



SPACES AVAILABLE	
A	0
B	6
C	17

## Proiectul

Elaborarea studiului de oportunitate privind implementarea  
sistemului de management al parcărilor in Chișinău

*Chisinau, August 2021*

# Scop si Sarcini

**Scopul proiectului** este elaborarea Studiului de Oportunitate privind amenajarea parcărilor cu plată în municipiul Chișinău.

## **Principalele sarcini:**

1. Analiza experienței internaționale
2. Realizarea unui sondaj calitativ și cantitativ
3. Elaborarea Studiului de Oportunitate
4. Elaborarea cadrului legal și de reglementare necesar
5. Asistența în promovarea Studiului de Oportunitate.

# Analiza experientei internationale

Au fost analizate 6 orașe din Europa, similare ca și dimensiune ca și Municipiul Chișinău cu experiență relevantă în domeniul managementul parcarilor – **București (sect.4), Iași, Düsseldorf, Tallinn, Riga și Vilnius.**

## Concluzii si Lecții învățate:

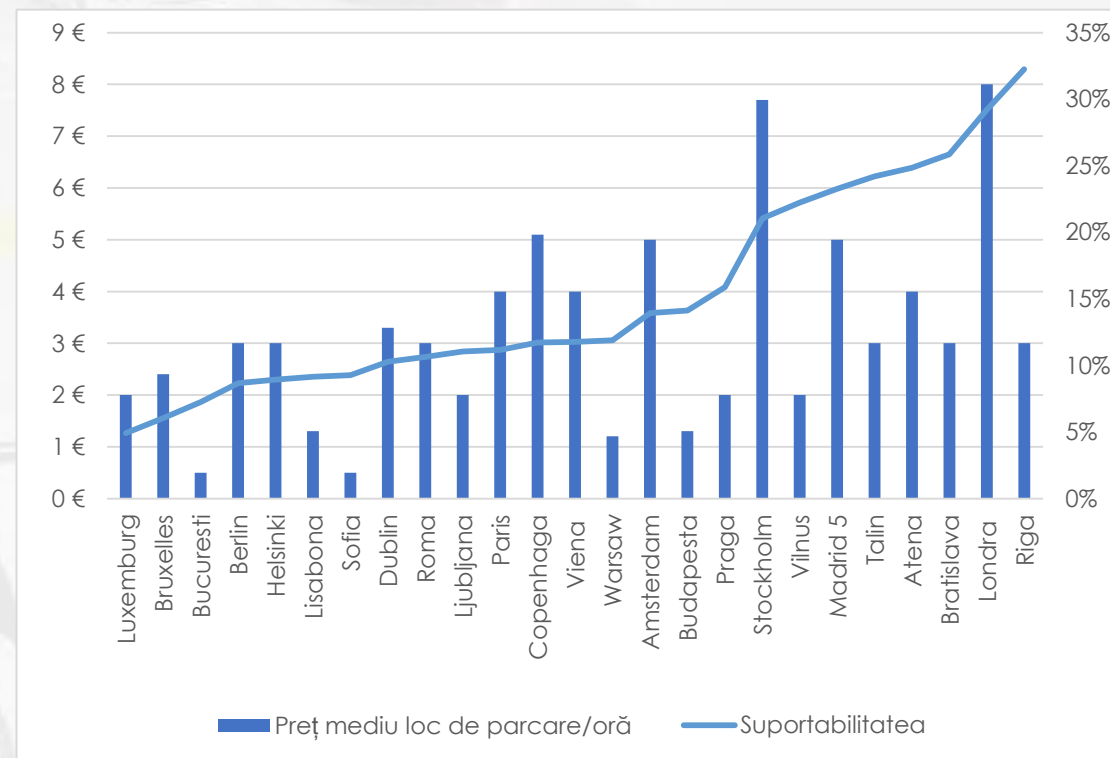
Problematika parcarilor poate fi soluționată efectiv doar printr-un complex de măsuri coordonate pe două aspecte:

- 1) eliminarea autovehiculelor parcate de pe benzi de circulație, piste pentru biciclete, benzi de vegetație, trotuare pentru pietoni, curți, parcuri etc.,**
- 2) crearea unui număr necesar de locuri de parcare.**

**Creșterea atractivității transportului public local în defavoarea autovehiculelor personale.**

In Politica de parcare stradală prioritate acordată **crearea parcarilor în afara centrului, dezvoltarea de parcuri și locuri de promenade, mai mult spațiu pentru pietoni, biciclete și transport public.**

## Pretul mediu de parcare si suportabilitatea



# Experiența internațională

Capitalele țărilor baltice sunt divizate în zone tarifare distincte, care atribuie un tarif diferențiat pentru fiecare zonă în parte - la periferii tarifele sunt mai mici, dar spre centru devin mai mari.

În orașul *Vilnius* și *Riga* - gestionarea/exploatarea parcărilor cu plată în limitele liniilor de stradă este realizată și deținută în proporție de 100 % de către municipalitate prin intermediul unei companii municipale, care deservește parcarile gratuite, cu plată, rezervate, subterane, și speciale.

În orașul Tallinn există parcuri **municipale** și **private**, ambele fiind cu plată. Lipsa parcărilor gratuite pentru mașinile ordinare (cu excepția celor Eco) și împărțirea orașului în zone de parcare cu plată a determinat implementarea conceptului și sistemului de parcare Park & Ride (P&R).



# Experiența internațională

## România (orașul București și Iași)

- Managementul parcărilor se bazează pe două nivele (la nivel local - în cadrul fiecărui Sector; și la nivel municipal – pentru întreg municipiu) , ținându-se cont de zonarea orașului în zone tarifare.
- Cuantumul taxelor locale și a celor complementare de utilizare a parcajelor este stabilit prin hotărâre a Consiliului Municipal.

