

Politica de parcare a Municipiului Târgu Jiu

Cuprins

1. Preambul.....	3
2. Consideratii generale.....	3
2.1. Introducere	3
2.2. Scop și obiective.....	4
2.3. Cadrul legislativ	6
2.3.1. Regulamente naționale	6
2.3.2. Regulamente locale	7
2.3.3. Alte acte normative relevante	7
2.4. Impactul Politicii de parcare la nivelul orasului.....	8
2.4.1. Context	8
2.4.2. Impactul asupra traficului rutier	9
2.4.3. Gradul de motorizare la nivelul localitatii și zonei adiacente.....	9
2.4.4. Categori și teme abordate	9
2.5. Situatia parcarilor în Municipiul Târgu Jiu	11
2.5.1. Reteaua stradala a Municipiului Târgu Jiu	11
2.5.2. Tipologii de parcare ^[8]	15
2.5.3. Tendinte și evolutii care influenteaza politicile de parcare.....	16
2.5.4. Analiza situatiei locurilor de parcare.....	19
2.6. Deficiente și efecte specifice ale sistemului de parcare actual.....	21
3. Politica de parcare	22
3.1. Obiective	22
3.2. Metodologie și elaborare	23
3.3. Standarde de parcare	25
3.4. Masuri propuse	27
3.5. Politica tarifara și sistemele de plata.....	32
3.6. Dezvoltarea sistemului de parcare	36
4. Implementarea politicilor de parcare	39
4.1. Măsuri de implementare a politicii de parcare și atingere a obiectivelor	39
4.2. Tehnologia sistemului de gestionare a parcărilor	40
4.3. Impunerea regulamentelor	40
5. Concluzii și recomandari.....	43
Bibliografie	45
Anexa – Regulament de organizare si functionare a parcarilor publice de resedinta aflate pe raza Municipiului Targu Jiu	46

Politica de parcare

a Municipiului Târgu Jiu

1. PREAMBUL

O deplasare realizată cu autoturismul presupune invariabil utilizarea unui spațiu de parcare la cele două capete ale călătoriei - origine și destinație. Furnizarea acestor locuri de parcare are un impact asupra cererii și comportamentului de călătorie. Existența sau lipsa locurilor de parcare la destinație are implicații semnificative asupra cererii de transport public. Impactul gestionării sistemului de parcare asupra distribuției modale și a cererii de călătorie în general are, prin urmare, implicații pentru transport și durabilitate.

Prezentul document stabilește politicile și regulile generale ce trebuie respectate de către toți utilizatorii parcarilor publice pe teritoriul Municipiului Târgu Jiu, în scopul utilizării cât mai eficiente a locurilor de parcare existente și a fluidizării traficului.

Parcarea publică pe teritoriul Municipiului Târgu Jiu este o proprietate publică pe domeniul Primăriei Municipiului Târgu Jiu, iar accesul conducătorilor auto în spațiile de parcare se face doar în condițiile respectării prezentului document și a legislației rutiere în vigoare.

Prin accesul pe / intru-un spațiu de parcare public de pe teritoriul administrativ al Municipiului Târgu Jiu, conducătorul autovehiculului acceptă și se obligă să respecte condițiile Regulamentului de Parcare, adoptat prin Hotărâre a Consiliului Local.

2. CONSIDERATII GENERALE

2.1. INTRODUCERE

Municipiul Târgu Jiu este reședința și cel mai mare oraș al județului Gorj. Municipiul este situat la o altitudine de 195-212 m, la intersecția paralelei 45.002' latitudine nordică cu meridianul 23.017' longitudine estică, în plină zonă temperată. Așezat la 18 km spre sud de lanțul Munților Carpați, în cuprinsul Podișului Getic, în Depresiunea Târgu Jiu – Câmpul Mare sau Depresiunea Olteană (una dintre cele mai întinse depresiuni subcarpatice intracolinare) la nord de confluența Amaradiei Pietroase cu Jiul, municipiul are o desfășurare de la nord la sud pe o lungime de aproximativ 13 km de-a lungul râului Jiu, de o parte și de alta, iar de la vest la est o întindere de circa 10 km. Municipiul Târgu Jiu, incluzând și localitățile componente Iezureni, Preajba Mare, Drăgoeni, Romanеști, Slobozia, Bârsești, Polata și Ursați, se întinde pe o suprafață estimată la 10.258,63 ha și are o populație stabilă de 98.362 locuitori.

Primăria Municipiului Târgu Jiu administrează orașul și este condusă de Primar și de 2 viceprimari.

După anul 1990, numărul vehiculelor a crescut foarte mult, iar aglomerația rutieră și parcare au devenit probleme foarte mari pentru fiecare posesor de vehicul, în special în centrul orașului, dar și pe străzile adiacente centrului, acestea ajungând să fie aproape blocate ca urmare a parcării mașinilor pe lateralele acestora, în lipsa spațiului necesar pentru organizarea de locuri de parcare dedicate. De asemenea, exista străzi și intersecții care pe perioada zilei sunt foarte aglomerate și practic blocate datorita persoanelor active, implicate major în activitatea economica și care se deplasează în mod curent cu autoturismul personal, fiind obligate să îl parcheze în proximitatea serviciului pe perioada zilei în perioada în care se află în activitatea profesională.

În general, circulația este foarte dificilă în zonele centrale la orele de vârf, dar începe să devină dificilă și în afara orelor de vârf. De asemenea, datorita traficului nivelul poluării este mare și în multe zone ale orașului, deși numărul vehiculelor relativ noi și care respectă norme de poluare moderne este relativ mare, nivelul de noxe depășesc limitele permise.

Practic în acest moment în Municipiul Târgu Jiu sistemul rutier și cel de parcare este relativ neadaptat la numărul de vehicule care circula în fiecare zi. Din statisticile actuale rezultă că numărul de autovehicule înmatriculate depășește valoarea de 45.926 autovehicule în Municipiu (respectiv 117.030 la nivelul întregului județ Gorj), la care se mai adaugă și cele în tranzit, iar sistemul rutier al orașului fiind dimensionat pentru aprox. 30.000 de vehicule.

Chiar dacă în viitor se vor implementa măsuri de creștere a capacității rutiere și de parcare stradale, acest lucru nu mai este posibil în centrul orașului și este necesar să se identifice modalități care să descurajeze folosirea vehiculelor în aceste zone, prin asigurarea de soluții alternative de transport.

De asemenea, este necesară introducerea unor reglementari unitare privind parcare autovehiculelor și găsirea unor modalități eficiente de stimulare a respectării acestor reglementari.

Astfel, analizând natura problemelor cu care se confruntă, Primăria Municipiului Târgu Jiu a hotărât să abordeze soluționarea acestora pe baza unei politici adecvate privind dezvoltarea și operarea sistemului de parcare la nivelul Municipiului.

2.2. SCOP ȘI OBIECTIVE

Principalul scop al Politici de Parcare este realizarea unui cadru legal atât pentru dezvoltarea investițiilor în domeniul parcarilor publice, pentru a asigura necesarul de locuri de parcare, cât și pentru realizarea de investiții și programe complementare pentru descurajarea deplasărilor cu autovehiculul propriu în zonele în care parcarile sunt aglomerate (în special în zona centrală a Municipiului Târgu Jiu) și utilizarea pe scara cât mai largă a transportului public.

De asemenea, Politica de Parcare mai are următoarele scopuri:

- să realizeze și să aplice un regulament de parcare corect, onest dar și eficient care să asigure atât utilizarea eficientă a parcarilor publice dar și în egală măsură descurajarea parcării zilnice a autoturismelor utilizate zilnic și care pot fi înlocuite cu transportul public;
- să implementeze soluții de informare a cetățenilor utilizatori a sistemului rutier (automobiliști, bicicliști etc.) astfel încât aceștia să poată opta pentru cele mai eficiente și rapide rute de trafic și de parcare, în cunoștință de cauză privind disponibilitatea și aglomerarea locală;
- să asigure aplicarea efectivă a reglementărilor privind parcare, dar și impunerea efectivă a regulilor;
- să conducă la reducerea cererii de parcare prin îmbunătățirea transportului public și a transportului nemotorizat;
- să stimuleze reducerea traficului în zona centrală;
- să faciliteze circulația pietonilor pe trotuare;
- să faciliteze circulația bicicliștilor, inclusiv a celor care renunță la utilizarea autoturismului în favoarea bicicletei (sau a altor vehicule personale nemotorizate sau cu motoare ecologice);
- să mărească numărul locurilor de parcare și accesibilitatea la spațiile de parcare în general și pentru persoanele cu handicap în particular;
- să reducă perioada de parcare a vehiculelor în centrul orașului și pe străzi;
- să asigure administrarea parcajelor și să îmbunătățească serviciile de parcare;
- să îmbunătățească fluxul circulației, prin reducerea zonelor de aglomerație;
- să conducă la străzi mai sigure pentru pietoni, bicicliști, motocicliști și șoferi;
- să faciliteze îmbunătățirea accesului pentru vehiculele de urgență și transport public;
- să asigure includerea în totalitate a prevederilor ei în procesul de luare a deciziilor și în concordanță cu alte strategii conexe.

Politica de parcare este unul dintre elementele esențiale ale administrării unui oraș. Astfel, obiectivul politicii este integrarea sistemului de parcare al orașului într-un cadru mai larg care influențează folosirea terenului, transportul și traficul.

Principalul obiectiv al politicii este creșterea folosirii transportului public, în paralel cu dezvoltarea facilităților de parcare, pentru a avea rezultatele dorite.

Oferta și tarifele pentru parcare influențează modul în care oamenii călătoresc către locurile de muncă, divertisment sau magazine, și modul în care folosesc autovehiculele private și modul în care decid cu privire la utilizarea acestora sau a transportului public sau chiar

utilizarea de mijloace de transport alternative nemotorizate (biciclete, trotinete etc.) pe distante scurte și atunci când condițiile meteo sunt favorabile.

Politica de parcare va avea efect, direct sau indirect, asupra calității vieții pentru rezidenți și asupra calității mediului prin reducerea poluării generate de fluxul mare de autoturisme care se acumulează în zonele de interes ale orașului (aglomerările urbane). De asemenea, politica va avea efect asupra blocajelor în circulație, prin eliminarea lor, asupra puterii de atracție a zonelor urbane și a performanțelor financiare - prea multe locuri de parcare pot conduce la degradarea spațiilor urbane în timp ce prea puține locuri de parcare pot afecta viabilitatea activităților comerciale.

Politica propusă are la bază o abordare de analiză tip „zonă cu zonă” a ariei analizate a orașului, având în vedere situația actuală și anume blocajele de circulație care sunt foarte des întâlnite în centrul orașului.

2.3. CADRUL LEGISLATIV

2.3.1. REGULAMENTE NAȚIONALE

- LEGE nr. 188 din 8 decembrie 1999 republicată, actualizată privind Statutul funcționarilor publici;
- LEGE nr. 215 din 23 aprilie 2001 administrației publice locale, actualizată;
- LEGE nr. 554 din 2 decembrie 2004;
- LEGE nr. 273 din 29 iunie 2006 privind finanțele publice locale;
- Ordonanța de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, actualizată și republicată în 2017;
- Ordonanța 14/2017 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;
- Ordonanța urgentă 90/2017 privind unele măsuri fiscal-bugetare, modificarea și completarea unor acte normative și prorogarea unor termene;
- Ordonanța 14/2017 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;
- Regulamente privind implementarea Ordonanței de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobată prin HG. 1391/2006 ("Regulament pentru implementarea legii circulației");
- Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor ("OG nr. 43/1997");

- Hotărârea de Guvern nr. 147/1992 privind blocarea, ridicarea, depozitarea și eliberarea autovehiculelor sau remorcilor staționate neregulamentar pe drumurile publice;
- Legea nr. 155/2010 - Legea poliției locale;
- Ordonanța Guvernului nr. 71/2002 actualizată privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;
- Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;
- Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice;

2.3.2. REGULAMENTE LOCALE

- HCL nr./.....2011 privitoare la aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a parcarilor publice de reședință aflate pe raza Municipiului Târgu Jiu, aprobat prin H.C.L. nr. 288 / 2009, actualizat prin H.C.L. nr. 372 / 2009 și H.C.L. nr. 363 / 2010.
- HCL nr. 288/31.08.2009 privind modificarea Regulamentului de organizare și funcționare a parcarilor publice de reședință aflate pe raza Municipiului Tg-Jiu;
- HCL nr. 372/26.10.2009 privind actualizarea Regulamentului de organizare și funcționare a parcarilor publice de reședință aflate pe raza Municipiului Tg-Jiu;
- HCL nr. 363/29.11.2010 privind actualizarea Regulamentului de organizare și funcționare a parcarilor publice de reședință aflate pe raza Municipiului Tg-Jiu;
- HCL nr. 3 din 26 ianuarie 2010 privind modificarea Regulamentului de Organizare și Funcționare al aparatului propriu de specialitate al Primarului Municipiului Târgu Jiu, aprobat prin HCL nr. 124 / 24 aprilie 2007
- HCL nr. 219 din 14 iunie 2011 privind modificarea și aprobarea organigramei și statului de funcții pentru personalul de specialitate al Primarului Municipiului Târgu Jiu
- HCL nr.103 din 30 martie 2015 privind aprobarea aparatului de specialitate al Primarului Municipiului Târgu Jiu și a organigramei aferente.

2.3.3. ALTE ACTE NORMATIVE RELEVANTE

- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală actualizată;

- Art. 24 din HG nr. 955/2004 pentru aprobarea reglementarilor - cadru de aplicare a O.G. nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;
- Legea nr. 227/2015 actualizată privind Codul Fiscal;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;

2.4. IMPACTUL POLITICII DE PARCARE LA NIVELUL ORASULUI

2.4.1. CONTEXT

Contextul european^[8] actual are ca punct de plecare ideea că parcare este în primul rând o problemă de utilizare a terenului. Trebuie abordate atât conflictele, cât și sinergiile dintre politica de parcare având ca scop gestionarea traficului și politica de parcare ce sprijină diverse funcțiuni cheie.

