



FIP CONSULTING

# POLITICĂ DE PARCARE

MUNICIPIUL  
REȘIȚA



"Politică de parcare pentru zona centrală  
din coridorul de mobilitate urbană"

iulie 2018

Această pagină a fost lăsată goală în mod intenționat



## **Listă tabele**

## **Listă figuri**

## 1. Informații generale privind politica de parcare

### 1.1. Titlu

POLITICA DE PARCARE pentru zona centrală din Coridorul de mobilitate urbană conform PMUD a municipiului Reșița

### 1.2. Beneficiarul investiției

Beneficiarul prezentului document este municipiului Reșița



### 1.3. Elaboratorul studiului privind politica de parcare

S.C. F.I.P. Consulting SRL

## 1.4.Referințe legale

### 1. REGULAMENTE NAȚIONALE

- a) Ordonanța Guvernamentală de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (“Legea Circulației”), republicată și actualizată în 2017;
- 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”);
- c) Legea nr. 448/2006 republicată 2008, legea privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap
- d) Ordonanța Guvernamentală nr. 43/1997 privind regimul drumurilor (“OG nr. 43/1997”);
- e) Legea 155/2010 – Legea poliției locale;
- f) Ordonanța Guvernului nr. 71/2002 actualizată privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;
- g) Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;
- h) Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice;

### 2. REGULAMENTE MUNICIPALE

- a) H.C.L. 344 / 17.12.2013 privind aprobarea Regulamentului privind utilizarea parcarilor aparținând domeniului public și privat al municipiului Reșița
- b) Completarea art. 67 și art. 68 din Anexa nr. 344 / 17.12.2013 privind aprobarea Regulamentului privind utilizarea parcarilor aparținând domeniului public și privat al municipiului Reșița

### 3. ALTE LEGI ȘI REGULAMENTE RELEVANTE

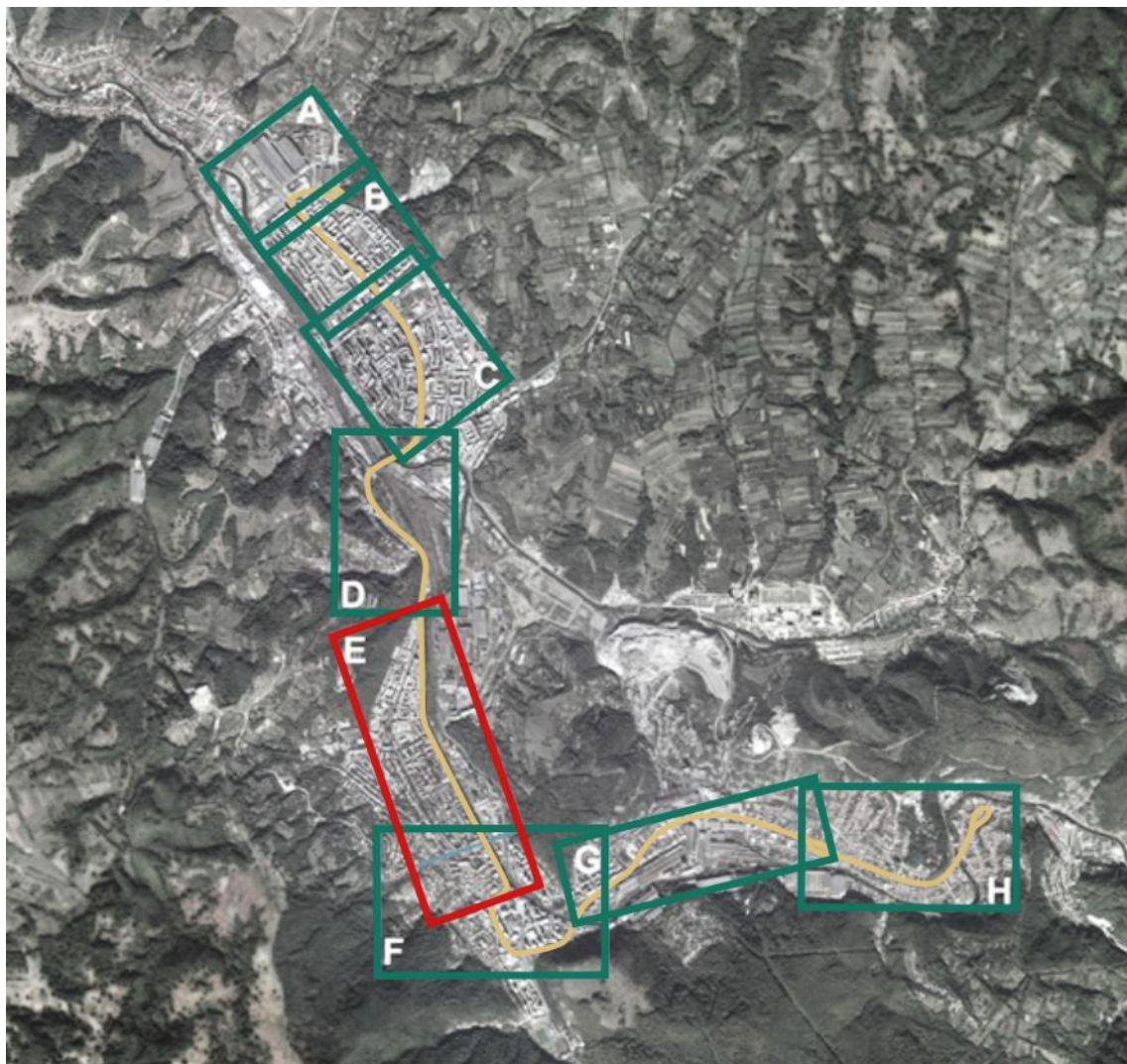
- a) Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală (“Legea nr. 215/2001”) actualizată și republicată;
- b) Legea nr. 227/2015 actualizată privind Codul Fiscal (“Codul Fiscal”);
- c) Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale (“Legea nr. 273/2006”);

## 2. Situația actuala la nivelul ariei de impact a proiectului

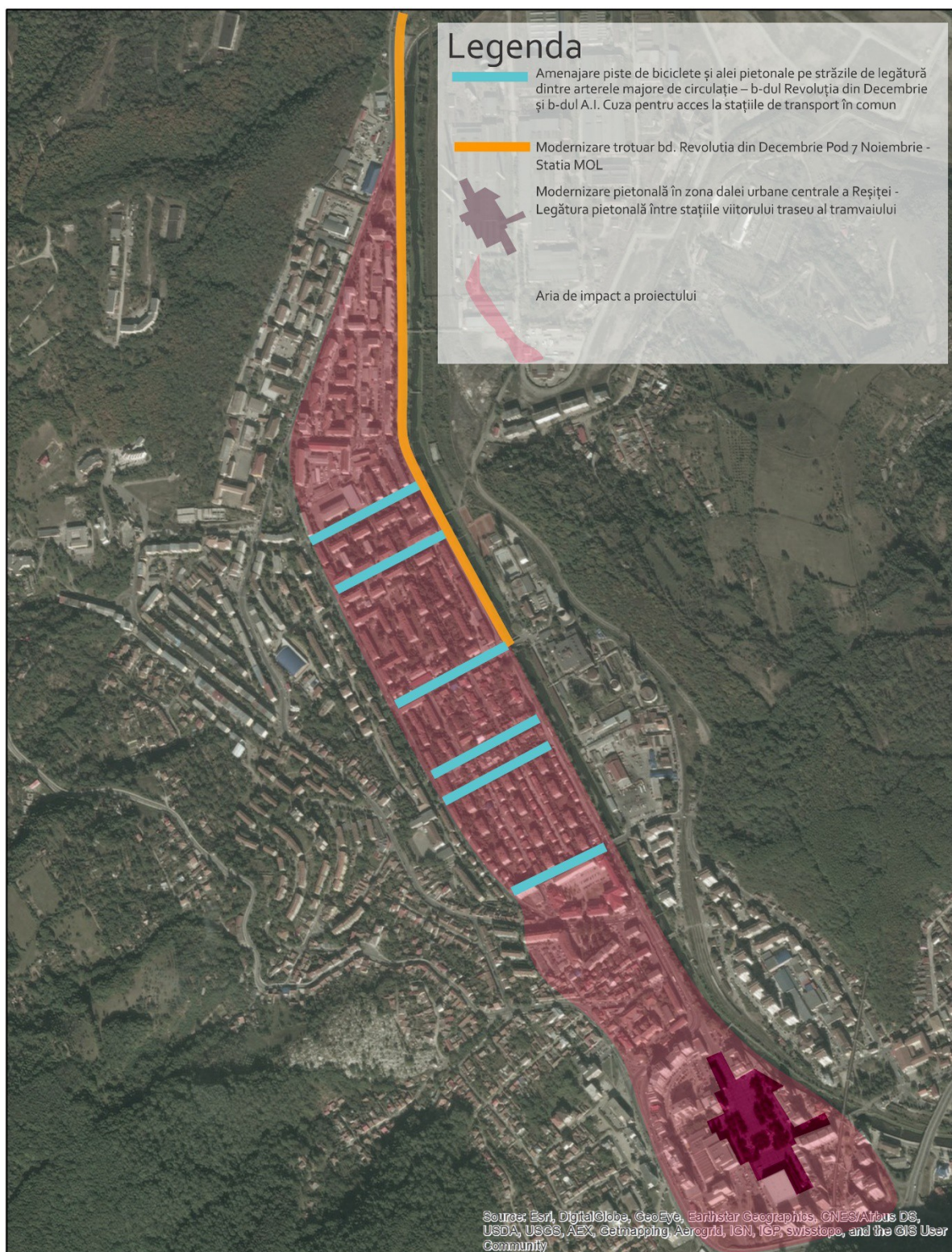
### 2.1. Prezentarea ariei de impact a proiectului