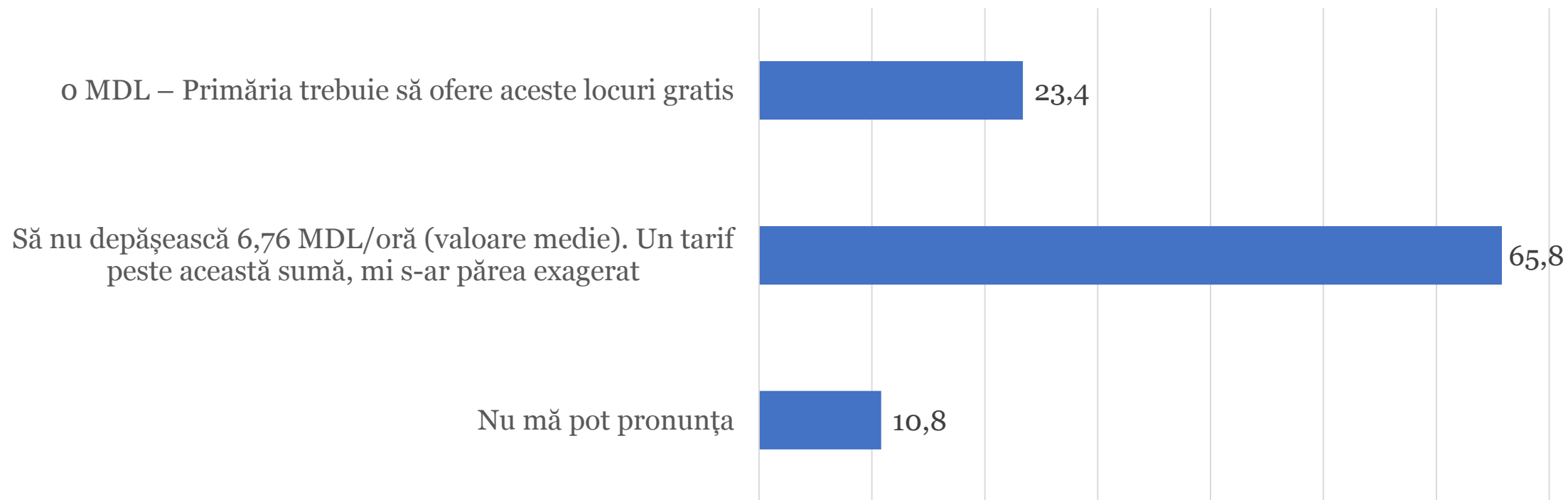
## Germania (orașul Dusseldorf)

- **Managementul parcărilor auto se realizează prin stabilirea cotei de tarifare a serviciului de parcare:**
  - 1) în spațiul stradal public pentru toți utilizatorii străzii, inclusiv pentru rezidenți (precum parcare liberă, interziceri de oprire restricționate, interziceri de oprire, cu discul de parcare, parcare cu bilet de parcare, locuri de parcare speciale, permise speciale de parcare) precum și
  - 2) Park&Ride.
- **Monitorizarea traficului staționar este efectuată de către polițiști auxiliari neînarmați), care sunt angajați ai unui municipiu**



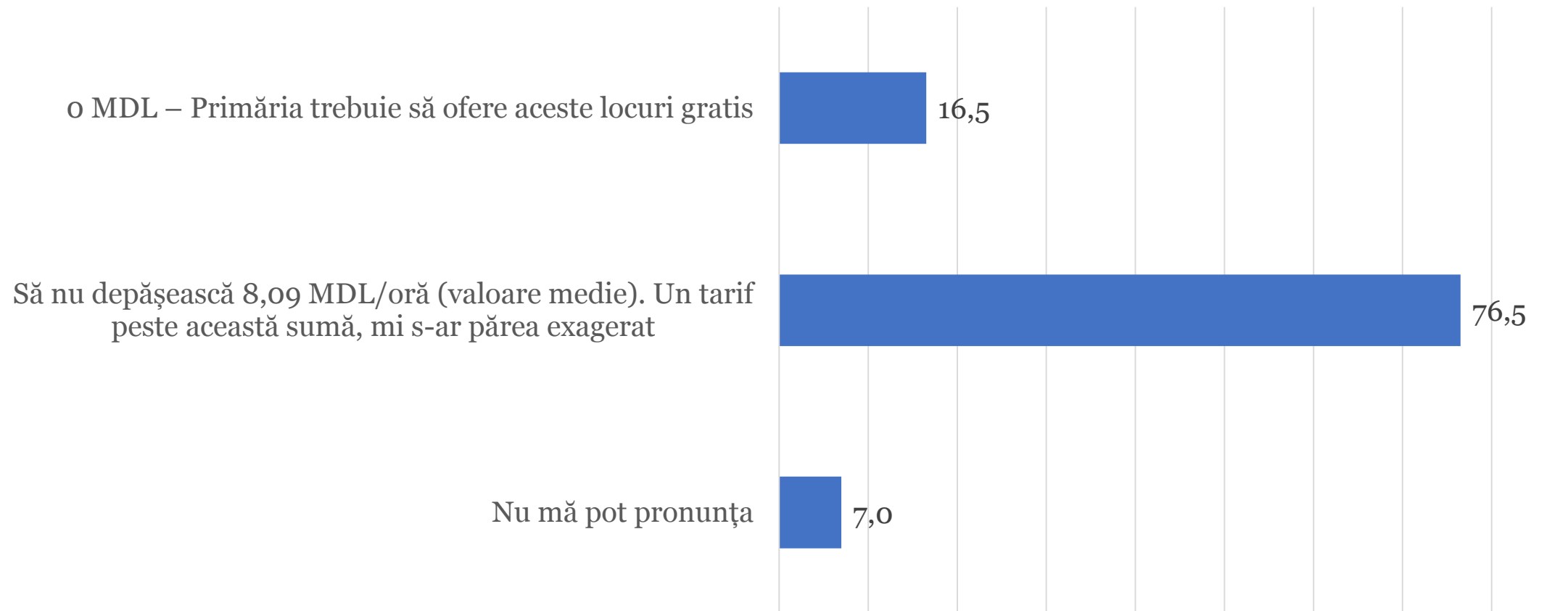
# Studiu cantitativ (2)

**Q15: Care ar fi, din punctul dumneavoastră de vedere, un tarif orar rezonabil, pentru un spațiu de parcare amenajat de către Primăria Municipiului Chișinău în zona unde aveți serviciul?**



# Studiu Cantitativ (3)

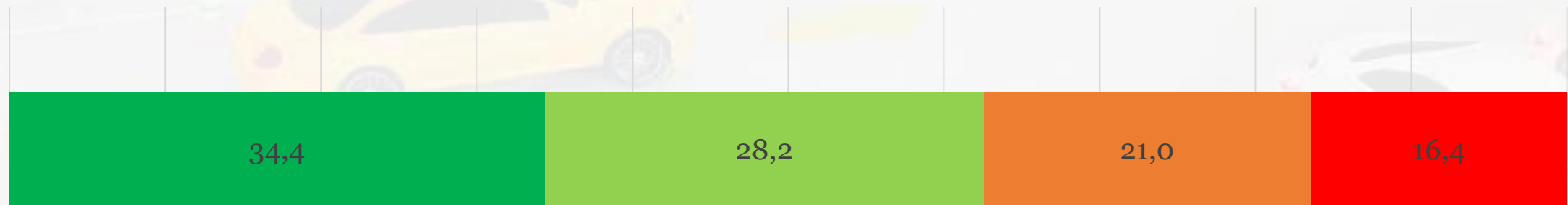
**Q27: Care ar fi, din punctul dumneavoastră de vedere, un tarif orar rezonabil, pentru un spațiu de parcare amenajat de către Primăria Municipiului Chișinău în zona Centru?**





# Studiu cantitativ (4)

**Q41: Dacă Primăria Municipiului Chișinău ar amenaja în zona dumneavoastră de reședință, spații de parcare cu plată, pe bază de abonament lunar, a un tarif pe care să îl considerați rezonabil, având condiții care să corespundă așteptărilor dumneavoastră, credeți că le veți utiliza?**



- Cu siguranță da
- Probabil da
- Probabil nu, înclin să folosesc soluțiile actuale
- Cu siguranță nu, voi folosi de fiecare dată soluțiile actuale sau voi căuta altele

# Structura studiului de oportunitate

## Introducere

1. REZUMAT EXPERIENȚA INTERNAȚIONALĂ
2. CHIȘINĂU: DATE SOCIO-ECONOMICE
3. SITUAȚIA ACTUALĂ ȘI DESCRIEREA INFRASTRUCTURII PARCĂRILOR
4. EVALUAREA CERERII ȘI OFERTEI
5. CONCEPTUL DE ORGANIZARE A PARCĂRILOR
6. ANALIZA COST-BENEFICIU
7. CADRU JURIDIC ȘI INSTITUȚIONAL
8. PLANUL DE ACȚIUNI

## Concluzii și recomandări

## Anexe

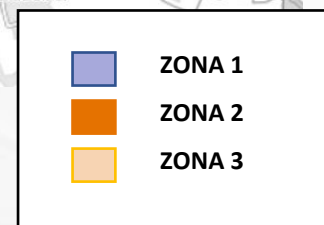
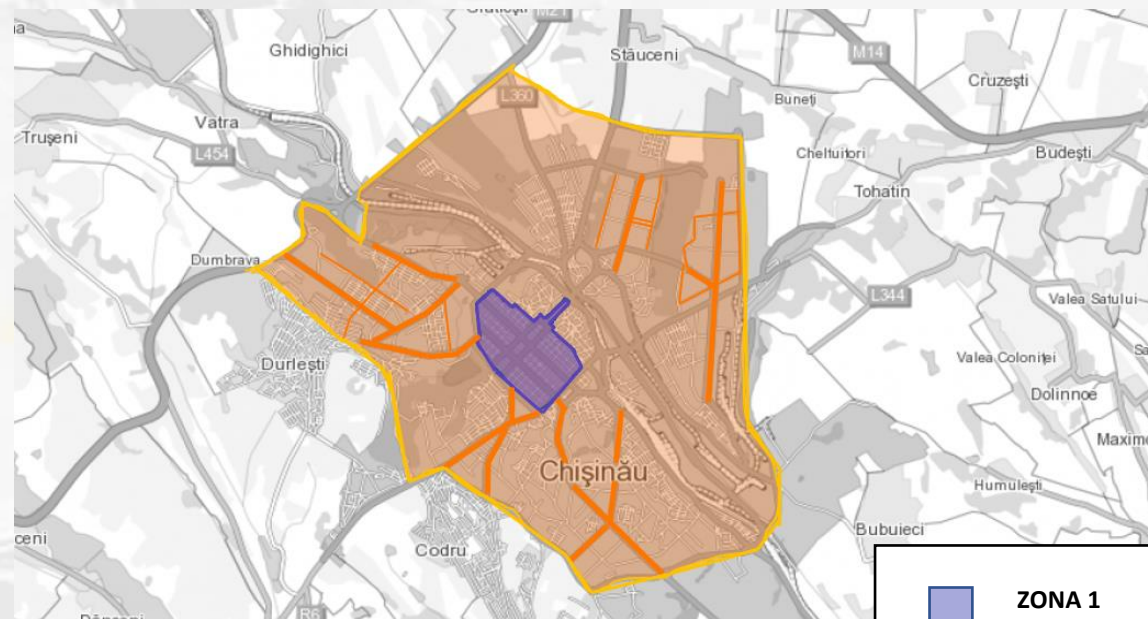
# Zonarea si numărul de parcări

## Numărul parcarilor regulamentare și neregulamentare

Sectoare	Regulamentare	Neregulamentare	Total
Rîșcani	12126	1651	13777
Ciocana	10774	453	11227
Centru	8973	1585	10558
Buiucani	6573	1831	8404
Botanica	7176	763	7939
Total	45622	6283	51905

Sursă: Date Primărie Arc GIS

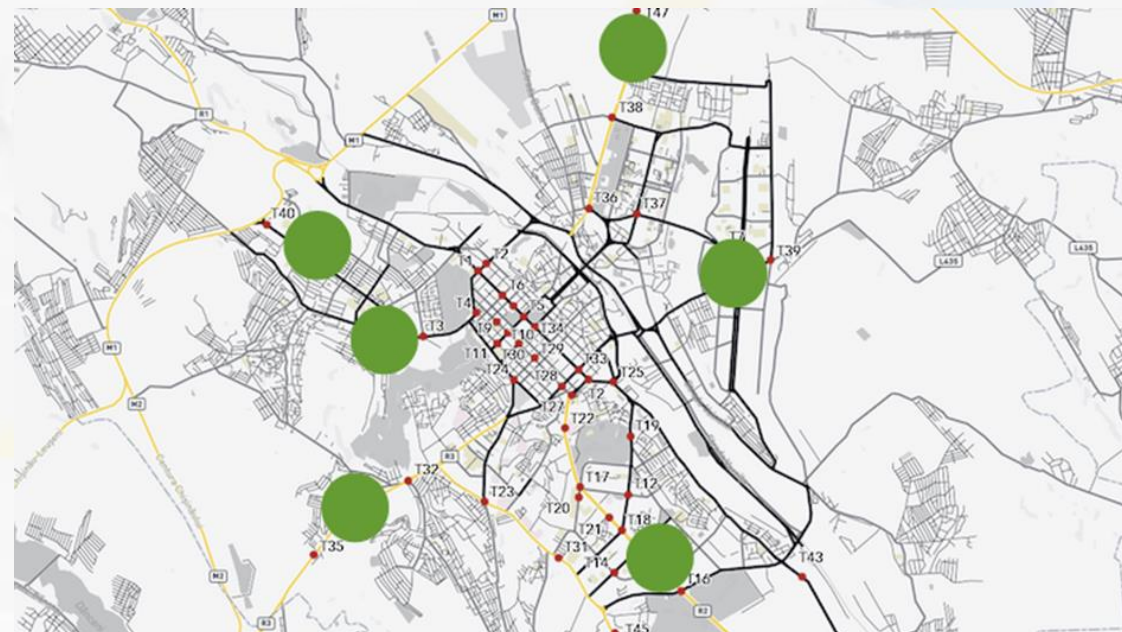
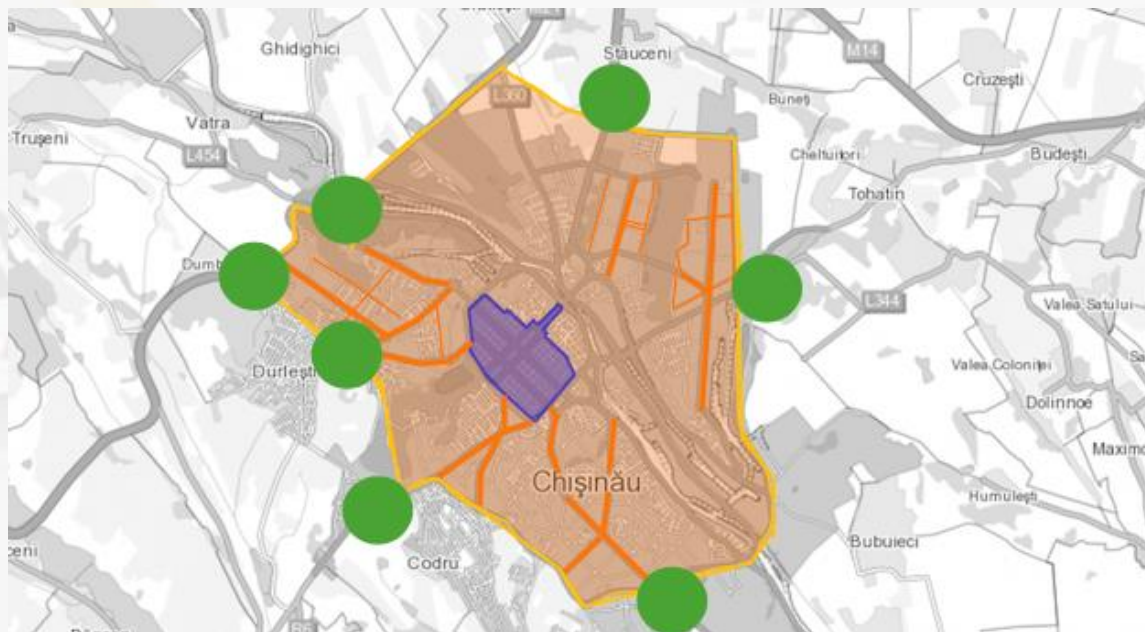
Din total 45,622 se consideră locuri de parcare regulamentare conform Regulamentul circulației rutiere care permite parcare pe trotuar cu respectarea distanței minime de 1.5 metri pentru calea de circulație lăsată la dispoziția pietonilor după parcare mașinii/motocicletelor



Harta orașului distribuită după Zone (Zona 1 = Centru, Zona 2 = Străzile principale din alte sectoare, Zona 3 = Rest)

# Fluxul de intrare-ieșire

*Puncte de măsurare: Vadul lui Vodă, Calea Orheiului, Dacia-Aeroport, Șoseaua Hâncești, Liviu Deleanu și Vasile Lupu – intrarea Durluști.*



## Locurile unde se propune a amenaja P+R

6 * P+R pentru 10% din mașini	5820,9
Estimat per parcare (aprox.)	1000
Adăugăm intrarea de la Calea Ieșilor	+1000
Propunerea S4 - P+R	7000

Fluxul de intrare (24 ore) la cele 6 puncte monitorizate	58209
Fluxul de ieșire (24 ore) la cele 6 puncte monitorizate	57625
Fluxul de intrare (24 ore) estimat total la toate intrările/ieșirile	129353
Fluxul de ieșire (24 ore) estimat total la toate intrările/ieșirile	128056
Intrări ca procent din totalul de mașini	56.27%
Ieșiri ca procent din totalul de mașini	55.71%

# Cerere și ofertă

- Cererea de locuri de parcare în oraș s-a estimat în baza numărului de mașini înmatriculate în Chișinău.
- În perioada 2021-2028 vor fi amenajate peste 65902 locuri de parcare amenajate de municipalitate și 8600 de locuri amenajate prin Parteneriate Publice Private.

	Centru	Buiucani	Rîșcani	Ciocana	Botanica	Total
Populație la 1.01.2021	172400	145500	116800	109200	95200	639100
Numar autovehicole (1.06.2021)	28074	32203	42907	34444	50840	188468
Cererea locurilor de parcare rezidențiale	8330	9555	12730	10220	15084	55919
Oferta locurilor de parcare în partea centrală	8062					8062
Oferta locurilor de parcare în sectoare	263	1045	860	903	450	3521
Oferta locurilor de parcare tip Park&Ride	1000	2000	1000	1000	2000	7000
<b>Estimarea numărului locurilor de parcare</b>	<b>17655</b>	<b>12600</b>	<b>14590</b>	<b>12123</b>	<b>17534</b>	<b>74502</b>

Zone de parcare	Centru	Buiucani	Rîșcani	Ciocana	Botanica	Total
Z1 (zona centrală)	8062	0	0	0	0	<b>8062</b>
Z2 (Sectoare minus Z1)	263	1045	860	903	450	<b>3521</b>
Z3 (Restul)	9330	12555	13730	11220	16084	<b>62919</b>
<b>Total</b>	<b>17655</b>	<b>13600</b>	<b>14590</b>	<b>12123</b>	<b>16534</b>	<b>74502</b>

# Plan de amenajare

- În baza numărului de mașini înmatriculate în Chișinău s-a estimat cererea de locuri de parcare în oraș. Se estimează că în perioada 2021-2028 vor fi amenajate peste 65902 locuri de parcare amenajate de municipalitate și 8600 de locuri amenajate prin Parteneriate Publice Private.

Zone de parcare	Centru	Buiucani	Rîșcani	Ciocana	Botanica	Total
Z1 (zona centrală)	8062	0	0	0	0	<b>8062</b>
Z2 (Sectoare minus Z1)	263	1045	860	903	450	<b>3521</b>
Z3 (Restul)	9330	12555	13730	11220	16084	<b>62919</b>
<b>Total</b>	<b>17655</b>	<b>13600</b>	<b>14590</b>	<b>12123</b>	<b>16534</b>	<b>74502</b>

Tipuri de parcare	Total	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
<b>S1 (parcări stradale)</b>	9983	700	5762	3521	0	0	0	0	0
<b>S2 (parcări rezidențiale)</b>	55919	500	4000	6000	7000	8000	9000	10000	11419
<b>S3 (parcări multietajate)</b>	1600	0	0	1600	0	0	0	0	0
<b>S4 (Park &amp; Ride)</b>	7000	0	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
<b>Total</b>	<b>74502</b>	<b>1200</b>	<b>10762</b>	<b>12121</b>	<b>8000</b>	<b>9000</b>	<b>10000</b>	<b>11000</b>	<b>12419</b>

# Cerere și ofertă

- În baza numărului de mașini înmatriculate în Chișinău s-a estimat cererea de locuri de parcare în oraș. Se estimează că în perioada 2021-2028 vor fi amenajate peste 65902 locuri de parcare amenajate de municipalitate și 8600 de locuri amenajate prin Parteneriate Publice Private.

	Centru	Buiucani	Rîșcani	Ciocana	Botanica	Total
Populație la 1.01.2021	172400	145500	116800	109200	95200	639100
Numar autovehicole (1.06.2021)	28074	32203	42907	34444	50840	188468
Cererea locurilor de parcare rezidențiale	8330	9555	12730	10220	15084	55919
Oferta locurilor de parcare in partea centrala	8062					8062
Oferta locurilor de parcare in sectoare	263	1045	860	903	450	3521
Oferta locurilor de parcare tip Park&Ride	1000	2000	1000	1000	2000	7000
<b>Estimarea numarului locurilor de parcare a</b>	<b>17655</b>	<b>12600</b>	<b>14590</b>	<b>12123</b>	<b>17534</b>	<b>74502</b>

Zone de parcare	Centru	Buiucani	Rîșcani	Ciocana	Botanica	Total
Z1 (zona centrală)	8062	0	0	0	0	<b>8062</b>
Z2 (Sectoare minus Z1)	263	1045	860	903	450	<b>3521</b>
Z3 (Restul)	9330	12555	13730	11220	16084	<b>62919</b>
<b>Total</b>	<b>17655</b>	<b>13600</b>	<b>14590</b>	<b>12123</b>	<b>16534</b>	<b>74502</b>

# Analiza financiară (1)

## Planul de amenajare a parcărilor pe perioada 2021-2028

Standarde	Total oras	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
S1 (parcări stradale)	9983	700	5762	3521	0	0	0	0	0
S2 (parcări rezidențiale)	55919	500	4000	6000	7000	8000	9000	10000	11419
S3 (parcări multietajate)	1600	0	0	1600	0	0	0	0	0
S4 (Park&Ride)	7000	0	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
<b>Total</b>	<b>74502</b>	<b>1200</b>	<b>10762</b>	<b>12121</b>	<b>8000</b>	<b>9000</b>	<b>10000</b>	<b>11000</b>	<b>12419</b>

## Valoarea reziduală a investiției, MDL

Mijloace fixe	Valoarea de intrare, MDL	Gradul de deteriorare	Valoarea reziduală după 10 ani, EUR
Parcări și echipamentele	732.255.038	59%	299.438.178
<b>Total valoare reziduală</b>			<b>299.438.178</b>



# Analiza financiară (2)

## Structura costurilor totale ale investiției, mii lei

### Costul lucrărilor de construcție:

- parcare tip S1 – 2.000 lei/loc;
- parcare tip S2 – 10.000 lei/loc.

Estimarea costului total al echipamentelor și inventarului necesare s-a făcut în urma determinării cantității necesare pe fiecare tip de echipament/obiect de inventar și a preturilor de piață ale acestora.

\*costului de operare pentru sistemul de supraveghere video:

- 1 cameră supraveghează 5 locuri de parcare;
- Costul unei camere de supraveghere (inclusiv accesorii și instalare) - 1500 MDL/unitate;
- În primul an de investiții se propune instalarea sistemului de supraveghere video pentru numărul de parcări propuse pentru amenajare în primii 2 ani.
- Consum de energie electrică zilnic pentru o cameră video - 30 w/h;
- Regim de funcționare 24/24, 365 zile pe an.

Indicatori	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Număr locuri de parcări amenajate	1.200	9.762	9.521	7.000	8.000	9.000	10.000	11.419
Tip S1	700	5.762	3.521	0	0	0	0	0
Tip S2	500	4.000	6.000	7.000	8.000	9.000	10.000	11.419
Costul lucrărilor de construcții	6.400	51.524	69.456	75.131	88.955	103.677	119.344	141.184
Echipament:	0	8.718	4.173	3.846	4.281	4.061	4.166	4.920
Platforma inclusiv aplicație mobile (android/iOS)	0	5.000	0	0	0	0	0	0
Sistem de supraveghere video	0	3.718	3.229	2.460	2.912	3.394	3.907	4.622
Echipament oficiu	0	0	944	1.386	1.368	667	259	298
Inventar	0	186	186	640	477	563	657	757
Mijloace fixe, A	6.400	60.428	73.815	79.617	93.712	108.301	124.166	146.861
Costul lucrărilor de proiectare	0	2.576	3.473	3.757	4.448	5.184	5.967	7.059
Cheltuieli de montare a echipamentelor	0	5.152	6.946	7.513	8.895	10.368	11.934	14.118
Cheltuieli de promovare	0	515	695	751	890	1.037	1.193	1.412
Cheltuieli anterioare producției, B	0	3.091	4.167	4.508	5.337	6.221	7.161	8.471
Variații ale capitalului de lucru, C	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Investiții totale (A+B+C)</b>	<b>6.400</b>	<b>63.519</b>	<b>77.982</b>	<b>84.125</b>	<b>99.049</b>	<b>114.521</b>	<b>131.327</b>	<b>155.332</b>
Pondere (%)	1%	9%	11%	11%	14%	16%	18%	21%

# Analiza financiară (3)

## Cheltuieli generale și administrative, mii MDL

Cheltuieli generale și administrative	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>TOTAL</b>	300	4.389	7.300	9.458	11.918	14.682	17.749	21.245	21.318	21.396
Taxa pentru parcare	0	3.289	6.145	8.245	10.645	13.345	16.345	19.771	19.771	19.771
Cheltuieli pentru publicitate	0	100	105	110	116	122	128	134	141	148
Alte cheltuieli generale si administrative (cu oficiul)	300	1.000	1.050	1.103	1.158	1.216	1.276	1.340	1.407	1.477

## Consumuri și cheltuieli totale, mii MDL

Categoriile de cheltuieli	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costuri de materiale si servicii	0	7.461	11.139	14.616	18.717	22.773	27.190	32.317	33.926	34.893
Costuri de retribuire a muncii sectorul productiv	1.704	4.164	5.417	6.061	7.928	9.518	11.440	13.738	16.459	19.659
Cheltuieli generale și administrative	598	4.704	7.634	11.372	14.135	17.231	20.451	24.109	24.354	24.614
<b>TOTAL CHELTUIELI</b>	<b>2.301</b>	<b>16.329</b>	<b>24.190</b>	<b>32.049</b>	<b>40.780</b>	<b>49.522</b>	<b>59.081</b>	<b>70.163</b>	<b>74.739</b>	<b>79.165</b>

# Analiza financiară (4)

Zona	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Zona 1, S1 (parcări stradale)	60%	60%	61%	62%	64%	65%	66%	68%	69%
Zona 2, S1 (parcări stradale)	0%	0%	60%	61%	61%	62%	62%	64%	64%
Zona 3, S2 (parcări rezidențiale)	0%	60%	63%	64%	66%	67%	68%	70%	71%

## Tarifele de parcare și regimul de lucru

## Veniturile operaționale prognozate 2022-2030, mii lei

### Gradul de ocupare 2022-2030,%

Indicatori	Zona 1 S1 (parcări stradale)	Zona 2 S1 (parcări stradale)	Zona 3 S2 (parcări rezidențiale)
Program de lucru	L-V, între 8:00- 18.00	L-V, între 8:00- 18.00	12 luni
Nr. de zile pe an	250	250	365
Tarif	10 lei/h	5 lei/h	300 lei/lună

	Venituri	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Număr de parcări										
	Număr parcări date în exploatare Z1, S1	0	700	6.462	6.462	6.462	6.462	6.462	6.462	6.462	6.462
	Număr parcări date în exploatare Z2, S2	0	0	0	3.521	3.521	3.521	3.521	3.521	3.521	3.521
	Număr parcări date în exploatare Z3, S2	0	500	4.500	10.500	17.500	25.500	34.500	44.500	55.919	55.919
	Venituri operaționale										
1	Venituri (S1) - Z1 (centru)	0	5.250	96.930	98.869	100.846	102.863	104.920	107.019	109.159	111.342
2	Venituri (S1) - Z2 (alte sectoare)	0	0	0	26.408	26.936	26.936	27.474	27.474	28.024	28.024
3	Venituri (S2) - Z3 (alte sectoare)	0	540	9.720	23.814	40.484	60.170	83.035	109.246	140.024	142.825
	<b>TOTAL VENITURI (1+2+3)</b>	<b>0</b>	<b>5.790</b>	<b>106.650</b>	<b>149.090</b>	<b>168.265</b>	<b>189.969</b>	<b>215.430</b>	<b>243.738</b>	<b>277.207</b>	<b>282.191</b>

# Analiza financiară (5)

## Analiza de sensibilitate a creșterii totale a investițiilor

Creșterea investiției cu:	20%	25%	30%	35%	40%	100%
Rata de rentabilitate financiară a investiției (RRF/C)	21%	18%	15%	12%	10%	-12%
Valoarea financiară netă actualizată a investiției (VFNA/C), mii MDL	73.873	52.835	31.796	10.758	-10.280	-262.738
Beneficii / costuri	1,10	1,07	1,04	1,01	0,99	0,75

## Analiza de sensibilitate a creșterii cheltuielilor de operare

Creșterea cheltuieli cu:	20%	40%	50%	60%	70%	80%
Rata de rentabilitate financiară a investiției (RRF/C)	30%	22%	19%	15%	12%	8%
Valoarea financiară netă actualizată a investiției (VFNA/C), mii MDL	113.865	69.704	47.624	25.544	3.464	-18.617
Beneficii / costuri	1,17	1,10	1,06	1,03	1,00	0,98

### Concluzii:

- Pe lângă performanțele financiare favorabile cuantificate prin determinarea Ratei interne de rentabilitate, Valorii prezente nete și Raportului Beneficii actualizate / Costuri actualizate, proiectul de amenajare a spațiilor de parcaje va genera beneficii externe (externalități pozitive) sub forma creării locurilor de muncă directe și a prestării unui serviciu necesar la nivel local și de o calitate înaltă.
- Comparativ cu beneficiile externe, externalitățile negative sunt considerate a fi mult mai mici. Prin urmare, proiectul este viabil nu numai din punct de vedere financiar, dar și sub aspect social și economic.

# Cadrul de reglementare necesar

---

- Pentru gestionarea parcărilor urmează a fi elaborate și aprobate:
- Regulamentul privind modul de utilizare și administrare a parcărilor cu plată
- Regulamentul privind identificarea și atribuirea locului de parcare
- Caietul de sarcini privind delegarea atribuțiilor prin delegare a serviciului
- Contractul de delegare a serviciului
- Regulamentul privind modalitatea de sancționare/ de ridicare și evacuare autoturismelor parcate neregulamentar la parcări special amenajate și de pază a acestora.
- Revizuirea legislației care stabilește modalitatea de sancționare și colectare a amenzilor, precum și evacuarea automobilelor parcate neregulamentar.

# Cadrul legal existent



LEGAL  
COMPLIANCE

**Legi organice**



**Codul Civil al Republicii Moldova**  
**Codul Fiscal al Republicii Moldova**  
**Codul Contravențional al Republicii Moldova**

**Legi ordinare**



**Legea privind administrația publică**  
**Legea cu privire la serviciile publice de gospodărie comunală**  
**Legea privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător**  
**Legea privind statutul municipiului Chișinău**  
**Legea cu privire la concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii**  
**Legea privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului**  
**Legea privind achizițiile publice**  
**Legea cu privire la parteneriatul public-privat**  
**Legea privind finanțele publice locale**

**Acte normative  
subordonate altor  
Legi**



**H.G. cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere;**  
**H.G. cu privire la aprobarea Regulamentului cu privire la parcările auto cu plată pe teritoriul Republicii Moldova;**  
**H.G. pentru aprobarea Regulamentului privind modul de ridicare, transportare, depozitare și restituire a mijloacelor de transport în cadrul procesului contravențional;**



COMPLIANCE

# Cadrul legal existent

Actele normative	Impedimente
<b>Regulamentul circulației rutiere al Republicii Moldova</b>	nu delimitează noțiunea de parcare, oprire și în baza unor criterii bine determinate;
<b>Codul Fiscal al Republicii Moldova</b>	reglementează în continuare noțiunea de parcaj și taxa pentru parcaj, care au fost excluse și abrogate prin H.G. nr. 1457/2002;
<b>Regulamentul privind modul de ridicare, transportare, depozitare și restituire a mijloacelor de transport în cadrul procesului contravențional</b>	pct. 6 al Capitolului II din Regulament atribuie competențe în domeniul gestionării parcărilor doar funcționarilor publici din cadrul MAI;
<b>Codul Contravențional al Republicii Moldova</b>	nu conferă agenților constatatori din cadrul APL competențe de a aplica normele privind parcare, constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor șoferilor care parchează neregular.
<b>Legea privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător</b>	nu atribuie APL dreptul de a emite autorizație de funcționare a parcării auto.
<b>Regulamentul Direcției generale transport public și căi de comunicație</b>	Nu atribuie competențe în sensul realizării și implementării unei strategii cu privire la parcările de reședință și a celor publice, realizării lucrărilor privind marcarea pe orizontală și verticală și/sau alte lucrări pentru și în numele Consiliului municipiului Chișinău a arterelor stradale sau pietonale, etc.

# Regulamentul de organizare și funcționare a parcarilor publice din municipiul Chișinău



- Scopul Regulamentului constă în realizarea și implementarea unei Strategii cu privire la parcarile publice și de reședință aflate în administrarea Consiliului municipiului Chișinău prin intermediul autorității competente în domeniul gestionării parcarilor publice, întru controlul traficului staționar.
- Regulamentul nu se aplică față de la parcarile al căror acces este controlat prin bariere, parcarile subterane și parcarile supraetajate, deoarece acestea vor avea propriile reguli de amenajare și utilizare.
- Managementul parcarilor publice se propune a fi efectuat de către autoritatea competentă în domeniul gestiunii parcarilor publice, numită de Consiliul municipiului Chișinău, care va avea rol de administrator al acestor parcări.



