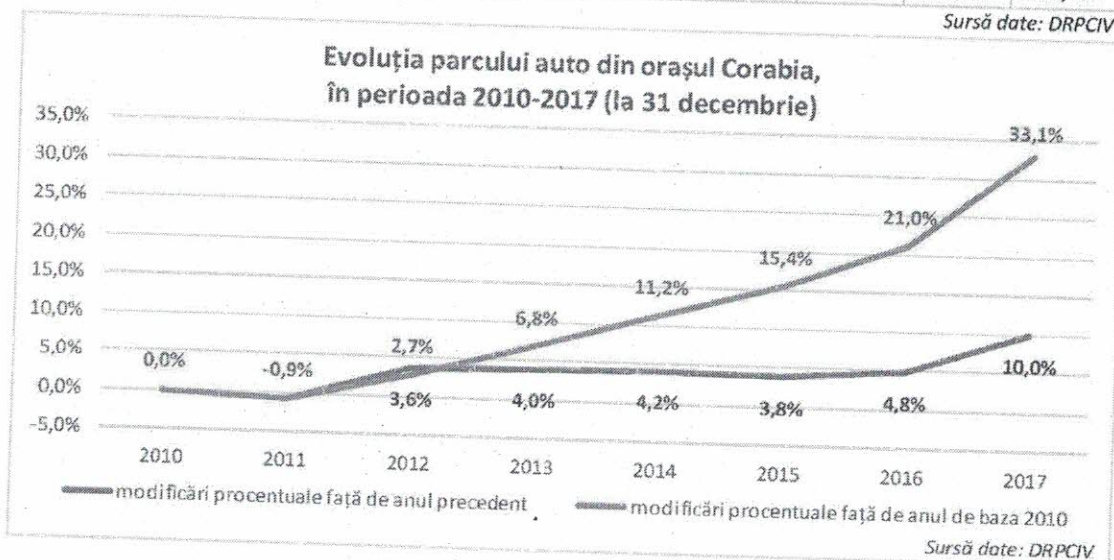
Îmbunătățirea situației economice a făcut ca numărul de mașini să crească în fiecare an, tot mai multe persoane optând să facă naveta cu mașina personală, în detrimentul transportului în comun. În anul 2017, din parcul auto din orașul Corabia 82,8% sunt autoturisme. Comparativ cu anul 2010, parcul auto al orașului a înregistrat o creștere cu 33,1%, iar față de anul precedent a crescut cu 10,0%, în anul 2017 potrivit datelor furnizate de Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor.

Pe tipuri de forme juridice, în perioada 2010-2017 peste 84,0% dintre vehiculele înregistrate la nivelul orașului anual aparțin persoanelor fizice. În anul 2017 o pondere de 86,4% din parcul auto este reprezentat de vehicule înmatriculate pe persoane fizice și 13,6% de vehicule ce aparțin entităților juridice.

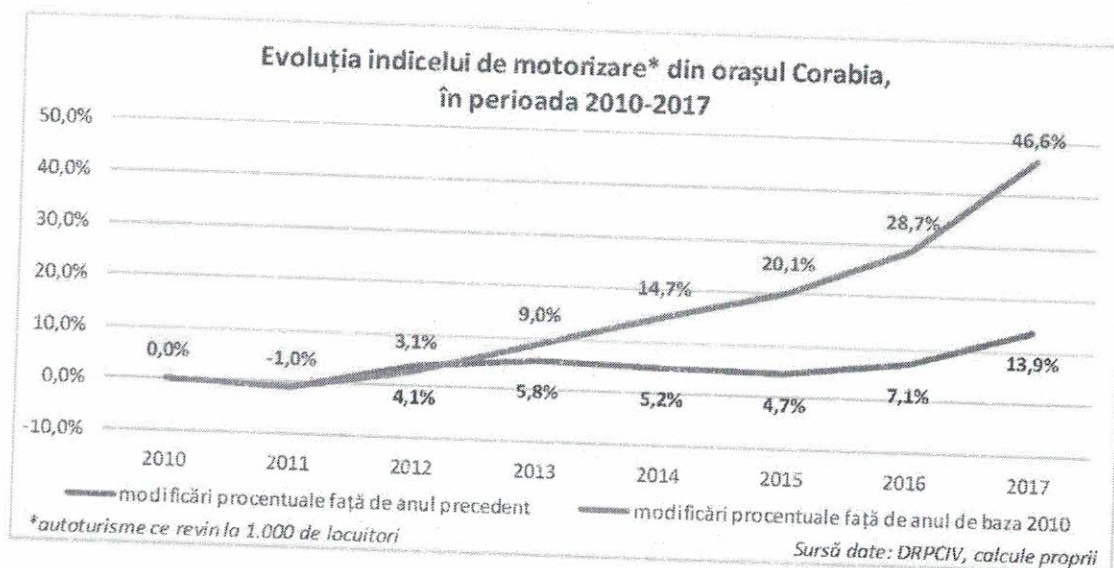
Distribuția parcului auto din orașul Corabia, pe forme juridice, în perioada 2010-2017

Tip	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Persoane fizice	84,6%	84,2%	84,0%	84,3%	84,5%	84,5%	85,0%	86,4%
Persoane juridice	15,4%	15,8%	16,0%	15,7%	15,5%	15,5%	15,0%	13,6%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Sursă date: DRPCIV



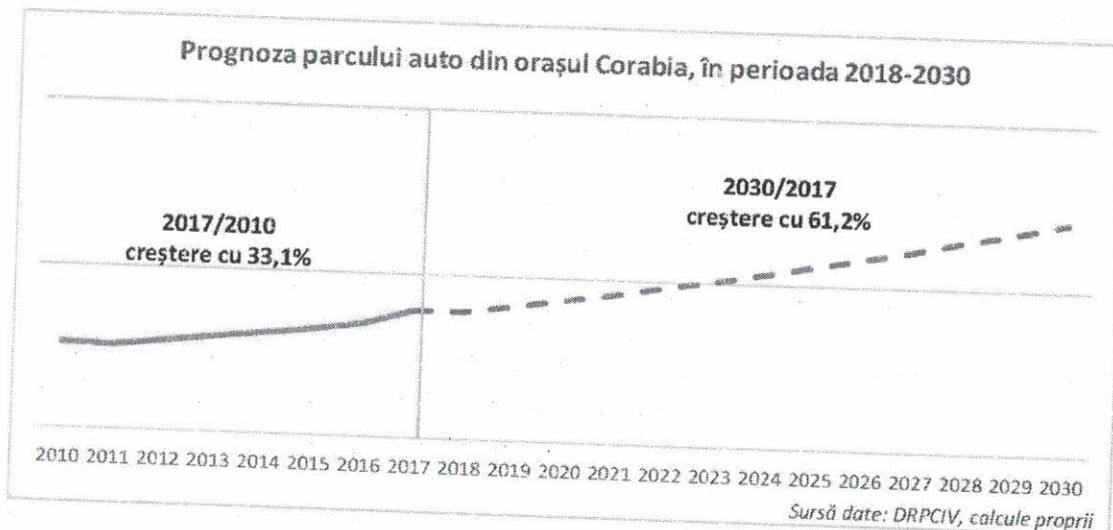
Indicele de motorizare în anul 2017 este de 178 autoturisme, acest indicator arată că la 1.000 locuitori din orașul Corabia revin 178 autoturisme. În acest an indicele de motorizare a înregistrat o valoare cu 46,6% mai mare comparativ cu anul 2010 și cu 13,9% față de anul precedent 2016. Odată cu tendința de creștere a numărului de autoturisme, crește și cererea pentru locurile de parcare.



