



Primăria Municipiului București

Secretar General

B-dul Regina Elisabeta 47, sector 5, București, România
Tel.: 305 55 80; tel.centrală: 305 55 00, int. 1255; fax:
<http://www.bucuresti-primaria.ro>



SMC certifiat ISO 9001 : 2000



SMM certifiat ISO14001 : 2004

Direcția Asistență Tehnică și Juridică a CGMB

Serviciul Transparență Decizională

ANUNȚ

În conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 se aduc la cunoștință publică următorul proiect de act normativ:

- Proiect de hotărâre privind aprobarea strategiei de parcare pe teritoriul municipiului București

Proiectul de act normativ, mai sus amintit, cu documentația de bază poate fi consultat:

- pe site-ul P.M.B. – www.pmb.ro
- la sediul PMB, B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5 (panou afișaj)
- la Centrul de Informare, B-dul Regina Elisabeta nr. 16, sector 5 (panou afișaj)

Proiectul de act normativ se poate obține, în copie, pe bază de cerere depusă la Centrul de Informare.

În conformitate cu prevederile art. 6, alin. 4 din Legea 52/2003 până la data de **31.01.2008** se pot trimite în scris, propuneri, sugestii, opinii cu valoare de recomandare privind proiectul de act normativ supus dezbaterii publice

Propunerile, sugestiile, opiniile privind proiectul de act normativ se vor transmite:

- prin site-ul www.pmb.ro;
- prin poștă pe adresa P.M.B. – B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5 – Direcția Asistență Tehnică și Juridică a C.G.M.B.;
- depuse la Centrul de Informare – P.M.B.;
- B-dul Regina Elisabeta nr. 16, sector 5.

Materialele transmise vor purta mențiunea:

„Recomandare la proiect de act normativ”

P.M.B.
București
astăzi 18.01.2008



Consiliul General al Municipiului București

HOTĂRÂRE

Nr.: _____ din _____

privind aprobarea strategiei de parcare
pe teritoriul municipiului București

Având în vedere expunerea de motive a Primarului General și raportul de specialitate al Direcției Generale Infrastructură și Servicii Publice;

Văzând avizele comisiilor de specialitate ale Consiliului General al Municipiului București;

În baza art.33 din OG nr.43/1997 privind regimul drumurilor, republicată;

Ținând seama de prevederile OG nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor;

În temeiul art.35(5) lit.e și 46(1) din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată.

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

HOTĂRĂȘTE :

Art.1. Se aprobă strategia de parcare pe teritoriul municipiului București, prezentată în anexa la prezenta hotărâre.

Art.2. Anexa constituie parte integrantă a prezentei hotărâri.

Art.3. Planul de acțiune privind implementarea strategiei de parcare va fi aprobat de către Primarul General după adoptarea prezentei hotărâri.

Art.4. Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice, Direcția Generală de Dezvoltare, Investiții și Planificare Urbană și Direcția Generală Economică vor duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Art.5. Pe data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, HCLMB nr.32/1994 își încetează aplicabilitatea.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

Secretar General
al municipiului București

Tudor TOMA

PRIMAR GENERAL

Etaj: 1, cam. 101

tel.: 305 55 89; 305 55 90; 305 55 00 int. 1101

fax: 312 00 30

e-mail: primar@bucuresti-primaria.ro



SMC certicat ISO 9001 : 2000



SNM certicat: ISO 14001 : 2004

Primăria Municipiului București

EXPUNERE DE MOTIVE

Dupa anul 1990, numarul vehiculelor a crescut foarte mult, iar parcare a devenit o problema pentru majoritatea participantilor la trafic, mai ales in zona centrala a orasului. Exista strazi si intersectii care, in mare parte a zilei, sunt foarte aglomerate si, cateodata, blocate.

Datorita acestui fapt trebuiesc identificate modalitati de crearea de facilitati institutionale si legale pentru realizarea de parcare si care sa descurajeze folosirea vehiculelor proprii si sa incurajeze utilizarea transportului public.

In acest sens, Primaria Municipiului Bucuresti a demarat un proiect cu finantare externa nerambursabila care a avut ca obiective:

a) elaborarea unei Strategii de Parcare in zona centrala a orasului amplasata in interiorul inelului central al Municipiului Bucuresti, pentru a fi supusa aprobarii Consiliului General al Municipiului Bucuresti;

b) prezentarea unui Plan de Actiune pentru implementarea Strategiei de Parcare;

c) asigurarea serviciilor de consultanta pentru realizarea unor parcaje subterane prin parteneriat public-privat.

În urma licitației publice organizată în data de 06 octombrie 2006, Contractul pentru elaborarea Strategiei a fost atribuit Consorțiului Inocsa – Asesores de Infrastructuras, iar în perioada ianuarie – decembrie 2007, sub asistența Bancii Europene de Reconstrucție și Dezvoltare, a fost elaborată “Strategia de Parcare și Servicii de Consultanță pentru Parteneriatul Public Privat în București”.

Principalele capitole ale documentului includ:

- Analiza parcajelor pe stradă și în afara străzii
- Împărțirea pe categorii a zonelor pentru parcare
- Măsuri propuse pentru stabilirea tarifului
- Soluții pentru implementarea și folosirea terenurilor
- Aspecte privind implicarea sectorului privat

Urmând tendințele generale din toate tarile dezvoltate, solutia pentru o strategie eficienta de parcare o constituie integrarea într-un context mai amplu care sa includa exploatarea terenurilor, transportul si traficul rutier, calitatea vietii si protejarea mediului. Scopul final este acelasi: reducerea gradului de folosire a autovehiculelor prin trecerea la alte forme adecvate de transport (in special transport public si, intr-o masura mai mica, la ciclism si mers pe jos).

Linii strategice de implementare a strategiei:

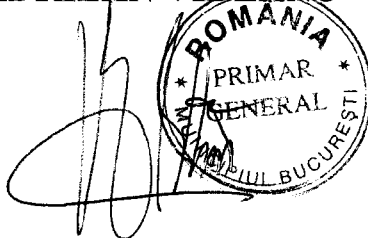
- Reducerea cererii privind locurile de parcare;
- Mai buna utilizare a capacitatii existente;
- Cresterea ofertei privind locurile de parcare pe strada;
- Cresterea ofertei privind locurile de parcare in afara strazii;
- Acordarea de facilitati pentru utilizatorii speciali;
- Asigurarea cadrului legal si logistic in vederea implementarii.

Desi Strategia de Parcare face referire la zona centrala, aceasta poate fi extinsa la nivelul intregului oras si chiar la Zona Metropolitana a Municipiului Bucuresti.

Avand in vedere cele de mai sus, supun spre dezbatere și aprobare proiectul de hotarare privind aprobarea strategiei parcare pe teritoriul municipiului București.

PRIMAR GENERAL

ADRIEAN VIDEANU



The image shows a handwritten signature in black ink, which appears to be 'ADRIEAN VIDEANU'. To the right of the signature is a circular official stamp. The stamp contains the text 'ROMANIA' at the top, 'PRIMAR GENERAL' in the center, and 'MUNICIPIUL BUCURESTI' at the bottom. There are small stars on either side of the central text.



Primăria Municipiului București

Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice

B-dul Regina Elisabeta 47, sector 5, București, România
Tel : 305 55 35 ; Fax : 305 55 72; tel.centrală : 305 55 00, int. 1150
<http://www.bucuresti-primaria.ro>



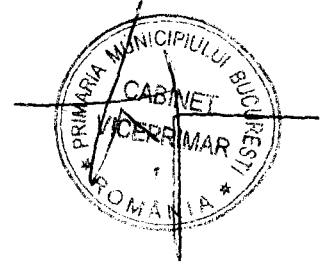
SVC certifiat ISO 9001 : 2000



SMM certifica ISO 14001 : 2004

Directia Transporturi, Drumuri si Sistemizarea Circulatiei

Nr.....1534.....1.1.1.2.....



RAPORT DE SPECIALITATE

Dupa anul 1990, numarul vehiculelor a crescut foarte mult, iar parcare a devenit o problema pentru majoritatea participantilor la trafic, mai ales in zona centrala a orasului. Exista strazi si intersecții care, in mare parte a zilei, sunt foarte aglomerate si, cateodata, blocate.

Datorita acestui fapt trebuie identificate modalitati de crearea de facilitati institutionale si legale pentru realizarea de parcare si care sa descurajeze folosirea vehiculelor proprii si sa incurajeze utilizarea transportului public.

In acest sens, Primaria Municipiului Bucuresti a demarat un proiect cu finantare externa nerambursabila care a avut ca obiective:

- elaborarea unei Strategii de Parcare in zona centrala a orasului amplasata in interiorul inelului central al Municipiului Bucuresti, pentru a fi supusa aprobarii Consiliului General al Municipiului Bucuresti;
- prezentarea unui Plan de Acțiune pentru implementarea Strategiei de Parcare;
- asigurarea serviciilor de consultanta pentru realizarea unor parcaje subterane prin parteneriat public-privat.

În urma licitației publice organizată în data de 06 octombrie 2006, Contractul pentru elaborarea Strategiei a fost atribuit Consorțiului Inocsa – Asesores de Infrastructuras, iar în perioada ianuarie – decembrie 2007, sub asistența Bancii Europene de Reconstrucție și Dezvoltare, a fost elaborată “Strategia de Parcare și Servicii de Consultanță pentru Parteneriatul Public Privat în București”.

Principalele capitole ale documentului includ:

- Analiza parcajelor pe stradă și în afara străzii
- Împărțirea pe categorii a zonelor pentru parcare
- Măsuri propuse pentru stabilirea tarifului
- Soluții pentru implementarea și folosirea terenurilor
- Aspecte privind implicarea sectorului privat

Urmând tendințele generale din toate tarile dezvoltate, solutia pentru o strategie eficienta de parcare o constituie integrarea într-un context mai amplu care sa includa exploatarea terenurilor, transportul si traficul rutier, calitatea vietii si protejarea mediului. Scopul final este acelasi: reducerea gradului de folosire a autovehiculelor prin trecerea la alte forme adecvate de transport (in special transport public si, intr-o masura mai mica, la ciclism si mers pe jos).

Linii strategice de implementare sunt:

- Cresterea ofertei privind locurile de parcare in afara strazii;
- Cresterea ofertei privind locurile de parcare pe strada;
- Mai buna utilizare a capacitatii existente;
- Reducerea cererii privind locurile de parcare;
- Acordarea de facilitati pentru utilizatorii speciali;
- Asigurarea cadrului legal si logistic in vederea implementarii.

Desi Strategia de Parcare face referire la zona centrala, aceasta poate fi extinsa la nivelul intregului oras si chiar la Zona Metropolitana a Municipiului Bucuresti.

Avand in vedere cele de mai sus, propunem spre dezbatere și aprobare proiectul de hotarare privind aprobarea strategiei parcare pe teritoriul municipiului București.

DIRECTOR GENERAL

Gheorghe UDRISTE



DIRECTOR EXECUTIV DTDS

Daniel PATENTAȘU

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Patentașu'.





PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI

Strategia de parcare pe teritoriul

Municipiului Bucuresti

Ianuarie 2008

ai Asesores de
de Infraestructuras

iN
INOCSA



CUPRINS

1. INTRODUCERE	4
1.1. PREZENTAREA SITUATIE ACTUALE IN BUCURESTI	4
1.2. SCOPUL STRATEGIEI DE PARCARE	4
1.3. ROLUL PARCARI	4
1.4. STRUCTURA STRATEGIEI DE PARCARE	4
2. PARCAJELE PE STRADA SI IN AFARA STRAZII	4
2.1. PARCAJELE PE STRADA	4
2.2. PARCAJELE IN AFARA STRAZII	4
2.3. CONCLUZIE	4
3. ZONELE PENTRU PARCARE	4
3.1. ZONELE REZIDENTIALE	4
3.2. ZONELE DE AFACERI	4
3.3. ZONELE DE RECREERE/PETRECERE A TIMPULUI LIBER/CULTURA	4
3.4. ZONE DE PARCARE “PARK & RIDE” (PARCHEAZA SI CALATORESTE)	4
3.5. MASURI STRATEGICE PROPUSE PENTRU ALTE TIPURI DE ZONE DE PARCARE	4
3.5.1. <i>Zone pentru motociclete/biciclete</i>	4
3.5.2. <i>Zone de parcare pentru persoanele cu handicap</i>	4
4. MASURI PROPUSE PENTRU STABILIREA TARIFULUI	4
5. FOLOSIREA TERENURILOR	4
6. IMPLICAREA SECTORULUI PRIVAT	4
7. IMPLEMENTARE	4
7.1. MASURI ORIZONTALE	4
7.2. MASURI VERTICALE	4
8. AMPLASAREA VIITOARELOR ZONE DE PARCARE	4
8.1. PREZENTARE GENERALA	4
8.2. PROGRAMAREA PARCAJELOR SUBTERANE	4
8.3. LOCATIA PARCAJELOR AUTO SUBTERANE	4



9. CONCLUZII	4
9.1. ASPECTE GENERALE.....	4
9.2. REDUCEREA CERERII DE PARCARE	4
9.3. O MAI BUNA FOLOSIRE A CAPACITATII EXISTENTE	4
9.4. CRESTEREA OFERTEI DE PARCARE PE STRADA	4
9.5. CRESTEREA OFERTEI DE PARCARE IN AFARA STRAZII.....	4
9.6. UTILIZATORI SPECIFICI	4
9.7. ASIGURAREA CADRULUI LEGAL SI LOGISTIC IN VEDEREA IMPLEMENTARII.....	4
A N E X E.....	4
ANEXA NR. 1	4
IDENTIFICAREA ZONEI CENTRALE A MUNICIPIULUI BUCURESTI	4
ANEXA NR. 2	4
MEMORANDUM PRIVIND ASPECTELE JURIDICE SI ORGANIZATIONALE GENERALE ACTUALE ALE PARCARI IN BUCURESTI	4
ANEXA NR. 3	4
PROPUNERE PENTRU REGULAMENT PRIVIND REGIMUL SPATIILOR	4
DE PARCARE	4
ANEXA NR. 4	4
PROPUNERE PRIVIND LOCATIILE DE PARCARE SUBTERANA IN CENTRUL ORASULUI BUCURESTI	4
ANEXA NR. 5	4
DOCUMENTE DE FUNDAMENTARE	4



1. INTRODUCERE

1.1. Prezentarea situatiei actuale in Bucuresti

Bucurestiul este capitala Romaniei si, in acelasi timp, cel mai mare oras, centru industrial si comercial al tarii. Populatia de peste doua milioane de locuitori face ca Bucurestiul sa fie a sasea capitala dupa marime din Uniunea Europeana.

Municipiul Bucuresti are o suprafata de 228 km² si este alcatuit din sase sectoare administrative, care sunt numerotate in sensul acelor de ceasornic. Primaria Generala administreaza orasul si este condusa de Primarul General. Cele sase sectoare sunt conduse de o primarie proprie, iar fiecare sector are in administratie o parte din centrul orasului.

Dupa anul 1990, numarul vehiculelor a crescut foarte mult, iar parcare a devenit o problema foarte mare pentru fiecare posesor de vehicul, in particular in centrul orasului. De asemenea, exista strazi si intersectii care pe perioada zilei sunt foarte aglomerate si practic blocate.

In general, circulatia este foarte dificila in Bucuresti la orele de varf, dar incepe sa devina dificila si in afara orelor de varf. De asemenea, datorita traficului nivelul poluarii este mare si in multe zone ale orasului, noxele depasesc limitele permise.

Practic in acest moment in Bucuresti sistemul rutier este complet neadaptat la numarul de vehicule care circula in fiecare zi. Din ultimele statistici rezulta ca numarul de autovehicule inmatriculate in Bucuresti depaseste un milion, la care se mai adauga si cele in tranzit, iar sistemul rutier nu a fost extins corespunzator, ramanand dimensionat pentru 200.000 de vehicule.



Chiar daca in viitor se vor construi noi artere stradale, acest lucru nu mai este posibil in centrul orasului si este necesar sa se identifice modalitati care sa descurajeze folosirea vehiculelor in aceste zone.

In paralel este necesar sa se asigure facilitati de parcare prin construirea de parcuri subterane si sa se ofere alternative de transport in comun.

De asemenea, este necesara introducerea unor reglementari unitare privind parcare a autovehiculelor si gasirea unor modalitati eficiente de stimulare a respectarii acestor reglementari.

Astfel, analizand natura problemelor cu care se confrunta, Primaria Generala a hotarat sa abordeze solutionarea acestora pe baza unei strategii privind dezvoltarea sistemului de parcare in Bucuresti.

Strategia are la baza „Studiul complex asupra transportului urban in orasul Bucuresti si aria sa metropolitana” realizat de Agentia de Cooperare Internationala din Japonia (JICA) care cuprinde un Master Plan (Plan General de Transport), upgradat prin noul Master Plan de transport elaborat de catre WSP Group – Anglia.

Printre proiectele prioritare recomandate de Master Plan pentru a fi executate se afla si realizarea unui sistem de parcare in zona centrala, prin construirea unui numar de 15.000 locuri de parcare, pentru care va fi necesara revizuirea cadrului legislativ si institutional (revizuirea legilor din domeniu, infiintarea unui nou organism care va coordona intreaga activitate, modificarea sistemului pentru a permite aportul de capital).

Strategia acopera toate aspectele referitoare la parcare in Municipiul Bucuresti si furnizeaza un cadru prin care Primaria realizeaza propriul plan de



administrare a parcarilor care este un element important de implementare al Planului Local de Transport.

Pentru realizarea acestui obiectiv Primaria Municipiului Bucuresti a primit un grant de la Banca Europeana pentru Reconstructie si Dezvoltare, ca finantare a proiectului "Strategie de Parcare si Servicii de Consultanta pentru Parteneriatul Public Privat in Bucuresti", care are drept scop elaborarea unei Strategii de Parcare privind zona centrala a orasului.

Aceasta este amplasata in interiorul inelului central al Municipiului Bucuresti, cuprinsa intre urmatoarele artere: Sos. Stefan cel Mare, B-dul Iancu de Hunedoara, Sos. Nicolae Titulescu, Sos. Orhideelor, B-dul Vasile Milea, B-dul Geniului, Str. Progresului, Sos. Viilor, Sos. Oltenitei, Calea Vacaresti, Sos. Mihai Bravu.

Strategia va fi supusa spre aprobare Consiliului General al Municipiului Bucuresti. Impreuna cu Strategia, Consultantul prezinta si Planul de Actiune care prezinta etapele pe termen scurt si mediu pentru aplicarea strategiei.

Deși Strategia de Parcare face referire la zona centrala, aceasta poate fi extinsa la intreg orasul si la Zona Metropolitana a Municipiului Bucuresti.

1.2. Scopul Strategiei de Parcare

Principalul scop al Strategiei de Parcare este realizarea unui cadru legal pentru dezvoltarea investitiilor in domeniul parcarilor publice, pentru a asigura necesarul de locuri de parcare, concomitent cu descurajarea deplasarilor cu autovehiculul propriu.

De asemenea, Strategia de Parcare mai are urmatoarele scopuri:



- sa asigure aplicarea efectiva a reglementarilor privind parcare;
- sa conduca la reducerea cererii de parcare prin imbunatatirea transportului public si a transportului nemotorizat;
- sa stimuleze reducerea traficului in zona centrala;
- sa faciliteze circulatia pietonilor pe trotuare;
- sa mareasca numarul locurilor de parcare si accesibilitatea la spatiile de parcare in general si pentru persoanele cu handicap in particular;
- sa reduca perioada de parcare a vehiculelor in centrul orasului si pe strazi;
- sa asigure administrarea parcajelor si sa imbunatateasca serviciile de parcare;
- sa imbunatateasca fluxul circulatiei, prin reducerea zonelor de aglomeratie;
- sa contribuie la reducerea poluarii prin scaderea numarului de vehicule care circula;
- sa conduca la strazi mai sigure pentru pietoni, biciclisti, motociclisti si soferi;
- sa faciliteze imbunatatirea accesului pentru vehiculele de urgenta si transport public;
- sa asigure includerea in totalitate a prevederilor ei in procesul de luare a deciziilor si in concordanta cu alte strategii conexe.



1.3. Rolul parcarii

Strategia de parcare este unul dintre elementele esentiale ale administrarii unui oras.

Astfel, strategia de parcare trebuie sa fie integrata intr-un cadru mai larg care influenteaza folosirea terenului, transportul si traficul.

Principalul scop al strategiei este cresterea folosirii transportului public, in paralel cu dezvoltarea facilitatilor de parcare, pentru a avea rezultatele dorite.

Oferta si tarifele pentru parcare influenteaza modul in care oamenii calatoresc catre locurile de munca, divertisment sau magazine, si modul in care folosesc autovehiculele private.

Strategia de parcare va avea efect, direct sau indirect, asupra calitatii vietii pentru rezidenti si asupra calitatii mediului prin reducerea poluarii.

De asemenea, strategia va avea efect asupra blocajelor in circulatie, prin eliminarea lor, asupra puterii de atractie a zonelor urbane si a performantelor financiare. Prea multe locuri de parcare pot conduce la degradarea spatiilor urbane in timp ce prea putine locuri de parcare pot afecta viabilitatea activitatilor comerciale.

Strategia propusa are la baza o abordare zona cu zona a zonei centrale a orasului avand in vedere situatia actuala si anume blocajele de circulatie care sunt foarte intalnite in centrul orasului.



1.4. Structura Strategiei de Parcare

Strategia de Parcare este alcatuita din Strategia de Parcare propriu-zisa si Anexele sale: Anexa Nr. 1 - Identificarea zonei centrale a Municipiului Bucuresti; Anexa Nr. 2 - Memorandum privind aspectele juridice si organizationale generale actuale ale parcarii in Bucuresti; Anexa Nr. 3 - Propunere pentru regulament privind regimul spatiilor de parcare; Anexa Nr. 4 - Propunere privind locatiile de parcare subterana in centrul orasului Bucuresti; Anexa Nr. 5 - Documente de Fundamentare.

Strategia de parcare cuprinde continutul cadru si liniile directoare generale cu estimarea pe termen scurt si mediu a cererii numarului de locuri de parcare.



2. PARCAJELE PE STRADA SI IN AFARA STRAZII

In prezent, in Bucuresti exista doua tipuri de parcaje: parcajele de strada si parcajele in afara strazii.

2.1. Parcajele pe strada

Strategia de parcare propune reducerea zonelor de parcare pe strada, stabilirea unor astfel de zone doar pe perioade de timp foarte scurt, si ulterior eliminarea lor treptata.

Masurile de eliminare a parcajelor pe strada se pot aplica in toate zonele, cu exceptia celor unde nu exista alte facilitati de parcare.

Pentru inceput problema parcarii pe strada poate fi rezolvata, intr-o mica masura, prin folosirea pentru parcare doar a unei parti a strazii.

Acolo unde exista competitie pentru spatiu, in mod normal trebuie sa se acorde prioritate stationarilor pe termen scurt, care trebuie sa fie cele mai convenabile pentru persoanele care merg in vizita sau la cumparaturi.

Pentru stabilirea parcajelor pe strada va trebui sa se acorde de asemenea prioritate zonelor pentru rezidenti, unde nu exista posibilitatea dezvoltarii altor tipuri de facilitati de parcare.

Pentru imbunatatirea sigurantei si modificarea comportamentului privind parcare este necesar ca:

- numarul parcajelor cu plata pe strada sa creasca;
- sa fie aplicate verificari si limitari ale parcarii pe strada;



- sa se faca verificari si sa se aplice sanctiuni care vor conduce la limitarea parcarii pe strada.

Acest lucru va implica si folosirea de indicatoare de circulatie si marcaje care sa mentioneze reglementarea aplicata in zona respectiva, si de masuri care sa incurajeze soferii sa respecte aceste reglementari.

2.2. Parcajele in afara strazii

Acest tip de parcare va trebui luat in considerare cu precadere avand avantajul ca poate reduce gradul de ocupare a strazii rezultand in acest fel o imbunatatire a traficului si a transportului public.

In cazul acestor facilitati este important si modul de folosire al terenurilor, deoarece pentru amenajarea parcajelor este nevoie de teren in afara strazii.

Pentru a se obtine un numar mai mare de locuri de parcare, in cazul in care nu exista spatiu suficient, se pot construi parcaje etajate, insa evolutia generala trebuie sa fie construirea parcajelor subterane, datorita impactului vizual si al lipsei de spatiu pentru construirea de cladiri pentru parcaje.

Trebuie acordata prioritate facilitatilor de parcare subterane care pot fi administrate in acelasi timp cu parcajele de suprafata.

Construirea parcajelor subterane este conditionata de planificarea folosirii terenurilor si constituie un avantaj pentru ca fiind subteran, la suprafata terenul poate fi folosit si in alt scop precum parcuri, parcaje de suprafata, etc. De asemenea, pot fi construite mai multe niveluri subterane rezultand un numar de locuri de parcare mai mare pe o suprafata data.



Un alt avantaj al construirii parcajelor subterane este reducerea costurilor de constructie in cazul in care sunt construite simultan cu parcaje supraterane sau infrastructuri asemanatoare.

2.3. Concluzie

Avand in vedere gradul de ocupare a strazii de catre vehiculele parcate, care are drept rezultat blocajele in trafic, in prezent cea mai buna solutie ar fi diminuarea numarului de parcaje pe strada, incercarea eliminarii lor treptate si amenajarea a cat mai multe parcaje in afara strazii, de suprafata sau subterane.



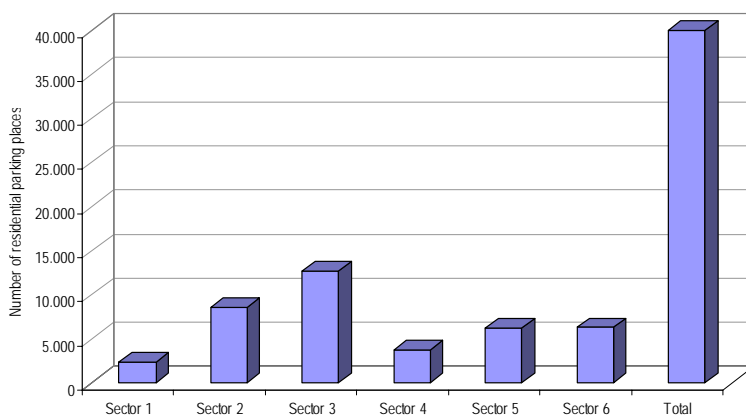
3. ZONELE PENTRU PARCARE

3.1. Zonele rezidentiale

3.1.1. Prezentarea situatiei actuale

Parcarea este un element esential care trebuie luat in considerare atunci cand se doreste crearea unui mediu rezidential atractiv. Unele zone rezidentiale nu pot asigura locuri pentru parcare datorita spatiului limitat. De exemplu, unele dintre vechile zone rezidentiale din centrul orasului nu sunt prevazute cu garaje sau alte facilitati de parcare. Astfel ca cei mai multi dintre rezidenti parcheaza vehiculele pe trotuare, incurcand circulatia pietonilor, sau chiar pe strada, creand probleme de vizibilitate pentru soferi, sau blocand circulatia datorita faptului ca in zonele centrale strazile sunt destul de inguste.

Un aspect deosebit al parcarii in Bucuresti este alocarea spatiilor de parcare pe strada pentru rezidenti. Numerele de inregistrare ale vehiculelor sunt scrise pe asfalt pentru a garanta personalizarea. Aceste locuri sunt situate pe domeniul public la mai putin de 30 metri de cladire. Conform celor prezentate in Figura 1, numarul spatiilor de acest tip este de aproape 40.000 in intreg Municipiul. De asemenea, in grafic este prezentata distribuitia pe Sectoare.



Sursa: Elaborare proprie in baza informatiilor obtinute de la Primaria Municipiului Bucuresti.

Figura 1. Distribuirea facilitatilor de parcare in Zonele Rezidentiale din Bucuresti pe sectoare.

Stabilirea acestor locuri este facuta de fiecare Sector in parte, acolo unde sunt situate spatiile de parcare, prin institutia subordonata denumita "Administratia Domeniului Public".

Zonele rezidentiale aflate in apropierea zonelor comerciale fara facilitati de parcare, au aproape in permanenta vehicule ale vizitatorilor parcate pe strada, reducand in acest fel locurile de parcare disponibile pentru rezidenti si vizitatorii lor.

3.1.2. Masuri strategice propuse

In zonele rezidentiale unde exista o cerere mare pentru parcare pe strada atat din partea rezidentilor cat si a nerezidentilor, va trebui sa se stabileasca categoria de utilizatori care are prioritate si nivelul de confort.



a. Parcare pe strada

In zonele rezidentiale, oferta si administrarea de parcaje pe strada va trebui sa acorde prioritate cererii rezidentilor si a vizitatorilor lor, sa diminueze parcare pe strada a vehiculelor care apartin nerezidentilor si sa recunoasca faptul ca limitarea furnizarii de locuri de parcare pe strada este o optiune viabila pentru managementul traficului.

In primul rand parcare pe strada in zonele rezidentiale trebuie sa ia in considerare activitatile asociate rezidentilor, iar acolo unde este posibil, proprietatile rezidentiale trebuie sa poata oferi locuri de parcare pentru rezidenti pe propria proprietate.

In unele locuri va fi necesara stabilirea de restrictii pentru parcare pe strada pentru a controla cererea de locuri de parcare pentru nerezidenti.

In noile zone de limitare a parcarii, monitorizarea punerii in aplicare a reglementarilor privind restrictiile existente reprezinta un element important pentru eficientizarea managementului parcarilor in special in zonele in care este o mare competitie pentru parcare pe strada.

Pentru a mentine nivelul de confort dorit pentru zonele rezidentiale va fi necesara implementarea unui regim strict, care sa asigure in acelasi timp un grad cat mai mare de rotatie a utilizatorilor.

b. Parcare in afara strazii

Pentru a raspunde cererii de parcare pentru activitatile nerezidentilor in sau in vecinatatea zonelor rezidentiale va trebui sa se asigure spatiul necesar.

Aceste parcaje trebuie sa fie dezvoltate in zonele unde cererea pe timpul noptii este mai mica decat capacitatea actuala legala. In zone unde cererea



este mai mare decat oferta ar trebui sa fie amenajate si facilitati de parcare subterane.

3.2. Zonele de afaceri

3.2.1. Masuri strategice propuse

Cererea de parcare pentru zonele comerciale si de afaceri variaza in functie de nevoile si tipul afacerii si a activitatilor conexe. Municipiul Bucuresti are diferite tipuri de zone comerciale/de afaceri: Centrul Orasului, zonele suburbane sau zonele industriale, precum si un numar de institutii speciale (spitale, scoli, universitati, baze sportive, etc.).

Pentru o mai buna intelegere a acestui sector, masurile strategice pentru zonele de afaceri au fost impartite in felul urmatoar:

1. *Masuri strategice generale pentru zonele de afaceri* care se aplica tuturor zonelor de afaceri si activitatilor conexe;
2. *Masuri strategice pentru zonele comerciale* care se concentreaza asupra ofertei de parcare pe si in afara strazii;
3. *Masuri strategice pentru Centrul Orasului* care cuprind activitati mult mai diverse si complexe, adaptate pentru o cerere de parcare mai mare fata de celelalte zone comerciale;
4. *Masuri strategice pentru zonele industriale* care de obicei nu au multe probleme de parcare.



a. Masuri Strategice Generale pentru Zonele de Afaceri

Una dintre masuri este descurajarea deplasarii angajatilor cu autoturismul propriu si incurajarea acestora sa se deplaseze la locurile de munca cu mijloacele de transport in comun.

