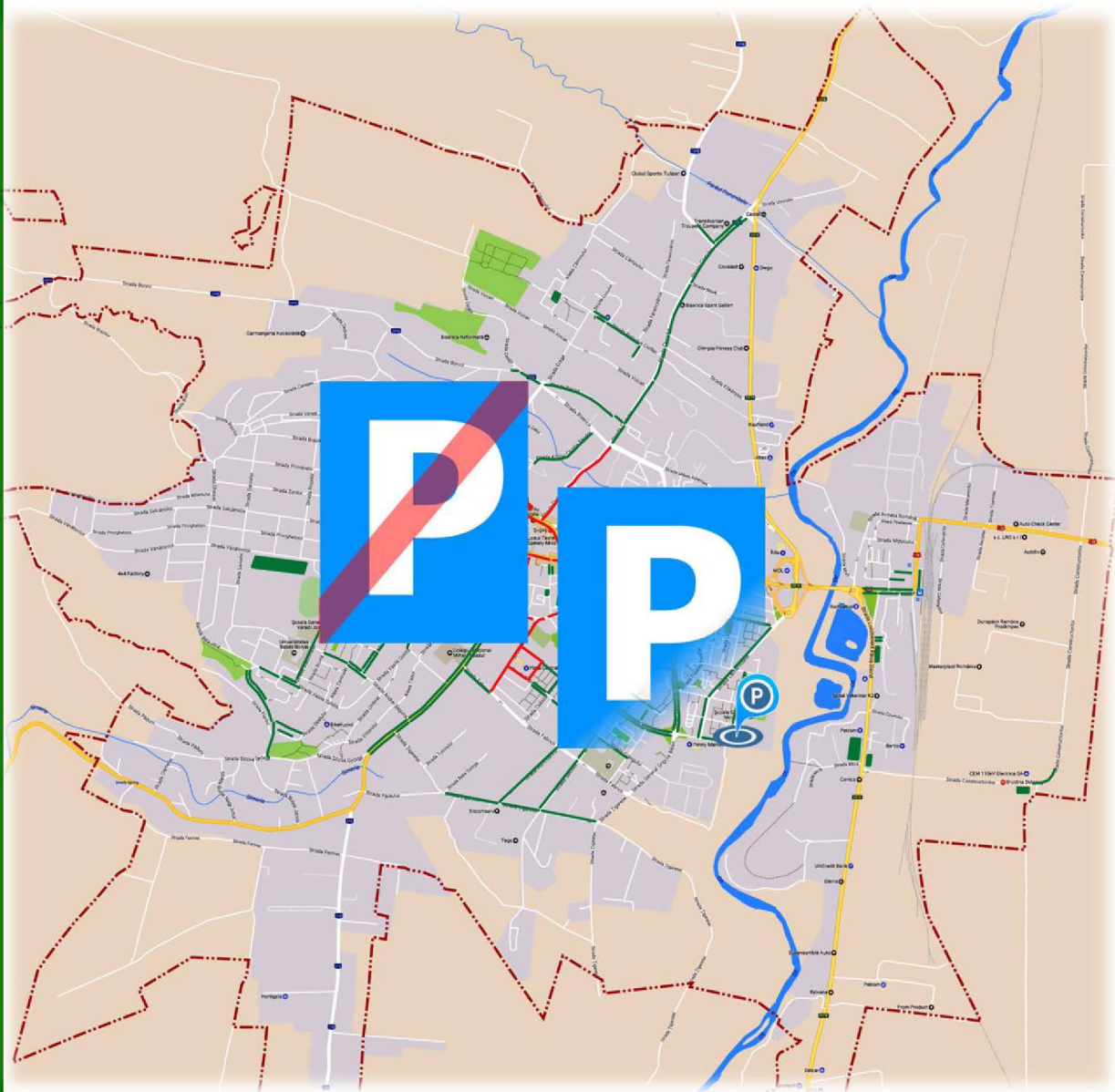


MUNICIPIUL SFÂNTU GHEORGHE



Politica de reglementare a parcărilor în Municipiul Sfântu Gheorghe



Beneficiar: **MUNICIPIUL SFÂNTU GHEORGHE**

Elaborator: **SIGMA MOBILITY ENGINEERING**

2018

Politica de reglementare a parcarilor în Municipiul Sfântu Gheorghe

Prezentul document a fost elaborat de S.C. SIGMA MOBILITY ENGINEERING S.R.L. cu scopul de a fi utilizat NUMAI de către beneficiarul MUNICIPIUL SFÂNTU GHEORGHE, conform principiilor de consultanță general acceptate și a condițiilor specificate în contract.

Copierea, extragerea, folosirea oricăror informații cuprinse în acest document (parțial sau în totalitate) de către părți terțe, în orice scop, este interzisă fără acordul scris al beneficiarului sau elaboratorului. Încălcarea acestei prevederi se pedepsește conform legislației aflată în vigoare.

Beneficiar: MUNICIPIUL SFÂNTU GHEORGHE

Str. 1 Decembrie 1918, Nr. 2, Sfântu Gheorghe, jud. Covasna, România

Tel.: 0267 316 957 Fax: 0267 311 243 E-mail: info@sepsi.ro

Elaborator:

SIGMA MOBILITY ENGINEERING

Bulevardul Republicii, Nr. 117A, Pitești – 110195, jud. Argeș, România

Tel.: 0722 655 228 Fax: 0348 459 078 E-mail: sigma_mobility_engineering@yahoo.com





CUPRINS

| | |
|--|-----------|
| 1. INTRODUCERE | 4 |
| 1.1. Aspecte generale | 4 |
| 1.2. Obiective | 6 |
| 1.3. Legislație aplicabilă | 8 |
| 2. POLITICA DE PARCARE A MUNICIPIULUI SFÂNTU GHEORGHE | 10 |
| 2.1. Situația parcărilor la nivelul Municipiului Sfântu Gheorghe | 10 |
| 2.2. Sistemul de tarificare propus | 31 |
| 2.3. Aspecte financiare | 34 |
| 3. PLANUL DE IMPLEMENTARE | 35 |
| 4. CONCLUZII | 37 |



1. INTRODUCERE

1.1. Aspecte generale

Arealul în care este aplicabilă prezenta politică de parcare este reprezentat de teritoriul unității administrativ-teritoriale Sfântu Gheorghe, situat în județul Covasna, Regiunea de Dezvoltare Centru (figura 1.1).

Direcțiile de dezvoltare urbană ale Municipiului Sfântu Gheorghe sunt stabilite prin documentele strategice elaborate recent la nivelul arealului de studiu, respectiv *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Sfântu Gheorghe*, *Strategia integrată de dezvoltare urbană a Municipiului Sfântu Gheorghe*, *Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Sfântu Gheorghe* și *Programul de îmbunătățire a eficienței energetice în Municipiul Sfântu Gheorghe*.

În domeniul mobilității, la nivelul unității administrativ-teritoriale, viziunea globală asupra dezvoltării urbane este îndreptată către realizarea unui transport durabil, eficient și accesibil. Planurile de acțiune propuse în strategiile menționate conțin o serie de propuneri de proiecte și măsuri privind modernizarea sistemului de transport public local, dezvoltarea rețelei de piste de biciclete, înființarea unui sistem de închiriere biciclete, amenajarea trotuarelor, modernizarea/ reabilitarea /amenajarea infrastructurii rutiere. În portofoliul de proiecte al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă se regăsește propunerea de realizare a unei politici de parcare, care să urmărească reducerea călătoriilor efectuate cu autovehiculul în zona centrală și realizarea unui sistem unitar de management pentru parcurile publice. Prin urmare, politica de parcare constituie o completare vitală pentru buna dezvoltare a Municipiului Sfântu Gheorghe și pentru îmbunătățirea calității vieții locuitorilor săi.

Politica de reglementare a parcărilor în Municipiul Sfântu Gheorghe constituie document suport care va fi utilizat ca anexă obligatorie a cererii de finanțare în cadrul *Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4: Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea*



mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă.

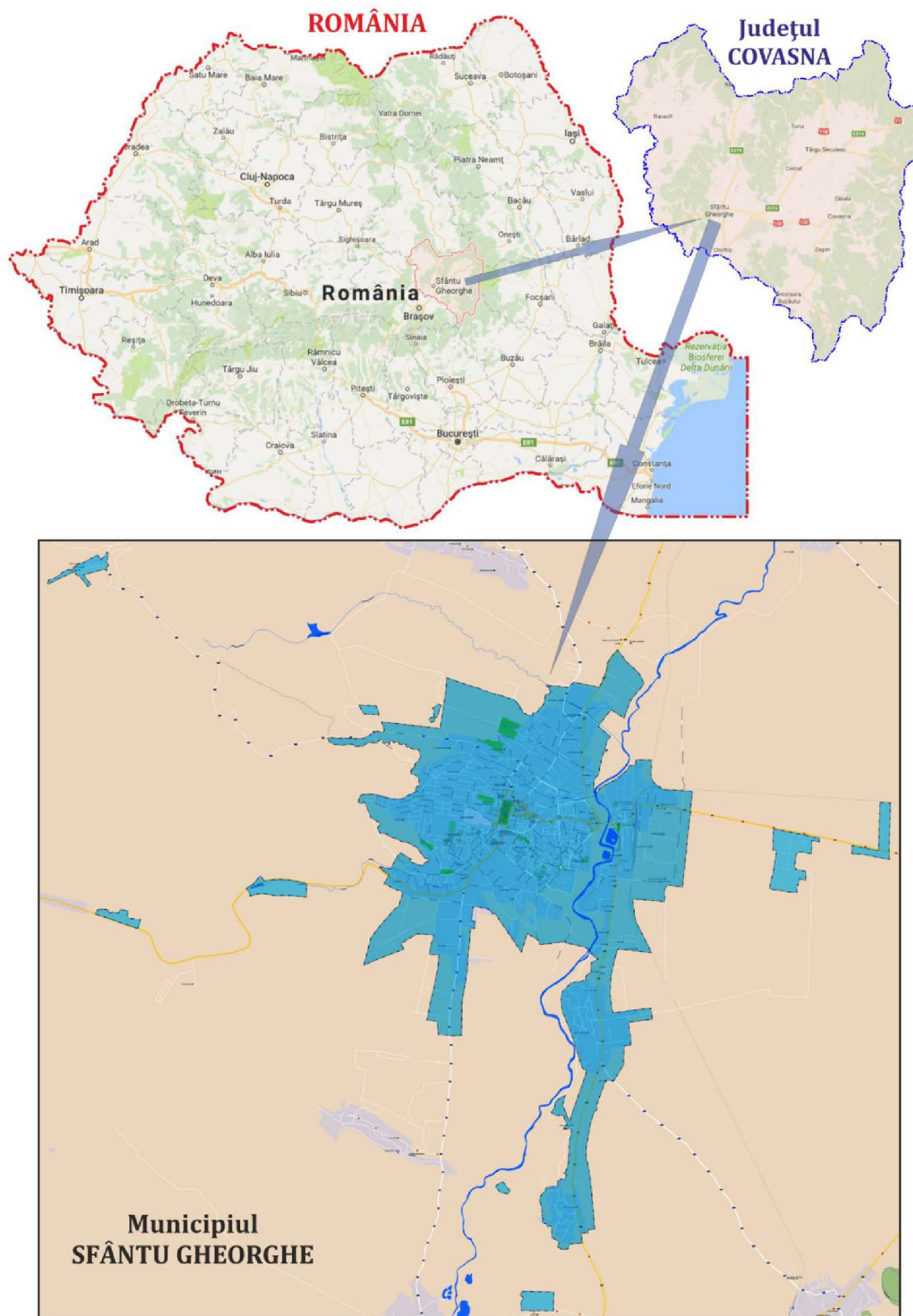


Figura 1.1. Amplasare în teritoriu – Municipiul Sfântu Gheorghe.



Aplicarea politicii de parcare, prin care se va dezvolta un sistem de tarifare zonal și vor fi eliminate parcările neregulate, se va realiza inclusiv la nivelul ariei de studiu a proiectului de mobilitate urbană pentru care Municipiul Sfântu Gheorghe intenționează să obțină finanțare în cadrul POR 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritatea de investiții 4e, Obiectiv specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, în care vor fi incluse următoarele componente:

- Modernizarea transportului în comun prin achiziționarea de autobuze electrice;
- Amenajare pistă pentru bicicliști pe digul râului Olt între intersecția pârâului Arcuș cu drumul național DN 12 și satul Chilieni;
- Reabilitarea și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public;
- Modernizarea transportului în comun prin construirea unui depou pentru vehiculele de transport public;
- Pod pietonal și pentru bicicliști peste râul Olt cu legare piste de bicicliști la strada Lct. Paiș David și Nicolae Iorga;
- Realizarea stației de capăt și modernizarea stațiilor de autobuz pe traseul de transport public;
- Realizare terminal de transport public urban/ județean/ interjudețean;
- Sistem de management al traficului;
- Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing).