Obiectivele celor mai multe structuri de Politică Națională de Transport sunt de multe ori similare în alte țări din Europa. Următoarele probleme sunt în prezent cel mai frecvent menționate în politicile naționale de transport din UE:

- Necesitatea de a reduce utilizarea autoturismului minimizând astfel congestionata traficului;
- Încurajarea deplasărilor durabile precum mersul cu bicicleta și mersul pe jos;
- Îmbunătățirea transportului public și reducerea dependenței de autoturism, mai ales în orașele de mari dimensiuni, istorice, oferind o atenție specială sistemului de parcare a autoturismelor la intrarea în oraș (tip „park & ride”);
- Protejarea mediului;
- Asigurarea accesibilității serviciilor de transport pentru toate regiunile și straturile sociale.

Odată ce locurile de parcare pe stradă au fost epuizate în multe orașe europene, autoritățile locale s-au aflat în postura de a nu dispune de fonduri publice pentru a îndești cererea tot mai mare de locuri de parcare.

Regulamentele de construire au fost de asemenea modificate, solicitând noilor dezvoltări de toate tipurile - comerciale, rezidențiale, educaționale, etc. - să găzduiască călătoria personală cu autoturismul individual ca paradigmă a mobilității. Aceste două decizii - pierderea controlului asupra parcarilor din afara străzii și dezvoltarea unor suprafețe necontrolate de noi locuri de parcare - a creat un sistem de ofertă de parcare care mai târziu s-a dovedit un proces aproape ireversibil.

Cererea pentru un număr cât mai mare de locuri de parcare a fost mult timp privită drept un indicator al unei economii înfloritoare, cu excepția momentelor în care condițiile de trafic au

început să afecteze productivitatea, calitatea aerului și au dus la alte condiții nefavorabile indezirabile. Aceste externalizări negative au demonstrat necesitatea de a reevalua prioritățile de investiții de transport și mecanismele tarifare care pot influența comportamentul de călătorie.

2.4.2. IMPACTUL ASUPRA TRAFICULUI RUTIER

În ansamblul său, sistemul de parcuri ale unui oraș are impact direct parcurilor asupra traficului rutier, a fluentei acestuia și a capacității de circulație pe arterele principale și secundare.

Primăria Târgu Jiu este responsabilă de gestionarea locurilor de parcare disponibile pe străzi și în afara acestora. Ca în majoritatea orașelor din România, în prezent, costurile cu parcare sunt extrem de scăzute în zonele centrale, taxarea fiind relativ simbolică și în nici un caz descurajantă.

În ceea ce privește parcurile rezidențiale, multe dintre locurile de parcare sunt închiriate locatarilor din zonă, pe termen anual.

Aceste aspecte vor fi îmbunătățite odată cu punerea în aplicare a PMUD și a noii Politici de parcare, precum și regulamentelor de parcare aferente.

2.4.3. GRADUL DE MOTORIZARE LA NIVELUL LOCALITĂȚII ȘI ZONEI ADIACENTE

Conform statisticilor, gradul de motorizare local la începutul anului 2018 este următorul:

- Total autovehicule jud. Gorj – 117.030 vehicule;
- Total autovehicule Municipiul Târgu Jiu – 45.926 vehicule.

2.4.4. CATEGORII ȘI TEME ABORDATE

În vederea soluționării problemelor privind parcare identificate la nivelul municipiului, se impune modificarea principiilor de bază ale sistemului de administrare a parcurilor. Aceasta determină o politică revizuită privind parcare, axată pe abordarea următoarelor teme majore:

1) Străzi care favorizează pietonii

Proiectarea străzilor se va face punându-se accentul pe interacțiunea dintre oameni. Proiectarea stradală va încuraja acest lucru prin crearea de spații unde copiii se pot juca, oamenii se pot plimba și pot dialoga, pot contempla clădirile și piețele, se pot odihni, unde se pot organiza evenimente și alte activități în condiții de siguranță. Pentru aceasta, este

necesar ca traficul rutier sa fie menținut în limite de siguranța iar parcarile sa nu afecteze zonele pietonale (trotuarele și esplanadele).

În cazul redesenării intersecțiilor rutiere, acestea vor fi concepute luând în considerare, în primul rând, nevoile pietonilor: vor fi proiectate în așa fel încât să fi adaptate zonei respective și formelor urbane.

Mobilierul stradal va fi localizat în așa fel încât să ofere beneficii maxime, fără a obstrucționa deplasările pietonale, dar cu potențial limitativ în ceea ce privește vehiculele și totodată pentru creșterea siguranței pietonilor și a bicicliștilor.

Pentru a împiedica intrarea mașinilor în spațiul pietonal, se vor amplasa borne fixe și bolarzi - aceștia se vor retracta în sol pentru a permite accesul limitat al unor vehicule sau pentru intervențiile de urgență sau aprovizionare. Vehiculelor li se va interzice accesul în zonele pietonale, cu excepția celor de aprovizionare, în timpul anumitor ore din zi.

2) Standarde de parcare

Având în vedere experiența orașelor europene, politicile și standardele de parcare din Municipiul Târgu Jiu au fost propuse și vor fi stabilite pe baza celor mai bune practici. Prin standardele de parcare ce se vor aplica, urmărim următoarele obiective: rulaj optim de vizitatori, parări rezidențiale prioritare, atenuarea congestiilor în trafic și promovarea mijloacelor alternative de transport. Premisa de la care se pornește este că disponibilitatea redusă a locurilor de parcare în zona este unul din instrumentele ce vor ajuta la schimbarea comportamentului de călătorie către moduri mai durabile, precum mersul pe bicicletă și mersul pe jos. Standardele minime presupun furnizarea de mai mult spațiu destinat pentru parări iar cele maxime un spațiu mult mai mic.

3) Utilizarea veniturilor din parcare

Toate veniturile din parări vor fi folosite exclusiv în interesul comunității, pentru dezvoltarea sistemului de parcare și a celui rutier al orașului, în conformitate cu Politica de parări adoptată.

4) Reglementarea parărilor

Nivelul optim de încărcare a parărilor este de cca. 20% (respectiv la fiecare 10 locuri de parcare să existe 1-2 locuri libere), ceea ce reduce timpul de căutare a unui loc de parcare. Tarifele de parcare stabilite pe stradă pe locurile cu durată limitată vor avea în vedere menținerea la un nivel care să genereze acest raport și care să reflecte valoarea reală a pieței. Gestionarea parărilor fără un preț corect nu va ajuta orașul, deoarece furnizarea de locuri de parcare gratuite sau sub-cotate se transforma indirect într-un stimulent pentru

utilizarea autoturismului personal, iar numărul celor care vor circula cu mașina proprie va continua să crească.

Parcarea stradală va fi organizată pe zone, în funcție de gradul de aglomerare și interes socio-economic local (zona turistică, zona de afaceri sau industrială etc.), corelată cu reglementările din întregul oraș.

5) Aplicarea regulamentelor

Politicile de parcare nu funcționează fără aplicarea regulamentelor și sancționarea celor care parchează nepermis sau a celor care nu achită taxa de parcare. Aplicarea regulamentelor și sancționarea contraveniențelor trebuie să fie eficiente, corecte și echitabile. Scopul lor este de a încuraja conformarea la reglementările în vigoare, pentru a menține eficiența utilizării spațiului public. Coerența și corectitudinea sancționărilor ajută la menținerea unui nivel ridicat de conformitate, dar și la asigurarea unui climat de echitate socială la nivelul întregului oraș.

2.5. SITUAȚIA PARCARILOR ÎN MUNICIPIUL TÂRGU JIU

2.5.1. REȚEAUA STRADALĂ A MUNICIPIULUI TÂRGU JIU

Pe planul infrastructurii de transport, Târgu Jiu este un nod feroviar, conectat la **rețeaua feroviară** prin: Magistrala 221 (Filiași – Rovinari – Târgu Jiu) și Magistrala 202 (Filiași – Târgu Cărbunești – Târgu Jiu – Bumbești-Livezeni – Simeria).

În ceea ce privește **rețeaua rutieră de transport**, Municipiul Târgu Jiu se află la o importantă intersecție de drumuri naționale, și este străbătut de la sud la nord de DN66 (Filiași – Târgu Jiu – Petroșani – Hațeg – Simeria) încadrat în rețeaua drumurilor europene (E79) și de la vest la est de DN67 (Drobeta Turnu-Severin – Târgu Jiu – Horezu – Râmnicu Vâlcea). Pe partea de vest a orașului se desprinde DN67D (Târgu Jiu – Baia de Aramă – Băile Herculane – DN6). De asemenea, Târgu Jiu este străbătut de următoarele drumuri județene: DJ 663A, DJ 664, DJ 665, DJ 672B, DJ 674A și de drumul comunal DC 01.

Rețeaua rutieră urbană este formată din rețeaua principală de transport (străzi de categoria a III-a, cu tronsoane de categoria a II-a), rețeaua secundară de transport (străzi de categoria a IV-a și a V-a) și dotări (parcaje, stații de transport în comun etc.). Rețeaua de drumuri a municipiului este formată din 292 de străzi, cu o lungime totală de 182 km.

Transportul auto particular atinge valori ridicate, locuitorii din Târgu Jiu deținând un număr de 36.846 vehicule înmatriculate, ceea ce conduce la un grad de motorizare de 378 vehicule / 1000 locuitori, valoare ce este peste media națională iar în multe intersecții se constată depășirea capacității rutiere maxime, ceea ce duce la blocaje rutiere pe străzile adiacente.

Din acest motiv, traficul a devenit una dintre problemele cele mai importante cu care se confruntă orașul, infrastructura existentă nefiind capabilă să suporte volumele ridicate de trafic. În momentul de față, raportul volum/capacitate în principalele intersecții ale municipiului este aproape de valoarea 1, iar în orele de vârf depășește această valoare. Întrucât în zona centrală a orașului nu este posibilă realizarea unei creșteri a capacității arterelor de circulație și a intersecțiilor, prin extinderea acestora, singura soluție o constituie adaptarea unei soluții de management inteligent al traficului, care să asigure o mai mare fluentă a circulației și distribuirea optimă a coloanelor de vehicule pe coridoarele de transport.

Reglementarea circulației în Municipiul Târgu Jiu se realizează în principal prin indicatoare rutiere ce stabilesc prioritatea de trecere prin intersecție, dar și prin sensuri giratorii sau intersecții semaforizate. În Municipiul Târgu Jiu exista un număr de 13 sensuri giratorii și 8 intersecții semaforizate (din care 4 sunt și sensuri giratorii). În prezent intersecțiile semaforizate sunt dotate cu automate de intersecție cu timpi predefiniți, iar lungimea ciclului de semaforizare sau lungimea fazelor nu pot fi modificate în timp real. În municipiu nu exista un sistem de management al traficului rutier și nici un Centru de management al traficului. De asemenea, nu există sistem de informare dinamică la nivelul arterelor de circulație sau asupra sistemului de transport public.

Transportul public local este asigurat de TRANSLOC S.A. Târgu Jiu. Operatorul de transport public exploatează o rețea de transport cu autobuze și o rețea de transport cu troleibuze, deserving un total de 8 trasee, respectiv: 9 Mai – Artego, 9 Mai – Bârsești, 9 Mai – Drăgoieni, 9 Mai – Vărsături – Preajba, 9 Mai – Iezureni – Cârțișoara, 9 Mai – Ursați – Polata, Preajba – Românești și ANL – 9 Mai - Dedeman.

Traseele celor două tipuri de mijloace de transport se suprapun pe zona centrală, zonă intens circulată, atât de locuitori ai orașului, cât și de locuitori ai comunelor limitrofe, dar mai ales de către turiștii orașului, în această zonă aflându-se și ansamblul Brâncuși.

Pe cele 8 trasee menționate, există un număr total de 101 de stații, în 11 dintre acestea existând 16 automate de vânzare a biletelor.

Pentru transportul public local nu sunt implementate sisteme inteligente de transport, cum ar fi: sistem de eTicketing, sistem de informare a călătorilor în stație sau în mijlocul de transport, sistem de acordare a priorității în intersecții pentru vehiculele de transport public sau un sistem integrat de management al transportului public.

În ceea ce privește repartitia deplasărilor pe moduri de transport, se estimează că 52% din deplasări se realizează cu mijloace de **transport nemotorizate**, motivele principale ale acestei valori ridicate fiind: suprafața relativ redusă a orașului, confortul redus oferit de transportul în comun și frecvența redusă a mijloacelor de transport în comun, precum și tariful ridicat al transportului public.

Traficul rutier privat: din analiza infrastructurii rutiere urbane și a echipamentelor de dirijare a traficului, a studiului efectuat în teren, precum și din analiza studiului de trafic realizat pentru Planul de mobilitate urbană durabilă în Municipiul Târgu Jiu, au rezultat următoarele:

- Municipiul este traversat de două axe principale pentru traficul rutier, pe direcțiile Nord-Sud și Est-Vest, evidențiate pe harta de mai jos.



- Gradul de motorizare este peste valoarea mediei naționale;
- Raportul volum/capacitate de trafic în intersecțiile din zona centrală și de pe cele două axe menționate are valori mari în orele de vârf, ceea ce conduce la apariția de coloane de vehicule și, implicit, la creșterea timpului de călătorie, a consumului de combustibil și a emisiilor de noxe;
- În Municipiul Târgu Jiu există un număr de 8 intersecții semaforizate, conform tabelului de mai jos:

Nr. Crt.	Denumire intersecție	Amplasament
1	Str. Calea Severinului – Str. Luncilor – Str. Calea Tismanei	Axa E-V
2	Str. Unirii – Bd. Constantin Brâncuși	Axa N-S, Axa E-V

3	Str. Unirii – Str. Victoriei	Axa N-S, Axa E-V
4	Str. Unirii – Str. Geneva – Str. Republicii	Axa E-V
5	Bd. Ecaterina Teodorescu – Str. Barajului – Str. Ciocârlău	Axa N-S
6	Bd. Ecaterina Teodorescu – Str. Traian	Axa N-S
7	Str. Victoriei – Str. 1 Decembrie 1918	Axa N-S
8	Str. Victoriei – Str. 9 Mai	Axa N-S

- În localitate nu există un sistem de management al traficului, iar intersecțiile semaforizate sunt dotate cu automate de trafic cu timpi prestabiliți. În plus, semaforizarea în intersecțiile menționate nu este sincronizată, acest lucru nefiind realizabil datorită distanței mari dintre intersecțiile respective. De asemenea, în sensurile giratorii semaforizate (poz. 2, 3, 4 și 8 din tabel) s-a urmărit facilitarea trecerii pietonilor, dar planul de semaforizare permite accesul în același timp pentru vehiculele de pe arterele ce intră în intersecție, urmând ca pentru traversarea intersecției să se aplice reglementarea de sens giratoriu. Această soluție conduce atât la eventuale situații periculoase pentru vehicule, cât și la crearea de blocaje, datorită accesului tuturor vehiculelor în centrul intersecției în aceeași fază de semaforizare. Pe harta de mai jos sunt reprezentate intersecțiile semaforizate, pentru evidențierea existenței în zona centrală giratoriilor semaforizate ca treceri de pietoni și cu un plan de semaforizare neadecvat, precum și a distanței mari existente între celelalte intersecții semaforizate, situație care conduce la imposibilitatea realizării unei sincronizări de tip „undă verde”.