Experienta a aratat ca de obicei soferii nu folosesc parcajele in afara strazii daca intrarile in zonele de parcare sau chiar spatiile de parcare nu sunt identificate de acestia. De aceea, parcajele in afara strazii si intrarile in parcaje trebuie sa fie vizibile soferilor si usor accesibile, in mod particular daca strada este ocupata.

Exista situatii in care nevoia de parcare pentru afaceri poate diferi intre anumite intervale orare. In acest caz facilitatile de parcare pentru afaceri ar putea fi impartite cu alte activitati, in loc sa existe doua zone de parcare separate.

Trebuie luata in considerare crearea de zone de stationare speciale pentru taxi, care sa nu se suprapuna cu zonele pentru statiile de transport in comun.

De asemenea, trebuie amenajate parcaje pentru vehiculele foarte grele, a caror intrare in oras este interzisa, care in acest moment parcheaza pe strada impiedicand desfasurarea in siguranta a circulatiei.

Zonele de parcare cu numar mare de locuri de parcare trebuie proiectate astfel incat sa se asigure siguranta pietonilor si vehiculelor care le folosesc, luandu-se in considerare si dotarea cu trotuare, treceri pentru pietoni, semnalizare, etc.



b. Masuri Strategice pentru Zonele Comerciale

Din motive de siguranta sau pentru a reduce deteriorarea strazii, si pentru a evita aglomerarile, blocajele si chiar accidentele, serviciile de incarcare si descarcare de marfa trebuie sa se realizeze in locuri special amenajate.

c. Masuri Strategice pentru Centrul Orasului

1. Prezentarea situatiei actuale

Zona definita ca fiind Centrul Orasului este cuprinsa intre urmatoarele artere: Sos. Stefan cel Mare, B-dul Iancu de Hunedoara, Sos. Nicolae Titulescu, Sos. Orhideelor, B-dul Vasile Milea, B-dul Geniului, Str. Progresului, Sos. Viilor, Sos. Oltenitei, Calea Vacaresti, Sos. Mihai Bravu, conform *Anexei nr. 1*.

Parcarea este un element important pentru desfasurarea cu succes a activitatilor in zona centrala a orasului. Desi sunt asigurate servicii de transport public la un nivel destul de ridicat, numarul de vehicule care viziteaza aceasta zona este foarte mare si in continua crestere.

In aceasta zona exista spatiu limitat care este ocupat de vehicule, camioane stationate, etc.

2. Masuri strategice propuse

Masurile strategice propuse sunt:

- diminuarea ofertei de parcare pe strada in zonele in care se cere imbunatatirea nivelului de confort in trafic si fluidizarea traficului;
- incurajarea parcarii pe termen lung in facilitati de parcare in afara strazii;



- stationarea temporara in spatiile de parcare pe strada a vehiculelor pentru activitatile comerciale.

Pe strazile din Centrul Orasului, parcare va trebui sa fie administrata cu atentie pentru a asigura un echilibru intre cererea de parcare, vizibilitate si confort. Se va acorda prioritate parcarii pe termen scurt in facilitatile de parcare in afara strazii.

d. Masuri strategice pentru zonele industriale

De obicei in zonele industriale exista foarte putine probleme cu parcare pe strada deoarece societatile comerciale detin propriile parcaje, dar oricum va trebui sa se acorde atentie zonelor cu potentiale probleme de parcare.

3.3. Zonele de recreere/petrecere a timpului liber/cultura

3.3.1. Prezentarea situatiei actuale

In Municipiul Bucuresti exista multe oportunitati pentru recreere, petrecere a timpului liber si activitati culturale, dar asigurarea locurilor de parcare pentru aceste facilitati este o mare problema.

De asemenea, furnizarea de locuri de parcare pentru evenimente foarte mari creaza aglomeratie pe strazile invecinate, intrerupand fluxul traficului inainte, in timpul si dupa aceste evenimente.

Odata ce locurile de parcare au fost ocupate, in apropierea evenimentului incep sa se ocupe si cele aflate in vecinatate in zonele rezidentiale sau cele ilegale aflate pe sau in afara strazii si astfel apar probleme de siguranta a traficului atunci cand vehiculele incearca sa iasa din sau sa intre in trafic.



3.3.2. Masuri strategice propuse

Folosirea acestor facilitati va avea drept rezultat cresterea ofertei de spatii de parcare.

Unul dintre efectele negative va fi transferul cererii in unele dintre zonele rezidentiale atunci cand aceste spatii sunt ocupate, dar administrarea si managementul surselor de parcare va trebui sa rezolve aceasta problema, iar in unele cazuri vor fi necesare masuri temporare sau folosirea facilitatilor pentru zonele de recreere/petrecere a timpului liber/cultura pentru a rezolva problemele legate de siguranta si confort asociate parcarii la intamplare.

Unde este posibil, vor trebui furnizate facilitati de parcare special amenajate pentru aceste zone iar unde parcare este o problema importanta va trebui sa se stabileasca o balanta intre oferta de parcare si siguranta traficului.

Avand in vedere ca activitatile legate de recreere/petrecerea timpului liber/cultura au loc doar intr-o anumita perioada a saptamanii, ar trebui luata in considerare si oportunitatea impartirii facilitatilor de parcare destinate acestor zone cu alte zone (rezidentiala, de afaceri, etc.) sau alte activitati care au loc la ore sau in zile diferite.

Pentru a minimiza impactul asupra rezidentilor si vizitatorilor lor, in zonele rezidentiale, va trebui sa se ia in considerare oferta si administrarea de locuri de parcare pe strada.

De asemenea, pentru organizarea evenimentelor majore ar trebui sa fie elaborat si un plan de parcare temporar pentru zona in care va avea loc, astfel incat sa se evite problemele care ar aparea de obicei in astfel de situatii.



3.4. Zone de parcare “park & ride” (parcheaza si calatoreste)

Masuri strategice propuse

Din analiza politicilor de parcare atat pentru cele cinci orase europene studiate (Helsinki, Madrid, Riga, Roma, Viena) cat si pentru alte orase, amplasarea facilitatilor de parcare “park & ride” se face de obicei in zona marginala a unui oras in apropierea statiilor de autobuz, metrou sau gari pentru a usura legatura cu alte mijloace de transport.

Aceste facilitati permit posesorului de vehicul sa il parcheze intr-un loc special amenajat si sigur, si sa isi continue calatoria spre centrul orasului cu mijloace de transport public sau cu alte mijloace nemotorizate.

Capacitatea limitata de parcare pe care o poate furniza centrul orasului ar putea fi rezolvata prin crearea facilitatilor de parcare “park & ride” care sa fie usor accesibile cu vehiculul si sa furnizeze o legatura rapida si usoara la mijloacele de transport in comun.

Aceste facilitati de parcare “park & ride”, a caror introducere este sustinuta si de Master Plan, sunt o modalitate foarte buna de rezolvare a problemelor privind parcare prin integrarea in sistemul public de transport, care va trebui sa fie luata in considerare pe viitor avand in vedere ca in prezent numarul de vizitatori din afara orasului este destul de scazut si ca aceasta strategie face referire in principal la zona centrala a orasului.

3.5. Masuri strategice propuse pentru alte tipuri de zone de parcare

In cadrul strategiei de parcare va trebui sa se tina cont si de amenajarea separata sau in cadrul parcarilor a urmatoarelor zone:



3.5.1. Zone pentru motociclete/biciclete

Primaria va trebui sa includa in planurile privind parcare si propuneri referitoare atat la piste speciale pentru circulatia bicicletelor avand in vedere si ca acest mijloc de transport este o modalitate de a reduce poluarea cat si la furnizarea de facilitati de parcare, sigure si usor identificabile pentru biciclete si motociclete sau alte mijloace de transport pe doua roti.

Pistele speciale pentru circulatia bicicletelor trebuie sa fie bine delimitate de zonele pietonale.

3.5.2. Zone de parcare pentru persoanele cu handicap

Facilitatile de parcare, indiferent de tip, trebuie sa includa si locuri de parcare rezervate persoanelor cu handicap, astfel incat printre obiectivele politicii de parcare sa fie incluse si urmatoarele:

- facilitarea accesului persoanelor cu handicap la locurile de parcare;
- furnizarea de locuri de parcare gratuite in toate facilitatile de parcare;
- numarul si locatia locurilor de parcare ar trebui stabilite impreuna cu persoanele cu handicap sau institutiile care ii reprezinta;
- vor trebui amenajate piste speciale pentru circulatia persoanelor cu handicap atat in interiorul facilitatilor de parcare cat si intre facilitatile de parcare si oras precum si lifturi.



4. MASURI PROPUSE PENTRU STABILIREA TARIFULUI

Trebuie sa existe o continua tendinta de a proteja accesibilitatea si oferta de parcare in general, acest lucru putandu-se face prin elaborarea unei metode de stabilire a tarifului care sa reflecte costurile economice.

Metoda de stabilire a tarifului de parcare este un element important pentru strategia de parcare, strategia de transport si trafic, si poate fi folosita pentru:

- a reduce problemele de parcare intr-o anumita locatie;
- a reduce traficul vehiculelor intr-o anumita zona;
- a obtine venituri care sa acopere costurile pentru intretinerea facilitatilor de parcare sau pentru alte scopuri;
- a incuraja parcarile pe termen lung si mediu in facilitatile de parcare special amenajate sau in afara centrului orasului.

Pentru parcajele de suprafata pot fi stabilite tarife care sa fie coordonate cu tarifele pentru parcajele subterane. Acestea pot fi diferite de la o zona la alta, sau pot fi variabile in functie de perioada din zi.

Va trebui sa se stabileasca tarife diferite astfel incat sa se incurajeze parcare in parcajele subterane si sa descurajeze parcare pe strada.

Tarifele pentru parcajele pe strada ar trebui sa fie mai mari decat tarifele pentru parcajele in afara strazii.

De asemenea, o alta metoda este stabilirea de tarife diferite in functie de perioada din zi, care poate fi aplicata in parcajele cu rotatie, si anume



in timpul zilei pentru vizitatori sa existe un tarif iar seara pentru rezidenti un alt tarif.

Metoda de stabilire a tarifului poate fi un element important si in rezolvarea problemelor legate de aglomeratia pe strazi. Astfel, acolo unde exista parcaje pe strada se poate stabili un tarif mai mare care sa influenteze posesorul de vehicul sa aleaga un loc de parcare in afara strazii, unde se aplica un tarif mai mic.

De asemenea, metoda de stabilire a tarifului poate avea impact si asupra poluarii. Se stie ca centrul orasului este o zona foarte poluata. Dar prin stabilirea unor tarife mai ridicate in zona centrala a orasului posesorii de vehicule vor fi determinati sa foloseasca facilitatile de parcare aflate la marginea sau in afara acestei zone. Astfel incat reducerea numarului de vehicule care circula in zona centrala va avea un impact benefic asupra mediului.



5. FOLOSIREA TERENURILOR

Amenajarea facilitatilor de parcare presupune ocuparea unor terenuri. Modul de folosire al terenurilor este un alt element important al strategiei de parcare.

Din punctul de vedere al modului de folosire al terenurilor exista doua categorii de parcaje: cele care ocupa temporar si cele care ocupa definitiv un teren.

In categoria parcajelor care ocupa temporar un teren sunt incadrate parcajele subterane. In acest caz, terenul va fi ocupat numai pe perioada de construire efectiva a parcajului, dupa aceasta perioada terenul putand fi folosit in alt scop cum ar fi de exemplu pentru parcuri.

In categoria parcajelor care ocupa definitiv un teren ar putea fi parcajele in afara strazii si parcajele "park & ride" construite la suprafata.

Astfel, cele mai avatajoase facilitati de parcare din punctul de vedere al folosirii terenurilor sunt cele subterane.



6. IMPLICAREA SECTORULUI PRIVAT

Implicarea sectorului privat ar trebui sa fie un avantaj pentru strategia de parcare daca se tine cont de faptul ca sectorul privat ar putea face disponibila infrastructura si tehnologia care nu ar putea fi achizitionata de la bugetul de stat datorita costurilor mari.

Prin implicarea sectorului privat se vor obtine facilitati de parcare in afara strazii de o calitate mai buna.

Cu toate acestea implicarea sectorului privat poate fi destul de greu de controlat si influentat daca se tine cont de situatia actuala.

De aceea va trebui sa se ia diferite masuri pentru a stabili inca de la inceput un cadru general clar care sa cuprinda responsabilitati si obligatii clare si care sa ofere transparenta maxima privind stabilirea si colectarea tarifelor, astfel incat sa nu existe dubii in ceea ce priveste sumele colectate.

Pentru implicarea sectorului privat va trebui luata in considerare, in functie de mai multe criterii, cea mai potrivita alternativa de Parteneriat Public Privat pentru Municipiul Bucuresti. Toate alternativele disponibile vor fi comparate in Planul de Actiune din mai multe perspective si va fi selectata cea care corespunde necesitatilor.

Implicarea sectorului privat se poate face prin procesul public de licitatie, putandu-se alege concesionarea pe o anumita perioada de timp in sistem de Parteneriat Public Privat.

De asemenea, vor trebui realizate modificari ale cadrului legal precum:



- introducerea de noi prevederi legale privind implicarea sectorului privat in activitatile de functionare a serviciilor de parcare emise de autoritatile centrale si locale;
- identificarea si evaluarea restrictiilor din legislatia privind achizitia publica, legislatia generala si reglementarile locale privind accesul sectorului privat la activitatile de functionare a serviciilor de parcare;
- emiterea de amendamente la reglementarile locale pentru a asigura accesul efectiv al sectorului privat la activitatile de functionare a serviciilor de parcare.



7. IMPLEMENTARE

Primaria Municipiului Bucuresti decide asupra modului de implementare a strategiei de parcare, in vederea dezvoltarii zonelor de parcare in Bucuresti.

De asemenea, Primaria Municipiului Bucuresti stabileste reglementari si termeni de referinta pentru managementul serviciilor de parcare.

Implementarea Strategiei de Parcare va depinde in mod special de asigurarea resurselor financiare necesare si a facilitatilor de parcare corespunzatoare. Este vital ca pentru indeplinirea obiectivelor acestei Strategii sa se asigure facilitati corespunzatoare atat pe strada cat si in afara strazii accesibile publicului si pentru care sa fie stabilite tarifele potrivite.

Pentru zonele de parcare controlate va fi nevoie de personal suficient care sa realizeze monitorizarea implementarii unui sistem integrat de parcare.

Situatia actuala

Este foarte important sa existe un cadru legal adecvat, necesar pentru implementarea strategiei. Atat la nivel national cat si la nivel local exista legi si reglementari privind parcare si modalitatea de contractare a serviciilor si lucrarilor pentru parcare.

Trebuie facute unele modificari care sa corespunda obiectivelor strategiei de parcare, avand in vedere ca unele legi si reglementari trebuie actualizate sau cuprind termeni vagi sau ambigui. Printre exemple se pot enumera urmatoarele:



- reglementarile legale privind circulatia stabilesc doua concepte diferite referitoare la parcare: "parcare" si "stationare". In multe cazuri, aceste definitii se aplica acelorasi actiuni. Datorita definitiei actuale a "stationarii", parcare pe strazi si trotuare este acceptata in mod legal si este gratis aproape oriunde este posibil din punct de vedere fizic;
- legislatia romana nu imparte parcarile in: parcare pe strada si parcare in afara strazii. In schimb, Reglementarile Cadru ale Guvernului si Reglementarile de Parcare in Bucuresti stabilesc 3 categorii de parcare: (i) parcare de resedinta, (ii) parcare de utilitate publica si (iii) parcare de utilitate privata;
- parcajele de resedinta, parcajele de utilitate privata si parcajele de utilitate publica sunt reglementate in mod neclar. In plus, diferenta dintre "Parcare pentru Utilitate Publica" si "Parcare de Utilitate Privata" nu este destul de clara in legislatie. "Parcare de Resedinta", conform definitiei, este politica publica impotriva garajelor in cladirile rezidentiale (pe cheltuiala Domeniului Public).

Anexa nr. 2 cuprinde un Memorandum privind aspectele juridice si organizationale generale actuale ale parcarii in Bucuresti.

Propuneri

Anexa nr. 3 prezinta o propunere de regulament privind regimul spatiilor de parcare.

De obicei, pentru implementarea schemelor de parcare nu este necesara o perioada mai mare de doi ani. Astfel ca pentru a se asigura o desfasurare continua a schemelor vor trebui stabilite zonele cu prioritate si scheme care sa le includa.



Oricum va trebui sa se acorde prioritate acelor zone unde exista motive mari de ingrijorare sau unde sunt cele mai multe cereri.

Implementarea strategiei trebuie sa se faca prin proiectarea si construirea unor pachete de locatii (loturi) care sa acopere o anumita zona geografica (schema de parcare).

Pentru a garanta ca spatiile din parcarile subterane sunt ocupate de automobile trebuie sa se aplice masuri astfel incat acestea sa nu poata parca oriunde pe trotuare sau in alte locuri neadecvate. In acest sens, simultan cu parcarile subterane vor intra in vigoare si parcaje reglementate pe strada.

Lucrarile pentru spatiile de parcare subterane si de suprafata trebuie coordonate. In final, intreaga zona centrala a orasului Bucuresti trebuie sa aiba toate locurile de parcare tarificate, si trebuie stabilite bariere fizice (borne, borduri inalte, etc.) pentru a preveni fizic orice parcare ilegala.

Se recomanda ca dimensiunile locurilor de parcare sa nu fie aceleasi in tot orasul, aplicand solutii de la caz la caz. Trebuie insa sa existe o anumita omogenitate.

O alta recomandare este realizarea de spoturi publicitare care sa faca reclama cu mai multa intensitate facilitatilor subterane de parcare.

De asemenea, se recomanda combinarea metodei rotatiei si a rezidentilor intr-un loc, pentru a profita de economiile de scala fara probleme legate de operatiuni dificile. Aceasta metoda poate fi foarte utila.

In aceasta privinta, limita de 1.000 de locuri nu este absoluta insa se va evita depasirea a 1.000 de locuri pentru rotatie daca necesitatea acesteia nu este strict demonstrata de studii ad hoc.



Crearea de spatii de parcare sub limita de 300 locuri poate fi profitabila daca acestea sunt destinate doar pentru rezidenti.

Strategia de parcare are la baza doua tipuri de masuri:

- Masuri “orizontale” pregatitoare, care sustin toate activitatile fizice: cadrul legal, aspecte organizatorice, etc.
- Masuri “verticale”, care vizeaza construirea tuturor tipurilor de parcaje (subterane si de suprafata pentru rezidenti si vizitatori), precum si masuri conexe cum ar fi: renovarea trotuarelor, reamenajarea benzilor de circulatie si a zonelor de incarcare.

7.1. Masuri orizontale

Strategia se poate implementa cu succes numai prin asigurarea unei capacitati administrative eficiente in cadrul Municipality. Prin urmare, cea mai urgenta masura o constituie înființarea unei Unități destinate exclusiv managementului parcarilor in Bucuresti. Necesitatea infiintarii unui nou organism este sustinuta si de Master Plan.

Aceasta unitate trebuie sa fie formata din specialiști în finanțe, construcții, aspecte juridice, trafic, aspecte sociale, etc. Unitatea nu trebuie să fie una nouă, ci poate avea la bază unitățile existente. Poate fi un compartiment in cadrul aparatului propriu al Consiliului sau o institutie in subordinea acestuia, dar care sa aiba autonomie de implementare.

Unitatea, susținută la nevoie de Consultanți externi, va trebui să facă față aspectelor privind următoarele chestiuni:

- actualizarea standardelor de proiectare si a aspectelor operationale (metodele de plata, reguli de functionare, instalatii



necesare, alocare de responsabilitate, reglementari de functionare, etc.);

- analize de fezabilitate economica, parametrii financiari de profit si critici;
- politica de competitie si procesul de ofertare;
- propunerea de reglementari pentru parcare;
- organizarea de licitatii, etc.;

Responsabilitatile Unitatii vor acoperi urmatoarele zone:

- punerea in aplicare a reglementarilor avizate de institutiile abilitate;
- constatarea contravențiilor si aplicarea de sanctiuni;
- indeplinirea rolului de centralizator al informatiilor privind parcare la nivelul Municipiului Bucuresti si al Zonei Metropolitane a Municipiului Bucuresti;
- monitorizarea implementarii schemelor de parcare;
- implementarea, una dintre cele mai importante componente ale politicii privind parcare din București;
- implementarea unei metode eficiente de colectare a amenzilor în zonele nou tarifate și în împrejurimi;
- asigurarea informatiilor pentru cetățeni și utilizatori privind functionarea sistemului de parcare, disponibilitatea si tarifele practicate;
- analizarea profitabilitatii;
- evaluarea implementarii schemelor de parcare si propunerea de masuri de ajustare.



Scopul crearii acestei Unitati este asigurarea unui organism care sa aiba o vedere generala asupra intregii politici de parcare.

7.2. Masuri verticale

Cea mai matura activitate o constituie dezvoltarea parcajelor auto subterane concesionate, pregatite de Municipalitate, prin licitatie publica. Aceasta masura trebuie sa fie demarata incepand de anul viitor.

Pentru fiecare zona, procesul trebuie sa includa urmatoarele actiuni:

- In general definirea detaliata a zonei si concesionarea facilitatilor de parcare din zona prin licitatii publice. In contractul de concesionare se specifica:

- pretul pentru client;
- alte beneficii pentru clienti si cetateni;
- responsabilitatile concesionarului privind procesul de reinnoire a strazilor asociat cu locurile de parcare la margine trotuarului din zonele adiacente;
- zonele in care concesionarul va amenaja si administra locurile de parcare la suprafata;
- conditiile in care concesionarul poate beneficia de zone de suprafata pentru locuri de parcare, si responsabilitatile sale privind calitatea facilitatilor de parcare pe care trebuie sa le amenajeze si conditiile de administrare.



- Permise rezidenti pentru parcare pe strada: alocarea de permise de parcare la marginea trotuarului in cadrul zonei. Procesul trebuie sa fie transparent – in cazul in care cererea e mai mare decat oferta, se va realiza un sondaj intre solicitanti. Permisele trebuie asociate resedintei – schimbarea resedintei presupune pierderea dreptului la permis. In schimbul unei taxe anuale mici, permisul permite parcare in zona specificata pentru un autovehicul corect identificat (masină, motocicletă, furgoneta, etc.).
- Parcarea prin rotatie pe strada: permisa oricui in schimbul unei taxe definite in contractul de concesiune. Introducerea unor limite privind durata parcarii adaptate la fiecare zona.
- Locuri de parcare pentru rezidenti in afara strazii: daca sunt necesare parcaje subterane, procesul de rezervare trebuie asociat resedintei, cu un tarif special plafonat.
- Locuri de parcare pentru vizitatori in afara strazii: concesionarul trebuie sa adapteze tarifele la cele aprobate in oferta si contractul de concesiune;



8. AMPLASAREA VIITOARELOR ZONE DE PARCARE

8.1. Prezentare generala

Este evident ca asa numitele activitati "orizontale" trebuie implementate cat mai curand posibil. Construirea de noi spatii subterane trebuie sa fie o prioritate pentru selectarea zonelor.

O referinta de programare este aceea ca in viitorul apropiat 2010 vor fi necesare **30.000** locuri pentru parcare subterana, iar în urmatorii 10 ani cererea va creste pana la aproximativ **90.000** locuri. Aceasta cifra din urma presupune o reducere a cererii ca urmare a tarifelor si transferul cererii de la autovehicule catre transportul public. Cu toate acestea, această necesitate imensa va fi partial satisfăcuta de cladirile noi cu garaje private si, prin urmare, necesitatile viitoare nu vor fi probabil asa de mari ca cele estimate.

8.2. Programarea parcajelor subterane

Necesitatea sus mentionata presupune un efort de constructie important. Pentru a satisface toate necesitatile ce vor aparea in viitorul indepartat, se impune construirea, in medie, a aproximativ 9.000 de locuri de parcare in fiecare an.

Intrucat construirea si modernizarea fiecărei zone va dura cel putin 18-30 luni, rezulta ca se vor construi simultan 20.000 locuri subterane. Aceasta inseamna ca aproximativ 20 parcaje mari (daca se aplica limita recomandata de 1.000 locuri/parcaj) vor fi construite simultan, fapt ce va avea un impact urias asupra cetatenilor – intarind necesitatea unui program informational atent.



Cu toate acestea, pentru a pregăti totul corespunzător, se recomandă demararea lucrărilor într-un ritm mai lent și accelerarea acestora de la an la an. O abordare sensibilă va începe cu aproximativ 7.000 locuri de parcare în primul an și creșterea acestora aproximativ 500 - 1.000 în fiecare an. Astfel, construirea și limitarea locurilor de parcare subterane este următoarea.

Figura 1. Locuri de parcare construite anual

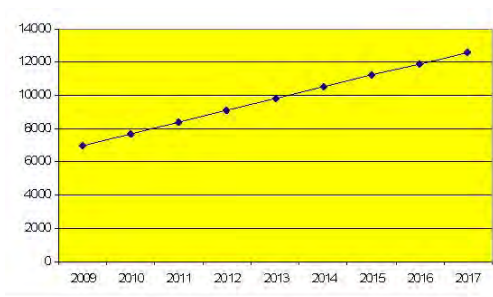
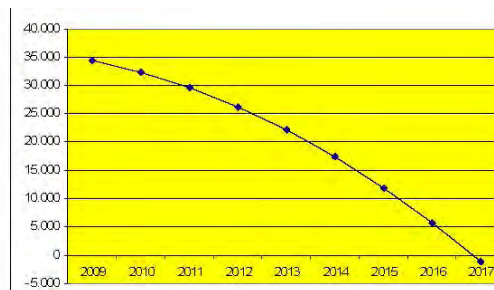
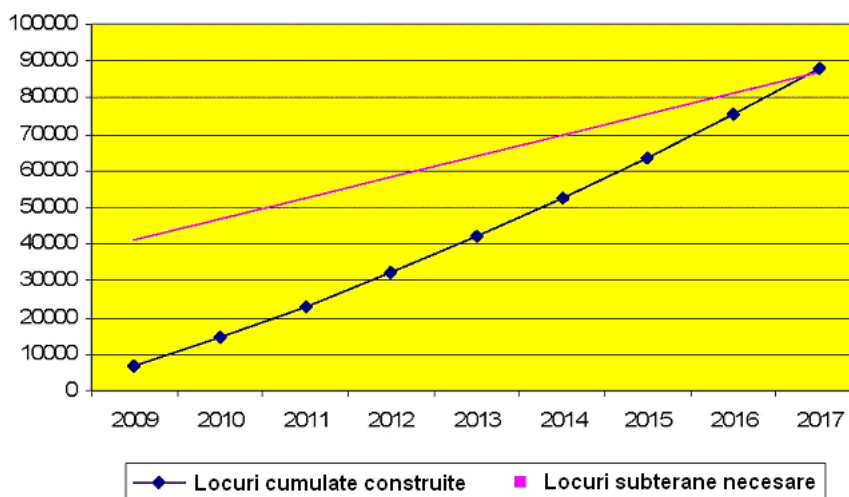


Figura 2. Lipsa locurilor de parcare subterane



Pe scurt, evoluția necesităților și numărul de locuri în curs de construire se prezintă mai jos.

Figura 3. Evoluția necesităților de parcare și a locurilor de parcare construite



8.3. Locatia parcajelor auto subterane

Cererea estimata nesatisfacuta de parcajele de suprafata trebuie solutionata prin constructii subterane. Un studiu preliminar a identificat pana la 69 de locuri cu o suprafata carosabila de aproximativ 264.000 m², si anume: Zona Str. Witting, Zona Mall Vitan, Zona Foisorului de Foc, Zona Sos. N. Titulescu, Zona Blvd. Dacia, Zona Str. Stirbei Voda, Zona Str. G. Manu, Zona Str. T. Sperantia, Zona Str. V. Lascar, Zona Str. Serg. Nastase, Zona Griv. Budis, Zona Blvd. Decebal, Zona Lahovari, Zona Panduri, Zona Eroilor, Zona Tineretului, Zona Piscului, Zona Tarusanu, Zona Grivitei, Zona Razoare, Zona A. Vitzu, Zona Izvor, Zona Badasar, Zona Mircea Voda, Zona Cerna, Zona Luncsoara, Zona Progresului, Zona J. Lizal, Zona Tonitza, Zona Selari, Zona Gradina Icoanei, Zona Vladimirescu, Zona Libertatii, Zona 11 Iunie, Zona Mihai Bravu, Zona M. Bravu – P. Protopopescu, Zona Campineanu, Zona Regina Maria, Zona Bibescu, Zona A. Paleologul, Zona Veniamin, Zona Prinoului, Zona Saligni, Zona Gutenberg, Zona M. Milo, Zona Povernei-Coanda, Zona Cihoski, Zona Motilor, Zona Abatorului, Zona Gradinilor, Zona P. Protopopescu, Zona Puscariu, Zona Olimpului, Zona Tanase, Zona Bucur, Zona Sf. Apostoli, Zona Blvd. Unirii, Zona. M. Basarab, Zona Calarasilor, Zona Iancului, Zona



Filaret, Zona Istrati, Zona Basarab, Zona Sf. Stefan, Zona N. Dabija, Zona Sf. Vineri, Zona Plevnei, Zona Kogalniceanu, Zona Parc Eroilor.

Anexa nr. 4 include locatiile facilitatilor de parcare subterane propuse pentru Bucuresti.

Avand in vedere ca aceasta Strategie de Parcare este elaborata in cadrul unui proiect privind partea centrala a orasului, investigatiile si propunerile Consultantului fac referire la aceasta zona.

La baza stabilirii locatiilor de parcare au stat cercetarile si investigatiile pe teren realizate de Consultant in 38 de zone (prezentate in *Anexa nr. 5*), precum si zonele de parcare existente aflate in administrarea societatii comerciale S.C. Dalli Exim S.A. si care vor trebui incluse in Strategia de Parcare, pentru perioada de valabilitate a contractului incheiat intre S.C. Dalli Exim S.A. si Primaria Municipiului Bucuresti.