# În funcție de metoda de exploatare parcările vor fi clasificate în:



- a) **parcare publică** - totalitatea parcărilor amenajate aflate pe domeniul public sau privat, aflate în administrarea Consiliului municipiului Chișinău, prin autoritatea competentă în domeniul gestionării parcărilor publice;
- b) **parcare publică pe drum** - spațiu amenajat pe partea carosabilă a drumurilor publice, semnalizat prin indicatoare și marcaje rutiere, dat în folosință publică, cu sau fără plată, destinat în mod special staționării autovehiculelor;
- c) **parcare publică de tip PARK&RIDE** - spațiul amenajat pe sol sau în construcții speciale (subterane sau etajate), dat în folosință publică, cu sau fără plată, pentru staționarea și adăpostirea autoturismelor pe o anumită perioadă de timp, parcare concepută pentru a încuraja șoferii să-și parcheze mașinile la distanță de centrul orașului, atracții turistice etc. și să-și finalizeze călătoria cu mijloacele de transport public în comun;
- d) **parcarea de reședință** - este acel loc de parcare situat pe o rază la mai puțin de 500 metri liniari de clădirile cu destinație de domiciliu/reședință sau sediu/punct de lucru. Acest tip de loc de parcare este destinat persoanelor fizice sau persoanelor juridice care au domiciliul/ reședința/sediul/punctului de lucru în imobilele sus-menționate.



# Regulament

- În municipiul Chișinău se stabilesc **3 zone de parcare**, conform gradului de ocupare a zonei respective, cu tarife descrescătoare de la centru spre periferii.
- Drept măsuri de stimulare a șoferilor de a utiliza în exclusivitate locurile de parcare amenajate corespunzător și prin respectarea regulilor prestabilite vor fi utilizate blocarea roților sau ridicarea automobilului parcat neregulamentar.

# Regulamentul:



- oferă funcționarilor publici din cadrul autorităților publice locale responsabile de gestionarea parcărilor publice competențe de a bloca roțile sau ridicarea autoturismului, acestea fiind numite servicii publice, dar nu sancțiuni.
- cuantumul tarifelor de utilizare a parcărilor și tarifele pentru alte situații complementare (de exemplu serviciile de blocare a roților, ridicare, transportare și depozitare a mijlocului de transport la parcare specială, etc.) sunt stabilite prin hotărâre a Consiliului Municipiului Chișinău.

Aceste servicii publice vor fi aplicate nu în cadrul contravenției administrative, ci prin întocmirea unei dispoziții de aplicare a unei măsuri tehnico-administrative de blocare a roților sau ridicare a autoturismului.

# Regulamentul stabilește:



- Relațiile între Administratorul parcării publice și utilizatori vor începe imediat după manifestarea voinței îndreptate spre nașterea raporturilor juridice civile, adică parcare autoturismului pe locul marcat drept parcare.

Totodată prin solicitarea de emiteră a tichetului de acces/prin utilizarea cardului de abonat/prin staționarea autovehiculului într-un spațiu amenajat sau stabilit și semnalizat corespunzător, conducătorul autovehiculului acceptă și se obligă să respecte toate condițiile Regulamentului.



# Direcția Mobilitate Urbană

Opțiuni pentru cadrul instituțional de gestionarea sistemului de parcări:

- Crearea unei Direcții, subdiviziune specializată în cadrul Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicație;
- Crearea și delegarea serviciului de parcări întreprinderii municipale "Parcări Chișinău" ;
- Selectarea și delegarea serviciului de parcări unei operator privat;



# Direcția Mobilitate Urbană



Din punct de vedere instituțional managementul parcărilor în mun. Chișinău poate fi rezolvată etapizat:

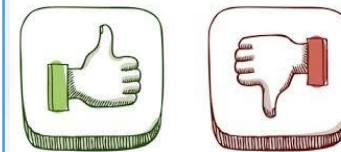
- 1) revizuirea organigramei și competențelor Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicație și crearea unei subdiviziuni în cadrul Direcției de circa 12 unități de personal inițial, care se completează pînă la 40 persoane în 2023.
- 2) identificarea și delimitarea parcărilor publice și rezidențiale cu și fără plată;
- 3) elaborarea și aprobarea conceptului de formare a taxelor și tarifelor serviciilor adiționale,
- 4) definitivarea și aprobarea modificărilor legislative, recomandate în prezentul Raport, etc.
- 5) instalarea și punerea în aplicare soluțiile tehnice moderne de monitorizare și achitare on-line a serviciului de parcare, bazate pe un soft IT adaptat la mun. Chișinău.

# Competențele Direcției Mobilitate Urbană



- Promovarea unei politici unice și strategii de organizare și dezvoltare în domeniul activității de management a parcarilor auto de pe teritoriul municipiului Chișinău;
- Administrarea, dirijarea metodologică și controlul asupra activității parcarilor auto cu și fără plată din municipiul Chișinău;
- Efectuarea controlului în vederea îndeplinirii de către posesorii de parcări a legislației în vigoare în acest domeniu și prevederilor stipulate în autorizația de funcționare a parcării auto cu plată;
- Semnarea contractelor cu utilizatorii parcarilor publice și rezidențiale, monitorizarea îndeplinirii obligațiilor;
- Încasarea taxelor și a tarifelor adiționale, etc.

# Direcția Mobilitate Urbană



<b>Avantajele creării unei subdiviziuni din cadrul DGTP</b>	<b>Dezavantaje creării Direcției separate în cadrul DGTP</b>
<b>Elaborarea politicii parcărilor publice și implementarea ei este de aceeași instituție</b>	<b>Lipsa experienței în domeniu și tehnologiilor</b>
<b>Capacitate de obținere a asistenței tehnice din partea donatorilor</b>	<b>Dependența de sursele financiare primite de la Consiliul municipal, Imposibilitatea obținerii creditelor</b>
<b>Monitorizarea cheltuielilor din partea instituțiilor de control abilitate</b>	<b>Contractarea executorilor de servicii adiționale prin concurs, ce durează în timp</b>
<b>Suport administrativ</b>	<b>Posibilități de motivare salarială a personalului</b>
<b>Credibilitate din partea populației asupra politicii implementate</b>	
<b>Riscul angajării personalului după principiul rudeniei etc.</b>	<b>Angajarea personalului după capacitățile profesionale</b>