- Pe direcția N-S, între str. Unirii și str. 1 Decembrie 1918, ca alternative ale axei principale (str. Victoriei), pot fi utilizate următoarele artere: str. 14 Octombrie (sens unic între str. Corneliu Coposu și str. 1 Decembrie 1918), str. 22 Decembrie 1989 (sens unic între str. Republicii și str. 1 Decembrie 1918) și str. Republicii, cu prelungire pe str. Nicolae Titulescu. În schimb, pe direcția S-N, există o singură alternativă pentru axa principală, și anume str. Nicolae Titulescu, cu continuare pe str. Republicii.
- Un alt aspect remarcat ca urmare a studiului în teren a fost situația traficului pe str. Victoriei, principala arteră de circulație pentru axa N-S, și anume faptul că aceasta este utilizată doar la jumătate din capacitate, din cauza vehiculelor parcate neregulamentar pe prima bandă, pe ambele direcții de mers.
- Infrastructura rutieră existentă este utilizată la capacitate maximă, nefiind posibilă introducerea de benzi suplimentare pe arterele de circulație, care să conducă la mărirea capacității acestora.

2.5.2. TIPOLOGII DE PARCARE ^[8]

Există patru tipuri principale de parcare. Acestea sunt:

- 1) **Publică, pe stradă.** Acest tip de parcare presupune un spațiu special amenajat pe un drum public - deși acest lucru poate deveni oarecum neclar în cazul în care drumul, sau marginea lui, este numai semi-public.

Parcarea pe stradă se află aproape întotdeauna în proprietate publică și este furnizată de autoritățile locale. Autoritățile locale decid care sunt restricțiile ce trebuie aplicate în locații specifice, în cadrul liniilor directoare dictate de legislația specifică (acestea țin cont de presiunile naționale și locale pentru siguranță rutieră, flux de trafic, furnizare de transport public, funcționarea economiei locale, nevoile rezidenților și accesul serviciilor de urgență).

Orice modificare a politicii de parcare publică trebuie comunicată în mod eficient utilizatorilor locali ai drumurilor. Măsura în care spațiul de la bordură este utilizat în mod reglementat pentru parcare este determinată și de cererea zonei și de disponibilitatea unor alternative de parcare în afara străzii.

- 2) **Publică, în afara străzii:** o parcare care nu este amenajată pe un drum public, în care orice persoană își poate parca autoturismul, sub rezerva respectării tuturor regulamentelor (de exemplu, timp maxim de staționare (în ore), sau plata unei taxe). Acest tip de parcare poate fi deținută și / sau exploatată de către sectorul public și / sau privat și poate fi de tip supraetajat situată la suprafață sau în subteran;
- 3) **Privată, non-rezidențială în afara străzii:** acest tip de parcare este asociat cu o anumită clădire sau cu un tip de funcțiune a unui teren. Exemplele includ parcarile centrelor comerciale sau cele ale unei clădiri de birouri. Doar acele persoane ce au o legătură specifică cu acea clădire sau cu acel tip de funcțiune ar trebui, în teorie, să poată utiliza acea parcare și proprietarul terenului are control asupra acestei utilizări, într-un cadru de constrângeri legale relevante;
- 4) **Parcare rezidențială privată:** acest tip de parcare se referă în general la parcare din afara străzii asociată unor case sau apartamente. În teorie, doar locuitorii acestor case sau apartamente ar trebui să poată utiliza această parcare.

2.5.3. TENDINTE ȘI EVOLUTII CARE INFLUENȚEAZA POLITICILE DE PARCARE

Analiza evoluției pe termen mediu (15 ani) a traficului rutier mediu la nivelul Municipiului Târgu Jiu a reliefat următoarele tendințe care au avut influența asupra politicilor de parcare pe plan local:

- ✓ **Creșterea numărului de autoturisme și simultan a cererii de locuri de parcare**

Îmbunătățirea situației economice, creșterea gradului de mobilitate zilnică a cetățenilor a făcut ca numărul de mașini să crească în fiecare an, atât în traficul permanent cât și în parcare, tot mai multe persoane optând să se deplaseze cu mașina personală, în dauna transportului în comun.

Fată de anul 2004, când erau înmatriculate în Municipiul Târgu Jiu 28.400 de autovehicule, an de an numărul acestora a crescut. Până în anul 2008, a avut loc o creștere cu aproape 10% în fiecare an, apoi creșterea s-a limitat la cca. 8% anual iar din 2012 și până în prezent a fost înregistrată o creștere de aproape 5% în fiecare an, ajungând ca la sfârșitul anului 2017 să fie înmatriculate 45.000 de autovehicule în Municipiul Târgu Jiu și 117.000 la nivelul județului Gorj. Eliminarea taxei de înmatriculare, la începutul anului 2017, a avut ca efect o creștere a numărului de mașini înmatriculate și în Municipiul Târgu Jiu – aceasta creștere are o influență medie asupra volumului efectiv de trafic, din totalul evoluției cca. 70% fiind mașini nou-aduse în regiune, însă 30% erau și anterior însă nu apăreau în statistica, fiind înregistrate în alte regiuni (de exemplu Bulgaria). În prezent media este de cca. 500 de mașini la 1000 de locuitori și, pe fondul tendinței crescătoare, se estimează o creștere mai lentă în anii următori, dar continuă spre media europeană de 600 – 650 de mașini la 1000 de locuitori.

✓ **Administrarea parcărilor publice**

Deoarece, până în 2008, nu exista o limitare a duratei de parcare în zona centrală iar cei care lucrau la instituțiile publice aveau parcare gratuită sau puteau beneficia facil de abonamente de parcare, majoritatea locurilor de parcare de pe stradă erau ocupate de angajați. Această situație a făcut ca cei care ajungeau ocazional în zona centrală să aibă tot mai puține locuri de parcare. Un alt efect generat a fost numărul ridicat de parcări ilegale - șoferii își asumau riscul unei amenzi dacă nu aveau unde parca legal în apropierea zonei de interes.

După 2009, o dată cu punerea în practică a sistemului de taxare în parcări s-a ajuns, treptat, la un echilibru relativ între cererea de locuri de parcare și ofertă. Au fost eliminate gratuitățile pentru unii angajați. Parcărilor pe stradă din zonele foarte aglomerate au fost limitate ca durată la două ore, favorizându-i pe vizitatori. Tarifele au fost diferențiate și aduse la zi. Au început să fie construite parcări în afara carosabilului și s-a început verificarea legalității parcării și s-a început luarea de măsuri pentru asigurarea disciplinei în trafic și la parcare în zona centrală.

✓ **Creșterea traficului și a perioadelor de congestiare**

Studiile de trafic efectuate arată ca în România și în special în aglomerațiile urbane se înregistrează cele mai mici viteze medii de trafic (și implicit efectul de „aglomerație”), chiar

daca la nivel național se înregistrează cele mai puține mașini în circulație dintre țările europene raportat la numărul de locuitori. Acest lucru se datorează în principal lipsei autostrăzilor și a șoselelor ocolitoare a localităților, mașinile fiind nevoite să traverseze localitățile, generându-se astfel un trafic de tranzit care se suprapune peste traficul local, generându-se în acest fel ambuteiaje.

✓ **Creșterea volumului de mărfuri și de pasageri transportate rutier**

Reducerea viabilității infrastructurii feroviare și scăderea calității serviciilor de transport pe calea ferată a făcut ca ponderea transportului feroviar să scadă iar cea mai mare parte a mărfurilor au ajuns să fie transportate rutier. Similar, traficul de navetiști a fost preluat pe tot pe cale rutieră, prin servicii asigurate de către terți operatori de transport (aprox. 80% din volumul de persoane) cât și prin utilizarea vehiculelor personale.

În condițiile integrării europene a țării noastre și a creșterii schimbului de mărfuri cu țările UE, transportul de mărfuri care tranzitează Municipiul Târgu Jiu a cunoscut o creștere însemnată, contribuind la îngreunarea traficului.

✓ **Dezvoltarea localităților din zona metropolitană**

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

De asemenea, după anul 2004 sectorul imobiliar a cunoscut o dezvoltare generală și continua, intravilanul s-a extins iar în zonele centrale numărul construcțiilor rezidențiale și de birouri a crescut cu peste 30%¹. Cea mai mare parte a celor care și-au construit case la limita intravilanului, în afara rutelor de transport în comun, vin în oraș cu mașinile personale, zilnic, generând un trafic aparent de tranzit la orele de vârf și totodată ocupând un număr relevant de locuri de parcare, pe toata perioada zilei.

✓ **Schimbarea structurii unor zone și a amplasării zonelor comerciale.**

Vechile zone industriale au fost dezafectate în cea mai mare parte și s-au dezvoltat zone de locuit și industriale noi. Prin dezvoltarea noilor zone comerciale în afara zonei centrale,

¹ Conform Institutului Național de Statistică, raportare pentru anul 2015 (www.ins.ro)

fluxurile de trafic s-au schimbat, migrând în orarul de lucru către hipermarket-uri iar în afara acestora (și în weekend) către Mall. În unele situații, infrastructura rutieră nu era dimensionată corespunzător, ceea ce a generat supra-aglomerări de circulație.

Reglementarea urbanistica prevede ca zonele comerciale majore (hipermarket-uri și Mall-uri) să aibă un număr corespunzător de locuri de parcare disponibile pe terenul propriu, ceea ce rezolva, în cea mai mare parte, problema parcării clienților proprii.

Pe de altă parte, aceste parcuri au politici proprii de parcare, care se dovedesc, în cea mai mare parte eficiente, în sensul că aplicând un regulament de ordine interioară și o politică tarifară corespunzătoare reușesc să descurajeze parcare în afara perioadelor efectiv petrecute în spațiul comercial.

2.5.4. ANALIZA SITUAȚIEI LOCURILOR DE PARCARE

Situația parcarilor reprezintă o problemă deosebită în Municipiul Târgu Jiu, datorită numărului mic de locuri de parcare de reședință sau cu plată, în raport cu numărul mare de vehicule. Această situație conduce la existența unui număr mare de mașini parcate neregulamentar, în toate perioadele zilei, de aici rezultând reducerea capacității de circulație a arterelor care au blocate prima bandă de aceste autovehicule.

Referitor la **situația parcarilor**, conform valorilor înregistrate în Planul de mobilitate urbană durabilă al Municipiului Târgu Jiu, în oraș există 8.849 locuri de parcare de reședință și 461 locuri de parcare cu plată amenajate (din care 251 locuri publice și 114 locuri private). De asemenea, există o suprafață totală de 14.650 mp, distribuția în 8 parcuri amenajate pentru utilizare în regim de park&ride.

Conform estimărilor realizate în studiul amintit, peste 2.200 de autovehicule necesită un loc de parcare în centrul orașului, în prezent fiind parcate neregulamentar. Acest aspect contribuie și el la congestionarea traficului, din cauza mașinilor parcate pe prima bandă de circulație, care reduc astfel capacitatea de trafic a arterelor respective. De asemenea, parcare mașinilor pe trotuar conduce la disconfortul pietonilor și poate crea chiar situații periculoase datorită necesității ocolirii vehiculelor respective. Această situație a fost amintită și mai sus, referitor la Str. Victoriei, o arteră deosebit de circulată a orașului, a cărei capacitate este redusă la jumătate pe o mare lungime a străzii, prin parcare neregulamentară a vehiculelor pe prima bandă a ambelor sensuri de circulație.

Locurile de parcare în zona centrală a Municipiului Târgu Jiu se încadrează în următoarele categorii:

A. Parcuri cu plată

Din categoria parcarilor cu plată fac parte și parcarile de scurtă durată, parcarile pe bază de abonament, parcarile cu locuri rezervate, parcarile individuale și parcarile pe trotuar pentru care se stabilesc unele particularități.

În parcarile cu plată, funcționarii publici din cadrul Poliției Locale a Municipiului Târgu Jiu care au atribuții de control, în calitate de agenți constatatori împuterniciți ai Primarului în conformitate cu prevederile O.G. nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, vor efectua control și vor aplica sancțiuni contravenționale în cazul nerespectării de către utilizatorii parcarilor a prevederilor Regulamentului de Parcare.

Parcarile cu plata se pot închiria conform tarifelor stabilite de Consiliul local al Municipiului Târgu Jiu, până la o perioadă de un an pe baza de contract închiriere loc de parcare sau ca suport pentru diverse activități publice sau private, pe termen scurt de la o ora până la cel mult 30 zile, cu plata orară aferentă timpului în care s-a utilizat locul de parcare.

Parcarile cu plata sunt împărțite în următoarele categorii:

- ✓ **De scurtă durată (cu taxare orară):** sunt situate pe stradă sau în parcuri relativ mici în jurul instituțiilor ce oferă servicii publice sau în fața piețelor. Durata de parcare pe aceste locuri este tarifată orară. Locurile de parcare cu durată limitată sunt administrate de Serviciul parcuri. Pe aceste locuri se poate parca exclusiv contra cost. Tariful aprobat este de 2,0 lei/oră în parcarile publice, iar cel practicat de parcarile private este de și 1.0 leu/oră și respectiv 2.0 lei/oră. Abonamentele generale nu sunt valabile pe aceste locuri, ci doar cele pentru rezidenți. Ele sunt destinate în principal celor care au interes temporar în zona centrală (de exemplu rezolvarea unor probleme la instituții, depunerea/ridicarea de documente etc. – și care în general nu ocupă parcare la intervale mai lungi de 1-2 ore per vehicul), vizitatorilor și cumpărătorilor.

Parcarea în parcarile publice se plătește de luni până vineri, de la ora 8 la 18, iar în parcarile private conform politicii fiecărui operator în parte. La final de săptămână parcarea publică este gratuită. Plata parcurii se poate face numai prin agenții de parcare locali.