#### Amplasament:

Aria de impact analizata este zona denumita Tronsonul E (Bulevardul Revoluția din Decembrie), parte din coridorul de mobilitate urbană aferent proiectului „Modernizarea transportului public electric pentru reintroducerea serviciului de transport electric pe traseul liniei principale”.



Figură 1 Împărțirea pe tronsoane de intervenție la nivelul coridorului.



*Figură 2* Aria de impact a Politicii de parcare pe coridorul de mobilitate zona centrală



## Rețea stradala

Rețeaua stradală aferentă proiectului investițional este formată din **Bulevardul Revoluția din Decembrie, Calea Timișoarei, str. Moise Groza, str. Gratz, Nicolae Titulescu, str. Biefeld, str. Parâng și Piața 1 Decembrie 1918**, artere care fac obiectul modernizării prin intermediul a trei proiecte:

1. **Amenajare piste de biciclete și alei pietonale pe străzile de legătură dintre arterele majore de circulație – b-dul Revoluția din Decembrie și b-dul A.I. Cuza pentru acces la stațiile de transport în comun**
2. **Modernizare trotuar bd. Revolutia din Decembrie Pod 7 Noiembrie - Statia MOL**
3. **Modernizare pietonală în zona dalei urbane centrale a Reșiței - Legătura pietonală între stațiile viitorului traseu al tramvaiului**

Regimul tehnic al străzilor din municipiu:

*Figură 3 Suprafața rețelei rutiere în funcție de tipul de material*

*Sursa date: PMUD municipiul Reșița*

Din punct de vedere al infrastructurii căii de rulare a transportului rutier și al lungimii deservite, străzile municipiului Reșița, dar și cele ale cartierelor limitrofe, prezintă ca înveliș superior macadam în proporție de 74%, 8% pavaj, în timp ce 15% și 3% asfalt și respectiv beton. Lățimea medie, fiind de 5,8 m, permite tranzitarea a 2 autovehicule în lipsa altor vehicule parcate neregulamentar pe suprafața carosabilului.

Trotuarele sunt construite predominant din beton, în proporție de 62%, din asfalt 22% iar din pavaj și macadam 2% și respectiv 14%, păstrând un raport asemănător în reprezentarea pietonală cu referire directă la suprafața deservită.

Suprafața infrastructurii rutiere este constituită predominant din asfalt, macadam, pavaj și beton în următoarele proporții: 50%, 25%, 14% și respectiv 10% (din punct de vedere al suprafeței)

*Figură 4 Suprafața rețelei rutiere în funcție de tipul de material*

*Sursa date: PMUD municipiul Reșița*

Totodată, trotuarele asigură accesul pietonal pentru străzi în proporție de 40,01%, pentru ambele sensuri, restul de 59,99% din totalul străzilor neîndeplinind condiția de deplasare în siguranță. Acest inconvenient forțează pietonii să circule pe suprafața carosabilă, fapt ce conduce la o serie de evenimente tragice.

Din punct de vedere al dării în utilizare a infrastructurii rutiere, conform inventarului primăriei, 67,53% din totalul infrastructurii rutiere a fost dată spre utilizare în perioada 1960-1980, 26,67% a fost dată spre utilizare în perioada 1980-1990, iar 6% a fost dată spre utilizare în perioada 1990-2000. Pentru a menține această infrastructură la un nivel satisfăcător de calitate, autoritățile locale au realizat de-a lungul timpului lucrări periodice necesare de întreținere a străzilor, precum și lucrări de reabilitare și modernizare în raport cu nevoile imediate ale populației și bugetul alocat.

Realizând o analiză asupra straturilor rutiere utilizate pentru infrastructura rutieră se constată că străzile cu înveliș superior macadam și pavaj sunt străzi care au fost date în folosință în perioada 1960-1980, după această perioadă învelișul rutier utilizat fiind în preponderență asfalt și beton. Astfel, se constată că străzile cu o utilizare de peste 50 de ani și-au păstrat caracteristicile tehnice, din perspectiva straturilor rutiere, deși nevoile de mobilitate, precum și cerințele de calitate ale spațiului urban au evoluat considerabil.

Totodată, din totalul rețelei de infrastructură rutiere, au fost reabilitate străzi în proporție de 20%, modernizările axându-se pe rețeaua principal de infrastructură, unde pe lângă lucrările de reabilitare ale carosabilului, s-au realizat și îmbunătățiri asupra profilului străzi, benzi de biciclete, trotuare și parcări.

Prin urmare, tabelul de mai jos ilustrează situația viabilității străzilor din municipiu, în raport cu evaluarea vizuală a stării carosabilului:

*Tabel 1 Viabilitatea străzilor din municipiu Reșița*

Stare de viabilitate a străzilor		Asfalt	Beton	Pavaj	Macadam
<b>Foarte buna</b>	<b>0%</b>				
<b>Buna</b>	<b>19%</b>	23			
<b>Medie</b>	<b>23%</b>	18	10		
<b>Scăzuta</b>	<b>58%</b>	10	3	24	35
<b>Foarte scăzuta</b>	<b>0%</b>				

*Sursa date: PMUD municipiul Reșița*

Alte străzi adiacente care fac parte din coridorul de mobilitate integrată propus prin proiect sunt:

Coridorul de mobilitate propus pentru modernizare este format din principalele artere de tranzit ale municipiului. Această rețea stradală traversează municipiul dintr-un capăt în altul. În acest caz aria de influență a investiției acoperă toată suprafața municipiului.

Pentru zona de impact a proiectelor, străzile ce fac obiectul acestora sunt:

*Tabel 2 Străzi adiacente tronsonului E*

Tronson	Străzi adiacente	Autoturisme înregistrate pe strada
<b>E - Revoluția din Decembrie</b>	Aleea Molizilor	100
	Strada Moise Groza	58
	Strada Gratz	100
	Strada George Enescu	159
	Strada Nicolae Titulescu	72
	Strada Nicolae Bălcescu	8
	Strada Bielefeld	9
	Strada Parâng	0
	Strada Retezat	118
	Strada Lalelelor	20
	Strada Damaschin Bojnică	47
	Strada Pomostului	315
	Revoluția din Decembrie	506
	Piața 1 Decembrie 1918	602
<b>Total</b>	<b>2114</b>	