1.2. Obiective

În ultimele două decenii, parcare a câștigat din ce în ce mai multă importanță în planificarea urbană, în principal, ca urmare a faptului că deținerea și utilizarea autoturismelor continuă să crească.

O bună gestionare a parcărilor s-a dovedit a fi o sursă de schimbare a regulilor din orașe:

- eliberează spațiul public;*
- sprijină afacerile locale;*
- reduce timpii de căutare a locurilor de parcare;*



- ☑ *reduce călătoriile efectuate cu autoturismul, crescând în același timp utilizarea modurilor de transport durabil;*
- ☑ *îmbunătățește accesul transportului de marfă;*
- ☑ *generează venituri;*
- ☑ *sporește siguranța;*
- ☑ *susține planificarea urbană;*
- ☑ *în general, face orașul mai atractiv.*

Pe de altă parte, o gestionare defectuoasă a parcărilor poate duce la situația opusă, caracterizată de:

- ☑ *aglomerarea spațiului urban;*
- ☑ *reducerea accesului pentru modurile de transport durabile;*
- ☑ *nivel ridicat de poluare fonică și chimică;*
- ☑ *reducerea siguranței;*
- ☑ *o structură a orașului orientată către utilizarea autoturismelor.*

Politica de parcare reprezintă una dintre pârghiile eficiente pe care autoritatea locală le poate aplica pentru a planifica, administra și exploata un sistem de transport urban durabil. Astfel, obiectivul politicii este integrarea sistemului de parcare al orașului într-un cadru mai larg, care influențează utilizarea teritoriului, transportul și traficul urban.

În general, politica de parcare are următoarele obiective principale¹:

- să contribuie la o mai bună accesibilitate și mobilitate a zonei urbane;
- să contribuie la o mai bună calitate a vieții în oraș (în principal pentru o calitate mai bună a aerului și a mediului de viață);
- să sprijine economia locală;
- să crească veniturile municipale.

Politica de parcare a Municipiului Sfântu Gheorghe prezintă o strategie sustenabilă și coerentă, ale cărei obiective vizează reglementarea modului de organizare și funcționare a sistemului de administrare a parcărilor publice din zona urbană Sfântu Gheorghe.

Prin implementarea politicii de parcare, se urmărește asigurarea unui echilibru între cererea și oferta de locuri de parcare. Un număr mare de autovehicule aflate în căutarea

¹Giuliano Mingardo, Bert van Wee, Tom Rye, Urban parking policy in Europe: a conceptualization of past and possible future trends, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. 74, 2015.



unui loc de parcare generează congestie a traficului în zona centrală și implicit efecte negative asupra mediului (poluare, emisii de gaze cu efect de seră).

Politica și standardele de parcare din Municipiul Sfântu Gheorghe au la bază exemple de bună practică a căror utilitate a fost validată la nivelul orașelor europene care au înregistrat progrese în orientarea către mobilitate urbană durabilă.

Măsurile operaționale care vor fi puse în practică pentru o bună administrare a parcărilor în Municipiul Sfântu Gheorghe sunt:

- ***eliminarea parcărilor neregulamentare;***
- ***aplicarea unor soluții de creștere a atractivității pentru parcare de scurtă durată;***
- ***dezvoltarea unui sistem de tarifare care să descurajeze utilizarea autovehiculelor personale pentru deplasările pe distanțe scurte, care au ca destinație zona centrală.***

În aplicarea măsurilor menționate mai sus se va avea în vedere asigurarea de facilități de parcare în zonele comerciale, aspect care contribuie la susținerea vitalității economice a centrului orașului. De asemenea, se va urmări extinderea suprafețelor destinate pietonilor și bicicliștilor, reducerea traficului în zona centrală și asigurarea unei discipline în trafic, contribuind astfel la îmbunătățirea siguranței circulației în special în rândul pietonilor și bicicliștilor.

Prin implementarea prevederilor prezentului document, se estimează echilibrarea bugetului aferent parcărilor, inclusiv creșterea încasărilor provenite din amenzi pentru parcare neregulamentară, reducerea frecvenței de utilizare a autoturismului pentru deplasările pe distanță scurtă, care au ca destinație zona centrală, orientarea cetățenilor către utilizarea modurilor de transport prietenoase cu mediul: pietonal, cu bicicleta, cu transportul public local.

Administrarea corectă a parcărilor reduce circulația autovehiculelor și scade semnificativ cantitatea de emisii de gaze cu efect de seră (echivalent CO₂).

1.3. Cadrul legislativ

În elaborarea politicii de parcare s-a ținut cont de următoarele acte normative și standarde:

→ Reglementări la nivel național:

- Ordonanța de urgență a Guvernului Nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată cu modificările și completările ulterioare;



- Legea 155/2010 - "Legea poliției locale", republicată cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanism, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea 51/2006 a serviciilor de utilitate publică, cu modificările și completările ulterioare;
- STAS 2900-89 - Lățimea drumurilor;
- Ordonanța de urgență a Guvernului Nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea administrației publice locale Nr. 215/2001, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 448/2006 republicata 2008, legea privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța Guvernului nr. 71/2002 actualizată privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 227/2015 actualizată privind Codul Fiscal ("Codul Fiscal");
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale ("Legea nr. 273/2006"), cu modificările și completările ulterioare;

→ Reglementări la nivel local:

- Hotărârea Consiliului Local Nr. 4/ 2017 privind aprobarea Regulamentului de funcționare al sistemului de staționare și parcare cu plată a vehiculelor/ autovehiculelor în parcurile publice cu plată din Municipiul Sfântu Gheorghe, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Consiliului Local Nr. 55/ 2009 privind aprobarea Regulamentului de atribuire a locurilor de parcare în parcurile de reședință din municipiul Sfântu Gheorghe, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Consiliului Local Nr. 351/ 2018 privind stabilirea taxelor și impozitelor locale pentru anul 2019, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Consiliului Local Nr. 27/ 2019 privind aprobarea instituirii unor măsuri pentru staționarea autovehiculelor în Municipiul Sfântu Gheorghe.



2. POLITICA DE PARCARE A MUNICIPIULUI SFÂNTU GHEORGHE

2.1. Situația parcărilor la nivelul Municipiului Sfântu Gheorghe

Elaborarea Politicii de parcare a Municipiului Sfântu Gheorghe implică o corelare cu alte documente de planificare spațială relevante, urmărind înțelegerea caracteristicilor socio-demografice și de mobilitate locale. Documentele cheie care fac referire la dezvoltarea mobilității urbane în arealul de studiu sunt:

- *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Sfântu Gheorghe;*
- *Strategia integrată de dezvoltare urbană a Municipiului Sfântu Gheorghe;*
- *Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Sfântu Gheorghe;*
- *Programul de îmbunătățire a eficienței energetice în Municipiul Sfântu Gheorghe.*

Un factor cu impact semnificativ asupra caracteristicilor de mobilitate la nivelul unui areal de studiu, cu impact asupra cererii de locuri de parcare este indicele de motorizare. Valoarea acestuia exprimă numărul de autoturisme deținute de grupe de 1000 de locuitori. În figura 2.1 este prezentată variația indicelui de motorizare în intervalul 2011 - 2018 înregistrată în Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna și la nivel național.

Se observă că numărul de autoturisme deținute de 1000 de locuitori ai Municipiul Sfântu Gheorghe a crescut considerabil în ultimii ani. Disponibilitatea ridicată a autorismelor poate fi asimilată cu valori ridicate ale cererii pentru locuri de parcare, atât în parcările de reședință, cât și în cele publice. Insuficiența locurilor de parcare în zone cu accesibilitate ridicată generează aglomerarea traficului prin componenta autovehiculelor aflate în căutarea unui loc de parcare și implică efecte negative precum întârzieri în trafic, inclusiv pentru mijloacele de transport public, poluare atmosferică, emisii de gaze cu efect de seră.

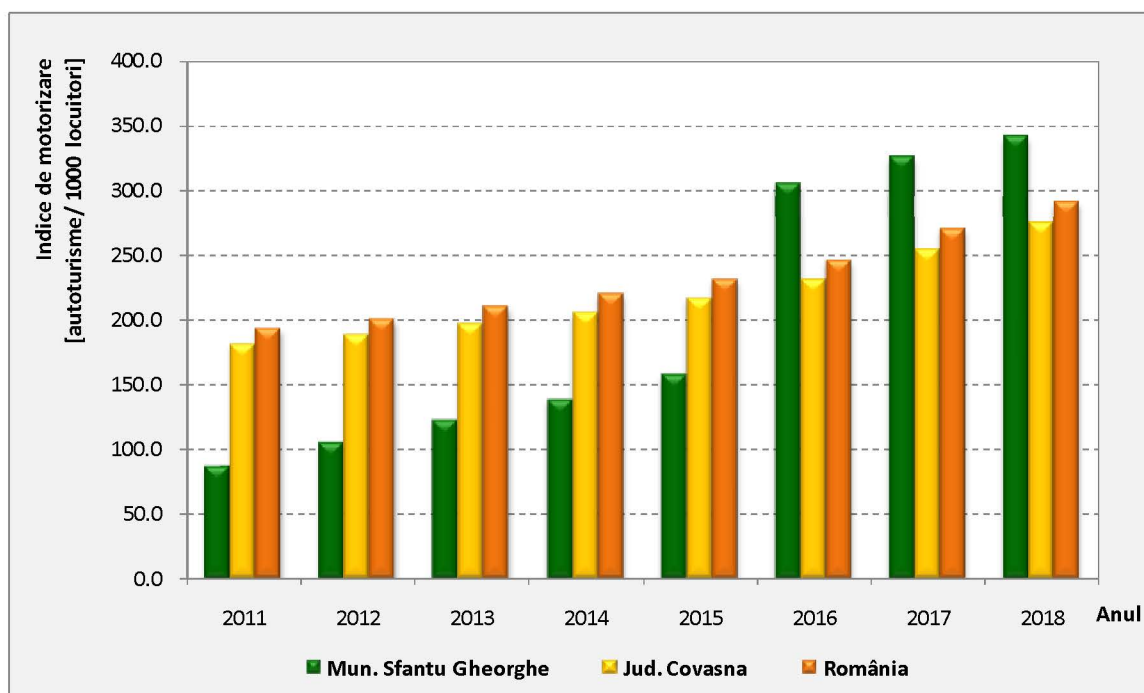


Figura 2.1. Variația indicelui de motorizare, 2011 – 2018.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line, DRPCIV.

Efectele generate de desfășurarea activităților de transport asupra mediului sunt diverse și cuprinzătoare. Cele mai importante se referă la calitatea aerului, zgomot, schimbări climatice și consum de resurse neregenerabile.

Structura parcului de autovehicule este un factor cu rol decisiv al impactului asupra mediului generat de sectorul transporturilor. Vechimea, combustibilul utilizat, capacitatea cilindrică a motorului, norma de depoluare sunt parametri specifici fiecărui autovehicul, care influențează direct cantitatea de emisii poluante deversate în atmosferă pe durata funcționării.

Categoriile de autovehicule pentru care sunt estimate emisiile poluante conform Agenției Europene de Mediu, în cadrul proiectului CORINAIR (**C**ORE **I**Nventory of **A**IR emissions) sunt cele din Nomenclatorul pentru raportare (NFR – Nomenclature For Reporting), așa cum sunt folosite pentru raportarea emisiilor în conformitate cu Organizația Națiunilor Unite (ONU), Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite (UNECE – United Nations Economic Commission for Europe), linii directe pentru raportarea datelor de emisie în conformitate cu *”Convenția CEE-ONU privind poluarea atmosferică transfrontalieră pe distanțe lungi pentru a reduce gradul de acidificare, eutrofizare și nivelul de ozon troposferic”*.

Date referitoare la structura parcului de autovehicule (numărul de autovehicule înmatriculate, clasificate în funcție de categoria națională, capacitatea cilindrică, vechimea și carburantul utilizat) la nivelul Municipiului Sfântu Gheorghe au fost obținute de la Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului

Administrației și Internelor, cu sprijinul Municipiului Sfântu Gheorghe, Serviciul Integrare Europeană și Strategii de Dezvoltare.

În scopul utilizării în cadrul modelului de estimare a emisiilor provenite din traficul rutier, aceste date au fost prelucrate astfel încât să se obțină clasificarea tuturor autovehiculelor înmatriculate în funcție de: *combustibilul utilizat; capacitatea cilindrică; anul fabricației; standardul de depoluare*. În intervalul analizat, 2011-2018, parcul inventar de autovehicule înmatriculate în localitatea Sfântu Gheorghe a avut o evoluție pozitivă, valoarea înregistrată în anul 2018 fiind cu 277,1% mai mare față de cea corespunzătoare anului 2011.

Distribuția anuală a numărului de autovehicule în funcție de combustibilul utilizat este prezentată în figura 2.2. În toată perioada analizată, în parcul de vehicule din Municipiul Sfântu Gheorghe au fost înmatriculate 8 autovehicule cu propulsie hibridă. Vehiculele electrice încă nu sunt înregistrate.

