



STRATEGIE PARCARI IN MUNICIPIUL PLOIESTI

CAIET DE SARCINI

INFORMATII GENERALE

Denumire obiectiv: *Strategie parcare in municipiul Ploiesti*

Autoritatea contractanta: *Municipiul Ploiesti*

Sursa de finantare: *buget local*

DATE GENERALE

Județ:Prahova

Regiunea geografică:Muntenia

Populație: 209 945 loc (locul 9)

Recensământ:2002

Suprafață:60 km² (locul 144)

Densitate:4 204 loc/km² (locul 6)

Municipiul Ploiești, unul din orașele mari ale României, reședință a județului Prahova, este situat la 60 km nord de București, pe coordonatele de 25°2'48" longitudine estică și 44°56'24" latitudine nordică. Suprafața actuală a Ploieștiului este de aproape 60 km². Se învecinează la nord cu comuna Blejoi, la sud cu comunele Bărcănești și Brazi, la vest cu comuna Târgșoru Vechi, la est cu comuna Bucov. Municipiul Ploiești se găsește în apropierea regiunii viticole Dealul Mare-Valea Călugărească și are acces direct la Valea Prahovei , cea mai importantă zonă de turism alpin din România.

Ploieștiul este un important nod de transport , situându-se pe drumurile care leagă capitala București de Transilvania și Moldova.

Ploieștiul a dezvoltat istoric o rețea stradală în marea majoritate pe o structură radială, cu tranzitarea zonei centrale. Lungimea străzilor orășenești este de 324 km, din care modernizate 241 km. Transportul public urban este asigurat prin 37 de linii din care 216 autobuze, 33 tramvaie și 10 troleibuze.

Prin Ploiești trec drumurile naționale:

* DN 1 București - Ploiești - Brașov (prin Buftea) (parte a Drumului european E60)

* DN 1A București - Ploiești - Brașov (prin Valenii de Munte)

* DN 1B Ploiești - Buzău

* DN 72 Ploiești - Târgoviște

* Centura de Vest, Centura de Est.

Drumurile județene:

* DJ 101D Ploiești(centura) - Râfov

* DJ 101G Ploiești(centura) - Tinosu

* DJ 101I Ploiești - Nedelea

* DJ 102 Ploiești - Păulești - Slănic

* DJ 102E Ploiești - Plopu

Drumurile comunale:

- * DC 92 Ploiești - Berceni
- * DC 92A Ploiești(centura) - Ghighiu
- * DC 108A Tătărani
- * DC 111 Ploiești(centura) - Strejnicu

Orașul este legat prin cale ferată de București, Buzău, Brașov (căi ferate duble electrificate), Urziceni, Măneciu, Plopeni și Târgoviște. Nodul feroviar are două gări de călători importante ("Ploiești Sud" și "Ploiești Vest"), "Ploiești Est" (spre Buzău), "Ploiești Nord" (spre Măneciu), plus "Ploiești Triaj" (stație de triaj) în sudul orașului.

În interiorul orașului transportul public este asigurat de S.C. T.C.E. S.A. Ploiești, și cuprinde trasee de autobuze, linii de tramvai și troleibuz.

Spre teritoriul periurban și restul județului și al țării, transportul rutier se realizează prin operatori privați, cu plecări din stațiile de transfer: Gara de Sud, Gara de Vest, Ștrandului - Obor, Spitalul Județean și Podul Înalt .

In conformitate cu Ghidul Solicitantului Programul Operational Regional 2014-2020, Axa prioritara 4 ***"Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile"*** - 4.1 *Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor, avand ca obiectiv specific Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă*, se introduce obligativitatea prezentării de catre beneficiarii aplicanti (municipii si orase) a unui nou document de politica la nivel local: POLITICA DE PARCARE pentru aria de impact a proiectului propus, aprobata la nivelul Consiliului Local. Acest document va fi necesar pentru toate proiectele de mobilitate urbana finantabile prin POR 2014-2020/Axa 4.1.

Este recunoscut faptul că în Ploiesti, sistemul de parcări reprezintă o problemă, în special în zonele rezidențiale și în centrul orașului. Nevoia unui nivel de control mai mare asupra sistemului de parcări s-a dezvoltat ca urmare a expansiunii îngrijorătoare a nivelului de utilizare a autoturismului individual și a cotelor de trafic auto. Această situație a propulsat nivelurile de congestionare și poluare, în special în zonele urbane dens populate. Se va promova pe scară largă mobilitatea durabilă prin încurajarea transferului modal și utilizarea unor forme de deplasare alternativa autoturismului personal pentru călătoriile zilnice. Este necesar un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor pe această temă, recunoscând că mobilitatea este importantă, dar poate avea un cost financiar, social și de mediu, și astfel trebuie încurajate modalitățile de transport durabile.

O strategie eficientă de gestionare a parcărilor devine o componentă critică în definirea unor modificări fie ele de nivel minim sau prin excelență notabile în dimensiunea comportamentului uman de deplasare urbană.

Parcarea este o parte integrantă a transportului public și a rețelei de drumuri. Disponibilitatea și costul unui loc de parcare constituie un factor determinant în decizia pe care oamenii o iau de a accesa o anumită destinație cu sau fără autoturismul personal. Fiecare autoturism care se află la un moment dat pe străzile publice necesită un loc unde să poată fi în cele din urmă staționat: aceasta este o problemă cheie a

tuturor zonelor urbane. Autoturismele ocupă spațiu atunci când sunt în mișcare, dar, pentru o medie de 23 de ore pe zi ele sunt parcate și în cazul în care urmează a fi utilizate pentru toate călătoriile zilnice ale unei persoane, atunci ele au nevoie de un loc de parcare atât la originea, cât și la destinația călătoriei. Decizia de a utiliza sau nu autoturismul pentru anumite călătorii influențează de asemenea auspiciile sub care funcționează transportul public și nivelul de congestie al drumurilor.

Dacă gestionarea parcării este abordată într-un mod strategic, atunci aceasta poate fi folosită foarte eficient ca o modalitate de a contribui la atingerea multor obiective de mediu, sociale și economice. Politicile naționale de transport au obiective similare în majoritatea țărilor din spațiul european și vizează: • Dezvoltarea economiei locale și naționale și transformarea centrelor orașelor în spații atractive pentru activitățile economice; • Reducerea utilizării autoturismului pentru a reduce congestia traficului; • Încurajarea utilizării modurilor alternative de deplasare; • Îmbunătățirea transportului public, inclusiv integrarea sa cu alte moduri de transport, în special în orașele mai mari; • Reducerea impactului asupra mediului pe care îl are utilizarea autoturismului; • Accesibilitate deplină pentru toate grupurile societății. Dezvoltarea unei Strategii de Gestionare a Parcării sprijină o abordare structurată a modalității în care parcare poate contribui la realizarea acestor obiective mai ample.

Scopul strategiei de parcare:

Principalul scop al *Strategiei de parcare în municipiul Ploiesti* este realizarea unui cadru legal pentru dezvoltarea investițiilor în domeniul parcarilor publice, pentru a asigura necesarul de locuri de parcare, concomitent cu descurajarea deplasărilor cu autovehiculul propriu.

Trebuie luate în considerare următoarele criterii:

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

De asemenea, *Strategia de parcare în municipiul Ploiesti* are următoarele scopuri:

- Investigare zonelor cu cea mai mare cerere și propunerea de parcare de diferite tipuri de construcții - la nivel , park and ride s.a.
- Propunerea de introducerea de tarife scăzute, cu posibilitatea de a le crește până când nivelul de ocupare este optimizat (cu aproximativ 85% din spații pline la orele de vârf - acest lucru garantează că încă este relativ ușor de găsit un spațiu);
- Menținerea duratei de ședere maximă de cca 3-4 ore în zonele comerciale/de afaceri, astfel încât navetiștii să nu poată parca în acele parcare și spațiile să poată fi folosite de mai multe ori pe zi de cumpărători și vizitatori de afaceri;

- Retragerea controlului și al sancționării din responsabilitatea poliției. Acest lucru face aplicarea regulamentelor și a sancționărilor mult mai eficiente;
- Stabilirea de prețuri mai mici pentru parcarile din afara străzii față de parcarile de pe stradă și diseminarea acestui lucru oamenilor pentru a fi încurajați să le utilizeze;
- Impunerea de standarde maxime și nu minime pentru numărul locurilor de parcare ce urmează a fi construite în noile dezvoltări.
- Sa asigure aplicarea efectiva a reglementarilor privind parcare;
- Sa conduca la reducerea cererii de parcare prin imbunatatirea transportului public;
- Sa stimuleze reducerea traficului în zona centrala;
- Sa faciliteze circulatia pietonilor pe trotuare;
- Sa mareasca numarul locurilor de parcare;
- Sa reduca perioada de parcare a vehiculelor în centrul orasului si pe strazi;
- Sa imbunatateasca fluxul circulatiei, prin reducerea zonelor de aglomerare;
- Sa contribuie la reducerea poluarii prin scaderea numarului de vehicule care circula.