De asemenea, a fost luata in considerare urmatoarele:

- Lista cu cele 88 de propuneri de amplasamente pentru parcaje sub si supra terane pe teritoriul orasului Bucuresti: Gara de Nord, Sos. Stefan cel Mare Nr. 1-Bloc Perla, Zona Aeroportului Baneasa, Piata Presei Libere, Complex Romexpo, Piata Obor, Str. Sold. Croitoru, Str. Dunavat-Aleea Salaj, Str. Sebastian-Str. Ion Nutu, Calea Rahovei-Str. Progresul, Piata Universitatii, Str. Edgar Quinet, Piata Hurmuzachi, Piata Ateneului Roman, Str. Avrig, Str. Armeneasca Nr. 1, Sos. Colentina Nr. 20A, Str. Masina de Paine, Aleea Cislau, Str. Stefan cel Mare (Str. Luncsoara), Magazinul Unirea, Hanul lui Manuc, Splaiul Independentei, Str. Campia Libertatii, Str. C-tin Brancusi, Str. Anghel



Saligni-Splaiul Independentei, Splaiul Independentei (Peco), Str. Sapientei-Biserica Mihai Voda, Str. Sold. Croitoru Nr. 1-3, Sos. Salaj-Calea Ferentarilor, Str. Spataru Preda-Calea Ferentarilor, Piata Crangasi, Aleea Dobrina Nr. 2 (Bd. Chisinau), Str. Caramidarii de Jos, Str. Straja Nr. 8, Str. Resita-Str. Gradistea, Aleea Mladinovici-Punct Termic, Str. Straduintei Nr. 4B, Aleea Ciceu Nr. 7-9, Str. Covasna Nr. 10-18, Str. Soldanului Nr. 4-6, Str. Planselelor Nr. 5, Str. Tomesti Nr. 1-3-5, Str. Moldovita Nr. 5 (Punct Termic), Drumul Taberei-Str. Brasov(1), Drumul Taberei-Str. Brasov(2), Drumul Taberei-Str. Brasov (3), Drumul Taberei-Str. Vasile Milea (2 amplasamente), Drumul Taberei-Str. Raul Doamnei, Sos. Virtutii-Str. Orsova, Str. Apusului-Complex Comercial, Sos. Crangasi-Sos. Virtutii, Calea Giulesti Nr. 123, Bd. Timisoara-Str. Sandulesti, Piata Constitutiei, Zona Garii Basarab, Piata Aviatorilor, Splaiul Independentei-Str. Eroilor, Piata Salii Palatului, Piata Revolutiei, Intrare Parc Tineretului, Str. Doamnei-Str. Academiei, Piata Decebal(1), Piata Decebal(2), Str. Lujerului, B-dul Magheru-Caseta Magistrala 2 Metrou, Str. Chiristigiilor, Pasaj Grant, Gara de Nord, Politehnica, Spitalul Coltei-Str. Scaune, Razoare, 13 Septembrie-Str. Progresului, Piata Chirigiu, B-dul Dacia, Scuar Opera, Fabrica de Chibrituri-Str. Dr. Istrate, Calea Calarasilor-Str. Mircea Voda, Piata Alba Iulia, Piata Timpuri Noi, Calea Vacaresti, Str. Pridvorului, Calea Vitan-Mall, Parcul Titan, B-dul Theodor Pallady, Capat Metrou Berceni, Complex Europa, Semanatoarea;

- Lista cu cele 22 locatii propuse pentru parcaje subterane: Piata Obor, Piata Sudului, Str. Edgar Quinet, Piata Salii Palatului, Piata Revolutiei – Ateneul Roman, Piata Amzei, Piata Presei Libere, Piata Domenii, Piata Walter Maracineanu, Piata Hurmuzachi (fosta Piata Muncii), Piata Dorobantilor, Parcul Herastrau-Pavilionul H-Parc de distractii,



Esplanada Gara Baneasa, Piata Alba Iulia, Sos. Stefan cel Mare-Bloc Perla, Restaurant Pescarus, Bd. Magheru (magazinul Eva), Piata Charles de Gaulle, Sos. Stefan cel Mare-Aleea Circului, Str. Barbu Vacarescu-Bd. Lacul Tei-Circul "Globus", Piata Universitatii, Piata Garii de Nord, pentru care exista deja Studii de Fezabilitate si Studii de Fundamentare.

Se recomanda ca:

- Parcajele auto trebuie sa fie mai apropiate de destinatia finala (sau originea) cererii.
- Nu toate constructiile sunt realizate pe arterele principale.

Locatii de parcare pe termen scurt (in viitorul apropiat)

Ca urmare a analizei facuta de Consultant au rezultat urmatoarele concluzii referitoare la locatiile de parcare pe termen scurt pentru zonele analizate:

1. Zonele pentru care parcajele auto necesita mai putin de un nivel sunt urmatoarele:

- Zona 1: Splaiul Independentei – Bvd. Vasile Milea;
- Zona 2: Calea Ducești – Calea Vitan;
- Zona 3: Buzesti – Polizu;
- Zona 5: Piata Alba Iulia;
- Zona 6: Str. Polona – Tunari;
- Zona 10: Eroilor Sanitari – Romniceanu;



- Zona 11: Calea Vacaresti – Tineretului;
- Zona 12: Gara de Nord;
- Zona 13: Dr. Marinescu – Bagdazar;
- Zona 14: Gheorghe Sincai – Vacaresti;
- Zona 15: Piata Obor – Ardeleni;
- Zona 16: Calea Rahovei – George Cosbuc;
- Zona 17: Universitate;
- Zona 18: C.A. Rosetti – Bvd. Carol;
- Zona 23: Regina Maria – Patriarhie;
- Zona 26: Martisor;
- Zona 27: Piata Walter;
- Zona 29: Foisorul – Zizin;
- Zona 30: Armeneasca – Vasile Lascar;
- Zona 31: Gheorghe Sincai – Marasesti;
- Zona 32: Splaiul Unirii – Bulevardul Unirii;
- Zona 33: Tepesi Voda – Orzari;
- Zona 35: Calea Plevnei – Dumitru Golescu;
- Zona 38: Splaiul Independentei – Sos. Cotroceni.

2. Zone pentru care sunt necesare parcaje cu peste 4 nivele:

- Zona 4: Bvd. Dacia;
- Zona 7: Piata Amzei;
- Zona 13: Dr. Marinescu – Bagdazar;
- Zona 20: Regina Maria – Marasesti;



- Zona 22: Piata Salii Palatului;
- Zona 24: Batistei – Vasile Lascar;
- Zona 25: Edgard Quinet;
- Zona 28: Sos. Stefan cel Mare – Perla;
- Zona 37: Blvd. IC Bratianu – Blvd. Carol – Blvd. Corneliu Coposu.

3. Zone cu necesitate de parcaje subterane mai mare pentru vizitatori decat pentru rezidenti:

- Zona 1: Splaiul Independentei – Bvd. Vasile Milea;
- Zona 4: Blvd. Dacia;
- Zona 5: Piata Alba Iulia;
- Zona 6: Str. Polona – Tunari;
- Zona 17: Universitate;
- Zona 18: CA Rosetti – Bvd. Carol;
- Zona 23: Regina Maria – Patriarhie;
- Zona 26: Martisor;
- Zona 30: Armeneasca – Vasile Lascar;
- Zona 32: Splaiul Unirii – Bulevardul Unirii;
- Zona 37: Blvd. IC Bratianu – Blvd. Carol – Blvd. Corneliu Coposu.

4. Zone cu necesitate de parcaje subterane mult mai mare pentru rezidenti decat pentru vizitatori (de peste cinci ori):

- Zona 2: Calea Ducesti – Calea Vitan
- Zona 11: Calea Vacaresti – Tineretului;



- Zona 13: Dr. Marinescu – Bagdazar;
- Zona 15: Piata Obor – Ardeleni;
- Zona 27: Piata Walter Maracineanu – Regina Elisabeta.

Locatii de parcare pe termen lung (in viitorul indepartat)

In viitor, insuficientele vor creste pretutindeni si în toate zonele, mai putin cinci, va fi necesar sa se construiasca aceste parcuri auto secundare. Prin urmare, se vor realiza doua tipuri de parcaje auto:

- Categoria I. Parcaje auto mari situate sub spatii mari si în apropierea arterelor importante. Acestea constituie nucleul sistemului si formeaza o retea.
- Categoria II. Parcaje auto mai mici, situate sub strazile secundare care satisfac cererea adițională. Acestea vin in completarea fostei retele.

Parcajele auto prioritare sunt cele deja identificate din Categoria I, indicate în harta din Anexa 3. In viitorul indepartat, se pot dezvolta si parcaje auto Categoria II.

Ca urmare a analizei facuta de Consultant au rezultat urmatoarele concluzii referitoare la locatiile de parcare pe termen lung pentru zonele analizate:



1. Zonele pentru care parcajele auto necesita mai putin de un nivel sunt urmatoarele:

- Zona 6: Str. Polona – Tunari;
- Zona 16: Calea Rahovei – George Cosbuc;
- Zona 27: Piata Walter Maracineanu – Regina Elisabeta;
- Zona 29: Foisorul – Zizin;
- Zona 38: Splaiul Independentei – Sos. Cotroceni.

2. Zone pentru care sunt necesare de parcaje cu peste 4 nivele:

- Zona 2: Calea Ducesti – Calea Vitan;
 - Zona 3: Buzesti – Polizu;
 - Zona 4: Bvd. Dacia;
 - Zona 5: Piata Alba Iulia;
 - Zona 7: Piata Amzei;
 - Zona 8: Piata Hurmuzachi – Dristorului;
 - Zona 9: Bvd. Magheru – Calea Victoriei;
 - Zona 10: Eroilor Sanitari – Romniceanu;
 - Zona 11: Calea Vacaresti – Tineretului;
 - Zona 12: Gara de Nord;
 - Zona 13: Dr. Marinescu – Bagdazar;
 - Zona 14: Gheorghe Sincai – Vacaresti;
 - Zona 15: Piata Obor – Ardeleni;
 - Zona 17: Universitate;
 - Zona 18: CA Rosetti – Bvd. Carol;
 - Zona 19: Tudor Vladimirescu – Calea 13 Septembrie;
-



- Zona 20: Regina Maria – Marasesti;
- Zona 21: Pache Protopopescu – Ferdinand I;
- Zona 22: Piata Salii Palatului;
- Zona 23: Regina Maria – Patriarhie;
- Zona 24: Batistei – Vasile Lascar;
- Zona 25: Edgard Quinet;
- Zona 27: Piata Walter Maracineanu – Regina Elisabeta;
- Zona 28: Sos. Stefan cel Mare – Perla;
- Zona 30: Armeneasca – Vasile Lascar;
- Zona 31: Ghe. Sincai – Marasesti;
- Zona 32: Splaiul Unirii – Bulevardul Unirii;
- Zona 34: Str. Progresului – Blv. George Cosbuc – C-tin Istrati;
- Zona 35: Calea Plevnei – Dumitru Golescu;
- Zona 36: Calea Calarasilor – Matei Basarab;
- Zona 37: Blvd. IC Bratianu – Blv Carol – Blv. Corneliu Coposu.

3. Zone cu necesitate de parcaje subterane mai mare pentru vizitatori decat pentru rezidenti:

- Zona 1: Splaiul Independetei – Bvd. Vasile Milea;
 - Zona 4: Bvd. Dacia;
 - Zona 5: Piata Alba Iulia;
 - Zona 6: Str. Polona – Tunari;
 - Zona 17: Universitate;
 - Zona 18: CA Rosetti - Bvd. Carol;
 - Zona 24: Batistei – Vasile Lascar;
-



- Zona 26: Martisor;
- Zona 30: Armeneasca – Vasile Lascar;
- Zona 32: Splaiul Unirii – Bulevardul Unirii;
- Zona 37: Blvd. IC Bratianu – Blvd. Carol – Blvd. Corneliu Coposu.

4. Zone cu necesitate de parcaje subterane mult mai mare pentru rezidenti decat pentru vizitatori (de peste cinci ori):

- Zona 27: Piata Walter Maracineanu – Regina Elisabeta.

Cele 22 de locatii analizate de Consultant si recomandate a fi construite, sunt aprobate de Consiliul General al Municipiului Bucuresti pentru demararea procedurilor de Parteneriat Public-Privat cu urmatoarele hotarari:

- Hotararea nr. 234 din 20.10.2005: Piata Revolutiei – Ateneul Roman si Piata Gara de Nord;
- Hotararea nr. 310 din 14.12.2006: Piata Universitatii, Piata Presei Libere, Piata Domenii, Str. Edgar Quinet, Bulevardul Magheru si Piata Charles de Gaulle;
- Hotararea nr. 311 din 14.12.2006: Piata Salii Palatului, Sos. Stefan cel Mare-Bloc Perla, Sos. Stefan cel Mare-Aleea Circului, Str. Barbu Vacarescu - Blvd. Lacul Tei-Circul Globus, Esplanada Gara Baneasa, Parcul Herastrau-Pavilionul H, Piata Walter Maracineanu, Piata Alba Iulia, Piata Sudului, Piata Hurmuzachi, Piata Obor, Piata Amzei, Restaurant Pescarus si Piata Dorobantilor.”



Recomandam ca pentru construirea celor aproximativ 9.000 de locuri de parcare, pot fi luate in considerare pentru o prima etapa de constructie urmatoarele locatii de parcare subterane:

Nr. crt.	Denumire locatie	Cost Investitie	Locuri de parcare
1	Parcaj Subteran Esplanada Gara Baneasa	5,028,546	100
2	Parcaj Subteran Piata Presei Libere	21,614,729	1,633
3	Parcaj Subteran Parcul Herastrau-Pavilionul H-Parc de Distractii	9,838,735	410
4	Parcaje Subterane Piata Domenii	9,336,371	188
5	Pasaj Subteran Piata Charles de Gaulle	58,780,105	831
6	Pasaj Subteran Pescarus	9,048,517	175
7	Piata Subteran Piata Dorobanti	13,043,914	360
8	Pasaj Subteran Sos. Stefan cel Mare Bloc Perla	13,630,816	417
9	Parcaj Subteran Sos. Stefan Cel Mare - Aleea Circului	12,937,919	580
10	Pasaj Subteran Piata Amzei	9,543,765	196
11	Pasaj Subteran Piata Walter Maracineanu	6,790,596	276
12	Parcaj Subteran Strada Edgar Quinet	32,916,805	380
13	Pasaj Subteran Piata Alba Iulia	69,701,033	2,190
14	Parcaj Subteran Piata Hurmuzachi (fosta Piata Muncii)	28,408,367	821
15	Parcaj Subteran Piata Sudului	11,010,820	270
Total		311,631,038	8,827

Numarul de locuri de parcare si costul investitiei prezentate in tabelul anterior au fost obtinute din Studiile de Fezabilitate existente pentru facilitatile subterane de parcare respective.

Pentru a completa numarul locurilor de parcare necesare pentru a acoperii cererea, Primaria Municipiului Bucuresti va hotari ulterior alte locatii ce urmeaza a fi contruite, tinand cont atat de propunerile Consultantului cat si de listele cu propuneri de amplasamente existente.



9. CONCLUZII

9.1. Aspecte generale

Parcarea este o problema care afecteaza toti locuitorii orasului. Acest lucru se intampla de cate ori facem o calatorie la sfarsitul careia este necesara parcarea sau ori de cate ori vrem sa mergem pe trotuar si nu mai avem loc de masini.

In trecut, solutia a fost furnizarea a cat mai multor spatii de parcare la suprafata. Acest lucru poate rezolva aceasta problema dar afecteaza calitatea mediului. Aceasta Strategie de Parcare va echilibra nevoia de parcare cu nevoia de a pastra calitatea vietii noastre.

Urmând tendințele generale din toate tarile dezvoltate, solutia pentru o strategie eficienta de parcare o constituie integrarea într-un context mai amplu care sa includa exploatarea terenurilor, transportul si traficul rutier, calitatea vietii si protejarea mediului. Scopul final este acelasi:

- reducerea gradului de folosire a autovehiculelor prin trecerea la alte forme adecvate de transport (in special transport public si, intr-o masura mai mica, la ciclism si mers pe jos).

Elementul cheie in acest sens il constituie amenajarea terenurilor in doua moduri:

- exploatarea mixta a terenurilor (reducandu-se nevoia de deplasare);



- prevederea din faza de proiectare de parcaje pentru noi constructii.

Dar aceste masuri pot avea un impact vizibil numai pe termen lung.

Prin urmare, se impune implementarea altor masuri optime cu impact în viitorul apropiat: transport public imbunatatit si parcare cu plata.

Aceste masuri se vor aplica insa cu atentie deoarece aplicarea unor restrictii pentru automobilisti (inclusiv reducerea spatiului de parcare si aplicarea unor taxe drastice de parcare) pot avea efecte devastatoare asupra atractivitatii zonelor centrale, afectand activitatile economice si sociale din acele zone.

Linii strategice de implementare a strategiei:

- Reducerea cererii privind locurile de parcare;
- O mai buna utilizare a capacitatii existente;
- Cresterea ofertei privind locurile de parcare pe strada;
- Cresterea ofertei privind locurile de parcare in afara strazii;
- Acordarea de facilitati pentru utilizatorii speciali;
- Asigurarea cadrului legal si logistic in vederea implementarii.

9.2. Reducerea cererii de parcare

Dezvoltarea transportului public este o masura conexas care va contribui la implementarea cu succes a masurilor strategiei propuse.

Scoaterea masinilor de pe trotuare si asigurarea unui design mai bun al acestora determina stimularea mersului pe jos sau folosirea altor mijloace de



transport mai puțin poluante în zonele centrale și de locuit. Peisajul urban se va ameliora semnificativ, iar impactul automobilelor asupra mediului se va reduce.

9.3. O mai bună folosire a capacității existente

Parcajele pentru motociclete pot fi benefice în scopuri ambientale (astfel trotuarele rămân libere și necesită mult mai puțin spațiu decât mașinile).

Introducerea parcajelor cu plată trebuie implementată cât mai curând posibil, în baza abordării diferențiate pe zone. Aceasta va fi însoțită de măsuri ferme de aplicare.

9.4. Creșterea ofertei de parcare pe stradă

Acolo unde este posibil, transformarea benzilor de circulație în benzi de parcare și trecerea de la parcare paralelă la cea unghiulară este o soluție ce se recomandă oriunde este posibil.

Construirea de artere de circulație va prevedea o bandă pentru parcare.

Vor fi dezvoltate facilități de parcare în zonele prioritare pentru rezidenți. În zonele unde cererea este mai mare decât oferta, acestea vor fi însoțite de facilități subterane. Pretul ar putea fi mai mare în zonele centrale.

9.5. Creșterea ofertei de parcare în afara strazii

Măsurile strategice trebuie să fie corelate și cu politica Municipality privind transportul în comun și siguranța și fluidizarea traficului.

Se va avea în vedere dezvoltarea facilităților subterane de parcare.

Parcajele particulare din afara strazii trebuie menținute în vigoare, iar nivelele actuale trebuie conservate și dezvoltate.



Se va avea in vedere administrarea acestora impreuna cu facilitatile de suprafata din zonele adiacente (pe strada si pe bordura).

Dezvoltarea capacitatilor de parcare pentru rezidenti, in afara strazii, acolo unde cererea peste noapte depaseste limita de siguranta a traficului.

Se vor introduce tarife diferite care sa stimuleze ocuparea parcajelor subterane.

Se va evalua posibilitatea introducerii unor subventii pentru unele categorii de utilizatori.

Se va dezvolta capacitatea conventionala in afara strazii pentru vizitatori, în majoritatea zonelor centrului urban.

9.6. Utilizatori specifici

Locurile rezervate pentru persoane cu handicap trebuie sa reprezinte cel puțin 2%. Acolo unde este cazul, reglementarea actuala de 4% trebuie respectata.

Zonele de incarcare si descarcare a masinilor de marfuri trebuie prevazute in apropierea tuturor zonelor comerciale. Un mecanism tarifar poate imbunatati functionarea acestora.

9.7. Asigurarea cadrului legal si logistic in vederea implementarii

Se impune aplicarea unor standarde de calitate corespunzatoare inalte prin:

- Asigurarea Cadrului Legal adecvat. In acest scop, Consultantul anexeaza la prezenta strategie de parcare o propunere de Regulament privind



regimul spațiilor de parcare de pe terenurile aparținând domeniului public sau privat ale Municipiului București (*Anexa Nr. 3*);

- Asigurarea Cadrului logistic. In acest scop, Consultantul propune infiintarea unei Unitati de Management, special dedicate;

- Informare publica. Aceasta masura este necesara in scopul de a aduce la cunostinta cetatenilor si clientilor locatia locurilor de parcare si tarifele practicate;

- Aplicare de sanctiuni. Trebuie stabilite politici eficiente de incasare a amenzilor si a unor masuri stricte in zonele nou tarifate si in imprejurimi;

- Atragerea mediului privat investitional si dezvoltarea de Parteneriate Public-Privat. Este necesara crearea de pachete de facilitati de parcare subterane si de suprafata accesibile.

Pentru punerea in aplicare a Strategiei de Parcare se va elabora un Plan de Actiune care va fi actualizat periodic in functie de conditiile reale de implementare.

Planul de Actiune va fi aprobat de Primarul General.



ANEXE



Anexa nr. 1

Identificarea zonei centrale a Municipiului Bucuresti





Anexa nr. 2

Memorandum privind aspectele juridice si organizationale generale actuale ale parcarii in Bucuresti



MEMORANDUM PRIVIND ASPECTELE JURIDICE ȘI ORGANIZAȚIONALE GENERALE ALE PARCĂRII ÎN BUCUREȘTI

Prezentul memorandum ("**Memorandumul**") a fost elaborat de casa de avocatură Țuca Zbârcea & Asociații ca parte a pachetului de servicii de asistență tehnică ce urmează a fi oferită Municipalității București în cadrul Strategiei de Parcare din București și a proiectului de consultanță pentru parteneriat public-privat ("**Proiectul**"), la cererea societăților comerciale Asesores de Infraestructuras ("**Adel**") și Inocsa Ingineria ("**Inocsa**"), membre ale consorțiului desemnat de Municipality București drept consultant tehnic pentru acest proiect.

Memorandumul își propune să abordeze exclusiv aspectele juridice privind etapa de "Diagnosticare" a Fazei 1 a Proiectului, în conformitate cu atribuțiile juridice și prezentarea ce ne-au fost pus la dispoziție de Adel și Inocsa ("**Diagnosticarea**").

Prin urmare, informațiile și opiniile din acest Memorandum se reduc strict la aspectele juridice incluse în Diagnosticare și nu ar trebui interpretate ca reprezentând un studiu cuprinzător sau consultanță specifică privind alte aspecte sau situații.

Datele prezentate în Memorandum sunt valabile doar raportate la data elaborării acestuia și nu reflectă nici un fel de schimbări survenite în legislația sau uzanțele românești după acea dată.

Trebuie precizat că multe dintre legile, regulile și regulamentele recente nu au fost încă interpretate complet de tribunale sau ministere guvernamentale, iar o parte dintre implicațiile juridice ale implementării acestor legi, reguli și regulamente rămân incerte.

Experiența practică arată că, din cauza formulării ambigue, pot rezulta o serie de probleme legate de interpretarea dată anumitor prevederi ale legislației aplicabile. Lipsa unei aplicări unitare a legislației produce confuzii și poate determina adoptarea unor decizii contradictorii de către tribunalele și autoritățile române.

În elaborarea Memorandumului, ne-am bazat pe legile și regulamentele emise de autoritățile centrale, publicate în Monitorul Oficial al României.

De asemenea, am avut drept bază decretele locale, documentele și informațiile verbale ("**Informații Verbale**") puse la dispoziția noastră de reprezentanți ai Municipalității București cu prilejul reuniunilor la care au luat parte avocați ai casei Țuca Zbârcea & Asociații.



Memorandumul a fost elaborat exclusiv pentru Adel și Inocsa și poate fi consultat și folosit cu orice mijloace sau modalități numai de către Adel și Inocsa în vederea includerii informațiilor juridice din prezentul document în Diagnosticarea ce urmează a fi oferită Municipality București. Orice transmitere, reproducere sau divulgare a acestora, totală sau parțială, de către alte persoane neautorizate presupune obținerea în prealabil a consimțământului scris al casei Țuca Zbârcea & Asociații.

PREZENTARE GENERALĂ A CADRULUI JURIDIC CORESPUNZĂTOR

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

A. LEGI ȘI REGULAMENTE PRIVIND PARCAREA

1. REGULAMENTE NAȚIONALE

- (a) Ordonanța Guvernamentală de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice ("**Legea Circulației**")¹;
- (b) Regulamente privind implementarea Ordonanței Guvernamentale de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobată prin Hotărârea de Guvern nr. 1391/2006 ("**Regulament pentru implementarea legii circulației**")²;
- (c) Ordonanța Guvernamentală nr. 43/1997 privind regimul drumurilor ("**OG nr. 43/1997**")³;
- (d) Hotărârea de Guvern nr. 147/1992 privind blocarea, ridicarea, depozitarea și eliberarea autovehiculelor sau remorcilor stationate neregulamentar pe drumurile publice ("**HG nr. 147/1992**")⁴

2. REGULAMENTE MUNICIPALE

- (a) Hotărârea Consiliului Local al Municipiului București nr. 32/1994 privind organizarea, exploatarea și funcționarea spațiilor publice de parcare pe teritoriul

¹ Legea Circulației a fost republicată în Monitorul Oficial nr. 670 din 03/08/2006.

² Regulamentul de implementare a Legii Circulației a fost publicat în Monitorul Oficial nr. 876 din 26/10/2006.

³ OG 43/1997 a fost republicată în Monitorul Oficial nr. 237 din 29/06/1998.

⁴ HG nr. 147/1992 a fost publicat în Monitorul Oficial nr. 59 din 06/04/1992.



Municipiului București (“**HCL nr. 32/1994** ”) și regulamentele aprobate prin această decizie (“**Regulament privind parcare în București**”);

- (b) Hotararea Consiliului General al Municipiului Bucuresti nr. 172/1999 referitoare la aprobarea normelor de organizare si efectuare a activitatilor de blocare sau ridicare, transport, depozitare si eliberare a autovehiculelor oprite sau stationate neregulamentar pe drumurile publice din Municipiul Bucuresti, cu modificarile si completarile ulterioare („**HCG nr. 172/1999**”).
- (c) Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 181/2000 privind administrarea rețelei principale de drumuri și lucrări pe teritoriul Municipiului București (“**HCG nr. 181/2000**”);
- (d) Norme privind asigurarea numărului minim de spații de parcare pentru construcțiile noi și alte lucrări de construcție autorizate pe teritoriul Municipiului București și în perspectivele necesare pentru buna desfășurare a traficului pe benzile de circulație, aprobate de Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 66/2006 (“**Hotărârea nr. 66/2006**”);
- (e) Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 270/2006 de aprobare a organigramei, numărului total de poziții, listei de poziții și regulamente pentru funcționarea și organizarea administrării drumurilor.

B. LEGI ȘI REGULAMENTE PRIVIND CONTRACTAREA LUCRĂRILOR ȘI SERVICIILOR DE PARCARE

- (a) Ordonanța Guvernamentală de Urgență nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziții publice și a contractelor de concesiune pentru lucrările și serviciile publice (“**Legea Achizițiilor**”)⁵;
- (b) Hotărârea Guvernamentală nr. 925/2006 privind aprobarea normelor de implementare a prevederilor de atribuire a contractelor de achiziții publice în baza Ordonanței Guvernamentale de Urgență nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziții publice și a contractelor de concesiune a lucrărilor și serviciilor publice (“**Norme privind contractele de achiziții publice**”)⁶;
- (c) Hotărârea Guvernamentală nr. 71/2007 privind aprobarea normelor de implementare a prevederilor de atribuire a contractelor de concesiune a lucrărilor

⁵ Legea Achizițiilor a fost publicată în Monitorul Oficial nr. 418 din 15/05/2006.

⁶ Normele pentru contractele de achiziții publice au fost publicate în Monitorul Oficial nr. 625 din 20/07/2006.



- și serviciilor publice în baza Ordonanței Guvernamentale de Urgență nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziții publice și a contractelor de concesiune a lucrărilor și serviciilor publice (**“Norme privind contractele de concesiune”**)⁷;
- (d) Ordonanța Guvernamentală de Urgență nr. 54/2006 privind regimul contractelor de concesiune a bunurilor publice (**“OGU 54/2006”**)⁸;
- (e) Ordonanța Guvernamentală nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice pentru administrarea proprietăților publice și private locale, așa cum a fost aprobată, cu amendamentele și completările ulterioare, prin Legea nr. 3/2003 (**“OG 71/2002”**)⁹;
- (f) Hotărârea de Guvern nr. 955/2004 privind aprobarea regulamentului cadru de implementare a Ordonanței Guvernamentale nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice pentru administrarea proprietăților publice și private locale (**“OG nr. 955/2004”**)¹⁰;
- (g) Regulamentul Cadru pentru organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a proprietăților publice și private locale, aprobate prin OG nr. 955/2004 (**“Regulament Cadru de organizare și funcționare a serviciilor publice pentru administrarea proprietății locale”**);
- (h) Regulament Cadru privind cesionarea administrării serviciilor publice pentru administrarea proprietății publice și private locale, aprobat de OG nr. 955/2004 (**“Regulament Cadru pentru cesionarea serviciilor publice pentru administrarea proprietății locale”**);
- (i) Acord Cadru de cesionare a administrării serviciilor publice pentru administrarea proprietății publice și private locale, aprobat prin OG nr. 955/2004 (**“Acord de Cesionare”**);
- (j) Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice (**“Legea nr. 51/2006”**)¹¹;

⁷ Normele pentru contractele de concesiune au fost publicate în Monitorul Oficial nr. 98 din 08/02/2007.

⁸ OGU 54/2006 a fost publicată în Monitorul Oficial nr. 569 din 30/06/2006.

⁹ OG 71/2002 a fost publicată în Monitorul Oficial nr. 648 din 31/08/2002.

¹⁰ Regulamentul de implementare a OG 71/2002 a fost publicat în Monitorul Oficial nr. 660 din 22/07/2004.

¹¹ Legea 51/2006 a fost publicată în Monitorul Oficial nr. 254 din 21/03/2006.



- (k) Ordonanța Guvernamentală nr. 16/2002 privind contractele de parteneriat public privat (“**OG nr. 16/2002**”)¹².

C. ALTE LEGI ȘI REGULAMENTE RELEVANTE

- (a) Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală (“**Legea nr. 215/2001**”)¹³;
- (b) Legea nr. 326/2001 privind serviciile publice ale administrației locale (“**Legea nr. 326/2001**”)¹⁴;
- (c) Legea nr. 571/2003 privind Codul Fiscal (“**Codul Fiscal**”)¹⁵;
- (d) Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale (“**Legea nr. 273/2006**”)¹⁶;

II. CONCEPT SI CATEGORII

A. CONCEPT

Conceptul și categoriile privind parcare sunt reglementate în baza câtorva decrete legale referitoare la parcare fie ca locuri speciale pentru lăsarea mașinii, fie ca operațiuni specifică circulației de lăsare a vehiculelor în locurile corespunzătoare. În legislația aplicabilă pot fi găsite o serie de definiții, după cum se arată mai jos.

Art 63 (4) al Legii Circulației se referă la parcare ca la procesul de lăsare voluntară a mașinii în zonele:

- (a) special construite în acest scop; sau
- (b) “prevăzute ca atare” și semnalizate corespunzător.

În baza reglementărilor stabilite de OG nr. 43/1997, parcare în cadrul localităților urmează a fi reglementată în zone special amenajate în acest scop, în afara benzilor de circulație și a trotuarelor.

O altă definiție este dată de Art 24 (2) din Regulamentul Cadru privind organizarea și funcționarea serviciilor publice pentru administrarea proprietății locale, în conformitate cu care parcare reprezintă spațiul desemnat pentru staționarea vehiculelor, indicat ca atare de semne și marcaje rutiere și separat de carosabil.

¹² OG 16/2002 a fost publicată în Monitorul Oficial nr. 94 din 02/02/2002.

¹³ Legea 215/2001 a fost republicată în Monitorul Oficial nr. 123 din 20/02/2007.

¹⁴ Legea nr. 326/2001 a fost publicată în Monitorul Oficial nr. 359 din 04/07/2001.

¹⁵ Codul Fiscal a fost publicat în Monitorul Oficial nr. 927 din 23/12/2003.

¹⁶ Legea nr. 273/2006 a fost publicată în Monitorul Oficial nr. 618 din 18/07/2006.



O definiție similară se regăsește în Regulamentul privind parcare în București, potrivit căreia *“parcarea este un loc special desemnat pentru staționarea autovehiculelor, indicat ca atare de semne și marcaje rutiere și separat de carosabil”*.

Vă rugăm observați că, potrivit modului nostru de înțelegere a Termenilor de Referință ai Proiectului, Diagnosticarea nu include parcările private, ci numai parcările publice, de utilitate publică sau privată, administrate de Municipality București sau de structurile locale ale acesteia. Prin urmare, prezentul Memorandum nu include considerații referitoare la parcările private.

B. PARCAREA PE STRADA¹⁷

1. DATE GENERALE

În conformitate cu Art 24 (12) din Regulamentul Cadru pentru organizarea și funcționarea serviciilor publice ale administrației locale, parcare pe strada este permisă numai cu acordul Poliției Rutiere și în baza condițiilor stabilite împreună cu autoritățile publice locale. Zonele de strada în care parcare este permisă trebuie identificate prin marcaje speciale.

În conformitate cu aceleași prevederi legale, rezultă că parcare pe strada va fi permisă în schimbul unei sume de bani care va intra la bugetul local.

Parcare pe trotuare este de asemenea recunoscută conform prevederilor menționate în Art 6 din HCL nr. 32/1994.

2. “STAȚIONAREA”

Noțiunea de “staționare”, înțelesă ca posibilitatea lăsării autovehiculelor pe strada (și chiar pe trotuare), gratis, cu condiția ca acest lucru să nu fie interzis prin legislația privind circulația (ex. Legea Circulației și Regulamentul de implementare a Legii Circulației), ar putea fi de asemenea luată în considerare la desemnarea unei strategii în scopul Proiectului.

În conformitate cu regulile stabilite de Legea Circulației și Regulamentul de implementare a Legii Circulației, “staționarea” este permisă, cu excepția cazurilor prevăzute de Art 141 - Art 143 din Regulamentele pentru aplicarea Legii Circulației:

¹⁷ Vă rugăm nu uitați că legislația română nu clasifică locurile de parcare în cele două mari categorii, pe strada și în afara strazii, indicate de Diagnosticare. Această distincție a fost făcută de noi cu ocazia elaborării prezentului Memorandum pentru a urmări liniile principale din conținutul Diagnosticării



- (a) în zonele restricționate de indicatorul "Oprirea Interzisă";
- (b) la trecerile la nivel de cale ferată și la o distanță de 50 m înainte și după acestea;
- (c) pe poduri, pe și sub pasaje denivelate și pe viaducte;
- (d) în curbe și în alte locuri unde vizibilitatea este redusă la sub 50 m;
- (e) pe trecerile de pietoni sau la o distanță de 25 m înainte și după acestea;
- (f) în intersecții, inclusiv giratorii, și în zona de preselectie în care sunt aplicate marcaje continue și, în lipsa acestora, la o distanță de 25 m de colțul curbei;
- (g) în stațiile mijloacelor de transport în comun și la o distanță de 25 m înainte și după acestea;
- (h) în apropierea unui alt vehicul staționar pe strada dacă în acest fel este împiedicată trecerea a două vehicule din direcție opusă și în apropierea marcajului continuu, în caz că șoferii altor vehicule care trec în aceeași direcție ar fi astfel obligați să depășească acest marcaj;
- (i) în locuri în care ar putea împiedica vizibilitatea asupra unui indicator de circulație sau a unui semafor;
- (j) pe tronsoanele de drum pe care sunt instalate indicatoare de circulație cu următoarele semnificații "Drum îngustat" sau "Prioritate pentru vehiculele din sens opus";
- (k) pe piste pentru bicicliști și/sau pasageri sau benzile rezervate anumitor tipuri de categorii de vehicule, corespunzător marcate;
- (l) pe platformele căilor ferate industriale sau ale tramvaielor sau la o distanță de 50 m de acestea dacă în acest fel ar fi împiedicată sau afectată circulația vehiculelor pe cale ferată;
- (m) pe trotuare, dacă nu se lasă un spațiu minim de 1 m pentru trecerea pasagerilor;
- (n) pe piste pentru bicicliști;
- (o) în zonele în care este interzisă depășirea altui vehicul;
- (p) în zonele restricționate de indicatorul de circulație purtând semnificația "Staționarea interzisă" și în apropierea marcajului cu semnificația staționarea interzisă;
- (q) pe drumurile publice cu o lățime mai mică de 6 m;



- (r) în apropierea căilor de acces la proprietățile situate de o parte și de alta a drumurilor publice;
- (s) în pante și rampe;
- (t) în locurile în care s-a instalat un semn de circulație cu semnificația "Staționare alternativă", într-o zi sau o perioadă diferită de cea permisă, sau în locurile în care s-a instalat un semn de circulație cu semnificația "Zonă de staționare cu durată limitată" după intervalul de timp stabilit.

În orașe, pe drumurile cu un singur sens de circulație, staționarea vehiculelor este permisă și pe partea stângă cu condiția ca cel puțin o bandă de circulație să rămână neocupată.

Staționarea pe strada pe timp de noapte este interzisă pentru anumite vehicule, cum ar fi: tractoare, remorci, motorete, biciclete și echipamente sau utilaje cu auto-propulsie.

Se interzice de asemenea staționarea vehiculelor în tuneluri.

C. PARCAREA ÎN AFARA STRAZII

1. DATE GENERALE

Regulamentul Cadru de organizare și funcționare a serviciilor publice pentru administrarea proprietății locale și Regulamentul privind parcare în București stabilesc un număr de 3 categorii de parcări în afara strazii: (i) parcări rezidențiale, (ii) parcări de utilitate publică și (iii) parcări de utilitate privată. Acestea se divid în continuare în două categorii, după cum se arată mai jos.

2. PARCĂRI REZIDENȚIALE

Parcări rezidențiale se referă la acele locuri de parcare situate la mai puțin 30 metri de partea din față a clădirilor cu destinație rezidențială.

Aceste locuri de parcare au scopul de a servi exclusiv locuitorilor acestor clădiri.

Folosirea locurilor de parcare rezidențiale se face în schimbul unei sume stabilite în baza unor contracte individuale încheiate între utilizatori și Administrația Domeniului Public a sectorului de rezidență.



3. PARCAREA DE UTILITATE PUBLICĂ ȘI PRIVATĂ

Alte 2 categorii de facilități de parcare sunt reglementate prin Regulamentul privind parcare în București și anume: locurile de parcare de utilitate publică și locurile de parcare de utilitate privată.

Ambele tipuri de parcare sunt concepute să servească intereselor publice ale autorităților publice locale, în timp ce din perspectiva utilizatorilor interesele pot fi considerate de natură privată.

Din Informațiile Verbale deducem că parcare de utilitate publică corespunde acelor zone de parcare concepute să servească unui număr nelimitat de utilizatori, în timp ce parcare de utilitate privată este folosită de proprietarii individuali.

Diferența dintre parcare rezidențială și parcare de utilitate privată este aceea că cea dintâi se adresează locuitorilor clădirilor rezidențiale, iar cea din urmă este folosită la comun de entitățile juridice cum ar fi companiile private și hotelurile.

Atribuirea destinației “comerciale” parcarilor de utilitate privată, se face în special în zonele periferice ale orașului.

Precizăm că explicațiile sus prezentate privind diferența dintre locurile de parcare de utilitate rezidențială și cele private se bazează pe Informațiile Verbale ce ne-au fost puse la dispoziție, prevederile legale corespunzătoare acestui subiect fiind destul de incerte și insuficient detaliate.

4. PARCAREA GRATUITĂ ȘI PARCAREA CU PLATĂ

Atât parcare de utilitate publică, cât și parcare de utilitate privată se poate face gratis sau contra cost, conform prevederilor Regulamentului privind parcare în București.

Același decret legislativ prevede că în cazul locurilor de parcare de utilitate privată, nu se va taxa nici o sumă instituțiilor publice și celor non-profit.

Parcare vehiculelor speciale folosite de persoane cu handicap locomotor va fi gratuită indiferent de tipul de facilitate de parcare folosit.

5. PARCAREA ÎN INTERIORUL SAU ÎN AFARA FACILITĂȚILOR DE PARCARE

În conformitate cu prevederile Art 63 (4) din Legea Circulației, locurile de parcare, indiferent de categorie, pot implica existența unei zone special construite în scopul parcarii, cu facilități specifice (ex. semafoare, bariere, automate de bilete etc.) sau doar cu semnalizarea corespunzătoare.



III. ROLURILE SI RESPONSABILITATILE AUTORITATILOR PUBLICE

A. DATE GENERALE

În conformitate cu cadrul legal aplicabil, un număr de 2 categorii de autorități publice au responsabilități în stabilirea, aprobarea și administrarea facilităților de parcare, și anume (i) autoritățile publice locale și (ii) Poliția Rutieră.

Trebuie menționat că acest cadru juridic aplicabil este uneori confuz în ceea ce privește responsabilitățile pe care fiecare dintre entitățile sus menționate le are în raport cu fiecare dintre categoriile de parcare.

Menționăm, de asemenea, că nu toate prevederile juridice corespunzătoare furnizează detalii referitoare la departamentele sau entitățile specifice subordonate autorităților publice locale cu competențe în ceea ce privește administrarea, înființarea și aprobarea zonelor de parcare.

Pe de altă parte, în baza Legii nr. 215/2001, autoritățile publice locale ale Municipiului București sunt: (i) Consiliul General, (ii) Primăria București, (iii) Consiliul Local al fiecăruia dintre cele 6 sectoare administrative ale București-ului și (iv) primarii fiecăruia dintre aceste sectoare.

În conformitate cu același decret juridic, autoritățile publice primesc responsabilități în diverse zone care ar putea fi corespunzătoare pentru parcare.

Între aceste responsabilități, Consiliul General are de a face cu (a) administrația domeniului public și privat al Municipiului București și (b) administrația serviciilor publice oferite cetățenilor (inclusiv servicii privind parcare).

Consiliul General va decide asupra unor aspecte precum (i) încredințarea administrației, concesionarea sau închirierea bunurilor deținute ca proprietate publică, precum și a serviciilor publice de interes local, (ii) vânzarea, concesionarea sau închirierea bunurilor deținute sub proprietate privată, (iii) avizarea și aprobarea documentației de planificare, (iv) asigurarea cadrului necesar pentru asigurarea serviciilor publice de interes local, precum și asupra (iv) delegării de puteri sectoarelor locale din București.

Avizarea hotărârilor sau regulamentelor emise de Consiliul General este coordonată de Primarul Municipiului București prin departamentele din cadrul Primăriei București sau prin entitățile subordonate acestora.



La nivelul sectoarelor locale din București, procesul de adoptare a deciziilor cade în responsabilitatea consiliilor locale, în timp ce aplicarea deciziilor și regulamentelor aprobate de consiliile locale se face de către primarii de sectoare, prin departamente și alte entități din cadrul sectoarelor.

Competențele autorităților publice locale privind parcare sunt detaliate mai jos, împreună cu prerogativele Poliției Rutiere.

B. PARCAREA PE STRADA

1. ADMINISTRARE

În baza OG 43/1997, drumurile reprezintă proprietate publică, iar autoritățile locale sunt responsabile de administrarea parcării pe strada.

Ar trebui menționat că la nivelul Municipiului București există drumuri direct administrate de Municipalitatea București prin “Administrația Drumurilor” din cadrul Municipiului București, în timp ce alte drumuri sunt administrate de sectoarele locale ale Municipiului București¹⁸.

Astfel, în funcție de regimul juridic al drumurilor, locurile de parcare pe strada, precum și locurile de staționare (situate atât pe carosabil, cât și pe trotuare) se vor afla fie sub administrația Municipalității București, fie sub cea a sectoarelor locale din București.

2. ÎNFIINȚARE

Conform prevederilor HCG nr. 181/2000, crearea de locuri de parcare pe strada va fi realizată de Municipalitatea București, indiferent de locația acestor locuri de parcare.

Staționarea pe strada va fi permisă conform regulilor Legii Circulației și a Regulamentului de implementare a Legii Circulației. Interdicțiile de staționare vor fi stabilite de Municipalitatea București, indiferent de administratorul drumului.

3. APROBARE

Înființarea de locuri de parcare pe strada de către sectoarele locale ale Municipiului București se supune aprobării departamentului “Administrației Drumurilor” din cadrul Municipalității București.

Toate locurile de parcare pe strada vor trebui aprobate și de Poliția Rutieră.

¹⁸ Drumurile din administrația directă a Municipalității București sunt menționate în anexa la HCG nr. 181/2000.



Poliției Rutiere îi revin competențe și în ceea ce privește aprobarea semnelor de circulație, inclusiv a celor de “interzicere a staționării”.

C. PARCAREA ÎN AFARA STRAZII

1. ADMINISTRARE

În ceea ce privește parcare în afara strazii, prevederile Legii nr. 215/2001 potrivit căroră autoritățile publice locale sunt responsabile de administrarea activelor deținute ca proprietate publică și privată, vor fi considerate relevante.

Cu alte cuvinte, locurile de parcare organizate pe terenurile aparținând Municipiului București, fie ca proprietate publică, fie ca proprietate privată, intră sub administrația Municipalității București sau, după caz, a sectoarelor locale din București, în cazul din urmă în măsura în care terenurile respective au fost trecute sub administrația acestora în baza hotărârilor Consiliului General al Municipiului București sau a reglementărilor locale.

Astfel, conform prevederilor stabilite de Regulamentul privind parcare în București (i) parcare rezidențială intră în administrația “Administrației Domeniului Public” din cadrul fiecăruia dintre sectoarele locale din București, în timp ce (ii) locurile de parcare de utilitate publică sau privată sunt administrate direct de Municipalitatea București prin departamentul “Administrația Drumurilor”.

2. ÎNFIINȚARE

Stabilirea locurilor de parcare rezidențiale se face prin intermediul fiecăruia dintre sectoarele locale ale Municipiului București pe teritoriul cărora se află locurile de parcare respective, prin entitatea subordonată “Administrația Domeniului Public”.

Locurile de parcare de utilitate publică sau privată sunt create de Municipalitatea București prin departamentul “Administrația Drumurilor”.

3. APROBARE

Crearea de locuri de parcare rezidențiale se aprobă de către departamentul “Administrația Drumurilor” din cadrul Municipalității București.

Toate locurile de parcare din afara carosabilului trebuie înființate cu aprobarea Poliției Rutiere.



IV. BRESA IN PREVEDERILE LEGALE LA NIVEL NATIONAL PRIVIND PARCAREA SI STATIONAREA

Nerespectarea prevederilor legale privind stationarea reprezinta o contraventie (delict minor), sanctionata cu amenda. De exemplu, in cazul nerespectarii indicatoarelor de circulatie si a marcajelor care interzic stationarea, valoarea amenzii este in principiu intre 6 si 8 puncte amenda¹⁹.

In plus la amenzile pentru stationarea neregulamentara, aceasta bresa este de asemenea sanctionata cu 3 puncte penalizare. Punctele de penalizare sunt alte instrumente de prevenire a breselor in regulamentele de circulatie, avand in vedere faptul ca atunci cand o persoana acumuleaza 15 puncte de penalizare este suspendat permisul de conducere.

Oprirea neregulamentara este santionata cu 2 puncte de penalizare pe langa sanctiunea principala de amendare.

Contraventiile care urmeaza sa fie constatate si santionate sunt puse in aplicare de ofiterii Politiei Rutiere.

O alta masura complementara care este luata in cazul stationarii neregulamentare este ridicarea vehiculului. In cazul stationarii neregulamentare pe strada, ofiterii Politiei Rutiere sunt imputerniciti sa decida ridicarea vehiculului care obstructioneaza circulatia.

Procedura pentru ridicarea vehiculelor trebuie sa fie stabilita prin Reglementarile de aplicare a Legii circulatiei. In prezent, Reglementarile de aplicare a Legii circulatiei nu cuprind prevederi referitoare la o astfel de procedura. Astfel, ar fi necesara modificarea Reglementarilor de aplicare a Legii circulatiei in acest scop.

Masura complementara de ridicare a vehiculului este pusa in aplicare conform HG nr. 147/1992 de entitati specializate autorizate prin decizia primarului (in Bucuresti, HCG nr. 172/1999 este norma relevanta care guverneaza procedurile si conditiile pentru autorizarea entitatilor care executa astfel de activitati).

¹⁹ Legea Circulatiei are prevederi speciale pentru determinarea valorii amenzii, si anume prin relatia "puncte amenda" (un punct amenda este egal cu 10% din salariul minim legal in Romania, stabilit prin Hotarare de Guvern). In prezent, salariul minim legal lunar este de 390 RON (aproximativ 117 EUR).



Conform celor doua piese de legislatie, masura ridicarii vehiculelor este decisa de Primarul General al Municipiului Bucuresti, primarii sectoarelor Municipiului Bucuresti, persoanele imputernicite de Primarul General al Municipiului Bucuresti sau de primarii sectoarelor Municipiului Bucuresti. Ridicarea vehiculelor este urmata de transportul de depozitare in zone special amenajate.

Vehiculul este inapoiat dupa plata:

- unei amenzi prevazuta de lege pentru stationarea neregulamentara;
- unei taxe speciale stabilita de Consiliul General al Municipiului Bucuresti; si
- cheltuielilor privind aceste activitati.

Trebuie mentionat faptul ca in timp ce Legea circulatiei prevede doar masura complementara de ridicare a vehiculelor in cazul stationarii neregulamentare, HG nr. 147/1992 reglementeaza doua masuri alternative: blocarea si ridicarea vehiculelor in cazul stationarii neregulamentare. In plus, ultima piesa de legislatie, HCG nr. 172/1999 a prevazut masura blocarii vehiculelor pe teritoriul Municipiului Bucuresti in cateva cazuri de stationare neregulamentara (de exemplu, in cazul stationarii neregulamentare pe trotuar sau in facilitatile de parcare) si ca o masura mai putin severa decat ridicarea.

Prin opozitie la masura blocarii vehiculelor prevazuta de HG nr. 147/1992 si HCG nr. 172/1999, Legea circulatiei reglementeaza de asemenea masura complementara a blocarii vehiculelor in situatii care nu privesc stationarea neregulamentara (de exemplu, in cazul vehiculelor care transporta bunuri periculoase, in lipsa legislatiei relevante sau in cazul in care soferii refuza sa se identifice ofiterilor de politie).

Avand in vedere situatia mentionata, in prezent nu este destul de clar Legea circulatiei reglementeaza aceeasi masura de blocare a vehiculelor precum HG nr. 147/1992 si HCG nr. 172/1999. Daca cele doua categorii de legislatie reglementeaza aceeasi masura, atunci Legea circulatiei va prevala, in calitate de legislatie superioara si ulterioara. Astfel, concluzia care rezulta este ca in cazul stationarii neregulamentare, singura masura care urmeaza sa fie luata in conformitate cu legislatia este ridicarea vehiculului.



V. RELAȚII CONTRACTUALE CU OPERATORII PRIVAȚI

A. DATE GENERALE

Legislația corespunzătoare privitoare la administrarea zonelor de parcare este complexă și asigură diverse cazuri și proceduri care trebuie avute în vedere la stabilirea structurii corespunzătoare pentru funcționarea zonelor speciale de parcare.

Din păcate, se întâlnesc frecvent neconcordanțe și aspecte incerte privind decretele legale corespunzătoare acestui scop determinând dificultăți de înțelegere și aplicând diversele structuri legale existente.

1. LEGISLAȚIA GENERALĂ ȘI SPECIFICĂ

În prezent, cadrul legal general de reglementare a serviciilor comunitare de utilitate publică este reprezentat de Legea nr. 51/2006, în timp ce legislația specifică abordează fiecare serviciu comunitar de utilități publice.

Astfel, activitățile referitoare la amenajarea, administrarea și funcționarea zonelor de parcare (servicii de parcare) sunt incluse în categoria mai amplă a serviciilor de administrare a proprietății publice și private locale (Art. 3 (1) (i) din OG nr. 71/2002), ca parte a serviciilor comunitare de utilitate publică.

Deși Legea nr. 51/2006 își propune să stabilească un cadru general, conține totuși și prevederi detaliate privind serviciile comunitare de utilitate publică (inclusiv serviciile de administrare a proprietății publice și private locale), care uneori sunt diferite de cele reglementate de OG nr. 71/2002²⁰.

Deși ca principiu, regula interpretării, prin care legislația generală ulterioară revocă legislația specială numai acolo unde și în măsura în care legislația generală prevede în mod expres astfel, ar trebui să se aplice, în această situație existând argumente care prevalează asupra regulii interpretării, după cum urmează:

- (a) Prin opoziție cu Legea nr. 326/2001 piesa anterioară de legislație referitoare la serviciile publice ale administrației locale, care reglementa la un nivel foarte general acest tip de servicii, Legea nr. 51/2006 conține prevederi mai detaliate privind toate serviciile comunitare de utilități publice; prezumția legislatorului general ar fi trebuit să fie cea de acoperire a tuturor serviciilor comunitare de

²⁰ În prezent, în parlament se dezbate un proiect de lege pentru abrogarea OG 71/2002. Totuși, proiectul de lege nu se află decât în primele etape ale procedurii.



utilități publice în baza unui cadru general, dar totodată mai detaliat, și dacă prevederile generale ulterioare sunt contradictorii celor speciale anterioare, atunci prevederile ulterioare vor prevala;

- (b) OG nr. 71/2002 a fost un decret legal în contextul legislației generale anterioare – ex. Legea nr. 326/2001; dat fiind că Legea nr. 326/2001 este expres abrogată de Legea nr. 51/2006, prevederile OG nr. 71/2002 similare în esență celor ale Legii nr. 326/2001 ar trebui interpretate ca fiind revocate²¹.

În baza argumentelor de mai sus, principiul ar trebui să fie acela că managementul serviciilor de parcare este guvernat în principal de Legea nr. 51/2006 și, în aspectele nereglementate de Legea nr. 51/2006, iar în problemele în care OG nr. 71/2002 sau legislația specială ulterioară ar avea ceva prevederi de derogare de la cele ale Legii nr. 326/2001, prin OG nr. 71/2002 și legislația specială similară.

2. LEGISLAȚIA DIN DOMENIUL SERVICIILOR COMUNITARE DE UTILITĂȚI PUBLICE ȘI LEGISLAȚIA DIN DOMENIUL ACHIZIȚIILOR PUBLICE ȘI CONCESIUNILOR

Deși Legea nr. 51/2006, OG nr. 71/2002 și HG nr. 955/2004 au stabilit o serie de reguli privind regimul serviciilor de parcare ca servicii de administrare a proprietății publice și private și servicii comunitare de utilități publice, Legea Achiziției și OGU nr. 54/2006 reglementează tipurile specifice de contracte încheiate de autoritățile publice axându-se în principal pe procedurile de atribuire a acestor contracte.

Din cauza ambiguităților și pentru a valida și obține coerență în interpretarea și aplicarea ambelor categorii de prevederi, structurile de management prevăzute de Legea nr. 51/2006, OG nr. 71/2002 și OG nr. 955/2004 trebuie să se încadreze în cadrul contractual și procedural reglementat de Legea Achiziției și OGU nr. 54/2006.

B. AUTORITĂȚILE RELEVANTE

1. AUTORITĂȚI LOCALE

²¹ Pe de altă parte, dacă prevederile OG nr. 71/2002 contravin celor ale Legii nr. 326/2001, ca principiu, se va considera ca scopul legislației specifice acestui sector a fost acela de a face derogare de la legislația generală, iar acest scop ar trebui menținut ca atare după intrarea în vigoare a Legii nr. 51/2006.



În conformitate cu prevederile Art. 9 (1) din Legea nr. 51/2006, autoritățile locale au competență exclusivă în ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor comunitare ale utilităților publice.

Autorităților locale le revin puteri pentru:

- (a) stabilirea politicilor și strategiilor de dezvoltare a serviciilor comunitare de utilități publice;
- (b) stabilirea tipului corespunzător de management;
- (c) aprobarea regulilor de furnizare a serviciilor comunitare de utilități publice;
- (d) stabilirea, ajustarea, amendarea prețurilor, tarifelor și taxelor speciale pentru furnizarea serviciilor comunitare de utilități publice;
- (e) aprobarea stabilirii, ajustării și modificării prețurilor și tarifelor pentru serviciile comunitare de utilități publice.

Conform secțiunilor anterioare din Memorandum, în conformitate cu prevederile Legii nr. 215/2001, autoritățile publice locale sunt reprezentate de consiliul local și primar.

Întrucât Municipiul București este împărțit din punct de vedere administrativ în 6 sectoare, competențele autorităților locale sunt împărțite între Municipalitatea București (Consiliul General al Municipiului București și Primarul General al București-ului), pe de o parte și sectoare (consiliile și primarii sectoarelor), pe de altă parte.

În ceea ce privește chestiunea serviciilor comunitare de utilități publice, Legea nr. 51/2006 are prevederi diferite de cele ale OG nr. 71/2002.

Diferența constă în faptul că Legea nr. 51/2006 se referă în general la Consiliul General al Municipiului București ca la autoritatea competentă, în timp ce OG nr. 71/2002 menționează atât consiliile locale, cât și consiliul General al Municipiului București.

În baza celor sus menționate, se poate trage concluzia că legislatorul intenționa să confere administrației generale a București-ului competențe și responsabilități privind serviciile comunitare de utilități publice.

Cu toate acestea, conform Art 81 (2)-(4) din Legea nr. 215/2001 multe dintre competențele generale ale autorității locale sunt în principiu exercitate de Consiliul General al Municipiului București și ar putea fi delegate consiliilor locale.



2. AUTORITATEA NAȚIONALĂ DE REGLEMENTARE PENTRU SERVICIILE COMUNITARE DE UTILITĂȚI PUBLICE

Deși autorităților locale le revin competențele și responsabilitățile privind organizarea și funcționarea serviciilor comunitare de utilități publice din teritoriul lor, parte dintre competențele acestora vor fi exercitate în conformitate cu regulamentul cadru emis de Autoritatea Națională de Reglementare pentru Servicii Comunitare de Utilități Publice (“**ANRSC**”).

ANRSC are, între altele, următoarele competențe:

- elaborarea liniilor directoare pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea prețurilor și tarifelor pentru majoritatea serviciilor comunitare de utilități publice (inclusiv servicii pentru administrarea proprietății publice și private locale);
- adoptarea regulilor cadru și a termenilor de referință pentru furnizarea de servicii comunitare de utilități publice;
- elaborarea regulamentului privind constatarea, notificarea și sancționarea încălcărilor legislației în domeniul serviciilor comunitare de utilități publice.

ANRSC întocmește de asemenea și regulamentul de atribuire a licențelor pentru operatorii serviciilor comunitare de utilități publice, aprobate prin hotărârea de Guvern.

ANRSC are prin urmare rolul unei autorități de reglementare, elaborând cea mai mare parte din legislația secundară și supervizând implementarea legislației în domeniul serviciilor comunitare de utilități publice.

Oricum, în timp ce ANRSC are responsabilitatea de a emite autorizații pentru operatorii serviciilor comunitare de utilitate publică, operatorii serviciilor de administrare a proprietății publice și private locale (asa dar cuprinzând operatorii facilităților de parcare) nu au obligația de a obține autorizația pentru realizarea activităților lor.

Prin urmare activitățile și operatorii serviciilor de parcare se vor afla sub competența reglementară a ANRSC, însă această competență nu va include licențierea acelor operatori.



C. TIPURI DE GESTIUNE

1. DATE GENERALE

Legea nr. 51/2006 și OG nr. 71/2002 asigură două tipuri de gestiune a activităților privind serviciile de administrare a proprietății publice și private locale: gestiune directă și gestiune delegată.

Tipul de management pentru serviciile de parcare este stabilit de o hotărâre a Consiliului General al Municipiului București²², ținând cont, *inter alia*, de interesele prezente și viitoare ale comunității și de necesitatea asigurării unei calități corespunzătoare prețului.

Activitățile referitoare la furnizarea serviciilor de parcare se realizează în baza regulilor și termenilor de referință aprobați de Consiliul General al Municipiului București, în conformitate cu regulile cadru și termenii de referință emiși de ANRSC.

Relația juridică dintre autoritățile locale ale Municipiului București și operatorii serviciilor de parcare se stabilește prin hotărârea Consiliului General al Municipiului București, în caz de management direct, sau prin hotărârea Consiliului General al Municipiului București și un contract încheiat între Municipiul București și operatorii de servicii de parcare, în caz de management delegat.

În conformitate cu prevederile Art. 50 (4) din Legea nr. 51/2006, administrațiilor locale le revine obligația de a respecta noile prevederi referitoare la gestionarea serviciilor comunitare de utilități publice în termen de un an de la intrarea în vigoare a Legii 51/2006 (și anume până la 21 martie 2008).

2. GESTIUNE DIRECTĂ

Gestiunea directă este tipul de gestiune prin care autoritățile locale furnizează direct servicii comunitare de utilitate publică, în calitate de operatori.

Astfel, în cazul gestiunii directe, există o relație directă între administrațiile locale și utilizatorii acestor servicii.

Conform Legii nr. 51/2006, gestiunea directă se realizează prin entitățile stabilite de Consiliul General, după cum urmează:

²² Așa cum se arată mai sus, Consiliul General al Municipiului București are dreptul de a delega competențele sale consiliilor sectoarelor.



- departamente specializate fără personalitate juridică în cadrul administrației București;
- servicii publice sau unități specializate fără personalitate juridică în cadrul administrației București, cu autonomie financiară și funcțională;
- servicii publice sau unități specializate cu personalitate juridică subordonate administrației București, cu propriile lor active, drepturi și obligații, management economic și autonomie financiară și funcțională.

Prevederile Legii nr. 51/2006 sunt diferite atât de cele ale OG nr. 71/2002, cât și de cele ale Legii nr. 326/2001.

Astfel, conform Art 11 (2) din OG nr. 71/2002, gestiunea directă se realizează de către departamentele specializate din cadrul administrației locale sau de către serviciile publice, cu personalitate juridică, subordonate administrației locale, în timp ce Legea nr. 326/2001 reglementa același tip de gestiune numai prin referire la departamentele specializate din cadrul administrației locale.

Deși prevederile OG nr. 71/2002 fac derogare de la cele ale Legii nr. 326/2001, derogarea se referă la modalități mai permissive de organizare a gestiunii directe.

Astfel, întrucât Legea nr. 51/2006 prevede modalități mai permissive de organizare a gestiunii directe, nu există nicio justificare pentru interpretarea potrivit căreia prevederile OG nr. 71/2002 privind gestiunea directă a serviciilor proprietăților publice și private locale sunt încă în vigoare.

Prin urmare, gestionarea directă a serviciilor de parcare trebuie organizat conform prevederilor locale ale Legii nr. 51/2006, prin entitățile sus menționate.

În prezent, conform Regulamentului privind parcare în București, locurile de parcare rezidențiale sunt acționate prin intermediul gestionării directe.

Astfel, conform specificațiilor anterioare din Memorandum, Regulamentul privind parcare din București indică faptul că locurile de parcare rezidențială din București sunt permise de "Administrația Domeniului Public" stabilite în cadrul fiecărui sector²³ conform contractelor încheiate direct cu utilizatorii, persoane fizice sau juridice.

Același tip de gestiune pare să se aplice pentru locurile de parcare de utilitate privată.

²³ Se poate presupune că Administrația Domeniului Public a fiecăruia dintre sectoarele Municipiului București este organizată ca servicii publice cu personalitate juridică subordonate fiecărui consiliu districtual local.



Regulamentul privind parcare în București prevede că repartizarea locurilor de parcare de utilitate publică se face în urma unei proceduri de licitație.

3. GESTIUNEA DELEGATA

Gestiunea delegata se aplică acolo unde administrațiile locale încredințează companiilor private, integral sau parțial, activități legate de furnizarea serviciilor comunitare de utilitate publică.