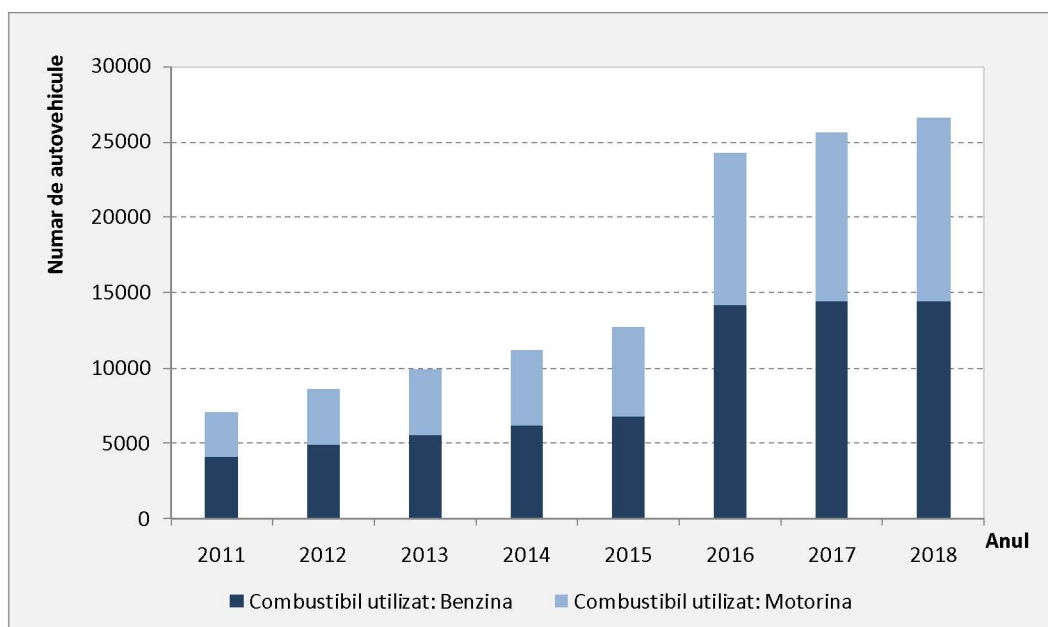


Figura 2.2. Situația parcului inventar de autovehicule în funcție de combustibilul utilizat.

Sursa datelor: Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor, București.

În intervalul analizat s-a înregistrat o creștere semnificativă a numărului de autovehicule alimentate cu motorină, în anul 2018 acestea numărând cu 307,7% mai mult decât în anul 2011. Acest aspect reclamă acordarea unei atenții deosebite, în condițiile în care la nivelul zonelor urbane din Europa au fost deja aplicate limitări ale accesului autovehiculelor Diesel, pe fondul efectelor negative asociate particulelor materiale și oxizilor de azot specifice funcționării acestor motoare.

Referitor la tipurile de autovehicule din compunerea parcului inventar, din totalul celor 26.588 autovehicule înregistrate în anul 2018, 21.985 sunt autoturisme. Numărul de autovehicule din celelalte 9 categorii existente (în total 3.771 autovehicule) este prezentat în diagrama din figura 2.3.

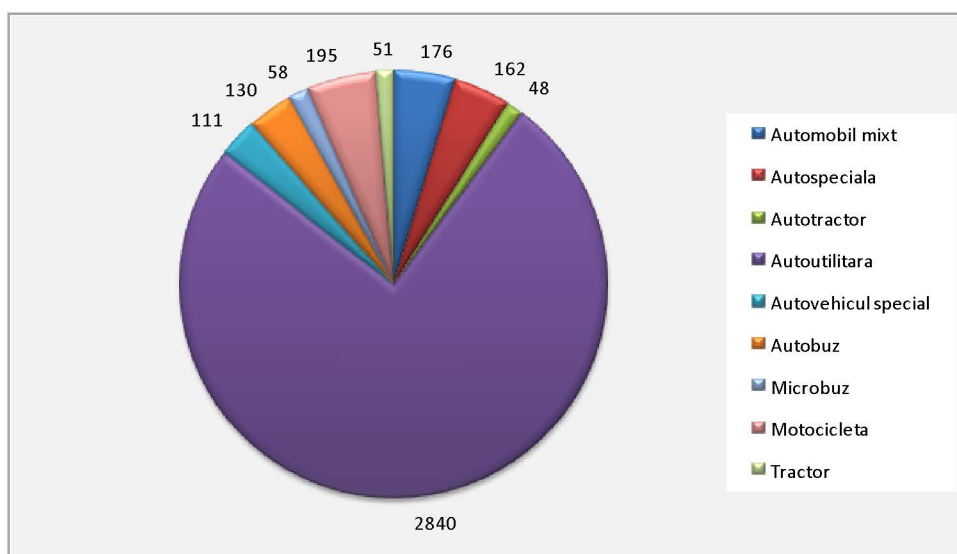


Figura 2.3. Autovehiculele din compunerea parcului inventar, altele decât autoturisme, 2018.

Sursa datelor: Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor București.

Din totalul autovehiculelor înmatriculate la sfârșitul anului 2018, 24% aveau vechime cuprinsă între 6 și 11 ani, iar 35% între 11 și 17 ani. Reprezentarea numărului de autovehicule în funcție de anul de fabricație este realizată în figura 2.4.

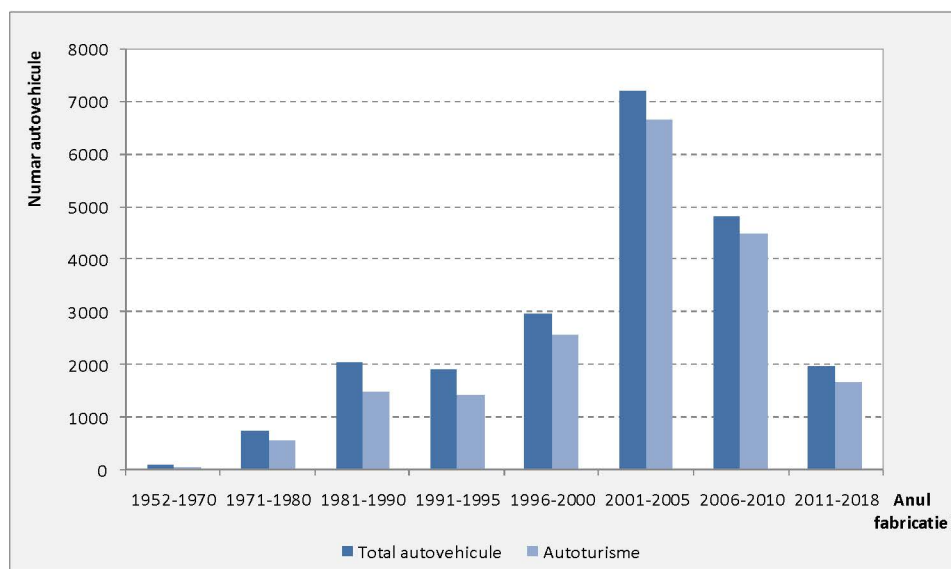


Figura 2.4. Structura parcului de autovehicule în funcție de anul de fabricație, 2018.

Sursele datelor: Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor București.

Funcționarea acestora are asociat un impact ridicat asupra mediului exprimat prin emisii crescute de substanțe poluante, gaze cu efect de seră și zgomot. Din acest motiv la elaborarea propunerilor de reglementare a politicii de parcare trebuie avută în vedere reducerea atractivității călătoriilor efectuate cu autovehiculele personale în zona centrală.

În cele ce urmează sunt prezentate caracteristicile ofertei de parcare din Municipiul Sfântu Gheorghe.

Potrivit datelor furnizate de Direcția de Gospodărire Comunală din cadrul Primăriei Municipiului Sfântu Gheorghe, parcărilor amenajate din Municipiul Sfântu Gheorghe sunt încadrate în următoarele categorii:

- parcări publice cu plată;
- parcări publice fără plată;
- parcări de reședință cu plată;

În total, la nivelul Municipiului Sfântu Gheorghe sunt amenajate 6.999 locuri de parcare, încadrate în categoriile de mai sus conform distribuției din figura 2.5.

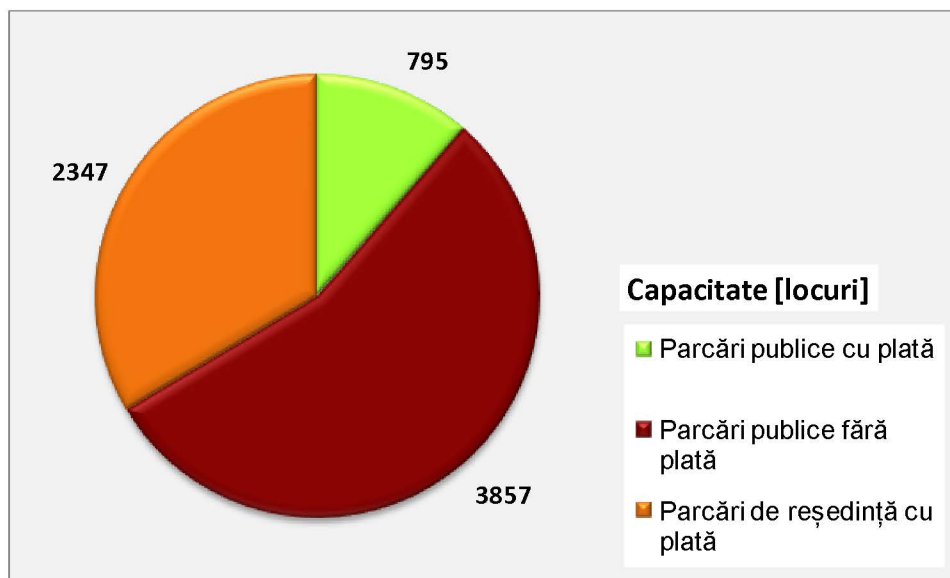


Figura 2.5. Capacitatea parcărilor, 2018.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Sfântu Gheorghe.

Parcărilor publice

Prin parcare publică se înțelege totalitatea parcărilor amenajate aflate pe domeniul public și privat al Municipiului Sfântu Gheorghe. Parcarea publică cu plată reprezintă parcarea publică pentru folosirea căreia se percepe taxă de parcare.

La nivelul Municipiului Sfântu Gheorghe în parcărilor publice sunt amenajate 4.652 locuri de parcare, dintre care pentru 795 se percepe taxă de parcare.

Conform regulamentului de funcționare al sistemului de staționare și parcare cu plată a vehiculelor/ autovehiculelor în parcărilor publice cu plată din Municipiul Sfântu Gheorghe aprobat prin H.C.L. Nr. 218 /2017, care aduce modificări și completări asupra H.C.L. nr. 4/

2017, aceste parcări sunt amplasate în zona centrală, în vecinătatea obiectivelor de interes socio-economic, pe amplasamentele menționate în tabelul 2.1. și în figura 2.6.

Potrivit acestui regulament prin parcare se înțelege spațiul destinat în mod special staționării vehiculelor/ autovehiculelor, semnalizat prin indicatoare/ marcaje care îl delimitează de partea carosabilă a drumului sau restul domeniului public și privat.

Programul de funcționare a parcărilor în sistem cu plată este de luni până vineri, în intervalul orar 08:30 – 16:30. În afara acestui interval, în zilele de sâmbătă, duminică și în cele de sărbători legale sau declarate nelucrătoare, parcare este fără plată.