Strategia de parcare va contine si o parte dedicata semnalizarii rutiere.

Informațiile îmbunătățite oferite utilizatorilor în spațiile de parcare sunt de asemenea utile pentru a facilita utilizarea și satisfacția utilizatorilor. Semnalizarea eficientă poate îmbunătăți gestionarea parcarilor prin facilitarea navigației în parcarile de pe stradă și din afara ei. Eficacitatea signalisticii pentru facilitățile din afara străzii poate include:

- Indicatoare direcționale la intrările din străzi publice;
- Indicatoare la ieșire pentru accesarea rețelei stradale;
- Indicatoare interne pentru conducătorii auto către spații de parcare cu diverse utilizări;
- Indicatoare interne pentru conducătorii auto către spațiile disponibile;
- Indicatoare pentru orientare în interiorul parcarii pentru identificarea cu ușurință a locației unde a fost parcat autoturismul. Semnele de ghidaj pot de asemenea ilustra într-un mod inovator tipurile de utilizare ale parcarilor pe stradă. Alte semne pot reglementa modul în care utilizatorii pot ocupa locurile de parcare de pe stradă (de exemplu autorizațiile pentru rezidenți). Sistemele automatizate de ghidaj pentru parări și afișajele automatizate pentru disponibilitatea parcarii pot informa utilizatorii cu privire la numărul de spații disponibile într-o facilitate de parcare.

A fost elaborat si aprobat PLANUL DE MOBILITATE URBANA.

În cadrul acestuia au fost identificate cateva probleme ale municipiului în acest domeniu si propuse cateva locuri de parcare , astfel :

„Politica de parcare propusă ține cont de următoarele criterii: ♣ limitarea și taxarea parcarii la sol, ♣ organizarea pe cât posibil a necesarului de locuri de parcare în parări multietajate, subterane și supraterane, ♣ restricții de timp în special pentru parcare în centrul orașului, ♣ tarification diferentiată în funcție de zonă, ♣ reglementări de parcare care să țină cont de interesele rezidenților și care să nu determine pe cei care parchează în centrul orașului să facă acest lucru în zonele rezidențiale înconjurătoare. „

„Structura zonelor de parcare pornește de la zona centrală a orașului. Cea mai mare cerere de parcare este așteptată în jurul zonei pietonale. În plus, navetiștii tind să parcheze mașina cât mai aproape de locul de muncă. Zonele de parcare sunt în general circulare în jurul centrului orașului. Astfel, zona cu cea mai mare cerere de parcare poate fi tratată diferit față de zonele înconjurătoare. În plus, în zonele rezidențiale înconjurătoare oamenii au nevoie să își poată parca mașina aproape de casa lor”.

În cadrul strategiei de parcare în municipiul Ploiești se dorește aprofundarea studiilor anterioare și obținerea de soluții concrete de amplasare a parcarilor, a tipurilor de parcare, a modalităților de regandire eventuală a sensurilor unice de circulație pe străzi precum și propunerea unui sistem de tarifare /gestiune a parcarilor.

Clauze contractuale:

- garanția de bună execuție a serviciilor prestate: în procent de 5%;
- Durata de prestări servicii: 30 zile de la emiterea ordinului de începere.

Modalități de plată:

- Emiterea facturii se face după aprobarea documentației de către Comisia Tehnico-Economică de Avizare a beneficiarului, precum și de către Consiliul Local al Municipiului Ploiești, și se va deconta în 30 zile de la data înregistrării la achizitor.

Conținutul documentației:

- Documentația va fi elaborată în 2 (două) exemplare pe suport hârtie și un exemplar în format electronic.
- Documentația se consideră acceptată, după avizarea favorabilă de către Comisia Tehnico-Economică de Avizare a beneficiarului, precum și după aprobarea în Consiliul Local al Municipiului Ploiești.

DIRECTOR EXECUTIV,

Mihaela **IAMANDI**

Sef Serviciu Reparatii si Investitii Drumuri

Mihail **NEGRU**