De lungă durată pe stradă: situate pe străzi secundare sau la limita zonei centrale, care nu sunt în imediata vecinătate a unor zone aglomerate sau a unor parcuri amenajate în afara carosabilului. Pot fi folosite contra cost sau cu abonament. Sunt destinate în principal navetiștilor și rezidenților sau celor care trebuie să staționeze o durată mai mare de timp. Tariful orar pentru parcare ocazională este similar cu cel al parcarilor de termen scurt.

Parcarea în parcarile publice se plătește de luni până vineri, de la ora 8 la 18, iar în parcarile private conform politicii fiecărui operator în parte. La final de săptămână

parcarea publică este gratuită. Plata parării se poate face numai prin agenții de parcare locali.

B. Parcări reședință de domiciliu

Parcările reședință de domiciliu sunt parcări amenajate, aflate la mai puțin de 30 m de frontul imobilelor cu destinație de locuință, utilizate de locatari, amenajate în conformitate cu H.G.nr.955/2004 pentru aprobarea reglementărilor-cadru de aplicare a O.G.nr.71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat.

Acestea pot fi încadrate în următoarele sub-categorii:

- ✓ **Locuri de parcare publice, în afara străzii:** acestea sunt locuri de parcare ce nu sunt amenajate pe un drum public, în care orice persoană își poate parca mașina, sub rezerva respectării regulamentelor (de exemplu, plata unei taxe sau un timp de parcare). Acest tip de parcare este deținută de autoritatea publică și exploatată de serviciul parării.
Taxa în parcările din afara străzii este mai mică în același interval orar ca pe stradă, pentru a încuraja parcare în afara carosabilului.
- ✓ **Locuri de parcare rezidențiale, în afara străzii:** acest tip de parcare este asociat unor case și apartamente (rezidențial) sau unei anumite clădiri de birouri sau comerciale (non-rezidențială). Teoretic, doar locuitorii zonei, autorizați prin acordarea dreptului de utilizare temporară a fiecărui loc de parcare în parte, pot parca pe locurile respective. În oraș sunt înregistrate 8849 de locuri de parcare rezidențiale.

2.6. DEFICIENȚE ȘI EFECTE SPECIFICE ALE SISTEMULUI DE PARCARE ACTUAL

Lipsa unui proces eficient de gestionare a parcarilor poate rezulta în situații diverse la nivelul orașului precum:

- Parcarea în locuri necorespunzătoare - de ex. pe trotuare sau spații verzi;
- Obstrucționarea accesului pentru diverse vehicule pentru situații de urgență (salvare, pompieri);
- Obstrucționarea deplasării pietonilor și bicicliștilor;
- Obstrucționarea vizibilității celorlalți participanți la trafic;
- Interpunere vizuală și reducere a calităților estetice ale ariilor urbane.

În cazul în care cererea de spații pentru parcare nu este gestionată, atunci situațiile precizate anterior se vor produce în mod inevitabil, fiind numai o problemă de timp și de cuantizarea anvergurii impactului ei în acel moment.

Aceste tendințe sugerează faptul că, numărul posesorilor de autoturisme va crește continuu, cel puțin până la atingerea unor valori statistice comparabile cu cele din alte țări din UE (respectiv o creștere cu cel puțin 25% peste valorile actuale). Acest lucru va duce și la creșterea presiunii pe spațiile de parcare din locațiile existente și din noile dezvoltări, ce nu vor rezista impactului rezultat din generarea deplasărilor cu autoturismul care și-a atins și uneori și-a depășit capacitatea.

Astfel, în lipsa adoptării unor măsuri eficiente în viitorul apropiat, problemele parcarilor abuzive, ale accesului obstrucționat pentru vehiculele de urgență și ale accesului obstrucționat pentru persoanele ce se deplasează nemotorizat se vor agrava în mod constant pe parcursul următorilor ani.

3. POLITICA DE PARCARE

3.1. OBIECTIVE

O politică coerentă privind parcarile publice este una dintre cele mai eficiente pârghii ale autorității locale pentru a planifica, administra și exploata un sistem durabil de transport urban.

Obiectivele specifice care se au în vedere prin politica de parcare sunt:

- ✓ Reducerea blocajelor în trafic și scăderea poluării aerului, în special în zona centrală a orașului, unde poluarea generată de transportul rutier este relevantă;
- ✓ Administrarea corectă a parcarilor reduce circulația vehiculelor;
- ✓ Creșterea numărului de călători pe mijloacele de transport în comun;
- ✓ Revigorarea centrului orașului prin siguranță crescută în spațiul public;
- ✓ Reducerea traficului în zona centrală și asigurarea unei discipline în trafic și la parcare;
- ✓ Susținerea creșterii economice;
- ✓ Restricționarea posibilităților de parcare de lungă durată în zonele aglomerate și reducerea locurilor de parcare pentru navetiști, amenajarea unor locații de parcare pentru cumpărători, vizitatori și turiști va asigura vitalitatea economică a centrului orașului;
- ✓ Promovarea parcării vehiculelor personale în zone cât mai depărtate de centrul orașului și utilizarea pe scară cât mai largă a transportului în comun;
- ✓ Creșterea încasărilor din parcare și utilizarea fondurilor astfel obținute pentru amenajarea de parcare noi și pentru dotarea și dezvoltarea sistemului existent;
- ✓ Creșterea fluidității traficului rutier și informarea participanților la trafic cu privire la starea de încărcare a parcarilor, precum și direcționarea acestora către locurile disponibile cu ajutorul unor soluții de informare în timp real;

- ✓ Implementarea de soluții de informare, plata și rezervare a parcarii, prin intermediul tehnologiilor moderne (Internet, telefon mobil etc.).

Politica de administrare a parcarilor va urmări crearea unui echilibru între cererea de locuri de parcare și disponibil (ofertă). Se va urmări prevenirea unei situații de creștere excesivă a solicitării de locuri de parcare - excesul cererii pentru locuri de parcare generează o congestie a traficului în zona centrală, printr-un trafic suplimentar cauzat de căutarea unui loc de parcare.

3.2. METODOLOGIE ȘI ELABORARE

Dezvoltarea unei Politici de parcare sprijină o abordare structurată a modalității în care parcare poate contribui la realizarea acestor obiective mai ample.

Politicile naționale de transport au obiective similare în majoritatea țărilor din spațiul european și vizează:

- Dezvoltarea economiei locale și naționale și transformarea centrelor orașelor în spații atractive pentru activitățile economice;
- Reducerea utilizării autoturismului pentru a reduce congestia traficului;
- Încurajarea utilizării modurilor alternative de deplasare;
- Îmbunătățirea transportului public, inclusiv integrarea sa cu alte moduri de transport, în special în orașele mai mari;
- Reducerea impactului asupra mediului pe care îl are utilizarea autoturismului;
- Accesibilitate deplină pentru toate grupurile societății.

Raportul COST 342 – *“Dezvoltarea unei politici tipice de parcare”* stabilește o cronologie utilă a modului în care s-a dezvoltat politica tipică de parcare, referindu-se în special la parcare pe stradă. Este util de constatat faptul că, în general, politicile de parcare au început să se dezvolte în mod formal doar atunci când cererea de parcare a început să depășească oferta, pentru că acela a fost momentul în care problemele au început să apară. Tipologiile prezentate în raportul COST pornesc încă dinaintea de această etapă:

- **Etapa 1** - Nu sunt probleme, spațiul de parcare disponibil este folosit treptat. Nu este necesară nici o acțiune formală, spațiul de parcare disponibil este utilizat până la nivelul la care numărul autoturismelor parcate are un impact negativ asupra calității zonei și a nivelului de atractivitate;
- **Etapa 2** - Pe măsură ce cererea începe să depășească oferta pe anumite străzi, sunt introduse unele reglementări specifice locației. Parcare poate fi interzisă în anumite locații și reglementată și marcată mult mai clar în altele, ducând astfel la o utilizare mai eficientă a spațiului disponibil;

- **Etapa 3** - Pe măsură ce cererea crește în continuare, o anumită formă de limitare a timpilor de ședere este introdusă în centrele orașelor, pentru a crește rulajul spațiilor, astfel încât acestea să aibă un grad mai ridicat de ocupare de către cumpărători și vizitatori, și mai puțin de navetiști. Parcare cu disc poate fi metoda inițială utilizată pentru a stimula rulajul autoturismelor, dar taxarea poate fi apoi introdusă pentru a gestiona în continuare stocul de parcare. Parcare subterană și/sau de orice alt fel din afara străzii poate fi de asemenea construită în această etapă pentru a completa și înlocui locurile de parcare de pe stradă. Astfel, spațiul disponibil este folosit mai eficient prin creșterea rulajului automobilelor. Această măsură îi încurajează pe cei ce necesită parcare pe termen lung (mai ales navetiștii) să caute alte spații de multe ori mai departe de centru și pe vizitatori și cumpărători să parcheze într-un mod mai eficient din punct de vedere al timpului;
- **Etapa 4** - Navetiștii sunt împinși către zonele adiacente centrului. Se dezvoltă o concurență cu rezidenții pentru locurile de parcare. Sunt introduse zonele rezidențiale pentru a face față acestei situații. Controlul parcarilor devine mai strict rezultând într-un exces de parări în zonele învecinate care au fost de cele mai multe ori zone rezidențiale. Schemele de parcare pentru rezidenți care implică satisfacerea unui set de criterii și plata unei taxe din partea rezidenților va fi soluția aplicată pentru a atenua sau elimina această situație. Aceste scheme permit rezidenților să aibă prioritate la utilizarea acestor spații în fața non-rezidenților;
- **Etapa 5** - Se diferențiază tarifele de parcare din ce în ce mai mult, tarife ce vizează diferite grupuri țintă, încurajând un grup față de altul în utilizarea spațiilor de parcare. Tarifele de parcare (diferențiate) devin astfel elementul cheie în controlul utilizării locurilor de parcare;
- **Etapa 6** - Având în vedere creșterea continuă a numărului de utilizatori auto și reducerea simultană a furnizării de locuri de parcare în centrele orașelor și în alte puncte de atracție importante, devine evidentă nevoia unui concept de furnizarea unor locuri de parcare la distanțe mai mari. Conceptul de park&ride a fost introdus ca un mijloc de stimulare a automobilistilor (inițial navetiști, ulterior și vizitatori) să parcheze la marginea orașului;
- **Etapa 7** - Mai recent conceptul de "management al mobilității" a fost introdus în unele țări. Acest concept implică, în raport cu sistemul de parcare, combinația transportului public și privat cu scopul de a oferi un lanț de mobilitate acceptabil pentru călători. Acest lucru vizează menținerea și sporirea accesibilității orașelor pentru vizitatori și nu neapărat numai pentru traficul auto. În cadrul acestui concept, parcare este un element important. Dacă utilizatorii auto vor realiza o parte a călătoriei lor cu transportul public, trebuie să își parcheze autoturismul cu ușurință undeva în etapa de început a acestui traseu, călătorind mai departe cu transportul public, încercând să obțină așa-numita "călătorie fără întrerupere".

3.3. STANDARDE DE PARCARE

Având în vedere experiența orașelor europene, politicile și standardele de parcare aplicate în Municipiul Târgu Jiu vor fi stabilite pe baza celor mai bune practici. Prin standardele de parcare ce se vor aplica, se vor urmări următoarele aspecte de ordin tehnic și de eficiență: rulaj optim de vizitatori, parcuri rezidențiale prioritare în orele de odihnă, atenuarea congestiilor în trafic și promovarea mijloacelor de transport în comun și ne-motorizate.

Premisa de la care se pornește este că disponibilitatea redusă a locurilor de parcare în zona centrală este unul din instrumentele ce vor ajuta la schimbarea comportamentului de călătorie către moduri mai durabile, precum mersul pe bicicletă și mersul pe jos.

Se va urmări ca noile standarde de parcare să fie minime la originea deplasărilor – parcare rezidențială și maxime la destinații – parcare micilor magazine și a zonelor de agrement. Standardele minime presupun furnizarea de mai mult spațiu destinat pentru parcuri iar cele maxime un spațiu mult mai mic.

Numărul parcarilor de pe stradă va scădea într-un ritm echilibrat, ca efect al amenajării pistelor pentru biciclete, parcarilor pentru biciclete, extinderii spațiilor pietonale și relocarea unor spații stradale pentru liniile de autobuz.

Standardele de parcuri în centrul istoric și turistic vor fi mai permissive pentru clădirile non-rezidențiale, prin permiterea împărțirii spațiilor de parcare între angajați și alți utilizatori din zonă. Dacă noile construcții sunt în vecinătatea unei parcuri în afara carosabilului (până la 300 m distanță), numărul de locuri de parcare ce vor trebui amenajate va putea fi redus dacă este cazul.

Pentru construcțiile care se vor edifica aproape de stațiile de transport în comun (până la 300 m), având nevoie de mai puține locuri de parcare, standardele de parcare vor fi mai permissive.

Stațiile de calatori se vor amplasa cu prioritate în apropierea parcarilor cu număr mare de locuri disponibile, astfel încât să faciliteze preluarea utilizatorilor de vehicule personale de către autobuze. Prioritar, stațiile vor fi dotate cu sisteme de informare în timp real privind graficul de circulație al autobuzelor.

În principalele parcuri rutiere se vor instala rasteluri pentru biciclete, precum și stații de preluare / închiriere biciclete publice, astfel încât aceasta să devină o alternativă viabilă la circulația cu autoturismul propriu.

Pentru asigurarea siguranței vehiculelor și a bunurilor, parcurile publice vor fi dotate cu sisteme de supraveghere video (camere video cu circuit închis) și sisteme de alarmare locală (butoane de panică și alarme comandate de la distanță).

Sistemele de informare rutiere, dotate cu panouri cu mesaje variabile, vor fi instalate în principalele noduri rutiere din oraș și vor semnaliza, permanent și actualizat în timp real, direcțiile către parcurile libere, precum și numărul de locuri disponibile din fiecare.

Documentele reglementatoare elaborate de UE subliniază o schimbare de paradigmă în furnizarea numărului de locuri de parcare, utilizând astfel disponibilitatea redusă a acestor locuri de parcare drept unul din instrumentele ce vor ajuta la schimbarea comportamentului de călătorie către moduri mai durabile, precum mersul pe bicicletă și mersul pe jos.