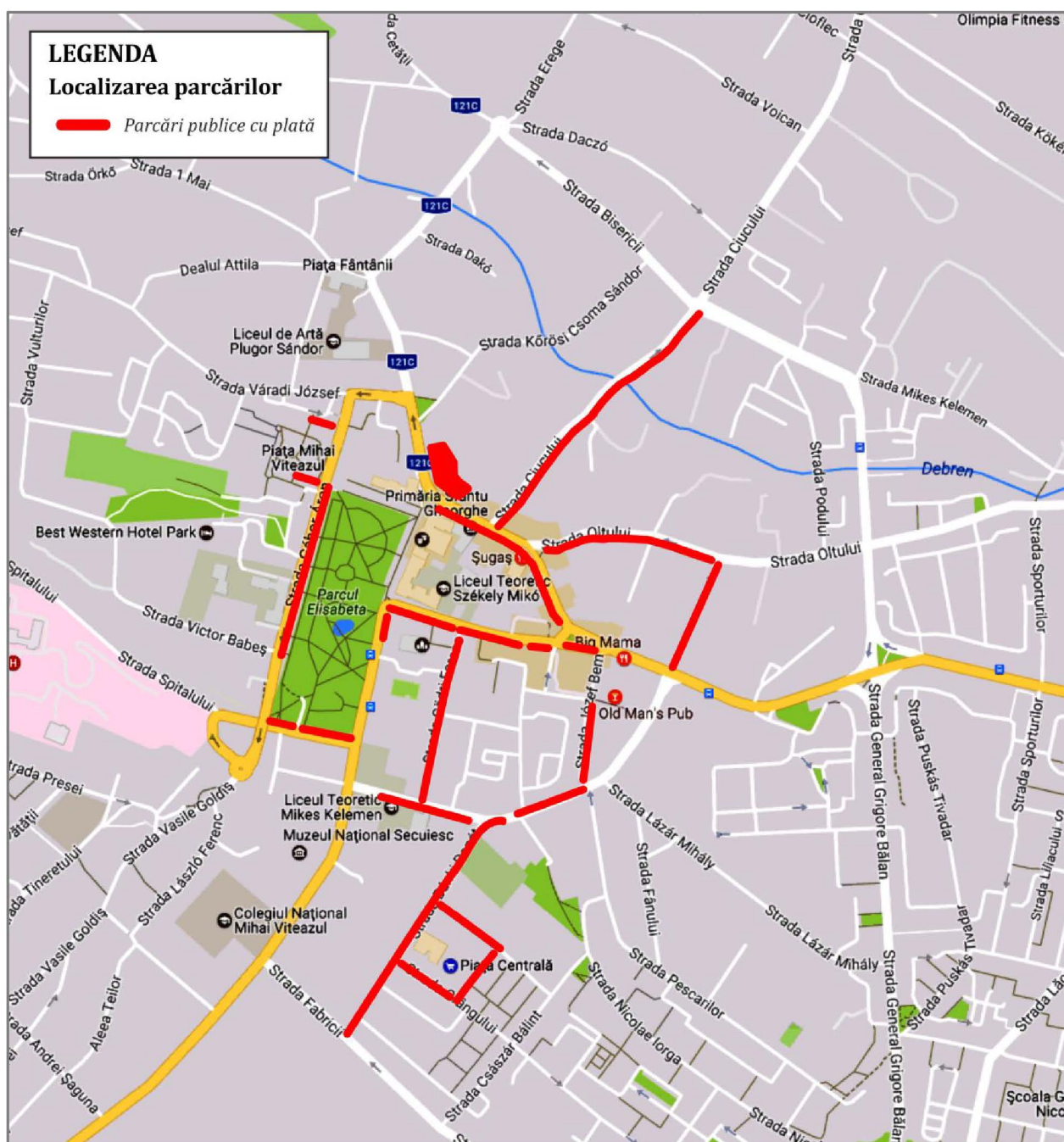


Figura 2.6. Distribuția teritorială a parcărilor publice cu plată.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Sfântu Gheorghe.

Tabelul 2.1. Parcări publice cu plată. Sursa datelor: Primăria Municipiului Sfântu Gheorghe.

| Nr. Crt. | Strada | Reper |
|----------|---------------------------|--|
| 1. | Str. Ciucului | Între Str. 1 Decembrie 1918 și Str. Bisericii |
| 2. | Str. Oltului | Între Str. 1 Decembrie 1918 și Str. Podului |
| 3. | Str. Godri Ferenc | |
| 4. | Str. Iozef Bem | Între Str. Banki Donat și Magazinul Sugas |
| 5. | Str. Kriza Janos | În fața Liceului Teoretic „Mikes Kelemen” și a Judecătoriei Municipiului Sfântu Gheorghe |
| 6. | Str. Nicolae Bălcescu | Între Str. 1 Decembrie 1918 și Str. Oltului |
| 7. | Str. Korosi Csoma Sandor | Între Teatrul „Andrei Mureșanu” și Str. Bisericii |
| 8. | Piața Mihai Viteazul | Parcarea din fața CEC Bank, Sucursala Sfântu Gheorghe |
| 9. | Str. Bisericii | |
| 10. | Str. 1 Decembrie 1918 | Parcarea din fața Hotelului Bodoc |
| 11. | Str. Gabor Aron | |
| 12. | Piața Libertății | În fața Bisericii Unitariene |
| 13. | Str. 1 Decembrie 1918 | Între B.R.D. și sediul Primăriei Municipiului Sfântu Gheorghe |
| 14. | În fața Magazinului Șugaș | |
| 15. | Str. Grof Miko Imre | |
| 16. | Str. Tavaszi Sandor | |

Utilizarea parcărilor publice cu plată, în perioada în care se percepe taxă, este permisă numai după achitarea contravalorii acesteia, operațiune care poate fi realizată în sistem de autotaxare, în baza tichetului sau abonamentului de parcare obținute anticipat și expuse la loc vizibil în interiorul/ exteriorul vehiculului sau prin trimiterea unui SMS de pe telefonul mobil la un număr scurt (figura 2.7). Nivelul taxei de parcare și al obonamentelor eferente utilizării parcărilor cu plată se stabilesc și se aprobă anual prin hotărâre de către consiliul local, indiferent de modalitatea de plată a acestora.

**Figura 2.7.** Sistem de autotaxare – parcare publică.



În tabelul de mai jos sunt prezentate tarifele percepute în situația actuală pentru parcare în spațiile amenajate la nivel urban. Până la data de 01.01.2018 tarifele unitare pentru parcare au fost de 2 Lei (0,45 Euro+TVA)/ oră, respectiv 10 Lei (2,2 Euro+TVA)/ 24 ore.

Tabelul 2.2. Taxe de parcare (autotaxare) - 2018.

| Durata | Cuquantumul taxei | Durata | Cuquantumul taxei |
|---------|----------------------|--------|----------------------|
| Automat | | SMS | |
| 1 oră | 3,0 Lei | 1 oră | 0,65 Euro+TVA |
| 24 ore | 15,0 Lei | 24 ore | 3,00 Euro+TVA |

În cadrul reglementărilor amintite, se consideră că parcare a unui autovehicul este regulamentară, dacă utilizatorul îndeplinește cumulative următoarele obligații:

- poziționarea autovehiculului se face cu respectarea marcajelor care delimitează spațiul aferent unui loc de parcare precum și cu respectarea modului/ poziției de parcare, respectiv perpendicular sau oblic față de axul drumului;
- afișează pe bord tichetul de parcare, în loc vizibil din exterior, la începutul perioadei de staționare;
- nu depășește timpul de staționare la care are dreptul conform termenului de valabilitate a tichetului.

Automatele de taxare sunt amplasate în zonele în care sunt amenajate parcări cu plată, având alocate în medie 24 locuri de parcare (tabelul 2.3).

Tabelul 2.3. Amplasare aparate de autotaxare.

| Parcare | Localizare | Nr. aparate | Nr. locuri de parcare afereente |
|-----------------------|--------------------|----------------|---------------------------------------|
| Str. 1 Decembrie 1918 | Hotel Bodoc | 1 | 49 |
| Str. 1 Decembrie 1918 | Restaurant Sugas | 1 | 10 |
| Str. 1 Decembrie 1918 | Banca Transilvania | 1 | 20 |
| Str. 1 Decembrie 1918 | Banca Raiffeisen | 1 | 12 |
| Str. 1 Decembrie 1918 | Magazin Sugas | 1 | 18 |
| Str. Gróf Mikó Imre | Nr. 2, Banca ING | 2 | 57 |
| Str. Gödri Ferenc | Nr. 9, nr. 16 | 2 | 28 |
| Str. Kriza János | Judecătorie | 1 | 27 |
| Str. Iozef Bem | Nr. 3/E, nr. 3/G | 2 | 64 |
| Str. Nicolae Bălcescu | Nr. 4, nr. 12 | 2 | 20 |



| Parcare | Localizare | Nr. aparate | Nr. locuri de parcare aferente |
|--------------------------|--|-------------|--------------------------------|
| Str. Oltului | Nr. 2, nr. 12, nr. 30 | 3 | 63 |
| Str. Ciucului | Nr. 9, nr. 20, nr. 33 | 3 | 68 |
| Str. Bisericii | Nr. 5, nr. 11, nr. 25 | 3 | 47 |
| Str. Körösi Csoma Sándor | Nr. 6, nr. 22, nr. 36 | 3 | 86 |
| Str. Gábor Áron | Biblioteca Județeană, Liceul Kós Károly, str. Victor Babeș | 3 | 87 |
| P-ța Mihai Viteazul | Banca CEC | 1 | 16 |
| Str. Libertății | Biserica unitariană | 1 | 25 |
| Str. Váradi József | Groupama | 1 | 21 |
| Str. Bánki Dónát | Nr. 24, Piața Centrală | 2 | 77 |
| Total | | 34 | 795 |

Potrivit datelor statistice înregistrate în anul 2018 (01.01-30.11.2018), parcările publice cu taxă au înregistrat un număr de 434.997 utilizatori, dintre care 12% au folosit mijloacele de comunicații – SMS pentru plata taxei de parcare.

Media zilnică anuală este de 1.554 legitimații de parcare vândute, dintre care 165 prin SMS și 1.389 de la automate. Din totalul utilizatorilor, 8,7% au optat pentru legitimații valabile 24 de ore, ceea ce înseamnă că 135 locuri sunt ocupate aproximativ întreaga zi de un singur vehicul (din punct de vedere financiar se justifică achiziționarea unui tichet pentru 24 ore atunci când durata parcării este mai mare decât 5 ore). Raportând numărul total de tichete vândute pentru 1 oră la numărul de locuri de parcare cu taxă neocupate de autovehiculele pentru care sunt achiziționate tichete de 24 ore se constată că numărul mediu zilnic de utilizatori pentru un loc de parcare este de 2,15.

Parcările cu atractivitate ridicată sunt amplasate în zona Str. 1 Decembrie 1918, Grof Miko Imre, atât pe stradă, cât și în afara acesteia (figura 2.8).



Figura 2.8. Parcare cu plată - zona centrală.

Variația numărului de vehicule care intră și ies în/ din parcare din zona centrală amplasată în afara străzii (figura 2.8 sus) indică faptul că în intervalul 11:00 – 14:00 capacitatea acestei parcări este utilizată în întregime (figura 2.9). În afară de această perioadă se remarcă intervalele de vârf ale cererii 9:10-10:00 și 18:00-18:30.

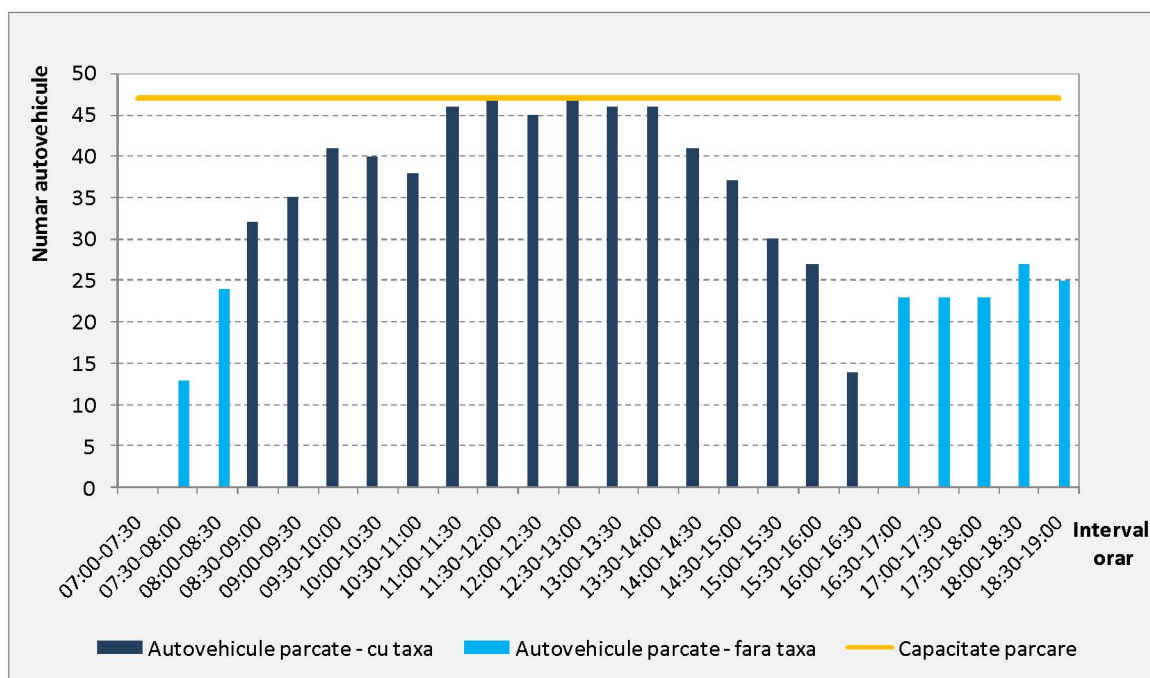


Figura 2.9. Raport cerere/ ofertă – parcare zona centrală.

Utilizarea parcărilor publice cu taxă a generat în anul 2018 venituri lunare medii de 73.412 Lei, care în proporție de 28% au fost încasate prin SMS. Variația lunară a încasărilor este prezentată în figura 2.10.

