



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

H O T A R Â R E
privind aprobarea documentului
„Politica de parcare a municipiului Constanța”

Consiliul local al municipiului Constanța, întrunit în ședința ordinară din data 28.02. 2019.

Luând în dezbateră expunerea de motive a domnului primar Decebal Făgădău înregistrată sub nr. 34150/19.02.2019, raportul Comisiei de specialitate nr. 2 de organizare și dezvoltare urbanistică, realizarea lucrărilor publice, protecția mediului înconjurător, conservarea monumentelor istorice și de arhitectură și referatul Direcției urbanism nr. 34148/19.02.2019.

Având în vedere prevederile Legii nr. 50/1991, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții și unele măsuri pentru realizarea locuințelor, republicată, cu toate modificările ulterioare, ale Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată, cu toate modificările ulterioare;

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. b, ale art. 36 alin. (6) lit. a) pct. 11, precum și ale art. 115 alin (1) lit. b) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată;

H O T Ă R Ă Ș T E:

Art. 1 - Se aprobă „Politica de parcare a municipiului Constanța”, conform documentației anexă care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2 - Compartimentul relații consiliul local și administrația locală va comunica prezenta hotărâre Direcției urbanism, Direcției dezvoltare și fonduri europene, în vederea aducerii la îndeplinire, spre știință Instituției prefectului județului Constanța, iar către Direcția gestionare servicii publice, Direcția generală poliția locală, Comisia de circulație a municipiului Constanța, SC Confort Urban SRL, Regia Autonomă de Transport în Comun Constanța, Inspectoratul de poliție județean Constanța, Inspectoratul de stat în construcții Constanța, Consiliul județean Constanța hotărârea va fi comunicată de către Direcția urbanism.

Prezenta hotărâre a fost votată de consilierii locali astfel:

16 pentru, — împotrivă, 7 abțineri.

La data adoptării sunt în funcție 25 consilieri din 27 membri.

PRESEDINTE SEDINȚĂ
Coyoc Marcela
Coyoc

CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR
Enache Marcela
ENACHE MARCELA

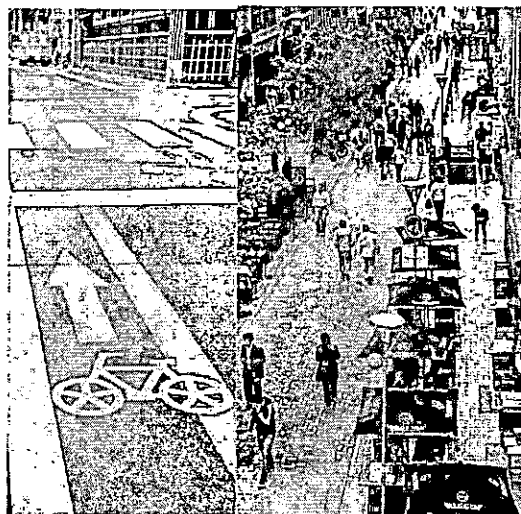
CONSTANȚA
NR. 78 / 28.02. 2019



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA HCL NR. 48/2019

POLITICA DE PARCARE



PREȘEDINTE ȘEDINȚĂ,
BOYOC MARIOARA
Boyoc

municipiul Constanța

CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR,
MARCELA ENACHE

2019

Enache



CUPRINS

ABREVIERI	3
INTRODUCERE	4
1. CAPITOLUL 1 – ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE	5
1.1 DATE GENERALE DESPRE MUNICIPIUL CONSTANȚA	5
1.1.1 LOCALIZARE ȘI DATE DEMOGRAFICE	5
1.1.2 PROFILUL ECONOMIC	7
1.1.3 CONECTIVITATE SPAȚIALĂ	8
1.1.4 REȚEAUA STRADALĂ A MUNICIPIULUI CONSTANȚA	9
1.1.5 TRANSPORTUL PUBLIC ÎN MUNICIPIUL CONSTANȚA	16
1.2 ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR STRATEGICE	19
1.2.1 PROGRAMUL OPERAȚIONAL REGIONAL 2014-2020	19
1.2.2 STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A POLULUI NAȚIONAL DE CREȘTERE – ZONA METROPOLITANĂ CONSTANȚA 2017-2023 (SIDU)	20
1.2.3 PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU POLUL DE CREȘTERE CONSTANȚA 2016-2030 (PMUD)	25
1.2.4 PLANUL DE ACȚIUNE PRIVIND ENERGIA DURABILĂ A MUNICIPIULUI CONSTANȚA (PAED)	26
2. CAPITOLUL 2 – ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE ÎN DOMENIUL PARCĂRILOR LA NIVELUL MUNICIPIULUI CONSTANȚA	26
2.1 TIPOLOGIA LOCURILOR DE PARCARE	26
2.2 SITUAȚIA PRIVIND LOCURILE DE PARCARE DIN MUNICIPIUL CONSTANȚA	27
2.3 SITUAȚIA PRIVIND TRAMA STRADALĂ DIN MUNICIPIUL CONSTANȚA	28
2.4 ANALIZA SWOT	29
2.5 CONCLUZII ANALIZA SWOT	34
3. CAPITOLUL 3 – VIZIUNEA, OBIECTIVELE ȘI PRINCIPIILE POLITICII DE PARCARE	35
3.1 VIZIUNEA POLITICII DE PARCARE A MUNICIPIULUI CONSTANȚA	35
3.2 OBIECTIVELE POLITICII DE PARCARE A MUNICIPIULUI CONSTANȚA	35
3.3 PRINCIPIILE POLITICII DE PARCARE A MUNICIPIULUI CONSTANȚA	36
4. CAPITOLUL 4 – PLANUL DE ACȚIUNI	37
4.1 CONSIDERAȚII GENERALE	37
1.1 PLANUL DE ACȚIUNE PENTRU ZONA 1	41
1.2 PLANUL DE ACȚIUNE PENTRU ZONA 2	45
1.3 PLANUL DE ACȚIUNE PENTRU ZONA 3	48
2. CAPITOLUL 5 – MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA POLITICII DE PARCARE	51

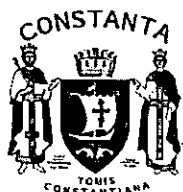


ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78 / 2019

Abrevieri

AFM	Administrația Fondului de Mediu
BERD	Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare
BM	Banca Mondială
CFR	Căile ferate române
MDRAP	Ministerul dezvoltării regionale și administrației publice
PAED	Planul de Acțiune privind Energia Durabilă
PMUD	Plan de mobilitate urbană durabilă
POR	Programul operațional regional
PUG	Plan urbanistic general
RATC	Regiei Autonome de Transport în Comun Constanța
SIDU	Strategia integrată de dezvoltare urbană
UAT	Unitate administrativă teritorială
UE	Uniunea Europeană



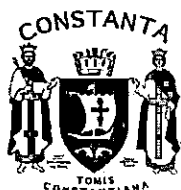
INTRODUCERE

Prezentul document este elaborat în contextul implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru Polul de Creștere Constanța și a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană.

Astfel, politica de parcare a municipiului Constanța își propune stabilirea obiectivelor pe termen scurt, mediu și lung privind gestionarea parcărilor pe teritoriul municipiului cu scopul de a contribui la realizarea viziunii Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), respectiv realizarea unui sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică, socială și teritorială și care să asigure o bună calitate a vieții în Polul de Creștere Constanța.

Politica de Parcare se realizează pentru Municipiul Constanța și se referă la perioada de implementare 2018 – 2030. Municipiul Constanța este nucleul urban al Polului de creștere Constanța, alcătuit din Municipiul Constanța și alte 15 unități administrative din zona limitrofă acestuia, respectiv 5 orașe (Năvodari, Ovidiu, Murfatlar, Techirghiol și Eforie) și 10 comune (Agigea, Cumpăna, Valu lui Traian, Poarta Albă, Lumina, Corbu, Mihail Kogălniceanu, Tuzla, 23 August și Costinești).

Pe parcursul documentului se vor regăsi și date din localitățile din Zona Metropolitană Constanța, care au fost analizate în contextul influenței pe care o au acestea pentru anumite aspecte relevante ale politicii de parcare a municipiului Constanța (navetiști, transport public, velo, park&ride, etc.).



1. CAPITOLUL 1 – ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

1.1 Date generale despre Municipiul Constanța

1.1.1 Localizare și date demografice

Municipiul Constanța este situat în partea de Sud-Est a României, fiind reședința județului Constanța și cel mai aglomerat municipiu din Regiunea de Dezvoltare Sud-Est (figura nr. 1).

Municipiul Constanța se învecinează cu Marea Neagră la Est, cu orașele Năvodari și Ovidiu la Nord, cu comuna Agigea la sud, comuna Valu lui Traian la Vest și comuna Cumpăna la Sud-Vest.

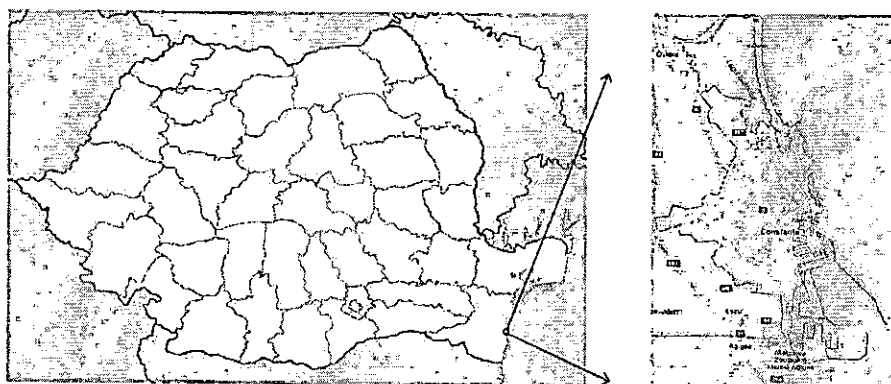


Figura nr. 1 – Localizarea municipiului Constanța la nivel național și zonal

Suprafața teritoriului municipiului Constanța este de 124,89 km² și găzduiește o populație de 316.263 locuitori, conform datelor Institutului Național de Statistică, precum și un număr de aproximativ 600.000 turiști și vizitatori anual, în special în perioada estivală.

Municipiul împreună cu unitățile administrativ teritoriale din zona sa funcțională urbană, constituite începând cu anul 2007 în Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Constanța (figura nr. 2), formează una dintre cele mai populate și dinamice aglomerări urbane din Regiunea Sud-Est, adunând aprox. 500.000 locuitori și peste 1.000.000 vizitatori anual pe o suprafață de 1.013,5 km².

În cadrul acestui teritoriu, municipiul Constanța împreună cu localitățile învecinate concentrează o populație permanentă de 491.692 locuitori (64% din populația totală a județului), concentrată pe o suprafață de doar 30% din teritoriul județului și un număr mediu de populație flotantă și turiști în perioada sezonului balneo-turistic de peste 1.000.000 de persoane. Cea mai mare parte a populației este concentrată în mediul urban (404.655 locuitori din care 316.263 de locuitori în municipiul Constanța și 88.392 locuitori în celelalte orașe componente ale Zonei Metropolitane Constanța), restul populației de 87.037 locuitori fiind concentrată în mediul rural.

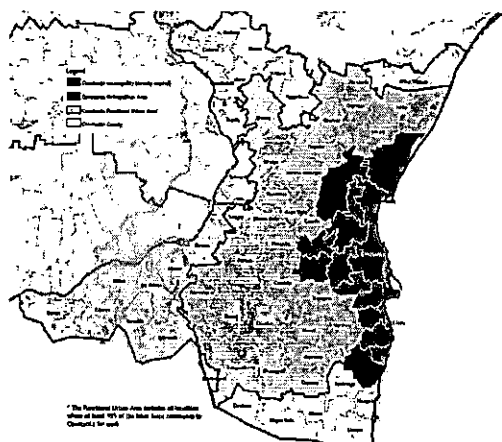


Figura nr. 2 – Localizarea municipiului Constanța la nivel zonei metropolitane¹

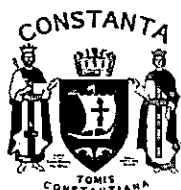
Municipiu/Oraș/Comună	2002	2007	2015	2017
CONSTANȚA	335425	328066	319266	316263 ↓
EFORIE	9430	10113	11015	11037 ↑
MURFATLAR	11321	11678	11674	11606 ↑
NAVODARI	36594	38466	41375	41869 ↑
OVIDIU	13848	14731	15545	15705 ↑
TECHIRGHIOL	7145	7403	8025	8175 ↑
23 AUGUST	5191	5390	5711	5753 ↑
AGIGEA	5124	6076	7766	8089 ↑
CORBU	4846	5742	6261	6313 ↑
COSTINEȘTI	2638	2688	3157	3221 ↑
CUMPANA	9220	10693	13872	14562 ↑
LUMINA	6800	8396	10351	10816 ↑
MIHAIL KOGALNICEANU	10028	10176	10343	10239 ↑
POARTA ALBA	4805	5133	5583	5711 ↑
TUZLA	5916	6497	7095	7170 ↑
VALU LUI TRAIAN	8693	10320	14267	15163 ↑
Total	477024	481568	491306	491692 ↑

Tabelul nr. 1 - Populația Zonei Metropolitane Constanța²

Conform studiului „Orașe magnet” realizat de experții Băncii Mondiale, la nivelul municipiului Constanța își desfășoară activitatea un număr de aproximativ 11800 de navetiști. Totodată datele existente în Masterplanul general de transport al

¹ Sursa: „Constanța, Profilul Competitiv”, document elaborat de către Banca Mondială, în septembrie 2018, pentru municipiul Constanța, în cadrul...

² Sursa: „Punerea în aplicare a unei politici privind parcare”, document elaborat în cadrul proiectului PORT-Cities: Innovation for Sustainability (PORTIS), Pachetul de lucru 3 – Mobilitate eficientă și curată pentru orașele port, Măsura 3CTA4.



României estimează că un procent de aproximativ 30% din numărul de navetiști se deplasează la locul de muncă utilizând autoturismul personal.

1.1.2 Profilul economic

Profilul economic al Municipiului Constanța este dat, în principal, de activitatea portuară, datorită proximității celui mai mare port la Marea Neagră și al patrulea ca suprafață și adâncimi din Europa, precum și de activitățile din industria ospitalității, fiind principalul reper turistic al României, datorită stațiunii Mamaia, cea mai aglomerată stațiune estivală din țară, dar și a orașului care devine din ce în ce mai atractiv pentru vizitatori.

Portul Constanța reprezintă cea mai importantă și dinamică infrastructură conectivă și de afaceri în Zona Metropolitană Constanța. Portul are o istorie lungă și beneficiază de o varietate de conexiuni intermodale (râu, prin Canalul Dunăre-Marea Neagră, feroviar, rutier, aerian și o rețea de conducte).