În orașele europene, odată cu dezvoltarea noilor standarde de parcare o schimbare fundamentală inclusă în acest proces de revizuire o reprezintă transferul către standarde minime la originea deplasărilor (parcarea rezidențială) și standarde maxime la destinații (de ex. parcare zonele comerciale sau micilor magazine, zonele de agrement). S-a constatat faptul că limitarea disponibilității locurilor de parcare la origine nu descurajează în mod necesar nivelul de proprietate de autoturisme și poate împinge parcare acestora pe drumurile publice adiacente, obstruționând accesul vehiculelor de transport public, vehiculelor de urgență și deteriorând calitatea vizuală a mediului urban.

Necesitatea de a revizui standardele de parcare în mod regulat reprezintă o bună practică care se asigură că documentul servește în continuare scopului său inițial.

Standardele minime de parcare existente se bazează adesea pe ideea că este de preferat furnizarea a mult mai mult spațiu dedicat parcării. Se presupune că fără locuri de parcare suficiente șoferii vor rula în căutarea unui loc parcare în carierele din apropiere, provocând un nivel ridicat de congestie nedorită.

Majoritatea administrațiilor locale și a dezvoltatorilor doresc să evite astfel de rezultate. Din păcate, datele utilizate pentru a stabili cerințele minime de parcare sunt limitate și adesea irelevante.

În afară de standardele de parcare, oferta de parcare este de asemenea influențată de nevoia de parcare, de contextul local și de dinamica pieței locuințelor. Deoarece nu toți acești factori sunt ușor măsurabili și controlabili, comparațiile dintre orașe sunt supuse unor probleme de comisie a variabilelor și este puțin probabil să poată genera estimări precise ale efectelor pe care standardele de parcare le au asupra mediului urban.

Utilizarea permanentă a cerințelor minime de parcare reprezintă o "abordare convențională" a politicii de parcare care privește parcare drept un serviciu auxiliar al clădirilor. Pentru a controla extinderea nevoilor de parcare către parcare pe stradă (sau către alte parcări publice) din proximitate, clădirile trebuie să furnizeze suficiente locuri de parcare în locație pentru utilizatorii lor. Cererea de parcare este internalizată, sau cel puțin în mod ideal acest lucru este realizat.

Cu toate acestea, deoarece cerințele minime de parcare reflectă cu greu nevoile exacte de parcare, clădirile dispun în final de locuri de parcare prea multe (în cazul în care standardele sunt respectate).

3.4. MASURI PROPUSE

Masuri tehnice

Măsurile care vor fi puse în practică pentru buna administrare a parcărilor și promovarea creșterii numărului de utilizatori ai transportului public în defavoarea vehiculului personal sunt:

- ✓ Creșterea numărului de parcări și a ofertei de locuri de parcare în special în proximitatea stațiilor de transport public;
- ✓ Organizarea și dotarea de parcări noi, atât pe principalele rute de intrare în oraș (cu număr major de locuri disponibile) cât și în zonele principalelor stații de transport în comun;
- ✓ Dotarea parcărilor relevante cu mijloace specifice capabile să asigure securitatea vehiculelor și a bunurilor (camere de luat vederi);
- ✓ Instalarea în fiecare parcare sau în proximitatea acestora de rasteluri pentru biciclete și/sau de stații de preluare biciclete publice;
- ✓ Implementarea unor politici de taxare diferențiată în funcție de zonă și de durata de staționare;
- ✓ Realizarea unei soluții de plată preferențială / bonificată a parcării pentru utilizatorii de parcare care folosesc transportul în comun (de exemplu bilete comune);
- ✓ Instalarea de soluții de monitorizare a disponibilității locurilor de parcare, în timp real;
- ✓ Instalarea de panouri de informare în principalele puncte de acces în oraș, stațiile majore de autobuz (inclusiv capetele de linie) și a rutelor optime către locurile de parcare disponibile;
- ✓ Realizarea de soluții de parcare de scurtă / medie / lungă durată, cu implementarea de sisteme de plată corespunzătoare;
- ✓ Favorizarea parcării pentru rezidenți și cumpărători;
- ✓ Taxarea diferențiată funcție de locație și de timp;
- ✓ Implementarea de soluții de plată a parcării moderne și viabile disponibile în multiple variante, facile atât localnicilor cât și turiștilor și a persoanelor care folosesc ocazional parcare (de exemplu plată prin SMS, utilizând instrumente de tip „portofel electronic” sau direct din card / cont bancar cu validare în timp real);
- ✓ Realizarea și implementarea unei platforme informatice de informare în timp real a participanților la trafic cu privire la situația parcărilor, cu acces Internet și de pe

telefonul mobil și care va asigura facilități ca rezervare, platforma de plăți, monitorizarea video a parcării etc.;

- ✓ Aplicarea mai strictă și mai fermă a regulilor și legislației rutiere în ceea ce privește parcarile, în vederea descurajării parcării pe spații nepermise;
- ✓ Dezvoltarea și dotarea serviciului de control a parcărilor publice și aplicarea strictă a legii și a politicii de taxare, în vederea aducerii la un nivel corect al încasărilor din parcare;
- ✓ Îmbunătățirea regulamentelor de urbanism și impunerea ca orice clădire nou construită sau modernizată să aibă și propriile spații de parcare, fără de care să nu poată fi autorizată, precum și creșterea eficienței serviciilor de inspecție în construcții astfel încât spațiile proiectate ca și parcare să își păstreze destinația pe toată perioada de utilizare a lucrării;

Toate activitățile prin care se instituie taxe de parcare și se aplică amenzi pentru parcare ilegală urmăresc reducerea cererii de locuri de parcare și a numărului de călătorii cu mașina personală în centrul orașului și, implicit, reducerea frecvenței blocajelor în trafic.

Plafonarea locurilor de parcare

Se va avea în vedere menținerea actualului număr de parări. În acest sens se va urmări respectarea unui plafon de maxim 800 de locuri de parcare în centrul orașului, în zona delimitată de străzile pietonale și de o rază de 300 m de la parcarile existente sau care sunt planificate a fi executate. Dacă se va crea un spațiu de parcare în afara străzii în zona cu plafon, unul de pe stradă va trebui desființat pentru a menține un număr egal. Această strategie va permite îmbunătățirea și extinderea zonelor pietonale și crearea de noi piațete publice.

Parcarea în afara străzii ar urma să asigure în anii următori peste 40% din spațiile de parcare din zona centrală. Acest lucru va diminua mult impactul vizual al autoturismelor parcate pe stradă și va reduce congestia rezultată din căutarea unui loc de parcare pe carosabil.

Utilizarea veniturilor din parcare

Toate veniturile din parări vor fi folosite exclusiv pentru amenajarea altor locuri de parcare și pentru extinderea spațiilor pietonale din oraș, precum și pentru implementarea sistemelor moderne de informare, management și asigurarea siguranței cetățenilor și a vehiculelor în parcare.

De preferință, banii încasați vor fi diferențiați față de bugetul general al orașului, veniturile fiind alocate sectorului de transport.

În zona rezidențială a orașului, cartierele de blocuri, unde în multe zone există un deficit de locuri de parcare amenajate, vor fi amenajate, anual, până în 2020, cel puțin 400 de locuri de parcare (în măsura spațiilor disponibile).

În zona centrală vor fi proiectate și construite mai multe parcuri în afara carosabilului și/sau prin realizarea de alveole în trotuar, care vor prelua mașinile ce nu vor mai putea parca pe stradă, datorită extinderii zonei pietonale. Parcurile vor fi amplasate ținând seama de amplasamentele disponibile și de „acoperirea” zonei cu mijloace alternative de transport.

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

Rețeaua de piste de biciclete

O altă componentă importantă și complementară amenajării parcurii vor fi spațiile pietonale și piste de biciclete. Acolo unde este posibil, se va proceda la transformarea unor străzi în zone pietonale și se va realiza la lărgirea și reabilitarea trotuarelor, precum și alocarea de spații (piste) dedicate bicicliștilor.

Extinderea actualei rețele de piste de biciclete în zona centrală a orașului precum și conectarea acestora cu zonele de acces în oraș în care se vor amenaja parcuri publice va fi o prioritate pentru administrație și va beneficia de alocări de fonduri din veniturile realizate din parcuri.

Construirea de parcuri noi și amenajarea celor existente

Toate locurile de parcare vor fi recenzate și întreținute prin marcarea, asfaltare (unde este cazul), iar parcurile publice cu mai multe locuri vor fi dotate cu camere video de supraveghere și senzori de încărcare a locurilor de parcare. Opțional, se vor prevedea senzori de calitate a aerului, capabili să transmită, în timp real, cantitatea de noxe și calitatea aerului în zona.

Pentru limitarea accesului cu vehicule în zona centrală, la intrările în oraș se vor identifica terenuri disponibile și se vor amenaja parcuri cu număr mare de locuri, iar în incinta acestora (la limita stradală) se vor amplasa stații de transport în comun precum și stații/rasteluri de biciclete.

În vederea documentării exacte a necesarului optim de locuri de parcare și amplasarea ideală a acestora, se va proceda la efectuarea de analize complete de trafic (după metodologia standard „Studiu de trafic”, inclusiv cu componenta O-D („origine – destinație”)) astfel încât să existe o imagine cât mai corectă privind evoluția traficului și necesitatea parcurilor la intrările în oraș. Complementar, astfel de studii vor reliefa și

necesarul de transport public și adaptarea acestuia, atât în ceea privește liniile de transport cât și necesarul de capacitate în funcție de orar.

Având în vedere că cererea de locuri de parcare în zona centrală nu va scădea în anii următori și că se impune creșterea spațiilor dedicate pietonilor și bicicliștilor în dauna locurilor de parcare de pe carosabil, este necesar să se construiască noi locuri de parcare în afara carosabilului. Ținând seama de costurile ridicate ale terenurilor în zona centrală, disponibilitatea redusă de suprafețe (ca număr și suprafață) unde s-ar putea amenaja noi locuri de parcare și terenurile disponibile, se constata faptul ca, acolo unde este posibil, e mai economic să se construiască parcuri pe verticală decât pe orizontală (clădiri cu parcuri supra-etajate sau parcaje subterane).

În condițiile în care un metru pătrat de spațiu de parcare costă aproximativ dublu într-o parcare subterană față de una supraterană, acolo unde este posibil se vor construi parcuri supraterane. În condițiile în care aceste parcuri au un front vizibil la stradă, acestea vor fi amenajate în așa fel încât să aibă funcțiuni de birouri sau comerciale cel puțin la parterul fațadei, atât pentru a îmbunătăți aspectul stradal, cât și pentru amortizarea mai rapidă a acesteia.

Deoarece veniturile din operarea unei parcuri din afara străzii nu pot acoperi investiția inițială și cheltuielile de operare ale acesteia, cel puțin la actualele tarife, la calculul recuperării investiției se vor adăuga și veniturile din parcurile de pe strada din zona limitrofă parcurii, pe o rază de până la 300 m. Acestea vor subvenționa parcurile din afara străzii.

Semnalizarea și ghidajul spre zonele de parcare

Semnalizarea clară și ghidajul către fiecare parcare, amplasate pe străzile din vecinătatea parcurii vor ajuta șoferii să localizeze rapid parcare disponibilă, precum și categoria de tarifare a acesteia.

Locurile de parcare nou amenajate vor fi dotate cu soluții de identificare automată a locurilor libere și raportare către o bază de date de timp real, unică, aflată în administrarea Primăriei. De asemenea, la fiecare parcare vor fi instalate panouri de informare privind locurile disponibile și/sau rezervate (daca este cazul).

Pe cât posibil, până în anul 2022, toate locurile de parcare din municipiu vor fi dotate cu sisteme de identificare a pozițiilor libere și transmisie către sistemul central, iar cele cu peste 10 locuri de parcare vor avea și panouri de afișare privind disponibilitatea.

La intrările în oraș precum și în principalele intersecții și punctele de interes turistic vor fi instala panouri de afișare (tip VMS) care vor informa cu privire la numărul de locuri de parcare disponibile în fiecare direcție, precum și timpii de călătorie până la zonele de destinație, dar și numărul de biciclete disponibile spre închiriere în fiecare parcare majoră în parte.

Eficacitatea signalisticii pentru facilitățile din afara străzii poate include^[8] :

- Indicatoare direcționale la intrările din străzi publice;
- Indicatoare la ieșire pentru accesarea rețelei stradale;
- Indicatoare interne pentru conducătorii auto către spații de parcare cu diverse utilizări;
- Indicatoare interne pentru conducătorii auto către spațiile disponibile;

Indicatoare pentru orientare în interiorul parării pentru identificarea cu ușurință a locației unde a fost parcat autoturismul.

Reglementarea parcarilor

În aproape toate țările europene, autoritatea locală decide cu privire la reglementările parcarilor de pe stradă. Există o tendință generală a reglementărilor de parcare pe stradă pentru a deveni mai stricte (mai restrictive), pe măsură ce se apropie de centrele orașelor - deoarece acestea sunt ariile cu cea mai mare cerere. Pe măsură ce cererea crește, unele restricții tipice care ar putea fi impuse includ:

- Parcare interzisă în orice moment la intrarea în intersecții pentru a asigura vizibilitatea vehiculelor, siguranța și accesul pietonilor la traversare;
- Restricții de parcare pe arterele principale la orele de vârf pentru a facilita fluxul de trafic;
- Restricții de parcare pe o parte a unui drum îngust pentru a permite fluxul de trafic în ambele direcții;
- Parcare pe stradă cu timp limitat pentru a facilita rulajul spațiilor de parcare - de obicei pentru a asigura celor ce parchează pe termen scurt (de ex. cumpărătorii) spațiu liber de parcare;
- Restricții de parcare în anumite zone pentru a asigura spațiu liber la marginea bordurii pentru ca vehiculele comerciale să poată încărca și descărca pentru magazinele și birourile situate de-a lungul drumului;
- Parcare cu timp limitat în jurul garilor (de ex. parcare la orele 13:00 - 14:00 în timpul săptămânii) pentru a stopa parcare informală de tip Park&Ride;
- Parcare restricționată cu acces doar pentru rezidenți.

Parcare din afara străzii va asigura, în orașul european mediu și mare, majoritatea spațiului dedicat parării din și dimprejurul centrului orașului. Multe dintre autoritățile locale trebuie să solicite un anumit număr de locuri de parcare în afara străzii, ce trebuie construit pentru utilizatorii noilor dezvoltări.