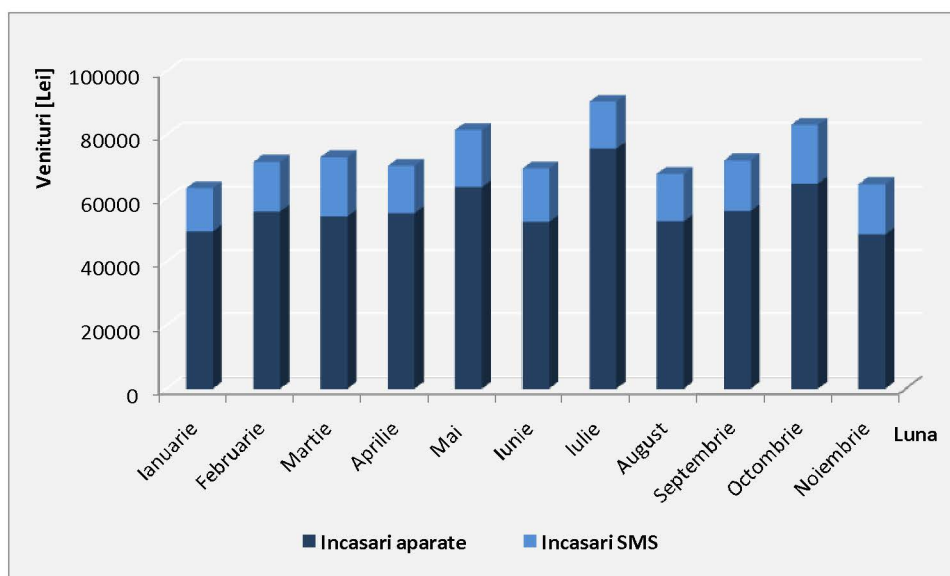


Figura 2.10. Variația încasărilor lunare - 2018.

Începând cu anul 2016 s-a produs o creștere semnificativă a veniturilor din taxarea parcărilor (figura 2.11), fiind asociată dezvoltării rețelei de aparate de taxare și intensificării activității de control.

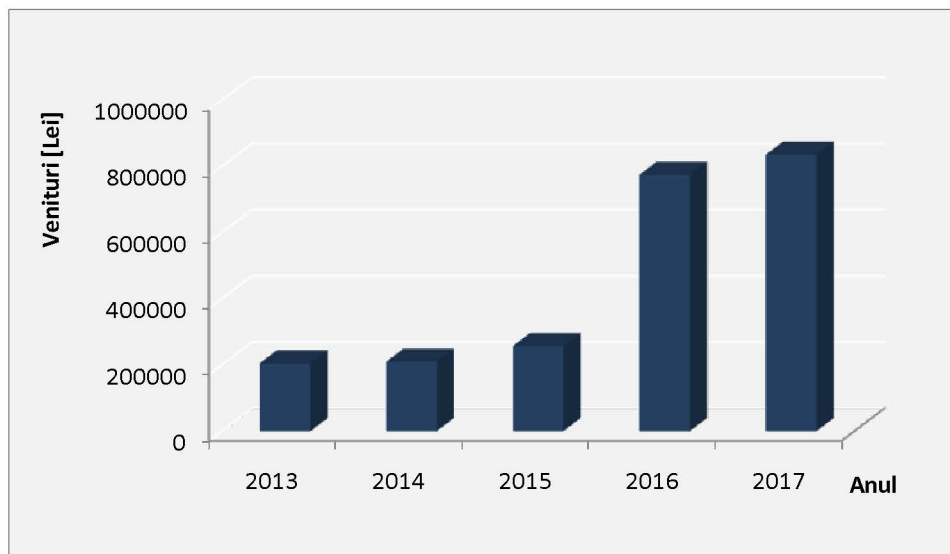


Figura 2.11. Variația încasărilor anuale, 2013 - 2017.

În zonele de parcare cu plată sunt semnalizate prin indicatoare și marcaje specifice locuri pentru parcare gratuită a mijloacelor de transport ale persoanelor cu handicap. Abonamentele pentru persoanele cu handicap se eliberează gratuit persoanelor fizice care suferă de un handicap fizic sau transportă asemenea persoane și care fac dovada că posedă permis de conducere și sunt proprietarii autoturismului sau au contract de leasing pentru vehiculul/ autovehiculul respectiv. Acest tip de abonament permite staționarea pe timp nelimitat în orice parcare publică cu plată din Municipiul Sfântu Gheorghe și se eliberează la cerere de către Direcția Tehnică și Monitorizare Societăți Comerciale și Servicii Publice Subordonate din cadrul Primăriei Municipiului Sfântu Gheorghe pe baza unor documente justificative. Posesorii acestor abonamente vor folosi cu precădere locurile de parcare rezervate și semnalizate prin semnul internațional pentru persoane cu handicap (figura 2.12).

Conform H.C.L. Nr. 293/ 2018 pentru modificarea și completarea H.C.L. Nr. 4/ 2017 privind aprobarea Regulamentului de funcționare al sistemului de staționare și parcare cu plată a vehiculelor/ autovehiculelor în parcările publice cu plată din Municipiul Sfântu Gheorghe, cu modificările și completările ulterioare, pentru autovehiculele acționate 100% electric se eliberează gratuit abonamente persoanelor fizice și juridice care fac dovada că sunt proprietarii unor astfel de autovehicule sau au contract de leasing pentru vehiculele/ autovehiculele respective. Abonamentele pentru autovehiculele acționate 100% electric se imprimă pe hârtie de culoare verde și conferă dreptul de staționare pe timp nelimitat în orice parcare publică cu plată din Municipiul Sfântu Gheorghe. Se eliberează la cerere de către Direcția Tehnică și Monitorizare Societăți Comerciale și Servicii Publice Subordonate din cadrul Primăriei Municipiului Sfântu Gheorghe pe baza unor documente justificative.

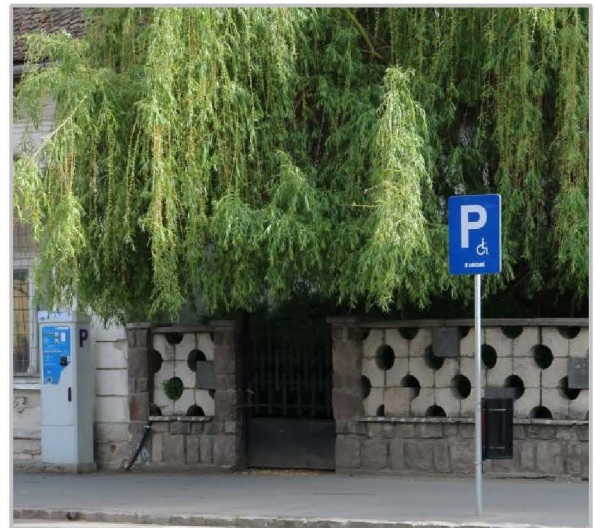


Figura 2.12. Semnalizare loc de parcare pentru persoane cu handicap – parcare cu plată.

Cu excepția parcării din din fața Hotelului Bodoc și a celor din vecinătatea Pieței centrale, care sunt amenajate în afara străzii, restul parcărilor publice sunt amplasate pe stradă.

La nivelul rețelei se întâlnesc sectoare în care autovehiculele sunt parcate neregulamentar (fie nu respectă indicațiile de parcare conform locurilor amenajate, fie sunt parcate în locuri neamenajate), fapt care reduce capacitatea de circulație (prin ocuparea părții carosabile sau prin manevrele realizate pentru parcare a vehiculelor) și generează probleme de siguranță a circulației (figura 2.13).



Figura 2.13. Situații de parcări neregulamentare cu consecințe asupra reducerii capacității de circulație și siguranței rutiere (exemplificare).

Modul de amplasare a locurilor de parcare în raport cu partea carosabilă reprezintă un factor care influențează semnificativ capacitatea de circulație a străzilor. Potrivit STAS 10144/5-89 privind Calculul capacității de circulație a străzilor, capacitatea de circulație a

primei benzi pentru străzile pe care sunt amenajate locuri de parcare este redusă cu până la 40% în funcție de tipul de organizare a parcării (longitudinală, oblică sau normală pe axul străzii).

În figura 2.14 sunt evidențiate valorile coeficienților de reducere a capacității de circulație specifice fiecărui tip de amenajare a parcărilor adiacente părții carosabile.

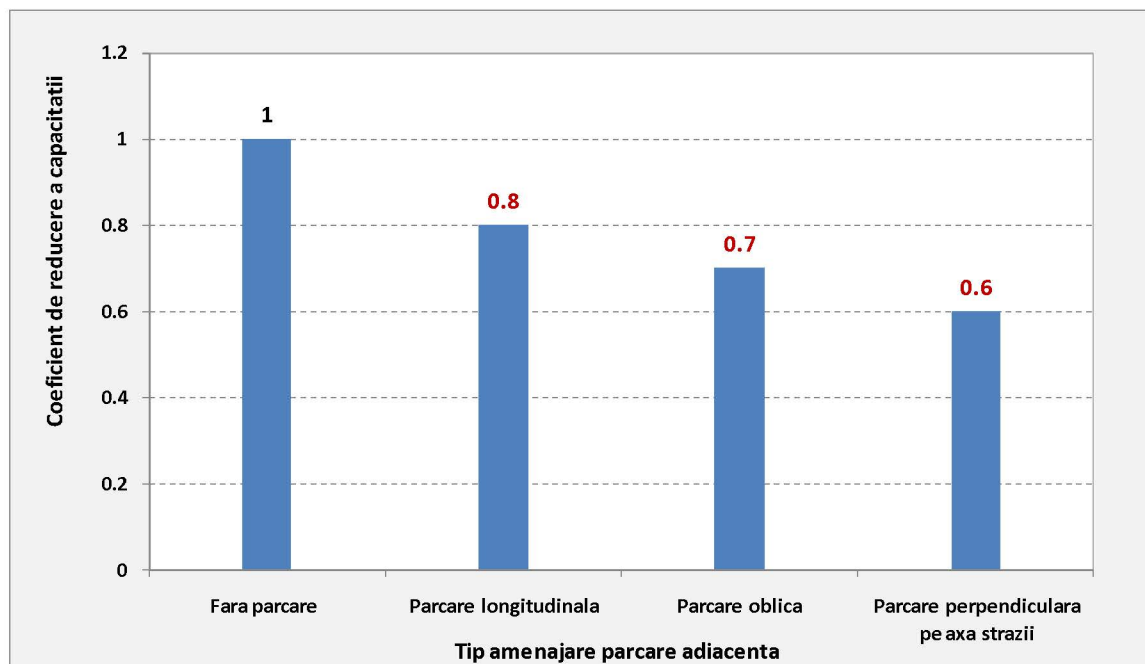


Figura 2.14. Variația capacității de circulație în funcție de modul de amenajare a parcărilor adiacente.

Din figura de mai sus se observă că impact major asupra capacității de circulație au parcarile în care autovehiculul este staționat în poziție perpendiculară pe axul străzii. Acest mod de amenajare diminuează capacitatea de circulație cu 40%. De asemenea, parcare oblică cu acces din banda de circulație, deși prezintă avantajul unei capacități ridicate (număr de locuri de parcare raportate la o unitate de lungime a străzii), are ca și consecință directă reducerea capacității de circulație cu aproximativ 30%.

La nivelul întregii localități sunt amenajate 3.857 locuri de parcare în parcări publice netaxate. Preponderent acestea sunt amenajate pe stradă, în vecinătatea primei benzi de circulație. Utilizarea gratuită a acestor locuri de parcare conduce la reducerea atractivității parcărilor rezidențiale (care funcționează pe bază de abonament) și totodată la generarea de inechități în utilizarea spațiului public de către cetățeni.