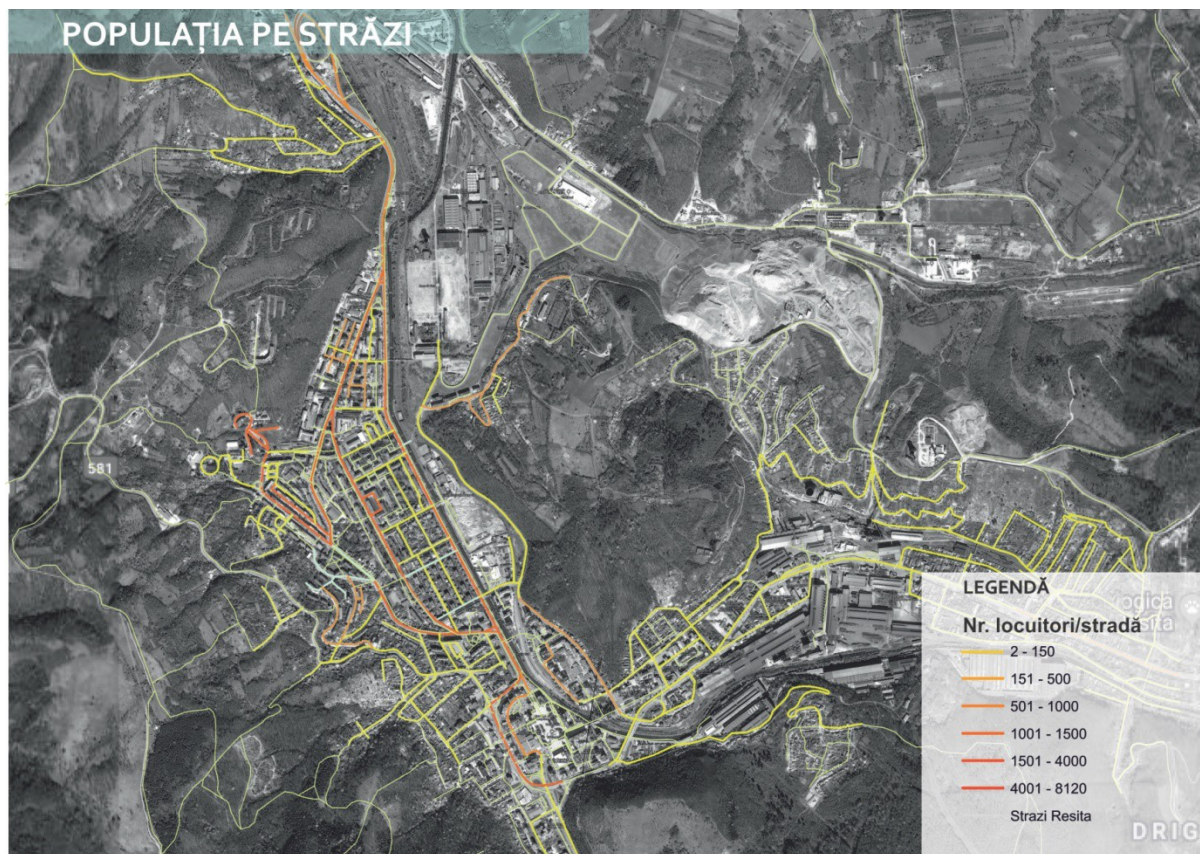
## Populație, zone de densitate, populație totală străzi/cartiere în aria de impact

Potrivit informațiilor în baza cărora s-a întocmit prezentul document, populația în aria de impact analizată este următoarea:

Tabel 3 Populația și angajații din aria de impact a proiectului

Coridor	Strada	Populația	Nr. Salariați
<b>Modernizarea transportului public electric pentru reintroducerea serviciului de transport electric pe traseul liniei principale</b>	Bulevardul Republicii	8120	1188
	Bulevardul Revoluția din Decembrie	1551	194
	Calea Caransebeșului	4488	248
	Calea Timișoarei	1296	1589
	Strada Castanilor	578	136
	Strada Făgărașului	495	95
	Strada Ion Luca Caragiale	605	319
	Strada Libertății	346	501
	Strada Paul Iorgovici	173	46
	Strada Traian Lalescu	347	966
	Strada Zimbrului	314	31
	Piața 1 Decembrie 1918	1503	647
	<b>Aria de impact a proiectului</b>		<b>19816</b>

Sursa date: INS și Lista Firme



**Figură 5** Populația raportată la nivel stradal în mun. Reșița (include și zona de studiu)  
Sursa date: Primăria Reșița

Din zona de influență a Tronsonului E cea mai mare densitate de locuitori se înregistrează pe Bd. Revoluția din Decembrie. Din acest motiv este necesară restructurarea profilului stradal pentru a avantaja circulațiile blânde (pietonal și velo) care reprezintă cota modală cea mai mare pentru toate tipurile de deplasări în oraș.

**Figură 6** Repartiția modală a deplasărilor în municipiu  
Sursa date: PMUD municipiul Reșița

### Nivelul de motorizare raportat la ariei de impact (număr autovehicule)

Gradul de motorizare calculat este unul mediu, acesta fiind de 275 autovehicule pasageri / 1.000 locuitori (pentru anul 2017, la nivelul municipiului), valoare comparabilă cu cea calculată la nivel național 297 vehicule / 1.000 locuitori.

Sursa: Primăria Reșița

Lipsa unor modalități alternative și eficiente de transport (facilități pietonale, piste pentru bicicliști, transport public eficient) a determinat creșterea gradului de deținere în proprietate a unui autoturism. Astfel că, după mersul pe jos, majoritatea deplasărilor efectuate la nivelul municipiului Reșița, se realizează cu autoturismele personale.

**Figură 7** Comparatie între gradele de motorizare ale diferitelor municipii din România  
Sursa: Municipiul Reșița

Gradul de deținere în proprietate a autoturismelor în municipiul Reșița este inferior celor mai multe orașe, dar în creștere.

Pe aria de impact, nivelul de motorizare este următorul (calculat prin raportarea numărului de vehicule la populație, înmulțit cu 1000):

*Tabel 4 Rata de motorizare din aria de impact a proiectului*

Strada	Populație	Nr. de autoturisme înregistrate pe strada	Rata de motorizare (auto./1000 locuitori)
Bulevardul Republicii	8120	2323	<b>286</b>
Bulevardul Revoluția din Decembrie	1551	506	<b>326</b>
Calea Caransebeșului	4488	1210	<b>270</b>
Calea Timișoarei	1296	975	<b>752</b>
Strada Castanilor	578	171	<b>296</b>
Strada Făgărașului	495	1114	<b>2251</b>
Strada Ion Luca Caragiale	605	224	<b>647</b>
Strada Libertății	346	132	<b>763</b>
Strada Paul Iorgovici	173	36	<b>208</b>
Strada Traian Lalescu	347	170	<b>490</b>
Strada Zimbrului	314	115	<b>366</b>
<b>Aria de impact a proiectului</b>	<b>18313</b>	<b>6976</b>	<b>381</b>
<b>Municipiu</b>	<b>85089</b>	<b>23383</b>	<b>275</b>

*Sursa date: Primăria Reșița*

### **Concluzii referitoare la gradul de motorizare:**

Gradul de motorizare înregistrează valori ridicate pentru zona de impact a proiectului **381** (autovehicule / 1.000 locuitori), peste valorile medii înregistrate pentru municipiu (275 autovehicule / 1.000 locuitori municipiul Reșița 2017). Acest lucru se datorează în special lipsei alternativelor de deplasare în interiorul municipiului și a numărului mare de autovehicule prezent pe străzile din centrul orașului și în municipiu. Creșterea pe viitor a gradului de motorizare va conduce la presiuni asupra autorităților publice locale pentru amenajarea spațiilor de parcare pentru autoturismele personale. Pentru contracararea acestui efect negativ, autoritatea publică poate genera proiecte investiționale de promovare și conștientizare pentru susținerea modurilor alternative de transport (pietonal, transport public, velo, car sharing, etc.).

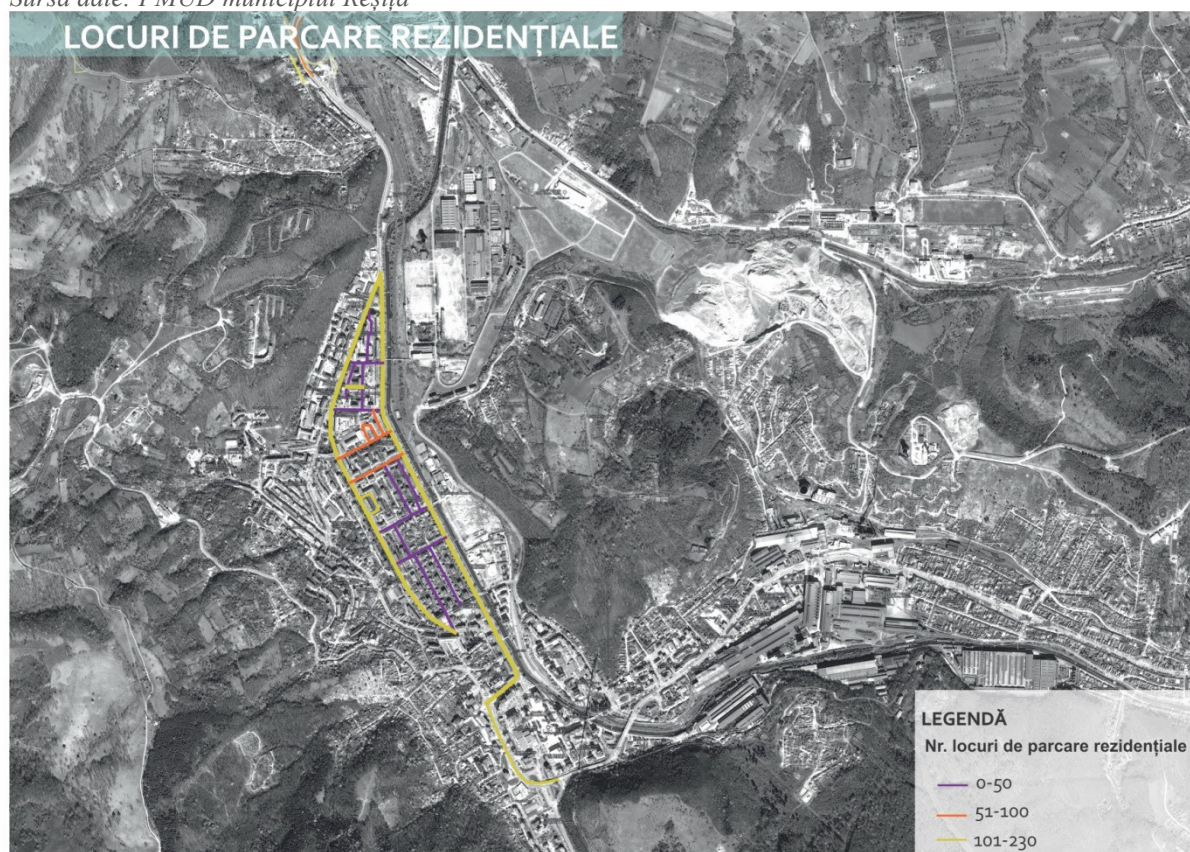
## Situația actuală a locurilor de parcare:

### Raport cerere/oferta locuri de parcare

În vederea realizării unei perspective generale asupra situației parcarilor din municipiu la elaborarea PMUD municipiu Reșița s-a realizat o cercetare socială și pe tema parcarilor. Rezultatul acestei cercetări este că vehiculele deținute în cadrul gospodăriilor anchetate sunt parcate pe durata nopții cu preponderență în parcări amenajate deschise – 49,34%, iar 30,79% dintre vehicule sunt parcate în garaje sau curți. O pondere semnificativă o are și parcare la marginea drumului – 19,64%, cele mai puține vehicule fiind parcate în parcări acoperite – 0,23%. Sursa date: PMUD municipiul Reșița

Tabel 5 Loc de parcare pe durata nopții

Sursa date: PMUD municipiul Reșița



Figură 8 Număr locuri de parcare existente în zona de impact – Tronson E

Sursa date: Primăria Reșița

Tabel 6 Locuri de parcare în aria de impact a proiectului

Tronson	Strazi adiacente	Numar locuri de parcare	Autoturisme inregistrate pe strada	Raportul locuri de parcare amenajate și nr. de autoturisme
<b>E - Revolutia din Decembrie</b>	Aleea Molizilor	31	100	31.0%
	Strada Moise Groza	0	58	0.0%
	Strada Gratz	56	100	56.0%
	Strada George Enescu	120	159	75.5%
	Strada Nicolae Titulescu	0	72	0.0%



	Strada Nicolae Bălcescu	0	8	0.0%
	Strada Bielefeld	5	9	55.6%
	Strada Parâng	12	0	
	Strada Retezat	37	118	31.4%
	Strada Lalelelor	0	20	0.0%
	Strada Damaschin Bojnică	39	47	83.0%
	Strada Pomostului	0	315	0.0%
	<b>Revoluția din Decembrie</b>	<b>218</b>	<b>506</b>	<b>43.1%</b>
	<b>Total</b>	<b>518</b>	<b>1512</b>	<b>34.26%</b>

Sursa date: Primăria Reșița

**Bulevardul Revoluția din Decembrie** pe acest tronson cererea de locuri de parcare este satisfăcută în proporție de 43% de parcările amenajate la stradă. Aceste locuri de parcare sunt suplimentate de zonele de parcare de pe străzile adiacente adiacente coridorului. Conform analizei realizate există și un număr mare destul de ridicat de parcări neregulamentare, de cele mai multe ori localizate pe partea carosabilă îngreunând circulația pe anumite sectoare. Cu toate că existau locuri de parcare libere în vecinătate parcările neregulamentare erau prezente rezultând faptul că nesancționarea parcărilor neconforme este problema principală și nu numărul insuficient de locuri de parcare.

Tabel 7 Raport cerere/oferta de locuri de parcare in aria de impact a coridorului

Strada	nr. de autoturisme inregistrate pe strada	nr. locuri de parcare amenajate/marcate la strada <sup>1</sup>	parcari nereglementate (numar și % din parcarile amenajate fara plata) <sup>2</sup>		numar locuri parcare cu plata	raportul locuri de parcare amenajate și nr. de autoturisme
Bulevardul Republicii	2323	508	33	6%	0	<b>21.9%</b>
<b>Bulevardul Revoluția din Decembrie</b>	<b>506</b>	<b>218</b>	<b>27</b>	<b>12%</b>	<b>0</b>	<b>43.1%</b>
Calea Caransebeșului	1210	547	0	0%	0	<b>45.2%</b>
Calea Timișoarei	975	79	5	6%	0	<b>8.1%</b>
Strada Castanilor	171	0	42		0	<b>0.0%</b>
Strada Făgărașului	1114	275	14	5%	75	<b>31.4%</b>
Strada Ion Luca Caragiale	224	117	16	14%	29	<b>65.2%</b>
Strada Libertății	132	21	7	33%	0	<b>15.9%</b>
Strada Paul Iorgovici	36	11	46	418%	0	<b>30.6%</b>
Strada Traian Lalescu	170	0	44		0	<b>0.0%</b>
Strada Zimbrului	115	0	17		0	<b>0.0%</b>

Sursa date: Primăria Reșița și analiza consultantului

<sup>1</sup> Se referă la numărul total de spații semnalizate cu indicator și/sau marcaj pe asfalt conform regulamentului local (H.C.L. 344 / 17.12.2013).

<sup>2</sup> Se referă la numărul de autoturisme oprite în zone marcate cu semnul staționarea/parcarea interzisă, pe prima bandă de circulație sau pe spațiul rezervat pentru alte tipuri de transport (pietonal, velo, etc.).



## Număr total de locuri de parcare: locuri reglementate/ nereglementate

Potrivit datelor recenzate, numărul total de locuri de parcare din zona de impact, împărțite pe categorii (amenajate/nereglementate) și pe străzi, este următorul:

*Tabel 8 Raportul parări amenajate-parări nereglementate*

Strada	numar locuri de parcare amenajate cu indicator și marcaj	parcari nereglementate	raportul parcari nereglementate-amenajate
Bulevardul Republicii	508	33	<b>6%</b>
<b>Bulevardul Revoluția din Decembrie</b>	<b>218</b>	<b>27</b>	<b>12%</b>
Calea Caransebeșului	547	0	<b>0%</b>
Calea Timișoarei	79	5	<b>6%</b>
Strada Castanilor	0	42	
Strada Făgărașului	350	14	<b>4%</b>
Strada Ion Luca Caragiale	146	16	<b>11%</b>
Strada Libertății	21	7	<b>33%</b>
Strada Paul Iorgovici	11	46	<b>418%</b>
Strada Traian Lalescu	0	44	
Strada Zimbrului	0	17	

*Sursa date: Primăria Reșița și analiza consultantului*

Din însumarea datelor de mai sus, rezulta că în aria de impact a proiectului privind coridorul în cauză există **1880** locuri de parcare amenajate, iar **251** de spații de parcare nereglementate/neregulamentare. În total parcările nereglementate/neregulamentare reprezintă o pondere de **13.4%** din totalul parcărilor din zona de impact a proiectului.

Pentru aria de impact a politicii de parcare, Tronsonul E însumează **218** spații de parcare amenajate și **27** parcări neregulamentare ce reprezintă **12%** din totalul parcărilor de pe acest tronson.

Este necesară astfel reglementarea locurilor de parcare neamenajate sau a parcărilor ilegale în zona centrală, pentru:

- Echilibrarea raportului cerere vs oferta a locurilor de parcare în zona de impact
- Reconfigurarea și reorganizarea spațiului urban, eliminând elementele de poluare vizuală datorită traficului staționar nereglementat sau ilegal
- Decongestionarea traficului în zonele cu parcări ilegale
- Creșterea veniturilor la bugetul local prin tarifarea parcărilor nereglementate.

## Tipuri locuri de parcare: parcări de rezidenta, parcări termen scurt, parcări libere

Potrivit *Regulamentului privind utilizarea parcărilor aparținând domeniului public și privat al municipiului Reșița* se disting următoarele tipuri de parcări (conf. Art.10.):

- a) Zone situate pe platforme în afara căilor de rulare
- b) Zone delimitate la marginea carosabilului
- c) Zone situate parțial sau integral pe trotuar acolo unde prin aceasta nu se stânjenește traficul pietonal

Prin acest document se recomandă renunțarea la orice tip de parcare care ocupă spațiu de deplasare pentru alte tipuri de transport, în special zonele pietonale, exceptând zonele dedicate traficului auto (subpunctul a) și b) menționate anterior). Pe aria coridorului de intervenție, după implementarea proiectului investițional, parcare pe spații dedicate pietonilor, bicicliștilor sau transportului public nu o să mai fie permisă.

Conform Regulamentului local de parcare există:

- Parcări publice (definit la Art.4)
- Parcări publice de reședință/ domiciliu (definit la Art.6)

Parcărilor de reședință/ domiciliu au statutul de loc rezervat conform programului prezentat la Art. 35.:

- Luni - Joi între orele 16:00-8:00
- Vineri între orele 14:00-8:00
- Sâmbătă - Duminică permanent

În afara acestui program locurile de parcare de reședință/ domiciliu au statut de locuri de parcare libere/ cu plată.

## Venituri generate: locuri de parcare reglementate

În aria de municipiului Reșița total venituri la 31.12.2017 rezultate din parcări de reședință a fost de **826,950.28 lei** conform Direcției pentru Administrarea Domeniului Public și Privat al Municipiului Reșița - Compartiment Parcări cu Plata.

## Rezultatele cercetării sociologice privind locurile de parcare

În ultimii ani, următoarele aspecte au influențat politicile de parcări în Reșița:

- *Creșterea numărului de autoturisme și a cererii de locuri de parcare.*

Îmbunătățirea situației economice a făcut ca numărul de mașini să crească în fiecare an, tot mai multe persoane optând să naveteze cu mașina personală, în dauna transportului în comun. Eliminarea taxei de înmatriculare, la începutul acestui an, a avut ca efect o creștere a numărului de mașini înmatriculate și în Reșița.

- *Creșterea traficului și a perioadelor de congestionare.*

Cu toate că România are printre cele mai puține mașini în circulație dintre țările europene, raportat la numărul de locuitori, avem cele mai mici viteze medii de trafic. Acest lucru se

datorează lipsei autostrăzilor și a șoselelor ocolitoare, mașinile fiind nevoite să traverseze centrul localităților, generând ambuteiaje.

- *Creșterea volumului de mărfuri și de pasageri transportate rutier.*

Neglijarea infrastructurii feroviare a făcut ca ponderea transportului feroviar să scadă. Cea mai mare parte a mărfurilor au ajuns să fie transportate rutier. În condițiile integrării europene a țării noastre și a creșterii schimbului de mărfuri cu țările UE, transportul de mărfuri prin majoritatea localităților a cunoscut o creștere însemnată, contribuind la îngreunarea traficului.

- *Dezvoltarea comunelor din zona metropolitană.*

În jurul marilor orașe din România s-a înregistrat, după 1989, un fenomen de suburbanizare. Disponibilitatea terenurilor din localitățile suburbane și prețul mai scăzut al acestora față de cel din oraș au făcut aceste zone atractive, ajungând ca unele comune să-și dubleze populația. Mulți locuitori din județ sau din municipiu și-au construit case în comunele de lângă Reșița, navetând zilnic spre oraș. Această navetă crește numărul de mașini în trafic dimineața și după amiaza, când oamenii vin la locurile de muncă și când se întorc acasă.

La momentul întocmirii Planului de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Reșița, s-au efectuat recensăminte pe populația interviuata inclusiv cu privire la parcări. Din anchetele celor interviuați, 33% au declarat că au mașină și o utilizează, iar dintre aceștia, 64% au declarat că au probleme în lipsa locurilor de parcare. Privarea unui procent de 45% de un loc de parcare din rândul cetățenilor care utilizează un automobile conduce la limitarea infrastructurii rutiere, introducând o impedanță superioară celei actuale, generând noduri (congestii) pe arterele principale.

*Sursa date: PMUD Reșița*

Pentru documentul de față s-a realizat o cercetare socială în interiorul ariei de influență a Tronsonului E (Bd. Revoluția din Decembrie+străzile adiacente).

*Figură 9 Răspuns la chestionar (Probleme cu traficul auto)*

Se poate observa din răspunsul celor intervievați, din zona Tronsonului E, că problema principală privind traficul este parcare în afara zonelor marcate corespunzător (32%). Împreună cu lipsa parcarilor aceste două probleme semnalate reprezintă 44% din totalul răspunsurilor la această întrebare.

*Figură 10 Răspuns la chestionar (Probleme cu parcare auto)*

Din aceste răspunsuri se poate concluziona că principala problemă semnalată de respondenții la chestionar din zona Tronsonului E este lipsa unui sistem eficient de gestionare al parcarilor la nivelul municipiului, 67% consideră că parcarile libere nu sunt suficient de bine semnalizate, iar 20% consideră ca prețul de parcare nu este justificat. Parcarile insuficiente nu primesc decât o pondere de 6%, cea ce înseamnă că este mai importantă investiția într-un sistem pentru parcare bine pus a punct în aria municipiului decât amenajarea unor locuri suplimentare de parcare.

*Figură 11 Răspuns la chestionar (preț parcare și suficiența locurilor de parcare)*

## Impactul parcărilor asupra traficului, fluenței în trafic și a capacității de circulație pe arterele ariei de impact a proiectului

Primăria Reșița este responsabilă de gestionarea locurilor de parcare disponibile pe străzi și în afara acestora. Ca în majoritatea orașelor din România, costurile cu parcare sunt extrem de scăzute.

În mare parte zona de studiu nu este deservită de suficiente locuri de parcare și se înregistrează un număr mare de parcări nereglementate/neregulate deși la momentul realizării recensământului existau spații de parcare disponibile. Parcărilor nereglementate/neregulate reprezintă un obstacol pentru toate tipurile de circulații (în special pentru persoanele cu dizabilități, persoanele în vârstă și persoanele cu cărucioare pentru copii) și reprezintă un element generator de poluare vizuală.



*Figură 12 Situația existența a locurilor de parcare-corect.*



*Figură 13 Situația existența a locurilor de parcare-incorect.*

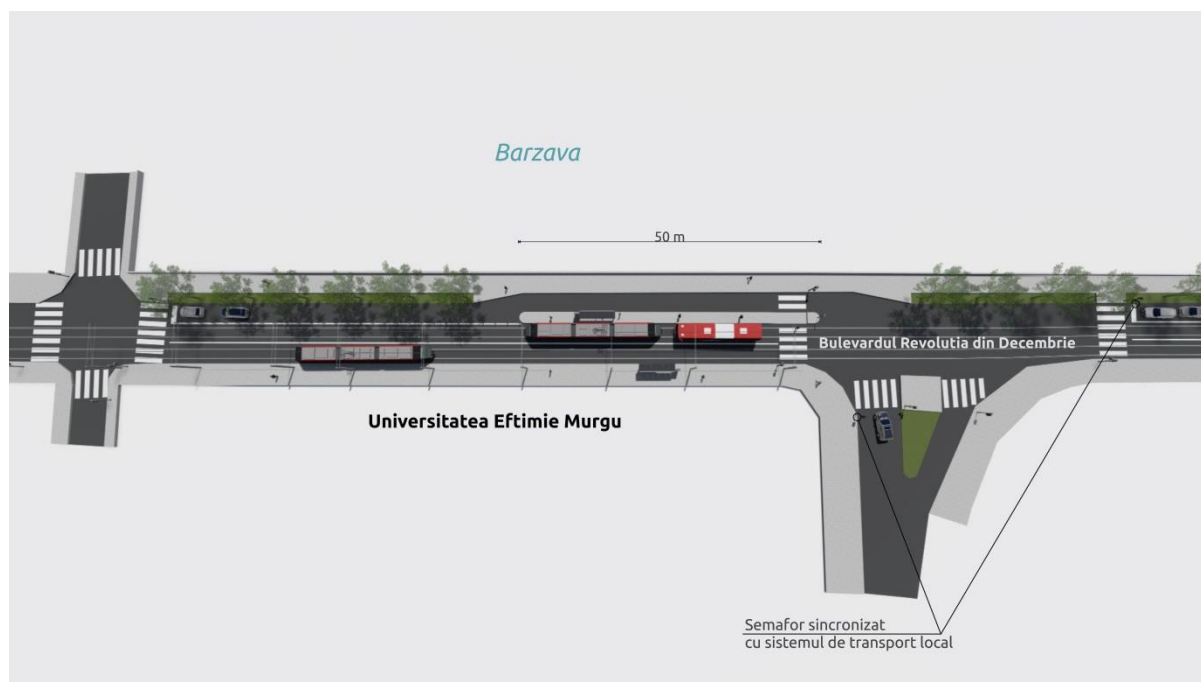


## 2.2. Prezentarea proiectului investițional

Investiția propusă urmărește îndeplinirea obiectivelor strategice și operaționale stabilite prin Planul de Mobilitate Urbana Durabila a municipiului Reșița, privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a gazelor cu efect de sera datorate utilizării autoturismului. Se propune încurajarea și dezvoltarea de infrastructuri pentru moduri de transport alternative și durabile, nepoluante – transport public, transport velo și pietonal. Implementarea proiectului va conduce la scăderea cotei modale a transportului cu autoturismul personal, atât datorită opțiunilor multiple de deplasare ce vor fi create prin proiect – transport în comun eficient, rapid, modern și accesibil, transport cu bicicleta și/sau pietonal. Alte măsuri adiacente presupun implementarea unei politici de parcare în zona de impact a proiectului și a acțiuni de informare, promovare și conștientizare pentru locuitorii municipiului, derulate în scopul schimbării mentalităților privind deplasările zilnice către moduri de deplasare durabile, nepoluante.

Proiectul investițional presupune acțiuni corelate de modernizare a elementelor de infrastructură pentru transportul nepoluant în aria de intervenție în cadrul unui proiect integrat de reconfigurare a spațiului urban pentru creșterea calității mediului și implicit a vieții locuitorilor din municipiul Reșița.

Pe tronsonul A, B, C, D, E, F, G și F se propune restructurarea spațiului pietonal și amenajarea unui spațiu delimitat fizic cu acces exclusiv circulației velo, reintroducerea tramvaiului și reconfigurarea stațiilor de transport public.

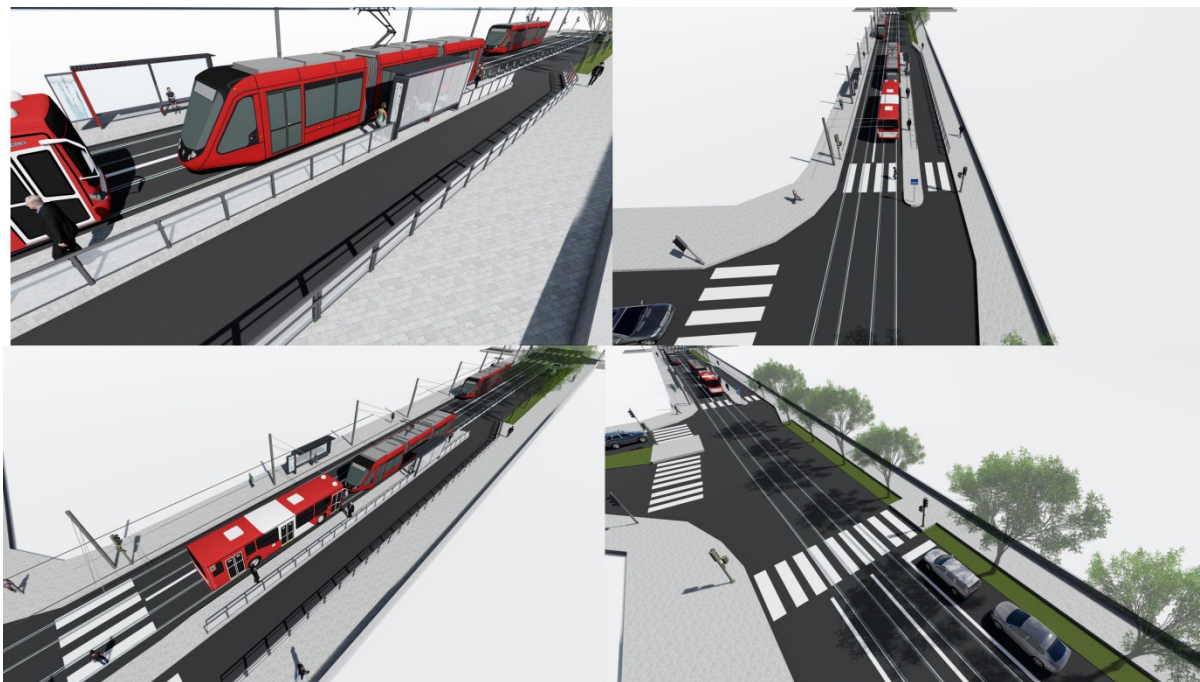


*Figură 14 Simulare grafică (plan) după implementarea proiectului varianta cu refugiu*

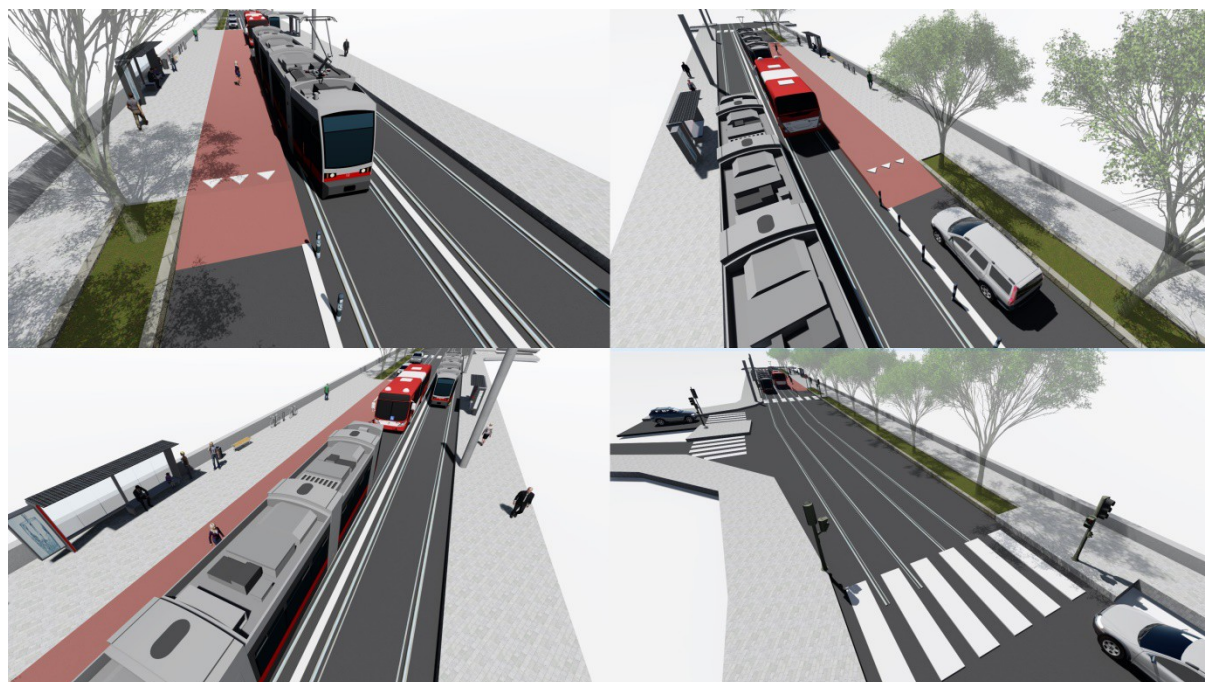


*Figură 15 Simulare grafică (plan) după implementarea proiectului varianta cu spațiu partajat*

Pentru definirea unei soluții optime proiectul de modernizare a coridorului prevede generarea a două opțiuni/ modele de intervenție ce vor fi testate și în final decisă varianta optimă. În cazul Tronsonului E variantele generate presupun desființarea locurilor de parcare existente.



*Figură 16 Simulare grafică după implementarea proiectului varianta cu refugiu*



*Figură 17 Simulare grafică după implementarea proiectului varianta cu zonă partajată*

Proiectul propus este un proiect integrat de dezvoltare a infrastructurii pentru mobilitatea urbana, compus din următoarele elemente investiționale:

- Modernizarea trotuarelor pentru asigurarea condițiilor de deplasare pietonala;
- Construirea de piste de biciclete, separate de traficul rutier si de traficul pietonal pe traseului analizat.
- Modernizarea aliniamentelor de spațiu verde, precum si plantarea de arbori maturi cu grad ridicat de retenție a CO2
- Modernizarea stațiilor de autobuz de pe traseul analizat
- Implementarea sistemului de închiriere a bicicletelor
- Implementarea sistemului de e-ticketing si de informare dinamica a pasagerilor in stațiile de autobuz
- Implementarea sistemului de management inteligent al traficului, cu scopul de prioritizare a autobuzelor in fata autovehiculelor particulare in zona unde nu vor fi amenajate benzi dedicate, precum si la intersecțiile cu drumurile laterale, modul de supraveghere si interzicere a accesului autoturismelor pe banda dedicata autobuzelor, semaforizarea adaptiva a trecerilor de pietoni si a intersecțiilor principale;
- Alte elemente de infrastructura pentru asigurarea siguranței pietonilor si evitarea conflictelor cu traficul rutier si traficul staționar (ex autovehicule parcate pe trotuar)
- Achiziția de tramvaie pentru încurajarea utilizării transportului in comun in aceasta zona
- Lucrări privind îmbunătățirea siguranței pietonilor si a participanților la trafic, cum ar fi sisteme de protecție a trotuarelor prin amplasarea de bolarzi, semnalizarea si relocarea trecerilor de pietoni, signalistică verticala si orizontala.

În vederea soluționării problemelor privind parcare ilustrate în cadrul acestei analize, se impune modificarea principiilor de bază ale sistemului de administrare a parcarilor. Aceasta determină o politică revizuită privind parcare.

Prin proiectul de finanțare a modernizării coridorului de mobilitate, nu se vor amenaja parcări sau construi spatii de parcare.

Pe viitor vor putea fi luate următoarele masuri complementare:

- Orientarea locuitorilor către spatii de parcare pe străzile adiacente coridorului principal de mobilitate.
- Aplicarea unei politici a parcarilor care sa prevină parcările nereglementare.

**Pe această tronson nu se vor amenaja locuri de parcare prin proiect! În cazul în care se vor amenaja locuri de parcare după perioada de durabilitate a proiectului, acestea se vor supune regulamentului de administrare al parcarilor.**

Politicile tarifare adecvate pentru parcare pe stradă vor fi corelate cu măsurile de centralizare și limitare a locurilor de parcare din afara străzii, cu stimularea modurilor de transport alternative, în așa fel încât să contribuie la o calitate ridicată a vieții în comunitate.

## **Impunerea regulamentelor. Control și sancționare**

Politicile de parcare nu funcționează fără aplicarea regulamentelor și sancționarea ilegalităților.

Aplicarea regulamentelor și sancționarea trebuie să fie eficiente, atente și echitabile. Scopul lor este de a încuraja conformarea la reglementările în vigoare, pentru a menține eficiența utilizării spațiului public. Coerența sancționărilor ajută la menținerea unui nivel ridicat de conformitate.

Prin implementarea unei piste de biciclete, separata fizic de spațiul carosabil, va deveni practic imposibilă parcare neregulamentară de-a lungul acestui traseu, precum și accesul către trotuare. Monitorizarea zonei printr-un sistem de camere de luat vederi va permite autorităților competente să acționeze în cazul în care au loc parcări neregulate.

Pentru asigurarea transparenței și o bună colaborare cu locuitorii municipiului se recomandă ca veniturile obținute din parcări să aibă un cont separat din care se vor putea asigura investiții viitoare pentru parcări. (referire la Art.14. din Regulamentul local de parcare – HCL 344/ 17.12.2013)

În afara programului menționat la Art.35. din H.C.L. 344 / 17.12.2013 privind aprobarea Regulamentului privind utilizarea parcarilor aparținând domeniului public și privat al municipiului Reșița locurile de parcare de reședință/ domiciliu au statut de locuri de parcare libere sau cu plată în funcție de zonă.

Locurile de parcare de pe străzile adiacente Tronsonului E au rol de locuri de parcare cu plată conform recomandărilor de la subcap. 3.2. *Regulamentul și politica tarifara privind parcare in zona de impact a proiectului* din prezentul document.

## **Principalele prioritati privind parcările din zona de impact a proiectului**

### **1. Prioritățile politicii privind parcare**

Reducerea cererii de locuri de parcare și punerea la dispoziție de locuri suplimentare pentru vizitatori în același timp presupune stabilirea unor priorități. În prezent, politica privind parcare satisface într-o măsură prea pronunțată cererea de locuri de parcare pe termen lung.

Prioritățile privind politica de parcare pentru zona de impact a proiectului:

- Prima prioritate îi vizează pe rezidenți. Locuitorii din zona de intervenție vor putea utiliza parcările de reședință disponibile, amenajate în acest sens. Într-o perspectivă mai largă, la nivelul zonei adiacente zonei de impact, areale cu locuințe individuale/ colective și străzi cu trafic ușor și foarte ușor, se va permite parcare cu o reglementare specifică.

Pentru spațiul în cauză va fi interzisă parcare autoturismelor pe această stradă, indiferent de natura parcarii (rezidențială, nerezidențială), în afara spațiilor publice de parcare amenajate în acest sens.

Municipalitatea va cauta concomitent cu realizarea proiectului investitional, soluții pentru amenajarea spațiilor de parcare destinate rezidenților, în zona de proximitate a locuintelor acestora.

În cazul în care nu vor putea fi identificate și realizate spații de parcare pentru rezidenți, se va încerca stabilirea unui regulament de parcare cu agenții economici din zona, pentru a permite parcare pe timp de seară a rezidenților în parcarile amenajate de entitățile private.

- A doua prioritate o reprezintă traficul rutier atras din alte zone ale orașului sau din afara acestuia. Pentru aceasta categorie se impune ca parcare să se facă doar în locurile special amenajate pentru parcare la agenții economici ce reprezintă destinația deplasărilor. Nu vor fi permise parcări nereglementare.

Prin reducerea spațiului potențial ocupat de mașini parcate nereglementar, se va încuraja utilizarea modurilor alternative de deplasare (transportul în comun, sistemul de închiriere a bicicletelor sau deplasările pietonale). Practic, se încurajează lăsarea autoturismului personal în favoarea modurilor alternative de deplasare pentru accesul în zonele cu cerere mare de locuri de parcare.

## 2. Aplicarea normelor privind parcare trebuie îmbunătățită

Niciun sistem de parcare nu poate funcționa corect fără aplicarea adecvată a regulilor.

Aplicarea normelor privind parcare se poate dovedi eficientă din punctul de vedere al costurilor, având în vedere că veniturile obținute din amenzi ajung în bugetul municipalității. Prin urmare, crearea unei echipe speciale la nivelul Poliției Locale, care să asigure respectarea regulilor privind parcare, se va dovedi eficientă din punctul de vedere al costurilor și va reduce în mod substanțial parcare ilegală.

## 3. Asigurarea transparenței financiare

Toate părțile implicate trebuie să înțeleagă că administrarea parcarilor este eficientă din punct de vedere al costurilor. În consecință, trebuie să se creeze un cont/fond de parcări, în care să se depună toate veniturile din parcări și din care să fie plătite toate costurile de exploatare și de investiții. În acest fel, administrația va avea posibilitatea de a monitoriza funcționarea și din punct de vedere financiar, iar publicul și politicienii vor putea vedea clar care este randamentul investițiilor.

Politica revizuită va spori resursele disponibile pentru investiții în alte mijloace de transport alternativ, dar va spori și simțul răspunderii.

## Riscuri și constrângeri

Parcare este un aspect sensibil. Politică revizuită va întâmpina rezistență în anumite grupuri, la început, fiindcă unul dintre obiectivele sale este modificarea comportamentului de deplasare.

Municipalitatea ar trebui să comunice și cu locuitorii din zonele în care este introdus sistemul de reglementare, explicând că administrarea sistemului nu are ca scop generarea de profit, ci dimpotrivă, municipalitatea va investi tot în folosul comunității.

### 3. Politica de parcare la nivelul zonei de impact a proiectului investițional

#### 3.1. Situația parcărilor în urma proiectului investițional

##### raport cerere/oferta locuri de parcare

Prin implementare proiectului se va reintroduce tramvaiul ca mijloc de transport în comun prin reabilitarea liniilor de cale de rulare, se vor crea infrastructura dedicată pentru biciclete și se va restructura și moderniza infrastructura pietonală conexasă acestor proiecte. Fiecare mod de transport va beneficia de infrastructura dedicată, adică separată fizic de alte tipuri de transport.

**Datorită priorităților stabilite ce urmăresc încurajarea mijloacelor alternative de deplasare** numărul locurilor de parcare va scădea semnificativ, pentru a reda spațiul traseelor nemotorizate și crearea de coridoare verzi. Prin modernizarea spațiilor verzi și implementarea pistelor velo se va realiza o “barieră” ce nu va permite automobilelor să parcheze pe spațiul pietonal. Pe tronsonul Bulevardul Revoluția din Decembrie, este necesară reconfigurarea profilului stradal în vederea prioritizării mijloacelor de transport public, păstrând totodată un spațiu eficient dedicat deplasărilor blânde, așa cum este propus în proiectul **Modernizare trotuar bd. Revoluția din Decembrie Pod 7 Noiembrie - Statia MOL**. Astfel, pe acest bulevard nu vor mai exista locuri de parcare pentru autoturisme.