În cazul în care se decide construirea de parcuri publice în afara străzii în interiorul sau în apropierea centrului orașului, atunci următoarele chestiuni trebuie luate în considerare:

- Situația ei în apropierea destinațiilor populare;
- Autoritatea locală trebuie să influențeze structura tarifară (chiar dacă parcare este operată în mod privat);
- Setarea unor tarife mai mici pe oră pentru șederi scurte și mult mai mari pe oră pentru șederi lungi;
- Setarea unor tarife mai mici decât prețul parcarilor adiacente pe stradă;
- Transformarea parcarii într-un spațiu cât mai plăcută și mai sigur cu putință;
- Traficul spre și dinspre parcare nu cauzează congestie (în special pentru transportul public);
- Deschiderea parcarii parcare pe stradă trebuie redusă/eliminată pentru a compensa (furnizarea de spațiu transportului public/pietonilor).

Autoritățile locale pot controla parcare pe stradă. Ele pot controla, de asemenea, parcarile private non-rezidențiale din afara străzii, reglementând gradul de construire ca parte a procesului de autorizare a construcției. Cu toate acestea, odată ce parcare privată este construită, autoritățile locale nu mai au nici un control asupra acesteia.

3.5. POLITICA TARIFARA ȘI SISTEMELE DE PLATA

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

Menținerea neocupată a unui procent de 15% din locurile de parcare este un nivel optim din punct de vedere al minimizării timpului pe care oamenii îl petrec căutând un loc de parcare. Cele mai multe dintre orașele europene au implementat sisteme de taxare la niveluri care variază în diferite locații și diferite momente ale zilei pentru a menține gradul de ocupare al parcarilor la nivelul de 85%.

Există o tensiune inerentă în politica parcarilor publice între trei obiective cheie pentru autoritățile locale: dezvoltarea economică locală (conservarea vitalității economice), creșterea veniturilor provenite din taxele de parcare și gestionarea cererii de parcare și călătorie. Aceste ultime două obiective implică necesitatea reducerii numărului de locuri de parcare și/sau taxarea utilizării lor. Pe de altă parte, în lipsa unor soluții de transport viabile și eficiente pentru calatori, dezvoltarea economică locală pare să sugereze adesea că trebuie

asigurat atât de mult spațiu dedicat parcării cât este necesar, pentru a avea certitudinea că nici un vehicul ce sprijină activitatea economică nu trebuie descurajat să acceseze zona.

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

Gestionarea parcării fără stabilirea unui preț corect nu va ajuta o municipalitate deoarece furnizarea de locuri de parcare gratuite sau sub-cotate reprezintă un stimulent clar pentru utilizarea autoturismului, iar numărul șoferilor și al autoturismelor vor continua să crească, proporțional cu gradul de atractivitate a zonei și cu numărul de mașini. Pe măsură ce cererea de parcare crește, municipalitatea va trebui să hotărască dacă va crește și oferta locurilor de parcare la un cost ridicat sau va implementa sisteme tarifare pentru parcare bazate pe nivelul pieței.

În cazul concret al Municipiului Târgu Jiu, politica de zonare propusă cuprinde următoarele segmente:

A. Zona turistică – va cuprinde parcarile următoare:

- Bd. Constantin Brâncuși, în dreptul Parcului Central, prin realizarea de parcaje în alveole în trotuar, locale;
- Calea Severinului, în dreptul Parcului Central, prin realizarea de parcaje în alveole în trotuar, locale;
- Aleea Digului, în apropierea Parcului Central;
- Strada Traian, în apropierea Mausoleului Ecaterina Teodorescu;
- Calea București, în dreptul Parcului Coloanei fără Sfârșit;
- Strada Tudor Vladimirescu, în dreptul Parcului Coloanei fără Sfârșit;
- Bd. Ecaterina Teodorescu, în dreptul Casei Memoriale;

B. Parcare centrală (Zona „roșie”) – va cuprinde zona centrală aglomerată a orașului, respectiv: Str. Geneva, str. Popa Șapcă, Calea București (din centru și până la Parcul Coloanei fără Sfârșit), str. Traian, str. Tudor Vladimirescu, Bd. Constantin Brâncuși, Bd. Ecaterina Teodorescu (din centru până la str. Comuna din Paris)

C. Parcare mediană (Zona „galbenă”) – zona centrală secundară, care este în general aglomerată dar în care necesitatea de acces a cetățenilor la intervale orare fixe (ca de exemplu la instituții publice) nu reprezintă un aspect critic: Bd. Ecaterina Teodorescu (de la zona „roșie” și până la Casa Memorială Ecaterina Teodorescu, Bd. Republicii, Str. Ana Ipătescu, str. 9 Mai, str. Victoriei (din centru și până la intersecția

cu Aleea Victoriei), Calea București (de la parcul Coloanei fără Sfârșit până la intersecția cu str. Primăverii)

- D. **Parcarea secundara (zona „albastra”)** – va cuprinde toate străzile și bulevardele mari și care nu sunt incluse în zonele anterioare;
- E. **Parcărilor tip „park & ride” (marcate ca zona „verde”)** – vor fi amenajate la capetele de linie ale transportului în comun, precum și oriunde spațiul permite în proximitatea stațiilor de transport, în special în cazul stațiilor care deservește mai multe linii.
- F. **Parcărilor rezidențiale** – sunt parcarile reglementate separat, dedicate parcarii rezidenților și închiriate pe termen lung (tipic anual);

Politica tarifară va fi actualizată la intervale de câte 3 luni și va fi aprobată prin hotărâri ale Consiliului Local. Această politică va urmări tariful favorabil zonelor turistice și a celor „albastra” și „park & ride”, dar și taxarea în zonele aglomerate astfel încât să se mențină obiectivul de încărcare 80 – 85% al parcarilor.

O primă propunere de politică tarifară, valabilă pentru prima perioadă de tarifară (Aprilie - Iunie 2018) este:

A. Zona turistică:

Interval orar	Tarif	Metoda de plată
primele 2 ore	gratuit	---
> 2 ore	2 lei / ora	Local (numerar), aplicație mobilă, sms
Intervalul 18 - 08	gratuit	---

NOTA: emiterea titlurilor („tichetelor”) de parcare turistică se va face nominal, pe numărul mașinii. Un tichet de parcare turistic va fi valabil în fiecare parcare, o dată pe zi, dar nu mai mult de 1 săptămână la un interval de 3 luni. Utilizarea la intervale mai dese va atrage după sine taxarea asimilată cu „Zona roșie”.

B. Parcarea centrală (zona „roșie”):

Interval orar	Tarif	Metoda de plată
Prima ora	2.5 lei	Local (numerar), aplicație mobilă, sms

A 2-a pana la 6 ore	3 lei / ora	Local (numerar), aplicație mobila, sms
Peste 6 ore	20 lei	Local (numerar), aplicație mobila, sms

C. Parcare mediana (zona „galbena”):

Interval orar	Tarif	Metoda de plata
Primele 2 ore	2 lei	Local (numerar), aplicație mobila, sms
A 3-a pana la 6 ore	3 lei / ora	Local (numerar), aplicație mobila, sms
Peste 6 ore	20 lei	Local (numerar), aplicație mobila, sms

D. Parcare secundara (zona „albastra”):

Interval orar	Tarif	Metoda de plata
Tarif orar	2 lei / ora	Local (numerar), aplicație mobila, sms
Toata ziua	12 lei	Local (numerar), aplicație mobila, sms

E. Parcările tip „park & ride” (marcate ca zona „verde”):

Interval orar	Tarif	Metoda de plata
2 ore	3 lei *	Local (numerar), aplicație mobila, sms
4 ore	4 lei / ora *	Local (numerar), aplicație mobila, sms
Peste 4 ore	5 lei *	Local (numerar), aplicație mobila, sms

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

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

F. Parcările rezidențiale: tarifele de închiriere anuala vor fi stabilite în funcție de zona și specific, conform Hotărârii Consiliului Local.

3.6. DEZVOLTAREA SISTEMULUI DE PARCARE

Modele și strategii de dezvoltare

Atunci când se analizează noile dezvoltări, există mai multe opțiuni principale disponibile:

- 1) **Furnizarea unui sistem de parcare care să răspundă nevoilor viitoare anticipate** (standarde minime) - În această situație, obiectivul politicii de parcare este de a evita transferul autoturismelor către parcare pe stradă, menținând toate autovehiculele parcate pe proprietate sau în zone depărtate de cele aglomerate.
Acesta se întâmplă în principal datorită faptului ca dezvoltatorii din segmentul imobiliar și de afaceri nu pot ști care dintre clienți vor avea două sau trei vehicule, prin urmare se va crea o situație de ofertă excedentară.
- 2) **Limitarea numărului de spații destinate parcarii** pentru a menține densitatea și a descuraja nivelul de proprietate al autoturismelor (standard maxim). Această politică impune un nivel maxim de număr de locuri de parcare ce pot fi furnizate într-o locație. În general, acest lucru a fost dificil de implementat, nefiind clar dacă acest nivel maxim s-a impus unei dezvoltări sau unui întreg oraș.
- 3) **Opțiunea principală finală vizează raționalizarea și/sau taxarea pentru permise de parcare.** Acest lucru poate fi implementat și pentru spații de parcare din afara străzii (parcare subterană), deși mai frecvent acest lucru este folosit ca un instrument de a gestiona cererea de spații de parcare pe stradă. De obicei rezidenților le sunt alocate un număr exact de spații de parcare și se pot impune costuri suplimentare pentru un număr mai mare de spații utilizate. În unele orașe costul permiselor a fost legat de performanțele ecologice ale vehiculelor. Permisele pentru vizitatori sunt de obicei oferite ca parte a acestui proces.

Parcarea locală cu preluarea prin transport public („Park & Ride”)

Orașele moderne adoptă adesea schemele de tip „Park & Ride”, prin amenajarea de parări în apropierea stațiilor de calatori (ale sistemului de transport public) și oferirea de facilități pentru migrarea către transportul public în oras, ca parte a strategiei lor de a rezolva problema congestionării traficului pe principalele rute din zonele centrale. Deși primele implementări de tip *park & ride* deserveșc locuri de muncă majore din afara orașelor, fiind în general dezvoltat de operatori privați sau chiar de către firmele beneficiare ale forței de munca deplasată, conceptul este din ce în ce mai apreciat și are efecte notabile în toate zonele aglomerate, cu condiția ca sistemul de transport în comun să funcționeze complementar și să fie eficient și să ofere un serviciu de bună calitate. Ca exemplu de bune

practici, în Europa, în anul 1990 au fost implementate 76 de sisteme *park & ride* municipale (practic numărul implementărilor a crescut de trei ori), iar rezultatul înregistrat a fost acela ca numărul de locuri de parcare disponibile a crescut cu 337%.

Sistemele tip *park & ride* funcționează prin redirecționarea călătoriilor din centrul orașului către o parcare de unde șoferii și pasagerii își continuă călătoria cu transportul public.

Pentru ca sistemele de *park & ride* să aibă succes, este important să se îndeplinească următoarele caracteristici ale serviciului local:

- Traseul de transport public să fie rapid, frecvent și fiabil. Dacă este mai rapid decât călătoria corespunzătoare acelei rute cu autoturismul (inclusiv transferul și timpii de așteptare), tipologia utilizatorilor nu se va limita doar la cei care nu au locuri de parcare (gratuite) disponibile în centrul orașului;
- Frecvența serviciilor *park & ride* urbane ar trebui să fie la fiecare 10 minute sau, dacă este posibil, la un interval mai scurt. Pentru serviciile ce au ca ultimă oprire locația *park&ride*, este de preferat ca frecvența serviciului să fie suficient de mare, astfel încât un vehicul să aștepte întotdeauna la capăt. În cazul în care acesta nu este capăt de linie, informații în timp real sunt de ajutor pentru a indica frecvența serviciului;
- Serviciul de informare a calatorilor să fie exact și disponibil tuturor (serviciu public), ușor accesibil tuturor categoriilor de calatori, pentru ca aceștia să își poată planifica călătoriile rapid și eficient, fără întârzieri sau modificări ale orarelor sau ale rutelor.
- Costul (perceput) de utilizare a serviciului trebuie să fie mai mic decât costul combustibilului și al parcării pe care îl presupune accesul cu autoturismul în centrul orașului. În funcție de piața țintă pentru sistemul *park&ride*, poate fi de dorit stabilirea unui tarif aferent unui autoturism plin de oameni (adică, o persoană plătește același tarif cu o familie care călătorește împreună), având în vedere că aceasta este comparația prețurilor pe care oamenii o vor face atunci când se decid dacă să utilizeze sau nu sistemul *park&ride*.

De asemenea, pentru ca sistemul să fie atractiv și să înregistreze creștere continuă (pană la preluarea a peste 90% din traficul tradițional), se impune ca acesta să asigure următoarele caracteristici:

- Accesul de la rețeaua de drumuri principale către *park&ride* ar trebui să fie facil și, de preferință, ieșiri separate din *park&ride* pentru vehiculele de transport public (în cazul în care rulează pe drum);
- Capacitatea ar trebui să fie suficientă pentru a satisface cererea, dar nu atât de mare încât distanțele pietonale de la părțile mai îndepărtate ale parcării să fie excesive. Acest lucru poate implica un anumit tip de structură a parcării (pe mai multe nivele) în cazul în care cererea crește dincolo de un anumit punct;

- Securitate pasagerilor și a autoturismelor lor în locație ar trebui să fie ridicată - CCTV și, de preferință, prezenta personalului de administrare și/sau pază, cel puțin în prima perioadă de utilizare (1 an), va crește încrederea utilizatorilor în acest serviciu.

Parcarea pentru evenimente

Parcarea dedicată evenimentelor acoperă un spectru larg de activități și, pentru a simplifica analiza, două mari categorii pot fi identificate. Acestea sunt:

- Parcarea la o locație stabilită într-un mediu construit unde au loc evenimente în mod foarte regulat - precum un stadion sportiv sau o sală de spectacole;
- Parcarea într-o locație a unui eveniment ocazional în mediu urban (sau rural), precum un festival sportiv sau cultural sau un spectacol agricol.

Chiar și în cadrul acestor categorii atât de largi există o varietate de activități necesare a fi în detaliu analizate pentru a gestiona parcarea, oferind sprijin real evenimentului. Gestionarea parării trebuie să protejeze, de asemenea, interesele părților terțe.

