

# ***Caiet de sarcini al Serviciului de Administrare Parcări***

## ***Capitolul I***

### ***Obiectul caietului de sarcini***

**Art. 1** Prezentul caiet de sarcini stabilește condițiile de desfășurare a activităților specifice serviciului de administrare parcări, stabilind nivelurile de calitate și condițiile tehnice necesare funcționării acestui serviciu în condiții de eficiență și siguranță.

**Art. 2** Prezentul caiet de sarcini a fost elaborat spre a servi drept documentație tehnică și de referință în vederea stabilirii condițiilor specifice de desfășurare a serviciului de administrare parcări indiferent de modul de gestiune adoptat.

**Art. 3** Caietul de sarcini face parte integrantă din documentația necesară desfășurării serviciului de administrare parcări care conține următoarele activități :

- Identificarea locațiilor care se pretează a fi amenajate ca parcări;
- Marcarea spațiilor de parcare;
- Numerotarea spațiilor de parcare;
- Popularizarea acțiunilor de marcă numerotate, închiriere a parcarilor;
- Evidența cererilor pentru închirierea parcarilor precum și a documentelor anexate cererilor;
- Încheierea contractelor de închiriere și eliberarea abonamentelor;
- Evidența termenelor contractelor de închiriere;
- Comunicările necesare cu titularii contractelor de închiriere referitoare la respectarea clauzelor contractuale prelungirii de contract sau expirarea termenului pentru care a fost întocmit;
- Identificarea de noi locuri de parcare pe platforme betonate sau pietruite sau pe carosabil;
- Verificarea pe teren a cererilor înregistrate în vederea încheierii contractelor de închiriere;
- Rezervări de locuri de parcări pentru persoanele cu handicap conform OUG nr. 102/1999 și a Legii nr. 448/2006;
- Colabararea permanentă cu toate serviciile, birourile și compartimentele din primărie în vederea rezolvării tuturor problemelor care au legătură cu competențele serviciului;
- Soluționarea în condițiile legii, a hotărârilor Consiliului Local și a dispozițiilor primarului ,cererilor, sesizărilor și reclamațiilor care au legătură cu activitatea de administrare parcări;
- Întocmirea de informări și referate privind activitatea specifică Serviciului public de interes local pentru administrarea parcarile;
- Verificarea legalității ocupării locurilor de parcări;
- Încasarea taxei de parcare conform **Regulament de funcționare a**

**sistemului de parcare cu plată a autovehiculelor în parcarile de pe raza orașului Corabia.**

**Art. 4 ( 1 )** Prezentul caiet de sarcini conține specificațiile tehnice care definesc caracteristicile referitoare la nivelul calitativ, tehnic și de performanță, siguranța în exploatare, precum și sisteme de asigurare a calității, terminologia, condițiile pentru certificarea conformității cu standarde relevante sau altele asemenea.

**( 2 )** Specificațiile tehnice se referă, de asemenea, la algoritmul executării activităților, la verificarea, inspecția și condițiile de recepție a lucrărilor, precum și la alte condiții ce derivă din actele normative și reglementările în legătură cu desfășurarea serviciului de administrare parcuri reglementabile.

## **Capitolul II**

### ***Cerințe organizatorice minime***

**Art. 6** Operatorii serviciului de administrare parcuri vor asigura :

- a) Respectarea legislației, normelor, prescripției și regulamentelor privind administrarea domeniului public și privat al Orașului Corabia, protecția mediului, urmărirea comportării în timp a amenajărilor necesare bunei exploatare a parcurilor;
- b) Exploatarea, întreținerea și repararea instalațiilor de taxare din parcurile amenajate cu personal autorizat, în funcție de complexitatea instalării;
- c) Respectarea indicatorilor de performanță și calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii sau prin hotărârea de dare în administrare a serviciului și precizați în regulamentul serviciului de administrare parcuri;
- d) Furnizarea către autoritatea administrației publice locale, respectiv A.N.R.S.C., a informațiilor solicitate și accesul la documentațiile și la actele individuale pe baza cărora prestează serviciul de administrare parcuri în condițiile legii;
- e) Respectarea angajamentelor luate prin contractele de închiriere a serviciului de administrare parcuri;
- f) Aplicarea de metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare;
- g) Elaborarea planurilor anuale de reamenajare a parcurilor efectuate cu forțe proprii și cu terți;
- h) Realizarea unui sistem de evidență a sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- i) Evidența orelor de funcționare a aparatelor de taxare;
- j) Ținerea unei evidențe stricte și exacte a gestiunii administrării parcurilor și raportarea periodică a situației autorității executive sau deliberative a unității administrativ – teritoriale;
- k) Personalul necesar pentru prestarea activităților asumate prin contract sau prin hotărârea de dare în administrare;
- l) Conducerea operativă prin dispecerat și asigurarea mijloacelor tehnice și a personalului de intervenție;
- m) O dotare proprie cu instalații și echipamente specifice necesare pentru prestarea activităților în condițiile stabilite prin contract sau prin hotărârea de dare în administrare.

**Art. 8** Lucrările de amenajare, reamenajare, investițiile pentru administrarea parcărilor, precum și a altor cheltuieli cad în sarcina operatorului sau orașului Corabia, condițiile fiind stabilite prin contractul de delegare. În situația accesării și derulării de fonduri comunitare în vederea realizării de investiții în scopul modernizării serviciului de administrare parcuri se vor încheia acte adiționale.

### **Capitolul III**

#### **Serviciul de amenajări parcuri**

##### **Secțiunea I**

##### **Amenajarea parcărilor și întreținerea parcărilor**

**Art. 9** Operatorul are permisiunea de-a desfășura activități de identificare, marcare și numerotare a spațiilor de parcare în raza administrativ – teritorială a orașului Corabia;

**Art.10** Amplasarea spațiilor de parcare sunt cuprinse în anexa 1.

**Art. 11** Un spațiu de parcare are dimensiunile următoare 2,5 X 5m.

În zonele care permit se vor amenaja atâtea locuri de parcare cât să permită accesul ușor la acestea precum și manevrele necesare și specifice operațiunii de parcare.

**Art. 12 (1)** Amenajarea, întreținerea și exploatarea locurilor de parcare se vor realiza conform hotărârilor autorităților administrației publice locale, stabilirea amplasamentelor făcându-se împreună cu Poliția Rutieră.

**(2)** Parcare reprezintă acel spațiu destinat în mod special staționării vehiculelor, semnalizat prin indicatoare și marcaje care îl delimitează de partea carosabilă a drumului.

**(3)** Se vor atribui gratuit locuri de parcare pentru mijloacele auto aparținând serviciilor de intervenție, cum ar fi poliție, pompieri, ambulanță, intervenție gaze.

**(4)** Locurile de parcare aflate la o distanță mai mică de 50 m de unitățile hoteliere, complexe comerciale, săli de spectacole, baze sportive pot fi atribuite acestora prin închiriere.

**(5)** Parcare autovehiculelor pe căile de circulație este permisă numai cu avizul organelor de reglementare a circulației rutiere și în condițiile stabilite împreună cu autoritatea administrației publice locale. Spațiile în care se permite parcare vor fi identificate prin marcaje speciale. Sumele încasate drept taxe pentru parcare vor fi vărsate la bugetul local în cazul gestiunii directe, iar în cazul gestiunii delegate către un operator, acesta va plăti o redevență ce se varsă în bugetul local.

**Art. 13** Marcarea și numerotarea spațiilor de parcare se va face cu vopsea de culoare albă respectându-se dimensiunile arătate la art. 11.

**Art 14** Popularizarea acțiunilor de administrare parcuri se va desfășura de operatorul serviciului și va consta prin postarea de anunțuri scrise în zonele circulate, la asociațiile de proprietari, pe internet și prin intermediu televiziunii prin cablu, precum și la radio, prin care se va aduce la cunoștința populației, acțiunile de marcare a parcărilor, împrejurarea că parcurile vor putea fi folosite doar în temeiul unui contract de închiriere sau a unei taxe, precum și sancțiunile pentru folosirea abuzivă a parcărilor.

**Art. 15** Numărul de parcări cu plată la nivelul Oraşului Corabia este de 218 distribuite conform Anexei1.

## ***Secţiunea II***

### ***Exploatarea parcarilor***

**Art. 16** Operaţiunea de exploatare a parcarilor constă în întreaga procedură de închiriere, încasare a chiriei, încasare a taxei de parcare, soluţionare a reclamaţiilor şi modernizare a spaţiilor de parcare.

Procedura de închiriere se iniţiază de către operator odată cu acţiunea de popularizare, urmată de depunerea cererilor însoţite de actele doveditoare precizate în Regulamentul de funcţionare a serviciului.

Atribuirea locurilor de parcare se face în funcţie de vechimea cererilor , prioritate având cererile cu număr de înregistrare mai vechi.

Odată cu încheierea contractului de închiriere se vor elibera abonamente pentru perioada închirierii în care vor figura denumirea operatorului, datele de identificare ale chiriaşului şi ale spaţiului de parcare, termenul de valabilitate.

Parcările vor fi utilizate contra cost (taxă de parcare), pe perioade limitate sau pe bază de abonament/autorizaţie . În parcările publice taxarea se va face între orele 8-17 de Luni până Duminică.

Abonamentele vor fi expuse la loc vizibil în interiorul mijlocului auto.

Eliberarea abonamentelor de parcare se va face pe baza buletinului/cărţii de identitate şi doar după ce se va verifica dacă solicitantul nu deţine garaj amplasat pe domeniul public în zonă.

Abonamentele se vor elibera de către persoana juridică care le exploatează, aceasta stabilind datele şi limitele de valabilitate a acestora.

La expirarea termenului de închiriere contractul de închiriere va fi prelungit în baza cererii formulate de către chiriaşi după o înştiinţare prealabilă din partea operatorului.

Sumele de bani plătite cu titlu de chirie vor fi achitate în modalitatea prevăzută în regulamentul de funcţionare al serviciului, sumele respective utilizându-se la modernizarea parcarilor.

Operatorul soluţionează reclamaţiile formulate inclusiv prin deplasări în teren pentru lămurirea aspectelor reclamate.

Modernizarea spaţiilor de parcare se va face din sumele încasate ca şi chirie şi va consta în operaţiuni de asfaltare, marcare, semnalizare, instalare de aparate de taxare în parcările publice care vor fi stabilite prin hotărâri de consiliu.



- 1.Str.Tudor Vladimirescu     25 locuri
- 2.Str.1Mai între str.Tudor Vladimirescu și str.Cezar Boliac     112 locuri
- 3.Str.1Mai între st.Cezar Boliac și str. Mihail Kogălniceanu     56 locuri
- 4.Str.Mihail Kogălniceanu     25 locuri

**Întocmit**  
**Administrator Public**  
**Ing.Daniel Albu**

# POLITICA DE PARCARE

---

ÎN ARIA DE INTERVENȚIE A PROIECTULUI

*„Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia”*

## Cuprins

|                                                                               |           |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. INTRODUCERE.....</b>                                                    | <b>3</b>  |
| 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         |
| <b>2. EVALUAREA SITUAȚIEI EXISTENTE LA NIVELUL ARIEI DE INTERVENȚIE .....</b> | <b>8</b>  |
| 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        |
| <b>3. DEZVOLTAREA POLITICII DE PARCARE.....</b>                               | <b>11</b> |
| STANDARDE DE PARCARE .....                                                    | 12        |
| REDUCEREA NUMĂRULUI LOCURILOR DE PARCARE .....                                | 12        |
| REGLEMENTAREA PARCĂRILOR. POLITICI DE PREȚ.....                               | 12        |
| UTILIZAREA VENITURILOR DIN PARCĂRI.....                                       | 13        |
| <b>4. IMPLEMENTARE.....</b>                                                   | <b>14</b> |
| 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        |
| <b>5. IMPUNEREA REGULAMENTELOR.....</b>                                       | <b>21</b> |
| CADRUL INSTITUȚIONAL .....                                                    | 21        |
| APLICAREA ȘI CONTROLUL POLITICILOR .....                                      | 22        |
| MONITORIZARE ȘI EVALUARE.....                                                 | 23        |
| <b>6. CALENDAR DE IMPLEMENTARE .....</b>                                      | <b>23</b> |
| <b>CONCLUZII.....</b>                                                         | <b>24</b> |
| <b>SURSE BIBLIOGRAFICE .....</b>                                              | <b>25</b> |

## 1. Introducere

### Aspecte generale privind politica de parcare

---

Politica de parcare 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 parcarilor 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 parcarilor?

---

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 parcare de succes se bazează pe administrarea judicioasă a inventarului de parcare 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 parcarile publice. Pentru aplicarea unei politici de parcare la nivelul orașului este necesară existența unui sistem de tarifare, 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*

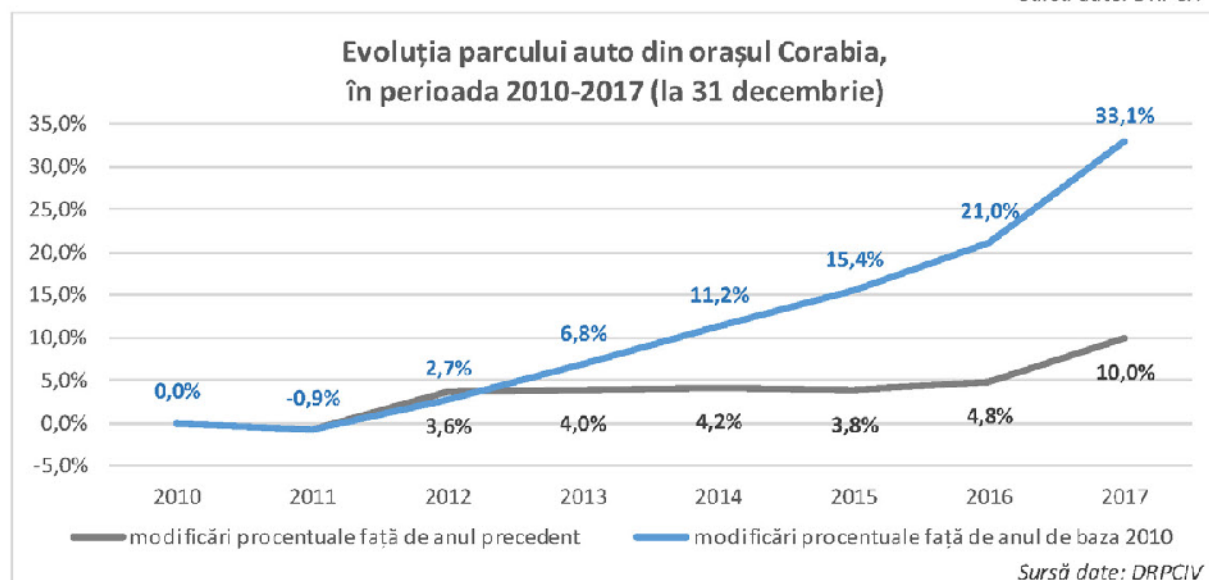
Îmbunătățirea situației economice a făcut ca numărul de mașini să crească în fiecare an, tot mai multe persoane optând să facă naveta cu mașina personală, în detrimentul transportului în comun. În anul 2017, din parcul auto din orașul Corabia 82,8% sunt autoturisme. Comparativ cu anul 2010, parcul auto 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**

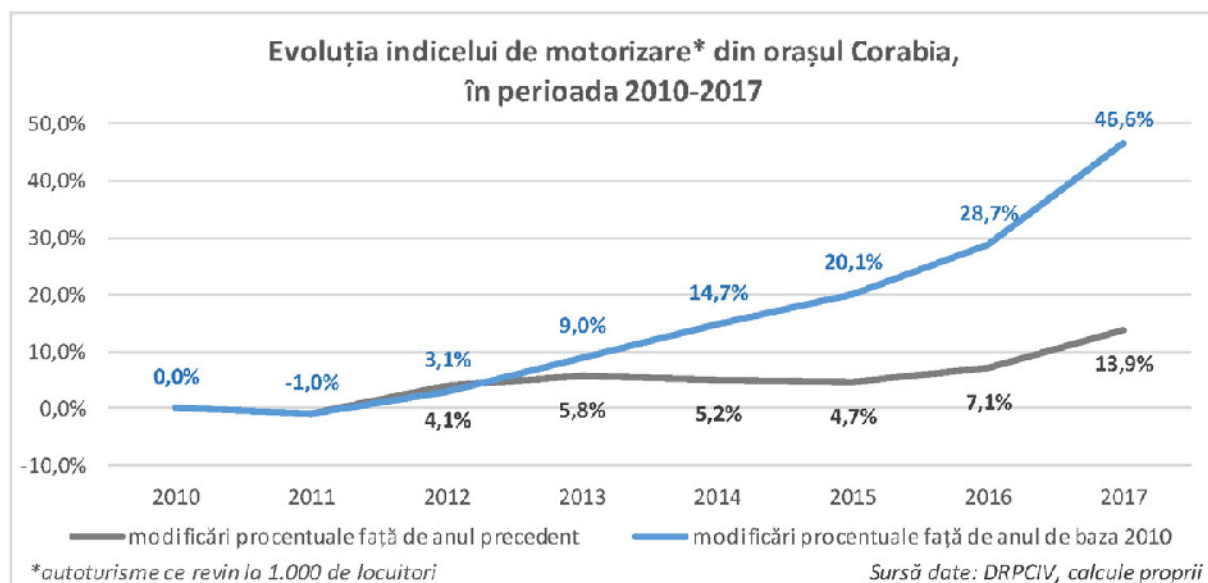
| Tip               | 2010          | 2011          | 2012          | 2013          | 2014          | 2015          | 2016          | 2017          |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 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%         |
| <b>TOTAL</b>      | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> |

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.

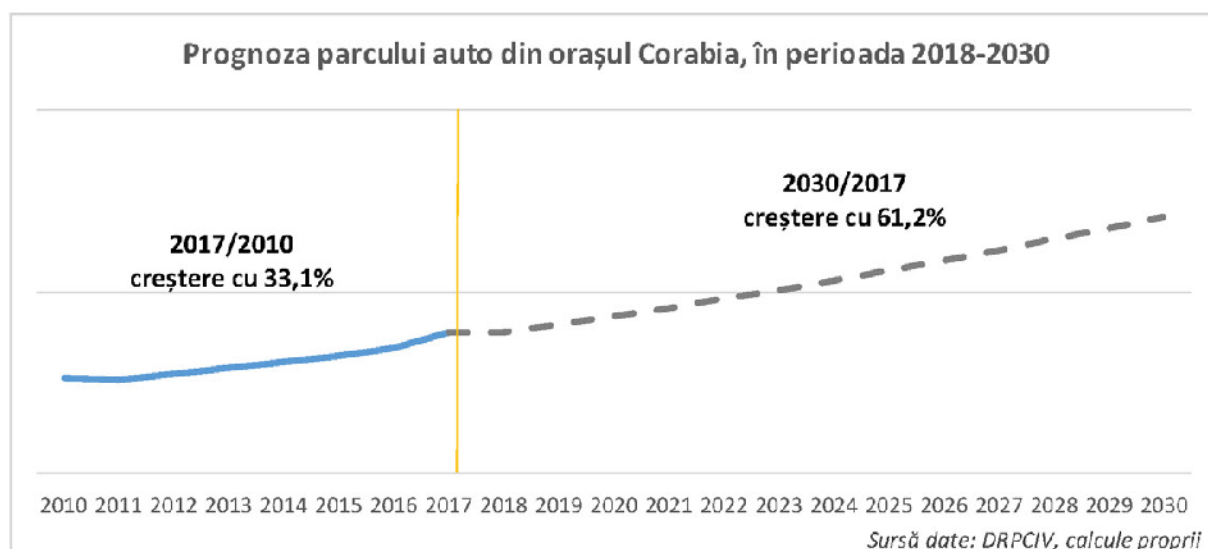




### Creșterea volumului de mărfuri și de pasageri transportate rutier

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 - прогноză 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.

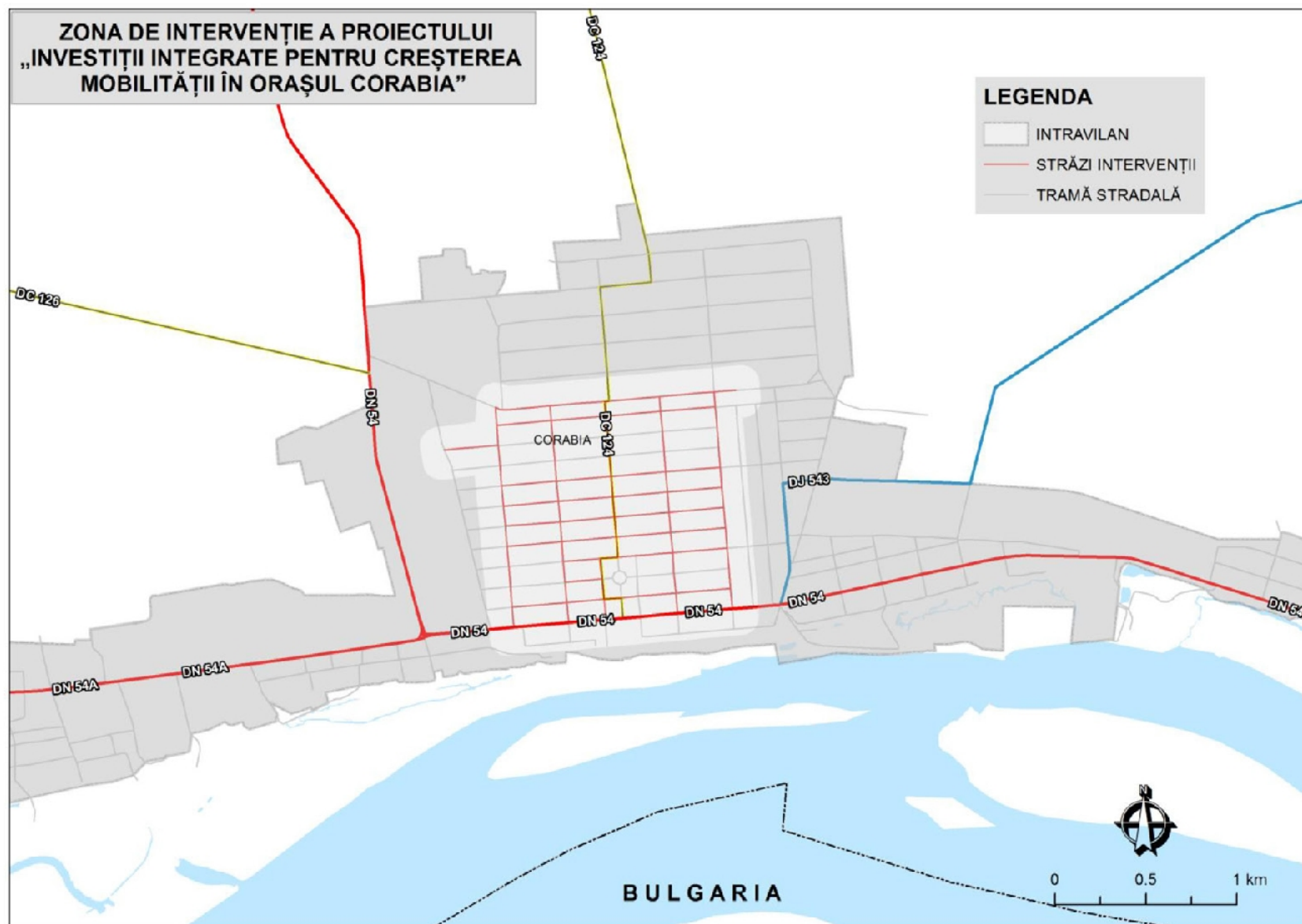
De asemenea, prin măsurile prevăzute în politica de parcare, se urmărește stimularea reducerii traficului în zona centrală, reducerea cererii de parcare prin îmbunătățirea transportului nemotorizat, facilitarea circulației pietonilor pe trotuare, reducerea zonelor de aglomerație în trafic și implicit, 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 neregulate pe trotuare sau în locurile unde parcare acestora împiedică accesul persoanelor la principalele puncte de interes.<sup>1</sup>

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                    |
| <b>Total</b>                                                                                             | <b>281</b>            |

<sup>1</sup> 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 probleme<sup>2</sup>. Conform cetățenilor intervievați, problemele cel 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.<sup>3</sup>

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.<sup>4</sup>

### 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.

---

<sup>2</sup> conform PMUD Corabia, pag. 39

<sup>3</sup> conform PMUD Corabia, pag. 41

<sup>4</sup> 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 parcarilor în intersecțiile majore ale orașului prin aplicarea de marcaje. Această măsură poate conduce la creșterea siguranței în trafic pentru toate categoriilor 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 parcarilor 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.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> 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, parcare 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 parcarilor. Politici de preț

---

Stabilirea unui preț corect condiționează succesul politicii de parcare. Administrarea parcarilor 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 parcarilor 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 translația 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. Parcările de scurtă durată trebuie să fie accesibile și avantajoase. Parcările de scurtă durată sunt dedicate nevoii de a parca pentru mai puțin de două ore. Parcările 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 parcare 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 redirectionare.

(3) Strategiile bazate pe timp funcționează prin limitarea duratei de timp alocată parcarii. 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 parcarii variază în funcție de scopul călătoriei. Restricțiile de timp pot fi folosite pentru a promova accesibilitatea parcarii 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 parcarii, 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 parcarii pe stradă în tandem cu limitarea parcarii 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.<sup>6</sup> 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 parcarii 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 principal pe spații destinate pietonilor.

<sup>6</sup> 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 parcare nereglementară 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 parcare acestora împiedică accesul persoanelor la punctele de interes<sup>7</sup>.

### 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 parcare 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 parcare 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 parcare pe stradă

---

Principiul de funcționare al regulamentelor care vizează parcare 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 care cererea de parcare este mai mică decât oferta.

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

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

---

<sup>7</sup> conform PMUD Corabia, pag. 120

- Se vor stabili priorități legate de parcare. În primul rând, sunt vizati **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 parării 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 durată parării. 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 jos<sup>8</sup> ca formă de transport.

<sup>8</sup> 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 parcare 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 parcare prezente, includem în categoria parcarilor în afara străzii parcarile 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 parcarii 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 parcare din zona de intervenție nu sunt mari. Tot necesarul gestionării parcarii este reprezentat de signalistică, vopseala 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 parcarii 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, 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 parări și pe de altă parte cererea de parări;
- 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 parările de pe stradă.

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

### 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 constataori, împuterniciți prin ordin de către Primarul Orașului Corabia.

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

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 parări.

**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 parări 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 parcarilor 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 PMUD<sup>9</sup> principalele probleme semnalate care afectează calitatea vieții sunt reprezentate de degradarea trotuarelor și a spațiilor pietonale, de parcarile 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 2018-2023<sup>10</sup>, acesta reprezentând una dintre măsurile de natură operațională prioritare.

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.

<sup>9</sup> conform PMUD Corabia, pag. 93

<sup>10</sup> conform PMUD Corabia, pag. 141

## Surse bibliografice

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

# **Regulament de funcționare a sistemului de parcare cu plată a autovehiculelor în parcarile de pe raza orașului Corabia**

## **CAP 1 - DISPOZITII GENERALE**

Art. 1) Prezentul regulament împreună cu anexele lui reglementează staționarea, parcare și taxarea autovehiculelor din orașul Corabia, care folosesc un loc de parcare cu plată, aflat în administrarea orașului Corabia.

Art. 2) Sistemul de parcare cu plată se aplică în orașul Corabia în zone delimitate prin indicatoare de circulație cu text adițional conform prevederilor prezentului regulament.

Art. 3) Începând cu data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, orice dispoziții contrare se abrogă cu respectarea legilor în vigoare.

## **CAP 2 - APLICAREA SI DELIMITAREA ZONELOR DE APLICARE A SISTEMULUI DE TAXARE**

Art. 4) Sistemul de taxare a locurilor de parcare se aplică de către salariați ai orașului Corabia sau ai operatorului cu gestiune delegată a serviciului de administrare a parcarilor cu plată, identificați în teren prin vestimentație adecvată.

Art. 5) Sistemul de taxare a locurilor de parcare se aplică pentru toate zonele, de Luni până Duminică în intervalul orar 08:00-17:00.

Art.6 ) Sistemul de taxare a locurilor de parcare se aplică pe strazile: Tudor Vladimirescu, 1 Mai și Mihail Kogălniceanu conform ANEXA1.

## **CAP 3 - MODALITATILE DE PLATA SI UTILIZARE A LOCURILOR DE PARCARE**

Art. 7) Plata prin SMS

Abrevierea modalității de plată: SMS

Descrierea modalității de plată: presupune plata făcută de către utilizatorul unui loc de parcare prin trimiterea unui mesaj text reprezentând contravaloarea taxei de staționare, de pe un dispozitiv mobil către sistemul informatic care gestionează locurile de parcare din Orașul Corabia. În urma trimiterii mesajului text, timpul de staționare platit prin intermediul acestuia începe să fie calculat în sens invers, de la quantumul platit către 0.



Pentru fiecare oră de parcare va fi trimis un mesaj SMS. Trimiterea succesivă a mai multor SMS-uri care au cod de parcare cu valabilitatea de 1 (o) oră va da dreptul utilizatorului să ocupe un loc de parcare pentru o durată exprimată în ore egală cu numărul de SMS-uri trimise. SMS-urile trimise în afara intervalelor de parcare cu plată, sau a căror durată cumulată depășește intervalul de parcare cu plată, nu se vor reporta pentru următorul interval în care funcționează sistemul de parcare cu taxă și utilizatorul va fi informat în acest sens.

Sintaxa folosită pentru plată va fi:

COD NumarAUTO, conform exemplului: COD OT01ABC

Drepturi garantate celui care efectuează plata: în funcție de suma plătită, utilizatorul are dreptul să ocupe un loc de parcare în condițiile prezentului regulament pentru un număr de ore raportat la suma plătită. Locul de parcare poate fi din orice zonă, oricare loc liber pus la dispoziția utilizatorului. În intervalul plătit un utilizator își poate muta autovehiculul în altă zonă fără să plătească suplimentar. Drepturile acestuia sunt asigurate până la expirarea timpului plătit inițial sau plătit inițial și adăugat cu plăți ulterioare.

**Tarif practicat: 1leu/oră/loc.**

Art. 8) Plata la parcometru

Abrevierea modalității de plată: PARC

Descrierea modalității de plată: ca metodă alternativă de plată presupune plata în numerar făcută de către utilizatorul unui loc de parcare prin intermediul unui dispozitiv electronic denumit în continuare parcometru care este interconectat prin rețeaua internet la sistemul informatic care gestionează locurile de parcare din Orașul Corabia, aflat în zona în care a fost parcat un autovehicul de către utilizator. Parcometrul îi va permite utilizatorului să introducă în bancnote suma totală de plată pentru care dorește să achiziționeze timp de parcare având ca multiplu 1 (o) oră, să introducă numărul de înmatriculare al autovehiculului parcat și-i va elibera acestuia un document prin care tranzacția este confirmată. Documentul eliberat va fi păstrat de către utilizator, fiind obligatorie afișarea acestuia în autovehiculul parcat.

Drepturi garantate celui care efectuează plata: în funcție de suma plătită, utilizatorul are dreptul să ocupe un loc de parcare în condițiile prezentului regulament pentru un număr de ore raportat la suma plătită. Locul de parcare poate fi din orice zonă, oricare loc liber pus la dispoziția utilizatorului. În intervalul plătit un utilizator își poate muta autovehiculul în altă zonă fără să plătească suplimentar. Drepturile acestuia sunt asigurate până la expirarea timpului plătit inițial sau plătit inițial și adăugat cu plăți ulterioare.

**Tarif practicat: 1leu/oră/loc**

#### Art. 9) Plata din aplicație

##### Abrevierea modalității de plată: PAPP

Descrierea modalității de plată: utilizatorul își poate instala pe un dispozitiv mobil de tip smartphone o aplicație software în care își introduce datele cardului bancar. Prin intermediul aplicației pentru orice număr de înmatriculare dorit poate efectua plata locului de parcare pentru un interval de timp selectat.

Drepturi garantate celui care efectueaza plata: în funcție de suma platită, utilizatorul are dreptul să ocupe un loc de parcare în condițiile prezentului regulament pentru un număr de ore raportat la suma platită. Locul de parcare poate fi din orice zonă, oricare loc liber pus la dispoziția utilizatorului. În intervalul plătit, un utilizator își poate muta autovehiculul în altă zonă fără să plătească suplimentar. Drepturile acestuia sunt asigurate până la expirarea timpului plătit inițial sau platit inițial și adăunat cu plăți ulterioare.

##### **Tariful practicat: 1leu/oră/loc.**

Art. 10) Plata pe baza de abonament pentru utilizatorul persoană fizică aflat cu domiciliul în vecinătatea unui loc de parcare

##### Abrevierea modalității de plată: PABF

Descrierea modalității de acordare și plata: utilizatorul va solicita operatorului serviciului încheierea unui contract de abonament care să-i permită închirierea unui loc de parcare aflat în vecinătatea domiciliului pentru care poate demonstra acest statut. Închirierea se poate face pentru orice loc de parcare aflat la nu mai mult de 50 m față de limita domiciliului pentru o perioadă de 12 luni calendaristice. Plata va fi făcută la casieria operatorului serviciului. Dacă există mai multe solicitări pentru același loc de parcare, se va aplica criteriul proximității în raport cu locul de parcare solicitat. La expirarea contractului de abonament dacă există cereri din partea altor vecini din zona, locurile vor fi distribuite proporțional cu cererile făcute. Un utilizator nu poate încheia un număr de abonamente mai mare în raport cu cel al autovehiculelor declarate la acea adresă. Pentru locul/locurile de parcare pentru care a fost încheiat acest abonament se vor asocia și numerele de înmatriculare ale autovehiculelor aflate în proprietatea solicitantului. Pe toată perioada abonamentului aceste autovehicule vor avea dreptul să parcheze fără a fi taxate suplimentar pe alte locuri cu plata în condițiile prezentului regulament.

Drepturi garantate celui care efectueaza plata: în baza abonamentului deținut acest tip de utilizator va avea un loc de parcare garantat în intervalul 17:00-08:00 și va putea parca în orice zonă cu plată în Orașul Corabia fără a plăti taxe suplimentare în intervalul 08:00-17:00. Operatorul serviciului va avea obligația de a elibera la solicitarea titularului de abonament, după ora 17:00 locurile de parcare ocupate abuziv de către alți utilizatori prin încălcarea prevederilor prezentului regulament.

Titularul de abonament are obligația de a menține curat locul de parcare închiriat, de a-l dezapezi când este cazul și de a nu-l folosi în mod contrar prevederilor prezentului regulament.

##### **Tariful practicat: 200lei/loc/an**

Art. 11) Plata pe baza de abonament pentru utilizatorul persoană juridică aflat cu reședința/locația în vecinătatea unui loc de parcare

Abrevierea modalității de plată: PABJ

Descrierea modalității de acordare și plată: utilizatorul va solicita operatorului serviciului încheierea unui contract de abonament care să-i permită închirierea unui loc de parcare aflat în vecinătatea reședinței/locației sale pentru care poate demonstra acest statut. Închirierea se poate face pentru orice loc de parcare aflat la nu mai mult de 50 m față de limita reședinței/locației pentru o perioadă de cel puțin 3 luni calendaristice și nu mai mare de 6 luni calendaristice. Plata va fi făcută la casieria operatorului serviciului. Dacă există mai multe solicitări pentru același loc de parcare, se va aplica criteriul proximității în raport cu locul de parcare solicitat. La expirarea contractului de abonament dacă există cereri din partea altor vecini din zona, locurile vor fi distribuite proporțional cu cererile făcute.

Drepturi garantate celui care efectuează plata: în baza abonamentului deținut acest tip de utilizator poate permite oricărui autovehicul să ocupe locul/locurile de parcare pentru care a încheiat abonament pe toată durata de valabilitate a acestuia. Gestionarea utilizării locurilor de parcare închiriate va fi asigurată de către titular cu respectarea prevederilor legale și a prezentului regulament în vigoare. Locurile de parcare închiriate prin acest tip de abonament vor fi marcate pe partea carosabilă prin însemn cu vopsea distinctă.

**Tariful practicat: 250lei/loc/trimestru sau 450lei/loc/semestru**

Art. 12) Plata pe baza de abonament pentru un autovehicul

Abrevierea modalității de plată: PABA

Descrierea modalității de plată: utilizatorul va solicita operatorului serviciului eliberarea unui abonament asociat unui număr de înmatriculare al unui autovehicul. Abonamentul este valabil minimum 30 de zile (1 lună) de la momentul în care se efectuează plata către operatorul serviciului la casieria acestuia.

Drepturi garantate celui care efectuează plata: utilizatorul are dreptul să ocupe orice loc de parcare în condițiile prezentului regulament pentru un număr nelimitat de ore, în limita locurilor de parcare disponibile.

**Tariful practicat: 40lei/loc/lună persoane fizice**

**85lei/loc/lună persoane juridice**

Art. 13) Se interzice parcare autovehiculelor cu masă totală maximă autorizată peste 3,5 tone în condițiile prezentului regulament. Pentru acest caz, salariații operatorului serviciului vor sesiza Poliția Orașului Corabia (Biroul Poliția Rutieră).

Art. 14) Se interzice parcare autovehiculelor cu lungimea totală mai mare de 5.5 m.

Art. 15) Ocuparea locurilor de parcare din zona de aplicare a sistemului de taxare cu diferite obiecte este interzisă. Obiectele vor fi ridicate de către angajații operatorului, faptă sancționându-se de către personalul abilitat pentru împiedicarea folosirii unui loc de parcare de către un utilizator. Pentru a stabili relația dintre un obiect și o persoană, care l-a folosit pentru blocarea unui loc de parcare, operatorul va realiza clipuri video.

## **CAP 4 - OBLIGAȚIA DE PLATĂ**

Art. 16) Oricare utilizator al unui loc de parcare în intervalul de timp pentru care se aplică taxa de parcare în Orașul Corabia este obligat să efectueze plata acestuia.

Art. 17) Oricare fost utilizator al unui loc de parcare pentru care operatorul serviciului deține dovezi că l-a folosit în mod abuziv sau ilegal se va supune prevederilor CAP. 7 - Sancțiuni și măsuri speciale.

## **CAP 5 - GRATUITĂȚI**

### **Beneficiari**

Art. 18) Pentru fiecare zonă de parcare, operatorul serviciului va delimita locuri de parcare gratuite pentru persoane cu nevoi speciale. Aceste locuri vor avea însemne distincte pe carosabil.

Art. 19) Utilizarea gratuită a locurilor de parcare care fac obiectul prezentului regulament pentru parcare vehiculelor aparținând:

a) persoanelor desemnate ca CETĂȚEAN DE ONOARE AL ORAȘULUI CORABIA

b) autovehiculelor deținute de următoarele instituții de interes public:

1. Primăria Orașului Corabia

2. Prefectura Județului Olt

3. Consiliul Județean Olt

4. Autovehiculelor de intervenție atunci când este necesară rezolvarea unor situații de urgență: Ambulanța, Pompieri, SMURD, Poliție, Jandarmerie, etc.

Art. 20) De locuri de parcare gratuite beneficiază orice autovehicul care are afișat pe parbriz în partea stângă, jos permisul "Parcare gratuită", emis de către operatorul serviciului.

Art. 21) Permisul "Parcare gratuită" se emite de către operatorul serviciului, este valabil pentru cel mult 12 luni, nu este transmisibil, și numărul de înmatriculare pentru care este eliberat va fi menționat împreună cu alte date relevante în cererea depusă pentru eliberarea acestuia.

## **CAP 6 - MODUL DE CONTROL**

Art. 22) Controlul legalității utilizării conforme cu prevederile prezentului regulament se face exclusiv de către salariații operatorului serviciului, datele de identificare ale acestora fiind: nume, prenume, CNP, prin regulament intern.

Art. 23) Controlul este făcut de către operator cu ajutorul unui telefon mobil care scanează sau în care se tastează numărul de înmatriculare al unui autovehicul, îl comunică în mod automat serverului care gestionează baza de date care conține abonamentele și permisele emise și plățile active făcute în timp real prin SMS și parcometru. Această operațiune poate întoarce doar două rezultate: parcare legală (caz în care se trece la următorul autovehicul) sau parcare ilegală (caz în care se aplică prevederile CAP. 7).



Art. 24) În cazul în care salariatul identifică un autovehicul într-una dintre situațiile prevăzute la CAP. 7 - SANCTIUNI ȘI MASURI SPECIALE, Secțiunea "Sanctiuni aplicabile tipurilor de parcare ilegală", acesta va respecta următoarea procedură:

1) va tipări pe imprimanta mobilă din dotare MASURA DE INFORMARE care va conține minimum următoarele date: data și ora, emitentul (persoana juridică), reprezentantul (persoana fizică - angajatul), denumirea și descrierea situației identificate, baza legală (inclusiv prezentul regulament), numărul de înmatriculare al autovehiculului identificat, sancțiunea aplicată (ca valoare), modalitatea de plată, măsura complementară sau alternativă, modalitatea prin care măsura complementară sau alternativă poate fi înlăturată.

2) va afișa pe parbrizul autovehiculului sancționat MASURA DE INFORMARE prin fixarea acesteia la ștergător în folie de protective;

3) va porni înregistrarea video pe dispozitivul de tip telefon smartphone aflat în dotare și va realiza un clip video care va cuprinde cel puțin următoarele cadre: MASURA DE INFORMARE afișată pe parbriz în care datele acesteia să fie lizibile și în clip, numărul de înmatriculare al autovehiculului, și poziția în care este parcat acesta astfel încât să fie identificate și elemente ale mediului înconjurător;

4) va salva clipul video pe dispozitivul mobil și la finalul programului îl va încărca pe serverul operat de către operatorul serviciului.

Art. 25) La începutul fiecărei zile, un angajat al operatorului serviciului are obligația de a realiza un raport cu privire la parcarile ilegale identificate în teren în ziua anterioară pentru care pot fi percepute taxe. Acesta are obligația să verifice dacă la cel mult 5 minute de la emiterea în teren a unei MASURI DE INFORMARE a fost identificată pentru același număr de înmatriculare și o plată validă. În acest caz acesta are obligația să întocmească un raport care va anula sancțiunea dispusă prin emiterea MASURII DE INFORMARE pentru acel număr de înmatriculare.

## **CAP 7 - SANCTIUNI SI MĂSURI SPECIALE**

### **Tipuri de parcare ilegală**

Art. 26) Se consideră parcare legală a unui autovehicul dacă acesta îndeplinește cumulativ următoarele condiții: a parcat într-o zonă delimitată prin marcaje pe carosabil și indicatoare de informare, a parcat în interiorul marcajelor pentru un autovehicul, are asigurat dreptul de parcare în zonă prin plată conform unei modalități descrise la CAP. 3 și CAP. 5. Orice alt tip de parcare identificat în lista descrisă în "Sanctiuni aplicabile tipurilor de parcare ilegală" se consideră parcare ilegală.

### **Abaterile și sancțiunile aplicabile tipurilor de parcare ilegală**

Art. 27) Constituie abatere, și se sancționează corespunzător, parcare a unui autovehicul pentru care nu a fost platită taxa de parcare sau care nu deține un tip de abonament sau permis valabil. Sancțiunea pentru acest caz, constatată și aplicată de către salariatul operatorului serviciului, va fi înscrisă în MĂSURA DE INFORMARE, valoarea acesteia va fi 50 lei. În caz de neplată se vor aplica prevederile art. 32 - 38.

Art. 28) Constituie abatere și se sancționează corespunzător parcare a unui autovehicul fără a respecta marcajele trasate astfel încât să ocupe mai multe locuri de parcare. Sancțiunea pentru acest caz, constatată și aplicată de către salariatul operatorului serviciului va fi înscrisă în MĂSURA DE INFORMARE, valoarea acesteia va fi 50 lei. În caz de neplată se vor aplica prevederile art. 32 - 38.

Art. 29) Constituie abatere, și se sancționează corespunzător, parcare a unui autovehicul pe locul destinat unei persoane cu nevoi speciale de către o persoană care poate fi identificată ca neavând nevoi speciale. Sancțiunea pentru acest caz, constatată și aplicată de către salariatul operatorului serviciului, va fi înscrisă în MASURA DE INFORMARE, valoarea acesteia va fi 100 lei. În caz de neplată se vor aplica prevederile art. 32 - 38.

Art. 30) Constituie abatere și se sancționează corespunzător parcare a unui autovehicul parțial pe un loc de parcare și care îngreunează traficul în zonă. Sancțiunea pentru acest caz, constatată și aplicată de către salariatul operatorului serviciului, va fi înscrisă în MĂSURA DE INFORMARE, valoarea acesteia va fi 100 lei. În acest caz se poate aplica suplimentar și masura complementară de blocare a roților descrisă la art. 32.

Art. 31) Constituie abatere și se sancționează corespunzător parcare a unui autovehicul care blochează accesul la un loc de parcare cu taxă. Sancțiunea pentru acest caz, constatată și aplicată de către salariatul operatorului serviciului, va fi înscrisă în MĂSURA DE INFORMARE, valoarea acesteia va fi 100 lei. În acest caz se poate aplica suplimentar și măsura complementară de blocare a roților descrisă la art. 32.

### **Măsuri complementare aplicate în cazul parcării ilegale**

Art.32) Masura complementară este reprezentată de blocarea roților autovehiculului. Blocarea roților se face de către salariatul operatorului serviciului. Condiția deblocării roților este reprezentată exclusiv de plata sumei înscrise în MĂSURA DE INFORMARE.

#### **Plata sancțiunilor:**

Art. 33) Orice sancțiune poate fi platită în 48 de ore la valoarea acesteia, înscrisă pe documentul tipărit. După expirarea termenului de 48 de ore, dacă suma înscrisă pe document nu este achitată, documentul MASURA DE INFORMARE va fi anulat de către emitent și transformat în TAXA DE PENALIZARE pentru numărul de înmatriculare al autovehiculului sancționat.

Art. 34) O evidență a MASURILOR DE INFORMARE emise, plătite sau anulate va fi întodeauna disponibilă la sediul operatorului. Lista va conține: data și ora emiterii, numărul de înmatriculare al autovehiculului, suma, motivul emiterii, stadiul acesteia (emisă, platită, transformată). Pentru cele care vor avea la stadiu mențiunea transformată se va menționa și numărul TAXEI DE PENALIZARE în care a fost transformată.

Art. 35) TAXA DE PENALIZARE se emite de catre operatorul serviciului pe numele proprietarului identificat ca atare pe baza datelor comunicate de catre serviciul ITL din cadrul Primăriei Corabia, la 48 de ore de la emiterea unei MASURI DE INFORMARE și are o durată de valabilitate pentru plată de 30 de zile. Procedura presupune anularea MASURII DE INFORMARE si emiterea unui document având denumirea de TAXA DE PENALIZARE. Noul document va pastra datele MASURII DE INFORMARE și pentru încălcarea art. 27 - 32 din “Sanțiuni aplicabile tipurilor de parcare ilegala” valoarea TAXEI DE PENALIZARE va fi de 300 lei.

Art. 36) O evidență a TAXELOR DE PENALIZARE emise, platite sau anulate va fi întodeauna disponibilă la sediul operatorului. Lista va contine: data și ora emiterii, numărul de înmatriculare al autovehiculului, suma, motivul emiterii, stadiul acesteia (emisă, platită, transformată). Pentru cele care vor avea la stadiu mențiunea transformată se va menționa și numărul ACTULUI DE CONSTATARE ȘI SANCTIONARE AL ABATERII în care a fost transformată.

Art. 37) ACTUL DE CONSTATARE ȘI SANCTIONARE AL ABATERII este un document emis de catre operatorul serviciului pe numele proprietarului identificat ca atare pe baza datelor comunicate de catre serviciul ITL din cadrul Primăriei Corabia, pe bază de protocol, în cel mult 30 de zile de la anularea documentului TAXA DE PENALIZARE și urmează să fie investit la instanță pentru recuperarea sumelor înscrise în acesta.

Art. 38) TAXELE DE PENALIZARE aplicate în conformitate cu prevederile art. 27 - 32 se prescriu în termen de 3 (trei) ani de la data aplicării acestora cu respectarea prevederilor fiscale aplicabile societăților comerciale înființate în baza Legii 31 / 1990 indiferent dacă ACTUL DE CONSTATARE AL ABATERII a fost investit sau nu printr-o instanță judecătorească.

Art. 39) (1) ACTUL DE CONSTATARE AL ABATERII se completează în 2 exemplare din care un exemplar se comunică proprietarului autovehiculului de către reprezentantul operatorului serviciului prin poștă cu confirmare de primire. Exemplarul 2 se arhivează de catre emitent pentru procedura ulterioară.

(2) Termenul de depunere a contestației este de 15 zile calendaristice de la data primirii somației împreună cu actul de constatare al abaterii. Contestația se depune la sediul operatorului serviciului.

(3) Contestațiile vor fi analizate și soluționate de o comisie numită prin decizie internă, care va funcționa pe baza unui regulament aprobat de Consiliul de Administrație în maximum 15 zile calendaristice de la depunere și rezultatul va fi comunicat contestatarului în cel mult a cincisprezecea zi de la depunere.

(4) ACTUL DE CONSTATARE AL ABATERII, în cazul în care nu a fost contestat de catre persoana vizată și soluționat favorabil acesteia, rămâne definitiv prin necontestare și va fi pus în executare de catre operatorul serviciului conform prevederilor legale .

### **Modalitatea de plată a sancțiunilor:**

Art. 40) (1) MASURA DE INFORMARE și TAXA DE PENALIZARE pot fi platite prin următoarele metode:

- a) prin numerar la caseria operatorului , în timpul programului de lucru al acesteia pentru care operatorul va elibera document cu mențiunea obligației plătite;
- b) prin intermediul aplicației instalate pe dispozitivul mobil indicând numărul și tipul documentului de plată.

(2) ACTUL DE CONSTATARE AL ABATERII poate fi platit doar cu numerar la casieria operatorului serviciului, în timpul programului de lucru al acesteia pentru care operatorul serviciului va elibera document cu mențiunea obligației plătite.

## **CAPITOLUL 8: INDICATORI DE PERFORMANȚĂ**

**Art. 42.** Indicatorii de performanță sunt cei prevăzuți în contractul de delegare de gestiune prin concesiune și stabilesc condițiile ce trebuie respectate de catre operator în asigurarea serviciului public de administrare, întreținere și exploatare a parcarilor cu plată de pe domeniul public și privat al orașului Corabia.

**Art. 43.** Indicatorii de performanță asigură condițiile pe care trebuie sa le îndeplinească serviciul public de administrare a parcarilor cu plată de pe domeniul public și privat al orașului Corabia, avându-se în vedere:

- a) Continuitatea din punct de vedere cantitativ și calitativ;
- b) Adaptarea permanentă la cerințele utilizatorilor;
- c) Excluderea oricarei discriminari privind accesul la serviciul prestat de operator;
- d) Respectarea reglementarilor specifice din domeniul protecției mediului si al sanatații si securității muncii;
- e) Implementarea unor sisteme de management al calitatii, al mediului și al sanatații și securitatii muncii;
- f) Prestarea serviciului pentru toti utilizatorii din aria de responsabilitate.

**Art. 44.** Indicatorii de performanță pentru serviciul de administrare, întreținere a parcarilor cu plată de pe domeniul public al orașului Corabia, se referă la următoarele activități:

- a) Încasarea de la utilizatori a contravalorii serviciilor efectuate;
- b) Îndeplinirea prevederilor din contractul de delegare de gestiune cu privire la calitatea serviciilor efectuate;
- c) Menținerea unor relații echitabile între operator și utilizator prin rezolvarea rapidă și obiectivă a problemelor, cu respectarea drepturilor și obligațiilor care revin fiecărei părți;

d) Numarul prevederilor contractului de delegare de gestiune prin concesiune a serviciului public de administrare a parcarilor cu plată de pe domeniul public al Oraşului Corabia, propuse pentru modificare de către operator, raportat la numarul de prevederi contractual acceptate pentru modificare de catre autoritatea administraţiei publice locale;

e) Despagubirile plătite de către operator pentru nerespectarea condiţiilor de calitate şi de mediu privind prestarea serviciului de administrare a parcarilor cu plată de pe domeniul public şi privat al Oraşului Corabia;

f) Numarul de controale efectuate de catre autoritatea administraţiei publice locale operatorului raportat la numărul de abateri stabilite şi sancţionate;

g) Numarul abaterilor privind nerespectarea de către operator a prevederilor caietului de sarcini a contractului de concesiune;

Art. 45. (1) În vederea urmăririi respectarii indicatorilor de performanţă, operatorul trebuie sa asigure:

a) Gestiunea serviciului de administrare a parcarilor cu plată de pe domeniul public si privat al Oraşului Corabia conform prevederilor contractuale;

b) Evidenţa clară şi corectă a utilizatorilor;

c) Înregistrarea activităţilor privind masurarea prestaţiilor, facturarea şi încasarea contravalorii serviciilor efectuate;

d) Înregistrarea reclamaţiilor şi sesizărilor utilizatorilor şi modul de soluţionare a acestora;

(2) În conformitate cu competenţele şi atribuţiile legale ce le revin autoritatea publică locală are acces neîngrădit la informaţii necesare stabilirii:

a) modului de respectare şi îndeplinire a obligaţiilor contractuale asumate;

b) calitatăţii şi eficienţei serviciilor prestate la nivelul indicatorilor de performanţă stabiliţi în contract;

c) modului de administrare, exploatare, conservare şi menţinere în funcţiune, dezvoltare şi/sau modernizare a sistemelor publice din infrastructura edilitar-urbana incredinţată prin contract;

d) structura tarifelor pentru serviciile prestate de operator.

## **CAP 9 - DISPOZIȚII FINALE**

Art.46) Operatorul serviciului nu raspunde de securitatea şi integritatea autovehiculelor ori a bunurilor aflate în acestea în intervalul în care se află în perimetrul sistemului de taxare.

Art.47) Prevederile prezentului regulament se aplică inclusiv autovehiculelor destinate aprovizionării, transportului de mărfuri, livrarilor poştale care nu depăşesc masa maximă autorizată de 3,5 tone.

Art.48) Prevederile prezentului Regulament nu se aplică vehiculelor Serviciului de Ambulanţa, Pompieri, Poliţie, Jandarmerie, Ministerului Justitiei, M.Ap.N., inscriptionate corespunzator sau aflate în misiune, dupa caz.



Art.49) Pentru același număr de înmatriculare al autovehiculului, un salariat al operatorului serviciului nu poate emite mai multe sancțiuni pentru aceeași faptă prevăzută de regulament în mai puțin de 24 de ore de la primul document emis.

Art.50) Persoana care a efectuat plata prin autotaxare prin SMS are obligația de a păstra salvat timp de 6 luni SMS-ul de confirmare al plății.

Art.51) În perioadele în care pentru anumite tronsoane de drum public circulația este oprită, pentru acele zone nu se aplică prevederile prezentului regulament.

Art.52) În cazul în care administrarea parcarilor se face prin gestiune directă, toate sumele încasate conform prezentului regulament, se constituie în venituri și vor intra în bugetul local.

Art.53) În cazul în care administrarea parcarilor se face prin gestiune delegată, prin contractul de gestiune se va stabili plata unei redevențe de către operatorul căruia i s-a delegat gestiunea serviciului public de administrare a parcarilor cu plată, această redevență constituindu-se în venit ce va intra în bugetul local.

Art.54) În cazul în care este necesar, prin apariția unor noi condiții de orice natură, prezentul regulament va fi modificat și actualizat prin Hotărâre a Consiliului Local Corabia.

**Întocmit**

**Administrator Public**

**Ing.Daniel Albu**

## Anexa1

### **Amplasarea parcarilor cu plată în oraşul Corabia**

- 1.Str.Tudor Vladimirescu    25 locuri
- 2.Str.1Mai între str.Tudor Vladimirescu şi str.Cezar Boliac    112 locuri
- 3.Str.1Mai Între st.Cezar Boliac şi str. Mihail Kogălniceanu    56 locuri
- 4.Str.Mihail Kogălniceanu    25 locuri