Creșterea volumului de mărfuri și de pasageri transportate rutier

În ceea ce privește transportul de marfă, numărul vehiculelor de marfă a înregistrat o creștere de 79,6% în ultimii 7 ani, contribuind astfel la îngreunarea traficului din orașul Corabia.

Totodată numărul autobuzelor și microbuzelor cu pasageri a înregistrat o creștere de 21,6% în ultimii ani, ceea ce contribuie semnificativ la traficul din orașul Corabia.



Proгноză cerere de parcare - prognозă parc auto

În perioada 2010-2017, rata medie de creștere anuală a parcului auto din orașul Corabia este de 4,2%. Până în anul 2025 se prognozează o creștere a parcului auto cu 31,9%, iar până în 2030 se estimează o creștere cu 61,2% comparativ cu anul 2017. Astfel proporțional cu creșterea parcului auto va crește și cererea pentru locurile de parcare.

Scopul politicii de parcare

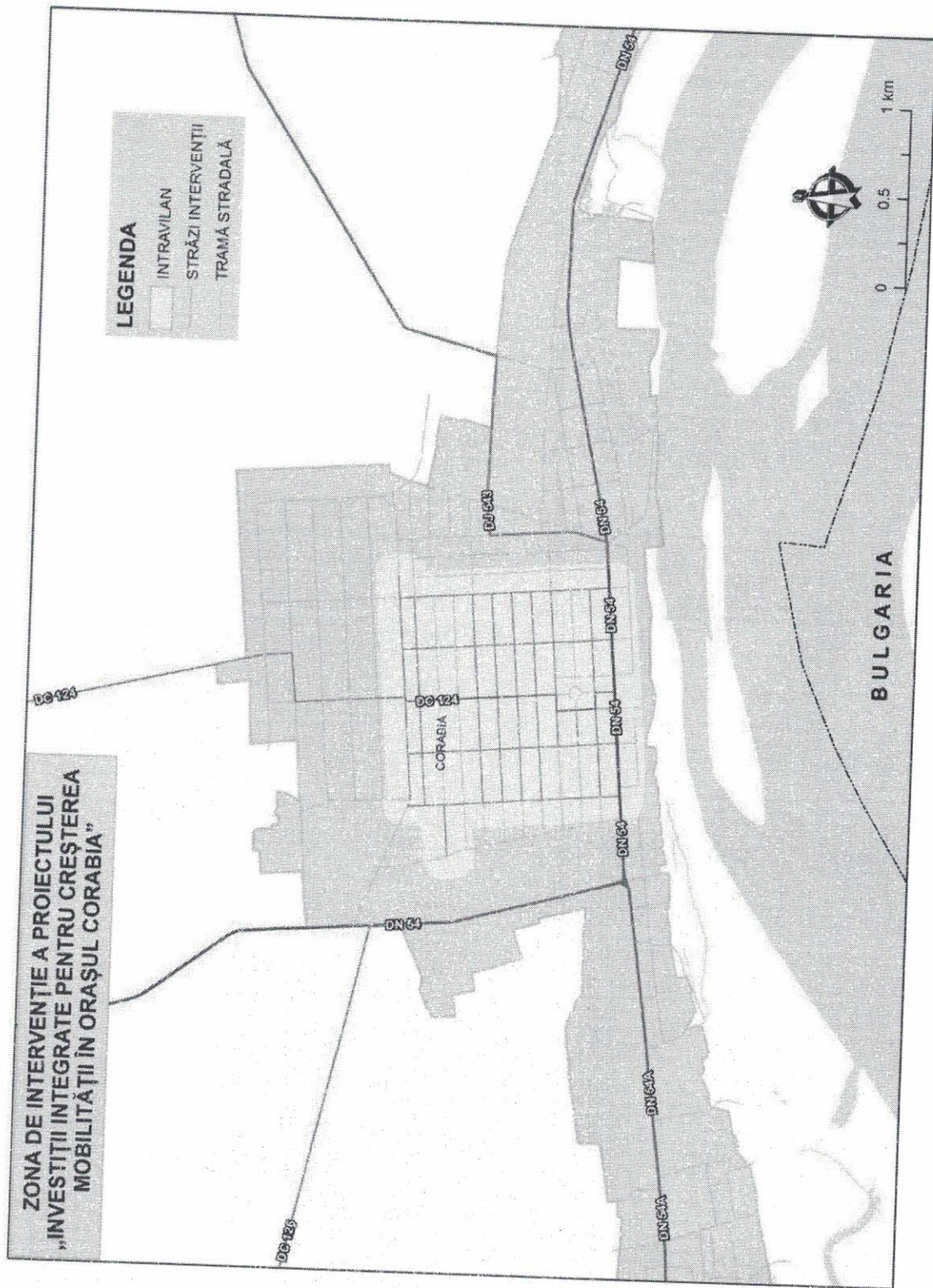
Principalul scop al prezentei politici de parcare este realizarea unui cadru legal pentru dezvoltarea echilibrată a sistemului de parcare din aria de intervenție, pentru a asigura necesarul de locuri de parcare pe de o parte, descurajând deplasările cu autovehiculul propriu, în același timp.

De asemenea, prin măsurile prevăzute în politica de parcare, se urmărește stimularea reducerii traficului în zona centrală, reducerea cererii de parcare prin îmbunătățirea transportului nemotorizat, facilitarea circulației pietonilor pe trotuare, reducerea zonelor de aglomerație în trafic și implicit, a poluării generate de numărul de autovehicule care circulă și, nu în ultimul rând, o mai bună administrare a serviciilor de parcare.

Baza legală

REGULAMENTE NAȚIONALE

- Legea administrației publice locale nr. 215/2001, cu modificările și completările ulterioare, republicată;
- Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 republicată,
- O.U.G nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice republicată, cu modificările și completările ulterioare; H.G. nr. 1391/2006 pentru aprobarea regulamentului de aplicare a O.U.G. nr.195/2002;
- H.G. 147/1992 privind blocarea, ridicarea, transportul, depozitarea și eliberarea autovehiculelor sau remorcilor staționate neregulamentar pe drumurile publice,
- Legea nr. 421/2002 privind regimul juridic al vehiculelor fără stăpân sau abandonate pe terenuri aparținând domeniului public sau privat al statului ori al unităților administrative teritoriale, actualizată în 2006;
- O.G. nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- OG 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local și HG 955/15.06.2004 pentru aprobarea reglementărilor-cadru de aplicare a Ordonanței Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;
- O.G. nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată prin Legea 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.
- HCL nr. 15/2007 privind instituirea taxei de parcare pe str. 1 Mai, pe tronsonul cuprins între str. Cezar Bolliac și str. M. Kogălniceanu.



2. Evaluarea situației existente la nivelul ariei de intervenție

Amplasament

Zona vizată de implementare a politicii de parcare este reprezentată de zona centrală a orașului Corabia. Aceasta cuprinde următoarele străzi: 1 Mai, București, C.A. Rosetti, Caraiman, Cezar Bolliac, Cuza Vodă, Florea Geară, Frații Golești, General Tell, Grivița Roșie, I. Heliade Rădulescu, Mihai Bravu, Mihail Kogălniceanu, Nicolae Titulescu, Ștefan cel Mare, Tudor Vladimirescu.