Indiferent de tipul evenimentului, dacă autoturismele particulare reprezintă modul dominant de transport, gradul de ocupare mediu al parării poate varia în funcție de diferite tipuri de evenimente. Principalele moduri de transport ce trebuie gestionate includ transportul public, autocare private închiriate, taxiuri, autoturisme, motociclete, biciclete și pietoni. O atenție aparte se va acorda evenimentelor specializate, care necesită aranjamente de parcare atipice (de exemplu parcuri de rulote sau auto-rulote, remorcile hipice, generatoare de energie sau eoliene, prezentarea de exponate agabaritice (de exemplu avioane, la evenimente de profil)).

Traseele trebuie să evite semnificativ încrucișarea fluxurilor cu alte tipuri de trafic și poate fi necesară închiderea unor străzi pentru unele categorii de trafic. Spre exemplu, atunci când un număr mare de spectatori sosește folosind calea ferată, poate fi necesară restricționarea traficului de vehicule pe rutele pietonale favorizate între gară și locația evenimentului.

Principalele rute de acces la locație pot fi afectate de traficul generat de eveniment pentru o distanță de câțiva kilometri și parcarea pe aceste rute ar putea fi suspendată sau cel puțin mai strict controlată, pentru a facilita fluxul crescut de trafic (vehicule și pietoni) la și de la eveniment.

Toate străzile pe o rază de 20 de minute de mers pe jos de la locul evenimentului pot atrage parcare oportunistă asociată evenimentului - acest lucru se poate întâmpla pentru a evita plata taxelor de parcare în parările oficiale sau pentru că acestea sunt pline, sau pur și simplu pentru a beneficia de o plecare mai rapidă la încheierea evenimentului.

Gestionarea cu succes a parării pentru evenimente se va asigura că activitățile economice, rezidenții și alți utilizatori regulați ai acestor străzi nu sunt serios incomodați de astfel de

tipuri de parcare. Acest lucru este foarte important în locurile în care există evenimente frecvente.

4. IMPLEMENTAREA POLITICILOR DE PARCARE

4.1. MĂSURI DE IMPLEMENTARE A POLITICII DE PARCARE ȘI ATINGERE A OBIECTIVELOR

Pentru ca politica de parcare sa poată fi implementata intr-un interval de timp rezonabil și să își atingă scopul în mod eficient și durabil, se impune ca aceasta sa fie implementata în etape succesive, prin adoptarea treptata a masurilor specifice:

- Investigare și identificarea zonelor cu cea mai mare cerere;
- Introducerea politicii tarifare, cu posibilitatea de a modifica tarifele treptat, până când nivelul de ocupare este optimizat (cu aproximativ 85% din spații pline la orele de vârf - acest lucru garantează că încă este relativ ușor de găsit un spațiu);
- Menținerea duratei de ședere maximă de cca 3-4 ore în zonele comerciale/de afaceri, astfel încât navetiștii să fie mai atrași de utilizarea parcurilor de tip "park & ride", iar locurile de parcare de termen scurt să poată fi folosite de mai multe ori pe zi de cumpărători și vizitatori;
- Retragera controlului și al sancționării din responsabilitatea poliției și transferarea acestor atribuții către un serviciu dedicat – se constata ca acest lucru face ca aplicarea regulamentelor de parcare mult mai eficienta;
- Stabilirea de preturi mai mici pentru parcarile din afara străzii față de parcarile de pe stradă și diseminarea acestui lucru oamenilor pentru a fi încurajați să le utilizeze;
- Zonarea orașului pe cel puțin 3 categorii și implementarea unui program automat și integrat de taxare, precum și instalarea de panouri de afișare și derularea unei campanii de informare a cetățenilor cu privire la aceasta;
- Explicarea clară a modului în care sunt folosite veniturile generate de parcare, pentru a crește acceptabilitatea taxării;
- Utilizarea măsurilor de auto-sanționare acolo unde este posibil pentru a face controlul și sancționarea cât mai ieftină și mai eficientă posibil;
- Impunerea de standarde maxime și nu minime pentru numărul locurilor de parcare ce urmează a fi construite în noile dezvoltări;
- Realizarea și administrarea parcarilor turistice, cu regim de tarifare special, atractiv pentru turiști dar în egală măsură defavorabil utilizatorilor zilnici;
- Promovarea și susținerea utilizării bicicletei: realizarea de piste de bicicliști, integrarea acestora în sistemul de semaforizare, dotarea cu rasteluri pentru parcare

de biciclete și dotarea zonelor respective cu camere de luat vederi pentru supraveghere, achiziționarea și implementarea sistemului de biciclete publice (tip bike-sharing).

În cazul în care problemele de parcare devin și mai severe decât sunt în prezent, un răspuns tipic îl reprezintă introducerea unei forme de restricționare a parcării, pentru a oferi rezidenților acces exclusiv sau preferențial la stocul limitat de parcare pe stradă în proximitatea locuinței, cu un număr mai mic de spații (plătite) aflate la dispoziția cumpărătorilor și a altor vizitatori.

4.2. TEHNOLOGIA SISTEMULUI DE GESTIONARE A PARCĂRILOR

În prezent, există un nivel considerabilă de tehnologie disponibilă pentru gestionarea sistemelor de parcare. Principalele instrumente tehnologice potențial utilizabile sunt:

- Automate de taxare pentru emiterea de bilete de parcare;
- Plata parcării utilizând telefonul mobil;
- Evidența, rezervarea și plata parcării prin portaluri Internet și de mobil;
- Bariere și bolarzi pentru parcarile în zonele cu acces restricționat;
- Sisteme de identificare automata a vehiculelor (prin citirea automata a numărului de înmatriculare);
- Sisteme de ghidare în parcare în timp real, atât cu panouri de afișare publice cât și prin aplicații de tip mobil (proprietare sau prin integrare cu aplicații existente care permit interfațarea la nivel de API (de exemplu Waze sau Google Maps)).

Astfel de sisteme sunt deja utilizate în mod tradițional în majoritatea orașelor UE și dau rezultatele scontate.

4.3. IMPUNEREA REGULAMENTELOR

Cadrul instituțional

Experiența internațională arată că o organizație de tip „privat” ce funcționează sub coordonarea administrației publice pare a fi cea mai eficientă formă de organizare pentru gestionarea sistemului de parcare. În acest context, autoritatea publică își păstrează controlul asupra politicii și strategiei (de exemplu, oferta totală de parcare pe stradă și în afara ei) și asupra unor probleme importante ale politicii, precum nivelul amenzilor și dacă acestea ar trebui să varieze în funcție de gravitatea contravenției de parcare comisă.

Sarcinile organizației care se va ocupa de administrarea parcarilor vor include:

- Furnizarea de informații privind statistica locurilor de parcare;

- Prognoze atât pentru ofertă, cât și pentru cererea de parcare;
- Furnizarea unui nivel de ofertă de parcare pe stradă (proiectare, marcaje rutiere, semnalizare);
- Controlul facilităților de parcare publică;
- Definirea termenilor de utilizare pentru parcare;

Sarcinile acestei organizații sunt:

- Controlul zonelor cu parcare în zonele cu reglementari specifice (restricții de timp, taxe de parcare);
- Emiterea amenzilor;
- Controlul plății amenzilor.

Veniturile provenite din amenzi vor fi utilizate pentru finanțarea serviciului de administrare a parcarilor, iar excedentul, dacă exista, va fi utilizat anual pentru dezvoltarea sistemului de parcare publică al Municipiului Târgu Jiu.

Control și sancționarea contravențiilor

Politica de parcare nu funcționează fără aplicarea regulamentelor și sancționarea contravențiilor. Aceste procese par insurmontabile uneori.

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

Politica de sancționare va fi una progresivă, astfel:

- la o prima abatere minoră (întârzierea plății parcarii sau lipsa acesteia) se va proceda la avertizarea șoferilor;
- la abateri succesive se va crește regimul sancționator, astfel încât abaterea însăși să devină complet ne-atractivă pentru cel care o săvârșește;
- în mod evident, în cazul abaterilor care intra sub incidența legislației rutiere (de exemplu parcare în locuri nepermise, semnalizate corespunzător) se va aplica regimul de sancțiuni impus prin lege;

Informarea și comunicarea

Deoarece complexitatea procesului de gestionare a parcării este de multe ori neînțeleasă și nu este acceptată, măsurile restrictive pot duce la o respingere generală din partea cetățenilor.

Măsurile necoordonate pot conduce la efecte contraproductive. Planificatorul, precum și managerul departamentului de transport și parcare trebuie să învețe că o abordare atentă, pas-cu-pas este mai bună decât o avansare prea rapidă.

În cazul implementării sistemelor noi în spațiul public și care afectează cetățenii și în special poate să schimbe modul de viață a acestora, comunicarea și informarea reprezintă cheia relevantă pentru îmbunătățirile viitoare și pentru o politică de parcare mai eficientă, ca parte a unui proces integrat de planificare a transportului. Pentru aceasta, se vor avea în vedere următoarele aspecte:

- 1) **Informarea și relația cu publicul cu privire la gestionarea sistemului de parcare, ca parte a procesului de comunicare** - este esențială informarea cetățeanului în special cu privire la ideea de gestionare a sistemului de parcare la nivelul întregului oraș și nu numai cu privire la parametrii tehnici (de exemplu, restricții de timp și costuri);
- 2) **Promovarea pe scară largă a măsurilor și implicațiilor ce decurg ca urmare a modernizării sistemului de parcare** - un proces participativ amplu (multidisciplinar) va asigura analizarea tuturor opiniilor și obiecțiilor provenind de la părțile și grupurile de interes implicate;
- 3) **Monitorizarea implementării ca parte a procesului de comunicare** - un proces de monitorizare poate evidenția prosperitatea economică, accesibilitatea și calitatea vieții. În plus, comportamentul relevant în trafic al persoanelor după informarea acestora este, în cele mai multe cazuri, semnificativ mai pozitiv decât în situația impunerii măsurilor fără nici o explicație transmisă către cetățeni.
- 4) **Managementul reclamațiilor ca parte a procesului de comunicare** - trebuie să existe posibilitatea ca cetățenii să își afirme obiecțiile și grijile cu privire la procesul de gestionare a parcării. Pentru aceasta, serviciul care va administra parcare și în egală măsură primăria vor implementa un sistem informatic de preluare a sesizărilor și formulare de răspunsuri în cel mai scurt timp;
- 5) **Îmbunătățirea transportului public, reproiectarea liniilor de transport și informarea calătorilor** - dotarea stațiilor de calatori cu hărți intuitive, grafice de circulație și informarea pro-activă a calătorilor cu privire la facilitățile oferite de serviciul de transport public va asigura o percepție pozitivă asupra schimbărilor și totodată va promova migrarea calătorilor către utilizarea parcarilor de tip „park & ride” și utilizarea transportului public.

5. CONCLUZII ȘI RECOMANDARI

În urma aplicării propunerilor din prezenta Politica de Parcare, se urmărește contribuția la atingerea următoarelor rezultate:

- ✓ Modernizarea sistemului de parcare în ansamblu în special și a celui de transport în general, la nivelul întregului oraș;
- ✓ Reducerea traficului de autoturisme personale în zona centrală (estimat cu 10% la nivelul primului an de după implementarea politicii de parcare) atât datorită politicii tarifare descurajante cât și a introducerii parcarilor de zi pe principalele artere de acces în oraș;
- ✓ Încurajarea parcarii pe termen scurt în zona centrală, fără opțiunea parcarii pe termen lung, prin aplicarea unei politici de tarifare diferențiată pe durata de staționare;
- ✓ Asigurarea de locuri de parcare dedicate turiștilor, în zonele frecventate de aceștia (Parcul Brâncuși, Coloana Infinitului etc.) și aplicarea unei politici tarifare corespunzătoare;
- ✓ Încurajarea utilizării transportului în comun pentru deplasările către oraș și creșterea numărului de pasageri transport public, prin aplicarea unei politici tarifare orare superioare prețului tichetului de călătorie cu transportul în comun dar și a unui sistem de bonificare corespunzător pentru cei care renunță la autoturismul personal în favoarea transportului alternativ;
- ✓ Creșterea numărului de bicicliști și a utilizatorilor de vehicule mici ecologice (eBike, scutere electrice sau altele similare) prin aplicarea unei politici corecte de bonificare alternativă la utilizarea autoturismelor;
- ✓ Creșterea siguranței cetățenilor și a vehiculelor parcate în spațiile special amenajate, ca urmare a implementării politicilor și a sistemelor de securitate locală (supraveghere video, recunoașterea numerelor de înmatriculare etc.);
- ✓ Creșterea calității aerului și a mediului în general la nivelul Municipiului Târgu Jiu prin reducerea cantității de emisii GES și CO₂ generate de transport;
- ✓ Creșterea gradului de ocupare a spațiilor de parcare special amenajate prin eliminarea și sancționarea parcarilor neregulate;
- ✓ Creșterea gradului de colectare a taxelor la bugetul local față de nivelul actual printr-o administrare eficientă a locurilor de parcare amenajate;
- ✓ Modernizarea în ansamblu a Municipiului Târgu Jiu, prin dezvoltarea unei infrastructuri rutiere și pietonale moderne, sigure și facile cetățenilor săi, dar și turiștilor și a celor aflați în tranzit.

BIBLIOGRAFIE

1. Kodransky M., Hermann G., 2011: *Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation*
2. Shoup, D.C., 2005: *The high cost of free parking*
3. Gehl, J. 2012: *Orașe pentru oameni*
4. Program UE, 2015: *Ghid de planificare și gestionare a sistemului de parcuri urbane*
5. NACTO, 2016: *Global Street Design Guide*
6. Ionescu-Heroiu, M. și alții, 2014 - 2016: *Rapoarte ale Băncii Mondiale pentru România*
7. *Strategia de parcare a Municipiului Oradea*
8. *Ghid de planificare și gestionare a sistemului de parcuri*, Intelligent Energy Europe Programme of the European Union, traducere de Ana Drăguțescu, Asociația pentru Tranziția Urbană
9. Resurse Internet:
 - <https://www.keene.edu/administration/policy/detail/parking/>
 - http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2017/0217/doc/Romanian_parking%20guidelines_RO.pdf

ANEXA – REGULAMENT DE ORGANIZARE SI FUNCTIONARE A PARCARILOR PUBLICE DE RESEDINTA AFLATE PE RAZA MUNICIPIULUI TARGU JIU

Cap. I Dispoziții generale

Art.1. Prezentul Regulament privește parcare a autovehiculelor in parcările publice aflate pe raza Municipiului Târgu Jiu, modul exploatării si întreținerii acestora.