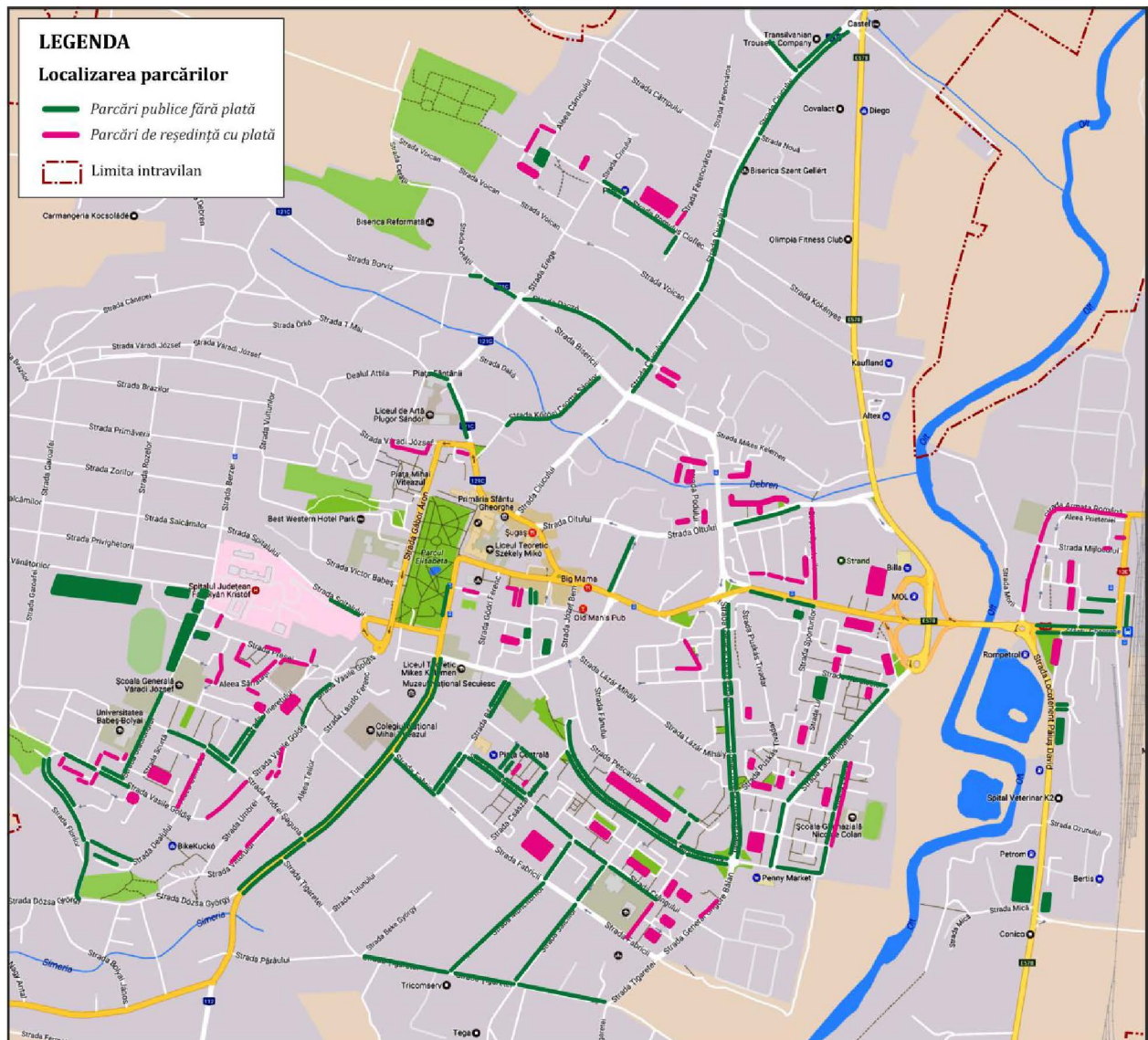


Figura 2.15. Distribuția spațială a parcărilor publice fără taxă.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Sfântu Gheorghe.

Parcărilor de reședință

Parcărilor de reședință reprezintă o altă categorie a parcărilor întâlnite la nivelul localității. Parcărilor de reședință sunt acele spații destinate parcarii autovehiculelor situate la mai puțin de 30 m de frontul imobilelor, destinate utilizării de locatarii acestor imobile, cu excepția celor incluse în lista parcărilor publice cu plată (figura 2.16). Parcarile de reședință sunt administrate de către Primăria Municipiului Sfântu Gheorghe prin Biroul Gospodărire Comunală.



Figura 2.16. Parcare de reședință amenajată.

Capacitatea parcărilor de reședință este de 2.347 locuri, distribuite pe cartiere conform diagramei din figura 2.17. În interiorul cartierelor parările rezidențiale sunt ampasate în vecinătatea locuințelor colective (blocuri).

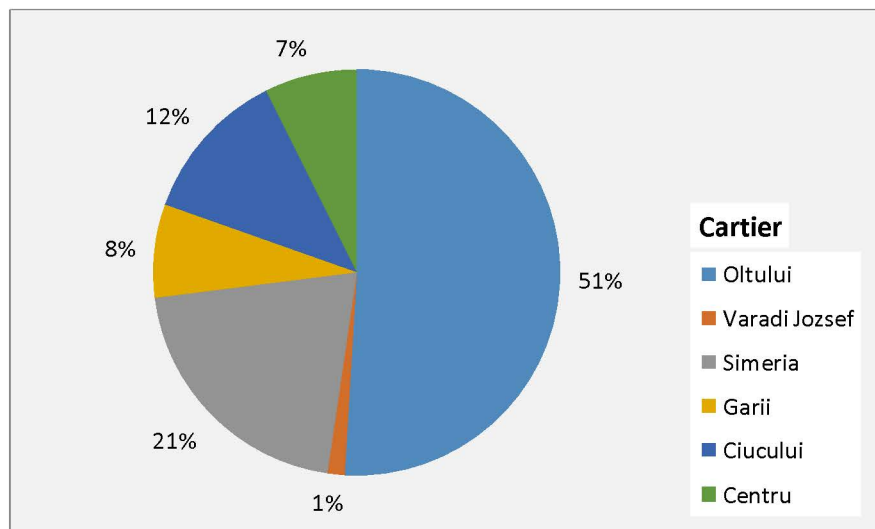


Figura 2.17. Amplasarea locurilor de parcare pe cartiere.

Locurile de parcare amenajate, semnalizate (vertical și orizontal) și numerotate în acest scop de către administratorul parcarii de utilizează în baza unui abonament, care oferă utilizatorului dreptul folosirii locului de parcare 24 de ore/zi, pe o perioadă maximă de 5 ani. Acestea se atribuie numai proprietarilor/ deținătorilor de autovehiculele cu masa maxim autorizata până la 3,5 tone, destinate transportului de persoane, cu până la 8+1 locuri pe scaune cu inspecția tehnică periodică (I.T.P.) valabilă la data atribuirii. Abonamentele se expun la loc vizibil în interiorul autovehiculului pentru identificare în caz de control.



În situațiile în care numărul de solicitări depășește numărul de locuri amenajate în parcare de reședință sau când unul sau mai multe locuri sunt solicitate expres de către mai mulți locatari, atribuirea se face prin licitație publică. Prețul de pornire al licitației îl reprezintă chiria de bază stabilită prin Hotărâre de Consiliu Local, care la nivelul anului 2018 a fost de 150 Lei/an. Procedura de atribuire/licitație se organizează nominal pentru fiecare loc de parcare situat în parcare de reședință, începând cu locul cu numărul cel mai mic.

Toate aspectele legate de atribuirea și utilizarea locurilor de parcare din parcările de reședință sunt reglementate prin Hotărârea Consiliului Local Nr. 55/ 2009 privind modificarea Regulamentului de atribuire a locurilor de parcare în parcările de reședință din Municipiul Sfântu Gheorghe, cu modificările și completările ulterioare.

Din analizele privind cererea și oferta de locuri de parcare, în care prin cerere se înțelege numărul de autoturisme înregistrate la blocurile arundate parcărilor rezidențiale rezultă că în medie un loc de parcare deservește 2,5 autovehicule. Valoarea maximă a deficitului de locuri de parcare se înregistrează în cartierul Gării, în care unui loc de parcare amenajat îi revin 3,6 autovehicule.

Tabelul 2.3. Raportul dintre cerere și ofertă – parcări rezidențiale.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Sfântu Gheorghe.

| Cartier | Număr Locuri de parcare amenajate | Număr autoturisme | Număr autoturisme/ Număr Locuri de parcare amenajate |
|---------------|-----------------------------------|-------------------|---|
| Oltului | 1.194 | 2.841 | 2,4 |
| Varadi Jozsef | 31 | 38 | 1,2 |
| Simeria | 485 | 1.344 | 2,8 |
| Gării | 175 | 627 | 3,6 |
| Ciucului | 286 | 429 | 1,5 |
| Centru | 172 | 513 | 3,0 |
| Total | 2.343 | 5.792 | 2,5 |

Conform datelor înregistrate de Primăria Municipiului Sfântu Gheorghe, în anul 2018 numai 50% din locurile de parcare disponibile au fost închiriate. Această situație este generată în special de următoarele:

- în plus față de parcările rezidențiale, în cartiere există și parcări publice fără taxă (în special pe arterele principale de circulație);
- la nivel local nu sunt instituite și aplicate reglementări privind interzicerea staționării/ parcării pe spațiul public neamenajat în scop de parcare.

Referitor la al doilea aspect, aplicarea unor reglementări privind interzicerea staționării/ parcării pe spațiul public neamenajat în scop de parcare trebuie să fie însoțită de măsuri de

creare a parcărilor rezidențiale a căror capacitate să asigure parcare a tuturor vehiculelor înregistrate în arealul respectiv.

Menținerea situației actuale, în care autovehiculele proprietate personală sunt parcate pe zonele dintre blocuri în care nu au fost aplicate sistematizări ale spațiului public afectează în mod negativ accesibilitatea pietonilor și estetica urbană (figura 2.18).



Figura 2.18. *Parcarea autovehiculelor în zone destinate circulației pietonilor/ zone verzi.*

Pentru satisfacerea nevoi de parcare la domiciliu, pe lângă parcurile de reședință există și garaje construite pe domeniul public din cartierele de locuințe colective. La nivelul întregii localități sunt amenajate aproximativ 500 astfel de facilități de parcare.

În scopul folosirii eficiente a spațiului public urban, prin H.C.L. Nr. 27/ 2019 au fost aprobate măsuri pentru staționarea autovehiculelor în Municipiul Sfântu Gheorghe, respectiv:

- între orele 18:00-6:00 se interzice staționarea voluntară a vehiculelor cu o masă totală maximă autorizată mai mare de 1,9 tone pentru transportul de marfă și a vehiculelor care au mai mult de nouă locuri pe scaune pentru transportul de persoane, în zonele rezidențiale semnalizate corespunzător cu indicatoare rutiere, așa cum sunt prevăzute în documentațiile de urbanism legal aprobate, domeniul public și privat al Municipiului Sfântu Gheorghe; excepții de la aplicarea acestor restricții se aplică pe timpul efectuării operațiunilor de încărcare/ descărcare marfă sau îmbarcare/ debarcare călători, conducătorii acestor vehicule având obligația să respecte semnalizarea rutieră din zonă;
- între orele 22:00-6:00 se interzice staționarea autovehiculelor în zona rezidențială în care deținătorul legal al autovehiculului are în posesie un garaj pe domeniul public.

Prin zonă rezidențială se înțelege domeniul public al municipiului, inclusiv parcările rezidențiale amenajate în condițiile legii, aflate pe o rază de 300 de metri față de amplasamentul garajului;

- proprietarii de autovehicule care închiriază loc de parcare rezidențial în condițiile legii sau beneficiază de locuri de parcare gratuite conform Legii nr. 448/2006, republicată, nu pot staționa în alt loc pe domeniul public pe o rază de 300 m de locul de parcare închiriat.

În analiza privind cererea și oferta de locuri de parcare de reședință nu au fost luate în considerare autovehiculele înregistrate la reședințe individuale, în sensul că respectivele mijloace de transport sunt parcate la proprietate. În continuare, se poate merge pe același raționament, dar va trebui să se instituie și să se aplice măsuri de penalizare pentru parcare autovehiculului pe trotuar, în zona proprietății private. În lipsa penalizării acestor situații, se vor identifica în continuare cazuri în care accesibilitatea pietonilor va fi afectată de parcare pe trotuar (figura 2.19).



Figura 2.19. Parcare autovehiculelor pe trotuar – în vecinătatea proprietății.

Actuala politică tarifară a sistemului de parcare, potrivit căreia tariful orar perceput pentru accesul în parcările cu plată amplasate în zona centrală este uniform de-a lungul întregii zile, inclusiv la nivelul orelor de vârf de trafic, încurajează utilizarea autovehiculului personal pentru deplasări cu destinația în centrul orașului, contrar principiilor dezvoltării durabile. În consecință, în scopul susținerii mobilității durabile la nivelul localității se impune aplicarea unei politici de parcare care să diminueze prezența autoturismelor în zona centrală, oferind totodată cetățenilor alternative atractive prin îmbunătățirea calității sistemului de transport public și a ofertelor privind intermodalitatea (transport public atractiv, sistem de mobilitate alternativă accesibil, parcări de tip Park&Ride).

O analiză integrată a situației actuale în acord cu Ghidul JASPER privind Politici de parcare pentru mobilitate urbană durabilă, care ține seama de o serie de factori printre care și cei



detaliați mai sus relevă un scor de 54 puncte pentru modul în care politica de parcare din Municipiul Sfântu Gheorghe susține mobilitatea urbană durabilă, în condițiile în care valoarea maximă poate fi 100 puncte. Indicatorii considerați sunt în cadrul analizei:

→ **Numărul de locuri de parcare în zona centrală**

- Prioritatea spațiului alocat parcării în zona centrală
- Raportul dintre locurile de parcare pe stradă - în afara străzii în zona centrală
- Procentul din lungimea totală a drumurilor principale din zona centrală cu parcare legală pe stradă

→ **Controlul parcării în zona centrală**

- Restricții de taxă și timp pentru parcare pe stradă în zona centrală
- Valoarea taxei de parcare pe stradă, pe oră (prima oră de parcare) în zona centrală
- Locuri de parcare cu control al taxei / duratei, ca procent din locurile totale de parcare pe stradă în zona centrală
- Raportul dintre tariful de parcare pe stradă și în afara străzii

→ **Nivelul parcării ilegale în zona centrală**

- Nivelul parcării pe trotuar în zona centrală
- Nivelul parcării ilegale în zona centrală, care deranjează transportul public (de ex. în stațiile de autobuz, pe liniile de tramvai)
- Controlul și sancționarea parcării ilegale

→ **Utilizatori speciali**

- Locuri de parcare pentru biciclete, ca procent din locurile de parcare pentru mașini în zona centrală
- Locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități, ca procent din locurile de parcare pentru mașini în zona centrală
- Procentul din lungimea totală a străzilor din zona centrală care sunt pietonizate sau au facilități ample de calmare a traficului

→ **Indicatori pentru întregul oraș**

- Disponibilitatea parcărilor de tip P&R sau Park&Walk (parchează și mergi pe jos – alternativa pentru orașele mai mici) (formale sau informale)
- Calitatea transportului public



| Indicatorii ai politicii de parcare pentru zona centrală | | Municipiul Sfântu Gheorghe | | | Introduceți punctajul (1-5): | |
|--|--|--|---|--|--|--|
| Descriere indicator | | Punctaj 1 - Descriere | Punctaj 2 - Descriere | Punctaj 3 - Descriere | Punctaj 4 - Descriere | Punctaj 5 - Descriere |
| Numărul de locuri de parcare în zona centrală | | | | | | |
| | Prioritatea spațiului alocat parcarilor în zona centrală | FOARTE MARE - cât mai mult posibil, aproape tot spațiul fezabil este alocat parcarilor | MARE - spații de parcare extinse, facilități între utilizarea spațiului de parcare și non-parcare | MEDIE - distribuția aproximativ egală între utilizarea spațiului de parcare și non-parcare | SCĂZUTĂ - utilizările spațiilor non-parcare sunt prevalente, totuși, există un număr destul de mare de locuri de parcare | FOARTE SCĂZUTĂ - alocarea indică o utilizare a spațiului urban pentru pietoni, pentru bicicliști și în general pentru persoane, nu pentru vehicule |
| | Raportul dintre locurile de parcare pe stradă în afara străzii în zona centrală | ≥1,50 | <1,50 și >1,0 | =1,0 | <1,0 și >0,50 | 0,50 sau mai puțin |
| | Procentul din lungimea totală a drumurilor principale din zona centrală cu parcare legală pe stradă | 91%-100% din lungimea totală | 61%-90% din lungimea totală | 31%-60% din lungimea totală | 1%-30% din lungimea totală | 0% din lungimea totală |
| Controlul parcarilor în zona centrală | | | | | | |
| | Restricții de taxă și timp pentru parcare pe stradă în zona centrală | În GENERAL GRATUITĂ (toată lumea poate parca fără restricții) | PERMIS LUNAR SĂLTĂRICE ORARE (toată lumea poate parca cu plăcă) | DOAR PE ORĂ, fără limită de timp (naveștiți sunt descurajați) | DOAR PE ORĂ, limitat la 2-3 ore (naveștiți sunt descurajați) | DOAR PE ORĂ, limitat la 2-3 ore, incremental/oră (parcarea pe termen scurt favorizată) |
| | Valoarea taxei de parcare pe stradă, pe oră (prima oră de parcare) în zona centrală | Nu este cazul, deoarece parcare este de obicei gratuită | Sub 2 lei | Între 2 și 4 lei | Între 4 și 6 lei | 6 lei sau mai mult |
| | Locuri de parcare cu control al taxei / duratei, ca procent din locurile totale de parcare pe stradă în zona centrală | 0% | >0% și ≤25% | >25% și ≤50% | >50% și <75% | 75% sau mai mult |
| | Raportul dintre tariful de parcare pe stradă și în afara străzii | <1,0 | =1,0 | >1,0 și ≤1,25 | <1,25 și >1,50 | 1,50 sau mai mult |
| Nivelul parcarilor ilegale în zona centrală | | | | | | |
| | Nivelul parcarilor pe trotuar în zona centrală | SEMNIFICATIVĂ, cu impact negativ serios asupra pietonilor | FRECVENTĂ, cu impact negativ considerabil asupra pietonilor | OCAZIONALĂ, cu impact negativ limitat asupra pietonilor | FOARTE RARĂ, cu impact minim asupra pietonilor | PRACTIC NICIODATĂ, fără impact negativ asupra pietonilor |
| | Nivelul parcarilor ilegale în zona centrală, care deranjează transportul public (de ex. în stațiile de autobuz, pe liniile de tramvai) | SEMNIFICATIVĂ, cu impact negativ serios asupra transportului public | FRECVENTĂ, cu impact negativ considerabil asupra transportului public | OCAZIONALĂ, cu impact negativ limitat asupra transportului public | FOARTE RARĂ, cu impact minim asupra transportului public | PRACTIC NICIODATĂ, fără impact negativ asupra transportului public |
| | Controlul și sancționarea parcarilor ilegale | Foarte slabă | Redusă | Medie | Bună | Foarte bună |
| Utilizatori speciali | | | | | | |
| | Locuri de parcare pentru biciclete, ca procent din locurile de parcare pentru mașini în zona centrală | 1% sau mai puțin | >1% și ≤4% | >4% și ≤7% | >7% și <10% | 10% sau mai mult |
| | Locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități, ca procent din locurile de parcare pentru mașini în zona centrală | 1% sau mai puțin | >1% și ≤3% | >3% și ≤4% | >4% și <5% | 5% sau mai mult |
| | Procentul din lungimea totală a străzilor din zona centrală care sunt pietonizate sau au facilități ample de călătorie a trântului | 1% sau mai puțin | >1% și ≤10% | >10% și ≤30% | >30% și <50% | 50% sau mai mult |
| Indicatorii pentru întregul oraș | | | | | | |
| | Disponibilitatea parcarilor de tip Park&Walk (parcheză și mergi pe jos - alternativă pentru orașele mai mici) (formale sau informale) | Nu există | Extrem de limitat (de exemplu, o singură facilități Park&Walk sau parcare pentru un centru comercial) | Limitat (de ex. două locuri posibile) | Adekuat (de ex. trei locuri posibile) | Excelent (de ex. patru sau mai multe locuri posibile) |
| | Calitatea transportului public | Foarte slabă | Redusă | Medie | Bună | Foarte bună |
| | | Punctaj total (din maxim 100): | | 54% | | |



2.2. Măsuri de îmbunătățire a politicii de parcare

Principalele aspecte identificate în urma analizei arealului de studiu și a documentelor de dezvoltare durabilă sunt:

- gradul ridicat de utilizare a parcărilor din zona centrală la nivelul orelor de vârf;
- creșterea indicelui de motorizare la nivelul Municipiului Sfântu Gheorghe;
- complementaritatea cu proiectele de mobilitate aferente Planului de Mobilitate Urbană Durabilă;
- încurajarea utilizării mijloacelor de transport alternative, precum mersul pe jos, cu bicicleta sau cu transportul public.

Ponderea însemnată a utilizării autovehiculului personal în alocarea modală specifică situației actuale (38,9%, conform datelor din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă), implică cerere mare pentru locurile de parcare în zona centrală în care sunt concentrate obiectivele socio-administrative și comerciale.

În scopul descurajării utilizării autovehiculului personal pentru deplasările în zona centrală, se recomandă aplicarea unei politici de parcare agresive, cu implementare graduală.

Parcări publice

Într-o primă etapă, în cazul parcărilor publice se propune introducerea zonelor cu tarifyare diferențiată - parcare mai scumpă pentru șederi pe termen scurt, în centru și în zonele cu cerere mare de parcare, respectiv parcare cu prețuri mai scăzute pentru șederi pe termen mai lung. În paralel, se propune dezvoltarea unui serviciu de transport public, atractiv, ecologic și cu accesibilitate teritorială ridicată.

În zona centrală (zona 1 de parcare) pe lângă creșterea tarifului orar și diferențierea acestuia în funcție de perioada din zi în care se utilizează parcare, se propune limitarea duratei maxime de utilizare a unui loc de parcare la 2 ore. Această zonă prezintă atractivitate ridicată a teritoriului, găzduind obiective administrative, educaționale și comerciale (figura 2.20). Arealul selectat este inclus în interiorul zonei centrale delimitate în cadrul *Planului Urbanistic General al Municipiului Sfântu Gheorghe*, care potrivit specificațiilor din *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Sfântu Gheorghe* constituie zonă de complexitate ridicată a mobilității.

Zona 2 include teritoriul din afara inelului central (figura 2.20), în care se propune introducerea sistemului de taxare pentru toate parcărilor publice amenajate.

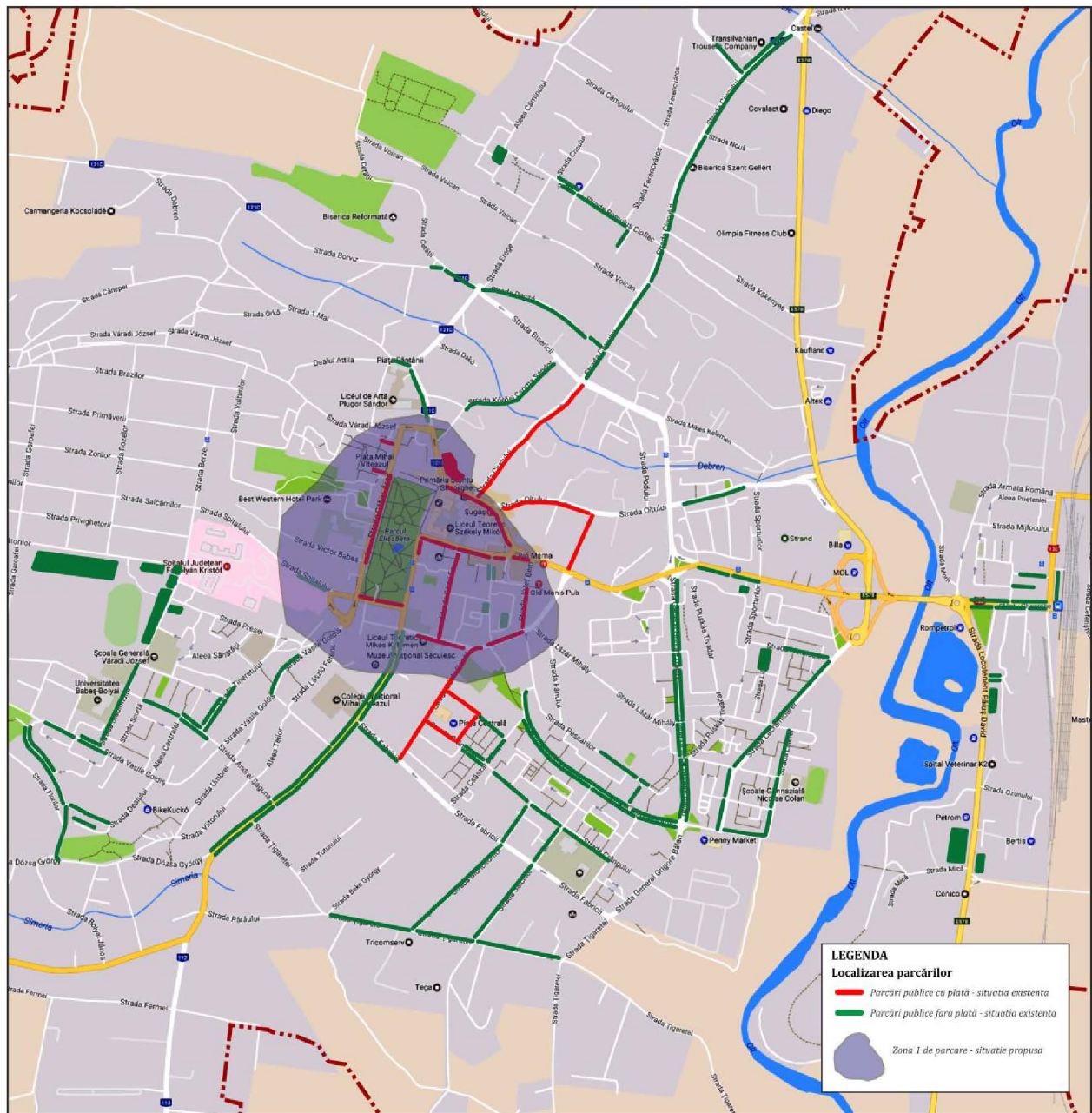


Figura 2.20. Zone tarifare de parcare.