Situația actuală a locurilor de parcare

La nivelul orașului Corabia, administrația publică locală depune eforturi pentru a face din oraș un loc care să pună la dispoziția populației, dar și a turiștilor alternative pentru modurile de transport în direcția scăderii traficului motorizat în favoarea celui nemotorizat (velo și pietonal) prin dezvoltarea sistemului de transport public existent într-un sistem multimodal, ecologic și rezolvarea problemelor cauzate de parcare neregulamentară.

Conform Planului de Mobilitate lipsa și insuficiența locurilor de parcare reprezintă una dintre probleme care afectează siguranța rutieră pe străzile din orașul Corabia. Administrația publică locală a orașului depune eforturi pentru rezolvarea acestei probleme prin interzicerea parcarilor neregulamentare pe trotuare sau în locurile unde parcare acestora împiedică accesul persoanelor la principalele puncte de interes.¹

În prezent, conform datelor transmise de către Primăria Corabia, la nivelul orașului există o ofertă de parcare de **281 de locuri amenajate**. Ca și distribuție, spațiile destinate parcarilor se regăsesc, cu precădere, în zona centrală, de-a lungul străzilor Tudor Vladimirescu, Cuza Vodă, Bulevardul 1 Mai de la intersecția cu strada Tudor Vladimirescu la intersecția cu str. Mihail Kogălniceanu și pe str. Mihail Kogălniceanu. Distribuția locurilor de parcare, pe străzi, se regăsește în tabelul următor:

Strada/Intersecția	Nr. locuri de parcare
str. Tudor Vladimirescu	25
Str. Cuza Vodă (Zona centrală)	17
Bld. 1 Mai (Centru)	46
Bld. 1 Mai, de la intersecția str. Tudor Vladimirescu până la intersecția cu str. Cezar Bolliac	112
Str. Bld. 1 Mai, de la intersecția cu str. Cezar Bolliac până la intersecția cu str. Mihail Kogălniceanu	56
Str. Mihail Kogălniceanu	25
Total	281

¹ conform PMUD Corabia, pag. 39

În ceea ce privește disponibilitatea spațiilor de parcare, există un deficit considerabil de spații de parcare, astfel unui loc de parcare amenajat i-ar reveni 16,2 autoturisme.

Opinia populației cu privire la locurile de parcare

Odată cu îmbunătățirea situației economice din ultimii ani s-a înregistrat o creștere a numărului de mașini, tot mai multe persoane optând să facă naveta cu mașina personală în detrimentul transportului în comun. Eliminarea taxei de înmatriculare a avut ca efect o creștere a numărului de mașini înmatriculate în orașul Corabia. În ceea ce privește traficul auto, locuitorii orașului au declarat că insuficiența locurilor de parcare și parcările neregulate reprezintă principalele probleme². Conform cetățenilor intervievați, problemele cele mai mari se regăsesc în zona centrală a orașului la care se adaugă str. C.A. Rosetti și Cuza Vodă.

La nivelul orașului Corabia, infrastructura pietonală este slab dezvoltată, iar populația care utilizează ca modalitate de deplasare mersul pe jos sau cu bicicletă înfruntă numeroase probleme din cauza trotuarelor care sunt degradate sau ocupate cu mașini parcate, respectiv din cauza acostamentelor care în marea majoritate sunt din pământ înierbat, conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Corabia. De asemenea, la nivelul orașului Corabia dificultatea de a circula cu bicicleta din cauza lipsei unei infrastructuri specifice pentru biciclete, respectiv din cauza traficului auto intens reprezintă o altă problemă pe care populația o întâmpină.³

Principalele probleme de la nivelul zonelor centrale din orașul Corabia sunt: lipsa unei infrastructuri pentru biciclete, lipsa unei infrastructuri pietonale, faptul că trotuarele sunt degradate, înguste și ocupate cu mașini parcate. Din cauza acestor probleme traficul pietonal este expus traficului auto ceea ce conduce la creșterea numărului de accidente în care sunt implicați pietonii. Insuficiența locurilor de parcare de la nivelul zonelor centrale reprezintă o altă problemă care pune în dificultatea populația orașului.⁴

Tipuri de parcări existente

Parcările pe stradă

În aria de intervenție a proiectului, spațiile de parcare pe stradă se află în proprietate publică. Aceste locuri se găsesc mai ales în zona centrală a orașului, unde au fost amenajate locuri de parcare pe străzile Tudor Vladimirescu, Cuza Vodă, 1 Mai și Mihail Kogălniceanu.

Prezenta politică de parcări propune reducerea graduală a ofertei locurilor de parcare pe stradă și reglementarea mai strictă a parcării prin introducerea conceptului de parcare de scurtă durată în zonele în care competiția pentru parcare este mai mare. Aceste zone se regăsesc, de regulă, în orașul Corabia, în apropierea instituțiilor publice în zonele centrale, zone identificate ca fiind zonele în care sunt cele mai mari probleme cu locurile de parcare. Astfel, politica propune reglementarea parcării prin introducerea unor taxe de parcare.

² conform PMUD Corabia, pag. 39

³ conform PMUD Corabia, pag. 41

⁴ conform PMUD Corabia, pag. 43

În contextul situației existente, se recomandă amenajarea locurilor de parcare existente care nu sunt în prezent foarte bine puse în valoare. În plus, se mai recomandă interzicerea parcărilor în intersecțiile majore ale orașului prin aplicarea de marcaje. Această măsură poate conduce la creșterea siguranței în trafic pentru toate categoriile de participanți la trafic.

Parcările în afara străzii

Alternativa existentă la parcajele pe stradă, în lungul acestora este reprezentată de parcările în afara străzii. Practic, acest tip de parcare poate conduce la scăderi ale gradului de ocupare a străzii determinând îmbunătățirea condițiilor și atractivitatea transportului public.

Deși aceste tipuri de parcări sunt caracteristice orașelor cu venituri medii și mari pot reprezenta soluții viabile pentru decongestionarea traficului rutier.

Având în vedere specificul orașului Corabia unde posibilitatea de a dezvolta sisteme de afara străzii este destul de limitat se pot reglementa mai bine locurile de parcare din zonele rezidențiale.

Siguranța rutieră

Politicile de parcare dețin un rol important în măsurile de prevenție și de reducere a accidentelor rutiere. Reducerea accidentelor se realizează prin introducerea unor măsuri care vizează îmbunătățirea vizibilității în intersecții și interzicerea parcărilor care blochează vizibilitatea din intersecții la care se pot adăuga măsuri de protejare a traficului pietonal care reprezintă categoria cea mai vulnerabilă a participanților la trafic prin introducerea de măsuri care să protejeze pietonii.

Poluarea aerului

Deplasarea cu autoturismele va continua să ocupe ponderea cea mai importantă din ponderea distribuției modale din orașul Corabia, ceea ce va conduce la o creștere continuă a emisiilor asociate traficului motorizat contravenind astfel conceptelor de mobilitate urbană durabilă.

Cu toate acestea, aceste creșteri ale emisiilor pot fi diminuate prin aplicarea unor standarde de emisie din ce în ce mai dure, în special pentru motoarele diesel care sunt răspunzătoare pentru nivelele ridicate ale dioxidului de azot și ale PM 2.5 și PM 10. Un aspect important este reprezentat de aplicarea unor măsuri care să contribuie la creșterea ponderii autovehiculelor electrice prin implementarea unor proiecte de infrastructură care să sprijine tranziția de la motoarele cu ardere internă către cele electrice într-un orizont de timp mediu.

Tarife de parcare existente

În prezent, pe teritoriul orașului Corabia se percepe taxă de parcare cu plată pe Strada 1 Mai, pe tronsonul cuprins între Strada Cezar Bolliac și Strada M. Kogălniceanu. Taxa de parcare este de 1 leu/oră, iar încasarea se face de către personalul pieței agroalimentare.⁵

⁵ HCL nr. 15/25.07.2007

La nivelul celorlalte zone din orașul Corabia **parcările nu sunt taxate**, ceea ce contravine principiilor de mobilitate urbană durabilă. În plus, nu există aparate de taxare care să faciliteze implementarea politicilor de parcare care implică taxarea.

3. Dezvoltarea politicii de parcare

Înainte de implementarea unei politici de parcare este esențială o mai bună înțelegere a complexității parcărilor. În continuare, sunt descrise principiile cheie de management ale parcărilor:

Principiul nr. 1: Oferta de parcare/inventar și cerere de parcare

Oferta de parcare sau inventarul locurilor de parcare se referă la numărul total de locuri de parcare disponibile la nivelul întregului oraș/ariei de intervenție. Parcarea dintr-o zonă dată este furnizată prin intermediul a mai multor tipuri de spații care pot fi deținute, administrate și utilizate diferit. De regulă, parcarea este clasificată în *parcare pe stradă*, *parcare în afara străzii*.

Cererea de parcare reprezintă parametrul cantitativ care se referă la numărul de locuri de parcare folosit într-un loc la un moment dat. Factorii care influențează cererea sunt dați de deținerea de autovehicule, nivelul de popularitate al unei zone, disponibilitatea modurilor alternative de transport dar și a unor factori externi precum prețul combustibililor.

Cererea de parcare nu este fixă, ea putând cunoaște variații zilnice, săptămânale sau chiar anuale. Caracteristicile de parcare ale unei zone sunt direct legate de natura acestor variații.

Principiul nr. 2: Nivelul de ocupare

Gradul de ocupare al locurilor de parcare este un concept fundamental în administrarea parcărilor. Procentele de ocupare reflectă relația dintre oferta de parcare și cerere. În mod ideal, procentul de ocupare trebuie să fie suficient de ridicat pentru a justifica existența spațiilor de parcare din acel loc. Parcările sunt considerate a fi „la capacitate” atunci când 85% din spațiile de parcare existente sunt ocupate.

Principiul nr. 3: Timpul de parcare

Timpul de parcare se referă la durata de timp în care un spațiu de parcare este ocupat.

Principiul nr. 4: Impunerea și controlul politicilor

Modul de implementare al politicii de parcări este decis de Primăria Orașului Corabia. De asemenea, Primăria Orașului Corabia stabilește reglementările privind administrarea serviciilor de parcare. Un aspect important depinde și de modul de alocare a resurselor financiare necesare parcărilor.

Standarde de parcare

Orice politică de parcare de succes are nevoie de impunerea unor standarde de parcare. Plecând de la experiența orașelor europene, care s-au confruntat în trecut cu aceleași probleme, în orașul Corabia standardele de parcare se vor stabili în conformitate cu cele mai bune practici. La nivel european devine o practică comună migrarea spre standardele minime de parcare ceea ce presupune o disponibilitate redusă a locurilor de parcare fapt ce va conduce spre schimbarea comportamentului de călătorie înspre moduri durabile de transport, precum mersul pe jos și mersul pe biciclete.

Se va urmări ca standardele de parcare să fie minime la originea deplasărilor și maxime la destinație. Prin standarde minime înțelegem furnizarea de mai mult spațiu pentru parcare în timp ce standardele maxime presupun spații mai mici pentru parcare.

Prin aplicarea standardelor de parcare se vor urmări următoarele obiective:

- rulaj optim de vizitatori;
- reducerea nivelului de încărcare a rețelei de drumuri;
- creșterea atractivității transportului public;
- creșterea atractivității mijloacelor de transport nemotorizat (velo și pietonal);
- combaterea parcărilor neregulate;
- scăderea emisiilor GES în zona de intervenție.

Reducerea numărului locurilor de parcare

Orașul Corabia va urmări reducerea numărului de locuri de parcare în zonele centrale ale orașului. Intervențiile vizate vor avea ca efect scăderea numărului de parcări pe stradă.

Reglementarea parcărilor. Politici de preț

Stabilirea unui preț corect condiționează succesul politicii de parcare. Administrarea parcărilor fără o taxă corectă nu va ajuta orașul deoarece premisa de la care se pleacă este aceea că furnizarea de locuri gratuite, așa cum este în prezent, reprezintă un stimulent pentru utilizarea autoturismului, iar cei care vor continua să circule cu mașina va continua să crească într-un ritm accelerat conducând la accentuarea problemelor de trafic. Ca și comportament, atunci când există posibilitatea de a alege, un conducător auto va prefera întotdeauna locurile de parcare gratuite. Trebuie conștientizat că parcare gratuită nu este cu adevărat gratuită, având costuri ascunse în taxe și impozite mai mari, prețuri de achiziție a diferitelor produse etc.

O politică tarifară echilibrată stabilește prețuri adecvate pe stradă stimulând în același timp modurile de transport alternative.

Pentru reducerea timpului de căutare a unui loc de parcare trebuie ca pentru 10 locuri de parcare să existe 1-2 locuri libere.

Politicile de preț privind locurile de parcare trebuie să vizeze:

- reducerea problemelor generate de parcare într-o zonă
- reducerea traficului vehiculelor;
- obținerea de venituri care să acopere întreținerea și dezvoltarea infrastructurii de parcare;
- încurajarea parcării pe termen lung și mediu, de preferat parcările din afara străzii.

Stabilirea unei politici tarifare diferențiate care să favorizeze parcare în afara străzii și descurajarea parcării pe stradă.

Stabilirea unor politici tarifare diferențiate în funcție de momentul din zi și în funcție de zonă. De exemplu, stabilirea unor tarife mai ridicate în zona centrală poate determina schimbarea comportamentului posesorilor de autovehicule care parchează pe stradă să se reorienteze către zonele de parcare situate în afara străzii.

Tarifele de parcare se stabilesc prin hotărâre de consiliu local în funcție de categoria autovehiculului și în funcție de zona de amplasare a parcării.

Utilizarea veniturilor din parcări

Se recomandă ca toate veniturile realizate din parcări vor fi utilizate exclusiv pentru dezvoltarea sistemului de parcări și pentru sectorul de transport alternativ, cum ar fi infrastructura pietonală și cea velo.

4. Implementare

La elaborarea politicii de parcare se va urmări implementarea de măsuri care vizează următoarele strategii:

1. Cerere – instrumente prin care cererea de parcare este redusă;
2. Locație – instrumente prin care cererea de parcare este reorientată dinspre zonele în care există un deficit de locuri de parcare către zone în care există un exces. Se vor localiza foarte bine aceste locuri.
3. Timp – instrumente prin care se introduc restricții pentru încurajarea parcării pe termen scurt și mai buna folosire a spațiilor de parcare deja existente,
4. Prețuri – instrumentele de preț oferă un mai mare grad de flexibilitate dacă este folosit judicios în sensul că aceste instrumente pot reduce ocuparea în zonele în care există o cerere mai mare de locuri de parcare și încurajarea parcării în afara străzii.

(1) Strategiile de management ale parcărilor care vizează reducerea cererii funcționează prin reducerea numărului de călătorii într-o zonă, de regulă zona centrală, astfel se obține implicit și o scădere a cererii de parcare. Aceste instrumente se concentrează asupra fluxului de persoane care ajunge în aceste zone și care este alcătuit din angajați, vizitatori, clienți și rezidenți. Aceste strategii vizează stimularea comportamentelor de călătorie care să realizeze translarea către moduri de transport alternative.

- *Parcări pentru biciclete*

Există numeroase opțiuni și tipuri de parcare pentru biciclete acestea depinzând de tipul de localizare și reglementările urbanistice specifice aflate în vigoare în zonă. De regulă, parcările pentru biciclete sunt clasificate în două categorii în funcție de durata de parcare. Astfel, avem parcări de lungă durată și parcări de scurtă durată. Parcărilor de scurtă durată trebuie să fie accesibile și avantajoase. Parcărilor de scurtă durată sunt dedicate nevoii de a parca pentru mai puțin de două ore. Parcărilor de lungă durată se amplasează, de regulă, în zonele în care nevoia de parcare depășește trei ore.

- *Carpooling*

Programele de tip Carpooling constau în partajarea unei mașini de către mai mulți călători în așa fel încât mai mult de o singură persoană călătorește cu aceeași mașină. Prin aplicarea acestui concept, partajarea reduce costul combustibililor și nivelul congestiei pe rețeaua de drumuri. În plus, partajarea este prietenoasă cu mediul în sensul în care călătoriile efectuate în acest mod contribuie la reducerea emisiilor poluante la care se adaugă scăderea cererii pentru locurile de parcare.

- *Car-sharing*

Programele de car-sharing asigură accesul persoanelor la flotă de autoturisme care pot fi închiriate pe durate de timp stabilite, la nivel de oră sau zi. De regulă, aceste programe sunt pe bază de abonamente care permit utilizatorilor să rezerve autoturismele pentru anumite intervale de timp și să plătească doar pentru perioada în care autoturismul va fi folosit. Acest program poate contribui semnificativ la reducerea numărului de călătorii din moment ce participanții sunt obligați să realizeze acele călătorii doar într-un anumit orizont de timp dat.

- *Bike-sharing*

Aceste programe sunt similare cu cele amintite mai sus, cu mențiunea că asigură o accesibilitate mai mare. În plus, acestea reprezintă o complementaritate cu sistemul public de transport prin amplasarea lor în apropierea stațiilor de transport. Astfel se furnizează un acces avantajos la biciclete contribuind la reducerea numărului de călătorii realizate prin mijloace motorizate pe distanțe scurte.

(2) Strategiile de administrare a parcărilor bazate pe optimizarea locației funcționează prin mutarea cererii mari de parcări către zonele în care există un surplus de locuri de parcare. Aceste strategii se bazează pe principiul de schimbare a opțiunii de parcare prin furnizarea de informații suplimentare și redirecționare.

(3) Strategiile bazate pe timp funcționează prin limitarea duratei de timp alocată parcării. Frecvența cu care locurile de parcare devin disponibile este foarte importantă din moment ce ea se traduce sub forma creșterii disponibilității unui loc de parcare. Nevoile necesare parcării variază în funcție de scopul călătoriei. Restricțiile de timp pot fi folosite pentru a promova accesibilitatea parcării în funcție de scopul călătoriei în timp ce alte scopuri pot fi descurajate.

(4) Politicile de prețuri sunt instrumente puternice și versatile care pot fi folosite în moduri diferite în funcție de zonă și de veniturile dorite. Așa cum a mai fost amintit, comportamentul de călătorie este dictat de politica de prețuri. Oamenii vor prefera întotdeauna parcare gratuită chiar dacă este la o distanță față de destinație. Cu toate acestea, vor exista și persoane care vor plăti costul parcării, în funcție de scopul călătoriei. Aceste decizii sunt adesea bazate pe scopul călătoriei iar introducerea unor politici tarifare diferențiate este un imbold pentru schimbarea comportamentului de parcare. Chiar dacă politicile tarifare sunt eficiente ele trebuie să fie bine calibrate pentru evitarea unor consecințe nedorite. Cele mai utilizate strategii de stabilire a prețurilor sunt reprezentate de taxarea parcării pe stradă în tandem cu limitarea parcării și taxarea diferențiată. Taxarea diferențiată va conduce la apariția unor fluctuații de prețuri pentru zonele în care cererea de parcare este ridicată.

Zonele de parcare

Zonele rezidențiale

La nivelul orașului Corabia principalele zone care prezintă un grad ridicat de complexitate se constituie sub forma zonelor de atragere a nevoii de mobilitate. Din punct de vedere al importanței, zonele generatoare de deplasări sunt reprezentate de zonele rezidențiale.⁶ În acest sens se recomandă reglementarea parcărilor rezidențiale în sensul amenajării de spații de parcare care pot fi astfel utilizate de către locatarii acelor zone.

Parcarea în zonele rezidențiale reprezintă ponderea cea mai mare a parcării în aria de intervenție a proiectului. Având în vedere specificul zonelor rezidențiale unde nu există suficient spațiu de parcare apare fenomenul de parcare neregulamentară, în principala pe spații destinate pietonilor.

⁶ conform PMUD Corabia, pag. 42

Măsuri. În zonele rezidențiale unde există cererea locurilor de parcare depășește oferta, va trebui să se stabilească categoria de utilizatori care are prioritate.

Parcarea pe stradă în zonele rezidențiale va trebui să acorde prioritate rezidenților și vizitatorilor acestora precum și limitarea parcării pe stradă a persoanelor nerezidente și conștientizarea ca singura opțiune de management a traficului o reprezintă limitarea furnizării de locuri de parcare pe stradă.

În zonele rezidențiale se recomandă rezervarea a cel puțin unei părți din stradă, în timpul zilelor lucrătoare, de la 17:00 PM până la 08:00 AM a zilei următoare. Cealaltă parte a străzii poate fi folosită de vizitatorii care plătesc necesar până la 19:00 PM, sau de rezidenții care sunt exceptați de la plată. După 19:00 PM vizitatorii vor putea parca gratuit pe partea care nu este rezervată pentru rezidenți.

Zone comerciale

De regulă, cererea de parcări pentru zonele comerciale variază în funcție de natura activității comerciale dar și activităților conexe.

Măsuri. Se recomandă ca serviciile de parcare din zona comercială, să fie cu durată limitată de parcare prin introducerea de tarife diferențiate pe baza duratei de parcare, respectiv prin limitarea parcării la maximum 1 oră.

Având în vedere caracterul diversificat al actualelor fluxuri și pentru prevenirea accidentelor și a deteriorării infrastructurii rutier, serviciile de logistică trebuie să se realizeze în locuri special amenajate, de preferință, în afara străzilor.

Zona centrală

Zona definită ca fiind zona centrală este delimitată de următoarele străzi: 1 Mai, București, C.A. Rosetti, Caraiman, Cezar Bolliac, Cuza Vodă, Florea Geară, Frații Golești, General Tell, Grivița Roșie, I. Heliade Rădulescu, Mihai Bravu, Mihail Kogălniceanu, Nicolae Titulescu, Ștefan cel Mare, Tudor Vladimirescu.

Lipsa locurilor de parcare din zona centrală a orașului Corabia are efecte negative cu privire la accesibilitatea și siguranța deplasărilor pietonale, în lipsa reglementărilor, trotuarele fiind utilizate pentru parcarea neregulamentară a autovehiculelor, iar pietonii sunt obligați adesea să circule în condiții de nesiguranță.

Măsuri. În această zonă necesarul de parcări este cel mai ridicat astfel se impun o serie de măsuri care vizează:

- Diminuarea ofertei de parcare pe stradă în zonele în care există premisele apariției congestiei traficului.
- Încurajarea parcării pe termen lung în parcări aflate în afară.

Prioritatea de parcare de pe străzile din zona centrală a Orașului Corabia ar trebui rezervate numai pentru următoarele categorii: spații de parcare pentru persoane cu handicap, vehicule de securitate sau pentru urgențe, cum ar fi ambulanțele și mașinile de poliție, spații rezervate pentru vehicule electrice, spații pentru taxi, în stațiile de taxiuri.

În cadrul PMUD a Orașului Corabia este menționat faptul că pentru îmbunătățirea calității vieții populației sunt necesare luarea unor măsuri complementare, cum ar fi interzicerea parcării neregulamentare pe trotuare sau în locurile unde parcareea acestora împiedică accesul persoanelor la punctele de interes⁷.

Măsuri de implementare a politicii de parcare

Politica de parcare din zona de intervenție a proiectului vizează măsurile care pot fi implementate în vederea atingerii obiectivelor. Se vor avea în vedere zonele în care cererea de parcare este cea mai mare: 1 Mai, București, C.A. Rosetti, Caraiman, Cezar Bolliac, Cuza Vodă, Florea Geară, Frații Golești, General Tell, Grivița Roșie, I. Heliade Rădulescu, Mihai Bravu, Mihail Kogălniceanu, Nicolae Titulescu, Ștefan cel Mare, Tudor Vladimirescu.

Politica de parcare este necesară în contextul evoluției prognozate a numărului de autoturisme personale și a creșterii numărului de călătorii realizate cu mijloace de transport motorizate. În cazul de față, în contextul în care parcareea nu este taxată tot mai mulți conducători auto vor alege să utilizeze autoturismul personal în defavoarea mijloacelor de transport nemotorizate.

Măsurile din politica de parcare vor viza introducerea taxării unitare a parcării astfel încât se va realiza un rulaj mai mare al autoturismelor și descurajarea utilizării autoturismului personal. În același timp, măsurile vizează reglementarea parcării în afara străzii prin asigurarea de alternative la parcareea pe stradă concomitent cu dezvoltarea infrastructurii pietonale și velo în zona de intervenție.

În plus, se dorește îmbunătățirea comunicării cu cetățenii care să contribuie la creșterea acceptabilității nivelului de taxare. Nivelul de taxare va fi diferit pentru a putea determina schimbarea comportamentului de parcare dinspre zona centrală către zonele de parcare în afara străzii situate la limita exterioară a zonei.

Implementarea regulamentelor pentru parcareea pe stradă

Principiul de funcționare al regulamentelor care vizează parcareea pe stradă este acela de a impune reguli din ce în ce mai stricte pe măsura apropierii față de centrele orașelor. Ca și practică generală, spațiile stradale vor rămâne nereglementate doar cazul în care în cererea de parcare este mai mică decât oferta.

Politica de parcare pentru zona de intervenție, în ceea ce privește parcareea pe stradă, propune următoarele măsuri:

- Se vor realiza marcaje la intrările în intersecții care vor interzice parcareea asigurându-se astfel condiții optime de vizibilitate pentru autoturisme și condiții pentru traversarea în siguranță a pietonilor.
- Se vor reface marcajele la parcareea existente, în funcție de amplasament, paralel cu bordura, la unghi sau perpendicular cu bordura.

⁷ conform PMUD Corabia, pag. 120

- Se vor stabili priorități legate de parcare. În primul rând, sunt vizați **locuitorii orașului**. Cea de-a doua prioritate îi vizează pe **vizitatorii orașului** (vizitatorii/turiștii care sosesc în oraș pentru vizite relativ scurte la obiectivele turistice din oraș). Cea de-a treia prioritate este legată de **navetiști** care nu reprezintă o prioritate când ne referim la parcare în centru. În plus, aceștia vor putea dispune de alternative de călătorie prin sistemul de piste de biciclete sau cel de transport public.
- Abonamentele eliberate pentru parcare pe stradă, vor fi emise numai pentru rezidenții din această zonă care trebuie să îndeplinească o serie de condiții dintre care: să aibă domiciliul stabil în această zonă și să nu dețină un loc de parcare la adresa de domiciliu. Aceste abonamente sunt destinate exclusiv doar locuitorilor din această zonă.
- Se va introduce taxarea parcării facilitându-se rulajul constant al autoturismelor avându-se în vedere și asigurarea locurilor de parcare pentru rezidenți. Acest lucru se va realiza prin **introducerea unor taxe de parcare**. Propunerile tarifare ar fi în cuantum de 1 leu pentru fiecare oră de parcare, cu posibilitatea ca acest cuantum să fie modificat de către Consiliul Local în funcție de condiții. De exemplu, un autoturism parcat pe Bld. 1 Mai timp de trei ore ar plăti $1 + 1 + 1 = 3$ lei. În situația în care timpul de parcare depășește o oră se va aplica tariful orei următoare. De exemplu, un autoturism parcat timp de o oră și jumătate pe Strada 1 Mai ar urma să plătească 3 lei. Conducătorii auto vor fi obligați să amplaseze tichetele pe bordul autoturismului pe toată durata parcării. În funcție de nevoi, taxarea se va face prin
- Există o categorie de persoane/vehicule care pot fi exceptate de la plata taxelor de parcare. Aceste categorii vor fi stabilite de autoritățile administrației publice locale în conformitate cu prevederile legale.
- Politica tarifară se va aplica în intervalul 8:00 – 19:00, indiferent de ziua din săptămână, interval care poate fi modificat conform evoluțiilor ulterioare. După acest interval, persoanele rezidente din zona de intervenție vor putea parca pe locurile amenajate fără a achita vreo taxă.
- În cazul în care se identifică un autoturism care nu a plătit taxa de parcare conducătorul va fi sancționat cu amendă. Cuantumul amenzii se stabilește de către autoritățile administrației locale în conformitate cu prevederile legale.
- În cazul în care se constată parcarea în afara locurilor de parcare amenajate sancționarea se va realiza în conformitate cu prevederile legale, la care se mai pot adăuga sancțiuni complementare.
- În vederea schimbării comportamentului de transport motorizat către metode alternative implicit și a scăderii cererii de parcare, se vor realiza 2 zone de parcare a bicicletelor în care se vor amenaja și puncte de închiriere a bicicletelor la prețuri accesibile. Acestea vor fi localizate pe Bulevardul 1 Mai la intersecția cu str. C.A. Rosetti în zona blocului A1, iar cea de-a doua pe Bulevardul 1 Mai la intersecția cu str. Frații Golești, în apropierea băncii. Complementar, infrastructura pietonală va fi modernizată pentru a determina creșterea atractivității deplasărilor pe jos în contextul în care 57,3% dintre cetățeni aleg mersul pe jos⁸ ca formă de transport.

⁸ conform PMUD Corabia, pag. 48

Gestionarea parcarilor situate în afara străzii

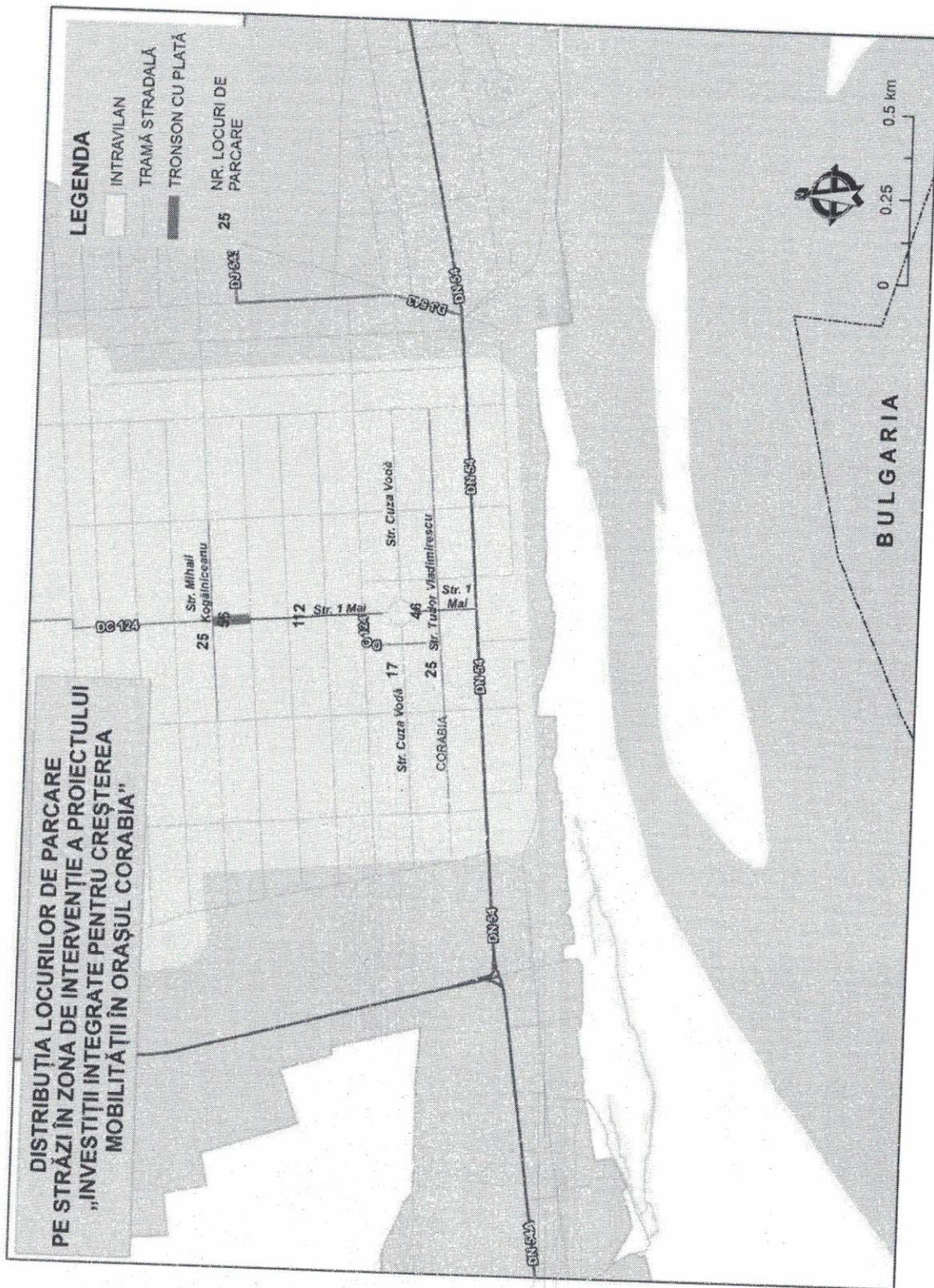
Parcările în afara străzii reprezintă soluții viabile la parcare pe stradă. Cu toate acestea, disponibilitatea de locuri de parcare în afara străzii în zona de intervenții ar putea conduce la creșterea nivelului de congestie a traficului în condițiile în care aceste locuri de parcare sunt ușor accesibile. La gestionarea sistemului de parcări se va urmări crearea unor alternative de parcare în afara străzii în exteriorul zonei de intervenție și care să fie la distanțe rezonabile față de zonă.

În cazul politicii de parcări prezente, includem în categoria parcarilor în afara străzii parcările de reședință. Se recomandă, reglementarea parcarilor de reședință în condițiile în care acestea nu sunt reglementate în nici un fel, în scopul descurajării utilizării parcarilor din zona centrală prin asigurarea de standarde minime în aceste zone și standarde maxime în zona centrală, pe fondul implementării unei taxări a parcării pe stradă în zonele centrale și dezvoltarea infrastructurii velo. Prin standarde minime înțelegem spațiu de parcare suficient iar standarde maxime spații reduse de parcare.

Trebuie avut în vedere că parcare în afara străzii implică costuri generate de întreținere și de securitate mai mari prin comparație cu parcare pe stradă fapt ce poate face dificilă stabilirea unui preț mai atractiv pentru parcare în afara străzii. În acest caz, parcare în afara străzii va trebui subvenționată.

Din practica orașelor Europei de vest, pentru parcarile în afara străzii costurile pentru un singur loc de parcare, exceptând costul terenului (în euro), sunt următoarele:

- Spațiu de suprafață, cu toate utilitățile necesare, drenaj și lumină: 3.000;
- Spațiu într-o parcare supraetajată: 15.000 – 20.000;
- Spațiu subteran: 40.000.



Costurile gestionării sistemului de parcare

Costurile generate de gestionarea sistemului de parcări din zona de intervenție nu sunt mari. Tot necesarul gestionării parcării este reprezentat de signalistică, vopseaua pentru marcaje, investiția inițială pentru parcometre și echipamentele necesare personalului însărcinat cu activitatea de control și sancționare.

Este important de reținut că o soluție tehnică dintre cele mai moderne nu asigură succesul unei politici de parcare, adesea soluțiile tehnice cu nivel redus, cum este cazul parcometrelor, sunt mai ieftine și mai ușor de implementat și mai flexibile. În plus, aceste soluții au tendința de a angrena mai multe persoane.

Tehnologia sistemului de gestionare a parcarilor

În ceea ce privește soluția tehnică de gestionare a parcarilor, se va introduce taxarea parcării facilitând rulajul constant al autoturismelor prin **introducerea unor taxe de parcare cu plată** în cuantum de 1 leu pentru fiecare oră de parcare. Trebuie conștientizat că parcare gratuită contribuie, în mod constant, la intensificarea problemelor cauzate de parcare neregulamentară.

În ceea ce privește soluția de gestionare a parcarilor, pentru o utilizare eficientă, se recomandă introducerea de aparate de taxare din considerente legate de cost și operare.

5. Impunerea regulamentelor

Cadrul instituțional

Potrivit cadrului legal aplicabil, responsabilitățile în stabilirea, aprobarea și administrarea facilităților de parcare revine Administrației Publice Locale, Poliției Rutiere și Poliției Locale. Însă uneori acest cadru juridic nu relevă cu exactitate responsabilitățile fiecărei entități în raport cu fiecare categorie de parcare.

Din punct de vedere instituțional/ organizațional, Consiliul Local al Orașului Corabia are atribuții privind asigurarea cadrului necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind serviciile comunitare de utilitate publică, printre care și cel de transport public local. Compartimentul Piața din cadrul Primăriei Orașului Corabia reprezintă structura responsabilă de organizarea și gestionarea infrastructurii parcarilor.

Consiliul Local are rolul de decizie asupra încredințării, concesiunii sau închirierii bunurilor deținute ca proprietate publică, precum și a serviciilor publice de interes local; vânzarea, concesiunea sau închirierea bunurilor deținute sub proprietate privată; avizarea și aprobarea documentației de planificare, precum și asigurarea cadrului necesar pentru asigurarea serviciilor publice de interes local.

Avizarea hotărârilor sau regulamentelor emise de Consiliul Local este coordonată de Primarul Orașului Corabia prin departamentele specializate.

Responsabilitățile structurii publice ar trebui să aibă în vedere următoarele aspecte:

- Realizarea de prognoze privind pe de o parte oferta de parcări și pe de altă parte cererea de parcări;
- Furnizarea unor informații privind stocul de parcare, informații actualizate în permanență;
- Controlul și operarea facilităților de parcare publică din afara străzii;
- Stabilirea criteriilor de utilizare și funcționare pentru parcările de pe stradă.

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

Aplicarea și controlul politicilor

Succesul acestei strategii este strâns legat de activitatea de control și sancționare a ilegalităților. Nici o politică de parcare nu poate funcționa corect fără o aplicare corectă și adecvată a regulilor prezentate în această strategie.

Constatarea și sancționarea contravențiilor se realizează de către agenți constatatori, împuterniciți prin ordin de către Primarul Orașului Corabia.

În prezent, lipsa unei politici de control asupra parcărilor neregulate privează bugetul administrației locale de sume relevante care ar putea fi folosite pentru crearea, dezvoltarea și modernizarea sistemului de parcări din orașul Corabia.

Aplicarea politicilor și sancționarea ilegalităților trebuie să fie eficiente, atente și echitabile. Scopul aplicării trebuie să îl reprezinte conformarea cu regulile existente în vederea maximizării eficienței sistemului de parcări.

Dacă resursele destinate activității de control sunt limitate se pot realiza sancționări în două, trei zile pe săptămână, cu mențiunea că aceste activități trebuie să fie realizate aleator în zile diferite în așa fel încât eventualii contravenienți să nu poată prezice când va avea loc controlul. Se recomandă proiectarea unor rute de control și sancționare, pentru a avea un circuit complet a sistemului de parcări.

Comunicarea în ceea ce privește aplicarea politicii de parcare, în special prin intermediul campaniilor de informare, joacă un rol esențial în schimbarea comportamentului de deplasare a cetățenilor. Prin intermediul unei **strategii de comunicare eficiente**, autoritățile publice locale pot contribui la schimbarea comportamentului de călătorie către alte tipuri de transport, de preferință mijloace nemotorizate, cu un minim de cheltuieli.

Astfel, comunicarea și informarea reprezintă o componentă cheie în ceea ce privește îmbunătățirea și planificarea sistemului de transport local, conducând la o mai bună acceptare a implementării politicii de parcare propuse.

Monitorizare și evaluare

Monitorizarea sistemului de parcări din aria de intervenție este esențială în vederea asigurării unei utilizări adecvate a acestora. Procesul de monitorizare se va concentra pe gradul de ocupare a locurilor de parcare și pe modul de gestionare a acestora. Competențele privind implementarea politicii de parcare și monitorizarea acesteia cad în sarcina administrației publice locale.

Prin intermediul sondajelor de opinie realizate la cel puțin șase luni de la implementarea politicii, autoritățile publice ale Orașului Corabia pot afla informații referitoare la gradul de satisfacție al cetățenilor, gradul de încărcare al parcărilor și alte informații utile.

6. Calendar de implementare

Implementarea politicii de parcare aferentă ariei de intervenție vizate va începe după finalizarea investiției propuse prin proiectul „Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia”.

Concluzii

În cadrul PMUD⁹ principalele probleme semnalate care afectează calitatea vieții sunt reprezentate de degradarea trotuarelor și a spațiilor pietonale, de parcările neregulate -trotuarele fiind ocupate cu mașini, respectiv de siguranța scăzută la traversarea străzilor. Asta în condițiile în care la nivelul orașului Corabia cel mai utilizat mod de transport pentru deplasările din interiorul orașului este mersul pe jos.

În cadrul PMUD se recomandă implementarea proiectului privind *Elaborarea politicii de parcare la nivel urban* în perioada 2018-2023¹⁰, acesta reprezentând una dintre măsurile de natură operațională prioritară.

Intervențiile de natură operațională în domeniul managementului traficului conțin măsuri referitoare la realizarea și aplicarea unei politici de parcare, care să aibă ca obiectiv reducerea atractivității transportului privat pentru deplasările urbane, reglementarea logisticii de aprovizionare astfel încât să nu stânjenească pietonii și autovehiculele aflate în circulație, reglementări privind reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile și instituirea acestora, reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice.

În urma aplicării propunerilor din POLITICA DE PARCARE aferentă ariei de intervenție a proiectului „Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia”, se urmărește atingerea următoarelor rezultate, în conformitate cu obiectivele Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Orașului Corabia, care vizează creșterea accesibilității, a eficienței economice, a siguranței, protejarea mediului, precum și creșterea calității vieții:

- Reducerea traficului rutier cu autoturismele personale, prin reducerea numărului de spații de parcare disponibile;
- Descurajarea utilizării autoturismului personal prin încurajarea activă a utilizării mijloacelor de transport nemotorizat, care să conducă la creșterea numărului de pietoni și bicicliști;
- Reducerea cantității de gaze cu efect de seră (GES) pentru primul an de după finalizarea implementării proiectului și pentru ultimul an de durabilitate în aria de intervenție, comparativ cu situația „fără proiect”;
- Creșterea gradului de ocupare a spațiilor de parcare special amenajate prin eliminarea și sancționarea corespunzătoare a parcărilor neregulate.

⁹ conform PMUD Corabia, pag. 93

¹⁰ conform PMUD Corabia, pag. 141

Surse bibliografice

1. Ghid de planificare și gestionare a sistemului de parcări urbane – document cadrul și îndrumar tehnic pentru administrațiile publice din România pentru a sprijini sustenabilitatea gestionării sistemului de parcări urbane, Asociația pentru Tranziția Urbană, 2015
2. HCL 15/25.07.2007- Hotărâre referitoare la instituirea taxei de parcare;
3. CIVITAS - Integrarea gestionării parcării și accesului, Ediția 2010.

PREȘEDINTE DE
SEDINȚĂ
Măheș Maria Nicoleta



SECRETAR
Dospinoiu Tania