Portul primește livrări regulate de containere din diferite porturi din Asia, Africa, Orientul Mijlociu și Europa (Bulgaria, Grecia, Italia etc.). Mai recent, vase de croazieră acostează în Portul Constanța, cu destinația finală Turcia, Grecia, Italia, Croația etc.

În anul 2017, portul a procesat 58,4 milioane de tone de mărfuri, cu ponderea cea mai mare fiind produsele agro-alimentare, produse petroliere, metale și produse din metal. Comparat cu anul 2009, traficul de marfă a crescut cu 39%, pe fondul creșterii activității de comerț exterior din România. Aproape 1000 agenți economici operează în Portul Constanța în domenii precum: transport, manipulare, depozitare, comerț, ambalare, cântărire, stivuire, măcinare, dezinfectare, testarea și analiza mărfurilor, expediții, închirieri, intermediari, colectarea deșeurilor, reparații nave etc.

Pe lângă activitatea portuară, o altă industrie specifică municipiului Constanța este cea a ospitalității, susținută de peste 30000 de unități formale și informale de cazare. Mai mult de 80% din unitățile de cazare sunt situate în stațiunea Mamaia, unde există aproximativ 1,1 milioane de metri pătrați cu funcțiuni de cazare, alimentație publică și de agrement. Multe dintre unitățile de cazare sunt folosite doar în sezonul de vară, numai 15% fiind deschise publicului în sezonul de iarnă.

Ca nivel de popularitate și atractivitate, Constanța este principala destinație turistică din România. Conform unui sondaj realizat de Banca Mondială³, cel puțin jumătate din populația din România (circa 10 milioane de persoane) au vizitat Constanța cel puțin o dată, în ultimii cinci ani.

Principalele sectoare care au susținut economia Constanței în ultimii ani sunt: producția de petrol rafinat; turismul; construcția de nave; comerțul cu amănuntul; activitățile imobiliare.

³ Acord de asistență tehnică având ca obiect dezvoltarea urbană, durabilă și competitivă a municipiului Constanța încheiat cu Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare (Banca Mondială) în data de 09.10.2017



Cea mai dinamică creștere în ultimii ani au înregistrat-o activitățile imobiliare, activitățile de divertisment (arte și activități recreative) și rafinarea petrolului. Principalele exporturi includ: produse petroliere; nave; produse agricole (unul dintre principalele produse procesate în Portul Constanța); și metale (procesate, de asemenea, în Port).

În anul 2016 la nivelul Zonei Metropolitane Constanța erau înregistrate un număr de 21563 firme, cu un număr declarat de 106705 angajați iar la nivelul municipiului Constanta, în anul 2018, sunt 17024 agenți economici și 87560 angajați.

1.1.3 Conectivitate spațială

Municipiul Constanța este bine conectat la toate modurile de transport având legături pe apă, atât fluvial, cât și maritim prin Portul Constanța, aerian, la 20 km depărtare de oraș funcționând aeroportul internațional Mihail Kogălniceanu, pe cale ferată, 2 h până la București cu trenul și rutieră, fiind conectată cu capitala prin autostrada A2 (Autostrada Soarelui).

Municipiul Constanța beneficiază de poziția geografică avantajoasă, situându-se direct pe coridoarele Pan-europene (figura nr. 3) nr. IV și VII și în apropierea coridorului nr. IX:

- Coridorul IV: Dresden/Nuremberg - Prague - Vienna - Bratislava - Győr - Budapest - Arad - Bucharest - Constanța / Craiova - Sofia - Thessaloniki / Plovdiv - Istanbul;
- Coridorul VII: The Danube River, 2300 km, connected to Constanța Port via the Danube Black Sea canal;
- Coridorul IX: Helsinki - Vyborg - St. Petersburg - Pskov - Gomel - Kiev - Liubashivka - Chișinău - Bucharest - Dimitrovgrad - Alexandroupolis.

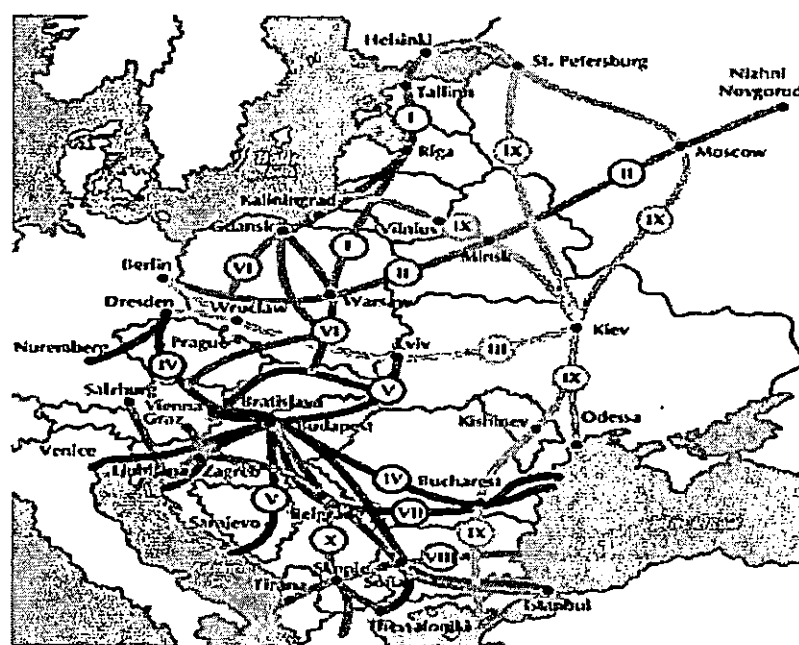




Figura nr. 3 – Rețeaua coridoarelor Pan Europene⁴

În același timp, Constanța împreună cu portul Constanța reprezintă principalul nod din România pe rețeaua europeană TEN-T (figura nr. 4), coridorul Rin-Dunăre, care leagă Europa de Vest și Europa de Est.

1.1.4 Rețeaua stradală a municipiului Constanța

Străzile unui oraș ar trebui privite din mai multe perspective, acestea nu ar trebui văzute doar ca mijloace de mișcare a oamenilor și mărfurilor, ele ar trebui privite și ca spații unde se desfășoară viața socială, economică și culturală a orașului. În acest sens, străzile ar trebui să fie mai prietenoase cu pietonii, cu persoanele care utilizează transportul public de călători, cu cei care folosesc moduri curate și alternative de deplasare și să descurajeze utilizatorii autoturismului personal.

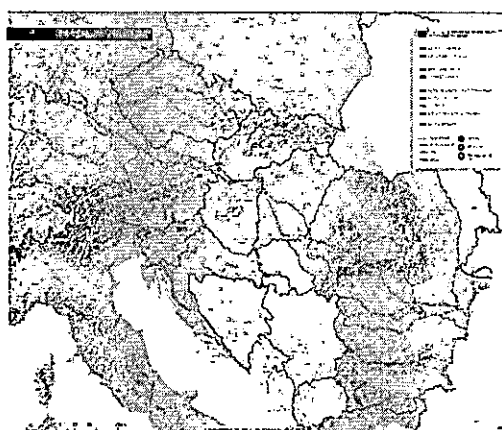


Figura nr. 4 – Rețeaua TEN-T⁵

Pentru definirea rețelei stradale a municipiului Constanța, Planul de mobilitate vine cu o nouă abordare și propune, pe lângă clasificările legale, clasificarea străzilor în funcție de importanța (figura nr. 5) pe care o au în conectarea orașului cu alte zone/localități ale țării, după cum urmează: strategice (marcate cu roșu pe hartă), principale (marcate cu albastru pe hartă) și secundare (marcate cu verde pe hartă), așa cum este reprezentat mai jos:

⁴ Sursa: www.mt.ro

⁵ Sursa: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rhine-danube_map.pdf

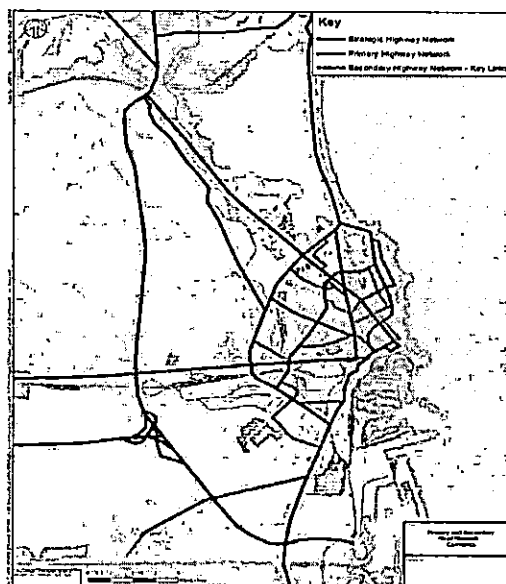
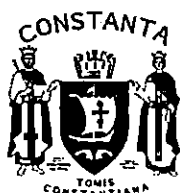


Figura nr. 5 – Trama stradală / clasificarea arterelor de circulații

După cum se poate observa, rețeaua stradală a municipiului Constanța este configurată în principal de străzi care asigură accesul local și o rețea limitată/scurtă de drumuri strategice care asigură accesul către localitățile învecinate și celelalte localități ale țării.

Rețeaua strategică de drumuri (figura nr. 5) este constituită din drumurile europene și naționale, inclusiv autostrada, care este reprezentată (drumuri de categoria I-a și a II-a⁶) pe teritoriul municipiului Constanța de:

- Șoseaua Mangaliei;
- Bulevardul 1 Mai;
- Bulevardul 1 Decembrie 1918;
- Bulevardul Alexandru Lăpușneanu, până la intersecția cu Bulevardul Tomis;
- Bulevardul Tomis, de la intersecția cu Bulevardul Alexandru Lăpușneanu înspre orașul Ovidiu;
- Bulevardul I.C. Brătianu;
- Bulevardul Aurel Vlaicu.

Rețeaua de străzi principale asigură o capacitate ridicată de circulație și o viteză de deplasare optimă pentru realizarea legăturii între teritoriul municipiului Constanta și celelalte localități, fiind compusă din:

- Bulevardul Tomis (partea E60);
- Bulevardul Mamaia;
- Bulevardul Alexandru Lăpușneanu / Bulevardul 1 Decembrie 1918 / Bulevardul 1 Mai (E60 / DN39);
- Bulevardul I.C. Brătianu (DN3);

⁶ OG nr. 43/1997, art. 9 (privind regimul drumurilor), "Străzile din localitățile urbane se clasifică în raport cu intensitatea traficului și cu funcțiile pe care le îndeplinesc..."



- Bulevardul Aurel Vlaicu (E87 / DN3C / DC86);
- Bulevardul Ferdinand;
- Strada Mircea cel Bătrân;
- Strada Soveja;
- Strada Dezrobirii;
- Strada Baba Novac.

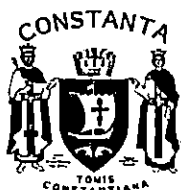
Rețeaua de străzi secundare de circulație este încadrată de către rețeaua de străzi principale, asigurând accesibilitatea la funcțiunile din teritoriu și rute alternative de deplasare la cele oferite de rețeaua principală. Au fost definite mai multe rute cheie din cadrul cărora sunt identificate acelea care prezintă posibilitatea de conflicte între volumele mari de trafic, manevrele de parcare și deplasările pietonale, așa cum sunt prezentate mai jos:

- Strada Portiței / Strada Secerișului / Strada Poporului / Strada Ion Rațiu (oferă o conexiune între Strada Soveja / Bulevardul Lăpușneanu / Bulevardul Tomis și Bulevardul Mamaia);
- Strada Nicolae Iorga (leagă Bulevardul Lăpușneanu / Bulevardul Tomis și Bulevardul Mamaia);
- Intersecție Strada Theodor Burada / Bulevardul I.C. Brătianu (oferă o legătură pe lângă cimitirul central și leagă DN3 cu Strada Ion Luca Caragiale);
- Strada Caraiman (leagă Aurel Vlaicu cu Bulevardul 1 Mai);
- Strada Unirii (cale paralelă cu Bulevardul Mamaia);
- Strada Ștefaniță Vodă (oferă o legătură intersectată între Strada Soveja și Bulevardul Aurel Vlaicu);
- Strada Dobriță Eugeniu / Strada Adamclisi / Strada Suceava / Strada Dispensarului (oferă o conexiune între Strada Soveja și Bulevardul Aurel Vlaicu).

Străzile secundare și aleile sunt insuficient dimensionate în raport cu traficul existent și cel previzionat (figura nr. 6). Având în vedere caracteristicile edilitar-urbane ale municipiului Constanța, rețeaua stradală (în special în ceea ce privește arterele secundare și căile de acces de la nivelul cartierelor și a zonelor rezidențiale) este insuficientă pentru a permite o circulație fluentă, raportată la parcul auto și la volumul de trafic existent deoarece zonele rezidențiale, în special cele proiectate și realizate în baza planurilor de sistematizare urbană, înainte de 1989, sunt de categoria a IV-a⁷ și reprezintă un procent de 80% din totalul străzilor inventariate la nivelulul intravilanului municipiului Constanța (figura nr. 7).

Conform ultimelor date furnizate de către S.C. Confort Urban S.R.L., administratorul tramei stradale la nivelul municipiului Constanța, rețeaua stradală are o lungime de aproximativ 433 km, însumând o suprafață de cca. 5 km² (3,5 km² carosabil, respectiv, 70% din total rețea stradală și 1,5 km² trotuare, respectiv 30% din total rețea stradală). Acest spațiu limitat de aproximativ 3,5% din suprafața totală a teritoriului municipiului este utilizat zilnic de vehicule de

⁷ OG nr. 43/1997, art. 9 (privind regimul drumurilor), "Străzile din localitățile urbane se clasifică în raport cu intensitatea traficului și cu funcțiile pe care le îndeplinesc..."

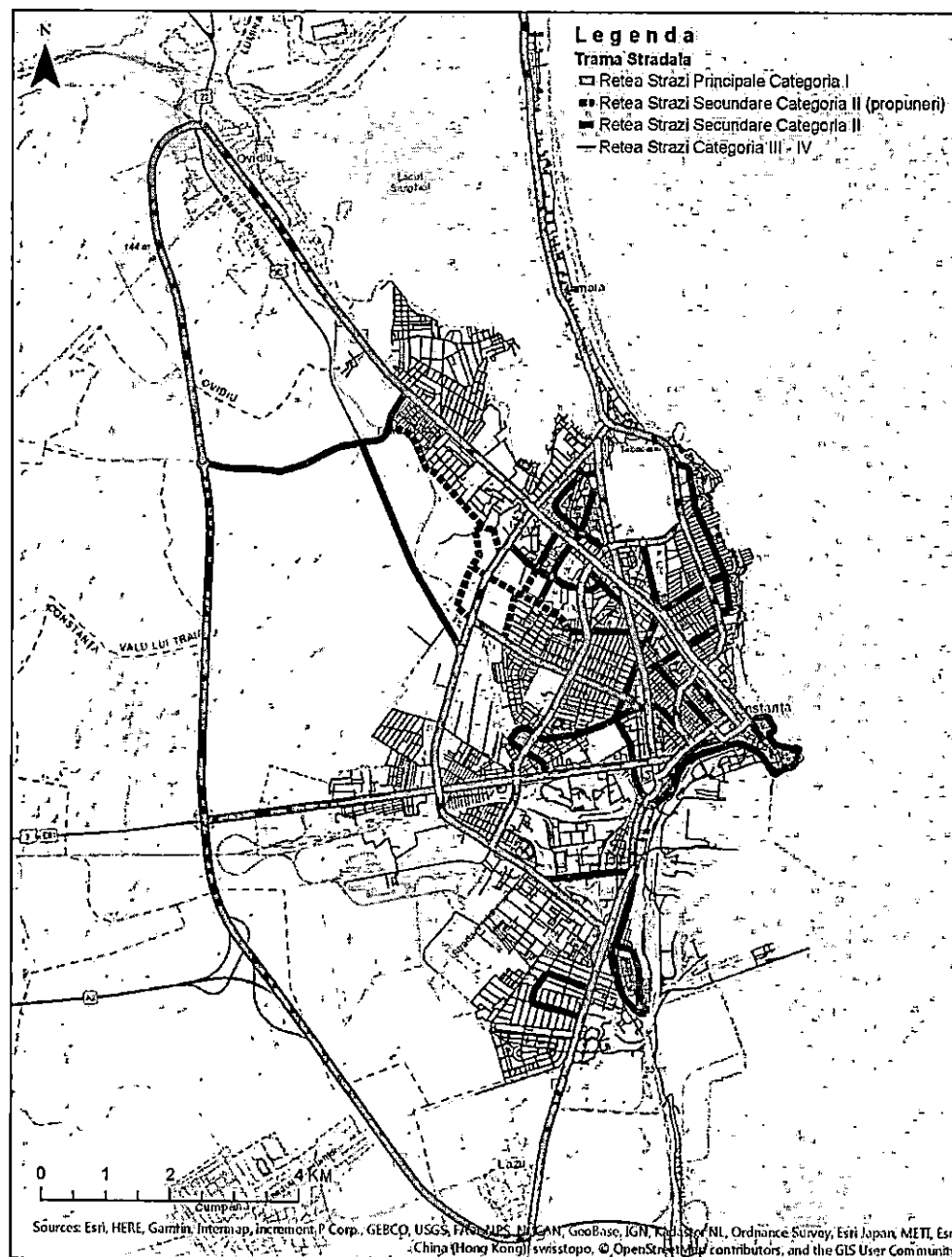


ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78 / 2019

transport public de călători și de transport mărfuri, de autoturisme, de bicicliști, de pietoni, etc.

TRAMA STRADALA PLAN REȚEA CATEGORII STRAZI



Extras de plan generat cu aplicația ESRI ArcGIS Pro Standard 2.2.0, licența EFL850542887

Figura nr. 6 – Trama stradală principală, la nivelul municipiului Constanța

Configurația actuală a rețelei nu poate prelua mulțumitor valorile de trafic de la orele de vârf, motiv pentru care în anumite intersecții se formează temporar blocaje. Capacitățile reduse ale străzilor devin astfel premisa accentuării fenomenelor de congestie și reduc semnificativ siguranța deplasărilor pietonale și cu bicicleta. La această stare de fapt se adaugă și creșterea în mod continuu, începând cu anul 2012 a numărului de autoturisme, cu cel puțin 1500 de noi înmatriculări pe an la nivelul municipiului Constanța (tabelul nr. 2), ajungând în anul 2017 la un număr de 108.661 autoturisme înregistrate, exclusiv autovehiculele destinate transportului de mărfuri și persoane.

[illegible]

13



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
TIP	PF+PJ	PF+PJ	PF+PJ	PF+PJ	PF+PJ	PF+PJ	PF+PJ	PF+PJ
Autoturisme	95.572	94.364	95.776	97.271	98.449	100.117	103.134	108.661

Tabelul nr. 2 - Evoluția parcului auto de autoturisme la nivelul Municipiului Constanța

Având în vedere că teritoriul municipiului Constanța este accesat de un număr de aproximativ 11800 de navetiști, precum și faptul că în conformitate cu Master Planul General de Transport al României se estimează că un procent de aproximativ 30% din numărul de navetiști se deplasează la locul de muncă utilizând autoturismul personal, putem trage concluzia că aproximativ 4000 de autoturisme ale navetiștilor se adaugă numărului de autoturisme deja existent.

Pe lângă acestea, rețeaua actuală de străzi este adresată și autoturismele aflate în tranzit și în special în perioada sezonului estival autoturismele turiștilor/vizitatorilor (aproximativ 1.000000/an), care în marea lor majoritate utilizează autoturismul personal pentru deplasarea către stațiunile de pe litoral sau pentru vizitarea obiectivelor de pe teritoriul municipiului.

Toate acestea contribuie la o utilizare preponderentă și frecventă a autoturismelor, în detrimentul altor tipuri de utilizări/deplasări (la nivelul tramei stradale) respectiv o utilizare inefficientă și permisivă⁸ așa cum reiese și din imaginile prezentate mai jos.



⁸ Conform prevederilor art. 144 din OUG 195/2002, alin (1, 2): "(1) Administratorul drumului public este obligat sa delimiteze si sa semnalizeze corespunzator sectoarele de drum public unde este interzisa oprirea sau stationarea vehiculelor. (2) Administratorul drumului public poate permite oprirea sau stationarea, partial ori total, a unui vehicul pe trotuar, cu respectarea marcajului, iar in lipsa acestuia, numai daca ramane liber cel putin un culoar de minimum 1 metru latime inspre marginea opusa partii carosabile, destinat circulatiei pietonilor."



*Fotografia nr. 1 – strada Mircea cel Bătrân
(secțiunea dintre bd. Ferdinand și strada Traian)*

Rețeaua pietonală din Constanța urmează predominant rețeaua de drumuri, deși există și secțiuni scurte de alei pietonale printr-o serie de parcuri din oraș. Există unele spații exclusiv pietonale în oraș, cele mai importante dintre acestea fiind Piața Ovidiu și Promenada Mamaia. Piața Ovidiu este complet pietonală, cu excepția accesului vehiculelor pentru întreținere și situații de urgență, iar atmosfera și mediul pe care le creează piața s-au întins de-a lungul secțiunilor de străzi care duc departe de piață, inclusiv porțiunea de pe Bulevardul Tomis între Piață și Strada Traian. În plus față de aceste zone, secțiunea de pe Strada Ștefan cel Mare, cuprinsă între Strada Răscoalei 1907 și Strada Ion Gheorghe Duca, este o stradă pietonală care deservește o zonă cu funcțiuni preponderent comerciale.

Conform datelor puse la dispoziție de către societatea S.C. Confort Urban S.R.L. din subordinea Consiliului Local al municipiului Constanța, infrastructura pietonală la nivelul municipiului însumează o suprafață de aprox. 1,5 km². Deși aparent suficientă pentru a susține o mobilitate eficientă raportată la traficul existent, aceasta nu se află într-o stare fizică corespunzătoare și nu constituie o rețea pietonală integrată și funcțională, în special datorită caracterului sinuos și întrerupt al trotuarelor, stării precare și de degradare a acestora pe anumite porțiuni, în special pe arterele secundare și neadaptării infrastructurii la nevoile persoanelor cu mobilitate redusă. Mai mult decât atât, accesibilitatea pietonală la nivelul orașului este destul de limitată, inclusiv în ceea ce privește informațiile privind traseele pietonale.

Având în vedere numărul mare de autoturisme raportat la numărul locurilor de parcare existente la nivelul municipiului Constanța asistăm la o utilizare abuzivă a trotuarelor, acestea fiind folosite pentru parcare a autovehiculelor personale, în special în zonele rezidențiale și în zonele aglomerate ale orașului (Centrul orașului, zonele administrative, stațiunea Mamaia, zonele limitrofe unităților de învățământ etc.). Aceasta conduce la reducerea calității mediului urban, siguranței deplasărilor la nivel pietonal, cu mijloace alternative de deplasare și a eficienței transportului public de călători.

Referitor la **infrastructura pentru biciclete**, aceasta nu este dezvoltată în integralitatea sa, sub forma unui sistem integrat. În municipiul Constanța, în prezent există pista de biciclete din stațiunea Mamaia care se întinde pe o lungime de aproximativ 6 km de-a lungul promenadei pietonale reabilitate în cadrul proiectului "Promenada Turistică Mamaia", finanțat prin Programul Operațional Regional 2007-2013. Pe lângă aceasta, în anul 2016 în centrul municipiului Constanța, de-a lungul bulevardului Tomis, pe porțiunea cuprinsă între Bd. Mamaia și strada Traian în cadrul unui proiect pilot implementat de către municipalitate a fost creată o pistă de biciclete delimitată fizic de structura rutieră cu o lungime de cca. 1,5 km.

Având în vedere că spațiul drumului este dominat de autoturisme, cu toate că el este un bun public și trebuie să fie împărțit și utilizat în mod echitabil de toți participanții la trafic, indiferent de modul de deplasare pe care îl aleg, se creează conflicte în trafic, acestea având un impact negativ asupra siguranței în trafic a



utilizatorilor vulnerabili, asupra congestiei în trafic și asupra mediului și calității mediului urban.

În acest sens, ținând cont de impactul negativ al utilizării excesive a autoturismelor la nivelul tramei stradale a municipiului, propunem aprobarea unui plan privind realocarea spațiului drumului în vederea promovării mobilității urbane durabile, cu scopul de a spori siguranța, accesibilitatea și calitatea mediului urban la nivelul municipiului Constanța.

1.1.5 Transportul public în municipiul Constanța

Transportul public urban are un rol deosebit în viața unui oraș prin asigurarea legăturilor între diferitele funcțiuni urbane existente la nivelul acestuia. Totodată, transportul public reprezintă și un element de echitate socială, facilitând accesul populației la serviciile de interes general. Transportul public local de călători garantează:

- accesul cetățenilor la și de la locul de muncă;
- accesul la zonele comerciale în vederea aprovizionării cu bunuri de consum;
- accesul către/de la unitățile de învățământ;
- accesul către unitățile de sănătate publică/medicale;
- risc minim al excluderii sociale: facilități la transport pentru persoanele cu dizabilități, persoane în vârstă, elevi, studenți etc.

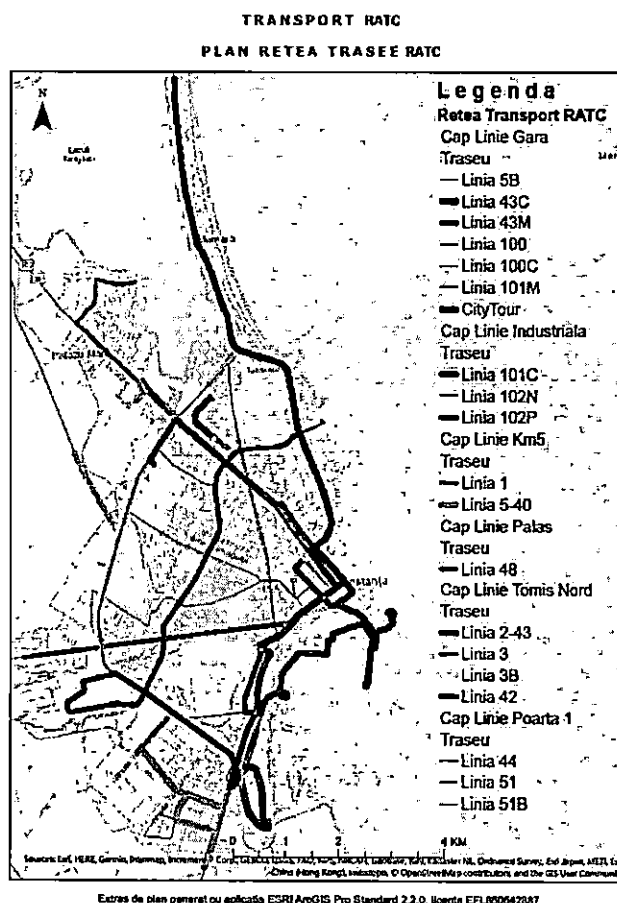


Figura nr. 8 – Rețeaua de transport în comun, la nivelul municipiului Constanța

În municipiul Constanța, transportul în comun este asigurat în proporție de aproximativ 80% de către R.A.T.C., regie autonomă subordonată Consiliului Local Municipal Constanța, pe piață acționând și câțiva operatori privați de transport public de persoane.

Regia Autonomă de Transport in Comun Constanta operează zilnic cu 166 de autobuze pe 21 de trasee, cu o lungime totală de 310 km, deservite de 345 de stații (figura nr. 8).

În perioada sezonului estival la cele 21 de trasee se adaugă două rute turistice operate de autobuze supraetajate pe traseele Gară C.F.R.-Mamaia (linia 40 Mamaia – via bulevardul Mamaia și linia 100 Mamaia – via bulevardul Alexandru Lăpușeanu).

Parcul de autobuze RATC este cu podea joasă, care ajută foarte mult accesibilitatea, însă platformele stațiilor de autobuz nu sunt concepute pentru a asigura un bun acces pentru persoanele cu dizabilități.

În ceea ce privește configurația și starea străzilor din rețeaua secundară de drumuri, precum și de pe străzile secundare și alei, rutele de transport nu au fost



suficient adaptate pentru a acoperi nevoile cetățenilor, de multe ori accesul autobuzelor RATC fiind obstrucționat de modul în care este utilizat spațiul drumului, inclusiv de modul în care se parchează pe teritoriul municipiului.

Transportul în comun ca modalitate de deplasare este insuficient accesat de către cetățeni și turiști. Motivele care generează această stare de fapt sunt multiple și au în vedere:

- flota operatorului public de transport este insuficientă, învechită și mai ales inadecvată din punct de vedere al gabaritului pentru a accesa întreaga arie a municipiului;
- starea mijloacelor de transport din punct de vedere al confortului și al siguranței călătorilor descurajează utilizarea acestora;
- stațiile de autobuz nu oferă condițiile minime necesare așteptării mijloacelor de transport în comun și nu dispun de facilități de informare a călătorilor;
- rețeaua pietonală precară descurajează inclusiv accesarea transportului în comun, făcând dificilă deplasarea de la domiciliu la stațiile de autobuz;
- insuficienta acoperire a teritoriului municipiului de către operatorul public de transport;
- conectivitatea precară între transportul public interurban și transportul public local.

Principalele probleme legate de infrastructura de transport public din municipiul Constanta sunt standardul relativ scăzut de facilități și a unor panouri informative în stații. Infrastructura stațiilor de autobuz nu este concepută pentru a facilita îmbarcarea și coborârea persoanelor în vârstă, a celor cu dizabilități și a părinților cu copii și cărucioare. În plus, o altă problemă este numărul mic de stații de autobuz, precum și localizarea lor, de multe ori incomodă, acest aspect putând fi îmbunătățit relativ ușor în viitor printr-un management mai eficient al serviciului de transport public.

Este necesară reorganizarea traseelor de transport public, în funcție de particularitățile fiecăruia, precum și editarea/afișarea de hărți ale acestora și a unor panouri de informare amplasate atât în stații cât și în mijloacele de transport public la nivelul întregii Zone Metropolitane, cu un accent deosebit în municipiul Constanța.

În Municipiul Constanța nu există un sistem de management al traficului, care să acorde prioritate în trafic autovehiculelor ce deserveșc serviciul de transport public și nici bandă dedicată pentru acestea. Astfel, autobuzele operatorului de transport local circulă cu o viteză redusă și pot fi prinse în diverse ambuteiaje, fapt ce conduce la întârzieri ale transportului public și o lipsă de predictibilitate a acestuia.

Ținând cont de toate aceste aspecte identificate, municipalitatea a înțeles importanța transportului public la nivelul localității și a stabilit ca prioritate de dezvoltare acest domeniu încă din anul 2017, când a fost aprobat PMUD. În acest sens, la sfârșitul anului 2017, municipalitatea a perfectat un contract de asistență tehnică cu Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) privind



transformarea Regiei Autonome de Transport în Comun Constanța în societate comercială și perfectarea contractului de servicii publice în conformitate cu Regulamentul Uniunii Europene nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.

Totodată, ținând cont de disfuncțiile identificate în PMUD privind transportul public, municipalitatea a încheiat cu BERD un contract de împrumut în vederea achiziționării unui număr de aproximativ 90 de autobuze care să răspundă nevoilor relevante în plan. În vara acestui an (2018), a fost finalizată această achiziție, desfășurată după regulile BERD și au fost achiziționate și puse în circulație, în exploatare, 104 autobuze Euro VI - Diesel.

În același timp, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice a lansat, în cadrul Axei 4 din POR 2014 - 2020, un apel de proiecte privind achiziția în parteneriat cu MDRAP de autovehicule electrice pentru transportul public de călători. UAT municipiul Constanța a întreprins toate diligențele și s-a înscris la acest apel de proiecte cu scopul achiziționării unui număr de 41 autobuze electrice și a stațiilor de încărcare necesare operării acestei noi flote.

În luna noiembrie al acestui an, primăria municipiului Constanța a mai realizat un proiect privind reînnoirea parcului auto al operatorului de transport public cu 26 de autobuze electrice noi. Proiectul este finanțabil prin Administrația Fondului de Mediu și a fost depus spre finanțare în luna noiembrie 2018.

1.2 Încadrarea în prevederile documentelor strategice

1.2.1 Programul Operațional Regional 2014-2020

POR 2014-2020 își propune să asigure continuitatea viziunii strategice privind dezvoltarea regională în România, completând și dezvoltând direcțiile și prioritățile de dezvoltare regională conținute în Planul Național de Dezvoltare și Cadrul Național Strategic de Referință 2007-2013 și implementate prin POR 2007-2013 și alte programe naționale.

Pentru perioada de referință 2014 -2023, POR identifică și prioritizează nevoile de dezvoltare cele mai relevante în contextul stadiului actual de dezvoltare socio-economică a regiunilor României.

Pentru documentul de față relevante sunt măsurile privind reducerea nivelului ridicat de emisii de gaze cu efect de seră și poluare generate de transportul rutier la nivelul zonelor urbane.

POR 2014 -2020 pornește de la premisa, relevată de datele existente și documentele de planificare strategică ale Uniunii Europene, că o mare parte din poluarea de la nivelul orașelor și conținutul crescut de CO2 se datorează traficului motorizat în interiorul acestora, atât al autoturismelor individuale și autovehiculelor de marfă, cât și al mijloacelor de transport în comun învechite. Congestionarea traficului reprezintă o problemă cvasi-generală în toate marile municipii ale României. Numărul utilizatorilor în transportul public urban este în continuă scădere la nivelul orașelor, concomitent cu creșterea intensivă a numărului de autovehicule personale cu efecte asupra poluării, creșterii



congestiei traficului și consumuri lor energetice mari, fiind notabil că numărul de pasageri transportați de către operatorii de transport în aceste areale urbane a scăzut de la peste 3,5 mld. pasageri/an în 1992 la mai puțin de 2 mld. pasageri/an în 2012. La acestea se adaugă și faptul că România are în cele 320 orașe și municipii un număr insuficient de spații pietonale și spații verzi, iar utilizarea bicicletei ca mijloc de locomotie (și nu recreațional) este încă percepută ca fiind în stadii incipiente.

Astfel, prezenta politică de parcare vine să ajute la îndeplinirea obiectivului POR 2014 - 2020 privind reducerea nivelului de emisii de gaze cu efect de seră și poluare generate de transportul rutier la nivelul zonelor urbane prin mai multe măsuri care vin să reglementeze parcare în centrul orașului, inclusiv prin impunerea tarifelor pentru parări pentru utilizatori și prin introducerea unui sistem de parcare pe termen limitat/scurt. Aceste măsuri vin în completarea proiectelor de reabilitare a marilor bulevarde prin crearea benzilor dedicate transportului public, benzilor pentru biciclete și prin îmbunătățirea trotuarelor și a spațiilor pietonale. Toate aceste măsuri contribuie, într-un final, la reducerea emisiilor din trafic, creșterea numărului de utilizatori ai serviciului de transport public și reducerea dependenței de autovehiculele personale.

1.2.2 Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Polului Național de Creștere – Zona Metropolitană Constanța 2017-2023 (SIDU)

SIDU este un document programatic elaborat la nivelul Zonei Metropolitane Constanța care stabilește viziunea și obiectivele de dezvoltare ale acesteia pentru perioada 2017 -2023.

Viziunea de dezvoltare a Polului Național de Creștere - Constanța are în vedere impunerea Zonei Metropolitane Constanța ca un centru multifuncțional competitiv al României și principalul polarizator economic în regiunea Mării Negre, avându-se în vedere totodată dezvoltarea durabilă a întregii zone și reducerea discrepanțelor actuale de dezvoltare dintre cele 16 localități care compun Polul de creștere.

Constanța va fi o metropolă europeană, un pol de creștere și o zonă turistică în expansiune, cu o economie solidă și competitivă și un standard de viață ridicat pentru toți locuitorii săi.

Obiectivul pe termen mediu și lung este acela de a asigura un spațiu metropolitan funcțional, un cadru urban adecvat care să ofere condiții optime de viață locuitorilor săi și să genereze oportunități pentru aceștia, precum și pentru alte persoane care vor să se stabilească aici, unul din scopurile urmărite fiind și acela de a crește din punct de vedere demografic, în special în zona activă a populației, stimulând migrația pozitivă și atragerea de tineri și de capital uman calificat.

Un pilon al viziunii de dezvoltare a municipiului Constanța îl reprezintă integrarea măsurilor inovative și utilizarea noilor tehnologii în viața orașul, stimulând astfel



progresul în această direcție, urmărind implementarea conceptului de SMART CITY.

Pentru realizarea cu succes a acestei viziuni au fost stabilite 20 de obiective strategice. Astfel, politica de parcare propusă prin prezentul document va contribui la atingerea următoarelor obiective strategice ale SIDU, respectiv:

- **Îmbunătățirea conectivității;**
- **Asigurarea accesului tuturor locuitorilor la servicii și utilități publice de calitate;**
- **Asigurarea unui climat de siguranță și securitate a cetățeanului;**
- **Protecția și conservarea mediului înconjurător și promovarea utilizării eficiente a resurselor;**
- **Adaptarea la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor;**
- **Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate.**

NR. CRT.	TITLU PROIECT	BENEFICIAR	SURSA FINANȚARE	SCURTĂ DESCRIERE/ INTERVENȚII
1	Sistem adaptiv pentru managementul traficului în municipiul Constanța	UAT Mun. Constanța	Fonduri europene / IFI's/ Buget Local	Soft de operare a semafoarelor. Facilități de monitorizare a traficului, inclusiv de tip CCTV (camere video). Dispecerat. Înlocuirea unor semafoare.
2	Accesibilizarea zonei comerciale și rezidențiale Boreal-Tomis Plus-Centru Comercial Tom prin îmbunătățirea conectivității cu varianta de ocolire a municipiului Constanța	UAT Mun. Constanța	Fonduri europene / IFI's/ Buget Local	Creare conexiune (bretele de legătură) între infrastructura rutieră existentă în zonă și varianta de ocolire a mun. Constanța. Tinte: Creșterea accesibilității către localități; Reducerea poluării; Eficiență economică
3	Platformă intermodală în zona Gară CFR Constanța	UAT Mun. Constanța	Fonduri europene / IFI's/ Buget Local	Reabilitarea/crearea facilităților peționale (trotuare și legătură de traversare). Reabilitarea/reorganizarea stațiilor pentru mijloacele de transport în comun, inclusiv pentru taxiuri. Reorganizarea facilităților de stocare a autovehiculelor, inclusiv prin construirea unei parări subterane. Facilități de informare a călătorilor.



ROMÂNIA
JUDEJUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78 / 2019

NR. CRT.	TITLU PROIECT	BENEFICIAR	SURSA FINANȚARE	SCURTĂ DESCRIERE/ INTERVENȚII
4	Reparații capitale și modernizarea pasajului Cumpenei, Constanța	UAT Mun. Constanța	Buget Local	Lucrări de reparații și modernizare a pasajului Cumpenei din municipiul Constanța, în vederea sporirii capacității traficului pe pasaj și punerea în siguranță a obiectivului
5	Constanța Sud HUB	UAT Mun. Constanța	Fonduri europene / IFI's/ Buget Local	Construirea unui terminal destinat transportului interurban de călători cu toate facilitățile aferente acestei destinații (sală de așteptare, centru de informații, alimentare cu combustibil a mijloacelor rulate, facilități minime de inspectare tehnică a mijloacelor rulate). Amenajarea de facilități Park & Ride. Interconectarea cu infrastructura rutieră existentă. Interconectarea cu sistemele de transport călători care deservește Constanța (RATC și operatori privați)
6	Constanța Nord HUB	UAT Mun. Constanța	Fonduri europene / IFI's/ Buget Local	Construirea unui terminal destinat transportului interurban de călători cu toate facilitățile aferente acestei destinații (sală de așteptare, centru de informații, alimentare cu combustibil a mijloacelor rulate, facilități minime de inspectare tehnică a mijloacelor rulate). Amenajarea de facilități Park & Ride. Interconectarea cu infrastructura rutieră existentă. Interconectarea cu sistemele de transport călători care deservește Constanța (RATC și operatori privați)
7	Constanța Vest HUB	UAT Mun. Constanța	Fonduri europene / IFI's/ Buget Local	Construirea unui terminal destinat transportului interurban de călători cu toate facilitățile aferente acestei destinații (sală de



ROMÂNIA
JUDEJUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78 / 2019

NR. CRT.	TITLU PROIECT	BENEFICIAR	SURSA FINANȚARE	SCURTĂ DESCRIERE / INTERVENȚII
				așteptare, centru de informații, alimentare cu combustibil a mijloacelor rulate, facilități minime de inspectare tehnică a mijloacelor rulate). Amenajarea de facilități Park & Ride. Interconectarea cu infrastructura rutieră existentă. Interconectarea cu sistemele de transport călători care deservește Constanța (RATC și operatori privați)
8	Centrum HUB	UAT Mun. Constanța	Fonduri europene / IFI's/ Buget Local	Reorganizarea facilităților de parcare/stocare a autovehiculelor în zona centrală a mun. Constanța, inclusiv construirea unei parcuri subterane în zona Sala Sporturilor - Teatrul Oleg Danovski. Inventarierea, marcarea și integrarea într-un sistem funcțional a locurilor de parcare din zona centrală a mun. Constanța. Sistem de taxare, sistem de monitorizare și management a parcurii în zona centrală a municipiului, integrarea facilităților de stocare/parcare autovehicule cu infrastructura rutieră, pietonală, VELO și de transport în comun existentă în zonă. Acest proiect poate implementat în etape, prin intermediul unor subproiecte
9	Construirea unei parcuri multietajate în zona centrală - Bulevardul Marinarilor-Poarta II	UAT Mun. Constanța	Fonduri europene / IFI's/ Buget Local	Construirea unei parcuri supraetajate. Facilități și dotări specifice
10	Realizarea de locuri de parcare în	UAT Mun. Constanța	Fonduri europene /	Reducerea numărului de vehicule în căutarea unui



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 42 / 2019

NR. CRT.	TITLU PROIECT	BENEFICIAR	SURSA FINANȚARE	SCURTĂ DESCRIERE/ INTERVENȚII
	afara carosabilului pentru a elibera spațiul stradal pentru alte utilizări, cum ar fi linii de autobuz, trotuare/piste de bicicletă etc.		IFI's/ Buget Local	loc de parcare; reducerea numărului de vehicule parcate neregulamentar; echilibrarea utilizării spațiului drumului pentru a reduce dominanța vehiculelor private; reducerea congestiei; reducerea netă a riscului de poluare a apei și solului prin proiectarea de noi infrastructuri.
11	Parcare Verde Tomis III	UAT Mun. Constanța	Fonduri europene / IFI's/ Buget Local	Construirea unei parcări supraterrane în zona Pieței Tomis III
12	Park and Ride Mamaia Sud – zona Aqua Magic	UAT Mun. Constanța	Fonduri europene / IFI's/ Buget Local	Dezvoltarea facilităților de stocare autovehicule și integrarea funcțională a acestora cu rețeaua pietonală, VELO și de transport în comun existentă în stațiunea Mamaia. Acest proiect urmărește îmbunătățirea mobilității și reducerea poluării (prin scăderea emisiilor de CO2) în stațiunea Mamaia prin impunerea de măsuri restrictive privind traficul auto, respectiv prin crearea posibilității parcării autovehiculelor personale ale vizitatorilor și continuarea deplasării prin utilizarea facilităților pietonale, VELO și de transport în comun existente în stațiune.



NR. CRT.	TITLU PROIECT	BENEFICIAR	SURSA FINANȚARE	SCURTĂ DESCRIERE/ INTERVENȚII
13	Park and Ride Mamaia Nord	UAT Mun. Constanța	Fonduri europene / IFI's/ Buget Local	Dezvoltarea facilitatilor de stocare autovehicule si integrarea functionala a acestora cu rețeaua pietonala, VELO si de transport in comun existenta in statiunea Mamaia. Acest proiect urmareste imbunatatirea mobilitatii si reducerea poluarii (prin scaderea emisiilor de CO2) in statiunea Mamaia prin impunerea de măsuri restrictive privind traficul auto, respectiv prin crearea posibilitatii parcarii autovehiculelor personale ale vizitatorilor si continuarea deplasarii prin utilizarea facilitatilor pietonale, VELO și de transport in comun existente in stațiune.

Tabelul nr. 3 – Anexa 2 – Lista scurta proiecte SIDU Constanța

1.2.3 Planul de mobilitate urbană durabilă pentru Polul de Creștere Constanța 2016-2030 (PMUD)

Planul de mobilitate urbană reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și a planului urbanistic general (P.U.G.), dar și instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

Viziunea de dezvoltare a PMUD este realizarea unui sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică, socială și teritorială și care să asigure o bună calitate a vieții în Polul de Creștere Constanța.

Obiectivele strategice care concură la realizarea acestei viziuni de dezvoltare sunt:

- **Accesibilitatea** - Să asigure tuturor cetățenilor din Polul de creștere opțiuni de transport care permit accesul la destinații și servicii esențiale;
- **Siguranța și securitatea** – Să reducă accidentele rutiere grave și letale;
- **Mediul înconjurător** – Să reducă poluarea aerului, apei, solului, precum și să reducă poluarea fonică, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;



- **Eficiența economică** - Să îmbunătățească eficiența și eficacitatea costurilor transportului de persoane și mărfuri;
- **Calitatea mediului urban** - Să contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și a urbanismului în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblul său.

Astfel, prezenta politică urmărește ca printr-o bună gestionare a parcarilor să contribuie la atingerea tuturor obiectivelor PMUD.

1.2.4 Planul de Acțiune privind Energia Durabilă a Municipiului Constanța (PAED)

Obiectivul principal al PAED este să reducă emisiile de CO₂ cu 20% până în anul 2020 față de emisiile înregistrate în anul 2014. Prin implementarea planului se urmărește ca la nivelul Municipiului Constanța să se emită doar 262.108 tone de CO₂ în anul 2020, ceea ce reprezintă reducerea cu 20% a valorii de referință de 327635 tone emisii de CO₂ din anul 2014.

Prin implementarea politicii de parcare la nivelul municipiului Constanța se urmărește gestionarea eficientă și durabilă a parcarilor, astfel încât să fie descurajată utilizarea excesivă a autovehiculelor personale și atragerea cât mai multor utilizatori spre transportul public și modurile nemotorizate de transport cu scopul reducerii emisiilor gazelor cu efect de seră, inclusiv de CO₂ provenite din traficul rutier urban.

2. CAPITOLUL 2 – ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE ÎN DOMENIUL PARCĂRILOR LA NIVELUL MUNICIPIULUI CONSTANȚA

2.1 Tipologia locurilor de parcare

Conform studiilor de specialitate, se pot defini patru tipuri principale de parcare:

- **Publică, pe stradă** - Acest tip de parcare presupune un spațiu special amenajat pe un drum public. Parcarea pe stradă se află în proprietate publică și este permisă/restricționată de către autoritățile locale. Autoritățile locale decid ce restricții se aplică pe anumite străzi, ținând seama de presiunile locale pentru siguranța rutieră, pentru fluxul de trafic, de asigurare și circulație a transportului public, de funcționare a economiei locale, de nevoile rezidenților, de cerințele de acces la serviciile de urgență și de implicare a comunității locale. Măsura în care spațiul de la bordură nereglementat este folosit pentru parcare este determinat de cererea zonei și de disponibilitatea alternativelor din afara străzii;
- **Publică, în afara străzii** - O parcare ce nu este amenajată pe un drum public, în care orice persoană își poate parca autoturismul, sub rezerva respectării tuturor regulamentelor (de exemplu, timp maxim de staționare sau plata unei taxe). Acest tip de parcare poate fi deținută și/sau exploatată de către sectorul public și/sau privat și poate fi de tip supraetajată, situată la suprafață sau în subteran;
- **Privată, non-rezidențială în afara străzii** - Parcare asociată cu o anumită clădire sau cu un tip de funcțiune a unui teren. Exemplele includ parcarile centrelor comerciale sau cele ale unei clădiri de birouri. Doar acele persoane ce au o legătură specifică cu acea clădire sau cu acel tip de funcțiune pot utiliza acea parcare și proprietarul terenului are control asupra acestei utilizări, într-un cadru de constrângeri legale relevante;



- **Parcare rezidențială privată** - Parcare din afara străzii asociată unor case sau apartamente. Doar locuitorii acestor case sau apartamente pot utiliza această parcare.

Pentru prezenta politică de parcare au fost definite următoarele tipuri de parcări:

a) După statutul de utilizare al acestora:

- Parcări publice - Parcările destinate accesului public indiferent de forma de proprietate și administrare a acestora;
- Parcări private - Parcările destinate utilizării individuale a proprietarului/administratorului, concesionarului/locatarului și/sau a unor persoane care posedă exclusiv acest drept în baza unui permis formal/informal de utilizare.

b) După destinația acestora:

- Parcări rezidențiale, se referă la locurile de parcare destinate deservirii utilizatorilor, persoane fizice care locuiesc în zona de proximitate a acestora;
- Parcări de tranzit, se referă la locurile de parcare destinate stocării pe termen definit a autovehiculelor, în scopul continuării deplasării de către utilizatorii acestora cu alte moduri de transport: deplasare pietonală, transport în comun, biciclete;
- Parcări care deservește obiective de interes public, comercial și turistic, se referă la locurile de parcare cu acces public situate în zone de interes public, comercial și turistic, destinate accesării acestora.

c) În funcție de amplasarea acestora:

- Parcări amenajate de-a lungul rețelei strategice de drumuri;
- Parcări amenajate de-a lungul rețelei principale de drumuri;
- Parcări amenajate de-a lungul rețelei secundare de drumuri;
- Parcări special amenajate pe platforme situate în afara spațiului destinat străzii/drumului.

2.2 Situația privind locurile de parcare din municipiul Constanța

Parcul de autovehicule private aflat într-o continuă creștere a produs o concurență pentru spațiu din domeniul public între autoturismele aflate în mișcare, cele parcate, și ceilalți utilizatori ai spațiului public, acesta fiind dominat de prezența vehiculelor private. Utilizarea excesivă a autovehiculelor private produce o serie de efecte negative pentru sănătatea și siguranța populației, o degradare a zonelor urbane publice, precum și o prestare a unui serviciu de transport public mai puțin eficient.

Creșterea parcului auto la nivel local reprezintă o constantă în ultimii ani, începând cu anul 1990, acest fapt este accentuat și de atractivitatea turistică a municipiului Constanța și a Stațiunii Mamaia, în perioada estivală numărul autovehiculelor care accesează acest teritoriu, cel puțin, se dublează. În perioada estivală municipiul Constanța și Zona Metropolitană Constanța sunt vizitate de peste un milion de turiști, majoritatea dintre aceștia preferând să se deplaseze din localitățile de origine cu autoturismul personal, urmând apoi să-l utilizeze și pe perioada vacanței, pentru deplasări la nivel local.



Conform datelor disponibile în momentul de față numărul locurilor de parcare cu taxă, la nivelul municipiului Constanța, este de **31233** respectiv: parcări de reședință - **18222** locuri, parcări situate în Stațiunea Mamaia - **6976** locuri, parcări situate pe artere de circulație - **3618** locuri, locuri de parcare a căror rezervare se face de SC CONFORT URBAN SRL (administratorul tramei stradale) - **2417** locuri.

Pe lângă aceste locuri de parcare o categorie distinctă o constituie cele aproximativ 9132 locuri de parcare aflate în administrarea centrelor comerciale (Tom, Vivo, Metro etc) situate pe raza municipiului Constanța.

Totuși, trebuie precizat că în prezent nu există un inventar cert al locurilor de parcare existente la nivelul municipiului Constanța și în special al locurilor de parcare de reședință aflate în proprietate privată. Astfel, nu poate fi stabilit exact deficitul între cererea și oferta de locuri de parcare pe componenta rezidențială, având în vedere necesitatea firească a stocării autoturismelor pe perioada zi/noapte.

În contextul datelor prezentate rezultă un raport de 1 loc de parcare/cca. 3 autoturisme înmatriculate, doar în municipiul Constanța, la care se adaugă autovehiculele care tranzitează municipiul Constanța. În Municipiul Constanța s-a efectuat o analiză comparativă între numărul locurilor de parcare și numărul autoturismelor înmatriculate la nivelul municipiului Constanța, rezultând astfel gradul de ocupare al spațiului destinat parării. Infrastructura de parcare la nivelul municipiului Constanța, precum și la nivelul celorlalte localități este limitat raportat la numărul total al autovehiculelor înmatriculate. Astfel la nivelul municipiului Constanța sunt înmatriculate în prezent un număr de 108661 autoturisme.

Având în vedere aspectele prezentate mai sus se impune adoptarea și implementarea unui plan de acțiune pentru politica publică privind parcare la nivelul municipiului, luând în considerare exemplele de bune practici ale orașelor care au rezolvat aceste aspecte.

2.3 Situația privind trama stradală din municipiul Constanța

La nivelul municipiului Constanța s-a înregistrat în anul 2017 899 artere de circulație cu o lungime totală de 319777 ml (319,78 km) distribuită pe cartiere, astfel:



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78/2019

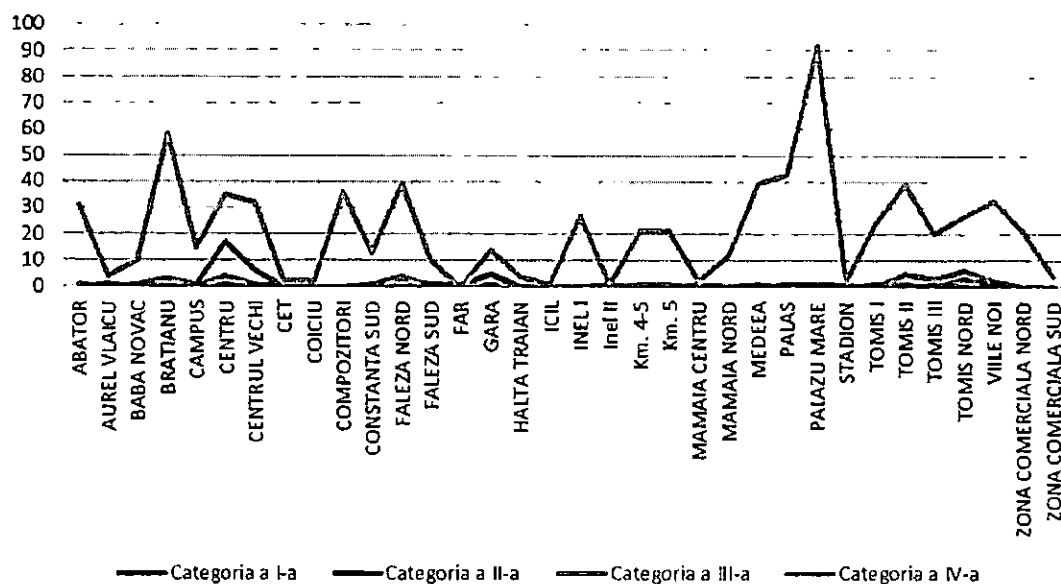
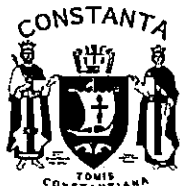


Figura nr. 9 – Situația arterelor de circulații/cartiere la nivelul municipiului Constanța

2.4 Analiza SWOT

Puncte tari	Puncte slabe	Oportunități	Amenințări
Facilități adecvate de parcare a autoturismelor în municipiul Constanța în raport cu capacitatea de cazare existentă	Numărul mare de autoturisme înmatriculate la nivelul Municipiului Constanța și al Zonei Metropolitane Constanța. (peste 150 000 de autovehicule)	Dezvoltarea de tehnologii și instrumente inteligente privind identificarea și gestionarea sistemelor integrate de parcare	Creșterea continuă a numărului de autovehicule înmatriculate în Municipiului Constanța și în Zona Metropolitană Constanța într-un ritm de minim 1500 autoturisme/an, începând cu anul 2012
Realizarea, în ultima perioadă, a unor proiecte de investiții având ca obiectiv creșterea numărului locurilor de parcare în Municipiul Constanța și Stațiunea Mamaia.	Lipsa spațiilor/suprafețelor de teren pretabile ca destinație pentru amenajarea de parcări, în special în zonele rezidențiale realizate înainte de anul 1989		Gradul scăzut al conștiinței civice privind folosirea spațiului public cu ajutorul transportului alternativ sau pietonal



Puncte tari	Puncte slabe	Oportunități	Amenințări
Adoptarea unor reglementări locale privind sancționarea încălcării legislației privind staționarea și parcare neregulamentară	Infrastructura de parcare este insuficientă raportat la cererea actuală	Creșterea veniturilor provenite din exploatarea parcarilor publice și investirea acestor fonduri în dezvoltarea facilităților de mobilitate alternativă	Lipsa unui cadru legal corespunzător la nivel național care să descurajeze importul și înmatricularea autovehiculelor second-hand
Existența unei direcții generale - Poliția locală cu atribuții în vederea aplicării legislației naționale și reglementărilor locale	Încălcarea frecventă și generalizată a legislației privind staționarea și parcare autovehiculelor. (fiind utilizate în acest sens trotuarele, spațiile verzi, partea carosabilă, etc.)		Tendința populației privind utilizarea intensivă a autoturismului în alte scopuri decât nevoia propriuzisă de mobilitate. (dorința de a epata, confortul personal exagerat, comoditatea și obișnuința)
Desfășurarea unor campanii publice la nivel european, național și local privind creșterea gradului de conștientizare și educație civică în ceea ce privește utilizarea spațiului public	Lipsa unui cadru adecvat de reglementare privind taxarea parcarilor	Realizarea unor proiecte privind dezvoltarea infrastructurii pietonale, în special în zona centrală a orașului	Lipsa fondurilor și resurselor investiționale publice și private pentru acoperirea necesarului locurilor de parcare
Existența Planului de Mobilitate Urbană Durabilă la nivelul Polului de Creștere Zona Metropolitană Constanța	Lipsa instrumentelor de informare în timp real, inclusiv a celor de tip SMART, privind accesibilitatea, costurile și disponibilitatea aferente locurilor de parcare	Posibilitatea accesării unor programe de finanțare nerambursabile dedicate dezvoltării infrastructurii de mobilitate	Statutul de important centru economic, turistic și social al Constanței și creșterea continuă a fluxurilor de mobilitate



Puncte tari	Puncte slabe	Oportunități	Amenințări
Existența unor facilități fiscale, la nivel local, pentru construirea de parcuri private cu acces public	Lipsa de conștiință civică privind conservarea resurselor naturale și protecția mediului	Interesul investițional privat privind acoperirea cererii de locuri de parcare în zonele rezidențiale ale Municipiului dar și în centrul orașului	
Existența unor structuri și platforme de dezbatere și consultare publică (Forumul de Mobilitate Urbană Durabilă al Zonei Metropolitane Constanța, Comisia de Circulație, etc.)	Lipsa unei Politici de parcare actualizată nevoilor reale și actuale	Îmbunătățirea transportului public de călători prin asigurarea și implementarea unor sisteme integrate privind: benzi dedicate, prioritate în trafic, etc.	
Temă de proiectare - Acces și mobilitate pietonală în zona centrală a municipiului Constanța ⁹	Lipsa unui cadastru public urban actualizat și a unor reglementări urbanistice adecvate nevoilor actuale de mobilitate a populației	Realizarea unor proiecte privind dezvoltarea unor sisteme integrate privind trasee pietonale, piste pentru bicicliști, în special în zona centrală a orașului și pe marile bulevarde sub forma unor benzi dedicate	
Temă de proiectare - Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța zona bd. 1 Mai – șoseaua Mangaliei ¹⁰	Lipsa parcarilor de mare capacitate tip park&ride la intrările în oraș	Promovarea, încurajarea și dezvoltarea formelor alternative de mobilitate	

⁹ Temă de proiect elaborată de către Urban Scop S.R.L. pentru primăria municipiului Constanța în baza contractului nr. nr. 5872/15.01.2018

¹⁰ Temă de proiect elaborată de către Urban Scop S.R.L. pentru primăria municipiului Constanța în baza contractului nr. 5891/15.01.2018



Puncte tari	Puncte slabe	Oportunități	Amenințări
Temă de proiectare - Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța între gara CFR și stațiunea Mamaia ¹¹	Lipsa unui inventar actualizat privind locurile de parcare la nivelul municipiului Constanța și în special al locurilor de parcare de reședință aflate în proprietate privată	Tramă stradală principală configurată sub formă radial concentric respectiv după forma cardo-decumanum	
Trama stradală, realizată în perioada 1936-1945 permite reconfigurări urbane și spațiale pentru a fi adaptată la nevoile actuale și viitoare ale comunității în acord cu PMUD și SIDU	Lipsa parcarilor de mare capacitate cu acces public în proximitatea zonelor aglomerate		
Temă de proiectare - Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța între Delfinariu și bulevardul Aurel Vlaicu ¹²	Lipsa unor facilități fiscale, la nivel național, pentru construirea de parcări private cu acces public		
Studiu de trafic - Reamenajarea integrată a zonei pietonale din centrul istoric al municipiului Constanța ¹³	Capacitate administrativă limitată privind gestionarea parcarilor la nivelul municipiului Constanța		

¹¹ Temă de proiect elaborată de către Urban Scop S.R.L. pentru primăria municipiului Constanța în baza contractului nr. 5902/15.01.2018

¹² Temă de proiect elaborată de către Urban Scop S.R.L. pentru primăria municipiului Constanța în baza contractului nr. 94618/08.06.2018

¹³ Studiu de trafic elaborat de către Urban Scop S.R.L. pentru primăria municipiului Constanța în baza contractului nr. 117727/16.07.2018



Puncte tari	Puncte slabe	Oportunități	Amenințări
Studiu de trafic - Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța între Delfinariu și bulevardul Aurel Vlaicu ¹⁴	Flota operatorului de transport public local învechită		
	Lipsa benzilor dedicate pentru transportul public de călători		
	Lipsa priorității în trafic pentru transportul public de călători		
	Infrastructura pentru mersul pe jos se află într-o stare de degradare, în special din cauza autoturismelor parcate neregulamentar		
	Infrastructura pentru biciclete este insuficient dezvoltată		
	Lipsa instrumentelor de informare în timp real, inclusiv a celor de tip SMART, privind accesibilitatea și valorile de trafic respectiv fluidizarea acestuia în timp real		
	80% din trama stradala este de categoria a IV-a		

¹⁴ Studiu de trafic elaborat de către Urban Scop S.R.L. pentru primăria municipiului Constanța în baza contractului nr. 117729/16.07.2018



2.5 Concluzii analiza SWOT

Dezvoltarea urbană accelerată a Municipiului din perioada anilor 1970-1990, prin construirea de blocuri de locuințe multietajate (8-10 niveluri), fără amenajarea unor facilități de parcare, stocare autoturisme personale dimensionate la nevoile actuale, într-o perioadă în care utilizarea autoturismului personal ca mijloc de deplasare reprezenta o raritate și un lux, corelată cu creșterea exponențială din ultimul timp a numărului de autovehicule înmatriculate, pe fondul legislației fiscale naționale care nu descurajează nici importul de autoturisme și nici deținerea acestora, a generat la nivelul orașului un dezechilibru accentuat între cererea și oferta spațiului urban pentru fiecare model de deplasare. Astfel, în multe zone ale orașului și în special în zonele de interes public, comercial sau turistic configurația spațial-volumetrică și uneori funcțională, nu sunt permise asigurarea tuturor palierelor de mobilitate adecvate (piste pentru bicicliști, bandă dedicată pentru transportul în comun, etc.).

Neaplicarea corespunzătoare a unor măsuri privind încălcarea legislației și reglementărilor referitoare la parcare și staționarea autovehiculelor descurajează interesul investițional aferent construirii, amenajării, dezvoltării de parcuri private cu acces public taxat. Acest aspect a încurajat și un comportament generalizat de neconformare al utilizatorilor la reglementările legale privind parcare autovehiculelor.

De asemenea, anumite deficiențe la nivelul serviciului de transport public de călători în Municipiul Constanța a generat dezvoltarea și perpetuarea nevoii de deplasare cu autoturismul personal. Una din principalele probleme sub acest aspect la nivelul orașului o constituie faptul că platforma economică a Portului Constanța în care își desfășoară activitatea cca 20000 de angajați, nu este deservită în interiorul său de serviciul de transport public, autobuzele neavând acces în interiorul platformei portuare, obligând astfel angajații să folosească preponderent autovehiculul personal pentru a ajunge și a pleca de la locul de muncă. Alte probleme care fac serviciul de transport public local neatractiv sunt: flota învechită și neadecvată sub aspectul gabaritului a operatorului de transport public local; timpul lung și incert al duratei de deplasare cu transportul public; facilitățile precare de așteptare în stații; starea precară a facilităților pietonale de deplasare de la domiciliu la stațiile de transport în comun, în special cauzată de parcare neregulamentară a autovehiculelor pe trotuare; conectivitatea și interconectivitatea insuficientă și necorespunzătoare atât între diversele linii de traseu ale operatorului de transport public local, cât și între transportul public interurban și transportul public local la nivelul orașului.

Politica fiscală la nivel național permisivă în ceea ce privește achiziționarea și, în special, importul de autovehicule second-hand a generat și generează o presiune continuă asupra cererii de locuri de parcare, aspect așa cum arătat imposibil de surmontat de către autoritățile publice locale, atât din punct de vedere al capacității infrastructurii, al suprafețelor de teren disponibile cât și din punct de vedere economic. De aceea, echilibrul între cererea și oferta de locuri de parcare, inclusiv sub aspectul posibilităților reale și rezonabile existente la nivelul Municipiului Constanța trebuie reglat și asigurat prin intermediul unor măsuri legale, administrative și de infrastructură care să descurajeze pe cât posibil



utilizarea autovehiculului personal ca mijloc principal de deplasare, încurajarea utilizării transportului public pe distanțe medii și lungi și a deplasării pietonale pe distanțe scurte, dar și a utilizării unor mijloace alternative pentru deplasare precum: bicicleta sau diverse categorii de moped.

Lipsa unui inventar actualizat cu privire la situația locurilor de parcare la nivelul municipiului și în special în ceea ce privește locurile de parcare de reședință, creează imposibilitatea stabilirii unui deficit exact între cererea și oferta de locuri de parcare.

Pentru a releva concret situația existentă și pentru o bună reglementare și gestionare a cererii de locuri de parcare este necesară realizarea unui inventar la nivelul fiecărui cartier și chiar la nivel de micro-zonă, având în vedere pe de-o parte importanța zonei respective din punct de vedere al mobilității precum și criteriul proximității locului de parcare de reședință față de domiciliul/reședința utilizatorului autovehiculului. În acest sens, după stabilirea exactă a deficitului existent între cererea și oferta de locuri de parcare de tip rezidențial se va analiza necesitatea impunerii unei perioade tranzitorii de conformare a utilizatorilor în funcție de posibilitățile concrete și rezonabile de asigurare de către aceștia a unui loc de parcare stabil, de reședință, pentru autovehiculul pe care îl dețin.

Un element extrem de important în ceea ce privește actuala stare de fapt dar și în ceea ce privește schimbarea în sens pozitiv a acesteia, îl constituie conștientizarea și informarea publică. Dezinteresul manifestat în această privință de-a lungul ultimelor decenii a tuturor factorilor responsabili (autorități publice, școală, familie, ONG, etc.) a generat în rândul populației un comportament nepotrivit privind mobilitatea și efectuarea deplasărilor în oraș, fără a se avea în vedere aspecte precum: eficiența economică (personală sau publică), protecția mediului, sănătatea, siguranța în trafic sau calitatea mediului urban. De aceea, aplicarea oricăror măsuri privind îmbunătățirea gestionării parcarilor și a mobilității urbane durabile în general trebuie obligatoriu acompaniate de campanii de conștientizare și informare publică.

3. CAPITOLUL 3 – VIZIUNEA, OBIECTIVELE ȘI PRINCIPIILE POLITICII DE PARCARE

3.1 Viziunea politicii de parcare a municipiului Constanța

Viziunea politicii de parcare la nivelul municipiului Constanța este de a contribui la o mobilitate urbană durabilă și la realizarea unui sistem de transport eficient, integrat, sustenabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică, socială și teritorială și care să asigure o bună calitate a vieții în municipiul Constanța și în întreaga zonă urbană funcțională.

3.2 Obiectivele politicii de parcare a municipiului Constanța

- **Accesibilitatea** - Amenajarea, utilizarea, întreținerea și administrarea locurilor de parcare trebuie să asigure cetățenilor și vizitatorilor accesul la serviciile și obiectivele de interes public, oferind prioritate persoanelor cu



dizabilități și mobilitate redusă, pietonilor bicicliștilor și utilizatorilor altor mijloace de deplasare alternative;

- **Siguranța și securitatea** - Amenajarea, utilizarea, întreținerea și administrarea locurilor de parcare va avea în vedere asigurarea unor standarde adecvate privind siguranța și securitatea atât a utilizatorilor cât și a celorlalți cetățeni;
- **Protecția mediului** - Amenajarea, utilizarea, întreținerea și administrarea locurilor de parcare trebuie să respecte prevederile legislației în domeniul protecției mediului și toate condiționalitățile subsecvente aplicării acesteia, urmărindu-se reducerea poluării aerului, apei, solului, reducerea poluării fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- **Eficiența economică** - Amenajarea, utilizarea, întreținerea și administrarea locurilor de parcare se realizează în baza unor analize cost-beneficiu și a unor studii de impact economic și de oportunitate;
- **Calitatea mediului urban** - Amenajarea, utilizarea, întreținerea și administrarea locurilor de parcare are în vedere creșterea atractivității și calității mediului urban și conservarea patrimoniului cultural, arhitectonic și istoric în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblul său.

De asemenea, prin politica de parcare a municipiului Constanța se dorește:

- investigarea zonelor cu cea mai mare cerere și propunerea de parcări de diferite tipuri (de nivel, de transfer etc);
- un sistem de tarificare care să permită în timp atingerea procentului optim de ocupare a locurilor existente (aproximativ 85% din spații ocupate la orele de vârf), în vederea diminuării traficului generat de căutarea unui loc de parcare;
- menținerea duratei de ședere maximă de cca 3-4 ore în zonele de interes public, comercial și turistic, astfel încât să se descurajeze parcare pe termen lung în aceste spații iar acestea să poată fi folosite de mai multe ori pe zi de utilizatorii care frecventează aceste zone;
- stabilirea de prețuri mai mici pentru parcarile situate în afara drumurilor publice față de parcarile amenajate de-a lungul drumurilor publice;
- asigurarea aplicării efective a reglementărilor privind parcare;
- reducerea cererii de parcare prin îmbunătățirea transportului public;
- stimularea reducerii traficului în zona centrală;
- îmbunătățirea facilităților necesare circulației pietonilor pe trotuare;
- reducerea perioadei de parcare a vehiculelor în centrul orașului și de-a lungul drumului public;
- reducerea poluării prin scăderea numărului de vehicule care circulă;
- facilitarea interconectivității între diverse moduri de transport (terestru, feroviar, aerian);
- încurajarea și stimularea construirii de parcări private cu acces public sau pentru deservire rezidențială.

3.3 Principiile politicii de parcare a municipiului Constanța

În ceea ce privește realizarea celor 5 obiective generale enumerate se vor avea în vedere următoarele principii:

A. Utilizatorul plătește



Utilizatorii trebuie să plătească direct pentru facilitățile de parcare utilizate. Acest principiu are în vedere stabilirea unei taxe/tarif de parcare care să acopere în totalitate costurile amenajării și întreținerii locului de parcare utilizat, inclusiv costurile aferente ocupării terenului destinat locului de parcare.

B. Aplicarea legislației rutiere în materia opririi, staționării și parcării vehiculelor și autovehiculelor

Reglementările locale și naționale în materia conducerii vehiculelor și autovehiculelor pe drumurile publice, în special în ceea ce privește oprirea, staționarea și parcare a acestora trebuie aplicate cu strictețe pe toată raza administrativ-teritorială a Mun. Constanța.

C. Promovarea mobilității urbane durabile

Acest principiu are în vedere promovare prin politica de parcare a unei mobilități urbane durabile, încurajându-se deplasarea pietonală, cu transportul public de călători și cu mijloace alternative (bicicletă, moped, etc.) în detrimentul utilizării autoturismului.

D. Informarea utilizatorilor

Amenajarea, utilizarea, întreținerea și administrarea locurilor de parcare reprezintă informația de interes public și va fi adusă permanent la cunoștința utilizatorilor și a celor interesați, în special, prin intermediul tehnologiei informației și comunicațiilor, referindu-se cel puțin la următoarele aspecte: disponibilitate, tarife, alte reguli generale/speciale de utilizare.

4. CAPITOLUL 4 – PLANUL DE ACȚIUNI

4.1 Considerații generale

Planul de acțiune aferent prezentei politici de parcare propune măsuri "hard" - proiecte care presupun investiții și măsuri "soft"- măsuri administrative, de organizare și/sau management (reglementare, tarify, acces controlat etc.) care influențează și remodelează comportamentul de mobilitate.

Planul de acțiune al politicii de parcare, pentru municipiul Constanța, propune proiecte și măsuri pentru atingerea obiectivelor stabilite și pentru gestionarea parcării în coerență cu PMUD și SIDU.

De asemenea, planul de acțiune al politicii de parcare pentru municipiul Constanța propune proiecte și măsuri pe termen imediat, scurt, mediu și lung, precum și o împărțire a intravilanului Municipiului în funcție de condiționalitățile legate de mobilitate, de diversele funcțiuni urbane și de cererea și oferta de locuri de parcare, astfel:

- Termen imediat – 0-1 an;
- Termen scurt – 1-5 ani;
- Termen mediu – 6-10 ani;
- Termen lung – peste 10 ani.

Intravilanul Municipiului Constanța va fi împărțit în 3 zone de intervenție, după cum urmează:



- **Zona 1** – În această categorie vor fi încadrate toate spațiile publice din diversele zone de interes public, comercial și/sau turistic. Delimitarea spațiilor publice încadrate în Zona 1 se va realiza printr-un act administrativ subsecvent prezentei politici de parcare;
- **Zona 2** – În această categorie vor fi încadrate trama stradală, de categoria a I-a și a II-a, de pe teritoriul administrativ al Municipiului, așa cum sunt ele menționate în PMUD;
- **Zona 3** – În această categorie se încadrează restul teritoriului administrativ domeniul public și privat al Municipiului, necuprins în categoria Zonă 1 și Zona 2.

Având în vedere raportul dintre numărul de autovehicule înmatriculate la nivelul municipiului Constanța și locurile de parcare existente, situație generată și întreținută de o serie de factori precum:

- **Politica națională fiscală** permisivă privind înmatricularea și deținerea de autoturisme;
- **Structura urbană** a municipiului Constanța;
- **Dezvoltarea urbanistică** specifică din perioada 1970 – 1990, lipsa unor regulamente urbanistice care să echilibreze cererea și oferta de locuri de parcare și să transfere obligația asigurării locului de parcare de reședință către utilizatorul/proprietarul autoturismului, se impune ca planul de acțiune al prezentei politici de parcare să fie implementat gradual, atât din punct de vedere al măsurilor propuse pentru implementare, cât și al zonelor în care acestea urmează să se aplice. Acest aspect implică inclusiv planurile tarifare aplicabile dar și implementarea măsurilor administrative sancționatorii, în scopul asigurării unei perioade tranzitorii rezonabile, în special în ceea ce privește rezolvarea situației deficitului locurilor de parcare de tip rezidențial. Fără o perioadă tranzitorie oferită utilizatorilor/proprietarilor de autoturisme în ceea ce privește conștientizarea de către aceștia a obligației asigurării locului de parcare de reședință pentru autoturismul pe care îl dețin și rezolvarea acestei situații, există riscul ca atât măsurile propuse prin planul de acțiune, cât și însăși viziunea și obiectivele politicii de parcare să nu își atingă scopul, din cauza unei neconformări generalizate a populației la aceste măsuri, aceștia neavând practic soluții imediate pentru asigurarea unui loc de parcare în zona fiecăruia de reședință.

Pentru toate zonele de tarifare a parcarii – Zona 1, Zona 2, Zona 3 – se vor aplica câteva principii generale de gestionare a parcarii:

- Tarifele minime reglementate pentru parcare pe stradă, trebuie să fie mai mari decât tarifele minime de rentabilizare a investițiilor în parcări private în clădiri multietajate, subterane și supraterane;
- Se pot acorda stimulente suplimentare pentru investitorii în parcări multietajate pe terenuri proprietate privată a persoanelor fizice/juridice (de ex. scutiri de impozit pe clădire pentru 2-3 ani);
- Crearea parcarilor multietajate nu trebuie să constituie o formă de suplimentare a ofertei de parcare existentă, care să încurajeze utilizarea și staționarea automobilelor în această zonă. În acest sens, se vor aplica



restricții cât mai mari de parcare pe stradă, pe o rază de 200- 250 metri, în zona de influență a parcărilor multietajate existente și viitoare;

- Se asigură locuri de parcare gratuite dedicate pentru persoanele cu mobilitate redusă, pe bază de permis special, în toate locurile publice unde se desfășoară activități de interes general (de exemplu: zone comerciale, culturale, de agrement etc.);
- Toate parcurile noi trebuie să dețină infrastructură de încărcare a vehiculelor electrice (minim 2 dintre locuri);
- Se organizează locuri de parcare pentru mașinile de marfă care fac aprovizionarea, pe arterele cu caracter comercial și de servicii;
- Noile clădiri de parcuri se vor integra nu doar funcțional ci și estetic în contextul urban în care se amplasează. În zona istorică această exigență este de primă importanță.

TARIFAREA

Pentru cele trei tipuri de zone, cu caracteristici diferite, în care se aplică principii specifice de gestionare a parcurii se vor aplica și **tarife diferențiate**, conform tabelului de mai jos, ce are caracter informativ:

Zona tarificare	Tarif parcare pe stradă	
	Tarif orar	Abonamente
Zona 1	 lei /oră – primele două ore lei oră / următoarele două ore lei oră după 4 ore	Recomandăm ca pentru Zona 1 să nu fie eliberate abonamente, cu excepția riveranilor
Zona 2	... lei /oră	Abonament de 1 zi – ... lei Abonament săptămânal – ... lei Abonament lunar – ... lei Abonament anual, cu preț redus pentru riverani – lei
Zona 3	... lei /oră	Abonament anual stabilit pe bază de licitație publică.

Nota: Tarifele finale se vor stabili pe baza unui Studiu de oportunitate și vor fi aprobate printr-un act administrativ dedicat.

MODALITĂȚI DE PLATĂ

- La primărie – abonamente;
sau
- La parcometre;
sau
- Prin SMS;
sau
- Prin achiziționarea de tichete de parcare;
sau
- Prin intermediul aplicațiilor de management de parcare.



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78 / 2019

CONTROL ȘI PENALIZARE

Se propun tarife de penalizare pentru parcare ilegală, pe alt loc decât cel rezervat sau în afara orelor de rezervare plătite.



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78/2019

1.1 Planul de acțiune pentru Zona 1

Această zonă acumulează cele mai multe fluxuri cotidiene și cea mai ridicată cerere de parcare, în contextul în care exigențele de calitate a spațiilor publice sunt cele mai ridicate. Zona este foarte bine deservită de transportul public și are conexiuni de transport public cu toate zonele de interes din oraș și cu toate cartierele de locuit. Această zonă nu se rezumă prin limitarea fizică a unui spațiu urban definit de forma și funcția sa ci pot fi mai multe zone la nivelul municipiului Constanța care să aibă același caracter unitar.

În acest context, în Zona 1, reorganizarea parcării va avea ca principal scop diminuarea valorilor de trafic și staționării autovehiculelor în această zonă. Se vor adopta cele mai ridicate tarife, măsuri progresive de limitare a parcării pe stradă, în special pe marile artere de circulație, îmbunătățirea serviciului de transport public local, încurajarea modurilor alternative de deplasare.

Plan de măsuri pentru Zona 1

Nr. crt.	Denumire măsură	Tip măsură	Termen de implementare	Valoare estimată	Indicatori monitorizare/ evaluare - UM
1	Separarea părții carosabile de restul spațiilor publice (trotuare, spații verzi, spații de joacă, etc.) prin instalarea de diverse obstacole fizice (bolarzi, borduri, bare, fâșii plantate, balustrade, parapeti, etc.)	Învestiții	Termen scurt		Lungime de carosabil separat fizic, exprimat în metri liniari, exprimată în metri liniari (ml)
2	Reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea facilităților pietonale	Învestiții	Termen scurt/Termen mediu		Suprafață reabilitată/modernizată/creată, exprimată în m ²
3	Amenajarea și dezvoltarea de facilități pentru deplasarea cu	Învestiții	Termen scurt/Termen		Lungime piste de biciclete, exprimată în metri liniari (ml)



ROMÂNIA
JUDEJUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78 / 2019

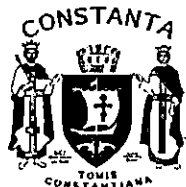
Nr. crt.	Denumire măsură	Tip măsură	Termen de implementare	Valoare estimată	Indicatori monitorizare/ evaluare - UM
	bicicleta sau alte mijloace similare alternative de deplasare (rasteluri și parcaje pentru biciclete, trotinete, etc., trasee și marcaje dedicate)		mediu		Facilitați pentru biciclete /alte mijloace similare alternative de deplasare, exprimate în nr. buc. Locuri de parcare pentru biciclete/alte mijloace similare alternative de deplasare, exprimate în nr. buc.
4.	Instituirea unui program și plan de măsuri pentru livrarea mărfuri și aprovizionare pentru agenți economici	Administrativă	Termen scurt		Program adoptat/implementat
5.	Instituirea de artere de circulații cu sens unic	Administrativă	Termen scurt/Termen mediu		Străzi sens unic, exprimat în nr. buc.
6.	Implementarea de măsuri de calmare a traficului auto prin montarea de rampe și borduri de încetinire a vitezei	Administrativă	Termen scurt		Măsuri de calmare a traficului implementate, exprimate în nr. buc.
7.	Instituirea de măsuri privind limitarea vitezei legale de deplasare	Administrativă	Termen scurt/Termen mediu		Măsuri privind limitarea vitezei legale implementate, exprimate în nr. buc.
8.	Extinderea zonelor aferent locurilor de parcare cu taxă	Administrativă	Termen scurt/mediu		Locuri de parcare cu taxă, exprimate în nr. buc.
9.	Aplicarea de măsuri administrative sancționatorii pentru încălcarea reglementărilor privind parcare	Administrativă	Termen imediat		Măsuri administrative sancționatorii aplicate, exprimate în număr buc./an



ROMÂNIA
JUDEJUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 48 / 2013

Nr. crt.	Denumire măsură	Tip măsură	Termen de implementare	Valoare estimată	Indicatori monitorizare/ evaluare – UM
	(blocarea roților sau ridicarea autovehiculelor parcate neregulamentar)				Nivel de conformare la reglementările privind parcare, exprimat în procente (%)
10.	Implementarea tehnologiilor de tip SMART pentru managementul parcarilor	Învestiții	Termen scurt/Termen mediu		Tehnologii tip SMART implementate - număr
11.	Creșterea accesibilității serviciului de transport public (îmbunătățirea interconectivității, racordarea la traseele de transport public, modernizarea stațiilor, etc.)	Administrativă, Investiții	Termen scurt/Termen mediu		Populația municipiului Constanta care accesează stațiile de transport public într-un interval 10 minute, exprimat în procente (%)
					Lungime benzi dedicate pentru transport public, exprimată în metri liniari (ml)
					Autobuze noi, exprimate în nr. buc.
					Trasee noi/modificate, exprimate în nr. buc.
					Park & Ride, exprimate în nr. buc.
12.	Campanii publice de informare și conștientizare	Administrativă	Termen scurt		Călători care utilizează serviciul de transportul public, exprimat în – număr călători/zi/an
					Campanii publice de informare și conștientizare, exprimate în nr. buc.
13.	Instituirea parcării pe termen scurt (până la cel mult 3 ore)	Administrativă	Termen scurt/Termen		Persoane implicate în campaniile publice de informare și conștientizare număr
					Parcări din zona centrală pe termen scurt, exprimate în nr. buc.



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78/2019

Nr. crt.	Denumire măsură	Tip măsură	Termen de implementare	Valoare estimată	Indicatori monitorizare/ evaluare – UM
			mediu		Parcări pe termen scurt, exprimate în nr. buc.
14.	Delimitarea și reglementarea locurilor de parcare destinate rezidenților	Administrativă	Termen scurt		Locuri de parcare destinate rezidenților delimitate/reglementate, exprimate în nr. buc.
15.	Delimitarea locurilor de parcare pentru persoanele cu dizabilități	Administrativă	Termen scurt		Locuri de parcare destinate persoanelor cu dizabilități delimitate, exprimate în nr. buc.
16.	Delimitarea locurilor de staționare/parcare pentru autocare	Administrativă	Termen scurt		Locuri de staționare/parcare destinate autocarelor delimitate/reglementate, exprimate în nr. buc.
17.	Instituirea unui tarif/taxe de acces	Administrativă	Termen lung		Sistem de tarifyare/taxare instituit
18.	Elaborarea unui inventar al locurilor de parcare	Administrativă	Termen imediat		Inventar elaborat
19.	Plafonarea numărului de locuri de parcare	Administrativă	Termen lung		Strategie privind plafonarea numărului locurilor de parcare aprobată

**1.2 Planul de acțiune pentru Zona 2**

În această categorie vor fi încadrate toate artere de circulații de categoria a I-a și a II-a de pe teritoriul administrativ al Municipiului, așa cum sunt ele menționate în PMUD.

Având în vedere această funcțiune, prin intermediul politicii de parcare și a planului de acțiune aferent pentru această zonă se urmărește în primul rând asigurarea unei mobilități sigure și fluente în special pentru transportul public, pentru deplasarea pietonală și/sau pentru deplasarea cu mijloace alternative, precum bicicleta, diferite categorii de moped, etc. De asemenea, se va avea în vedere o bună reglementare și organizare a activității de livrări și aprovizionare a agenților economici și a activității de taximetrie, amenajându-se locuri corespunzătoare pentru oprirea și staționarea autovehiculelor respective, fără a aduce disfuncții traficului general.

Plan de măsuri pentru Zona 2

Nr. crt.	Denumire măsură	Tip măsură	Termen de implementare	Valoare estimată	Indicatori monitorizare/ evaluare – UM
1.	Separarea părții carosabile de restul spațiilor publice (trotuare, spații verzi, spații de joacă, etc.) prin instalarea de diverse obstacole fizice (bolarzi, borduri, bare, fâșii plantate, balustrade, parapete, etc.)	Învestiții	Termen scurt		Lungime de carosabil separat fizice, exprimat în metri liniari (ml)
2.	Reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea facilităților pietonale	Învestiții	Termen mediu		Suprafață reabilitată/modernizată/creată, exprimată în – m ²
3.	Amenajarea și dezvoltarea de facilități pentru deplasarea cu bicicleta sau alte modalități similare alternative (rasteluri și parcaje pentru biciclete, trotinete,	Învestiții	Termen mediu/Termen lung		Lungime piste de biciclete, exprimat în metri liniari (ml) Facilități pentru biciclete /alte mijloace similare alternative de deplasare, exprimat în nr. buc.



ROMÂNIA
JUDEJUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78 / 2019

Nr. crt.	Denumire măsură	Tip măsură	Termen de implementare	Valoare estimată	Indicatori monitorizare/ evaluare – UM
	etc., trasee și marcaje dedicate)				Locuri de parcare pentru biciclete/alte mijloace similare alternative de deplasare, exprimat în nr. buc.
4.	Instituirea unui program și plan de măsuri pentru livrarea mărfuri și aprovizionare pentru agenți economici	Administrativă	Termen scurt		Program adoptat/implementat
5.	Extinderea zonelor aferent locurilor de parcare cu taxă	Administrativă	Termen scurt/mediu		Locuri de parcare cu taxă, exprimate în nr. buc.
6.	Aplicarea de măsuri administrative sancționatorii pentru încălcarea reglementărilor privind parcare (blocarea roților sau ridicarea autovehiculelor parcate neregulamentar)	Administrativă	Termen imediat		Măsuri administrative sancționatorii aplicate, exprimat în nr. buc./an Nivel de conformare la reglementările privind parcare, exprimat în procente (%)
7.	Implementarea tehnologiilor de tip SMART pentru managementul traficului și al parcărilor	Învestiții	Termen mediu/Termen lung		Tehnologii tip SMART implementate, exprimat în nr. buc.
8.	Instituirea de benzi dedicate transportului public de călători	Învestiții	Termen mediu/Termen lung		Suprafață benzi dedicate, exprimat – m ² Lungime benzi dedicate, exprimat în metri liniari (ml)
9.	Creșterea accesibilității serviciului de transport public (îmbunătățirea interconectivității, racordarea la traseele de transport public, modernizarea stațiilor, etc.)	Administrativă, Investiții	Termen scurt/Termen mediu		Populația municipiului Constanta care accesează stațiile de transport public într-un interval 10 minute, exprimată în procente (%) Lungime benzi dedicate pentru transport public, exprimată în metri



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78/2019

Nr. crt.	Denumire măsură	Tip măsură	Termen de implementare	Valoare estimată	Indicatori monitorizare/ evaluare - UM
					liniari (ml)
					Autobuze noi, exprimate în nr. buc.
					Trasee noi/modificate, exprimate în metri liniari (ml)
					Park & Ride, exprimat în nr. buc
					Călători care utilizează serviciul de transportul public, exprimat în număr călători/zi/an
10.	Campanii publice de informare și conștientizare	Administrativă	Termen scurt/ Termen mediu		Campanii publice de informare și conștientizare, exprimate în nr. buc.
					Persoane implicate în campaniile publice de informare și conștientizare, exprimate în nr. buc.
11.	Instituirea parării pe termen scurt (până la cel mult 3 ore)	Administrativă	Termen scurt/ Termen mediu		Parări pe termen scurt, exprimate în nr. buc.
12.	Delimitarea și reglementarea locurilor de parcare destinate rezidenților	Administrativă	Termen scurt		Locuri de parcare destinate rezidenților delimitate/reglementate, exprimate în nr. buc.
13.	Delimitarea locurilor de parcare pentru persoanele cu dizabilități	Administrativă	Termen scurt		Locuri de parcare destinate persoanelor cu dizabilități delimitate, exprimate în nr. buc.
14.	Plafonarea numărului de locuri de parcare	Administrativă	Termen lung		Strategie privind plafonarea numărului locurilor de parcare aprobată



1.3 Planul de acțiune pentru Zona 3

Această zonă are o accesibilitate la transport ceva mai scăzută și o cerere de parcare mai mare, în special pe componenta rezidențială. Totuși, oferta de parcare situată preponderent pe stradă, reduce capacitatea de circulație, stânjenește deplasările pietonale, afectează calitatea ambientală a acestor zone. Există potențial de parcare în imobil, în curțile locuitorilor. De asemenea, în această zonă, ținând cont de presiunea mare a nevoii de parcare de tip rezidențial, regăsim un potențial ridicat de neconformare a utilizatorilor la regulile de parcare. În mod frecvent și chiar generalizat pentru anumite zone și microzone întâlnim parcare pe trotuar, spații verzi, etc. De asemenea, având în vedere decalajul mare între cererea și oferta locurilor de parcare în Zona 3, o rezolvare pe termen scurt a acestei situații și o conformare imediată a utilizatorilor, chiar și în contextul aplicării de diverse măsuri sancționatorii, este foarte puțin probabilă, proprietarii neavând efectiv nicio altă posibilitate să-și stocheze autoturismele. De aceea, pentru această zonă se recomandă o aplicare progresivă a politicii de parcare prin acordarea unor termene tranzitorii de implementare a diverselor măsurilor de conformare la reglementările privind parcare și, totodată, se impune identificarea și încurajarea unor soluții sustenabile privind echilibrarea cererii și ofertei locurilor de parcare.

Plan de măsuri pentru Zona 3

Nr. crt.	Denumire măsură	Tip măsură	Termen de implementare	Valoare estimată	Indicatori monitorizare/evaluare – UM
1.	Separarea părții carosabile de restul spațiilor publice (trotuare, spații verzi, spații de joacă, etc.) prin instalarea de diverse obstacole fizice (bolarzi, borduri, bare, fâșii plantate, balustrade, parapetei, etc.)	Învestiții	Termen mediu/Termen lung		Lungime de carosabil separat fizic, exprimată în metri liniari (ml)
2.	Reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea facilităților pietonale	Învestiții	Termen mediu/Termen lung		Suprafață reabilitată/modernizată/creată, exprimată în – m ²
3.	Amenajarea și dezvoltarea de facilități pentru deplasarea cu bicicleta sau alte	Învestiții	Termen mediu/Termen		Lungime piste de biciclete, exprimată în metri liniari (ml)



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78 / 2019

Nr. crt.	Denumire măsură	Tip măsură	Termen de implementare	Valoare estimată	Indicatori monitorizare/ evaluare – UM
	modalități similare alternative (rasteluri și parcaje pentru biciclete, trotinete, etc., trasee și marcaje dedicate)		lung		Facilitați pentru biciclete /alte mijloace similare alternative de deplasare, exprimate în nr. buc. Locuri de parcare pentru biciclete/alte mijloace similare alternative de deplasare, exprimate în nr. buc.
4.	Instituirea de artere de circulații cu sens unic	Administrativă	Termen mediu/Termen lung		Străzi sens unic, exprimate în nr. buc.
5.	Implementarea de măsuri de calmare a traficului auto prin montarea de rampe și borduri de încetinire a vitezei	Administrativă	Termen mediu/Termen lung		Măsuri de calmare a traficului implementate, exprimate în nr. buc.
6.	Instituirea de măsuri privind limitarea vitezei legale de deplasare	Administrativă	Termen mediu/Termen lung		Măsuri privind limitarea vitezei legale implementate, exprimate în nr. buc.
7.	Extinderea zonelor aferent locurilor de parcare cu taxă	Administrativă	Termen scurt/mediu		Locuri de parcare cu taxă, exprimate în nr. buc.
8.	Aplicarea de măsuri administrative sancționatorii pentru încălcarea reglementărilor privind parcare (blocarea roților sau ridicarea autovehiculelor parcate neregulamentar)	Administrativă	Termen mediu/Termen lung		Măsuri administrative sancționatorii aplicate, exprimate în nr. buc./an Nivel de conformare la reglementările privind parcare, exprimate în procente (%)
9.	Implementarea tehnologiilor de tip SMART pentru managementul parcarilor	Învestiții	Termen mediu/ Termen lung		Tehnologii tip SMART implementate, exprimate în nr. buc.



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78 / 2019

Nr. crt.	Denumire măsură	Tip măsură	Termen de implementare	Valoare estimată	Indicatori monitorizare/ evaluare – UM
10.	Creșterea accesibilității serviciului de transport public (îmbunătățirea interconectivității, racordarea la traseele de transport public, modernizarea stațiilor, etc.)	Administrativă, Investiții	Termen scurt/Termen mediu		Populația municipiului Constanta care accesează stațiile de transport public într-un interval 10 minunte, exprimată în procente (%) Lungime benzi dedicate pentru transport public, exprimată în metri liniari (ml) Autobuze noi, exprimate în nr. buc. Trasee noi/modificate, exprimate în nr. buc. Park & Ride, exprimat în nr. buc. Călători care utilizează serviciul de transportul public, exprimat în număr călători/zi/an



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78 / 2019

Pentru o bună gestionare și utilizare a locurilor de parcare la nivelul municipiului se recomandă utilizarea tehnologiei informațiilor și a soluțiilor de tip SMART, în special pentru informare și plată.

Informarea privind disponibilitatea de parcare este importantă pentru reducerea timpului, circulației de căutare a unui loc de parcare și a efectelor negative ale acesteia (poluare fonică și chimică). Se recomandă dezvoltarea unor sisteme de informare pe telefoanele inteligente (smartphone), internet și la intrarea în parcuri astfel:

- Senzori de parcare, instalați fie la nivelul solului (în parcurile exterioare), fie suspendați (în clădirile de parcuri/parcurile subterane);
- Tehnologie pentru recunoașterea automată a numerelor de înmatriculare;
- Carduri de identificare prin radiofrecvență (în special pentru smartparking);
- Panouri cu semnalizare variabilă (dinamică), pentru oferirea în timp real a informațiilor vizând disponibilitatea locurilor de parcare dintr-o anumită zonă;
- Semnalistică fixă pentru pietoni și vehicule;
- Control acces;
- Plata în avans a parcarii, online, într-un cont dedicat;
- Parcometre;
- Soft de management al parcarii;
- Aplicații pentru smartphone.

2. CAPITOLUL 5 – MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA POLITICII DE PARCARE

Monitorizarea și evaluarea prezentei politici sunt elemente esențiale în implementarea cu succes a măsurilor din planul de acțiune în vederea atingerii obiectivelor propuse. Pe de o parte, ajută la verificarea stadiului de implementare a măsurilor prin culegerea de date și informații periodice, pe de altă parte, ajută unitatea de implementare să identifice care sunt aspectele care merg/funcționează bine sau mai puțin bine în procesul de implementare a politicii, fapt ce permite o reanalizare a opțiunilor și luarea unor decizii informate.

Totodată, prin culegerea de date periodic, se facilitează și procesul de comunicare cu părțile interesate. Astfel, pe toată perioada de implementare a prezentei politici trebuie constituită o unitate de implementare compusă, în principal, din reprezentanți ai Direcțiilor de specialitate ale Primăriei municipiului Constanța (Urbanism, Servicii publice, Dezvoltare și Fonduri Europene, Poliția locală), precum și din reprezentanți ai companiilor aflate în subordinea Consiliului Local municipal (RATC și Confort Urban).

Scopul acestei unități de implementare este acela de a pune în aplicare măsurile prezentei politici, de a monitoriza și evalua rezultatele și procesul de implementare în mod continuu și de a asigura o comunicare eficientă cu cetățenii și ceilalți factori interesați. Având în vedere măsurile din planul de acțiune al prezentei politici se propun următorii indicatori de monitorizare:



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78 / 2019

Tip indicator	Indicator	Unitate măsură	Valoare de bază	Valoare țintă	Responsabil monitorizare	Periodicitatea datelor
Calitatea aerului	Emisii de CO ₂	kilogram			UAT municipiul Constanța	Anual
	Emisii de NO _x	kilogram			UAT municipiul Constanța	Anual
	Emisii de SO _x	kilogram			UAT municipiul Constanța	Anual
	Emisii de CO	kilogram			UAT municipiul Constanța	Anual
	Emisii de PM10	kilogram			UAT municipiul Constanța	Anual
	Emisii de PM5	kilogram			UAT municipiul Constanța	Anual
Transport public călători (TP)	Benzi dedicate TP	kilometri			UAT municipiul Constanța	Anual
	Autobuze noi	număr			UAT municipiul Constanța	Anual
	Autobuze noi electrice	număr			UAT municipiul Constanța	Anual
	Accesibilitatea TP	procent din populație care se află la o distanță de 10 minute de o stație de autobuz			UAT municipiul Constanța	Anual



ROMÂNIA
JUDEJUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78 / 2019

Tip indicator	Indicator	Unitate măsură	Valoare de bază	Valoare țintă	Responsabil monitorizare	Periodicitatea datelor
	Viteza de deplasare a autobuzelor TP	Km/oră			UAT municipiul Constanța	Anual
	Facilități de tip Park&Ride	număr			UAT municipiul Constanța	Anual
	Persoane care utilizează transportul public	numărul de călătorii			UAT municipiul Constanța	Lunar/
					UAT municipiul Constanța	Trimestrial/
					UAT municipiul Constanța	Anual
	Cota modală a TP	procent din cota modală (%)	AM 26,3%		UAT municipiul Constanța	Anual
			PM 27,8 %		UAT municipiul Constanța	Anual
Mobilitate durabilă	Trotuare reabilite	m2			UAT municipiul Constanța	Anual
	Zone/rețele pietonale noi	Km			UAT municipiul Constanța	Anual
		m2			UAT municipiul Constanța	Anual
					UAT municipiul Constanța	Anual
	Piste de biciclete	Km			UAT municipiul Constanța	Anual



ROMÂNIA
JUDEJUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL

ANEXĂ LA
HCLM NR. 78 / 2019

Tip indicator	Indicator	Unitate măsură	Valoare de bază	Valoare țintă	Responsabil monitorizare	Periodicitatea datelor
		m2			UAT municipiul Constanța	Anual
	Facilități pentru biciclete	număr facilități (parcări/sisteme de închiriat/...			UAT municipiul Constanța	Anual
	Elemente pentru calmarea traficului	număr			UAT municipiul Constanța	Anual
Siguranță și securitate	Persoane decedate în urma unui accident rutier	număr			UAT municipiul Constanța	Anual
	Persoane rănite grav în urma unui accident rutier	număr			UAT municipiul Constanța	Anual
Parcări	Parcări ilegale	număr			UAT municipiul Constanța	Anual
	Locuri de parcare nou create	număr			UAT municipiul Constanța	Anual
	Parcări cu taxă	număr			UAT municipiul Constanța	Anual
					UAT municipiul Constanța	Anual

PREȘEDINTE ȘEDINȚĂ,
COYO MARICARA
COYO

CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR,
MARCELA ENACHE
[Signature]