Pe termen lung se susține implementarea propunerilor din *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă*, care includ dezvoltarea unor parcări colective în vecinătatea zonei centrale și a unei parcări de tip Park&Ride în zona industrială, de-a lungul DN 13E (figura 2.21).

Asigurarea condițiilor de mobilitate în Municipiul Sfântu Gheorghe, care să susțină aplicarea propunerilor de politică a parcărilor implică dezvoltarea unui serviciu de transport public (atractiv, ecologic și cu accesibilitate teritorială ridicată) și a infrastructurii pentru modurile nemotorizate, obiective integrate în proiectul *“Reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Sfântu Gheorghe prin investiții bazate pe Planul de Mobilitate Urbană Durabilă”*.

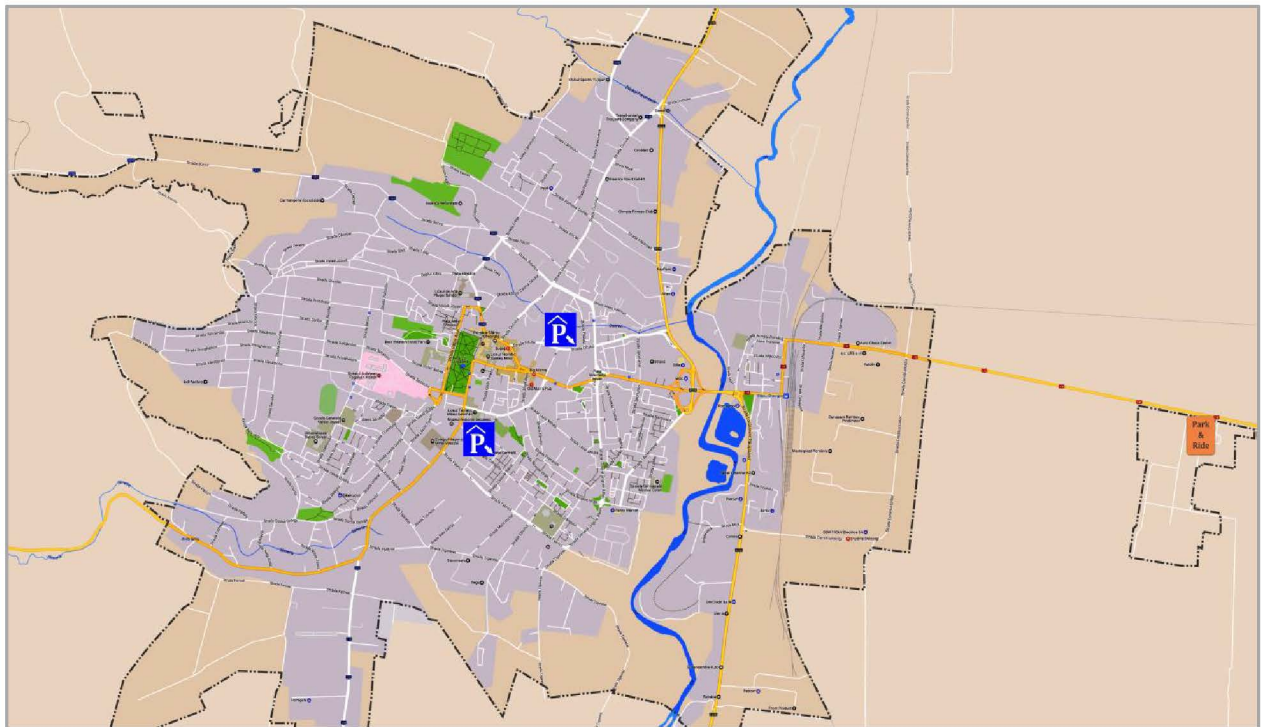


Figura 2.21. Propuneri parcări colective.

Parcări de reședință

În situația actuală situația parcărilor de reședință prezintă deficiențe din punct de vedere al capacității oferite și al modului de ocupare. În scopul rezolvării acestor probleme se propune continuarea procesului de amenajare a locurilor de parcare în zonele cu densitate rezidențială ridicată, în mod integrat cu alte proiecte de regenerare urbană a cartierelor (amenajare de spații publice, zone verzi, locuri de joacă pentru copii, modernizare de zone pietonale etc.), respectiv cu desființarea garajelor și introducerea teritoriului ocupat de acestea în activitățile proiectelor de regenerare urbană.

Pentru ocuparea în mod eficient și echitabil a acestor locuri de parcare se propune eliberarea de abonamente zonale, în baza cărora să se poată utiliza locurile de parcare din interiorul unei zone/ sector de stradă din vecinătatea locuinței (de exemplu pe o rază de 300 m față de accesul la adresa utilizatorului), fără rezervarea unui loc anume, cu limitarea valabilității acestuia în zilele lucrătoare (Luni – Vineri) în intervalul 16:00-09:00. Astfel, în timpul zilei, locurile de parcare din parcările de reședință care nu sunt ocupate de riverani (care dețin abonament), pot fi utilizate și de alți utilizatori. În acest fel, se susține reducerea cazurilor de parcare nereglementară, pe spații publice care nu sunt dedicate parcării (trotuare, zone verzi etc). Se propune ca tarifele de utilizare pe timp de zi a locurilor de parcare din această categorie de către utilizatorii care nu dețin abonament în zona respectivă să fie similare cu cele din Zona 2 – parcări publice cu plată (tabelul 2.4). Procurarea tichetelor de parcare se va putea realiza de la automatele amplasate în zonele cu parcări publice cu taxă sau prin SMS.



Pentru asigurarea unei evidențe stricte a locurilor de parcare se propune dezvoltarea unui sistem de management al parcărilor pe baza unei baze de date GIS².

Politica de parcare nu funcționează fără aplicarea regulamentelor și sancționarea ilegalităților. Scopul acestora 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.

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 autovehiculul personal în centrul orașului și, implicit, reducerea emisiilor de CO₂ asociată activității de transport în mediul urban.

2.3. Aspecte financiare

Pentru utilizarea locurilor de parcare amplasate în parcurile publice amenajate se propune aplicarea unui tarif diferențiat în funcție de zona și de intervalul orar, după cum urmează (tabelul 2.1):

Tabelul 2.4. Sistem de tarifare – parcări publice.

| Zona | Intervalul orar | Tarif perceput/oră [RON] |
|--------|-----------------|--------------------------|
| Zona 1 | 08:00-10:00 | 4,0 |
| | 10:00-14:00 | 5,0 |
| | 14:00-16:30 | 4,0 |
| Zona 2 | 08:00-16:30 | 2,0 |

Așa cum se specifică mai sus, tarifele propuse pentru Zona 2 de parcare (tabelul 2.4) se vor aplica și pentru utilizarea pe timp de zi a locurilor de parcare din parcurile de reședință de către utilizatorii care nu dețin abonament în zona respectivă.

Pentru dezvoltarea sistemului de taxare se recomandă achiziționarea și amplasarea de noi automate de taxare concomitent cu posibilitatea de plată prin SMS. Astfel, se asigură accesibilitate ridicată a sistemului de taxare pentru toate categoriile de utilizatori.

Pentru parcurile de reședință se propune menținerea procedurii actuale de alocare, în care la etapa de licitație se asigură echilibrarea prețului în acord cu raportul cerere/ofertă.

² Geographic Information System



3. PLANUL DE IMPLEMENTARE

Consiliul Local al Municipiului Sfântu Gheorghe are atribuții privind asigurarea cadrului necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind serviciile comunitare de utilitate publică, printre care și cel aferent sistemului de parcare. Primăria Municipiului Sfântu Gheorghe prin Biroul Gospodărire Comunală și Poliția Locală reprezintă structurile responsabile de organizarea, gestionarea și controlul parcărilor.

Implementarea politicii de parcare a Municipiului Sfântu Gheorghe se va realiza în următoarele etape:

- *Elaborarea unui regulament privind implementarea politicii de parcare.* Acesta va fi supus dezbaterii publice, după care va fi votat în Consiliul Local al Municipiului Sfântu Gheorghe;

Perioadă de aplicare: ianuarie – decembrie 2019;

- *Promovarea politicii de parcare propuse*

Comportamentul de mobilitate al cetățenilor nu reprezintă întotdeauna rezultatul alegerilor raționale pe care aceștia ar trebui să le facă cu privire la deplasările pe care le efectuează. Educația, nivelul de informare asupra unui subiect, obiceiurile joacă un rol considerabil în modelarea comportamentului.

Complexitatea procesului de gestionare a parcărilor conduce adesea la situații în care beneficiile aduse de anumite măsuri sunt neînțelese, iar respectivele măsuri sunt respinse de către cetățeni. Prin urmare, aplicarea unor măsuri neînsoțite de campanii de informare pot conduce la efecte contraproductive. În scopul evitării acestor situații, se recomandă ca în procesul de implementare a politicii de parcare să se acorde atenție deosebită componentei de informare și promovare a beneficiilor pe care cetățenii le vor resimți pe termen mediu și lung. Punerea în aplicare a recomandărilor din politica de parcare trebuie să se realizeze pas-cu-pas, astfel încât posibii utilizatori să își adapteze comportamentul fără să se confrunte cu restricții pe care nu le cunosc și pe care trebuie să le respecte brusc. Gestionarea sistemului de parcare trebuie să fie perceput mai degrabă ca un instrument de “facilitare” și nu ca o penalizare. Este foarte important ca aplicarea sistemului de



tarifare să fie însoțită de alternative, care să suplinească satisfacerea nevoii de deplasare cu autoturismul, soluție care implică utilizarea unui loc de parcare. În acest sens, în Municipiul Sfântu Gheorghe este potrivit ca extinderea sistemului de taxare a parcării să se realizeze în momentul în care vor fi implementate măsuri de îmbunătățire a sistemului de transport public local și de dezvoltare a soluțiilor de mobilitate alternativă.

Având în vedere precizările de mai sus, în procesul de implementare a politicii de parcare propusă în Municipiul Sfântu Gheorghe se recomandă desfășurarea unei campanii formate din sesiuni periodice de informare și consultare a cetățenilor, locuitori și turiști, cu privire la măsurile care vor fi aplicate, oferta de transport alternativ care va fi dezvoltată și, nu în ultimul rând, referitoare la beneficiile pe care le vor resimți pe termen mediu și lung ca urmare a adaptării comportamentului de mobilitate în raport cu direcțiile de dezvoltare urbană durabilă care definesc politica de parcare.

Perioadă de aplicare: ianuarie – decembrie 2020;

- *Achiziționarea și montarea automatelor de parcare.* Se vor realiza procedurile necesare pentru achiziționarea și montarea echipamentelor;

Perioadă de aplicare: iunie – decembrie 2020;

- *Amenajarea de parcări de reședință.* Se va continua procesul de amenajare a parcărilor de reședință;

Perioadă de aplicare: ianuarie 2019 – decembrie 2020;

- *Demararea activității propriu-zise și impunerea disciplinei de plată*

Odată parcurse etapele de organizare a serviciului și informare a publicului se poate trece la ultima etapă, cea de aplicare a sistemului de tarifare extins și eliminare a parcărilor neregulate.

Perioadă de aplicare: începând cu luna ianuarie 2021;



4. CONCLUZII

Politica de parcare propusă la nivelul Municipiului Sfântu Gheorghe are ca obiective reglementarea modului de organizare și funcționare a sistemului de administrare a parcărilor publice din zona urbană Sfântu Gheorghe. La elaborarea acesteia s-a ținut cont de actele normative, standardele și normativele aflate în vigoare la nivel național și de exemplele de bună practică înregistrate de orașe cu un nivel avansat al managementului mobilității urbane.

Prin aplicarea unui sistem de tarificare adaptat caracteristicilor socio-economice din Municipiul Sfântu Gheorghe se estimează reducerea numărului de deplasări cu autoturismele în zona centrală, deplasări locale, pe distanță scurtă, care de cele mai multe ori pot fi efectuate utilizând moduri de transport nepoluante. Prevederile prezentei politici de parcare își găsesc aplicabilitate, în special în complementaritate cu funcționarea unui serviciu de transport public local și cu existența facilităților pentru modurile de transport alternative (pietonal și cu bicicleta), a căror dezvoltare este propusă pe termen scurt și mediu, conform *Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Sfântu Gheorghe* (planul de acțiune). În cadrul acestei abordări complexe, integrate, se estimează reducerea emisiilor de dioxid de carbon din zona urbană a Municipiului Sfântu Gheorghe asociate activității de transport.

Acțiunile aferente politicii de parcare propuse vizează întreg teritoriul urban, fiind în concordanță deplină cu arealul de influență al proiectului “Reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Sfântu Gheorghe prin investiții bazate pe Planul de Mobilitate Urbană Durabilă”, pentru care Municipiul Sfântu Gheorghe intenționează să obțină finanțare în cadrul POR 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritatea de investiții 4e, Obiectiv specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă.