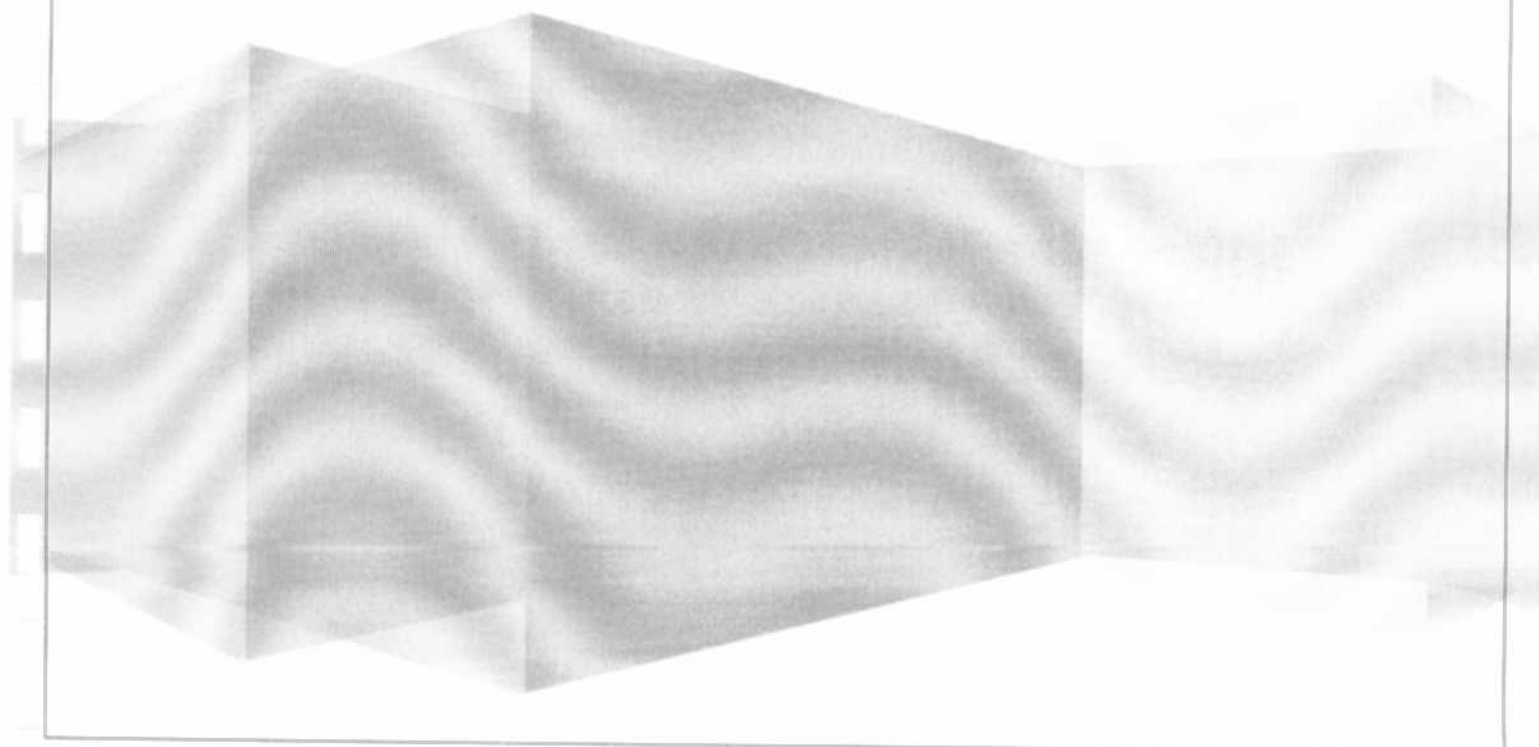


**BENEFICIAR: PRIMARIA SECTOR 6**

**EXECUTANT: SC ACTIV INVEST CONSTRUCT SRL  
AUGUST 2009**

**STUDIU TEHNICO - FINANCIAR AMPLASARE SI  
EXPLOATARE SISTEM PARCARE 12 LOCURI  
IN CONFORMITATE CU STRATEGIA DE PARCARE PE  
TERITORIUL MUNICIPIULUI BUCURESTI  
(APROBATA HCGMB 61/2009)**



**BENEFICIAR: PRIMARIA SECTOR 6**  
**EXECUTANT: SC ACTIV INVEST CONSTRUCT SRL**



**STUDIU TEHNICO- FINANCIAR AMPLASARE SI EXPLOATARE**  
**SISTEM PARCARE 12 LOCURI**  
**IN CONFORMITATE CU STRATEGIA DE PARCARE PE**  
**TERITORIUL MUNICIPIULUI BUCURESTI**  
**(APROBATA HCGMB 61/2009)**

**BORDEROU**

**I. PIESE SCRISE**

1. BORDEROU
2. MEMORIU GENERAL
3. COSTURI DIRECTE AMPLASARE SISTEM PARCARE SUPRAETAJAT 12 LOCURI
4. ANALIZA COSTURI
5. ANALIZA VENITURI
6. ANALIZA PROFIT SI AMORTIZAREA INVESTITIEI