În caz de gestiune delegata, responsabilitățile privind organizarea, administrarea, finanțarea, funcționarea și controlul funcționării serviciilor și gestionarea și funcționarea infrastructurii asociate sunt luate în considerare de operatorii privați.

Cu toate acestea, competențele privind politicile și strategiile pentru dezvoltarea serviciilor, monitorizarea și controlul conformității cu prevederile termenilor, regulamentul cadru și a contractelor încheiate între administrațiile locale și operatori cad în sarcina administrației locale.

În conformitate cu Art 30 (3) din Legea nr. 51/2006, gestiunea urmează a fi delegata companiilor:

- stabilite de administrația locală;
- rezultate din reorganizarea *regiilor autonome* sau a serviciilor publice subordonate administrațiilor locale, acțiunile acestora fiind deținute integral sau parțial de unitatea administrativ teritorială; sau
- cu o structură a acționariatului privată sau mixtă.

Spre deosebire de aceste prevederi, Art. 12 (2) al OG nr. 71/2002 prevede că operatorii cărora li se încredințează gestiunea urmează a fi organizați ca societăți pe acțiuni: (i) înființate de administrațiile locale sau (ii) cu acționariat privat (român sau străin), sau (iii) cu acționariat mixt (public și privat).

Pe baza aceluiași argumente sus menționate, nu există niciun motiv de a limita posibilitatea delegării gestiunii serviciilor pentru administrarea proprietății publice și private locale numai pentru societățile pe acțiuni.

Prin urmare, gestiunea delegata a serviciilor privind parcare trebuie să se facă înspre companii, indiferent de tipul organizării (societăți pe acțiuni, societăți cu răspundere limitată etc.), conform prevederilor Art 30 (3) din Legea nr. 51/2006.



D. TIPURI DE CONTRACTE

1. DATE GENERALE

În conformitate cu Art 13 (6) din OG nr. 71/2002, încredințarea managementului se poate face prin diferite tipuri de contracte, și anume contract de management, contract de concesiune, contract de leasing, contract de administrare a activelor, contract de parteneriat public-privat.

Legea nr. 51/2006 menționează numai contractul de concesiune și contractul de parteneriat public-privat ca tipuri de contracte ce urmează a fi folosite pentru încredințarea managementului (Art 30 (5)).

Pe baza argumentelor menționate în Secțiunea IVA1 de mai sus, se poate considera că formele aplicabile pentru încredințarea managementului sunt numai cele reglementate de Legea nr. 51/2006.

2. CONTRACT DE CONCESIUNE

Contractul de concesiune este reglementat de Legea Achiziției și de OGE nr. 54/2006.

Legea Achizițiilor asigură cadrul juridic pentru încheierea unor contracte de lucrări/servicii publice, în timp ce OGU nr. 54/2006 reglementează contractele de concesiune a activelor publice.

Cu toate acestea, OGU nr. 54/2006 nu va fi aplicabilă dacă folosirea activelor publice este considerată necesară pentru realizarea contractelor de concesiune a serviciilor/lucrărilor publice.

În astfel de cazuri, contractele vor fi guvernate de OGU nr. 34/2006.

Potrivit Legii Achizițiilor, contractele de concesiune a serviciilor/lucrărilor publice sunt reglementate de relația cu contractele corespunzătoare privind achiziții publice.

Contractul de achiziție publică este contractul încheiat de o autoritate contractantă și un investitor privat, având drept obiect executarea lucrărilor, furnizarea de bunuri și servicii.

Contractele privind lucrările publice sunt contracte ce au drept obiect:



- fie executarea lucrărilor în raport cu activitățile specifice prevăzute în anexa 1 a Legii Achizițiilor sau cu proiectarea și executarea lucrărilor în raport cu activitățile specifice prevăzute în anexa 1 a Legii Achizițiilor²⁴;
- fie executarea unei lucrări²⁵ sau proiectarea și executarea unei lucrări;
- realizarea, în orice mod, a unei lucrări corespunzătoare necesităților și scopurilor autorității contractante, dacă nu sunt incluse în paragrafele anterioare.

Tipurile de servicii ale contractelor sunt contracte, altele decât contractele de lucrări publice și contractele de furnizare, ce au drept obiect furnizarea serviciilor la care se face referire în anexa 2 a Legii Achizițiilor²⁶.

Acolo unde obiectul unui contract cuprinde atât lucrări, cât și servicii, contractul se clasifică drept contract de lucrări publice sau contract de servicii în funcție de obiectul principal.

Contractele de concesiune a serviciilor/lucrărilor publice sunt similare contractelor de servicii/lucrări publice, cu diferența că, în cazul celei dintâi, concesionarului i se atribuie putere de contractare cu drept de exploatare a lucrărilor/serviciilor, acest drept putând fi însoțit de achitarea unei sume de bani.

Astfel, dacă obligațiile operatorului se reduc la executarea lucrărilor sau la furnizarea de servicii, iar administrația locală administrează și operează integral sau în principal rezultatele lucrărilor/serviciilor, atunci contractul va fi considerat contract de achiziție publică²⁷.

Dacă, dimpotrivă, operatorul, conform contractului, pe lângă dreptul de executare a lucrărilor /furnizare a serviciilor, are și dreptul și obligația de a exploata rezultatele lucrărilor/serviciilor și, în consecință, și riscul asociat activităților corespunzătoare, atunci contractul va fi clasificat drept contract de concesiune.

În ceea ce privește contractele de concesiune a activelor publice, în conformitate cu Art 1(2) din OGU nr. 54/2006, contractul de concesiune a activelor publice este contractul prin care o autoritate publică (concedentul) atribuie celeilalte părți (concesionarului)

²⁴ Anexa 1 din OGU 34/2006 cuprinde activități legate de diverse tipuri de construcții de clădiri, pregătirea terenului etc.

²⁵ Noțiunea de „lucrare” se folosește pentru a desemna realizarea clădirilor sau lucrărilor civile ca întreg suficientă în sine pentru a îndeplini o funcție economică și tehnică.

²⁶ Anexa 2 din OGU 34/2006 cuprinde diverse tipuri de activități economice calificate drept servicii (ex., servicii de consultanță, servicii de transport, servicii de telecomunicații, servicii de publicitate).

²⁷ În acest caz, managementul serviciilor se realizează de către autoritatea locală prin management direct.



dreptul și obligația de a exploata un activ public, pe risc și răspundere proprie, în schimbul unei sume de bani (redevențe).

În urma definițiilor oferite de Legea Achizițiilor și OGU nr. 54/2006 referitoare la tipurile specifice de contracte de concesiune, managementul delegat al serviciilor de parcare s-ar putea baza, teoretic, pe fiecare dintre cele trei tipuri ale contractelor de concesiune, în funcție de circumstanțele specifice fiecărui caz. Astfel:

- contractul de concesiune furnizat de OG nr. 71/2002 și Legea nr. 51/2006 s-ar putea califica drept contract de concesiune a lucrărilor publice dacă obiectul principal îl constituie realizarea lucrărilor –ex. construirea unor spații de parcare special amenajate în acest scop - și, prin urmare, realizarea managementului și funcționarea spațiilor de parcare;
- contractul de concesiune prevăzut de OG nr. 71/2002 și Legea nr. 51/2006 ar putea fi calificat drept contract de concesiune a serviciilor publice, dacă obiectul principal îl constituie furnizarea de servicii (ex., servicii de pază, servicii de întreținere, servicii de semnalizare) legate de spațiile de parcare²⁸ și de a exploata aceste servicii;
- contractul de concesiune prevăzut de OG nr. 71/2002 și Legea nr. 51/2006 ar putea fi calificat drept contract de concesiune a activelor publice dacă are drept obiect exploatarea spațiilor de parcare deja construite.

3. CONTRACTUL DE PARTENERIAT PUBLIC PRIVAT

Acest tip de contract a fost în mod clar reglementat de OG nr. 16/2002 însă, imediat după abrogarea acestuia prin Legea Achizițiilor, contractul de parteneriat public-privat nu mai este explicit reglementat de legea română și prevederea corespunzătoare a OG nr. 71/2002, iar Legea nr. 51/2006²⁹ deja nu mai poate fi aplicată.

Cu toate acestea, întrucât în baza OG nr. 16/2002 contractele de parteneriat public-privat au fost reglementate ca o formă a contractelor de concesiune a lucrărilor publice, guvernate în prezent de Legea Achizițiilor, principala caracteristică a contractelor de parteneriat public-privat este acum inclusă din punct de vedere legislativ în cadrul contractelor de concesiune a lucrărilor publice.

²⁸ În principiu, spațiile de parcare ar trebui deja construite pentru calificarea contractului drept contract de concesiune a serviciilor.

²⁹ O explicație probabilă pentru prevederea Art 30 (5)(b) din Legea nr. 51/2006, care se referă la contractele privind parteneriatul public-privat, ar putea fi faptul că Legea nr. 51/2006 a fost adoptată și publicată anterior adoptării Legii Achizițiilor de abrogare a OG nr. 16/2002.



Concluzia care se impune a fi trasă din această scurtă prezentare a tipurilor de contracte pentru delegarea managementului este aceea potrivit căreia contractul de concesiune urmează a fi folosit la încredințarea managementului serviciilor de parcare din București.

De fapt, această structură este în prezent folosită la nivelul București-ului, conform contractului încheiat cu Dalli Exim și detaliilor din Secțiunea V de mai jos.

E. PROCEDURI DE ATRIBUIRE

1. LEGEA APLICABILĂ

În ceea ce privește procedurile ce trebuie urmate pentru atribuirea contractelor de concesiune pentru încredințarea managementului serviciilor de parcare, Art 13(2) din OG nr. 71/2002 prevede două proceduri: negocieri directe și licitație publică³⁰.

Procedura negocierilor directe e posibil să fi fost folosită la încredințarea managementului către operatorii deținuti de unitatea teritorial-administrativă (inclusă ca atare sau transformată din serviciu public sau un departament al administrației locale pentru motive funcționale, administrative și economice) și licitație, în toate celelalte cazuri.

De asemenea, dacă după licitație managementul serviciilor de parcare nu poate fi atribuit, va trebui urmată procedura de negocieri directe.

Conform Art 31 (5) din Legea nr. 51/2006, în caz de reorganizare a regiilor autonome sau a diviziilor sau serviciilor publice subordonate administrațiilor care anterior au administrat active, activități sau servicii de utilitate publică, contractul de concesiune se atribuie direct companiilor rezultate din această reorganizare.

Legea nr. 51/2006 prevede de asemenea că procedurile și regimul juridic al contractelor pentru atribuirea managementului sunt stipulate de prevederile legale care guvernează fiecare tip specific de contract.

Legea Achizițiilor reglementează următoarele proceduri principale de atribuire a contractelor de achiziție /concesiune: licitație deschisă, licitație restricționată, dialog competitiv, negociere (cu sau fără publicarea unei notificări prealabile de achiziție) și cerere de ofertă.

³⁰ Reguli detaliate privind procedurile sunt prevăzute în Regulamentul Cadru privind cesionarea serviciilor publice de administrare a proprietății locale.



Reglementat ca un procedeu independent, concursul de soluții este de asemenea disponibil pentru autoritatea contractantă în anumite cazuri.

Trebuie menționat că ipoteza prevăzută de Legea nr. 51/2006 privind negocierea directă nu este reglementată de Legea Achizițiilor.

Considerând că Legea nr. 51/2006 este un decret special contrar Legii Achizițiilor, este posibil ca Art. 31 (5) din Legea nr. 51/2006 să fie considerat aplicabil.

În consecință, pentru atribuirea contractelor de atribuire a managementului serviciilor de parcare, Orașul București trebuie să urmeze procedurile corespunzătoare prevăzute de Legea Achizițiilor sau OGU nr. 54/2006 și, dacă este cazul, Art 31 (5) din Legea nr. 51/2006.

2. PROCEDURI REGLEMENTATE DE LEGEA ACHIZIȚIILOR

Potrivit Legii Achizițiilor, la atribuirea contractelor de concesiune, autoritățile contractante trebuie să îndeplinească un anumit set de principii, precum nediscriminarea, tratament egal, transparență, proporționalitate, folosirea eficientă a fondurilor publice.

Aceste principii sunt implementate prin diverse procedee de atribuire a contractelor de concesiune.

Între procedeele stipulate de Legea Achizițiilor, contractele de atribuire a serviciilor/lucrărilor publice se atribuie prin licitație deschisă, licitație restrictivă, dialog competitiv sau negocieri.

Procedurile de licitație deschisă sau licitație restrictivă ar trebui aplicate acolo unde specificațiile tehnice, economice și financiare ale proiectului au putut fi clar definite la începutul procedurii.

În caz contrar, autoritatea contractantă ar trebui să urmeze procedeele dialogului competitiv.

Cu toate acestea, dacă pe lângă unul dintre cele trei proceduri sus menționate, nici unui concurent nu i se poate atribui concesiunea sau nici o ofertă nu a fost declarată admisibilă, autoritatea contractantă ar putea atribui contractul de concesiune în urma negocierilor cu publicarea unui preaviz de achiziție.

Procedura de licitație deschisă se realizează în principal într-o singură etapă, autoritatea contractantă putând organiza o etapă suplimentară de licitație electronică.

Pentru acest procedeu de atribuire, orice operator economic interesat poate depune ofertă.



Procedura de licitație restrictivă se realizează în două etape, ex. selectarea candidaților prin aplicarea criteriilor de selectare și evaluarea ulterioară a ofertelor prezentate de candidații selectați.

Procedura are multe asemănări cu procedura de licitație deschisă, diferența principală constând în faptul că pentru cea de a doua etapă a procedurii eligibilitatea este limitată la persoanele care au fost selectate în cea dintâi etapă la aplicarea criteriilor de selectare.

Procedeele dialogului competitiv se realizează în trei etape: (i) pre-selectarea candidaților, (ii) dialogul între autoritatea contractantă și candidații admiși, în scopul identificării soluțiilor care ar răspunde necesităților, pe baza cărora se fac ofertele finale și (iii) evaluarea ofertelor finale.

Procedura prezintă asemănări cu procedura licitației restrictive, diferența principală constând în faptul că în timpul celei de a doua etape autoritatea contractantă discută cu persoanele selectate în cadrul primei etape despre aplicarea criteriilor de selecție, aspecte privind specificațiile tehnice, structura legală și financiară și toate celelalte aspecte privind contractul ce urmează a fi atribuit și, în urma dialogului, autoritatea contractantă stabilește caracteristicile contractului și ce candidați își pot prezenta ofertele finale.

Procedura de negociere se poate desfășura în anumite cazuri în mod expres reglementate de OGU nr. 34/2006.

În cazul contractelor de concesiune, procedura negocierii cu publicarea notificării de achiziție este aplicabilă când, după aplicarea licitației deschise, licitației restrictive sau a dialogului competitiv, nu s-a depus nici o ofertă sau ofertele prezentate au fost declarate inadmisibile.

Toate procedurile de atribuire trebuie să respecte regulile generale³¹ aplicabile în ceea ce privește (i) notificarea de achiziție, (ii) informarea participanților cu privire la cerințele legale, financiare și tehnice (iii) criteriile de evaluare & atribuire, (iv) formele necesare prezentării ofertei, (v) procedeele de comunicare dintre autoritate și participanți, (vi) termenele limită aplicabile pentru prezentarea ofertei și a altor documente la autoritate, (vii) precum și alte cerințe de aplicabilitate generală.

3. PROCEDURI REGLEMENTATE DE OGU NR. 54/2006

³¹ Astfel de cerințe se ajustează specificului fiecăreia dintre proceduri.



OGU nr. 54/2006 reglementează două proceduri de licitație pentru atribuirea contractelor de concesiune a activelor publice: licitația și negocierile directe.

În principiu, autoritatea contractantă ar trebui să urmeze procedeul de licitație, care prezintă multe asemănări cu procedeul de licitație deschisă prevăzut de Legea Achizițiilor.

Procedura de licitație trebuie repetată dacă numărul de oferte valabile este mai mic de 3. Dacă și după a doua procedură de licitație mai puțin de 3 oferte sunt declarate valabile, autoritatea contractantă este îndreptățită să urmeze procedeul negocierilor directe.

F. CLAUZE RELEVANTE ALE CONTRACTELOR

La realizarea procedurii corespunzător de atribuire, autoritatea contractantă stabilește, pe baza criteriilor de evaluare și atribuire, oferta câștigătoare și încheie contractul de concesiune cu ofertantul respectiv.

În ceea ce privește clauzele contractuale, ar trebui menționat că termenii de referință și oferta câștigătoare constituie parte a contractului.

Legea nr. 51/2006 prevede că contractul prin care managementul este încredințat unui operator privat va conține, cel puțin, clauze referitoare la:

- identitatea părților contractante;
- obiectul contractului;
- durata contractului;
- drepturile și obligațiile părților;
- programul lucrărilor de investiții pentru modernizarea, dezvoltarea etc. lucrărilor de întreținere și a obligațiilor părților cu privire la tipurile de lucrări;
- obiectivele de performanță stabilite în baza termenilor și regulamentului cadru, cu privire la cantitatea și calitatea serviciilor furnizate, modalitățile de evaluare a conformității cu obiectivele;
- tarifele percepute și procedurile de stabilire, aprobare și ajustare a tarifelor;
- modalitățile de plată a remunerației pentru serviciile furnizate;
- nivelul redevențelor și al altor obligațiuni, dacă este cazul;
- responsabilitate contractuală;



- forța majoră;
- modificarea contractului;
- clauze privind restituirea și/sau distribuirea activelor folosite în caz de reziliere a contractului; activele create de operator după investițiile realizate în baza contractului ar trebui incluse în domeniul public și restituite administrației locale;
- clauze speciale privind menținerea echilibrului contractual;
- rezilierea contractului;
- clauze privind forța de lucru folosită la realizarea contractului.

Contractul trebuie însoțit de termenii de referință pentru furnizarea serviciului, regulile privind furnizarea serviciului, inventarul activelor proprietate publică sau privată și procesul verbal de recepție a activelor.

În ceea ce privește durata contractului, Legea nr. 51/2006 stipulează că aceasta nu va depăși perioada necesară pentru recuperarea investițiilor, și nici mai mult de 49 ani.

Cu toate acestea, perioada contractuală se poate prelungi: (i) din motive legate de interesele generale, pentru o perioadă nu mai mare de 2 ani și (ii) dacă investițiile realizate de operator urmează a fi recuperate în perioada contractuală inițială doar cu o majorare excesivă a tarifelor și taxelor.

VI. DALLI EXIM. CONTRACT DE CONCESIUNE

Reprezentanții Municipality București ne-au pus la dispoziție Contractul nr. 20/06.09.1995 pentru funcționarea locurilor de parcare în zona centrală a Bucureștiului cu plată ("**Contract de Concesiune**"). Municipality București ne-a pus de asemenea la dispoziție următoarele acte adiționale la Contractul de Concesiune:

- (i) Act adițional nr. 1/30.04.1996;
- (ii) Act adițional nr. 2/16.09.1996;
- (iii) Act adițional nr. 3/16.12.1997;
- (iv) Act adițional nr. 4/21.01.1999;
- (v) Act adițional nr. 5/29.07.1999;



- (vi) Act adițional nr. 6/___³²/09.1999;
- (vii) Act adițional nr. 7/01.03.2004;
- (viii) Act adițional nr. 8/02.02.2005.

Conținutul actelor adiționale va fi prezentat pe scurt în cadrul analizei prevederilor principale ale Contractului de Concesiune.

Vă rugăm nu uitați că nu ni s-au pus la dispoziție Termenii de Referință ai concesiunii, cu anexele la Contractul de Concesiune, nici "Studiul de implementare a sistemului de parcare cu plată în București". La acesta din urmă se face referire în unul dintre documentele puse la dispoziția noastră de Municipality București ca fiind emis de o companie denumită PROED în 1994 și, potrivit definiției locurilor de parcare prevăzute de Contractul de Concesiune. De asemenea, nu uitați că nu cunoaștem dacă actele adiționale puse la dispoziția noastră de reprezentanții Municipality București sunt toate acte adiționale încheiate pentru Contractul de Concesiune.

În cele ce urmează, veți găsi o prezentare a clauzelor principale ale Contractului de Concesiune.

A. DATE GENERALE

Contractul de Concesiune a fost încheiat la 06.09.1995 între Municipality București și Dalli Exim conform unui procedeu de licitație publică deschisă atribuit societății din urmă la 02.05.1995.

Trebuie precizat că România a avut un regim uniform de concesiuni abia cu începere din 1998, când s-a adoptat Legea nr. 219. Până la acea dată, normele privind concesiunea se regăseau în diverse articole de legislație. Contractul de Concesiune arată în expunere că ține cont de prevederile juridice în vigoare (la acea dată) privind concesiunea însă nu se referă la un act specific care să constituie baza juridică a acestuia. După părerea noastră, baza legală a Contractului de Concesiune trebuie să fi fost Hotărârea de Guvern nr. 1228/1990 pentru aprobarea Metodologiei de concesionare, închiriere și atribuire a managementului, prevederi în mare abrogate de Legea nr. 219/1998 privind regimul concesiunilor. Acest act prevedea că toate contractele de concesiune încheiate înainte de intrarea în vigoare a acestuia continuau să fie valabile.

³² Dată indescifrabilă pe document.



Trebuie de asemenea reținut că Legea nr. 219/1998 a fost la rândul ei abrogată de Legea Achizițiilor care prevedea că toate contractele în curs de realizare la data intrării în vigoare (30.06.2006) trebuie să continue să fie realizate în baza legilor care le guvernau la data încheierii acestora.

B. OBIECT

Obiectul Contractului de Concesiune constă în exploatarea locurilor de parcare situate în: Bulevardul Dacia, Piața Galați, Str. Paleologu, Str. Mircea Voda, Bulevardul Mărășești, Piața Libertății, Str. Mitropolit Nifon, Piața Gh. Coșbuc, Bulevardul Libertății, Podul Izvor, Str. Schitu Măgureanu, Str. Popa Tatu, Str. Ștefan Furtună, Piața Romană, conform Anexei 1 la Contractul de Concesiune³³.

Locațiile trebuie să asigure un număr de 1866 locuri de parcare.

Prin actul adițional nr. 1/30.04.1996, numărul locurilor de parcare în locațiile sus menționate s-a redus la 1324.

Prin actul adițional nr. 4/21.01.1999, lista locațiilor s-a modificat după cum urmează: Piața Libertății, Str. Mitropolit Nifon, Bulevardul Libertății, Bulevardul Independenței, Str. Știrbei Vodă, Calea Plevnei, Str. Orhideelor, Bulevardul Nicolae Titulescu, Piața Victoriei, Bulevardul Iancu de Hunedoara, Calea Dorobanților, Bulevardul Dacia, Str. Traian, Str. Popa Nan, Piața Alba Iulia, Bulevardul Unirii, Str. Nerva Traian, Bulevardul Octavian Goga, Bulevardul Mărășești.

Observați că lista actualizată conține majoritatea celor mai bune locații și celor mai circulante zone din București.

C. DURATA

Contractul de Concesiune prevede o durată de 5 ani, cu posibilitatea reînnoirii acesteia dacă nici una dintre părți nu a solicitat rezilierea cu cel puțin un an înainte de expirarea celei dintâi durate.

Durata Contractului de Concesiune a fost reînnoită cu perioade succesive de 5 ani prin Actul Adițional nr. 6/1999 și Actul Adițional nr. 8/2005, acesta din urmă stabilind ca dată de expirare 05.09.2010. În baza prevederilor actuale, Contractul de Concesiune și

³³ Conform celor de mai sus, nu ni s-au prezentat anexele la Contractul de Concesiune.



actul adițional, părțile vor putea reînnoi durata acestuia prin negocierea noii durate cu un an înainte de 05.09.2010.

Obligațiile de plată ale Dalli Exim trebuiau să înceapă la data finalizării locurilor de parcare. Finalizarea a fost constatată de Municipality București printr-un proces verbal de recepție, care nouă nu ne-a fost prezentat. Contractul de Concesiune este incert într-o anumită măsură în ceea ce privește data la care amenajarea urma să fie finalizată. Modul nostru de interpretare a prevederilor contractuale ne conduce la concluzia că Dalli Exim ar fi trebuit să înceapă plățile către Municipality București din aprilie 1996.

D. OBLIGAȚII ALE DALLI EXIM

Prin Contractul de Concesiune, Dalli Exim a obținut dreptul de a exploata locurile de parcare în schimbul asumării unor obligații de investiții și de amenajare, incluzând, între altele, următoarele:

- (i) instalarea de echipamente pentru distribuirea biletelor;
- (ii) semnalizare;
- (iii) distribuirea biletelor și a abonamentelor;
- (iv) întreținere și reparații;
- (v) lucrări de îmbunătățire.

Considerăm că obligații mai cuprinzătoare au fost prevăzute în Termenii de Referință ai concesiunii³⁴.

Dalli Exim se obligă de asemenea să stabilească și să încheie polițe de asigurări necesare pentru activele concesionate.

Dalli Exim avea obligația de a depune în contul Municipality București suma de 10 milioane ROL drept garanție de executare. Cuantumul garanției trebuia revizuit la fiecare trei ani. Nu cunoaștem dacă suma garanției a fost revizuită.

E. TERMENI ȘI CONDIȚII FINANCIARE

1. TARIFE

³⁴ Conform celor precizate la început, nu ni s-au pus la dispoziție Termenii de Referință ai concesiunii.



Municipalitatea București și-a menținut dreptul de a stabili și modifica tarifele privind parcare. Dalli Exim are dreptul de a propune modificarea tarifelor pe baza, *inter alia*, modificărilor condițiilor de exploatare, majorării semnificative a taxelor suportate pentru aceasta, majorării semnificative a cererii de locuri de parcare.

2. REDEVENȚE

Redevența ce trebuia plătită de Dalli Exim Municipalității București este de 55,5% din sumele cumulate încasate, dar nu mai puțin de 55,5% din sumele încasate corespunzătoare unui așa numit “coeficient minim de utilizare a activelor”. Coeficientul minim de utilizare a activelor obiect al concesiunii a fost stabilit în Contractul de Concesiune la 50% în lunile aprilie – octombrie și 30% în lunile noiembrie – martie în primul an de contract, la 60% și respectiv 40% în al doilea an de contract și 70% și respectiv 50% în anii următori.

Trebuie făcute două precizări cu privire la coeficientul minim de utilizare a activelor. În primul rând, după cunoștințele noastre, nu există prevederi în legea română care să stabilească metoda de calculare a acestor coeficienți. Ar putea exista norme tehnice care ar putea fi relevante, însă Contractul de Concesiune nu se referă la nici un fel de astfel de norme. În al doilea rând, prin Actul Adițional nr. 2/16.09.1996, nivelul procentajelor coeficientului s-a redus semnificativ, în timp ce prin Actul Adițional nr. 3/16.12.1997 acesta a fost readus la cifrele inițiale.

Redevența trebuie plătită lunar.

3. DOCUMENTE

Dalli Exim trebuie să prezinte anual Municipalității București documentele tehnice și financiare. Cele dintâi trebuie să conțină un raport privind exploatarea locurilor de parcare în ultimul an, iar cele din urmă trebuie să indice cheltuielile și veniturile. Trebuie precizat că, în timp ce redevența – exprimată ca procent din venitul Dalli Exim – trebuie plătită lunar, Municipalitatea București verifică nivelul încasărilor Dalli Exim anual. Nu am putut identifica în Contractul de Concesiune prevederi care ar permite Municipalității București să verifice încasările lunare ale Dalli Exim, nici prevederi privind efectuarea de compensații în cazul descoperirii de diferențe la realizarea controalelor anuale.

4. PENALIZĂRI



Contractul de Concesiune prevedea penalizări pentru nerealizarea sau realizarea necorespunzătoare a obligațiilor Dalli Exim. Penalizările au fost stabilite la 1% pe zi de întârziere pentru primele 30 zile și 2% pentru perioada ce depășea 30 zile. Formularea era confuză într-o anumită măsură în ceea ce privește penalizarea de 2%. Odată cu Actul Adițional nr. 6/1999, o penalizare de 0,3% pe zi a fost stabilită pentru realizarea cu întârziere de către Dalli Exim a plăților datorate Municipality București.

Trebuie observat că, dacă penalizarea de 0,3% este special stabilită pentru întârzieri în efectuarea plăților, penalizările de 1%, respectiv 2% sus menționate au fost în general prevăzute pentru nerealizarea sau realizarea cu întârziere a obligațiilor Dalli Exim. Întrucât clauza contractuală ce stabilea aceste penalizări din urmă nu a fost niciodată expres modificată prin actul adițional ce ne-a fost prezentat, se poate interpreta că Contractul de Concesiune prevede trei tipuri de penalizări.

F. REZILIEREA

Contractul de Concesiune conține mai degrabă prevederi generale privind rezilierea, cu efectul că va fi considerat reziliat în cazul în care Dalli Exim nu efectuează pe o perioadă de trei luni obligațiile asumate prin acesta. Rezilierea se produce la 30 de zile după notificarea de reziliere, dacă partea în culpă nu remediază eroarea între timp. În urma rezilierii, Dalli Exim trebuie să elibereze locațiile după primirea unei notificări în acest sens din partea Municipality București și să predea spațiile acesteia.

Vii. TARIFE

A. DATE GENERALE. CRITERII DE STABILIRE A TARIFELOR

Principiul de bază privind scopul taxelor de parcare este prevăzut în Art. 1 (3) I) din Legea nr. 51/2006, prin care costurile de exploatare și investițiile operatorului se recuperează prin prețuri, tarife și taxe speciale.

Legea nr. 51/2006 prevede că tarifele pentru serviciile comunitare de utilități publice trebuie stabilite astfel încât costurile operatorului pentru furnizarea serviciului să fie integral acoperite și o parte rezonabilă din profit să fie asigurată. Potrivit Art. 43 (3) din Legea nr. 51/2006, conceptul de "costuri" cuprinde cheltuielile de producție și de exploatare, cheltuielile de întreținere și reparații, costurile privind deprecierea activelor, costurile ambientale, costurile financiare legate de creditele bancare, costurile privind contractul de delegare a managementului. Art. 43 (9) din Legea nr. 51/2006 prevedea în mod expres posibilitatea stabilirii unor tarife complexe, aceasta însemnând că



tarifele includ o parte fixă (calculată în raport cu costurile fixe – costurile de întreținere, costurile de exploatare etc.) și o parte variabilă (calculată în raport cu folosirea serviciului).

Administrațiile locale (consiliile locale, consiliile sectoriale sau Consiliul General al Municipiului București³⁵, după caz) au competența de a stabili, ajusta și modifica prețurile, tarifele și taxele locale, pe baza liniilor directe emise de ANRSC și de a aproba stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifelor pentru serviciile comunitare de utilități publice propuse de operatori (indiferent de tipul de management, direct sau delegat³⁶).

B. TAXE LOCALE PENTRU FOLOSIREA SERVICIILOR DE PARCARE

Codul Fiscal reglementează, între contribuțiile fiscale la Bugetul de Stat și bugetele locale, taxe locale. Taxele locale constituie venituri la bugetele locale și, în ceea ce privește serviciile de parcare, categoriile altor taxe locale și taxe speciale ar putea fi relevante pentru analiza noastră.

Potrivit Art. 283 (1) din Codul Fiscal, consiliile locale, consiliile sectoriale și Consiliul General al Municipiului București au dreptul să stabilească taxe pentru folosirea temporară a proprietății publice. În București, dat fiind că drumurile și trotuarele constituie proprietate publică, Consiliul General al Municipiului București a stabilit să impună o taxă de folosire temporară a locurilor de parcare rezidențială, plătită de utilizatori, persoane fizice sau juridice. Pentru anul 2007, potrivit Hotărârii nr. 300/2006 a Consiliului General al Municipiului București, taxa se ridică la 0,10, 0,13, 0,16 sau 0,21 RON/m²/zi/vehicul, în funcție de locația locurilor de parcare rezidențială. Taxa trebuie plătită în două rate, până la 31 martie și 30 septembrie 2007.

În ceea ce privește categoria taxelor speciale, potrivit Art. 282 (1) din Codul Fiscal, taxe speciale urmează a se stabili pentru funcționarea serviciilor publice locale stabilite în interesul persoanelor fizice sau juridice, în baza Legii nr. 273/2006³⁷. Taxele speciale

³⁵ Potrivit celor sus menționate, Consiliul General al Municipiului București are dreptul de a-și delega competențele consiliilor sectoriale.

³⁶ Trebuie precizat că, în caz de management delegat, tarifele sunt stabilite după finalizarea procedurii corespunzătoare pentru atribuirea contractului.

³⁷ Prevederea legală din Codul Fiscal se referă la Ordonanța Guvernamentală nr. 45/2003 privind finanțele publice locale. Cu toate acestea, actul a fost abrogat de la 1 ianuarie 2007, prin Legea nr. 273/2006, astfel că referirea corectă din Codul Fiscal trebuie să se facă la această lege din urmă.



trebuie înregistrate în conturi separate și trebuie folosite doar în scopurile în care serviciile publice locale au fost create.

C. DISTINCȚIA DINTRE TARIFE ȘI TAXE LOCALE

Din prevederile Legii nr. 51/2006 (ex. Art. 1 (3) I), sus menționat) rezultă că în caz de folosire a facilităților de parcare contra unei sume de bani, această sumă ar trebui să fie formată dintr-un tarif sau o taxă specială. Pe lângă diferențele generale dintre tarife și taxe locale (ex. taxele sunt contribuții fiscale și venituri la bugetele locale, în timp ce tarifele reprezintă veniturile ale operatorilor), Art. 42 (1) din Legea nr. 51/2006 încearcă să stabilească o distincție între cele două tipuri de taxe, stipulând că furnizarea unui serviciu comunitar de utilități publice se face în modurile următoare:

- în baza unui contract de furnizare servicii, încheiat între operator și utilizatorul direct;
- în schimbul achitării unui tarif sau a costului unui bilet;
- în schimbul achitării unei taxe speciale, caz în care (i) încheierea unui contract între operator și utilizatorul indirect nu este posibilă din punct de vedere tehnic sau comercial sau, (ii) hotărârea de delegare a managementului oferă această posibilitate, precum și valoarea serviciului furnizat.

În ceea ce privește primele două modalități sus menționate, tarifele nu trebuie considerate o alternativă la încheierea unui contract. Tarifele sunt plătite în ambele cazuri în baza unui contract.

Deși prevederile Art. 42 (1) din Legea nr. 51/2006 nu definesc termenii “*utilizator direct*” și “*utilizator indirect*”³⁸, necesari pentru stabilirea criteriilor de distincție dintre cele două tipuri de taxe, formularea prevederilor legale sugerează că regula privind plata serviciilor comunitare de utilitate publică include un tarif. Plata unei taxe speciale este considerată o situație specială, aplicabilă numai în două cazuri menționate la cel de al treilea paragraf de mai sus.

Un alt aspect legat de prevederile Legii nr. 51/2006 privind taxele speciale pentru folosirea serviciilor comunitare de utilități publice îl constituie faptul că, din perspectiva legislației fiscale, tipul de taxă la care se referă Legea nr. 51/2006 nu este suficient de

³⁸ Totuși, se poate presupune că utilizatorii indirecti sunt persoane care nu folosesc și nu beneficiază în mod direct de serviciile comunitare de utilitate publică.



clar (taxe speciale sau alte taxe locale). Dacă Legea nr. 51/2006 se referă la taxe speciale ca la taxele speciale prevăzute de legislația fiscală (interpretare posibilă, din punctul nostru de vedere) atunci concluzia care trebuie trasă este că Art. 42 (1) din Legea nr. 51/2006 omite să facă referire la taxa de folosire temporară a proprietății publice care nu este coerentă cu prevederile și implementarea legislației fiscale (în București, potrivit celor sus menționate, folosirea locurilor de parcare rezidențială se supune taxei de folosire temporară a proprietății publice). Dacă Legea nr. 51/2006 face referire la taxele speciale ca la orice taxe locale reglementate de legislația fiscală (ca alt tip de taxe decât tarifele) nu numai la taxe speciale, atunci nu rezultă dacă taxa de folosire temporară a locurilor de parcare rezidențială este acoperită de una dintre cele două situații în care se pot stabili taxe speciale. În orice caz, intrarea în vigoare a Legii nr. 51/2006 ridică semne de întrebare cu privire la compatibilitatea taxelor locale stabilite de Consiliul General al Municipiului București în baza legislației fiscale cu noua abordare a legislatorului în domeniul serviciilor comunitare de utilitate publică.

În ceea ce privește hotărârile administrației generale ale Municipiului București privind taxele de folosire a serviciilor de parcare, practica administrativă din ultimii ani nu este coerentă. Unele hotărâri folosesc termenul “tarife” pentru folosirea locurilor de parcare de utilitate publică (ex. hotărârea Primarului General al Municipiului București nr. 1881/2001), în timp ce altele consideră aceeași sumă drept taxă (ex. hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 305/2003)³⁹. Aceeași situație apare și în cazul parcării rezidențiale. Dacă în prezent există hotărâri ale Consiliului General al Municipiului București ce reglementează taxa de folosire a locurilor de parcare rezidențială, primele hotărâri reglementau un tarif pentru folosirea locurilor de parcare rezidențială.

D. ALTE PREVEDERI PRIVIND TAXELE DE FOLOSIRE A SERVICIILOR DE PARCARE

1. OG NR. 71/2002

OG nr. 71/2002 nu conține prevederi referitoare la taxele pentru serviciile de administrare a proprietății publice și locale diferite substanțial de cele ale Legii nr. 51/2006. Potrivit Art. 19 din OG nr. 71/2002, prețurile, tarifele și taxele de folosire a

³⁹ Termenul adecvat pentru desemnarea tipului de taxă pentru parcare de utilitate publică este “tarif”, așa cum am menționat mai sus la analiza relațiilor contractuale dintre Municipality București și Dalli Exim.



serviciilor pentru administrarea proprietății publice și private locale ar trebui să răspundă anumitor cerințe, ex. organizarea și realizarea serviciilor ar trebui să se bazeze pe criterii comerciale și competiționale, structura și nivelul prețurilor, tarifelor și taxelor ar trebui să reflecte costurile efective, ajustarea periodică a prețurilor, tarifelor și taxelor în cazuri de modificare a tarifelor, prețurilor, tarifelor și taxelor ascendente ar trebui stabilită astfel încât să se recupereze investițiile și cheltuielile curente.

2. REGULAMENTUL CADRU DE ORGANIZARE ȘI FUNCȚIONARE A SERVICIILOR PUBLICE PENTRU ADMINISTRAREA PROPRIETĂȚII LOCALE

Regulamentul Cadru privind organizarea și funcționarea serviciilor de administrare a proprietății locale include câteva prevederi care se referă în special la taxele pentru facilitățile de parcare.

Potrivit Art. 24 (5), folosirea spațiilor de parcare în schimbul unei sume se va face prin plata unui bilet (în cazul parcării pe perioade limitate de timp) sau în baza unei autorizații /închirieri (în caz de parcare pe perioadă nelimitată de timp). Pe de altă parte, Art. 24 (8) din Regulamentul Cadru privind organizarea și funcționarea serviciilor publice pentru administrarea proprietății locale vorbește de chirii lunare, trimestriale, bianuale sau anuale.

În acest sens, potrivit Regulamentului privind parcare în București, autorizațiile se emit pentru parcare de utilitate privată și parcare rezidențială. Regulamentul privind parcare în București prevede de asemenea că distribuirea locurilor de parcare rezidențială se face anual în baza unui contract încheiat între "Administrația Domeniului Public" a fiecărui sector și utilizator, persoană fizică sau juridică. În ceea ce privește parcare de utilitate privată, "Administrația Străzilor" emite autorizații pe o bază trimestrială⁴⁰.

În ceea ce privește taxele de parcare, Art. 24 (12) din Regulamentul Cadru privind organizarea și funcționarea serviciilor publice pentru administrarea proprietății locale prevede că parcare pe carosabil este permisă numai cu acordul Poliției Rutiere, în condițiile stabilite de administrația locală și în locuri semnalizate cu marcaje corespunzătoare. În acest caz, prevederile legale precizează că sumele încasate ca taxe de parcare constituie venituri la bugetul local.

⁴⁰ Regulamentul privind parcare în București prevede de asemenea că în cazul parcării rezidențiale autorizația va fi emisă de "Administrația Domeniului Public" a fiecărui sector.



Această prevedere permite interpretarea faptului că taxele locale ar trebui folosite în cazul parcării pe carosabil. Din cauza faptului că Art. 24 (12) din Regulamentul Cadru privind organizarea și funcționarea serviciilor publice pentru administrarea proprietății locale nu specifică tipul de taxe locale percepute de administrația locală, această prevedere este susceptibilă de ridicarea unor semne de întrebare privind compatibilitatea cu Legea nr. 51/2006, aceasta din urmă prevăzând alte criterii pentru stabilirea taxelor speciale de folosire a serviciilor de parcare (nu neapărat și nu obligatoriu în cazul parcării pe drumuri).

VII. CONCLUZII

1. CONCEPTUL DE “PARCARE”

Conceptul de “parcare” este reglementat din diverse perspective de câteva articole de legislație, emise atât de autoritățile centrale, cât și de cele locale.

În ceea ce privește legislația elaborată de autoritățile centrale, principalele acte sunt:

- a) din perspectiva circulației: Legea Circulației și Regulamentul de implementare a Legii Circulației;
- b) din perspectiva unui serviciu public disponibil pentru persoanele fizice și juridice: Legea nr. 51/2006, OG nr. 71/2002, HG nr. 955/2004;
- c) dintr-un punct de vedere procedural: Legea Achizițiilor, OGU nr. 54/2006, Norme pentru contractele de achiziție, Normele privind contractele de concesiune publică.

În ceea ce privește legislația elaborată de autoritățile locale din București, Regulamentul privind parcare în București abordează câteva aspecte legate de parcare în București.

Din cauza diversității prevederilor legale privind parcare, există o serie neconcordanțe între acestea, care ar trebui să impună efectuarea amendamentelor respective.

În particular, Regulamentul privind Parcare în București folosește unele concepte și are câteva prevederi care ar putea fi considerate depășite ca urmare a legislației recent emise la nivel central.



2. AUTORITĂȚILE PUBLICE

Autoritățile publice cu competențe privind parcare în București sunt:

- a) Administrația locală a Municipiului București (Consiliul General al Municipiului București și Primarul General al Municipiului București)⁴¹, care:
 - stabilește zonele de parcare;
 - administrează direct și supervizează managementul serviciilor privind parcare;
 - stabilește taxele/tarifele locale pentru folosirea serviciilor de parcare sau aprobă tarifele propuse de operatorii serviciilor de parcare;
- b) Poliția Rutieră care aprobă stabilirea zonelor de parcare;
- c) ANRSC care elaborează regulamentul cadru ce guvernează managementul și furnizarea serviciilor comunitare de utilitate publică și liniile directe care stabilesc tarifele pentru serviciile comunitare de utilități publice.

3. MANAGEMENTUL SERVICIILOR DE PARCARE

Serviciile de parcare constituie parte a serviciilor pentru administrarea proprietății publice și private locale, care, la rândul lor, sunt servicii comunitare de utilități publice.

Managementul serviciilor de parcare se face prin:

- management direct, prin departamente ale administrațiilor locale ale Municipiului București /ale sectoarelor Municipiului București sau serviciilor publice subordonate Municipality București/ administrațiilor locale ale sectoarelor Municipiului București; sau
- management delegat, de companiile care încheie contracte de concesiune cu Municipality București /administrațiile locale ale sectoarelor Municipiului București după finalizarea procedurilor corespunzătoare prevăzute de Legea Achizițiilor sau OGU nr. 54/2006.

⁴¹ Actualmente, câteva competențe, legate spre exemplu de stabilirea și managementul locurilor de parcare rezidențială ar putea fi considerate ca fiind delegate administrațiilor locale ale sectoarelor Municipiului București.



4. CLASIFICAREA LOCURILOR DE PARCARE. CARACTERISTICI PRINCIPALE

Actualmente, Regulamentul privind parcare în București face o clasificare a locurilor de parcare din teritoriul Municipiului București în parcare rezidențială, parcare de utilitate publică și parcare de utilitate privată.

1. Locurile de parcare rezidențială sunt exploatate sub management direct de "Administrația Domeniului Public", serviciile publice stabilite în cadrul fiecărui sector al Municipiului București. Locurile de parcare rezidențială sunt repartizate direct utilizatorilor care își au reședința în apropiere, în baza unui contract de închiriere în schimbul achitării unei taxe locale.

2. Locurile de parcare de utilitate publică sunt concepute să servească unui număr nelimitat și neprecizat de utilizatori. În general, acestea trebuie exploatate sub management delegat prin încheierea unor contracte de concesiune între Municipalitatea București și companiile câștigătoare ale licitațiilor organizate în aceste scopuri (acesta este cazul contractului de concesiune încheiat între Municipalitatea București și Dalli Exim). Apoi, serviciile de parcare trebuie furnizate de concesionari tuturor utilizatorilor interesați în schimbul achitării unui tarif.

3. În practică, locurile de parcare de utilitate publică sunt concepute să servească necesităților persoanelor juridice (companii private, hoteluri etc.), situate în imediata apropiere a locurilor de muncă și exploatate prin management direct de Administrația Drumurilor, serviciu public subordonat Municipalității București. Locurile de parcare de utilitate publică se repartizează prin contracte de închiriere, încheiate după procedurile de licitație.



Anexa nr. 3
**Propunere pentru Regulament privind regimul spatiilor de
parcare**



REGULAMENT

privind regimul spațiilor de parcare de pe terenurile aparținând domeniului public sau privat ale Municipiului București

Capitolul I. Dispoziții generale. Definiții

Art.1. (1) Prezentul regulament stabilește condițiile de organizare, utilizare și exploatare a spațiilor destinate parcării vehiculelor, de pe terenurile aparținând domeniului public sau privat al Municipiului București.

(2) Prezentul regulament se aplică în mod corespunzător în ceea ce privește organizarea, utilizarea și exploatarea spațiilor similare de parcare amplasate subteran sau suprateran.

(3) Spațiile destinate parcării vehiculelor de pe terenurile aparținând persoanelor private nu sunt reglementate de prezentul regulament.

(4) În realizarea prezentului regulament s-a fost avut în vedere obiectivul general al Municipiului București de a asigura, între altele, fluidizarea traficului, utilizarea în mod neîngrădit a trotuarelor de către pietoni și protecția spațiilor verzi. În vederea atingerii obiectivului menționat, Municipiul București intenționează să realizeze, în mod direct sau prin parteneriat public-privat, în temeiul unor contracte de concesiune sau altor tipuri de contracte reglementate de dispozițiile legale, spații de parcare subterane sau supraterane și să încurajeze parcare vehiculelor în acestea.

Art.2. În sensul prezentului regulament:

a) prin **parcaj** se înțelege orice spațiu special destinat parcării vehiculelor, semnalizat prin indicatoare și marcaje, delimitat de zona destinată circulației vehiculelor sau de alte zone;

b) prin **parcaj public** se înțelege orice parcaj amplasat pe terenuri aparținând domeniului public sau privat ale Municipiului București;

c) prin **organizarea parcajului** se înțelege efectuarea de lucrări de amenajare a acestuia, astfel încât parcajul să poată fi pus la dispoziția utilizatorilor;

d) prin **utilizarea parcajului** se înțelege folosirea de către utilizatori a unui parcaj în scopul parcării vehiculelor;

e) prin **exploatarea parcajului** se înțelege activitatea de a pune parcajul la dispoziția utilizatorilor în vederea parcării vehiculelor și de a obține venituri din această activitate prin încasarea de tarife sau taxe, după caz, în conformitate cu dispozițiile legale;

f) prin **zona de influență** se înțelege un perimetru determinat de Municipiul București în vecinătatea unui teren care formează obiectul unui contract de concesiune, de parteneriat public-privat încheiat în temeiul Ordonanței Guvernului nr. 16/2002 privind contractele de parteneriat public-privat, aprobată, cu modificări și completări, prin Legea nr. 470/2002, cu modificările și completările ulterioare, sau altui tip de contract reglementat de dispozițiile legale, având ca obiect construirea de către concesionar de parcaje publice subterane sau supraterane din fondurile sale proprii, perimetru pe care se pot organiza locuri de parcare de suprafață.



Art.3. Parcajele publice se împart în următoarele categorii:

a) **parcajele publice de reședință**, care sunt cele aferente imobilelor cu destinația de locuință și care pot fi atribuite spre folosință utilizatorilor persoane fizice care locuiesc în acestea.

Acestea pot fi utilizate:

- gratuit, pentru vehiculele special destinate transportului persoanelor cu handicap locomotor;

- cu plată;

b) **parcajele publice utilizate de institutii publice**, care sunt cele aferente imobilelor în care își desfășoară activitatea utilizatori instituții publice și care pot fi atribuite gratuit spre utilizare exclusivă a acestora;

c) **parcajele publice de utilitate generală**, care sunt situate pe terenuri aparținând domeniului public sau privat al Municipiului București și care pot fi utilizate de orice persoană interesată.

Acestea pot fi utilizate:

- gratuit, pentru vehiculele special destinate transportului persoanelor cu handicap locomotor;

- cu plată, în cazul solicitanților persoane juridice, sau solicitanților persoane fizice care nu sunt persoane cu handicap locomotor.

Art.4. Încadrarea pe categoriile prevăzute la art.3 a parcajelor publice se face prin avizul tehnic al Comisiei Tehnice de Circulație a Municipiului București. Pe măsura avizării, parcajele publice se înregistrează cu toate datele de identificare în Registrul Parcajelor Publice aflat la Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației, care efectuează coordonarea și supravegherea organizării, exploatarea și utilizării parcajelor publice de pe teritoriul Municipiului București.

Art.5. (1) Organizarea parcajelor se face în conformitate cu avizul tehnic al Comisiei Tehnice de Circulație a Municipiului București.

(2) Eliberarea certificatelor de urbanism și a autorizațiilor de construire pentru construcțiile noi, provizorii sau definitive, precum și autorizarea desfășurării unor activități economice și sociale se face numai cu avizul tehnic al Comisiei Tehnice de Circulație a Municipiului București privind asigurarea spațiilor de parcare.

(3) Avizul prevăzut la alin. (2) este necesar, de asemenea, în cazul în care construcțiile existente își schimbă destinația sau profilul de activitate și pentru orice amenajare carosabilă sau semnalizare rutieră referitoare la parcaje.

Art.6. (1) Exploatarea parcajelor publice se efectuează în următoarele modalități:

a) în regim de gestiune directă, de către Consiliul General al Municipiului București sau, după caz, de către consiliile locale ale sectoarelor Municipiului București, prin aparatele proprii sau instituții din subordinea acestora, în condițiile prevăzute în cuprinsul Capitolului II;

b) în regim de gestiune delegată, de către operatori economici desemnați prin încheierea de contracte de concesiune în conformitate cu



dispozițiile legale din domeniul serviciilor comunitare de utilități publice și al achizițiilor publice.

(2) Cuantumul tarifelor sau al taxelor locale de utilizare a parcajelor publice, după caz, se stabilește prin hotărâre a Consiliului General al Municipiului București. Acestea pot fi actualizate anual în conformitate cu prevederile legale. În cazul parcajelor realizate în temeiul unor contracte de concesiune, de parteneriat public-privat încheiate în temeiul Ordonanței Guvernului nr.16/2002 privind contractele de parteneriat public-privat, aprobată, cu modificări și completări, prin Legea nr.470/2002, cu modificările și completările ulterioare, sau al altor tipuri de contracte reglementate de dispozițiile legale, având ca obiect, între altele, construirea de către concesionar, din fondurile sale proprii, de parcaje subterane sau supraterane, tarifele de utilizare a parcajelor publice se stabilesc conform clauzelor contractuale.

(3) Fondurile rezultate din exploatarea parcajelor publice în regim de gestiune directă se fac venit la bugetul Municipiului București sau, după caz, la bugetele sectoarelor Municipiului București. Aceste fonduri vor fi folosite cu precădere pentru amenajarea de noi locuri de parcare și pentru îmbunătățirea condițiilor de desfășurare a circulației.

(4) Fondurile rezultate din exploatarea parcajelor publice în regim de gestiune delegată constituie venituri ale operatorilor economici responsabili cu gestionarea parcărilor publice respective. Operatorii pot fi obligați la plata unor redevențe către Municipiul București sau sectoarele Municipiului București în termenii și condițiile prevăzute în contractele de concesiune. Redevențele astfel plătite constituie venituri ale bugetului Municipiului București sau, după caz, ale bugetelor sectoarelor Municipiului București, folosindu-se cu precădere pentru amenajarea de noi locuri de parcare și pentru îmbunătățirea condițiilor de desfășurare a circulației.

(5) Pentru autovehiculele special destinate transportului persoanelor cu handicap locomotor, parcare este gratuită în toate categoriile de parcaje publice.

Capitolul II. Exploatarea și utilizarea parcajelor publice

Secțiunea 1 - Parcajele de reședință

Art.7. (1) Parcajele de reședință se află în administrarea consiliilor locale ale sectoarelor Municipiului București.

(2) Exploatarea acestor parcaje se face prin închiriere către persoanele fizice îndreptățite, pe baza de contract cu durata de valabilitate de 1 an și cu posibilitatea reînnoirii.

Art.8. Solicitățile pentru atribuirea de locuri în parcajele de reședință se depun la primăriile sectoarelor Municipiului București, care le înaintează pentru centralizare și verificare în teren către Administrația Străzilor, care, după verificare, le va supune analizei Comisiei Tehnice de Circulație a Municipiului București, pentru avizarea organizării și încadrarea în categorie.



Art.9. (1) Atribuirea locurilor in parcajele de reședință se face numai dupa avizul de încadrare emis de catre Comisia Tehnica de Circulație a Municipiului Bucuresti.

(2) Atribuirea locurilor în parcajele de reședință se face numai cu îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:

a) nu se poate aloca mai mult de un loc de parcare pentru fiecare apartament;

b) atribuirea se face cu acordul asociației de locatari sau de proprietari a imobilului;

c) se pot atribui locuri în parcajele de reședință numai pentru autovehiculele cu masa totala autorizata mai mica de 3,5t;

d) se pot atribui locuri în parcajele de reședință numai pentru autovehiculele care au prevăzută în certificatul de înmatriculare adresa respectivă.

(3) Persoanele cu handicap locomotor vor avea prioritate la atribuire.

Art.10. Instituțiile care exploatează parcaje de reședință au următoarele obligații:

a) să asigure semnalizarea rutiera verticala si orizontala a parcajelor, în conformitate cu avizul Comisiei Tehnice de Circulație a Municipiului Bucuresti;

b) să asigure folosința netulburata de catre utilizator a parcajelor;

c) să nu perceapă taxe sau tarife diferite de cele stabilite prin hotărârea Consiliului General al Municipiului București;

d) să urmărească încasarea sumelor convenite drept taxe sau tarife pentru locurile de parcare și să rezilieze contractele utilizatorilor care nu își achită la timp taxele;

e) să asigure eliberarea necondiționată a locurilor de parcare în situația necesității efectuării unor lucrări edilitare care impun ocuparea temporara a acestora sau daca spațiului respectiv i s-a atribuit alta destinație, cazuri in care se vor restitui sumele încasate anticipat drept taxe;

f) să prevadă clar, în contractul încheiat cu utilizatorii, obligațiile prevăzute la alineatele precedente, precum si cele ale utilizatorilor și să specifice numărul avizului Comisiei Tehnice de Circulație în baza căruia parcajul respectiv a fost încadrat in categoria celor de reședință;

g) să țină evidența locurilor de parcare de reședință pe care le exploatează, să păstreze toate documentele referitoare la acestea și să le prezinte necondiționat persoanelor împuternicite să efectueze controlul asupra parcajelor de reședință.

Art.11. Utilizatorii parcajelor de reședință au următoarele obligații:

a) să achite la timp taxele pentru locurile de parcare utilizate;

b) să respecte semnalizarea rutiera verticala si orizontala a parcajelor;

c) să păstreze curățenia în parcaj;

d) să nu întreprindă nici o acțiune cu scopul de a obține venituri de la alți utilizatori ca urmare a folosirii locului de parcare alocat;

e) să asigure eliberarea necondiționată a locurilor de parcare în situația necesității efectuării unor lucrări edilitare care impun ocuparea temporara a



acestora sau daca spațiului respectiv i s-a atribuit alta destinație, cazuri in care li se vor restitui sumele încasate anticipat drept taxe;

f) să prezinte necondiționat persoanelor împuternicite să efectueze controlul asupra parcajelor de reședință toate documentele referitoare la acestea.

Secțiunea a 2-a - Parcajele publice utilizate de institutii publice

Art.12. Parcajele publice utilizate de institutiile publice se află în administrarea Consiliului General al Municipiului București.

Art.13. Solicitățile pentru atribuirea de astfel de locuri de parcare se depun la Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației, care, după verificare, le va supune analizei Comisiei Tehnice de Circulație a Municipiului Bucuresti, pentru avizarea organizării și încadrarea în categorie.

Art.14. După avizul de încadrare emis de Comisia Tehnica de Circulație a Municipiului Bucuresti, Administrația Străzilor va realiza semnalizarea rutiera a parcajului.

Art.15. Primăria Municipiului București va asigura, prin Administrația Străzilor, semnalizarea rutieră verticală și orizontală a parcajelor publice utilizate de institutiile publice, în conformitate cu avizul Comisiei Tehnice de Circulație a Municipiului București.

Art.16. Instituțiile publice utilizatoare de parcaje publice in temeiul prezentei secțiuni din regulament au următoarele obligații:

a) să respecte semnalizarea rutiera verticala si orizontala a parcajelor;

b) să păstreze curățenia în parcaj;

c) să nu întreprindă nici o acțiune cu scopul de a obține venituri de la alți utilizatori ca urmare a folosirii locurilor de parcare alocate;

d) să asigure eliberarea necondiționată a locurilor de parcare în situația necesității efectuării unor lucrări edilitare care impun ocuparea temporara a acestora sau daca spațiului respectiv i s-a atribuit alta destinație;

f) să prezinte necondiționat persoanelor împuternicite să efectueze controlul asupra parcajelor de utilitate privată toate documentele referitoare la acestea.

Secțiunea a 3-a - Parcajele publice de utilitate generală

Art.17. (1) Parcajele publice de utilitate generala se află în administrarea Consiliului General al Municipiului București.

(2) Activitatea de exploatare a parcajelor publice de utilitate generală, conform art. 3 lit.(c), se poate efectua direct de către Primăria Municipiului București, prin închirierea cu ora către utilizatori, sau se poate concesiona către operatori economici, în condițiile legii. Încheierea contractelor de concesiune și urmărirea derulării acestora se realizează de către direcțiile de specialitate din cadrul Primăriei Municipiului București.

(3) În cazul contractelor de concesiune sau de parteneriat public-privat încheiate în temeiul Ordonanței Guvernului nr.16/2002 privind contractele de parteneriat public-privat, aprobată, cu modificări și completări, prin Legea



nr.470/2002, cu modificările și completările ulterioare, ori al altor tipuri de contracte reglementate de dispozițiile legale, având drept obiect, între altele, finanțarea din fondurile proprii ale concesionarului și construirea de către acesta de parcaje subterane sau supraterane, Municipiul București poate stabili o zonă de influență într-un anumit perimetru aflat în vecinătatea parcajului.

(4) Pentru asigurarea fluidizării circulației, pentru utilizarea în mod neîngrădit a trotuarelor de către pietoni și pentru protecția spațiilor verzi, în temeiul contractelor menționate la alin.(3), Municipiul București se poate obliga să interzică oprirea, staționarea sau parcare în zonele de influență sau să impună tarife de parcare mai mari decât cele practicate de concesionar în parcajul subteran sau suprateran, cu acordarea concesionarului a dreptului de a ridica autovehiculele parcate neregulamentar în zona de influență.

Art.18. (1) În parcajele publice de utilitate generală se vor rezerva locuri gratuite pentru autovehiculele special destinate transportului persoanelor cu handicap locomotor, în condițiile legii.

(2) Persoanele fizice cu domiciliul stabil în zona riverană unui parcaj public de utilitate generală cu plată și care posedă autoturisme înmatriculate la adresa respectivă pot utiliza parcajul plătind, prin abonament, un tarif preferențial stabilit prin hotărâre a Consiliului General al Municipiului București.

(3) Prevederile art.18 alin.(2) nu se aplică în legătură cu parcajele publice subterane sau supraterane construite din fonduri proprii ale concesionarului în temeiul unor contracte de concesiune sau de parteneriat public-privat încheiate în temeiul Ordonanței Guvernului nr. 16/2002 privind contractele de parteneriat public-privat, aprobată, cu modificări și completări, prin Legea nr. 470/2002, cu modificările și completările ulterioare, ori al altor tipuri de contracte reglementate de dispozițiile legale, pe durata contractului de concesiune având drept obiect, între altele, finanțarea și construirea parcajului.

Art.19. (1) Instituțiile sau operatorii economici care exploatează parcaje publice de utilitate generală cu plată au următoarele obligații:

a) să asigure semnalizarea rutieră verticală și orizontală a parcajelor, în conformitate cu avizul Comisiei Tehnice de Circulație a Municipiului București;

b) să asigure curățenia și dezapezirea parcajului;

c) să instaleze la loc vizibil normele de utilizare a parcajului;

d) să urmărească încasarea sumelor cuvenite drept tarife pentru folosirea locurilor de parcare;

e) să nu pretindă și să nu încaseze tarife de la posesorii autovehiculelor parcate în alte locuri decât cele semnalizate și avizate în acest sens;

f) să asigure eliberarea necondiționată a locurilor de parcare în situația necesității efectuării unor lucrări edilitare care impun ocuparea temporară a acestora sau dacă spațiului respectiv i s-a atribuit altă destinație, cazuri în care se vor restitui sumele încasate anticipat drept tarife;

g) să nu permită accesul în parcaj a unui număr de autovehicule peste limita locurilor existente;



h) să tina evidenta locurilor de parcare de utilitate publica cu plata pe care le exploatează, să păstreze toate documentele referitoare la acestea și să le prezinte necondiționat persoanelor împuternicite sa efectueze controlul asupra parcajelor de utilitate publica cu plată.

Art.20. Utilizatorii parcajelor parcaje publice de utilitate generala cu plată au următoarele obligații:

a) sa achite tarifele pentru locurile de parcare utilizate,
b) sa respecte semnalizarea rutiera verticala si orizontala a parcajelor;

c) sa respecte normele afișate de utilizare a parcajelor;
d) sa asigure securitatea interioara a autovehiculului prin închiderea geamurilor, încuierea ușilor, a capotei motorului și a portbagajului, precum și prin punerea în funcțiune a sistemului antifurt;

e) să asigure eliberarea necondiționată a locurilor de parcare în situația necesității efectuării unor lucrări edilitare care impun ocuparea temporara a acestora sau daca spațiului respectiv i s-a atribuit altă destinație, cazuri în care li se vor restitui sumele încasate anticipat drept tarife;

f) să răspundă pentru toate stricăciunile cauzate dotărilor și instalațiilor parcajului, ca urmare a unor manevre greșite sau a nerespectării semnalizării rutiere sau a normelor de utilizare a parcajului.

Art.21. În toate categoriile de parcaje publice sunt interzise:

a) blocarea accesului in parcaj;
b) efectuarea de lucrări de reparații și întreținere a autovehiculului în perimetrul parcajului;

c) amplasarea de dispozitive de menținere liberă a locurilor de parcare.

d) amplasarea oricărui tip de indicatoare, marcaje sau înscrisuri care să indice sau să sugereze rezervarea locurilor de parcare, fără avizul Comisiei Tehnice de Circulație a Municipiului București.

Capitolul III. Contravenții și sancțiuni

Art.22. (1) Constituie contravenții și se sancționează următoarele fapte:

a) nerespectarea prevederilor art.10 lit.a), art.11 lit.b) și c), art.16 lit.a) și b), art.19 lit.a)-c) și art.20 lit.a)-c), cu amenda de la 500 la 1.000 lei;

b) nerespectarea prevederilor art.9, art.10 lit.c), f) și g), art.11 lit.d)-f), art.16 lit.c)-e), art.18, art.19 lit. e)-h), art.20 lit.e) și art.21 lit. a)-d), cu amenda de la 1.500 la 2.500 lei.

(2) Quantumul amenzilor poate fi actualizat anual în conformitate cu prevederile legale.

(3) Contravenientul poate achita pe loc sau în termen de cel mult 48 de ore de la data încheierii procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției jumătate din minimul amenzii.

(4) Pentru nerespectarea prevederilor art.21 lit.c) și d) se va aplica și măsura ridicării fără preaviz a dispozitivelor. Daca prin nerespectarea acestor



prevederi se deteriorează suprafața carosabilului sau a trotuarelor, contravenientul va plăti despăgubirile necesare aducerii la starea inițială a suprafeței.

(5) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor din acesta hotărâre se fac de către poliție, precum și de către împuterniciți ai Primarului General al Municipiului București. Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor pentru nerespectarea art.11 se fac și de către împuterniciți ai primarilor sectoarelor Municipiului București, pentru parcajele de reședință aflate pe teritoriul sectorului respectiv.

(6) În cazul în care exploatarea parcajelor a fost delegată în baza unor contracte de concesiune agenților economici, Primarul General al Municipiului București și primarii sectoarelor Municipiului București vor putea delega concesionarilor, conform contractelor de concesiune, drepturi de constatare și aplicare a sancțiunilor stabilite prin prezenta hotărâre.

(7) Prevederile Ordonanței Guvernului nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată, cu modificări și completări, prin Legea nr.180/2002, cu modificările și completările ulterioare, referitoare la constatarea contravențiilor, aplicarea sancțiunilor, plata și încasarea amenzii, precum și căile de atac, se aplica și contravențiilor stabilite prin prezenta hotărâre.

(8) Pe lângă sancțiunile aplicabile pentru contravențiile stabilite prin prezentul regulament, contractele de concesiune și regulamentul pentru exploatarea facilităților de parcare pot stabili și alte sancțiuni în cazul încălcării de către utilizatori a normelor de folosire a facilităților de parcare. Sancțiunile pot include, între altele, blocarea sau ridicarea vehiculului din parcaj.

Capitolul IV. Dispoziții finale

Art.23. Prezentul regulament intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data aducerii sale la cunoștință publică.

Art.24. Pe data intrării în vigoare a prezentului regulament, Hotărârea Consiliului Local al Municipiului București nr.32/1994, cu modificările și completările ulterioare, își încetează aplicabilitatea.

Art.25. (1) Pentru parcajele de utilitate privată prevăzute de Normele privind organizarea, exploatarea și utilizarea spațiilor de parcare publică de pe teritoriul

Municipiului București, anexă la Hotărârea Consiliului Local al Municipiului București nr.32/1994, alocate altor categorii de persoane decât instituțiile publice, contractele în curs de derulare prin care au fost atribuite acestea nu se mai prelungesc după expirarea termenului contractual.

(2) După expirarea termenului contractual, spațiile respective vor putea fi încadrate ca parcaje publice de utilitate generală potrivit procedurii reglementate de prezentul regulament, aplicându-li-se regimul juridic corespunzător.



Anexa nr. 4

Propunere privind locatiile de parcare subterana in centrul orasului Bucuresti





Propunerea privind locatiile de parcare subterana in centrul orasului Bucuresti include locatiile deja aprobate de Consiliul Municipiului Bucuresti si cele administrate de SC Dalli Exim S.A.

Locatii de parcaje subterane propuse de consultant ca urmare a studiul realizat (marcate in harta cu asteriscuri roz)

Nr. crt.	Locatie
1	Zona Str. Witting
2	Zona Mall Vitan
3	Zona Foisorului de Foc
4	Zona Sos. N. Titulescu
5	Zona Blvd. Dacia
6	Zona Str. Stirbei Voda
7	Zona Str. G. Manu
8	Zona Str. T. Sperantia
9	Zona Str. V. Lascar
10	Zona Str. Serg. Nastase
11	Zona Griv. Budis
12	Zona Blvd. Decebal
13	Zona Lahovari
14	Zona Panduri
15	Zona Eroilor
16	Zona Tineretului
17	Zona Piscului
18	Zona Tarusanu
19	Zona Grivitei
20	Zona Razoare
21	Zona A. Vitzu
22	Zona Izvor
23	Zona Badasar
24	Zona Mircea Voda
25	Zona Cerna
26	Zona Luncsoara
27	Zona Progresului
28	Zona J. Lizal
29	Zona Tonitza
30	Zona Selari
31	Zona Gradina Icoanei



32	Zona Vladimirescu
33	Zona Libertatii
34	Zona 11 Iunie
35	Zona Mihai Bravu
36	Zona M. Bravu – P. Protopopescu
37	Zona Campineanu
38	Zona Regina Maria
39	Zona Bibescu
40	Zona A. Paleologul
41	Zona Veniamin
42	Zona Prinosului
43	Zona Saligni
44	Zona Gutenberg
45	Zona M. Milo
46	Zona Povernei-Coanda
47	Zona Cihoski
48	Zona Motilor
49	Zona Abatorului
50	Zona Gradinilor
51	Zona P. Protopopescu
52	Zona Puscariu
53	Zona Olimpului
54	Zona Tanase
55	Zona Bucur
56	Zona Sf. Apostoli
57	Zona Blvd. Unirii
58	Zona. M. Basarab
59	Zona Calarasilor
60	Zona Iancului
61	Zona Filaret
62	Zona Istrati
63	Zona Basarab
64	Zona Sf. Stefan
65	Zona N. Dabija
66	Zona Sf. Vineri
67	Zona Plevnei
68	Zona Kogalniceanu
69	Zona Parc Eroilor



Locatiile propuse pentru prima etapa de concesionare (marcate pe harta prin coduri), urmand ca celelalte locatii aprobate de Consiliul General prin Hotararea nr. 234 din 20.10.2005, Hotararea nr. 310 din 14.12.2006 si Hotararea nr. 311 din 14.12.2006, sa fie dezvoltate in etape ulterioare.

Nr. crt.	Cod	Locatie
1	1B1	Esplanada Garii Baneasa
2	2B1	Parc Herastrau Pavilion H – Parc Distractii
3	3B1	Piata Sudului
4	4B1	Piata Domenii
5	5B1	Piata Amzei
6	6B1	Piata Presei Libere
7	7B1	Piata Walter Maracineanu
8	8B1	Str. Edgar Quinet
9	1B2	Sos. Stefan cel Mare – Bloc Perla
10	2B2	Sos. Stefan cel Mare- Aleea Circului
11	4B2	Piata Charles des Gaulle
12	6B2	Piata Alba Iulia
13	7B2	Piata Dorobantilor
14	8B2	Piata Hurmuzachi (Muncii)
15	9B2	Restaurant Pescarus



Locatiile administrate de SC Dalli Exim S.A. (marcate pe harta cu litera "D" de culoare neagra)

1. AMPLASAMENTE PARCARI DE SUPRAFATA

NR.CRT	DENUMIRE PARCARE	NR. LOC	LOCATIE
1	ACADEMIEI COLOANE	16	Str. Academiei, intr str. Doamnei si bd. Regina Elisabeta
2	ACADEMIEI LIBRARIE	16	Str. Academiei, intre bd. Regina Elisabeta si str. Edgar Quinnet
3	ACADEMIEI ODEON	26	Str. Academiei, intre str. Edgar Quinnet si str. Ion Campineanu
4	ALBA IULIA	230	Pta Alba Iulia
5	ALEEA CAUZASI	12	Intersectia Aleea Cauzasi cu Bd. Mircea Voda
6	ANGHEL SALIGNY	17	Str. Anghel Saligny, intre Splaiul Independentei si Str. Domnita Anastasia
7	BATISTEI	10	Str. Batistei
8	BERTHELOT	18	Str. Gral. Berthelot, intre Str. Luigi Cazzavillan si Str. Popa Tatu
9	BIBLIOTECA UNIVERSITARA	35	Pta . Revolutiei
10	BREZOIANU	13	Str. Brezoianu, intre bd.Regina Elisabeta si str. Victor Eftimiu
11	BUDISTEANU	50	Intersectia Gral. Budisteanu cu Calea Grivitei
12	BUZESTI	44	Str. Buzesti, intre sos. N.Titulescu si str. Sevastopol
13	CA ROSETTI	14	Str. C.A. Rosetti, intre bd. N. Balcescu si str.V. Conta
14	CAL VICT-ACADEMIEI(UIC)	12	Str.Academiei, intre str. Edgar Quinnet si Biserica Enei
15	CAL. DOROBANTI-HOTEL	10	Hotel Haward Jhonson-Spring Time
16	CAL. MOSILOR-LIPSCANI	96	Intersectia Calea Mosilor, Sfanta Vineri, Str. J. Elias
17	CAL.MOSILOR-DECEBAL	29	Pta Decebal
18	CAL.VICT.- BIS. ENEI	19	Intersectia str. Biserica Enei cu str. Ion Campineanu
19	CEC BANCOREX	14	Str. Mihai Voda, intre Calea Victoriei si str. Ilfov
20	CEC CREDITE - JUDECATORIE	40	Str. Marconi+Str. Ilfov
21	CINA	85	Pta. G. Enescu
22	CLOPOTARII VECHI	24	Str. Clopotarii Vechi, intre bd. I. de Hunedoara si str. Gr. Alexandrescu
23	CONSERVATOR	22	Str. Stirbei Voda, in fata Conservatorului "Ciprian Porumbescu"
24	CONSTANTIN MILLE	8	Str. Ctin. Mille, vis-a-vis de C.C.A.
25	CRETULESCU	28	Biserica Cretulescu - aleea situata intre C. Victoriei si str. I. Campineanu
26	CRISTIAN TELL	18	Intersectia Calea Grivitei cu str. Cristian Tell
27	DACIA	19	Intersectia bd. Dacia cu Calea Victoriei
28	DOAMNEI	54	Str. Doamnei , intre bd. I.C. Bratianu si Calea Victoriei
29	DOROBANTI	12	Intre Pta Lahovary si Bd. Dacia
30	EDGAR QUINET - BRD	7	str. Edgar Quinet, vis-a-vis de Capsa



31	ENEI-FANTANA	28	Str. Biserca Enei
32	EPISCOPIEI	29	Intersectia str. Ctin Exarcu cu str. Episcopiei
33	EVA	74	Bd. Magheru - in fata magazinului EVA
34	EXIM BANK	26	Spl. Independentei, intre str. Sapienței și Pta. Natiunile Unite
35	FLORARIE TURN	9	Str. Ion Campineanu - vis-à-vis de Blocul Turn
36	GARA CEAS	20	Str. Gara de Nord - zona ceasului
37	GARA PARC	15	Zona situata intre bd. Dinicu Golescu și str. Gara de Nord
38	GEORGE ENESCU	18	Str. G. Enescu, intre bd. Magheru și str. Mendeleev
39	GRADINITA 1	22	Str. C.A. Rosetti, intre str. T. Arghezi și str. J.L. Calderon
40	GRADINITA 2	10	Str. T. Arghezi - la intrsectia cu str. C.A.Rosetti
41	HOTEL HILTON	39	Pta George Enescu
42	I. DE HUNED. - GENEVA	12	Intersectia Bd. Iancu de Hunedoara cu str. Geneva
43	IANCU DE HUNEDOARA	8	Bd. Iancu de Hunedoara - Citibank
44	INTER	54	Str. Batistei - in spatele hotelului Intrcontinental
45	INTER BULEVARD	28	Bd. Nicolae Balcescu - Hotel Intercontinental
46	ION GHICA	12	Str. Ion Ghica - zona Biserica Rusa
47	ION GHICA - BIBL. NATIONALA	12	Intre str. Toma Caragiu și Str. Doamnei
48	ITALIANA	20	Str. Italiana, intre str. Dianeii și str. V. Lascar
49	LAHOVARI	16	Pta Lahovari
50	LIBERALI	30	Bd. Nicolae Balcescu, vis-à-vis de Sala Dalles
51	LIDO	12	Hotel Lido
52	LIDO TERASA	16	Str. Franklin, intre str. N. Golescu și bd. N. Balcescu
53	LIPSCANI BNR	32	Str. Lipscani intre str. Smardan și str. E.Carada
54	LUTERANA 1	10	Str. Luterana - intr str. Stirbei Voda și str. G. Enescu
55	LUTERANA2	20	Intersectia str. Luterana cu str. Gral Berthelot
56	M. MILLO-P.TELEFOANELOR	15	Str. Matei Millo - Palatul Telefoanelor
57	MAGAZIN VICTORIA	14	Str. Lipscani, intre Calea Victoriei și str. Domnita Anastasia
58	MATEI BASARAB	94	Intersectia Bd. Matei Basarab cu Bd. Mircea Voda
59	MATEI MILLO	32	Intersectia str. Otetelesanu cu Str. Matei Millo
60	MENDELEEV	74	Str. Mendeleev, Intre Pta. Romana și str. G. Enescu
61	MIRCEA VODA	14	Bd. Mircea Voda - intre bd. C. Coposu și str. Anton Pann
62	NERVA TRAIAN	50	Str. Nerva Traian, intre bd. Octavian Goga și bd. Unirii
63	NICOLAE FILIPESCU	8	Str. Nicolae Filipescu
64	OPERA	60	Pta Operei
65	ORIZONT	7	Str. Dem.I. Dobrescu - in spatele Galeriei de arta Orizont
66	PALATUL DE JUSTITIE	66	Str. Danielopol + str. Palatul de Justitie
67	PANIPAT	10	Intersectia bd. I.C. Bratianu cu str. Halelor
68	PECO	63	Intersectia Spl. Independentei cu str. A. Saligny



69	PECO EXTERIOR	8	Spl. Independentei-Peco
70	PECO MI	18	Str. Anghel Saligny - Parculet
71	PECO POMPIERI	9	Intersectia str. A. Saligny cu str. Lipscani
72	PECO SPLAI	23	Spl. Independentei, intre str. Elie Radu si bd. Schitu Magureanu
73	PETROM	26	Calea Victoriei, intre Calea Grivitei si str. Banului
74	PETROM 2	9	Intersectia Calea Victoriei cu Calea Grivitei
75	PIATA AMZEI	57	Zona situata intre str. Cristian Tell si str. Mendeleev
76	PIATA LATINA	17	Piata Latina
77	PIATA VICTORIEI	120	Deasupra pasajului Pta. Victoriei, zona dinspre sos. N. Titulescu
78	PICTOR VERONA	40	Str. Pictor Verona, intre str. Dionisie Lupu si bd. Magheru
79	POLIZU	24	Str. Gh. Polizu, intre str. Varnali si str. Dr. Felix
80	POMPILIU ELIADE	6	Str. Pompiliu Eliade
81	PTA M. KOGALNICEANU	12	Pta M. Kogalniceanu (partea dreapta)
82	ROSETTI SEMAFOR	19	Str. C.A. Rosetti, intre str. Gral. Praporgescu si str. J.L. Calderon
83	SALA PALATULUI	106	Aleile din zona Saliu Palatului
84	SF. APOSTOLI	52	Str. Sf. Apostoli
85	SFANTA VINERI	52	SF.Vineri
86	SFINTII VOIEVOZI	15	Intersectia str. Sf. Voievozi cu str. Mihail Moxa
87	SITRACO	13	Deasupra pasajului Unirea, intrarea dinspre bd. D. Cantemir
88	SITRACO NEFERTITTI	23	Bd. Bibescu Voda - la intersectia cu bd. D. Cantemir
89	SMARDAN	20	Str. Smardan, intre str.Doamnei si str. Lipscani
90	SPL. IND.- TURN	30	Pta. Natiunile Unite
91	SPL. IND.-TONITZA	37	In spatele restaurantului Sahara
92	SPL. INDEPENDENTEI-HALELOR	13	Intre str. Caldarari si str. Selari
93	SPL. UNIRII. SITRACO	17	Splaiul Unirii
94	STEFANEL	9	Calea victoriei, intre str. Gral. Bertehelot si str. G. Enescu
95	STR. AMZEI	17	Str. Biserica Amzei, intre Calea Victoriei si str. Cristian Tell
96	SUPERB	6	Str. Ion Campineanu - in fata magazinului SUPERB GO '90
97	TACHE IONESCU	11	Str. Tache Ionescu, intre str. Mendeleev si bd. Magheru
98	TEATRUL NATIONAL	19	Aleea din fata Teatrului National
99	TERASA SIDNEY	14	Intersectia Calea Victoriei cu bd. Lascar Catargiu
100	TOMA CARAGIU	17	Intersectia str. Ion Ghica cu Toma Caragiu
101	TRAIAN	23	Str. Traian, intre str. Plantelor si Bd. Pache protopopescu
102	TRAIAN VUIA	16	Str. Traian Vuia, intre bd. N. Balcescu si str. Vasile Conta
103	TROCADERO	13	Bd Regina Elisabeta - restaurant Trocadero
104	UDRISTE- STRADA	18	Intre bd. Corneliu Coposu si Bd. Mircea Voda
105	UNIC	13	Bd. N. Balcescu - in fata magazinului Unic
106	UNIREA PANTA	13	Bd. Corneliu Coposu - Hala Unirii



107	UNIREA PASAJ	10	Intersectia bd. I.C. Bratianu cu bd. C. Coposu
108	UNIV - ARHITECTURA	50	Str. Edgar Quinet
109	UNIV. STATUI	42	Bd. Regina Elisabeta - B.C.R. -sediul central
110	VASILE CONTA	13	Intre str. Traian Vuia si str. Blanduziei si in continuare pe str. N. Filipescu
111	VASILE LASCAR	15	Str. Vasile Lascar, intre str. Batistei si str T. Masarik
112	VICTOR EFTIMIU	6	Intersectia Str. Brezoianu cu Intr. Victor Eftimiu
113	VOX MARIS	24	Str. George Enescu, intre Pta. Lahovari si Bd. Magheru
114	W. MARACINEANU	53	Pta . Walter Maracineanu
TOTAL		3,245	

Tariful stabilit de C.G.M.B. pentru parcarile publice cu plata este de 1,50 lei/ora.

2. Parcajul subteran Bucur Obor este amplasat la intersectia Calea Mosilor cu sos. Stefan cel Mare
Are un nr. de 1.100 locuri
Tariful este de 230 lei/loc/luna
3. Parcajul subteran Intercontinental este amplasat pe bd. Nicolae Balcescu nr. 4.
Are un nr. de 975 locuri
Tariful este de 270 lei/loc/luna



Anexa nr. 5
Documente de fundamentare



1. Metodologia de investigare

Pentru elaborarea Strategiei de Parcare si a Planului de Actiune, Consultantul a facut cercetarii si investigatii pe teren si a analizat documentele si statisticile existente in prezent, care au avut la baza o metodologie de investigare.

Pentru definirea unei zone care sa fie analizata si sa fie cat mai reprezentativa pentru Consultant s-au luat in considerare urmatoarele:

1. Lista cu cele 88 de locatii propuse pentru parcare in Bucuresti;
2. Lista cu cele 22 locatii deja evaluate si propuse pentru aprobare, furnizate de Client;
3. Studiul Complex asupra transportului urban in orasul Bucuresti si aria sa metropolitana elaborat de Japan International Cooperation Agency (JICA)

Datorita caracterului administrativ al sectoarelor, metodologia a luat in considerare trei criterii principale si o serie de informatii fizico-tehnice obtinute in baza analizelor si studiilor realizate deja pana in prezent:

- criterii administrative (impartirea orasului in sase sectoare administrative);
- criterii functionale (impartirea in trei tipuri de zone: rezidential, nerezidential si mixt);
- criterii privind volumul de trafic;



- alte criterii : lista celor 22 de locatii deja evaluate si a celor 88 de locatii de parcare propuse, nivelul de dezvoltare din punct de vedere arhitectural si functional, numarul strazilor arteriale, inaltimea cladirilor, etc.

Urmare analizei conform celor mentionate mai sus, au fost selectate un numar de 38 de zone omogene cu diferite tipologii. Studiul s-a concentrat asupra analizei a patru sau cinci strazi considerate ca fiind mai reprezentative pentru zona, ulterior rezultatele fiind extinse la intreaga zona.

Principalele informatii colectate in timpul perioadei de investigare au fost:

- inventarierea strazilor: furnizeaza informatii asupra tipului de cladire, tipul de folosinta, numar estimativ de locuite, birouri, etc;
- numararea vehiculelor parcate: furnizeaza informatii asupra numarului de vehicule pentru fiecare sectiune de strada;
- verificarea numarului de inmatriculare al vehiculelor parcate: furnizeaza perioada de parcare a unui vehicul;
- interviuri: furnizeaza informatii asupra originii si destinatiei calatoriei, motivatia calatoriei, distanta maxima pentru folosirea unui lot de parcare, folosirea vehiculului personal, etc.

Toate informatiile colectate au fost inregistrate in chetionare elaborate de catre Consultant.

Zonele selectate sunt urmatoarele:



Area 1: Splaiul Independentei - Bvd. Vasile Milea
Str. Economu Cezarescu
Str. Miorita
Str. Al. Borneanu
Area 2: Calea Ducești - Calea Vitan
Str. Vlad Judetul
Str. Alexander von Humboldt
Str. Agata Barseanu
Area 3: Buzesti - Polizu
Str. Sergiu Dumitru
Str. Dr. Iacob Felix
Str. Leonida Varnali
Area 4: Bvd. Dacia
Str. Henri Coanda
Str. Amiral Vasile Urseanu
Str. Nicolae Iorga
Area 5: Piata Alba Iulia
Str. Rodiei
Str. Cornu Caprei
Str. Miletin
Area 6: Str. Polona - Tunari
Str. Justinian
Str. Aurel Vlaicu
Str. Fecioarei
Area 7: Piata Amzei
Str. Christian Tell
Str. Biserica Amzei
Str. Piata Amzei
Area 8: Piata Hurmuzachi - Dristorului
Str. Levantica
Str. Diligentei
Str. Voronet
Str. Cercelus
Area 9: Bvd. Magheru - Calea Victoriei
Str. Georges Clemenceau
Str. George Enescu
Str. Nicolae Golescu
Str. Constantin Esarcu
Area 10: Eroilor Sanitari - Romniceanu
Str. Herescu Petre
Str. Jolliot-Curie Frederic
Dr. Dimitrie Draghiescu



Area 11: Calea Vacaresti - Tineretului
Str. Caramidarii de Jos
Str. Baladei
Str. Tineretului
Area 12: Gara de Nord
Str. Iacob Negruzzi
Str. C-tin Disescu
Str. Tarasanu Pandeale
Str. Ioan Bianu
Area 13: Dr. Marinescu - Bagdazar
Str. Demosthene
Str. Z. Petrescu
Str. Iuliu Theodry
Str. Felicia Racovita
Area 14: Gheorghe Sincai - Vacaresti
Str. Poenari
Str. Albinelor
Str. Tohani
Area 15: Piata Obor - Ardeleni
Str. Alexandru Radovici
Str. Fainari
Str. Precupetii Vechi
Str. Luncsoara
Area 16: Calea Rahovei - George Cosbuc
Str. Dinca Stefan
Str. Corneliu Popeia
Str. Raditei
Area 17: Universitate
Str. Toma Caragiu
Str. Carada Eugen
Str. Doamnei
Str. Ion Ghica
Area 18: C.A. Rosetti - Bvd. Carol
Str. I.L. Caragiale
Str. Thomas Masaryk
Str. Sf. Spiridon
Str. Maria Rosetti
Area 19: Tudor Vladimirescu - Calea 13 Septembrie
Str. Sabinelor
str. Luceafarului
Str. Petre Lintes
Area 20: Regina Maria - Marasesti
Cpt. Gh. Preotescu
Str. Cornelia
Str. Dragusa
Str. Olimpului



Area 21: Pache Protopopescu - Ferdinand I
Str. Ion Andreescu
Str. Lirei
Str. Horei
Area 22: Piata Salii Palatului
Str. Poiana Narciselor
Intr. Sipotul Fantanilor
Str. Dr. V. Sion
Area 23: Regina Maria - Patriarhie
Bibescu Voda
Serban Voda
Ienachita Vacarescu
Sf. Ecaterina
Area 24: Batistei - Vasile Lascar
Str. Bacaloglu
Str. Dianeii
Str. Sperantei
Str. Italiana
Area 28: Sos. Stefan cel Mare - Perla
Str. Caderea Bastiliei
Str. Grigore Alexandrescu
Str. Ion Slatineanu
Area 29: Foisorul - Zizin
Calea Vitan
Aleea Banul Udrea
Str. Zizin
Area 30: Armeneasca - Vasile Lascar
Str. Popa Petre
Str. Silvestru
Str. Oltarului
Str. Venerei
Area 25: Edgard Quinet
Str. Ion Campineanu
Int. Jean Georgescu
Dem. I. Dobrescu
Area 26: Martisor
Str. Martisor
Str. Brazdei
Str. Pajistei
Str. Stanei
Area 27: Piata Walter Maracinanu - Regina Elisabeta
Str. Matei Millo
Str. Oteteleseanu
Str. C-tin Mille



Area 32: Splaiul Unirii - Bulevardul Unirii
Str. Apolodor
Str. Danielopol
Str. Bordea Poenaru
Area 33: Tepesi Voda - Orzari
Str. Orzari
Str. Agricultorilor
Str. Teleajen
Str. Ciresului
Str. Delea Veche
Area 31: Gheorghe Sincai - Marasesti
Str. Poterasi
Str. Elena Cuza
Str. Ioan Roata
Str. Verzitori
Area 35: Calea Plevnei - Dumitru Golescu
Str. Witting
Str. Vespasian
Str. Institutul Medico Militar
Str. Balcescu
Area 36: Calea Calarasilor - Matei Basarab
Str. Ionescu Gion
Str. Romulus
Str. Vasile Lucaciu
Str. Remus
Area 34: Str. Progresului - Blv George Cosbuc - C-tin Istrati
Sos. Viilor
Str. Fabrica de Chibrituri
Str. C. Miculescu
Str. Ing. D. Teodoru
Area 38: Splaiul Independentei - Sos Cotroceni
Str. D. Branza
Str. EM Severin
Str. E. Djuvara
Str. Giulini
Area 37: Blv. IC Bratianu - Blv Carol - Blv. Corneliu Coposu
Str. Coltei
Blv Hristo Botev
Calea Mosilor
Florescu
Patrascu Voda



1.1. Concluzii comune zonelor

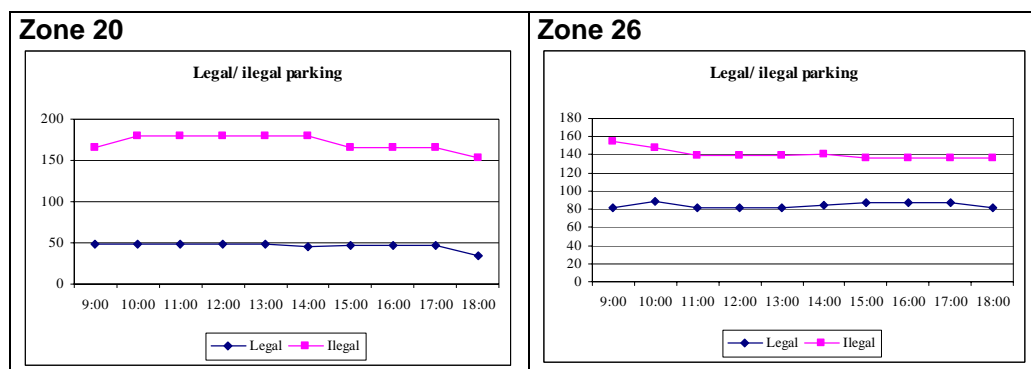
Desi zonele selectate nu sunt identice, pot fi identificate cateva caracteristici comune:

- Numarul posesorilor de masini este destul de mare in cadrul celor intervievati (70-90%), care este similar procentului de posesori de masini din statistici.
- Principala cauza atunci cand proprietarii de masini nu le folosesc pentru a ajunge in centrul orasului, este traficul. Problemele cu parcare sunt la distanta pe locul doi. Acest lucru este logic avand in vedere situatia actuala – parcare este permisa acolo unde nu este interzisa in mod explicit.
- Centrul orasului este un magnet urias de munca: locul de munca este principala cauza declarata de intervievati, apoi studiile, cumparaturile, etc.
- Stationarile foarte lungi sunt foarte intalnite (mai mult de 7 ore pentru masinile care ajung la prima ora). Este vorba de rezidenti sau angajati in zona (sau amandoua).
- Bordurile sau trotuarele sunt principalele locuri de parcare. In toate zonele sunt probleme importante de parcare.
- In general vorbind, oamenii nu sunt inclinati spre locurile de parcare aflate la distanta iar cele mai multe persoane doresc sa parcheze foarte aproape de destinatia finala. Legislatia actuala a introdus tendinta parcarii la o distanta cat mai aproape posibil, indiferent de impactul social sau asupra mediului. Cu toate acestea, unele persoane sunt pregatite sa nu parcheze prea aproape: pana la 30% din intervievati sunt disponibili sa parcheze la mai mult de sase minute de mers.
- In mod similar, exista o acceptabilitate scazuta de plata (mai mult de 80% dintre intervievati nu sunt pregatiti sa plateasca nicio taxa). Doar



cativa ar dori acest lucru, avand in vedere ca intotdeauna exista o minoritate care este pregatita sa plateasca.

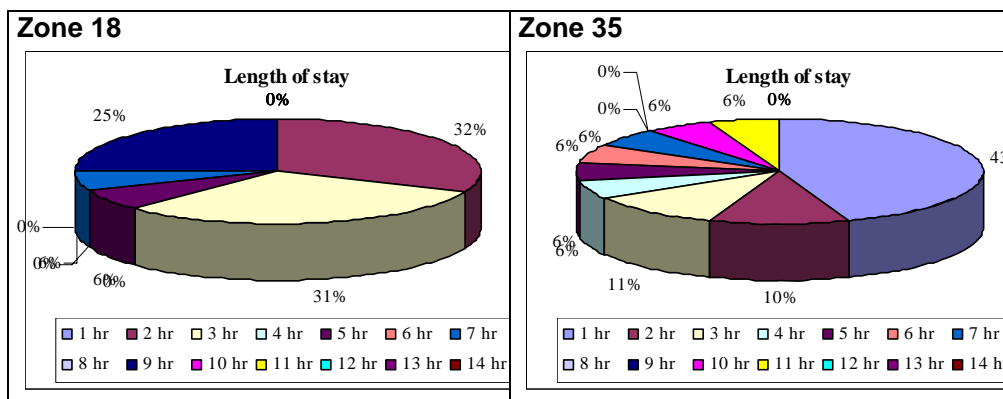
- Desi cererea pe timpul zilei si a noptii este de obicei diferita in fiecare zona, exista o stabilitate remarcabila in termeni generali in fiecare perioada. Pot fi intalnite unele detalii minore (grad de ocupare mai mare dimineata, mici perioade minime si maxime de ocupare, etc.), dar din punct de vedere general nu au nicio semnificatie si nu exista nicio perioada maxima. Aceasta situatie este prezentata in Figura 1.



Sursa: Elaborare proprie

Figura 1. Cateva exemple de curbe tipice stabile.

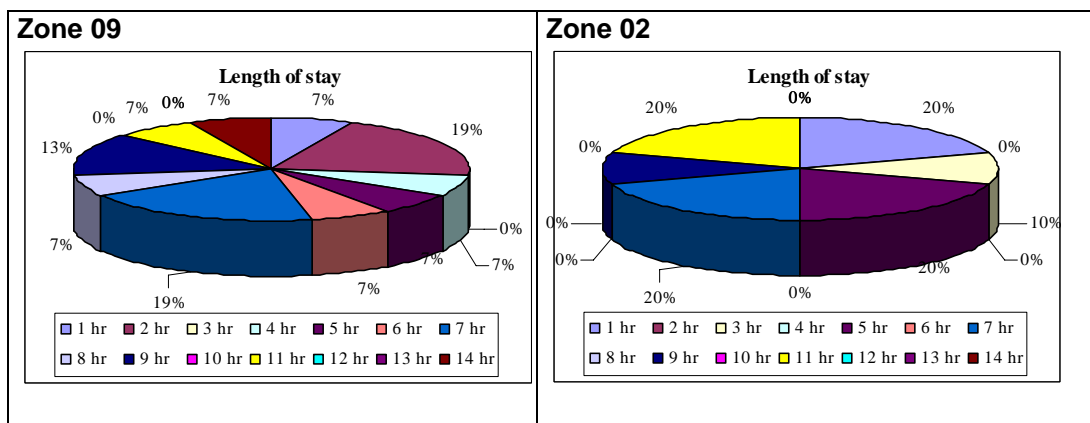
- Ca o regula generala, rotatia este relativ mare. Intre jumatate si doua treimi din toate vehiculele sunt parcare mai putin de trei ore. Mai jos sunt prezentate doua exemple luate la intamplare (Figura 2).



Sursa: Elaborare proprie

Figura 2. Durata de parcare. Modele tipice.

- Cu toate acestea, in unele zone durata foarte mare este intalnita foarte des (minim sapte ore), atingand jumatate sau doua treimi din cererea totala. Aceasta nu face referire la rezidenti (deoarece in acest caz durata este de 14 ore), dar se refera la angajatii care folosesc masinile pentru a merge la locurile de munca care in pauza nu se intorc acasa (media duratei este intre 7 zi 11 ore). In Figura 3 sunt prezentate doua exemple cu aceste exceptii.

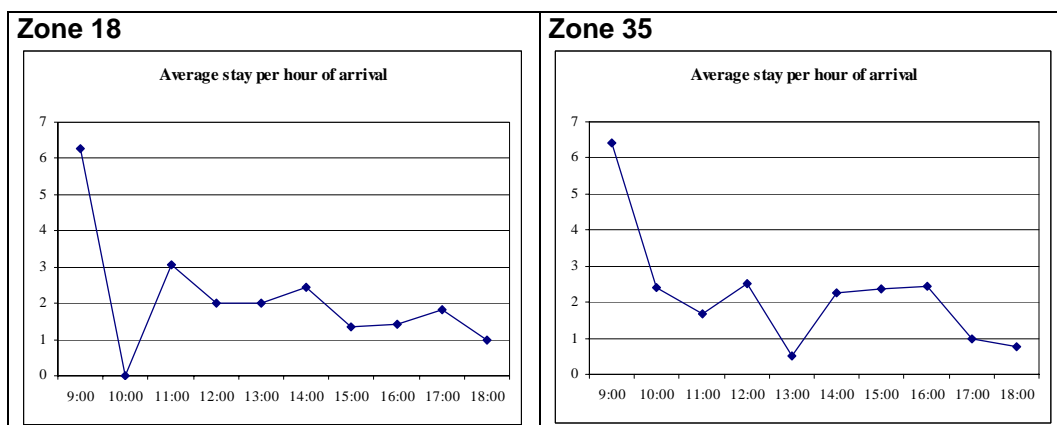


Sursa: Elaborare proprie

Figura 3. Durata de parcare. Exceptii cu parcarile de durata mare.



- Analiza detaliata a duratei medii de parcare indica un model de parcare comun. In aproape toate cazurile, vehiculele gasite la inceputul zilei stau intre 6 si 7 ore, ceea ce indica angajatii care merg la munca. In Figura 4 sunt prezentate cateva exemple tipice.



Sursa: Elaborare proprie

Figura 4. Durata medie pe ora de sosire.



2. Estimarea cererii viitoare

2.1. Descriere generala

Problema parcarii in Bucuresti se poate observa in mod clar in urmatorul tabel si grafic care indica un mare dezechilibru intre locurile legale si ilegale. Cu mici nuante, volumul parcarilor "ilegale" este complexitor, in timp ce oferta "legala" este in cea mai mare parte pe strada.

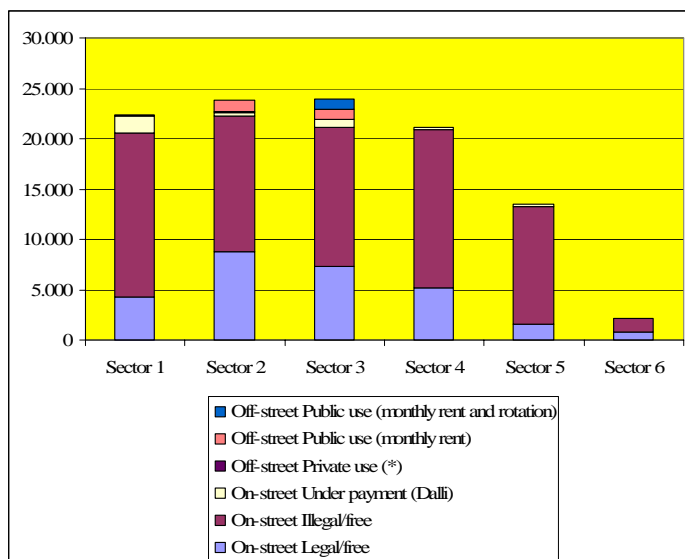
	Pe strada			TOTAL	Uz privat (*)	In afara strazii		TOTAL	TOTAL	Pe strada rezidenti (**)
	Legal/fara taxa	Ilegal/fara taxa	Cu taxa (Dalli)			Dalli	Unirii			
Sector 1	4.239	16.349	1.612	22.200	184	0	0	184	22.384	2.416
Sector 2	8.748	13.511	317	22.576	99	1.100	0	1.199	23.775	8.555
Sector 3	7.287	13.782	817	21.886	19	975	1.064	2.058	23.944	12.685
Sector 4	5.196	15.707	251	21.154	25	0	0	25	21.179	3.737
Sector 5	1.599	11.675	232	13.506	0	0	0	0	13.506	6.230
Sector 6	784	1.357	0	2.141	0	0	0	0	2.141	6.308
Total	27.854	72.381	3.229	103.464	327	2.075	1.064	3.466	106.930	39.931

(*) Estimarea cladirilor cu birouri. Nicio informatie asupra cladirilor rezidentiale, dar numarul lor este de asemenea neglijabil.

(**) Proforma. Include toate spatiile de parcare pentru fiecare sector, in interiorul si in afara Inelului Central.

Sursa: Elaborare proprie.

Tabel 1. Numar de spatii de parcare pe sectoare in interiorul Inelului Central.



Sursa: Elaborare proprie.

Figura 5. Numarul spatiilor de parcare pe sector in interiorul Inelului Central.

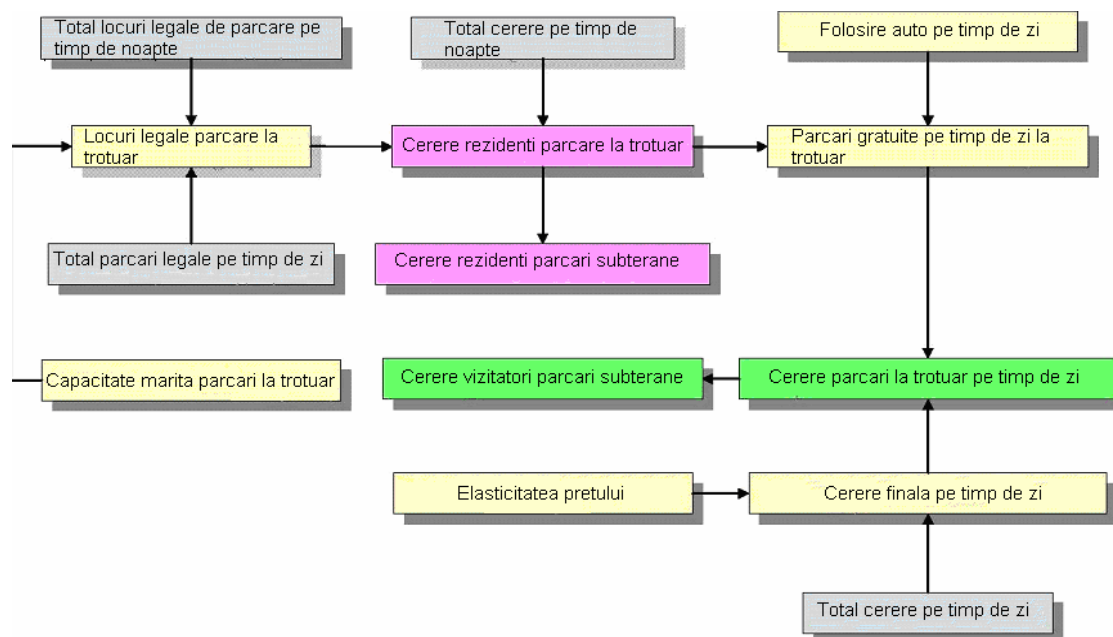
Estimarea cererii viitoare a avut la baza o metodologie complexa care tine cont de cativa factori, cum ar fi:

- Numarul actual de masini de pe strazile Bucuresti-ului (obtinut in urma numaratorilor din etapele anterioare ale proiectului);
- Obiceiurile actuale ale utilizatorilor auto (obtinute in urma sondajelor efectuate in etapele anterioare ale proiectului);
- Capacitate mai mare a strazilor datorita unei mai bune dispunerii. Un studiu specific a fost elaborat in acest scop in aceasta etapa.
- Cerere mai mica datorita mecanismului tarifar. Aceasta reducere s-a calculat in functie de raspunsurile la studiu si durata medie a



parcarii (cu cat durata este mai mare, cu atat mai mare va fi reducerea).

O scurta prezentare a metodologiei este prezentata în diagrama de mai jos.



2.2 Capacitate marita de parcare pe strada

Pana anul trecut, nu a existat nicio reglementare referitoare la construirea de garaje in cladiri noi. Desi acest lucru a fost sustinut recent, cresterea numarului de masini a creat o problema mare.

Cei mai multi soferi isi parcheaza masinile oriunde este fizic posibil indiferent daca este o problema de mediu sau estetica. Cele mai folosite pentru parcare sunt trotuarele iar in unele zone sunt probleme pe timpul noptii.



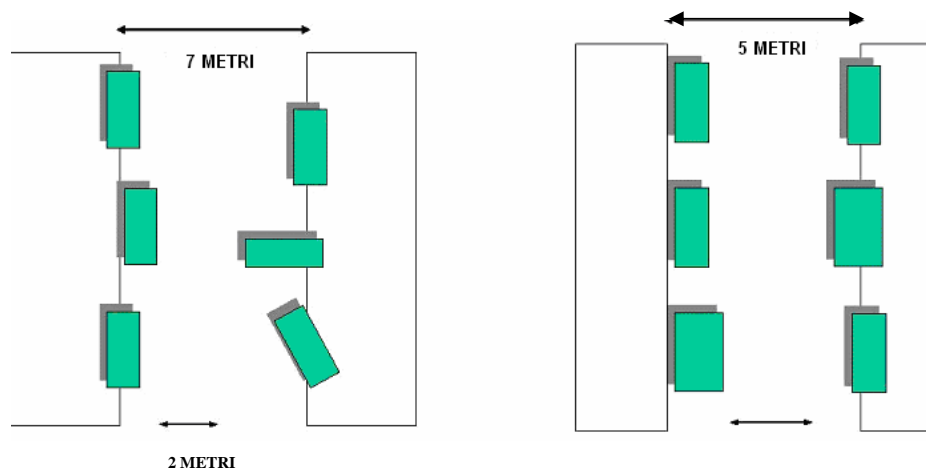
Numarul total de masini pentru care lipseste un loc potrivit de parcare este imens – aproximativ 72,000 in timpul zilei in tot Centrul Orasului. Remarcabil este faptul ca numarul total de spatii de parcare “legale” in Centrul Orasului este mai mic de 28.000.

Problemele din timpul noptii nu sunt la fel de accentuate iar unele zone nu indica nicio problema, avand in vedere ca numarul de masini ale rezidentilor este mai mic decat numarul de spatii de parcare disponibil pe strada.

Estimarea deficitului de parcare pentru rezidenti este de aproximativ 31.000 locuri.

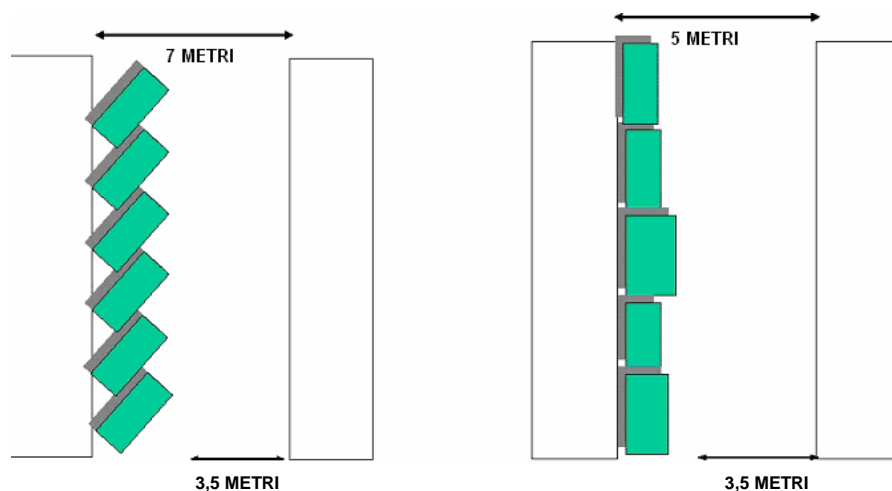
Un aspect important al metodologiei il constituie folosirea insuficienta a capacitatii actuale a strazilor din cauza obiceiurilor de parcare. Multe din locurile de parcare actuale “ilegale” pot deveni “legale” printr-o mai buna dispunere. Spatiul disponibil pentru masinile care circula trebuie sa fie cel strict necesar, fara spatiu suplimentar care poate fi în cele din urma folosit pentru parcare neasteptate.

O diagrama simpla indica modul de folosire a strazilor astazi în cazuri extreme...





... si cum ar putea fi folosite in viitor:



Masuratorile au indicat ca cifrele privind locurile “ilegale” pot fi transformate in locuri “legale” in proportii de la 3% la 32%, in functie de caracteristicile specifice zonelor. Aceste date au fost avute in vedere pentru oferta viitoare de locuri de parcare la marginea trotuarului.

2.3 Estimarea cererii

În ceea ce priveste estimarea cererii, trebuie sa se tina cont de faptul ca cresterea gradului de proprietate auto va continua sa fie mare, agravand problemele. Avand in vedere cresterea estimata a PIB, ritmul de crestere a improprietarii cu auto de aproximativ 10% pe an este sensibil, aceasta ducand la dublarea cererii de locuri de parcare pentru rezidenti in mai putin de 10 ani. Cererea vizitatorilor nu va creste in acelasi ritm cat timp preturile vor reduce cererea prin elasticitate, insa in cele din urma cererea totala a vizitatorilor va fi de ordinul amplorii nivelelor actuale.



Ultima estimare, din toate punctele de vedere (reducerea cererii din cauza preturilor, mai multe locuri la marginea trotuarului datorita dispunerii mai bune, etc.), este urmatoarea:

ZONA	Locuri la trotuar (1)	Cerere rezidenti		Cerere vizitatori		
		Permise parcare la trotuar (1)	Parcaje subterane (1)	Parcaje subterane (1)	Cereri parcare la trotuar (ore) (2)	Cereri parcaje subterane (ore) (2)
2007	16,2	15,2	18,2	11,2	21,6	34,9
2017	16,2	16,2	50,7	36,4	30,6	115,5

(1) mii. (2) milioane.

Tabel 2. Estimarea cererii pentru parcare pe si in afara strazii

Aceasta înseamna ca, in viitor, cererea totala de parcaje subterane va fi mai mare pentru rezidenti decat pentru vizitatori ca urmare a reducerii preturilor parcarii si transferului estimat catre transportul public.

Chiar si presupunand ca transportul public va juca in viitor un rol mai important decat cel de azi, cresterea numarului de proprietari auto va genera probleme tot mai mari. Intrucat locurile de parcare la marginea drumului vor fi saturate In viitorul apropiat in majoritatea zonelor, orice crestere a ofertei va presupune mai multe necesitati de parcaje subterane. De fapt, toate cifrele privind cererea de parcaje subterane (locuri pentru rezidenti, locuri pentru vizitatori, cererea anuala, etc.) vor creste de aproximativ trei ori in 10 ani, in timp ce cererea de parcaje de suprafata va inregistra o crestere slaba in cazul rezidentilor si de numai 40% in cazul vizitatorilor din cauza saturarii capacitatii.

Parcarile legale de la marginea trotuarului vor fi pline pe timpul noptii in majoritatea zonelor, numai o parte dintre acestea indicand locuri goale pe timp de noapte. Distributia intre cererea de parcaje de suprafata si cererea de



parcaje subterane pe timp de zi nu este deloc omogena – combinatie de locuri eliberate de rezidenti si atractia vizitatorilor asigura proportia in fiecare zona.

Dupa cum era de asteptat, problema parcarii nu e deloc omogena in toate zonele, desi este foarte importanta pretutindeni. Date detaliate pe fiecare zona in parte sunt prezentate mai jos. Cu toate acestea, merita subliniat faptul ca desi toate calculele au o baza solida, este clar ca nu se pot folosi pentru studii de fezabilitate. Acestea sunt estimari care ofera o abordare strategica utila pentru acest plan, dar inainte de studiul final privind fezabilitatea, se vor efectua o serie de rapoarte zonale.



3. Cererea pe zona

3.1. Cererea pentru viitorul apropiat

Cererea estimata in viitorul apropiat este prezentata în continuare (locuri de parcare exprimate in mii, ore de cerere exprimate in milioane pe an):

Tabel 3. Cererea de locuri de parcare in viitorul apropiat pe zone

ZONA	Locuri la marginea drumului	Cerere rezidenți		Cerere vizitatori		
		Permise locuri la trotuar	Locuri subterane	Locuri subterane	Cerere la trotuar (h)	Cerere subterană (h)
ZONA 1	0,4	0,4	0,0	0,1	0,5	0,5
ZONA 2	0,7	0,7	0,6	0,1	0,8	0,3
ZONA 3	0,4	0,4	0,4	0,2	0,5	0,6
ZONA 4	1,5	1,5	1,4	2,4	1,6	6,7
ZONA 5	0,4	0,4	0,0	0,1	0,6	0,3
ZONA 6	0,2	0,2	0,0	0,1	0,3	0,3
ZONA 7	0,1	0,1	1,2	0,6	0,1	2,1
ZONA 8	0,2	0,2	0,6	0,3	0,2	0,7
ZONA 9	0,4	0,4	0,2	0,2	0,5	0,6
ZONA 10	0,1	0,1	0,3	0,2	0,1	0,6
ZONA 11	0,4	0,4	0,9	0,2	0,5	0,6
ZONA 12	0,3	0,3	0,2	0,1	0,4	0,4
ZONA 13	0,7	0,7	1,5	0,1	0,8	0,2
ZONA 14	0,3	0,3	0,7	0,2	0,3	0,6
ZONA 15	0,7	0,7	0,2	0,0	0,7	0,1
ZONA 16	0,0	0,0	0,3	0,1	0,0	0,4
ZONA 17	0,5	0,5	0,1	0,2	0,8	0,9
ZONA 18	0,6	0,6	0,1	0,3	0,7	0,9
ZONA 19	0,1	0,1	0,9	0,4	0,1	1,1
ZONA 20	0,4	0,4	0,9	0,4	0,6	1,2
ZONA 21	0,5	0,5	0,6	0,2	0,5	0,7
ZONA 22	0,0	0,0	0,7	0,4	0,0	1,6



ZONA 23	0,4	0,4	0,4	0,4	0,6	1,3
ZONA 24	0,4	0,4	0,3	0,2	0,5	0,7
ZONA 25	0,1	0,1	0,8	0,4	0,1	1,2
ZONA 26	0,7	0,6	0,0	0,5	1,0	1,3
ZONA 27	0,4	0,4	0,5	0,1	0,4	0,2
ZONA 28	0,2	0,2	0,6	0,4	0,3	1,5
ZONA 29	0,7	0,7	0,9	0,0	0,5	0,0
ZONA 30	0,7	0,7	0,0	0,2	1,0	0,8
ZONA 31	0,1	0,1	0,7	0,3	0,1	1,1
ZONA 32	1,7	1,1	0,0	0,2	4,0	0,8
ZONA 33	0,6	0,6	0,2	0,1	0,7	0,3
ZONA 34	0,1	0,1	0,6	0,4	0,2	1,3
ZONA 35	0,1	0,1	0,3	0,1	0,2	0,4
ZONA 36	0,4	0,4	0,6	0,3	0,6	0,9
ZONA 37	0,4	0,4	0,3	0,4	0,7	1,6
ZONA 38	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,3
TOTAL	16,2	15,2	18,2	11,2	21,6	34,9



3.2. Cererea pentru viitorul indepartat

In viitorul indepartat, necesitatile vor fi dupa cum urmeaza (locuri exprimate in mii, ore de cerere exprimate in milioane pe an):

Tabel 4. Cererea de locuri de parcare in viitorul indepartat pe zone

ZONE	Locuri la marginea drumului	Cerere rezidenți		Cerere vizitatori		
		Permise la marginea drumului	Permise subterane	Locuri subterane	Cerere la marginea drumului (h)	Cerere subterana (h)
ZONA 1	0,4	0,4	0,5	0,6	0,8	2,0
ZONA 2	0,7	0,7	1,8	0,7	1,3	2,1
ZONA 3	0,4	0,4	1,1	0,7	0,7	2,2
ZONA 4	1,5	1,5	4,2	6,6	2,7	19,7
ZONA 5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,8	1,4
ZONA 6	0,2	0,2	0,1	0,4	0,4	1,2
ZONA 7	0,1	0,1	2,5	1,4	0,2	5,0
ZONA 8	0,2	0,2	1,4	0,6	0,4	1,9
ZONA 9	0,4	0,4	0,8	0,6	0,7	2,0
ZONA 10	0,1	0,1	0,7	0,5	0,1	1,6
ZONA 11	0,4	0,4	2,2	0,6	0,8	1,7
ZONA 12	0,3	0,3	0,7	0,4	0,5	1,2
ZONA 13	0,7	0,7	3,7	1,5	1,3	4,6
ZONA 14	0,3	0,3	1,7	0,5	0,5	1,6
ZONA 15	0,7	0,7	1,1	0,5	1,2	1,4
ZONA 16	0,0	0,0	0,7	0,3	0,1	0,9
ZONA 17	0,5	0,5	0,8	0,9	1,1	3,1
ZONA 18	0,6	0,6	0,8	1,0	1,1	3,2
ZONA 19	0,1	0,1	1,9	1,0	0,2	2,9
ZONA 20	0,4	0,4	2,2	1,2	0,8	4,0
ZONA 21	0,5	0,5	1,6	0,8	0,8	2,4
ZONA 22	0,0	0,0	1,5	1,0	0,1	3,4
ZONA 23	0,4	0,4	1,2	1,1	0,8	3,6
ZONA 24	0,4	0,4	0,9	1,1	0,7	3,5
ZONA 25	0,1	0,1	1,6	1,0	0,1	3,0



ZONA 26	0,7	0,7	0,5	1,2	1,3	3,7
ZONA 27	0,4	0,4	1,4	0,3	0,7	0,8
ZONA 28	0,2	0,2	1,5	1,0	0,4	3,6
ZONA 29	0,7	0,7	2,4	0,0	1,3	0,0
ZONA 30	0,7	0,7	0,6	1,0	1,4	3,1
ZONA 31	0,1	0,1	1,6	0,8	0,2	2,7
ZONA 32	1,7	1,7	0,5	1,9	3,6	6,8
ZONA 33	0,6	0,6	1,0	0,7	1,1	2,1
ZONA 34	0,1	0,1	1,3	1,1	0,3	3,5
ZONA 35	0,1	0,1	0,7	0,5	0,3	1,5
ZONA 36	0,4	0,4	1,6	0,8	0,8	2,7
ZONA 37	0,4	0,4	1,0	1,3	0,9	4,4
ZONA 38	0,2	0,2	0,7	0,3	0,4	1,0
TOTAL	16,2	16,2	50,7	36,4	30,6	115,5



4. Parcajele subterane in locatiile principale

4.1. Locuri de parcare subterana in viitorul apropiat

Tabelul de mai jos indica suprafata carosabila a locatiilor principale pentru parcajele auto pe zone. Numarul total de nivele necesare in viitorul apropiat a fost calculat pe baza cererii totale atat pentru rezidenti, cat si pentru vizitatori.

Codul pe culori este urmatorul:

- Galben: parcaje auto necesitand mai putin de un nivel;
- Rosu: parcaje auto cu peste 4 nivele necesare;
- Roz: zone cu necesitate de parcaje subterane mai mare pentru vizitatori decat pentru rezidenati;
- Verde: zone cu necesitate de parcaje subterane mult mai mare pentru rezidenti decat pentru vizitatori (de peste cinci ori);

Tabel 5. Necesarul de locuri de parcare subterane in viitorul apropiat pe zone

ZONA	000 m ²	Total nivele	Nivele rezidenți	Nivel vizitatori	Nivele rezidenti /nivele vizitatori
1	9,0	0,5	0,1	0,4	0,2
2	6,5	2,5	2,2	0,4	6,2
3	5,0	2,8	2,0	0,9	2,3
4	10,0	9,5	3,4	6,1	0,6
5	4,0	0,6	0,0	0,6	0,0
6	5,0	0,5	0,0	0,5	0,0
7	2,5	17,5	11,9	5,6	2,1



8	6,0	3,6	2,5	1,1	2,4
9	3,0	3,3	1,9	1,4	1,4
10	5,5	2,5	1,5	1,0	1,5
11	8,0	3,4	2,8	0,7	4,1
12	6,0	1,3	0,9	0,5	1,8
13	8,0	4,8	4,6	0,2	24,5
14	8,0	3,0	2,3	0,6	3,6
15	3,5	2,0	1,7	0,3	5,6
16	9,0	1,3	0,9	0,4	2,1
17	5,5	1,7	0,6	1,0	0,6
18	3,0	3,3	1,1	2,3	0,5
19	12,0	2,7	1,8	0,8	2,2
20	3,0	10,3	7,2	3,2	2,3
21	5,0	4,0	2,8	1,2	2,2
22	3,0	9,8	6,2	3,6	1,7
23	10,0	2,0	1,0	1,0	0,9
24	3,0	4,1	2,2	1,8	1,2
25	3,0	9,9	6,3	3,5	1,8
26	11,0	1,1	0,0	1,1	0,0
27	8,0	1,8	1,6	0,2	7,5
28	5,0	5,2	3,2	2,0	1,6
29	16,0	1,3	1,3	0,0	#DIV/0!
30	3,0	1,9	0,0	1,9	0,0
31	14,5	1,8	1,3	0,6	2,2
32	10,0	0,5	0,0	0,5	0,0
33	11,5	0,6	0,4	0,2	1,8
34	7,0	3,6	2,1	1,4	1,5
35	3,5	3,1	2,1	0,9	2,3
36	6,0	3,6	2,4	1,2	2,0
37	3,0	5,8	2,2	3,6	0,6
38	19,0	0,4	0,3	0,1	2,2
Total	264,0	2,8	1,7	1,1	1,6



4.2. Locuri de parcare subterana in viitorul indepartat

Tabelul de mai jos prezinta aceleasi concepte pentru viitorul indepartat. Codul pe culori este același.

Tabel 6. Necesarul de locuri de parcare subterana in viitorul indepartat pe zone

ZONA	000 m ²	Total nivele	Nivele rezidenti	Nivel vizitatori	Nivele rezidenti /nivele vizitatori
1	9,0	3,0	1,3	1,7	0,8
2	6,5	9,7	7,1	2,7	2,6
3	5,0	9,1	5,7	3,4	1,7
4	10,0	27,0	10,6	16,4	0,6
5	4,0	4,7	1,8	3,0	0,6
6	5,0	2,6	0,6	2,0	0,3
7	2,5	38,9	24,5	14,4	1,7
8	6,0	8,6	5,9	2,6	2,2
9	3,0	11,4	6,7	4,7	1,4
10	5,5	5,7	3,3	2,4	1,4
11	8,0	8,5	6,8	1,7	4,0
12	6,0	4,4	2,8	1,6	1,8
13	8,0	16,3	11,5	4,7	2,4
14	8,0	7,2	5,5	1,7	3,2
15	3,5	11,3	8,0	3,2	2,5
16	9,0	2,6	1,8	0,8	2,2
17	5,5	7,8	3,7	4,1	0,9
18	3,0	15,2	6,9	8,3	0,8
19	12,0	5,9	3,9	2,0	1,9
20	3,0	28,2	17,9	10,3	1,7
21	5,0	11,9	7,9	4,0	2,0
22	3,0	20,9	12,6	8,3	1,5
23	10,0	5,8	3,0	2,8	1,1
24	3,0	16,5	7,4	9,0	0,8
25	3,0	21,4	13,1	8,3	1,6
26	11,0	3,9	1,1	2,8	0,4



27	8,0	5,2	4,3	0,9	5,0
28	5,0	12,6	7,4	5,2	1,4
29	16,0	3,8	3,8	0,0	#iDIV/0!
30	3,0	13,1	5,0	8,1	0,6
31	14,5	4,1	2,7	1,4	1,9
32	10,0	6,0	1,1	4,9	0,2
33	11,5	3,6	2,1	1,5	1,4
34	7,0	8,6	4,8	3,8	1,2
35	3,5	8,5	5,3	3,2	1,6
36	6,0	10,0	6,5	3,5	1,9
37	3,0	18,6	8,1	10,5	0,8
38	19,0	1,3	0,9	0,4	2,0
Total	264,0	8,2	4,8	3,4	1,4