Art.2. Parcare in spatii special amenajate si marcate pe domeniul public sau privat al Municipiului Târgu Jiu, se face in conformitate cu prezentul regulament. Staționarea unui autovehicul in asemenea spațiu se considera parcare si prin aceasta se considera ca părțile implicate își asuma acordul privind acceptarea si respectarea regulilor privind parcare a descrise in prezentul regulament.

Art.3. Parcare a de reședință este situata pe domeniul public sau privat al Municipiului Târgu Jiu, lângă imobilele utilizate de proprietari/locatari. Un loc de parcare are cel mult 15 m.p. Parcare a de reședință are regim de utilizare diferit față de parcare a publică, aceasta fiind rezervata, in orele specifice, celui care a închiriat spațiul in speță.

Art.4. Permisele de parcare dau dreptul folosirii locului de parcare 15 ore/zi, respectiv in intervalul orar 17:00 – 07:00. In afara intervalului orar specificat, parcare a este publica si libera spre utilizare de către terți, dacă nu se precizează diferit pentru fiecare loc de parcare in parte.

Art.5. Locurile de parcare care fac obiectul atribuirii sunt cele situate in parcările de reședință amenajate in conformitate cu prevederile prezentului regulament, la mai puțin de 30m de frontul imobilelor utilizate de locatari, in funcție de configurația perimetrului de amplasare, putându-se depăși aceasta limită.

In parcările de reședință se vor atribui locuri de parcare numai proprietarilor/deținătorilor de autoturisme. Nu se vor atribui locuri de parcare solicitanților care figurează cu restante la bugetul local al Municipiului Târgu Jiu.

Administratorul parcarii este Direcția Tehnica din cadrul Primăriei Municipiului Târgu Jiu.

Cap.II Atribuirea locurilor de parcare de reședință

Art.6. Se va atribui cate un loc de parcare pentru fiecare apartament indiferent de numărul de persoane/familii care îl locuiește sau numărul de autoturisme deținute.

Art.7. Atribuirea locurilor de parcare se va face in următoarea ordine de prioritate:

7.1. - persoanele cu handicap grav sau accentuat cu domiciliul in imobilul arondat parcarii, însoțitorii acestora sau persoanele care au in îngrijire persoane cu handicap grav sau accentuat (minori sau adulți), după caz;

În cazul persoanelor enumerate mai sus atribuirea se face în mod gratuit conform legislației în vigoare. Administratorul parcurii va menționa gratuitatea pe abonament.

7.2. - persoanele care au domiciliul în zona sistematizată și au autoturism în proprietate, în ordinea vechimii dobândirii proprietății apartamentului;

7.3. - persoanele care au deținut garaje în zona sistematizată, înregistrate la Primăria Municipiului Târgu Jiu și au achitat taxa de utilizare teren;

7.4. - persoanele fizice care au domiciliul în zona și dețin autoturisme în folosință (contract de comodat sau înmatriculate în altă țară).

7.5. - persoanele fizice care nu au domiciliul/reședință, dar dețin în proprietate un imobil în zona sistematizată, în limita locurilor disponibile;

7.6. - persoanelor juridice care dețin în proprietate/folosință apartamente/spații comerciale în imobilul arondat parcurii li se pot atribui locuri de parcare în limita locurilor disponibile, făcând dovada achitării debitelor la bugetul local al Municipiului Târgu Jiu.

Art.8. Locurile de parcare din parcurile de reședință vor fi atribuite numai după amenajarea, semnalizarea verticală și orizontală și numerotarea acestora de către administratorul parcurii. În spațiile de parcare unde se repartizează locuri de parcare gratuită persoanelor cu handicap grav sau accentuat, acestea vor fi marcate și semnalizate prin semn internațional. De asemenea, se va monta câte o tablă adițională cu simbolul „Se ridică mașinile parcate neregulamentar conform H.C.L. 209/2007 și H.C.L. 53/2008. Telefon dispecerat 0353801031”.

Art.9. În parcurile în care se amplasează bariere pentru folosință exclusivă de către riverani, contravaloarea acestor bariere va fi suportată de Primăria Municipiului Târgu Jiu, iar după instalare, acestea vor fi date cu contract de comodat Asociației de Proprietari pentru întreținere.

De asemenea, pot fi montate dispozitive anti-parcare pe cheltuiala beneficiarului cu aprobarea scrisă a administratorului parcurii, în funcție de amplasamentul locului parcurii.

Art.10. Tariful de parcare pentru un loc repartizat este de 10 lei/lună pentru persoanele fizice și 15 lei/lună pentru persoanele juridice și se achită integral la data atribuirii locului respectiv.

Art.11. Beneficiarul locului de parcare are obligația ca, în termen de 10 zile de la semnarea procesului verbal de atribuire, să se prezinte la sediul Direcției Publice de Venituri în vederea încheierii contractului de parcare, în caz contrar locul fiind declarat disponibil și atribuit altui solicitant.

Art. 12. Permisul de parcare se va elibera de către Direcția Publică de Venituri Târgu-Jiu la data achitării tarifului de parcare cu valabilitate până la 31 decembrie a fiecărui an, reînnoirea acestuia realizându-se până la 31 martie a anului următor.

Nerespectarea acestui termen atrage de drept rezilierea contractului si disponibilizarea locului de parcare.

Art.13. Repartizarea locurilor de parcare se va face proprietarilor prezenți la data si locul anunțat in vederea semnării procesului verbal de atribuire, pe baza listei realizata potrivit criteriilor prevăzute la art. 6.

Locul de parcare se va atribui cat mai aproape de frontul imobilului in care locuiește deținătorul autovehiculului.

Art.14. In situația in care numărul de solicitanți depășește numărul de locuri amenajate, atribuirea se va face prin licitație publică. In acest caz, președintele comisiei de atribuire va anunța prețul de pornire a licitației, cu precizarea salturilor de supralicitare care sunt de 10% din prețul inițial.

Participantii la licitație vor prezenta oferta de preț prin strigări succesive care trebuie sa respecte condițiile de salt anunțate de președintele comisiei.

Daca la a treia strigare a ultimei oferte nu se oferă o sumă mai mare, președintele comisiei anunță atribuirea locului de parcare in favoarea participantului care a oferit ultima suma.

Art.15. Permisele de parcare vor fi expuse la loc vizibil, pe bordul autoturismului, pentru identificare in caz de control.

Cap.III. Documente necesare pentru participarea la procedura de atribuire/licitație a locurilor de parcare

Art.16. Începând cu 1 ianuarie 2018, in vederea participării la procedura de atribuire/licitație solicitanții vor depune la Primăria Târgu Jiu, următoarele documente:

- cerere;
- copie act de identitate;
- documente legale care atesta definirea imobilului;
- in cazul persoanelor juridice, certificat de înregistrare ;
- copie după certificatul de înmatriculare al autoturismului delimita in proprietate sau folosință;
- documente privind dreptul de folosință/utilizare a autoturismului;
- certificat de încadrare in gradul de handicap grav sau accentuat, daca este cazul;
- documente din care sa rezulte ca au deținut garaje si au achitat taxa de utilizare teren.

Art.17. Asociațiile de proprietari/locatari vor informa locatarii din cadrul asociației asupra termenul limita până la care se vor depune cererile si conținutul dosarului necesar

participării la procedura de atribuire a locurilor de parcare din parcarile de reședință arondate imobilului, menționând tariful anual aprobat de Consiliul Local.

Cap. IV Procedura de atribuire/licitație a locurilor de parcare din parcarile de reședință

Art.18. Comisia de atribuire/licitație este numită prin dispoziția Primarului și este formată din 5 (cinci) membri, ce reprezintă Direcția Publică de Venituri, Direcția Tehnică, Compartimentul Licitații, Achiziții Publice, Compartimentul Îndrumare Asociații de Proprietari din cadrul Primăriei Municipiului Târgu Jiu și Asociația de proprietari/locatari.

Art.19. Comisia analizează documentele depuse de solicitanți și întocmește lista cu ordinea persoanelor care participa la atribuirea locurilor de parcare de reședință, excluzând pe cei care nu au prezentat în totalitate documentele sau cei care nu se încadrează în prevederile prezentului Regulament.

Art.20. Comisia stabilește pe baza Planului de situație privind amplasarea parcajelor numărul de locuri care urmează a fi atribuite pentru asociația de proprietari/locatari, respectiv pentru fiecare imobil din cadrul asociației.

Art.21. În cazul în care numărul locurilor de parcare din parcare de reședință aferentă este mai mare decât numărul solicitanților admiși, locurile de parcare excedente vor fi atribuite locatarilor ce dețin un al doilea autoturism, dacă solicită acest lucru.

În situația în care solicitările pentru cel de-al doilea loc depășesc numărul locurilor de parcare ramase libere, atribuirea se va face prin tragere la sorti.

Este interzisă parcare autovehiculelor pe locurile marcate și neatribuite.

Cap. V Obligațiile deținătorilor de locuri de parcare de reședință

Art.22. Prin contractul de atribuire vor fi stabilite următoarele obligații în sarcina conducătorilor de autovehicule:

- respectarea indicatoarelor și marcajelor;
- păstrarea ordinii și curățeniei la locul de parcare;
- interzicerea executării de lucrări de reparație și întreținere a autoturismelor în zona de parcare;
- eliberarea necondiționată a locului de parcare în situația efectuării unor lucrări edilitare care necesită ocuparea temporară a spațiului de parcare sau dacă locului i s-a atribuit de către Consiliul Local o altă destinație publică, cu restituirea sumelor achitate anticipat pentru folosirea parcajului.

Cap.VI. Contravenții si sancțiuni

Art.23. Constituie contravenții:

- a) ocuparea locului de parcare de reședință atribuit conform prevederilor prezentului regulament, de către alte persoane decât cel căruia i-a fost atribuit;
- b) neasigurarea curățeniei în parcări de către beneficiarii locurilor de parcare;
- c) montarea ilegală a unor însemne/plăcuțe pentru rezervarea locului de parcare sau a unor sisteme de blocare acces, altele decât cele aprobate și amplasate de administrația publică locală;
- d) distrugerea platformei de parcare, precum și a însemnelor/plăcuțelor pentru rezervarea locurilor de parcare;
- e) neexpunerea la loc vizibil în interiorul autovehiculului a permiselor de parcare, astfel încât să permită descifrarea lor;
- f) neeliberarea locurilor de parcare la solicitarea angajaților Primăriei Municipiului Târgu Jiu sau a unitarilor care execută lucrări pentru municipalitate, în vederea efectuării diverselor lucrări de marcă, modernizare, lucrări la rețele edilitare etc;
- g) parcare autovehiculelor pe locurile marcate și neatribuite.

Art.24. Faptele prevăzute la articolul anterior se sancționează cu amenda contravențională de la 100 lei la 400 lei, iar pentru contravențiile de la lit. d se adaugă la cuantumul amenzii și despăgubirile pentru pagubele produse.

Dacă, după aplicarea amenzii, locul de parcare nu este eliberat, ca măsură complementară, autoturismul va fi ridicat conform H.C.L. 209/2007 și H.C.L. 53/2008 de către angajații Poliei Locale.

Art.25. Contravenientul poate achita pe loc sau în termen de cel mult 48 de ore de la data încheierii sau comunicării procesului verbal de contravenție, jumătate din minimul amenzilor prevăzute.

Art.26. Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac de către angajații Poliei Locale a Municipiului Târgu Jiu.

Contravenția se constată prin proces verbal încheiat de agentul constatator, în care acesta stabilește și sancțiunea aplicată.

În cazul în care cei care săvârșesc fapte de natură celor prevăzute la cap.VI, art.22 din prezentul regulament nu pot fi identificați pe loc, agentul constatator va fotografia autoturismul, iar identificarea posesorului acestuia se va face prin solicitarea scrisă către Serviciul Înmatriculări Auto al județului unde este înmatriculat autoturismul. După obținerea datelor de identificare se va întocmi procesul verbal de constatare a contravenției, care va fi comunicat contravenientului.

Art.27. Amenzile aplicate prin procesul verbal de constatare si sancționare se vor achita la Direcția Publica de Venituri sau la organul constator.

Art.28. Procesul verbal de constatare a contravenției neatacat, precum si hotărârea judecătorească irevocabilă prin care s-a soluționat plângerea constituie titlu executoriu, fără vreo alta formalitate.

Cap.VII. Dispoziții finale

Art.29. In cazul in care nu exista locuri disponibile si solicitantul nu a câștigat in urma licitației, cererea rămâne in așteptare.

In condițiile vacantării unui loc de parcare, închirierea se realizează prin atribuire directă sau licitație publică, in funcție de numărul cererilor înregistrate de asociația de proprietari.

Art.30. Contractul de parcare se va încheia pe perioadă nedeterminată, urmând a se modifica prin act adițional in situația in care, pe parcursul derulării lui, intervin schimbări referitoare la clauzele contractuale ce vor fi notificate in scris celeilalte părți.

Art.31 La solicitarea scrisă a persoanei interesate, contractul încetează cu prima zi a lunii următoare celei in care a intervenit una din situațiile:

- beneficiarul locului de parcare a înstrăinat imobilul;
- beneficiarul locului de parcare a înstrăinat mijlocul de transport si nu mai deține un altul pentru care sa fie necesară parcare pe domeniul public.

Taxa de parcare achitata se restituie in conformitate cu prevederile art. 117 din O.G. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală.

In situația decesului beneficiarului locului de parcare, contractul încetează de drept, locul putând fi utilizat de moștenitorii acestuia prin încheierea unui nou contract.

Renunțarea la folosința locului de parcare pentru alte motive decât cele menționate, nu atrage despăgubirea titularului locului de parcare de către administratorul parării.

Art.32. Beneficiarul locului de parcare care, prin neachitarea tarifului la data prevăzută in prezentul regulament pierde dreptul asupra unui loc de parcare, poate depune o noua cerere care va fi onorata după rezolvarea cererilor in așteptare existente la acea dată.

Art.33. In cazurile in care asociația de proprietari dintr-un imobil arondat unei parări de reședință informează in scris administrația locală asupra faptului ca un locatar nu mai îndeplinește criteriile de atribuire a unui loc de parcare, Direcția Publică de Venituri va dispune încetarea dreptului de folosință si va proceda la disponibilizarea si atribuirea locului respectiv unui alt solicitant, după criteriile sus menționate.

Art.34. Prezentul Regulament intra in vigoare in termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoștință a Hotărârii Consiliului local.