**II. PIESE DESENATE**

1. PLAN AMPLASAMENTE PROPUSE

Faza :

STUDIU TEHNICO-FINANCIAR AMPLASARE SI EXPLOATARE SISTEM  
PARCARE 12 LOCURI IN CONFORMITATE CU STRATEGIA DE PARCARE PE  
TERITORIUL MUNICIPIULUI BUCURESTI

## MEMORIU GENERAL

### 1. Introducere

#### 1.1. Date generale

**Denumirea lucrării :** STUDIU TEHNICO-FINANCIAR AMPLASARE SI  
EXPLOATARE SISTEM PARCARE 12 LOCURI IN CONFORMITATE CU  
STRATEGIA DE PARCARE PE TERITORIUL MUNICIPIULUI BUCURESTI  
(APROBATA HCGMB 124/2008 si MODIFICATA PRIN HCGMB 61/2009)

**Executant:** S.C. ACTIV INVEST CONSTRUCT SRL

**Beneficiar:** Primaria Sectorului 6

**Data:** August 2009



#### 1.2. Obiectul lucrării

Organizarea unor Sisteme de parcaje etajate pe structuri metalice  
(12 locuri), in teritoriul Sectorului 6 .

## 2. Documentatii tehnice aprobate anterior

Analizand natura problemelor de circulatie si problema parcajelor cu care se confrunta, Primaria Generala a hotarat sa abordeze solutionarea acestora pe baza unei strategii privind dezvoltarea sistemului de parcare in Bucuresti. Strategia are la baza „Studiul complex asupra transportului urban in orasul Bucuresti si aria sa metropolitana” realizat de Agentia de Cooperare Internationala din Japonia (JICA) care cuprinde un Master Plan (Plan General de Transport), upgradat prin noul Master Plan de transport elaborat de catre WSP Group – Anglia. Printre proiectele prioritare recomandate de Master Plan pentru a fi executate se afla si realizarea unui sistem de parcare in zona centrala, prin construirea unui numar de 15.000 locuri de parcare, pentru care va fi necesara revizuirea cadrului legislativ si institutional (revizuirea legilor din domeniu, infiintarea unui nou organism care va coordona intreaga activitate, modificarea sistemului pentru a permite aportul de capital).

Strategia acopera toate aspectele referitoare la parcare in Municipiul Bucuresti si furnizeaza un cadru prin care Primaria realizeaza propriul plan de administrare a parcarilor care este un element important de implementare al Planului Local de Transport.

## 3. Prevederi ale legislatiei actuale

### A. LEGI ȘI REGULAMENTE PRIVIND PARCAREA

#### 1. REGULAMENTE NAȚIONALE

(a) Ordonanța Guvernamentală de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice ("**Legea Circulației**")<sup>1</sup>;

(b) Regulamente privind implementarea Ordonanței Guvernamentale de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe

drumurile publice, aprobată prin Hotărârea de Guvern nr. 1391/2006 (**"Regulament pentru implementarea legii circulației"**)<sup>2</sup>;

(c) Ordonanța Guvernamentală nr. 43/1997 privind regimul drumurilor (**"OG nr.43/1997"**)<sup>3</sup>;

(d) Hotărârea de Guvern nr. 147/1992 privind blocarea, ridicarea, depozitarea și eliberarea autovehiculelor sau remorcilor stationate neregulamentar pe drumurile publice (**"HG nr. 147/1992"**)<sup>4</sup>.

## **2. REGULAMENTE MUNICIPALE**

(a) Hotărârea Consiliului Local al Municipiului București nr. 32/1994 privind organizarea, exploatarea și funcționarea spațiilor publice de parcare pe teritoriul Municipiului București (**"HCL nr. 32/1994 "**) și regulamentele aprobate prin această decizie (**"Regulament privind parcare în București"**);

(b) Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 172/1999 referitoare la aprobarea normelor de organizare și efectuare a activităților de blocare sau ridicare, transport, depozitare și eliberare a autovehiculelor oprite sau stationate neregulamentar pe drumurile publice din Municipiul București, cu modificările și completările ulterioare (**"HCG nr. 172/1999"**).

(c) Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 181/2000 privind administrarea rețelei principale de drumuri și lucrări pe teritoriul Municipiului București (**"HCG nr. 181/2000"**);

(d) Norme privind asigurarea numărului minim de spații de parcare pentru construcțiile noi și alte lucrări de construcție autorizate pe teritoriul Municipiului București și în perspectivele necesare pentru buna desfășurare a traficului pe benzile de circulație, aprobate de

Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 66/2006 ("Hotărârea nr. 66/2006");

(e) Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 270/2006 de aprobare a organigramei, numărului total de poziții, listei de poziții și regulamente pentru funcționarea și organizarea administrării drumurilor.

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

(a) Ordonanța Guvernamentală de Urgență nr. 34/2006 privind atribuirea

contractelor de achiziții publice și a contractelor de concesiune pentru lucrările și serviciile publice ("**Legea Achizițiilor**")5;

(b) Hotărârea Guvernamentală nr. 925/2006 privind aprobarea normelor de implementare a prevederilor de atribuire a contractelor de achiziții publice în baza Ordonanței Guvernamentale de Urgență nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziții publice și a contractelor de concesiune a lucrărilor și serviciilor publice ("**Norme privind contractele de achiziții publice**")6;

(c) Hotărârea Guvernamentală nr. 71/2007 privind aprobarea normelor de

implementare a prevederilor de atribuire a contractelor de concesiune a lucrărilor și serviciilor publice în baza Ordonanței Guvernamentale de Urgență nr. 34/2006

privind atribuirea contractelor de achiziții publice și a contractelor de concesiune a lucrărilor și serviciilor publice ("**Norme privind contractele de concesiune**")7;

(d) Ordonanța Guvernamentală de Urgență nr. 54/2006 privind regimul contractelor de concesiune a bunurilor publice ("**OGU 54/2006**")8;

- (e) Ordonanța Guvernamentală nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice pentru administrarea proprietăților publice și private locale, așa cum a fost aprobată, cu amendamentele și completările ulterioare, prin Legea nr. 3/2003 ("**OG 71/2002**")<sup>9</sup>;
- (f) Hotărârea de Guvern nr. 955/2004 privind aprobarea regulamentului cadru de implementare a Ordonanței Guvernamentale nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice pentru administrarea proprietăților publice și private locale ("**OG nr. 955/2004**")<sup>10</sup>;
- (g) Regulamentul Cadru pentru organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a proprietăților publice și private locale, aprobate prin OG nr.955/2004 ("**Regulament Cadru de organizare și funcționare a serviciilor publice pentru administrarea proprietății locale**");
- (h) Regulament Cadru privind cesionarea administrării serviciilor publice pentru administrarea proprietății publice și private locale, aprobat de OG nr. 955/2004 ("**Regulament Cadru pentru cesionarea serviciilor publice pentru administrarea proprietății locale**");
- (i) Acord Cadru de cesionare a administrării serviciilor publice pentru administrarea proprietății publice și private locale, aprobat prin OG nr. 955/2004 ("**Acord de Cesionare**");
- (j) Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice ("**Legea nr.51/2006**")<sup>11</sup>;

## II. CONCEPT SI CATEGORII

### A. CONCEPT

Conceptul și categoriile privind parcare sunt reglementate în baza câtorva decrete legale referitoare la parcare fie ca locuri speciale pentru lăsarea mașinii, fie ca operațiune specifică circulației de

lăsare a vehiculelor în locurile corespunzătoare. În legislația aplicabilă pot fi găsite o serie de definiții, după cum se arată mai jos. Art 63 (4) al Legii Circulației se referă la parcare ca la procesul de lăsare voluntară a mașinii în zonele:

(a) special construite în acest scop; sau

(b) "prevăzute ca atare" și semnalizate corespunzător.

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

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

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

## **B. PARCAREA PE STRADA**

### **1. DATE GENERALE**

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

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



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

## 2. "STAȚIONAREA"

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

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

- (a) în zonele restricționate de indicatorul "Oprirea Interzisă";
- (b) la trecerile la nivel de cale ferată și la o distanță de 50 m înainte și după acestea;
- (c) pe poduri, pe și sub pasaje denivelate și pe viaducte;
- (d) în curbe și în alte locuri unde vizibilitatea este redusă la sub 50 m;
- (e) pe trecerile de pietoni sau la o distanță de 25 m înainte și după acestea;
- (f) în intersecții, inclusiv giratorii, și în zona de preselectie în care sunt aplicate marcaje continue și, în lipsa acestora, la o distanță de 25 m de colțul curbei;
- (g) în stațiile mijloacelor de transport în comun și la o distanță de 25 m înainte și după acestea;
- (h) în apropierea unui alt vehicul staționar pe strada dacă în acest fel este împiedicată trecerea a două vehicule din direcție opusă și în apropierea marcajului continuu, în caz că șoferii altor vehicule care trec în aceeași direcție ar si astfel obligați să depășească acest marcaj;

- (i) în locuri în care ar putea împiedica vizibilitatea asupra unui indicator de circulație sau a unui semafor;
- (j) pe tronsoanele de drum pe care sunt instalate indicatoare de circulație cu următoarele semnificații "Drum îngustat" sau "Prioritate pentru vehiculele din sens opus";
- (k) pe piste pentru bicicliști și/sau pasageri sau benzile rezervate anumitor tipuri de categorii de vehicule, corespunzător marcate;
- (l) pe platformele căilor ferate industriale sau ale tramvaielor sau la o distanță de 50 m de acestea dacă în acest fel ar fi împiedicată sau afectată circulația vehiculelor pe cale ferată;
- (m) pe trotuare, dacă nu se lasă un spațiu minim de 1 m pentru trecerea pasagerilor;
- (n) pe piste pentru bicicliști;
- (o) în zonele în care este interzisă depășirea altui vehicul;
- (p) în zonele restricționate de indicatorul de circulație purtând semnificația "Staționarea interzisă" și în apropierea marcajului cu semnificația staționarea interzisă;
- (q) pe drumurile publice cu o lățime mai mică de 6 m;
- (r) în apropierea căilor de acces la proprietățile situate de o parte și de alta a drumurilor publice;
- (s) în pante și rampe;
- (t) în locurile în care s-a instalat un semn de circulație cu semnificația "Staționare alternativă", într-o zi sau o perioadă diferită de cea permisă, sau în locurile în care s-a instalat un semn de circulație cu semnificația "Zonă de staționare cu durată limitată " după intervalul de timp stabilit.

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

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

Se interzice de asemenea staționarea vehiculelor în tuneluri.

## **C. PARCAREA ÎN AFARA STRAZII**

### **1. DATE GENERALE**

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

### **2. PARCĂRI REZIDENȚIALE**

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

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

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

### **3. PARCAREA DE UTILITATE PUBLICĂ ȘI PRIVATĂ**

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

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

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

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

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

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

#### **4. PARCAREA GRATUITĂ ȘI PARCAREA CU PLATĂ**

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

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

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

## 5. PARCAREA ÎN INTERIORUL SAU ÎN AFARA FACILITĂȚILOR DE PARCARE

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

## 4. Scopul strategiei de parcare

Principalul scop al Strategiei de Parcare 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. De asemenea, Strategia de Parcare mai are următoarele scopuri:

- să asigure aplicarea efectivă a reglementărilor privind parcare;
- să conducă la reducerea cererii de parcare prin îmbunătățirea transportului public și a transportului nemotorizat;
- să stimuleze reducerea traficului în zona centrală;
- să faciliteze circulația pietonilor pe trotuare;
- să mărească numărul locurilor de parcare și accesibilitatea la spațiile de parcare în general și pentru persoanele cu handicap în particular;
- să reducă perioada de parcare a vehiculelor în centrul orașului și pe străzi;
- să asigure administrarea parcajelor și să îmbunătățească serviciile de parcare;
- să îmbunătățească fluxul circulației, prin reducerea zonelor de aglomerație;
- să contribuie la reducerea poluării prin scăderea numărului de vehicule care circula;

- sa conduca la strazi mai sigure pentru pietoni, biciclisti, motociclisti si soferi;
- sa faciliteze imbunatatirea accesului pentru vehiculele de urgenta si transport public;
- sa asigure includerea in totalitate a prevederilor ei in procesul de luare a deciziilor si in concordanta cu alte strategii conexe.

### **Rolul parcarii**

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

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

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

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

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

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

## 5. Tipuri de parcaje existente pe teritoriul Sectorului 6

In prezent, in sectorul 6 exista doua tipuri de parcaje: parcajele de strada si parcajele in afara strazii.

### 5.1. Parcajele pe strada

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

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

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

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

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

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

- numarul parcajelor cu plata pe strada sa creasca;
- sa fie aplicate verificari si limitari ale parcarii pe strada;
- sa se faca verificari si sa se aplice sanctiuni care vor conduce la limitarea parcarii pe strada.

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

## **5.2. Parcajele in afara strazii**

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

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

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

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

Construirea parcajelor subterane este conditionata de planificarea folosirii terenurilor si constituie un avantaj pentru ca fiind subteran, la suprafata terenul poate fi folosit si in alt scop precum parcuri, parcaje de suprafata, etc.

De asemenea, pot fi construite mai multe niveluri subterane rezultand un numar de locuri de parcare mai mare pe o suprafata data.

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

## **5.3. Concluzie**

Avand in vedere gradul de ocupare a strazii de catre vehiculele parcate, care are drept rezultat blocajele in trafic, in prezent cea mai buna solutie ar fi diminuarea numarului de parcaje pe strada,



incercarea eliminarii lor treptate si amenajarea a cat mai multe parcaje in afara strazii, de suprafata sau subterane.

## **6. Prezentarea situatiei actuale a parcajelor din zonele rezidentiale**

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

Un aspect deosebit al parcarii este alocarea spatiilor de parcare pe strada pentru rezidenti. Numerele de inregistrare ale vehiculelor sunt scrise pe asfalt pentru a garanta personalizarea. Aceste locuri sunt situate pe domeniul public la mai putin de 30 metri de cladire.

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

## 7. Masuri strategice propuse conform Strategiei de parcare pe teritoriul mun. Bucuresti

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

### a. Parcarea pe strada

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

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

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

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

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

#### b. Parcare in afara strazii

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

Aceste parcaje trebuie sa fie dezvoltate in zonele unde cererea pe timpul noptii este mai mica decat capacitatea actuala legala. In zone unde cererea este mai mare decat oferta ar trebui sa fie amenajate si facilitati de parcare.

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

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

#### c. Zone de parcare pentru persoanele cu handicap

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

- facilitarea accesului persoanelor cu handicap la locurile de parcare;
- furnizarea de locuri de parcare gratuite in toate facilitatile de parcare;
- numarul si locatia locurilor de parcare ar trebui stabilite impreuna cu persoanele cu handicap sau institutiile care ii reprezinta;

- vor trebui amenajate piste speciale pentru circulatia persoanelor cu handicap atat in interiorul facilitatilor de parcare cat si intre facilitatile de parcare.

## **8. Masuri propuse pentru stabilirea tarifului conform Strategiei de parcare in mun. Bucuresti**

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

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

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

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

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

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

De asemenea, o alta metoda este stabilirea de tarife diferite in functie de perioada din zi, care poate fi aplicata in parcajele cu rotatie, si anume timpul zilei pentru vizitatori sa existe un tarif iar seara pentru rezidenti un alt tarif.

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

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

## 9. Folosirea terenurilor

Amenajarea facilitatilor de parcare presupune ocuparea unor terenuri.

Modul de folosire al terenurilor este un alt element important al strategiei de parcare.

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

In categoria parcajelor care ocupa temporar un teren sunt incadrate parcajele subterane. In acest caz, terenul va fi ocupat numai

pe perioada de construire efectiva a parcajului, dupa aceasta perioada terenul putand fi folosit in alt scop cum ar fi de exemplu pentru parcuri.

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

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

## **10. Parteneriatele public - privat**

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

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

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

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

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

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

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

- ❖ introducerea de noi prevederi legale privind implicarea sectorului privat in

activitatile de functionare a serviciilor de parcare emise de autoritatile centrale si locale;

- ❖ identificarea si evaluarea restrictiilor din legislatia privind achizitia publica, legislatia generala si reglementarile locale privind accesul sectorului privat la activitatile de functionare a serviciilor de parcare;

- ❖ emiterea de amendamente la reglementarile locale pentru a asigura accesul efectiv al sectorului privat la activitatile de functionare a serviciilor de parcare.

## 11. Implementare

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

De asemenea, Primaria stabileste reglementari sitermeni de referinta pentru managementul serviciilor de parcare.

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

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

## Situatia actuala

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

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

- reglementarile legale privind circulatia stabilesc doua concepte diferite referitoare la parcare: "parcare" si "stationare". In multe cazuri, aceste definitii se aplica acelorasi actiuni. Datorita definitiei actuale a "stationarii", parcare pe strazi si trotuare este acceptata in mod legal si este gratis aproape oriunde este posibil din punct de vedere fizic;

- legislatia romana nu imparte parcarile in: parcare pe strada si parcare in afara strazii. In schimb, Reglementarile Cadru ale Guvernului si Reglementarile de Parcare in Bucuresti stabilesc 3 categorii de parcare:

(i) parcare de resedinta, (ii) parcare de utilitate publica si (iii) parcare de utilitate privata;

- parcajele de resedinta, parcajele de utilitate privata si parcajele de utilitate publica sunt reglementate in mod neclar. In plus, diferenta dintre "Parcare pentru Utilitate Publica" si "Parcare de Utilitate Privata" nu este destul de clara in legislatie. "Parcare de Resedinta", conform definitiei, este politica publica impotriva garajelor in cladirile rezidentiale (pe cheltuiala Domeniului Public).



## 12. Reducerea cererii de parcare

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

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

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

Scopul final este acelasi:

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

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

- exploatarea mixta a terenurilor (reducandu-se nevoia de deplasare);
- prevederea din faza de proiectare de parcaje pentru noi constructii.

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

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

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

Linii strategice de implementare a strategiei:

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

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

Scoaterea masinilor de pe trotuare si asigurarea unui design mai bun al acestora determina stimularea mersului pe jos sau folosirea altor mijloace de transport mai putin poluante in zonele centrale si de locuit. Peisajul urban se va ameliora semnificativ, iar impactul automobilelor asupra mediului se va reduce.

### **13. Analiza situatiei existente a zonelor rezidentiale in cadrul Sectorului 6**

#### **❖ Aspecte urbanistice:**

Sectorul 6 este unul dintre sectoarele cu densitatea cea mai mare de locuinte colective cu regim de inaltime ridicat P+4E- P+10E, accente verticale de pana la P+13E, deci putem vorbi de o densitate derivata

ridicata a populatiei si implicit de un numar foarte mare de locuri de parcare necesar.

Deasemenea dezvoltarea in lungul bulevardelor a unitatilor comerciale si de servicii, amplasate la parterul blocurilor, genereaza cresterea numarului locurilor de parcare de tranzit necesar.

**Cresterea rapida a numarului de masini pe cap de locuitori din ultimii ani**, care nu a fost estimata in momentul dezvoltarii spatial - urbanistice ale marilor cartiere de locuinte din perioada anilor 65'-80', coroborata cu **lipsa spatiilor libere in care se pot realiza parcari organizate supraterane sau subterane**, a condus la creerea unui deficit foarte mare de locuri de parcare in prezent.

Lipsa locurilor de parcare produce **efecte negative in mod direct la nivelul traficului auto si pietonal** prin parcarearea masinilor pe prima banda de circulatie, in imediata apropiere a intersectiilor, pe trotuare, pe trecerile de pietoni, etc. Astfel, acest lucru duce la **scaderea fluentei in trafic**.

Blocarea strazilor din incintele rezidentiale de catre masinile parcate, au facut in anumite cazuri **accesul imposibil pentru masini de pompieri**, masini de salvare.

Lipsa locurilor de parcare este de multe ori cauza care sta la baza **conflictelor sociale** aparute intre locuitori din anumite zone.

Desemenea un alt efect negativ al parcarii dezorganizate pe bulevarde este crearea unui **aspect din arhitectural - estetic negativ**.

## 14.Criterii de alegere a amplasamentelor

Amplasamentele propuse se situeaza pe teritoriul Sectorului 6, in cadrul zonelor rezidentiale, adiacente bulevardului Iuliu Maniu, conform **Planului de amplasamente prouse**, anexat la prezenta documentatie.

Terenurile pe care sunt propuse sistemele de parcare respecta urmatoarele conditii:

- Terenuri situate in zone in care exista un deficit mare de locuri de parcare;
- Terenuri care apartin domeniului public;
- Terenuri in care spatiul urban nu permite realizarea de parcaje etajate in sisteme clasice;
- Terenuri care nu sunt afectate de constructii definitive;
- Terenuri pe care se pot amplasa fundatiile sistemelor de parcaje verticale pe structuri metalice, fara a fi necesara devierea retelelor tehnico-edilitare de importanta majora si medie.

## 15. Nominalizarea amplasamentelor propuse

Amplasamente propuse sunt listate mai jos si marcate pe Planul de amplasamente :

1. STR. LUJERULUI NR. 2, BL. 22
2. STR. VAGONETULUI NR.2 , BL. 101
3. STR. CUPOLEI ( PLATFORMA BETON)
4. STR. CUPOLEI ( PARCAJ PAMANT)
5. B-DUL IULIU MANIU NR. 55, BL.17
6. B-DUL IULIU MANIU NR. 53, BL. 18P
7. STR. PARALUTELOR BL. P8
8. B-DUL IULIU MANIU- CAPAT STR. APELE VII
9. STR. CAPORAL EFTIMIE CROITORUL NR. 2A
10. STR. APUSULUI NR. 96
11. STR. JARULUI NR. 23
12. STR. FLOAREA ROSIE BL.53
13. STR. FLOAREA ROSIE BL.54
14. STR. FLOAREA ROSIE BL.55
15. B-DUL IULIU MANIU NR.71, BL.4
16. B-DUL IULIU MANIU NR. 74, BL.3
17. STR. IEDULUI NR. 2, BL.149
18. B-DUL IULIU MANIU NR. 71, BL.2B
19. B-DUL IULIU MANIU NR.99, BL.A1
20. B-DUL IULIU MANIU NR.101-99, BL.A1, BL.A2

## 16. Analiza situatiei existente a amplasamentelor propuse

### ❖ Regim juridic:

Amplasamentele propuse apartin domeniului public al sectorului 6.

### ❖ Regim tehnic:

Amplasamentele propuse se prezinta sub forma unor parcaje la sol organizate pe platforme betonate, parcaje la sol organizate spontan de localnici, terenuri neamenajate.

### ❖ Regim economic:

In prezent, un numar redus de locuri de parcare raportat la cerere, sunt rezervate de catre ADP sector 6, neputandu-se vorbi de incasari semnificative.

## 17. Propunere organizare sistem parcaje etajate 12 locuri

Intrucat in zonele in care au fost alese amplasamentele, spatiul liber urban nu permite realizarea de parcaje etajate supraterane si subterane din structuri clasice, se propun **sisteme de parcare verticale pe structuri metalice.**

Acestea se pot amplasa in spatii de mici dimensiuni asigurand un numar mare de locuri de parcare, prin montarea unui astfel de sistem se elibereaza 10 locuri de parcare existente, ce pot folosite pentru parcare de tranzit.

Costurile de amplasare si intretinere in timp ale unui astfel de sistem fata de parcarile etajate subterane si supraterane clasice

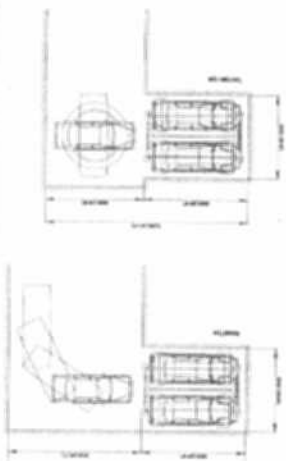
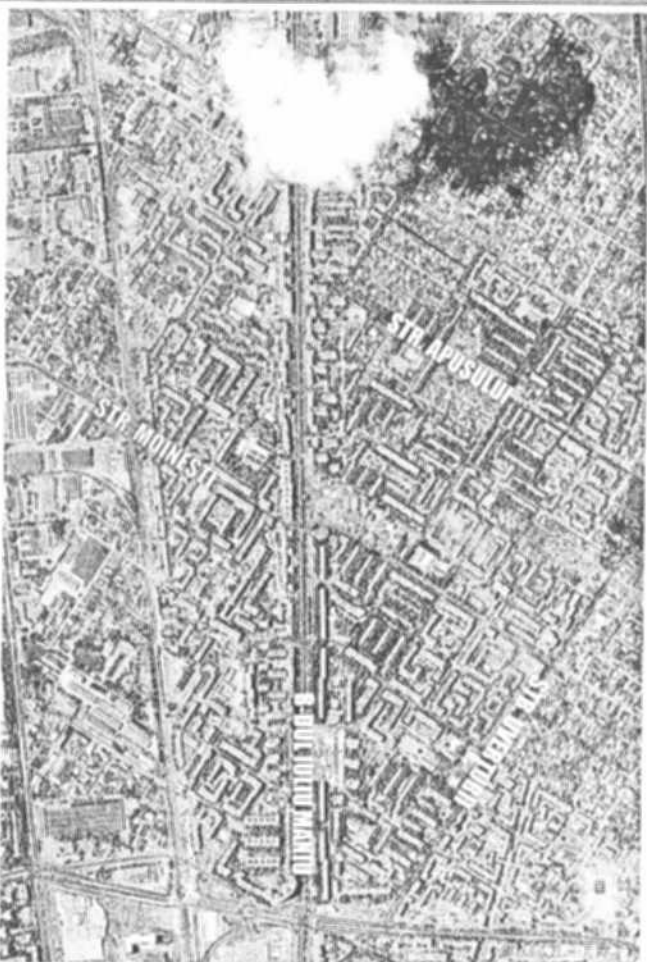
sunt mult mai reduse si se amortizeaza in timp de 12 ani conform tabelelor prezentate anexat la acest studiu.

Alte **avantaje** oferite locuitorilor sectorului 6 de acest sistem de parcare vertical pe structuri metalice:

- aceste sisteme se pot monta si pune in functiune intr-un timp foarte scurt;
- prin abonament se poate asigura permanenta locurilor de parcare;
- locuri de parcare sigure.

**STUDIUL TEHNICO - FINANCIAR AMPLASARE SI EXPLOATARE SISTEM DE PARCARE 12 LOCURI  
IN CONFORMITATE CU STRATEGIA DE PARCARE PE TERITORIUL MUN. BUCURESTI (HGMB 61/2009)**

**COSTURI DIRECTE AMPLASARE  
SISTEM DE PARCARE  
SUPRAETAJAT 12 LOCURI**



Beneficiar: Primaria Sector 6  
Executanti: SC Activ Invest Constructi SRL

	12 LOCURI	1 LOC
<b>1. SISTEM DE PARCARE 12 LOCURI</b>	<b>190000 eu</b>	<b>15833 eu</b>
<b>2. LUCRARI STRUCTURA- FUNDATII</b>	<b>4000 eu</b>	<b>333,33 eu</b>
<b>3. LUCRARI DE BRANSARE ELECTRICA</b>	<b>747,6 eu</b>	<b>62,3 eu</b>
<b>4. STUDII DE SPECIALITATE, PROIECTARE</b>	<b>0 eu</b>	<b>0 eu</b>
<b>TOTAL</b>	<b>194747,6 eu</b>	<b>16228,6 eu</b>



# STUDIU TEHNICO - FINANCIAR AMPLASARE SI EXPLOATARE SISTEM DE PARCARE12 LOCURI IN CONFORMITATE CU STRATEGIA DE PARCARE PE TERITORIUL MUN. BUCURESTI ( HGMB 61/2009)



Beneficiar: Primaria Sector 6  
Executant: SC Activ Invest Construct SRL

## ANALIZA COSTURI

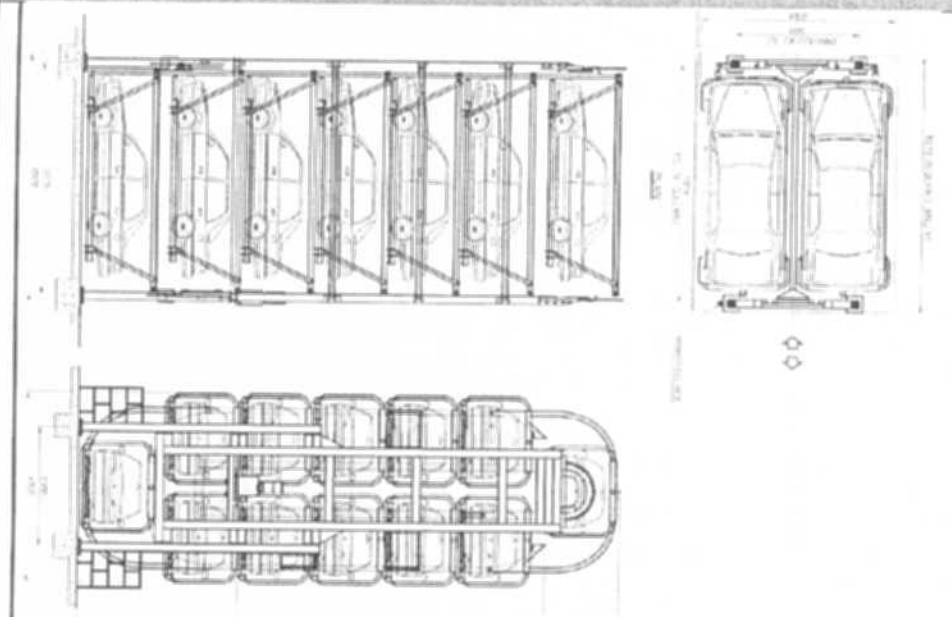


	PERIODA DE PROIECTARE, LIVRARE SI MONTARE			
	4 LUNI	1 AN	5 ANI	10 ANI
<b>COSTURI AMPLASARE</b> *Conform tabel *Costuri directe amplasare sistem parcaje supraetajate 12 locuri**	194747,6 eu	—	—	—
<b>COSTURI INTRETINERE</b> *Service instalatie si generator	—	5400 eu	27000 eu	54000 eu
<b>COSTURI FUNCTIONARE</b> *Ore miscare/ an= 1168 (miscari/ora= 8 minute/miscare= 2) Consum motor KW/h= 7,5 Consum KW total= 8760 Cost energie total = 1051,2 euro	—	1051,2 eu	5256 eu	10512 eu
<b>TOTAL</b>	194747,6 eu	6451,2 eu	32256 eu	64512 eu

\*NIVEL PRET AUGUST 2009  
1 euro = 4,2 lei  
In timpul primelor 4 luni nu apar costuri si venituri din exploatare, ci doar costuri de investitii

**STUDIU TEHNICO - FINANCIAR AMPLASARE SI EXPLOATARE SISTEM DE PARCARE 12 LOCURI  
IN CONFORMITATE CU STRATEGIA DE PARCARE PE TERITORIUL MUN. BUCURESTI (HGMB 61/2009)**

**ANALIZA VENITURI**



	PERIOADA DE PROIECTARE LIVRARE MONTARE	4 LUNI	1 AN	5 ANI	10 ANI
<b>VENITURI DIN INCASARI-REZIDENTI</b> Program 18.30- 8.30 Pret abonament loc parcare /luna= 50 eu Grad de ocupare 100% (50 x 12luni x 12locuri=7200eu)	—	7200 eu	36000 eu	72000 eu	
<b>VENITURI DIN INCASARI-TRANZIT</b> Program 8.30 - 18.30 Pret loc parcare/ora = 0,5eu Grad de ocupare 50% (0,5 x10ore x 12locuri x 365zile):2 =10950eu)	—	10950eu	54750 eu	109500 eu	
<b>VENITURI DIN INCASARI-PUBLICITATE</b> Program 24 ore/24 ore Grad de ocupare 70% Suprafata medie de expunere = 180mp Pret estimat/mp= 2,8 eu (180 mp x 2,8 eu x 0,7 x 12 luni =4233,6 eu )	—	4233,6 eu	21168 eu	42336 eu	
<b>TOTAL</b>		<b>22383,6 eu</b>	<b>111918 eu</b>	<b>223836 eu</b>	



Beneficiar: Primaria Sector 6  
Executanti: SC Activ Invest Constructii SRL

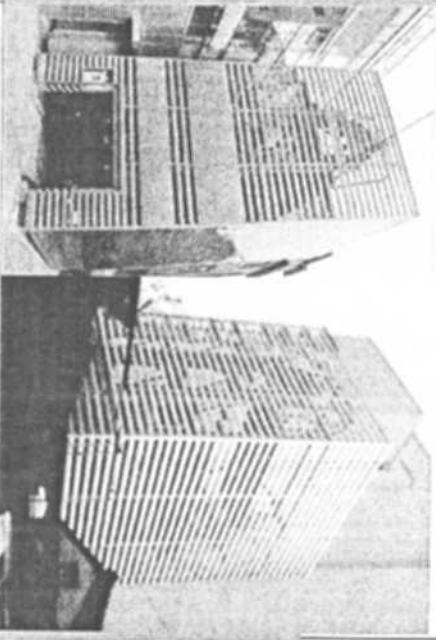
NIVEL PRET AUGUST 2009  
1 euro = 4,2 lei  
formulele de calcul exemplificate au fost realizate pentru o perioada de un an.

**STUDIU TEHNICO - FINANCIAR AMPLASARE SI EXPLOATARE SISTEM DE PARCARE 12 LOCURI  
IN CONFORMITATE CU STRATEGIA DE PARCARE PE TERITORIUL MUN. BUGURESTI ( HGMB 61/2009)**

**PROFIT SI  
AMORTIZAREA INVESTITIEI**



Beneficiar: Primaria Sector 6  
Executant: SC Activ Invest Construct SRI



	1 AN	5 ANI	10 ANI	15 ANI
<b>COSTURI INTRETINERE SI FUNCTIONARE</b>	6451,2 eu	32256 eu	64512 eu	96768 eu
<b>VENITURI</b>	22383,6 eu	111918 eu	223836 eu	335754 eu
<b>PROFIT</b>	15932,4 eu	79662 eu	159324 eu	238986 eu

**CONCLUZIE:** CONFORM TABELULUI DE MAI SUS IN 15 ANI DE EXPLOATARE INVESTITIA ESTE AMORTIZATA SI SE OBTINE UN PROFIT NET DE 44238,4 EURO.

**STUDIU TEHNICO - FINANCIAR AMPLASARE SI EXPLOATARE SISTEM DE PARCARE 12 LOCURI  
IN CONFORMITATE CU STRATEGIA DE PARCARE PE TERITORIUL MUN. BUCURESTI(HGMB 61/2009)**

**PLAN AMPLASAMENTE PROPUSE**



Beneficiar: Primaria Sectorului 5  
Executant: SC Activ Invest Constructii S