##### Număr total de locuri de parcare: locuri reglementate/ nereglementate

Efectul proiectului:

Tabel 9 Numărul de locuri de parcare în urma implementării proiectului pe Tronsonul E

Strada	Nr. locuri parcare reglementate - existent	Nr. locuri parcare după intervenție
Aleea Molizilor	31	31
Strada Moise Groza	0	0
Strada Gratz	56	18
Strada George Enescu	120	43
Strada Nicolae Titulescu	0	41
Strada Nicolae Bălcescu	0	43
Strada Bielefeld	5	0
Strada Parâng	12	13
Strada Retezat	37	37
Strada Lalelelor	0	0
Strada Damaschin Bojnică	39	39
Strada Pomostului	0	0
Revoluția din Decembrie	218	0
Piața 1 Decembrie 1918	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>518</b>	<b>265</b>

Sursa date: analiza consultantului

Se anticipează că în urma implementării proiectului va exista un raport deficitar între cererea și oferta de locuri de parcare. Aceasta ofertă va fi extrem de limitată, astfel încât, pentru o echilibrare a acestui raport, administrația publică locală are singura opțiune, anume de a

acționa asupra cererii de locuri de parcare, care poate fi diminuată prin:

- Propunerea de măsuri alternative transportului cu autoturisme către zona cu cerere ridicată – transport public, transport velo, transport pietonal – susținute prin proiectul investițional propus
- Propuneri de amenajări a unor spații de parcare pentru rezidenți, în proximitatea ariei de intervenție (cum ar fi străzi laterale).

#### Tipuri locuri de parcare:

În urma implementării proiectului, nu se vor realiza parcări reglementate, în paralel cu eliminarea spațiilor care ar fi permis parcare nereglementată.

După implementarea proiectului investițional locurile de parcare din zona de influență a Tronsonului E vor fi localizate numai pe străzile adiacente Bd. Revoluția din Decembrie. Prin această intervenție se așteaptă creșterea calității pentru deplasările pietonale și în special pentru transportul în comun. Obiectivul general al strategiei este de a scădea dependența de autoturism în special pe străzile din centrul municipiului prin modernizarea transportului în comun și a mobilității blânde (velo și pietonal)

#### Venituri generate: locuri de parcare reglementate

În urma implementării proiectului nu vor exista locuri de parcare noi amenajate, iar cele existente vor fi desființate. În aria cu impact direct a proiectului nu o să existe locuri de parcare generatoare de venit.

### **3.2.Regulamentul și politica tarifara privind parcare in zona de impact a proiectului**

În zona de impact a Tronsonului E nu o să mai existe locuri de parcare fără plată. Parcarea în această zonă se va face conform principiilor:

- Parcarea va fi permisă doar în locurile special amenajate
- Se va aplica un sistem de tarifare orară, fără posibilitatea de utilizare sau de achiziționare de abonamente pe termen lung în această zonă (exceptând parcările rezidențiale existente).
- Propunerile tarifare sunt de 2 lei pe oră. Aceste propuneri sunt valabile în funcție de raportul cerere-ofertă. În viitor amenajarea altor locuri de parcare suplimentare va conduce la creșterea tarifului orară sau introducerea unui tarif progresiv.
- Neachitarea taxei de parcare va fi sancționată cu amenda egală cu 120 lei (echivalentul unui program întreg de 6 ore).
- Parcarea în afara locurilor special amenajate se va sancționa cu ridicarea autovehiculului parcat neregulamentar și sancțiuni complementare privind amenda pentru parcare, taxa de transport și garare autoturism.
- Politica tarifara de mai sus se aplică în intervalul orară 9:00 – 16:00. În afara acestui program parcările vor căpăta rolul de parcări de reședință.

### **3.3.Cadrul instituțional privind implementarea și monitorizarea politicii de parcare**

În conformitate cu cadrul legal aplicabil, un număr de 3 categorii de autorități publice au responsabilități în stabilirea, aprobarea și administrarea facilităților de parcare, și anume (i)



autoritățile publice locale, (ii) Poliția Rutieră și (iii) Poliția Locală.

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

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

Autoritatea publică, chiar și în cazul unor parteneriate public-private pentru dezvoltarea sistemului de parcări, va păstra controlul asupra strategiei și politicii de parcări.

La momentul întocmirii prezentului document, administrarea situației parcărilor din municipiul Reșița se desfășoară prin intermediul **Direcția pentru Administrarea Domeniului Public și Privat al Municipiului Reșița - Compartiment Parcări cu Plata** pentru parcările libere/ rezidențiale și S.C. AVM PROJECT S.R.L. Administrator parcări cu plata.

De asemenea, pentru implementarea și monitorizarea politicii de parcare este necesară aplicarea regulamentelor și sancționarea ilegalităților.

Aplicarea regulamentelor și sancționarea trebuie să fie eficiente, atente și echitabile. Scopul lor este de a încuraja conformarea la reglementările în vigoare, pentru a menține eficiența utilizării spațiului public. Coerența sancționărilor ajută la menținerea unui nivel ridicat de conformitate.

Procesul de monitorizare se va concentra pe de-o parte pe numărul locurilor de parcare nou create și pe de altă parte pe gradul lor de ocupare.

#### 4. **Recomandări privind pașii de urmat pentru implementarea soluției**

##### **4.1. Elemente de ordin juridic, procedural**

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

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

Competențele autorităților publice locale privind parcare sunt detaliate mai jos:

#### **1. ADMINISTRAREA**

În ceea ce privește parcare, sunt relevante prevederile Legii nr. 215/2001 potrivit căreia autoritățile publice locale sunt responsabile de administrarea activelor deținute ca proprietate publică și privată.

Altfel spus, locurile de parcare organizate pe terenurile aparținând municipiului Reșița, fie ca proprietate publică, fie ca proprietate privată, intra sub administrația municipalității sau a unui administrator desemnat.

Astfel, potrivit Regulamentul privind utilizarea parcărilor aparținând domeniului public și privat al Mun. Reșița, consiliul local își îndeplinește obligațiile în domeniul parcărilor prin

intermediul Direcția pentru Administrarea Domeniului Public si Privat al Municipiului Reșița - Compartiment Parcări cu Plata pentru parcările libere/ rezidențiale și S.C. AVM PROJECT S.R.L. administrator parcări cu plata au calitatea de administrator al terenurilor proprietatea municipiului Reșița cu destinația de parcare/garare autovehicule.

## 2. INFIINTAREA

Potrivit Legii nr. 215/2001 privind administrația publică locală, autoritățile administrației publice sunt singurele care pot dispune de resursele și bunurile proprietate publică sau privată ale localității, în conformitate cu principiul autonomiei locale. Astfel fiind, consiliul local este cel care poate dispune înființarea sau desființarea de locuri de parcare de utilitate publică sau privată.

Staționarea pe strada nu este considerată a fi loc de parcare și va fi permisă conform regulilor impuse prin Legea circulației și a Regulamentului de implementare a Legii Circulației. Interdicțiile de staționare vor fi stabilite tot de Municipiul Reșița, indiferent de administratorul drumului.

Reglementările privind circulația pe drumurile publice se emit de către autoritățile publice locale cu atribuții în acest domeniu, cu avizul Inspectoratului Poliției Județene Caraș-Severin.

## 3. APROBAREA

Crearea de locuri de parcare se aproba de Direcția pentru Administrarea Domeniului Public și Privat al Municipiului Reșița - Compartiment Parcări cu Plata din cadrul Primăriei municipiului Reșița.

Toate locurile de parcare vor trebui aprobate inclusiv de Poliția Rutieră Reșița.

### 4.2. Calendar de implementare

Implementarea politicii de parcare aferentă zonei centrale din **Coridorul de mobilitate urbană Sud Est - Nord** își va produce efectele înaintea finalizării investiției propuse prin proiectul „Modernizarea transportului public electric pentru reintroducerea serviciului de transport electric pe traseul liniei principale” în municipiului Reșița.

## 5. Concluzii

### **5.1. Rezultate estimate privind alinierea cu obiectivele PMUD; contribuție la atingerea obiectivelor și indicatorilor de proiect**

În urma aplicării propunerilor din prezenta Politică de Parcare aferentă ariei de impact a proiectului „Modernizarea transportului public electric pentru reintroducerea serviciului de transport electric pe traseul liniei principale” în municipiului Reșița, se urmărește contribuția la atingerea următoarelor rezultate: