ROMÂNIA
JUDEŢUL CARAŞ-SEVERIN
MUNICIPIUL REŞIŢA
CONSILIUL LOCAL

HOTĂRÂREA Nr. 104
Din 27.03.2019
privind aprobarea documentației "Politica privind parcajele pentru Reabilitarea strazilor Calea Timisoarei si Barzavitei ca anexa in completare a intregii Politicii de parcare pentru Municipiul Resita (aprobata prin HCL nr. 395/31.10.2018 pentru "Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în municipiul Reșița"

Consiliul Local Reşiţa întrunit în şedinţă ordinară din data de 27.03.2019 ;

Având în vedere expunerea de motive a primarului Municipiului Reşiţa, precum şi raportul de specialitate al Direcţiei Investiţii şi Mobilitate Urbană – Compartimentul Investiţii şi Lucrări Publice, precum şi rapoartele de avizare ale comisiilor de specialitate ale Consiliului Local ;

Luând în considerare H.C.L. 344/17.12.2013 privind aprobarea Regulamentului privind utilizarea parcărilor aparţinând domeniului public şi privat al municipiului Reşiţa, cu modificările și completările ulterioare;

Ținând cont de prevederile OUG nr. 195/2002 privind circulaţia pe drumurile publice ("Legea Circulaţiei"), republicata si actualizata in 2017;

Având în vedere Regulamentul privind implementarea OUG nr. 195/2002 privind circulaţia pe drumurile publice, aprobată prin Hotărârea de Guvern nr. 1391/2006 ("Regulament pentru implementarea legii circulaţiei");

Văzând prevederile legii nr. Legii nr. 2/2018, a bugetului de stat pentru anul 2018, cu modificările şi completările ulterioare ;

Luând în considerare prevederile Legii nr. 273/2006 privind finanţele publice locale, cu modificările şi completările ulterioare ;

În temeiul prevederilor art. 36 alin. 2 lit. b), alin.4 lit. d), art. 45 alin.1, art. 49 alin. 1, art. 115 alin 1, lit. b) şi alin. 3 din Legea nr. 215/2001 privind administraţia publică locală, republicată, cu modificările şi completările ulterioare :

HOTĂRĂŞTE:

Art.1 – Consiliul Local al Municipiului Reșița ia act de documentația **"Politica privind parcajele pentru Reabilitarea strazilor Calea Timisoarei si Barzavitei ca anexa in completare a intregii Politicii de parcare pentru Municipiul Resita (aprobata prin HCL nr. 395/31.10.2018 pentru "Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în municipiul Reșița"),** întocmită de S.C. Vexillum S.R.L. Satu Mare, care devine document oficial certificat prin ștampile și semnături și care produce efecte juridice, fapt pentru care persoana autorizată Nicolae Ciont răspunde personal, după caz administrativ, civil și penal pentru exactitatea mențiunilor, a datelor, a calculelor, a prețurilor cuprinse în aceasta și pentru respectarea întocmai a actelor normative naționale în vigoare pentru lucrarea **"Politica privind parcajele pentru Reabilitarea strazilor Calea Timisoarei si Barzavitei ca anexa in completare a intregii Politicii de parcare pentru Municipiul Resita.** Prin aceasta Consiliul Local al Municipiului Reșița ia act si de faptul ca documentația aceasta **reprezinta documentația completa a Politicii de parcare pentru proiectul "Innoirea parcului de material rulant al operatorului de transport, inclusiv implementarea Sistemului Automat de Taxare, si a Sistemului de Management al Flotei si crearea sistemului de informare dinamica a calatorilor in statii si vehicule.""**

Art. 2 Se aprobă documentația **"Politica privind parcajele pentru Reabilitarea strazilor Calea Timisoarei si Barzavitei ca anexa in completare a intregii Politicii de parcare pentru Municipiul Resita** care cuprinde analiza situației prezente și măsurile necesare a fi implementate specificate în Anexa, anexă care face parte din prezenta hotărâre.

Art.3 – Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredinţează Direcția Dezvoltare Locală și Instituțională .

Art. 4 – Prezenta hotărâre intră în vigoare la data comunicării.

Art. 5 – Hotărârea se comunică:

- Primarului Municipiului Reşiţa;
- Prefectului şi Instituţiei Prefectului Judeţul Caraş-Severin;
- Direcţiei Dezvoltare Locală și Instituțională ;
- Direcţiei Investiţii și Mobilitate Urbană – Compartimentul Investiţii şi Lucrări Publice;
- Direcţiei Buget-Finanțe Contabilitate.

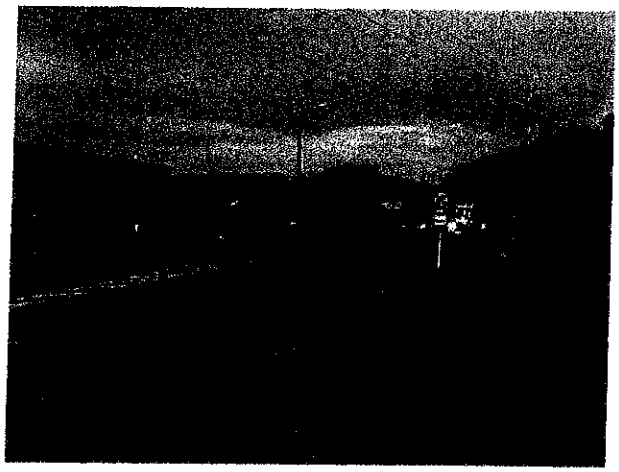
PREŞEDINTE DE ŞEDINŢĂ,
MUTU Viorel

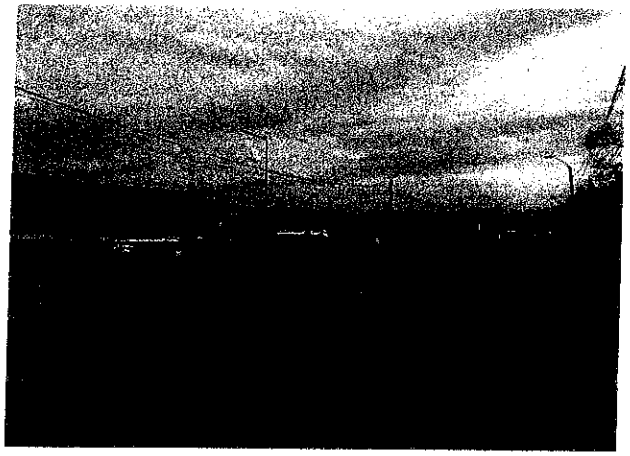
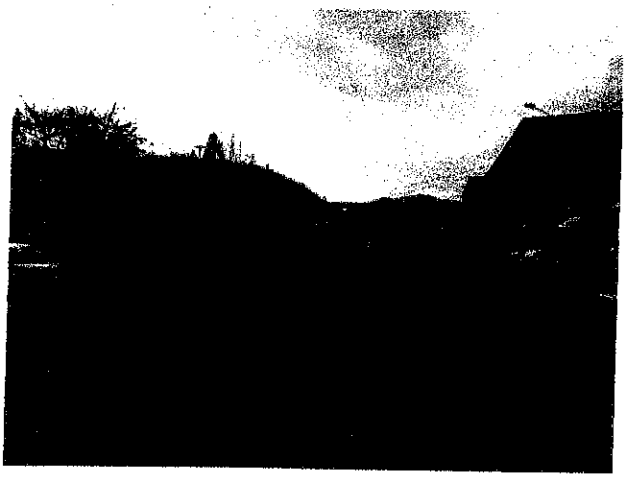
CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR,
BUCUR Lucian Cornel

ANEXĂ LA HCL 104/27.03.2019

REABILITAREA STRĂZILOR CALEA TIMIȘOAREI ȘI BÂRZĂVIȚEI - MUNICIPIUL REȘIȚA

POLITICĂ PRIVIND PARCAJELE PENTRU AUTOVEHICULE



Beneficiar	**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI REȘIȚA**
Proiectant general	**S.C. VITAMIN ARCHITECTS S.R.L. TIMIȘOARA**
Elaborator documentație	**S.C. VEXILLUM S.R.L. SATU MARE**
Faza de proiectare	**D.A.L.I.**
Data	decembrie 2018

1. FOAIE DE PREZENTARE

Denumirea obiectivului de investiţie	**REABILITAREA STRĂZILOR CALEA TIMIŞOAREI ŞI BÂRZĂVIŢEI - MUN. REŞIŢA** **POLITICĂ PRIVIND PARCAJELE PENTRU AUTOVEHICULE**
Amplasament	mun. Reşiţa, jud. Caraş-Severin, România
Ataşat studiu de trafic nr.	31/2018
Beneficiar	**Primăria Municipiului Reşiţa** Piaţa 1 Decembrie 1918 nr. 1A, Reşiţa 320084 jud. Caraş-Severin, România Tel. +40 255 221 964 resita@primariaresita.ro
Proiectant general	**S.C. Vitamin Architects S.R.L.** str. Piaţa Al. Mocioni nr. 2, ap. 13, Timişoara 300199, jud. Timiş, România Tel. +40 371 332 202 office@vitamina.ro
Elaborator documentaţie	**S.C. Vexillum S.R.L.** str. Ganea nr. CG 20, ap. 28, Satu Mare 440239, jud. Satu Mare, România Tel. +40 740 326 511 nicolae.ciont@cfdp.utcluj.ro
Faza de proiectare	**D.A.L.I.**
Data	decembrie 2018

SOCIETATEA COMERCIALA VEXILLUM SRL CUI 29825049 Satu Mare • România

pagină intenţionat lăsată liberă

2. CUPRINS

pagină intenționat lăsată liberă

3. LISTĂ DE FIGURI

4. LISTĂ DE TABELE

pagină intenţionat lăsată liberă

5. LISTĂ DE SEMNĂTURI

	Prenume, nume	Semnătura	Partea din proiect pentru care răspund
Şef proiect	ing. Nicolae CIONT		• Elaborare şi verificare documentaţie curentă;
Întocmit	ing. Cezar IRIMIEŞ		• Colectare şi prelucrare date trafic rutier; • Elaborare documentaţie curentă.

SOCIETATEA COMERCIALA VEXILLUM SRL. CUI 29825049 Satu Mare - Romania

Disclaimer

Prezentul document a fost elaborat de către S.C. Vexillum S.R.L. Satu Mare pentru a fi utilizat de către Proiectantul General/Beneficiar, conform termenilor contractuali dintre părţi. Nicio terţă parte nu poate utiliza în scop comercial informaţii, date şi analize din prezentul document fără acordul scris prealabil al Proiectantului General/Beneficiarului şi al Elaboratorului S.C. Vexillum S.R.L. Satu Mare.

6. MEMORIU TEHNIC

6.1. DOCUMENTE DE REFERINŢĂ

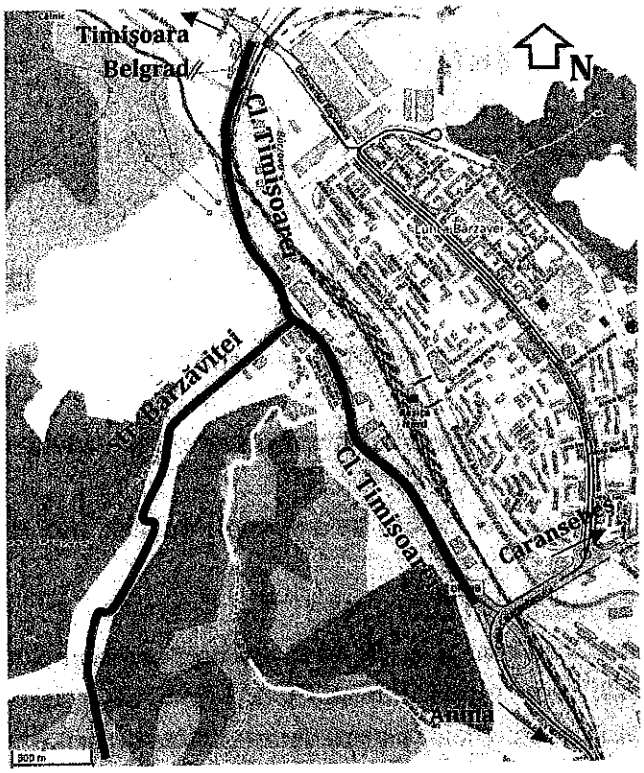
Principalele documente care stau la baza desfăşurării lucrărilor efectuate şi elaborării prezentei documentaţii sunt:

- Normativ pentru elaborarea studiilor de circulaţie din localităţi şi teritoriul de influenţă, Indicativ C 242-93;
- Instrucţiuni tehnice pentru efectuarea de sondaje, recensăminte, măsurători şi anchete de circulaţie în localităţi şi teritorii de influenţă, Indicativ C 243-93;
- Instrucţiuni pentru efectuarea înregistrării circulaţiei rutiere pe drumurile publice, Indicativ AND 557-2015;
- Metode de investigare a traficului rutier, Indicativ AND 602-2012;
- Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacităţii portante şi al capacităţii de circulaţie, Indicativ AND 584-2012;
- SR 7348-2001: Lucrări de drumuri. Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacităţii de circulaţie;
- Normativ pentru determinarea capacităţii de circulaţie şi a nivelului de serviciu ale drumurilor publice, Indicativ PD 189-2012;
- Informaţii de trafic recenzate în zona studiată;
- Plan de mobilitate urbană durabilă elaborat de către S.C. Metroul S.A. Bucureşti pentru mun. Reşiţa, în mai 2017;
- Pande A., Wolshon B. (ed.) – Traffic Engineering Handbook, 7th ed., ITE, 2016, John Wiley & Sons Inc., ISBN 978-1-118-76230-1;
- Meyer M. (ed.) - Transportation Planning Handbook, 4th ed., ITE, 2016, John Wiley & Sons Inc., ISBN 978-1-118-76235-6;
- Krajzewicz D., Erdmann J., Behrisch M., Bieker L. – Recent Development and Applications of SUMO-Simulation of Urban Mobility, Intl. J. On Advances in Systems and Measurements, 5 (3&4), pp. 128-138, 2012;
- Dorobanţu S., Răcănel I. - Inginerie de trafic, partea a II-a, Institutul de Construcţii Bucureşti, 1978;
- Iliescu M., Ciont N. - Ingineria traficului, U.T. Press, Cluj-Napoca, 2016, ISBN 978-606-737-135-2;
- Biblioteca articole ştiinţifice internaţionale de specialitate.

6.2. SCOPUL LUCRĂRII

Studiul de trafic şi prezentul document au fost elaborate în baza contractului de prestări servicii încheiat între S.C. Vitamin Architects S.R.L. (în calitate de Proiectant General a prezentei lucrări) şi elaboratorul prezentei documentaţii, S.C. Vexillum S.R.L. Satu Mare (în calitate de Executant).

Prezenta documentaţie a fost întocmită împreună cu **studiul de trafic rutier în cadrul obiectivului de investiţie "Reabilitarea străzilor Calea Timişoarei şi Bârzăviţei - mun. Reşiţa"** (Fig. 1).



harta Open Street Map

Fig. 1 Amplasament obiectiv investiţie

Prin amenajarea spaţiului public aferent străzilor Calea Timişoarei şi str. Bârzăviţei, **proiectul urmăreşte creşterea atractivităţii şi calităţii mediului urban în aria de studiu având funcţiuni mixte**, precum şi **reducerea emisiilor poluante, a poluării fonice şi a consumului energetic.**

Proiectul va face parte din documentaţia tehnică necesară atragerii finanţării în cadrul Programului Operaţional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4: Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de Investiţii 4e, Obiectivul Specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reşedinţă de judeţ prin investiţii bazate pe Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

În cadrul studiului de trafic, au fost analizate şi prelucrate condiţiile de trafic existente în prezent, în baza normativelor în vigoare, a documentelor relevante disponibile şi a studiilor suplimentare efectuate, având în vedere următoarele aspecte principale:

- evaluarea şi analiza critică a **situaţiei existente** (diagnoza circulaţiei);
- estimarea evoluţiei parametrilor de trafic rutier pe durata perioadei de perspectivă, în **scenariile "fără proiect"**, respectiv **"cu proiect"** (prognoza circulaţiei);
- **evaluarea impactului** măsurilor propuse în proiect asupra condiţiilor de circulaţie şi asupra emisiilor poluante în zona studiată.

6.3. INTRODUCERE

6.3.1. Generalităţi

Ingineria de trafic reprezintă ramura ingineriei transporturilor care se ocupă de planificarea, organizarea şi proiectarea atât a operaţiilor legate de traficul rutier propriu-zis, cât şi a reţelelor, terminalelor şi a interacţiunii dintre participanţii la trafic, drumuri şi celelalte căi de comunicaţie. În acest sens, **studiul de trafic reprezintă un element cheie atât în proiectarea şi modernizarea drumurilor şi străzilor, cât şi în gestionarea condiţiilor de trafic.** Rezultatele şi prognozele furnizate de studiul de trafic stau la baza stabilirii capacităţii de circulaţie, a nivelului de congestie şi a nivelului de serviciu pentru sectorul de drum sau stradă analizat ori pentru zona studiată. De asemenea, datele de trafic colectate şi estimarea evoluţiei acestora în viitor reprezintă aspecte care stau la baza dimensionării structurilor rutiere din punct de vedere al capacităţii portante.

Determinarea caracteristicilor traficului de perspectivă, în special a intensităţii şi componenţei sale au o deosebită importanţă pentru proiectarea lucrărilor de amenajare a reţelei rutiere şi pentru utilizarea raţională a acesteia.

Proiectarea străzilor şi spaţiilor adiacente trebuie să fie realizate astfel încât utilizatorul să aibă o idee cât mai clară asupra soluţiilor pe care le are la dispoziţie pentru alegerea unei rute şi adaptarea vitezei la condiţiile de circulaţie.

Scopul primordial care trebuie să fie asigurat de către orice sistem de transport este **siguranţa circulaţiei**. Orice călătorie este una finalizată cu succes atâta timp cât ea se desfăşoară şi se încheie în siguranţă. Obiectivele suplimentare avute în vedere la proiectarea şi organizarea unui sistem de transport sunt:

- îmbunătăţirea eficienţei transporturilor;
- asigurarea unor viteze de deplasare corespunzătoare;
- reducerea timpilor de deplasare;
- limitarea congestiei în trafic;
- reducerea consumului de carburant;
- reducerea costurilor;
- limitarea efectelor negative asupra mediului înconjurător;
- asigurarea informării continue a participanţilor la trafic asupra condiţiilor de circulaţie.

În condiţiile societăţii actuale, desfăşurarea serviciului de transport este rezultatul eforturilor depuse de specialiştii care îşi aduc aportul la realizarea unei activităţi eficiente. În acest sens, inginerii constructori având atât studii şi cunoştinţe de specialitate în domeniul drumurilor, precum şi pregătire elaborată în domeniul Ingineriei de Trafic rutier, au un **rol esenţial în evaluarea şi interpretarea parametrilor de trafic**. Studiul de trafic are un rol determinant în gestionarea mobilităţii, însă evaluarea şi aplicarea măsurilor recomandate sunt condiţionate de cooperarea factorilor implicaţi, care prin acţiunile lor pot influenţa politica de transport la nivel local (oraş, comună) sau la nivele superioare (judeţ, regiune, stat etc.).

Implementarea unui sistem de transport eficient necesită, în permanenţă, o atentă analiză şi evaluare asupra modului în care se desfăşoară deplasările.

Structura reţelei stradale şi elementele geometrice ale străzilor trebuie să asigure:

- legături directe şi fluente între zonele de origine şi destinaţie ale mediilor urbane;
- racordări adecvate cu accesele către construcţiile din zonele rezidenţiale, comerciale, administrative, social-culturale etc.;
- asigurarea spaţiilor pentru amplasarea reţelelor tehnico-edilitare supra- şi subterane;
- asigurarea spaţiilor pentru amplasarea mobilierului stradal şi a dotărilor urbanistice;
- asigurarea amplasării dispozitivelor pentru dirijarea circulaţiei.

6.3.2. Mobilitate şi accesibilitate

Mobilitatea reprezintă abilitatea/posibilitatea utilizatorilor reţelei rutiere de a efectua deplasări către multiple destinaţii, în timp ce accesibilitatea se referă la posibilitatea acestora de a accede în cadrul zonelor/destinaţiilor din cadrul reţelei. Alegerea de către utilizator a destinaţiei este facilitată de existenţa unei reţele eficiente de transport, care conectează diferite puncte de interes, oferind posibilitatea efectuării deplasărilor la un cost rezonabil. Accesibilitatea este un factor major în ceea ce priveşte valoarea unei zone/regiuni. Acest concept este strâns legat de existenţa facilităţilor de transfer, precum parcajele, staţiile de transport în comun etc.

Un sistem de transport bine structurat şi eficient trebuie să asigure atât mobilitatea, cât şi accesibilitatea utilizatorilor. De asemenea, este indicat ca cele două concepte să fie îndeplinite separat, pentru a fi asigurată desfăşurarea eficientă şi în siguranţă a traficului.

Orice schimbare referitoare la transportul urban se poate realiza doar pe baza unei reţele bine puse la punct şi eficiente. Dezvoltarea infrastructurii în transporturi stimulează creşterea economică a unei

regiuni. Totodată, ea atrage după sine crearea de noi locuri de muncă, mobilitate şi accesibilitate. Toate acestea însă trebuie realizate cu un impact negativ minim asupra mediului înconjurător.

Importanţa mobilităţii pasagerilor şi a mărfurilor a devenit o problemă de actualitate la nivel internaţional. Desfăşurarea transporturilor implică o serie de mijloace pe care utilizatorii le folosesc pentru a se deplasa în cadrul reţelei. Cantitatea şi varietatea traficului sunt direct proporţionale cu numărul punctelor de origine şi destinaţie din cadrul reţelei.

6.3.3. Încadrare în zona de influenţă

Regiunea Vest a României este una din cele 8 (opt) regiuni de dezvoltare ale ţării şi include 4 (patru) judeţe: Arad, Caraş-Severin, Hunedoara şi Timiş. Suprafaţa regiunii este de cca. 32 000 km^2.

Regiunea dispune de o poziţie geografică strategică, învecinându-se atât cu Ungaria la nord-vest şi cu Serbia la sud-vest, cât şi cu regiunile de dezvoltare Centru, Nord-Vest şi Sud-Vest Oltenia din România.

Judeţul Caraş-Severin este situat în partea de sud-vest a României şi se învecinează cu judeţele:

- Timiş, la nord-vest;
- Hunedoara, la nord-est;
- Gorj, la est;
- Mehedinţi, la sud-est.

De asemenea, limita de sud-vest a judeţului constituie segment al graniţei de stat a României cu Serbia.

Municipiul Reşiţa este reşedinţa jud. Caraş-Severin, fiind situat în partea de nord-vest a acestuia.

Conform Legii nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional, **mun. Reşiţa este o localitate de rang II** – municipiu reşedinţă de judeţ.

Din punct de vedere geografic, mun. Reşiţa se află în Depresiunea Caraş-Severin, între munţii Aninei, Semenic şi Dognecei, pe cursul mijlociu al râului Bârzava.

Localitatea este aşezată în mare parte pe munţi şi văile acestora, urmărind traseul râului Bârzava, care izvorăşte din partea de est a municipiului, din Munţii Semenic.

Conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) elaborat de către S.C. Metroul S.A. Bucureşti în mai 2017, mun. Reşiţa face parte din Asociaţia de Dezvoltare Intercomunitară (A.D.I.) zona metropolitană Reşiţa. Aceasta a fost constituită în aprilie 2013 ca asociaţie, având drept obiectiv principal "dezvoltarea durabilă a localităţilor componente şi a întregii zone limitrofe acestora, prin realizarea în comun a unor programe şi strategii de dezvoltare care să vizeze atragerea de fonduri nerambursabile pentru proiecte de dezvoltare de interes zonal".

A.D.I. zona metropolitană Reşiţa include următoarele localităţi:

- mun. Reşiţa;
- oraşul Bocşa,

  precum şi comunele:
- Ocna de Fier;
- Dognecea;
- Goruia;
- Târnova;
- Văliug;
- Brebu Nou;
- Lupac;
- Caraşova.

Mun. Reşiţa cuprinde următoarele localităţi:

- Reşiţa;

- Câlnic;
- Cuptoare;
- Doman;
- Moniom;
- Secu;
- Ţerova.

Mun. Reşiţa cuprinde **3 (trei) cartiere/zone** majore, dinspre nord-vest către sud-est:

- Oraşul Nou / Lunca Bârzavei;
- Centru;
- Oraşul Vechi;

Aria de studiu din prezenta documentaţie se găseşte în zona Oraşului Nou / Lunca Bârzavei.

Conform hărţii proiectelor rutiere din Master Planul General de Transport, mun. Reşiţa este amplasat pe traseul drumului Trans Regio "Ţara Timişului", care leagă Caransebeş cu Voiteg. De asemenea, se află între Autostrada Transcarpaţi, Drumul Expres Danubius şi Drumul Euro Trans-Banatica.

Distanţele rutiere faţă de alte localităţi sau obiective din regiune sunt:

- cca. 45 km de mun. Caransebeş, jud. Caraş-Severin;
- cca. 57 km de mun. Lugoj, jud. Timiş;
- cca. 100 km de mun. Timişoara, jud. Timiş;
- cca. 155 km de mun. Deva, reşedinţa jud. Hunedoara;
- cca. 160 km de mun. Drobeta-Turnu Severin, reşedinţa jud. Mehedinţi;
- cca. 220 km de mun. Târgu-Jiu, reşedinţa jud. Gorj;
- 85 km de graniţa de stat a României cu Serbia (la Naidăş, jud. Caraş-Severin);
- 95 km de graniţa de stat a României cu Serbia (la Moraviţa, jud. Timiş).

Accesul rutier major către/dinspre mun. Reşiţa se realizează pe drumurile naţionale:

- DN58 Caransebeş (DN6) - Reşiţa - Anina (DN57B);
- DN58B Reşiţa (DN58) - Bocşa - Voiteg (DN59).
  Calea Timişoarei, studiată în prezenta documentaţie, **se suprapune peste traseul DN58B, în intravilanul mun. Reşiţa.**

Drumurile judeţene care fac legătura între localităţile componente ale A.D.I. zona metropolitană Reşiţa sunt:

- DJ581 Reşiţa (DN58) - Grădinari (DN57);
- DJ582 Reşiţa (DN58) - Slatina Timiş (DN6);
- DJ582A Reşiţa (DJ582) - Târnova.

Municipiul Reşiţa este conectat la reţeaua naţională de căi ferate. Staţiile de cale ferată din localitate sunt amplasate pe:

- linia secundară electrificată 915 Caransebeş - Reşiţa;
- linia secundară 922.

Amplasamentul studiat în prezenta documentaţie se găseşte la distanţa rutieră de cca. 2 km de staţia Reşiţa Nord. Pe jos, staţia este accesibilă dinspre Calea Timişoarei, la distanţa de cca. 350 m.

Privind transportul aerian, amplasamentul studiat în prezenta documentaţie se găseşte la distanţa rutieră de cca. 110 km de Aeroportul Internaţional "Traian Vuia" Timişoara (cod IATA: TSR).

6.3.4. Parametri socio-economici

6.3.4.1. Populaţie

Conform datelor publicate de Institutul Judeţean de Statistică, la 1 iulie 2017 populaţia judeţului Caraş-Severin era de 323 655 locuitori.

Conform aceleiaşi surse, populaţia stabilă a municipiului Reşiţa la 1 iulie 2016 era de 87 864 persoane, din care 52 % femei. Valoarea respectivă indică o creştere a populaţiei stabile a municipiului cu cca. 5 % faţă de anul 2002, respectiv cu cca. 20 % faţă de anul 2011 (Fig. 2).

Conform P.M.U.D., în mun. Reşiţa există cca. 34 500 locuinţe.

Peste 50 000 locuitori (57 % din populaţia localităţii) sunt domiciliaţi în zona Oraşului Nou / Lunca Bârzavei.

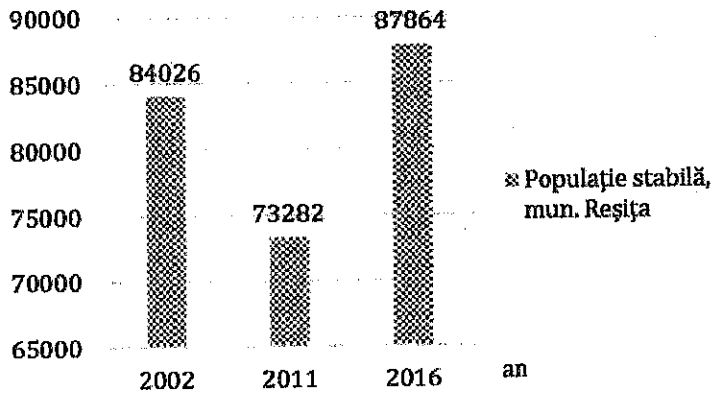


Fig. 2 Mun. Reşiţa: evoluţia populaţie stabilă, 2002-2016

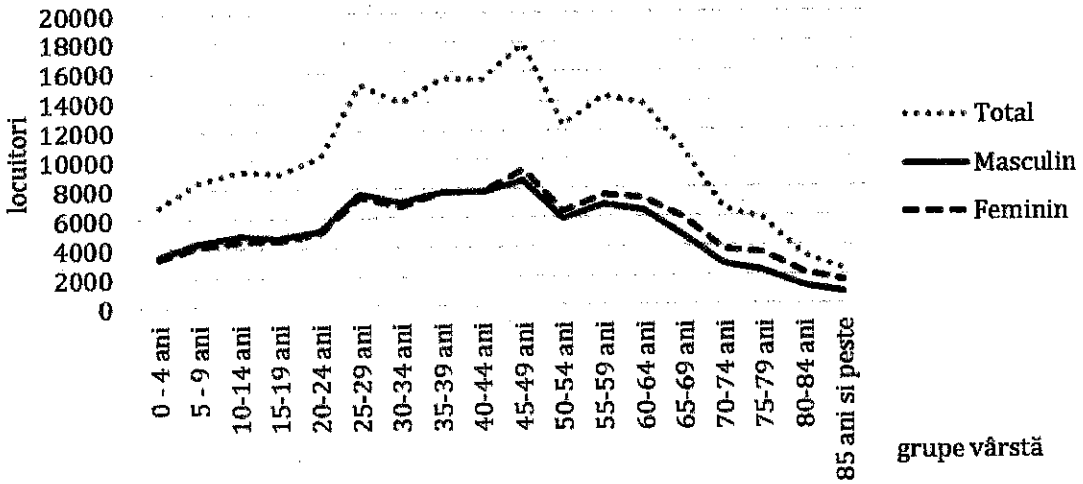


Fig. 3 Jud. Caraş-Severin, mediu urban: populaţie pe grupe de vârstă

Din punct de vedere al distribuţiei populaţiei jud. Caraş-Severin pe grupe de vârstă, valorile înregistrate în mediul urban au ponderi ridicate pentru categoriile cuprinse între 35 şi 50 de ani (Fig. 3).

6.3.4.2. Speranţa de viaţă. PIB. Şomaj

Conform Institutului Naţional de Statistică, speranţa medie de viaţă în jud. Caraş-Severin, la nivelul anului 2017, era de 75,1 ani.

Produsul Intern Brut (PIB) al jud. Caraş-Severin, la nivelul anului 2015, a fost de cca. 7,6 miliarde lei. Astfel, jud. Caraş-Severin ocupa ultimul loc în cadrul Regiunii Vest.

Economia judeţului este susţinută de industria componentelor auto, industria prelucrătoare şi sectorul construcţiilor.

Conform P.M.U.D., în anul 2013 populaţia activă reprezenta 36 % din populaţia totală a mun. Reşiţa.

Conform datelor publicate de Agenţia Judeţeană pentru Ocuparea Forţei de Muncă Caraş-Severin, la nivelul lunii iunie 2018 rata şomajului în jud. Caraş-Severin a fost de 3,32 %, în creştere cu 1,25 % faţă de iunie 2017. În ultimii 2-3 ani, rata şomajului la nivel judeţean s-a stabilizat în intervalul 2-4 %.

La nivel municipal, **rata şomajului în iunie 2018 pentru mun. Reşiţa a fost de 0,72 %.**

6.3.4.3. Grad de motorizare

Conform P.M.U.D., gradul de motorizare curent la nivelul mun. Reşiţa este de cca. 314 autovehicule/1000 loc. Această valoare este cu 20 % mai mare decât valoarea medie la nivelul României, de 261 autoveh./1000 loc., aferentă anului 2015, conform statisticilor europene (ec.europa.eu). Se precizează faptul că România a înregistrat cea mai mare creştere în privinţa gradului de motorizare din cadrul U.E., în perioada 2011 – 2015, şi anume 19 %.

Conform datelor publicate de Institutul Naţional de Statistică, la nivelul anului 2017 în jud. Caraş-Severin erau înmatriculate 112 697 autovehicule, din care 81 096 autoturisme (72 %).

Informaţiile detaliate privind gradul de motorizare şi alţi indicatori socio-economici au fost utilizate în cadrul P.M.U.D. elaborat de către S.C. Metroul S.A. Bucureşti pentru mun. Reşiţa, inclusiv în cadrul prognozelor efectuate şi scenariilor simulate. Implicit, aplicarea coeficienţilor de evoluţie a traficului rutier recomandaţi în cadrul P.M.U.D. pentru anumite categorii de vehicule presupune faptul că prognoza de circulaţie ţine seama de gradul de motorizare şi indicii de creştere standardizaţi/recomandaţi prin P.M.U.D.

6.3.5. Aria de studiu

Suprafaţa totală de studiu aferentă obiectivului analizat este de **cca. 11,4 ha**, cuprinzând (Tab. 1):

Tab. 1 Aria de studiu: suprafaţă (estimare)

Nr. crt.	Obiectiv	Tronson	Suprafaţă [m²] (estimare)
1	Calea Timişoarei	bd. Republicii / str. Grădişte - str. Bârzăviţei	28 600
2	Calea Timişoarei	str. Bârzăviţei - Calea Caransebeşului (DN58)	25 300
3	str. Bârzăviţei		35 700
	TOTAL efectiv amprize străzi		*89 600*
4	zone adiacente	Calea Timişoarei	24 200
	TOTAL general		**113 800**

Populaţia deservită în mod direct prin proiect este de **cca. 3 900 persoane** (≈ 4,4 % din populaţia municipiului), conform informaţiilor disponibile în P.M.U.D. (Tab. 2):

Tab. 2 Populaţie şi locuri de muncă, aria de studiu (conform P.M.U.D.)

Nr. crt.	Zona conform P.M.U.D. - fig. 3.4.-1 nr.	denumire	Populaţie	Locuri de muncă
1	2	Câlnic	1 600	487
2	3	Valea Câlnicelului	503	726

Nr. crt.	Zona conform P.M.U.D. - fig. 3.4.-1 nr.	denumire	Populaţie	Locuri de muncă
3	4	Inspectoratului	1 763	554
4	12	C.F. - Reşiţa Nord	16	1 117
		TOTAL	**3 882**	2 884

De asemenea, suplimentar populaţiei deservite în mod direct, se poate considera că scenariul "cu proiect" deserveşte şi:

- restul zonelor Oraşului Nou din mun. Reşiţa (cca. 32 000 locuitori ≈ 36 % din populaţia municipiului);
- populaţia implicată în diferite activităţi în aria de studiu (cca. **2 900 persoane** - Tab. 2):
  - sediul Serviciului Judeţean de Ambulanţă Caraş-Severin (Calea Timişoarei nr. 26 - acces din str. Bârzăviţei);
  - Inspectoratul Judeţean de Jandarmerie Caraş-Severin;
  - servicii:
    - geamuri termopan;
    - benzinării (Mol, partener Rompetrol);
    - instalaţii (Black Sea - str. Bârzăviţei nr. 3);
    - service auto (Q Service, Bosch Car Service, Automeister, Vianor - Calea Timişoarei);
    - spălătorii auto;
    - hotel;
    - pensiune;
    - grădiniţă (Câlnic);
    - şcoală primară (Câlnic);
    - bricolaj (Dedeman - intersecţie Calea Timişoarei / str. Bârzăviţei);
    - depozite (ex. Miruna International);
    - restaurant Aurora (str. Bârzăviţei nr. 2);
    - staţie I.T.P. (str. Bârzăviţei);
    - sediu Fan Courier (str. Bârzăviţei nr. 3)

    etc.
- vizitatori;
- populaţie în tranzit.

6.3.6. Particularităţi ale transportului existent

6.3.6.1. Distribuţie modală

Conform P.M.U.D. elaborat de către S.C. Metroul S.A. Bucureşti pentru mun. Reşiţa, distribuţia deplasărilor generate în cartierul Oraşul Nou (care include aria de studiu din prezenta documentaţie), pe moduri de transport, este sintetizată în Fig. 4:

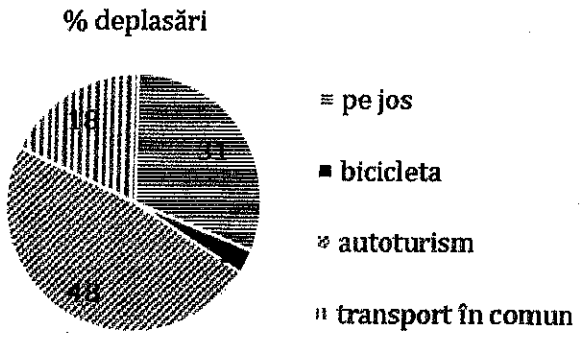


Fig. 4 Mijloace de transport cart. Oraşul Nou: distribuţie modală

6.3.6.2. Scopul deplasărilor

Din punct de vedere al scopului deplasărilor efectuate, se remarcă următoarele (Fig. 5):

- 64 % deplasări pendulare domiciliu-serviciu;
- 12 % deplasări în interes personal;
- 24 % deplasări în alte scopuri: cumpărături, afaceri, educaţional, vizite, recreaţional etc.

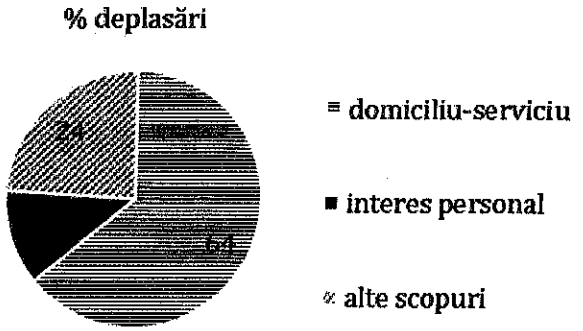


Fig. 5 Mijloace de transport: scopul deplasărilor

6.3.6.3. Transport privat, cu autoturismul

Conform P.M.U.D., durata medie a unei deplasări efectuate în cadru privat, cu autoturismul, este de 21 minute.

Totodată, în peste 70 % din cazuri, gradul de ocupare al autoturismelor este de 1-2 persoane (Fig. 6):

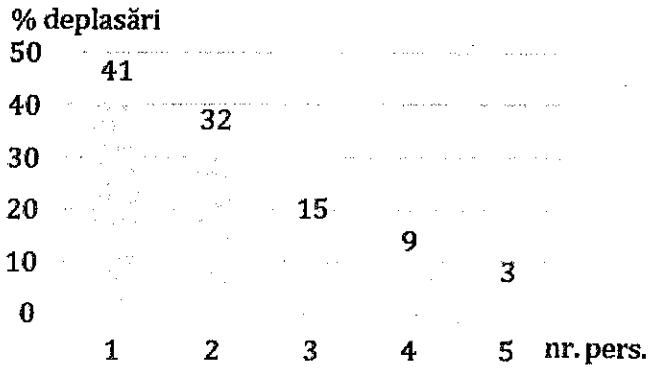


Fig. 6 Grade ocupare autoturisme

6.3.6.4. Transport public de călători

În prezent, transportul public de călători în municipiul Reşiţa şi zonele limitrofe este asigurat de către operatorul Societatea de Transport Urban (T.U.) Reşiţa S.R.L.. Din informaţiile disponibile (https://www.turesita.ro/#primary), flota operatorului include autobuze:

- 50 % autobuze medii;
- 50 % autobuze articulate.

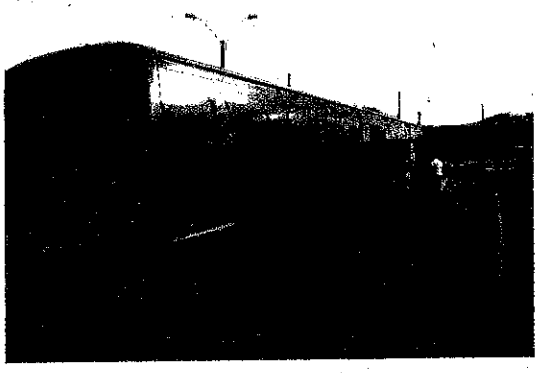
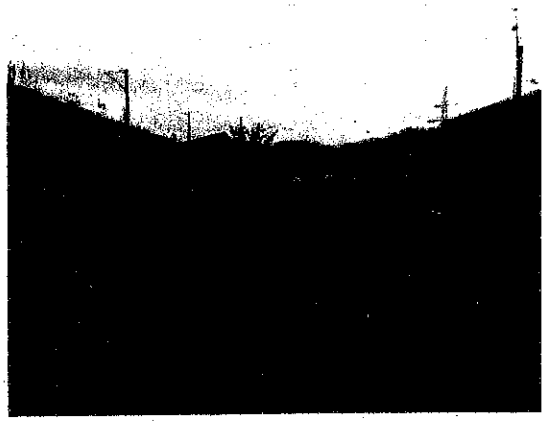
În prezent, transportul public de călători în mun. Reşiţa se desfăşoară pe 10 linii.

Conform P.M.U.D., duratele de deplasare variază între 10 şi 40 minute, în funcţie de lungimea traseului, iar durata medie a unei deplasări efectuate cu autobuzul este de 31 minute.

Viteza comercială medie a autobuzelor este de circa 21 km/h.

În cadrul ariei de studiu, există 4 (patru) staţii pentru mijloace de transport în comun:

- zona intersecţiei Calea Timişoarei - bd. Republicii - str. Grădiştei (Fig. 7);
- zona Inspectoratului Judeţean de Jandarmerie Caraş-Severin;
- zona intersecţiei Calea Timişoarei - str. Bârzăviţei (Fig. 7);
- zona intersecţiei Calea Timişoarei - Aleea Speranţei (zona service Automeister / hotel Duşan şi Fiul Reşiţa nord).

staţii zona intersecţiei Calea Timişoarei - bd. Republicii - str. Grădiştei


staţii zona intersecţiei Calea Timişoarei - str. Bârzăviţei

Fig. 7 Staţii mijloace de transport în comun

Privind staţiile identificate, se precizează:

- staţiile sunt semnalizate prin **indicatoare rutiere**;
- unele staţii prezintă **refugii** pentru pietoni, cu copertine;
- **staţiile nu sunt nominalizate** în teren, neexistând indicatoare în acest sens;

- în staţii **lipsesc informaţii** privind traseele şi/sau frecvenţa autobuzelor;
- în staţii **nu există afişaje** electronice privind intervalul de timp până la sosirea următorului autobuz.

Populaţia din aria de studiu a proiectului este conectată prin transport public de călători la numeroase puncte din aria urbană a localităţii.

Principalele **probleme** identificate în cadrul P.M.U.D. privind sistemul de transport în comun sunt:

- lipsa unei soluţii de transport public eficientă şi prietenoasă cu mediul la nivelul întregului sistem de transport;
- vechimea flotei de vehicule aflată în exploatare;
- lipsa unei coerenţe în organizarea transportului public;
- scăderea atractivităţii sistemului de transport public;
- emisiile poluante
- deficienţe de confort şi calitate ale transportului;
- lipsa unei prioritizări clare a mijloacelor de transport public în raport cu celelalte vehicule în intersecţii şi puncte de joncţiune ale reţelei.

Principalele **obiective** şi direcţii de acţiune propuse în cadrul P.M.U.D. în mod direct privind transportul public de călători sunt incluse în proiectele nr. **P3...P6**, în vederea:

- modernizării flotei de transport public;
- reorganizării traseelor;
- îmbunătăţirii eficienţei transportului public de persoane;
- atragerii călătorilor către utilizarea mijloacelor de transport în comun.

6.3.6.5. Transport nemotorizat

6.3.6.5.1. Deplasări cu bicicleta

Conform P.M.U.D. elaborat de către S.C. Metroul S.A. Bucureşti pentru mun. Reşiţa, în mai 2017, există piste pentru ciclişti amenajate în zona de nord a municipiului, în cartierul Lunca Bârzavei, pe străzile principale: Republicii, Făgăraşului, Muncii, Progresului şi Herculane. Reţeaua existentă a infrastructurii pentru biciclete are o lungime totală de circa 6 km. Zona de sud, cu puncte majore de interes (instituţii de învăţământ, zone de recreere, instituţii publice şi administrative), nu este deservită de o infrastructură dedicată pentru bicicletă. Pistele existente respectă reglementările în vigoare şi au fost recepţionate în perioada 2013-2015. Ele sunt viabile, însă necesită adaptarea la cerinţele şi normele europene de siguranţă.

În aria de studiu a prezentei documentaţii, deplasările cu bicicleta se realizează pe partea carosabilă sau pe trotuare, diferitele fluxuri de trafic întrepătrându-se.

Cotele modale asociate deplasărilor cu bicicleta sunt foarte reduse (Fig. 4).

6.3.6.5.2. Deplasări pietonale

În zona studiată, pietonii utilizează trotuarele amenajate în acest sens sau partea carosabilă.

Trotuarele existente sunt amenajate cu îmbrăcăminte asfaltică, în stări diferite de degradare, fiind delimitate de partea carosabilă prin borduri denivelate.

În zona studiată, în cadrul unor accese şi treceri pentru pietoni existente, pasul bordurilor este redus, pentru a facilita mobilitatea persoanelor cu dizabilităţi locomotorii, a adulţilor care împing cărucioare cu copii ori a persoanelor cu bagaje pe rotile.

Au fost identificate unele deficienţe privind posibilităţile de traversare a Căii Timişoarei (ex. zona intersecţiei cu bd. Republicii şi str. Grădiştei, zona intersecţiei cu Calea Caransebeşului).

6.3.7. Caracteristici ale infrastructurii rutiere existente

6.3.7.1. Generalităţi

Principalele caracteristici ale elementelor de infrastructură rutieră existente şi analizate în prezenta documentaţie sunt sintetizate în Tab. 3.

Tab. 3 Caracteristici ale infrastructurii rutiere existente

Nr. crt.	Străzi	Tronsoane	Lungimi [m]	Încadrare* leg.	col.	loc.	Categ. tehn.	Nr. benzi	Circulaţie sens unic	dublu sens
1	Grădişte		> 1 000				III	2		
2	bd. Republicii		> 1 000				II	4		
3	Calea Timişoarei	bd. Republicii - pod Bârzava	210				II	4		
4		pod Bârzava - trecere C.F.	280				III	2		
5		trecere C.F. - str. Bârzăviţei	615				II	4		
6		str. Bârzăviţei - Aleea Speranţei	570				II	4		
7		Aleea Speranţei - Cl Caransebeşului	560				II	4		
8	str. Bârzăviţei		540				III	2		

**leg. = de legătură; col. = colectoare; loc. = locală.*

Străzile studiate prezintă îmbrăcăminţi bituminoase, în diverse stadii ale stării de degradare.

Colectarea, scurgerea şi evacuarea apelor de suprafaţă se realizează prin intermediul gurilor de scurgere existente, racordate la reţeaua de canalizare pluvială. Amplasamentele sunt dotate cu reţele edilitare.

Semnalizarea rutieră existentă include: elemente orizontale (marcaje rutiere) şi elemente verticale (indicatoare rutiere).

6.3.7.2. Particularităţi

6.3.7.2.1. str. Grădişte

Str. Grădişte (Fig. 8) se desfăşoară pe teritoriul localităţii Câlnic şi se suprapune peste traseul DN58B Reşiţa - Voiteg. Astfel, strada având 2 (două) benzi de circulaţie realizează legătura între mun. Reşiţa şi localităţile suburbane din partea de nord-vest.

Circulaţia rutieră pe str. Grădişte se desfăşoară, în prezent, în ambele sensuri. Pe stradă nu sunt amenajate piste pentru ciclişti.

Declivităţile longitudinale existente în zona studiată au valori reduse.

Structura rutieră existentă prezintă îmbrăcăminte asfaltică.

În profil transversal tip de aliniament, suprafeţele de rulare sunt amenajate sub formă de acoperiş, cu pante transversale către marginile platformei.

În zona intersecţiei cu Calea Timişoarei şi bd. Republicii, există amenajate trotuare pentru circulaţia pietonală. De asemenea, către vest, în loc. Câlnic, există amenajată o trecere pentru pietoni.

Intersecţia cu Calea Timişoarei şi bd. Republicii este amenajată cu insule de separare. Direcţia circulaţiei prioritare este str. Grădişte - bd. Republicii.


Fig. 8 str. Grădişte

Direcţia obligatorie de urmat pentru traficul greu este str. Grădişte - Calea Timişoarei.
Pe latura de nord a intersecţiei precizate, este amenajat acces către/dinspre benzinăria Mol.

6.3.7.2.2. b-dul Republicii

B-dul Republicii (Fig. 9) realizează legătura dintre DN58B şi cartierul Oraşul Nou al mun. Reşiţa.

În zona studiată, strada prezintă 4 (patru) benzi de circulaţie. Circulaţia rutieră se desfăşoară în ambele sensuri. Pe stradă nu sunt amenajate piste pentru ciclişti sau treceri pentru pietoni. Există amenajate trotuare pentru circulaţia pietonală, pe ambele laturi ale platformei.

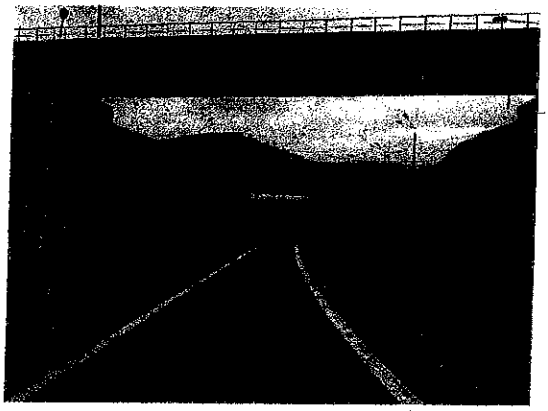
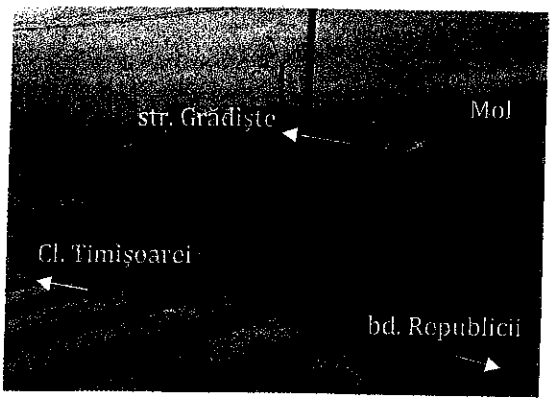



Fig. 9 b-dul Republicii

Declivităţile longitudinale existente în zona studiată au valori reduse.

Structura rutieră existentă prezintă îmbrăcăminte asfaltică.

În profil transversal tip de aliniament, suprafeţele de rulare sunt amenajate sub formă de acoperiş, cu pante transversale către marginile platformei.

Intersecţia cu Calea Timişoarei şi bd. Republicii este amenajată cu insule de separare. Direcţia circulaţiei prioritare este str. Grădişte - bd. Republicii.

Conform indicatoarelor rutiere existente, circulaţia vehiculelor grele pe bd. Republicii este restricţionată.

6.3.7.2.3. Calea Timişoarei

Calea Timişoarei (Fig. 10) cuprinde cele 5 (cinci) tronsoane sintetizate în Tab. 3.

Traseul străzii se suprapune peste traseul DN58B Reşiţa - Voiteg, în intravilanul mun. Reşiţa.

Circulaţia rutieră se desfăşoară în ambele sensuri. Pe stradă nu sunt amenajate piste pentru ciclişti. Există amenajate trotuare pentru circulaţia pietonală, pe ambele laturi ale platformei.

tronson bd. Republicii - pod Bârzava

tronson trecere C.F. - str. Bârzăviţei

tronson Aleea Speranţei - Cl Caransebeşului

intersecţie cu str. Bârzăviţei / acces Dedeman

tronson str. Bârzăviţei - Aleea Speranţei

Fig. 10 Calea Timişoarei

Strada are 4 (patru) benzi de circulaţie (două/sens), exceptând tronsonul în lungime de cca. 280 m cuprins între podul peste râul Bârzava şi trecerea la nivel cu linia ferată dublă electrificată nr. 922. Pe tronsonul respectiv, strada are 2 (două) benzi de circulaţie, precum şi un parcaj longitudinal, la sol, pe latura de est, delimitat de partea carosabilă prin marcaj rutier.

Pe tronsonul cuprins între intersecţiile cu str. Bârzăviţei, respectiv Aleea Speranţei, traficul rutier se desfăşoară efectiv pe 2 (două) benzi, întrucât benzile laterale sunt ocupate de către vehicule staţionate. Pe tronsonul respectiv, oprirea vehiculelor este restricţionată prin semnalizare rutieră pe latura de est, însă nu se respectă indicaţiile semnalizării existente. Totodată, cu precădere pe latura de est, există numeroase

unităţi de servicii (ex. depozite, service auto etc.). Pe latura opusă, este amplasată o zonă rezidenţială cuprinzând 2 (două) şiruri cu blocuri de apartamente, locuri de parcare la sol şi, mai retras, case particulare. Accesul către/dinspre zonele în cauză se realizează pe străzi locale care se intersectează cu Calea Timişoarei.

Declivităţile longitudinale existente în zona studiată au valori reduse.

Structura rutieră existentă prezintă îmbrăcăminte asfaltică, în diferite stadii de degradare.

Limita legală de viteză pe Calea Timişoarei este 60 km/h.

În profil transversal tip de aliniament, suprafeţele de rulare sunt amenajate sub formă de acoperiş, cu pante transversale către marginile platformei.

Intersecţia cu str. Bârzăviţei / acces magazin Dedeman este amenajată la acelaşi nivel, prin semnalizare rutieră (prioritate pe Calea Timişoarei) şi benzi de stocare pentru viraje la stânga.

În prezent, pe Calea Timişoarei există 5 (cinci) treceri pentru pietoni.

În perioada vizitelor de lucru pe teren, în zona adiacentă magazinului Dedeman se executau lucrări aferente unui obiectiv de investiţie necunoscut în vederea elaborării prezentei documentaţii.

6.3.7.2.4. str. Bârzăviţei

Str. Bârzăviţei (Fig. 11) este o stradă locală, care face legătura între Calea Timişoarei şi zona fabricii de armament Arsenal Reşiţa. Din informaţiile publice disponibile, în prezent fabrica se află în stadiu de conservare, însă există premise pentru achiziţionarea ei de către un investitor privat.

Accesul către/dinspre str. Bârzăviţei se realizează doar prin Calea Timişoarei. Capătul opus nu se intersectează în prezent cu alte căi de comunicaţie.

La distanţa de cca. 500 m de intersecţia cu Calea Timişoarei, există în prezent o barieră mobilă şi un indicator de interzicere a accesului rutier.

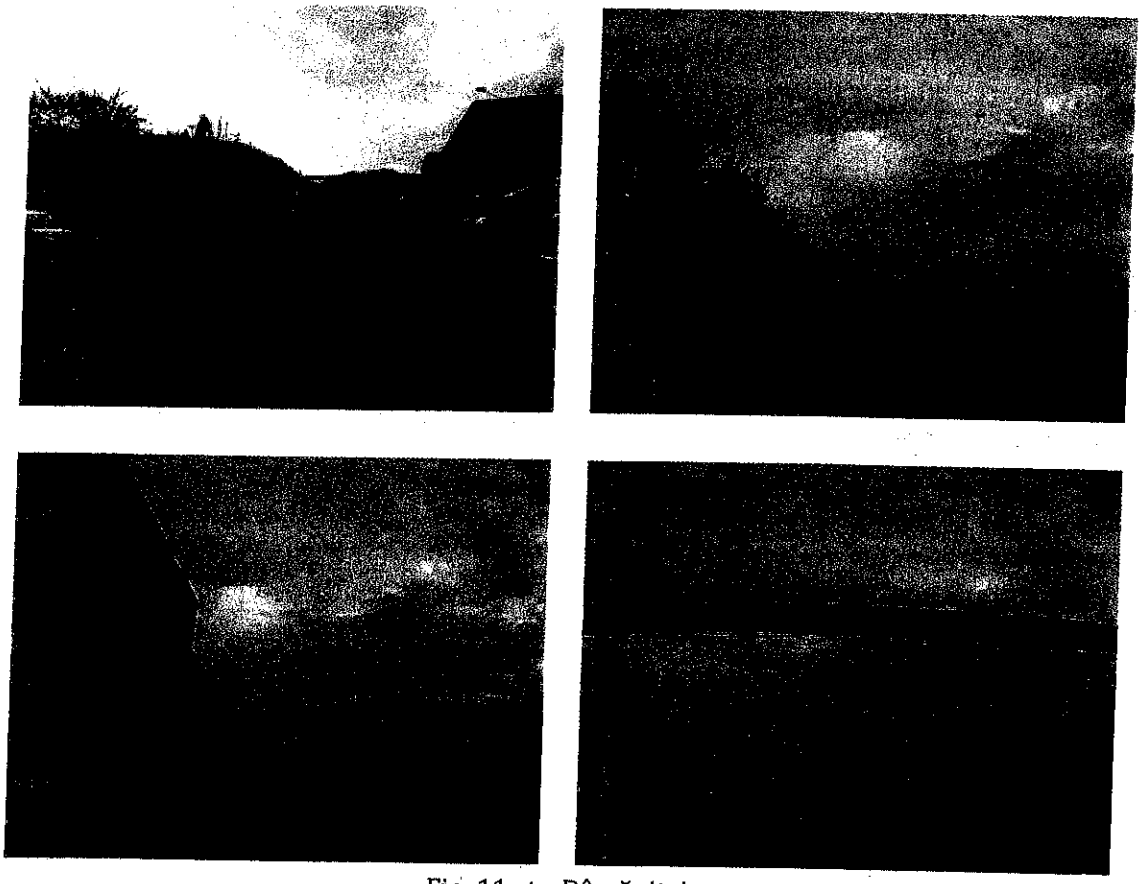


Fig. 11 str. Bârzăviţei

În zona studiată, strada prezintă 2 (două) benzi de circulaţie. Circulaţia rutieră se desfăşoară în ambele sensuri. Pe stradă nu sunt amenajate piste pentru ciclişti sau treceri pentru pietoni.

Pe lungimea de cca. 300 m de la intersecţia cu Calea Timişoarei, există amenajate trotuare pentru circulaţia pietonală. De asemenea, în zona respectivă sunt desfăşurate unităţi precum:

- sediul Serviciului Judeţean de Ambulanţă Caraş-Severin (Calea Timişoarei nr. 26 - acces din str. Bârzăviţei);
- service auto;
- restaurant Aurora (str. Bârzăviţei nr. 2);
- staţie I.T.P.;
- sediu Fan Courier (str. Bârzăviţei nr. 3) etc.

La marginea carosabilului există amenajate locuri de parcare longitudinale şi transversale.

Declivităţile longitudinale existente în zona studiată au valori reduse.

Structura rutieră existentă prezintă îmbrăcăminte asfaltică, în diferite stadii de degradare.

În profil transversal tip de aliniament, suprafeţele de rulare sunt amenajate sub formă de acoperiş, cu pante transversale către marginile platformei.

6.3.8. Viziunea de dezvoltare a mobilităţii urbane: obiective, scenarii

Strategia pentru Dezvoltare Regională a Regiunii Vest pentru perioada 2014-2020 are ca obiectiv general orientarea intervenţiilor pe nevoile locuitorilor acesteia, astfel încât să ajungă la nivelul de calitate a vieţii din regiunile puternice non-capitale ale Europei Centrale.

Strategia de dezvoltare a jud. Caraş-Severin pentru perioada 2015-2020 include următoarele măsuri identificate ca răspunzând obiectivelor pentru dezvoltare regională a Regiunii Vest 2014-2020:

- realizarea centurii ocolitoare a Municipiului Reşiţa;
- accesibilitatea mediului fizic pentru toate persoanele;
- reducerea timpilor de deplasare prin crearea culoarelor special pentru transportul în comun;
- promovarea sistemelor de transport durabil, eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurii de transport;
- dezvoltarea unui sistem de prioritate în trafic (semafoare, intersecţii, intersecţii giratorii etc.) în favoarea transportului public;
- crearea unor facilităţi de parcare în gări şi puncte centrale din oraşe;
- modernizarea şi extinderea reţelelor de piste de biciclete;
- promovarea tipurilor de transport ecologice prin oferirea de anumite facilităţi;
- construirea/amenajarea unor spaţii de parcare;
- amenajare treceri de pietoni;

Strategia de dezvoltare a municipiului Reşiţa pentru perioada 2015-2020 propune, pentru sectorul de transporturi, următoarele proiecte majore sectoriale strategice:

- realizarea unui studiu de eficientizare a mijloacelor de transport în comun;
- crearea şi modernizarea locurilor de parcare;
- reabilitarea căilor de acces/urcare de pe raza mun. Reşiţa (străzi laterale şi în pantă, zonele Cuptoare, Secu, Doman, Ţerova);
- modernizarea şi mărirea parcului auto existent a regiei de transport locale;
- dezvoltarea mijloacelor de transport în comun nepoluante;
- realizarea unei centuri ocolitoare pentru traficul greu;
- reintroducerea transportului electric;

- extinderea pistelor de biciclete;
- dezvoltarea de alei pietonale;
- devierea traficului greu pe rute ocolitoare;
- modernizarea infrastructurii de transport.

Totodată, sunt propuse o serie de obiective care să promoveze transportul sustenabil şi eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor esenţiale ale reţelelor, prin promovarea măsurilor de reducere a zgomotului şi dezvoltarea şi îmbunătăţirea sistemelor de transport care respectă şi protejează mediul înconjurător, precum şi a unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate, interoperabile:

- refacerea planului de circulaţie după implementarea liniei de tramvai (semnalizare verticală şi orizontală);
- reconfigurarea intersecţiei Renk după implementarea liniei de tramvai (semnalizare pe verticală şi orizontală);
- modernizare intersecţie Intim împreună cu Drumurile Naţionale pentru fluidizarea tranzitului autovehiculelor;
- realizarea de alveole de transport pe B-dul Revoluţiei din Decembrie şi sistematizarea circulaţiei pe porţiunea de drum situată între P-ţa Traian Vuia şi Triaj.

P.M.U.D. reprezintă un document strategic şi un instrument util pentru dezvoltarea şi implementarea unor politici şi măsuri specifice. Planul de mobilitate integrată transpune la nivel practic viziunea şi strategia pe termen lung a municipalităţii oraşului Reşiţa.

Conform P.M.U.D., viziunea generală a dezvoltării mobilităţii urbane se poate rezuma astfel: "Planul de mobilitate va asigura un sistem de transport efiecient, sigur şi adaptat nevoilor cetăţenilor, care să deservească nevoile de deplasare a bunurilor şi persoanelor în condiţiile de minimizare al impactului asupra mediului". Aceasta va fi implementată prin:

- utilizarea cât mai eficientă a infrastructurii existente şi propunerea unor proiecte de investiţii conform necesităţilor, astfel încât să se asigure o reţea de transport utilizabilă şi în condiţii bune de exploatare în beneficiul mediului de afaceri local, încurajând în acelaşi timp dezvoltarea economică ulterioară şi permiţând accesul tuturor la facilităţile de bază;
- promovarea deplasărilor durabile pentru a permite reducerea traficului rutier cu autoturismul propriu şi pentru a avea o contribuţie importantă asupra sănătăţii şi calităţii vieţii la nivel urban, având în acelaşi timp un impact pozitiv asupra mediului.

Conform P.M.U.D., sunt vizate **5 (cinci) obiective specifice** privind viziunea de dezvoltare a mobilităţii urbane (Tab. 4):

Tab. 4 Viziunea de dezvoltare a mobilităţii urbane: obiective specifice

Nr. crt.	Obiective	Detalii
1	economie	• reabilitarea străzilor şi trotuarelor; • îmbunătăţirea transportului public de persoane;
2	siguranţă şi securitate	• îmbunătăţirea siguranţei circulaţiei;
3	mediu	• reducerea emisiilor poluante; • reducerea poluării fonice;
4	accesibilitate	• reţea de piste pentru ciclişti; • creşterea cotelor modale ale transportului nemotorizat şi ale transportului în comun.
5	integrare	

Astfel, în cadrul P.M.U.D. au fost propuse **10 (zece) proiecte** de investiţie (Tab. 5):

Tab. 5 Proiecte P.M.U.D.

Nr. crt.	Denumire
1	• Reabilitarea drumurilor de interes local şi intersecţiilor acestora aferente cartierelor din Municipiul Reşiţa;
2	• Reabilitare drumurilor si intersecţiilor acestora pe traseul liniilor de transport public;
3	• Creşterea eficienţei transportului public prin implementarea Sistemului automat de taxare, a Sistemului de Management al Flotei şi crearea Sistemului de Informare Dinamică a Călătorilor în staţii şi în vehicule;
4	• Reorganizarea traseelor de transport public şi crearea de poli de schimb la nivelul reţelei de transport public;
5	• Modernizarea transportului public electric pentru reintroducerea serviciului de transport electric pe traseul liniei principale;
6	• Înnoirea parcului de material rulant al operatorului de transport public;
7	• Realizarea piste/benzi dedicate bicicletelor;
8	• Crearea şi modernizarea locurilor de parcare;
9	• Realizarea unui sistem de management al traficului;
10	• Centura ocolitoare pentru devierea traficului greu din oraş;

Pe **termen scurt**, se vizează a se implementa cu precădere măsuri instituţionale, care pot fi dezvoltate şi introduse în perioade relative reduse de timp.

Pe **termen mediu**, planul de acţiune are în vedere dezvoltarea transportului electric, la calitate şi performanţă ridicate. De asemenea, proiectele sunt prioritizate în timp şi pe baza intercorelaţiilor dintre acestea. Astfel, se recomandă realizarea pistelor de biciclete concomitent cu reabilitarea străzilor, pentru a se asigura investiţii integrate şi corelate, care să nu se anuleze reciproc. În funcţie de evoluţia urbană a oraşului, se întrevede ca necesar realizarea unui sistem integrat de management al traficului, cu prioritizarea transportului public şi cu eliminarea pe cât posibil a aşteptărilor în trafic.

Pe **termen lung**, se consideră necesare:

- dezvoltarea unor parcaje, pentru eliminarea efectelor negative asupra calităţii spaţiului urban;
- amenajarea unei centuri ocolitoare a zonei urbane, pentru a putea permite creşterea calităţii vieţii în spaţiul urban, prin diminuarea zgomotului produs de traficul de tranzit/penetraţie.
  Conform P.U.G., centura ocolitoare s-a propus a se realiza în continuarea str. Bârzăviţei, până la intersecţia cu DJ581 Reşiţa - Grădinari.
  Având în vedere:
  - situaţia existentă;
  - obiectivele prezentei documentaţii,

  se apreciază faptul că în următorii 5-10 ani nu va fi funcţională centura ocolitoare a mun. Reşiţa, în consecinţă proiectul respectiv nefiind considerat în scenariile analizate în prezentul studiu.

Obiectivul de investiţie studiat în prezenta documentaţie cuprinde elemente parţial incluse în toate proiectele indicate în cadrul P.M.U.D., unde sunt detaliate caracteristicile fiecăruia.

6.4. POLITICĂ PRIVIND PARCAJELE PENTRU AUTOVEHICULE

6.4.1. Situaţie existentă

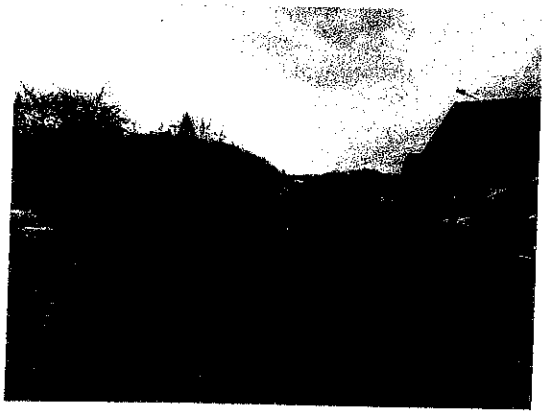
În prezent, în cadrul obiectivelor de studiu sunt amenajate următoarele parcaje (Fig. 12):

- parcaj longitudinal pe Cl. Timişoarei (tronson pod Bârzava - trecere C.F.), la sol, pe latura de est, delimitat de partea carosabilă prin marcaj rutier;
- parcaje longitudinale şi perpendiculare amenajate pe str. Bârzăviţei;
- alte locuri de parcare, pe străzi/accese laterale având caracter local.

Totodată, se precizează următoarele:

- în zona imobilelor rezidenţiale situate pe Calea Timişoarei (tronson str. Bârzăviţei - Aleea Speranţei), pe latura vest, există parcaje oblice amenajate la sol;
- pe tronsonul str. Bârzăviţei - Aleea Speranţei al Căii Timişoarei, oprirea vehiculelor este restricţionată prin semnalizare rutieră pe latura de est, însă nu se respectă indicaţiile semnalizării existente. Astfel, benzile laterale sunt ocupate cu vehicule staţionate, iar circulaţia se desfăşoară pe două din cele patru benzi disponibile.

parcaj Cl. Timişoarei (tronson pod Bârzava - trecere C.F.)



parcaj str. Bârzăviţei

parcaj Cl. Timişoarei (imobile rezidenţiale lat. vest)

vehicule staţionate Cl. Timişoarei

Fig. 12 Parcaje/staţionări Calea Timişoarei

6.4.2. Prevederi

Prin amenajările propuse în scenariul S-1 "cu proiect", se poate avea în vedere amenajarea de locuri de parcare longitudinale/oblice în cadrul obiectivelor studiate. Reducerea numărului de benzi de circulaţie generează spaţii în profil transversal care se propun a fi utilizate pentru:

- reamenajarea trotuarelor şi spaţiilor verzi;
- amenajarea de piste pentru ciclişti;
- amenajarea de parcaje longitudinale/oblice, la sol, în cadrul platformei străzii.

Prin măsurile precizate, se urmăresc obiective precum:

- încurajarea transportului nemotorizat şi al mijloacelor de transport în comun, inclusiv prin transferul unei părţi din cota modală asociată în prezent transportului privat cu autoturisme;
- creşterea atractivităţii ariei de studiu, la nivel pietonal şi velo, aspect ce atrage după sine o creştere a vitalităţii social-economice locale;
- reducerea consumului de combustibil, a emisiilor poluante şi a poluării fonice;
- implementarea unor măsuri aferente conceptului de "**stradă completă**", care presupun amenajări prin care se asigură mobilitatea şi accesibilitatea utilizatorilor de orice vârstă, abilităţi şi mijloace de transport utilizate.

  În acest sens, amenajările propuse prin scenariul S-1 "cu proiect" pot avea în vedere soluţii pentru îmbunătăţirea siguranţei circulaţiei şi optimizarea proiectului:
  - îngustarea carosabilului în zonele trecerilor pentru pietoni şi a intersecţiilor cu străzi locale, pentru reducerea lungimii de traversare şi îmbunătăţirea vizibilităţii;
  - iluminarea artificială pe timpul nopţii a zonelor cu risc de producere a accidentelor (ex. treceri pentru pietoni);
  - semnalizări luminoase, cu lumini LED şi/sau materiale reflectorizante (posibil înglobate în stratul de uzură sau pe borduri).

La amenajarea parcajelor proiectate, se recomandă a se urmări indicaţiile P132.

6.4.3. Generalităţi

Parcarea este o componentă esenţială a sistemului de transportare a comunităţii. Numărul de locuri de parcare şi numărul de utilizări ale acestora variază larg între activităţile practicate de fiecare comunitate, reflectându-se în mărimea, intensitatea şi locaţia anumitor amplasări utilitare. De cele mai multe ori, numărul de spaţii este dictat de nevoile zonale locale, care necesită minimul de locuri de parcare pentru tipul şi intensitatea utilizării unei locaţii anume.

Disponibilitatea şi preţul parcării sunt factori determinanţi în alegerea unui mijloc de transport, care este un factor major de planificare şi politică de transport urban. Dependenţa de automobilul personal - şi nevoia de a-l parca pe tot parcursul călătoriei - a crescut în ultimele două decenii, deşi strategiile privind utilizare mijloacelor nemotorizate, a transportului în comun sau limitarea călătoriilor cu un singur ocupant au fost punctul central al multor planificatori de transport. În special, preţul parcării este un factor important în decizia călătorilor de a conduce. Taxele parcărilor sunt de obicei sub costul actual de a deţine şi opera spaţiul, din cauza forţelor pieţei.

La nivel strategic, o regiune sau comunitate poate să conceptualizeze în linii mari strategii de parcare.

6.4.4. Strategii şi decizii privind opţiunile de parcare

6.4.4.1. Generalităţi

Tipurile de strategii incluse într-un program de management al parcării vor reflecta obiectivele generale ale comunităţii şi/sau obiectivele specifice ale programului de parcare adoptat.

Un program de management al parcajelor poate include următoarele obiective caracteristice:

- prevede şi menţine furnizarea adecvată de locuri de parcare publice ieftine, sigure, accesibile, convenabile şi atractive;

- prevede şi promovează servicii de parcare ieftine, de scurtă durată şi servicii de sancţionare echitabile şi consecvente, care susţin afacerile locale, instituţiile şi turismul;
- promovează, stabileşte şi menţine programe şi facilităţi care încurajează uzul mijloacelor de transport alternative, inclusiv transportul public, ciclism, mers pe jos, carpooling, car-sharing, taxi;
- susţine intensificarea rezidenţială şi rezolvă problemele de parcare în zonele rezidenţiale cauzate de generatori de trafic sau utilizarea incompatibilă a şoselei, inclusiv implementarea programelor dedicate permiselor de parcare stradală, pentru a scuti rezidenţii zonei şi vizitatorii de regulile de parcare adresate nerezidenţilor;
- asigurarea faptului că veniturile generate de programul de parcare municipală sunt suficiente pentru a recupera în totalitate toate operaţiunile aferente şi cheltuielile de întreţinere necesare pentru un ciclu de funcţionare;
- contribuie la rezervarea fondurilor pentru a finanţa viitoare dezvoltări ale sistemului de parcare.

De asemenea, planul de dezvoltare/management/organizare poate include obiective sau principii care:

- încurajează un tip de mediu care se bazează pe principiul "parchează o dată, plimbă-te mai mult". Strategiile încearcă să creeze şi să susţină o zonă de tipul "parchează o dată", în cadrul căreia oamenii vor putea să parcheze o singură dată, iar apoi să folosească reţeaua de facilităţi pietonale/cicliste şi să se deplaseze către multiple destinaţii;
- parcarea nu ar trebui să fie suprapprescrisă şi ar trebui să fie de mărime potrivită. Obiectivul planului de management al parcării este de a găsi un echilibru între furnizarea adecvată de parcări pentru a susţine cerinţele unei dezvoltări, în timp ce reduce aspectele negative ale suprafeţei excesive a terenurilor sau resurselor dedicate parcării;
- totalul cererii de parcare ia în considerare necesitatea de a face uz de trafic, tranzit şi utilizarea altor mijloace decât vehicule personale;
- parcare partajată, atunci când este posibil. Parcarea partajată resprezintă utilizarea unui loc de parcare pentru a servi două sau mai multe utilizări individuale ale terenurilor, fără conflict sau uzurpare. Gradul în care parcarea partajată poate fi implementată depinde de locaţie, sincronizare şi tipurile de terenuri utilizate în plan;
- costuri de parcare alternative/rafinate;
- monitorizarea zonei de parcare de către Administrator, pentru a perfecţiona costurile de parcare.

6.4.4.2. Concepte

Principalele concepte strategice privind parcajele includ:

- Zona-partajată:
  Un model de parcare specific zonei-partajate prevede locuri de parcare pentru toate utilizările încadrate în distanţe rezonabile de mers pe jos. Acest model este deseori adoptat de oraşe care prevăd parcaje pentru zona centrală. Societăţile mixte publice/private reprezintă de asemenea o opţiune;
- Destinaţia-partajată:
  Similar modelului de zonă-partajată, modelul de destinaţie-partajată vizează un anumit proiect sau mai multe utilizări adiacente. Acest model sugerează mai degrabă dezvoltarea sectorului privat decât o investiţie publică. Totuşi, câteva facilităţi de parcare de tipul destinaţie-partajată ar putea fi oportunităţi comune de investiţii publice-private.

Modelul de tipul destinaţie-partajată este creat pentru a minimaliza utilizarea parcărilor fără discriminare pe toată suprafaţa centrului de activitate. Modelul este bazat pe contextul convenţional de dezvoltare, unde fiecare proiect individual este construit împreună cu facilităţile de parcare individuale corespondente. Conceptul destinaţie-partajată este identificat în mod specific în zonele unde structurile de parcare vor fi permise şi aceste structuri sunt construite în aşa manieră încât să permită partajarea cu mai multe destinaţii;

- Focus central:
  Modelul de tip focus central creează o facilitate de parcare de dimensiuni mari, centralizată în cadrul unei zone care deţine un sistem de distribuire pietonal, conectând facilitatea cu diverse destinaţii;
- Interceptare:
  Acest model interceptează pe cei ce parchează la perimetrul unui centru de activitate. În oraşe unde interceptarea ar avea loc la mai mult de 1000 metri depărtare de nucleu, modelul interceptare depinde de un sistem de transfer pentru a aduce persoanele care parchează la destinaţii din apropierea nucleului în mod convenient, rapid şi economic. Modelul de tip interceptare este bazat pe congestia şi poluarea datorate congestiei auto din apropierea nucleului. Totodată, mediul din apropierea centrului de activitate în cauză trebuie să rămână accesibil prin căi pietonale şi libere de trafic auto. Multe campusuri universitare, de exemplu, au adoptat o strategie care propune mutarea locurilor de parcare în zona periferică pentru a intercepta traficul, făcând posibilă construirea unor noi clădiri în locul fostelor parcaje.
- Interceptarea regională:
  Asemenea modelul de tip interceptare, interceptarea regională se adresează celor care parchează şi mai departe de centrul de activitate. Beneficiile sunt similare cu modelul interceptare, pentru a ajuta la menţinerea calităţii aerului.

6.4.5. Consideraţii privind utilizatorii

Un aspect important în proiectarea facilităţilor de parcare se referă la dorinţele şi nevoile utilizatorilor. Astfel, se formulează următoarele criterii de clasificare:

- scopul călătoriei:
  Vizitatorii vor fi probabil mai puţini frecvenţi şi mai puţin familiarizaţi cu spaţiile de parcare decât angajaţii sau rezidenţii. Primii ar putea conduce mai încet şi mai atent deoarece vor încerca să înţeleagă facilitatea şi să găsească cea mai potrivită rută de călătorie. Tot aceştia sunt mai distraşi la volan şi vor avea dificultăţi în a procesa toate informaţiile vizuale de pe drum. Vizitatorii ar putea fi în general preocupaţi de siguranţa şi securitatea facilităţilor de parcare, în special într-un parcaj amenajat, comparativ cu utilizatorii obişnuiţi care sunt mult mai familiari şi comfortabili cu securitatea zonei în cauză. Datorită acestor factori, un ridicat nivel de confort şi o dimensiune mai generoasă a parcajului amenajat s-ar potrivi mai bine pentru vizitatori. Parcajele pentru vizitatori sunt de obicei prevăzute în zone mai accesibile şi la distanţe scurte faţă de obiective de interes;
- frecvenţa utilizării:
  Utilizatori precum rezidenţii sau angajaţii din zonă cunosc de obicei parcajele amenajate şi s-ar putea să nu se uite niciodată la semnalizarea rutieră, după câteva utilizări. Ei se aşteaptă cu siguranţă la un nivel rezonabil de siguranţă şi securitate, dar nu aşteaptă neapărat beneficii privind iluminarea de exemplu, care influenţează utilizatorii nefamiliari;

- durata şederii:
  Parcarea de scurtă durată este în general parcarea care nu durează mai mult de 3 ore şi serveşte de obicei vizitatorilor. General vorbind, dimensiuni mai mari şi distanţe care pot fi parcurse pe jos sunt considerate a fi elemente de confort pentru cei care au nevoie de o parcare pe termen scurt.
  Parcarea pe termen lung serveşte de obicei angajaţii şi rezidenţii, dar ar putea servi şi clienţi ocazionali (ex. vizitatori cu şedere lungă la hoteluri, aeroporturi sau altele);
- întoarceri:
  Numărul de întoarceri defineşte numărul mediu de vehicule care utilizează spaţiul de parcare în decursul unei zile. Vizitatorii se pot întoarce în parcare în decursul unei zile de 3 până la 10 ori. În schimb, angajaţii şi rezidenţii se vor întoarce mai rar, de obicei o dată pe zi;
- aşteptările utilizatorilor:
  Cei care sosesc pentru evenimente sportive sau alte evenimente de amploare se aşteaptă să parcheze la o distanţă potrivită de destinaţia finală, care poate fi parcursă mai apoi pe jos. În acelaşi timp, se aşteaptă la ambuteiaje în preajma parcării, fără a observa sau a le păsa neapărat de dimensiunea locurilor disponibile pentru parcare. În mod similiar, utilizatorii care îşi parchează maşina pentru a merge la cumpărături se aşteaptă la ambuteiaje şi coloane în preajma ieşirilor din parcare;
- locaţia:
  În general, parcajele din mediul urban sunt cunoscute şi acceptate pentru dimensiunile reduse şi lungimea mai mare a distanţei de parcurs pe jos până la distanţa finală, dar şi pentru aglomeraţia obişnuită comparativ cu parcajele din mediul rural.

6.4.6. Managementul parcării

Managementul parcării include diverse politici şi acţiuni de parcare care pot fi folosite pentru a gestiona oferta şi cererea de parcaje. Astfel, se definesc 3 (trei) tipuri de strategii prevăzute de obicei într-un program de management al parcării:

- strategii care sporesc eficienţa facilităţilor de parcare:
  - parcare partajată;
  - reglementarea parcării;
  - stabileşte standarde mai precise şi mai flexibile;
  - stabileşte maxime de parcare;
  - oferă parcare la distanţă şi servicii de transfer;
  - implementează politici de creştere inteligentă;
  - îmbunătăţeşte condiţiile de mers pe jos şi de ciclism;
  - creşte capacitatea parcajelor existente;
- strategii care reduc cererea de parcare:
  - implementează managementul mobilităţii;
  - parcare cu plată;
  - îmbunătăţeşte metodele de parcare;
  - oferă stimulente financiare;
  - parcare disociată;
  - reformează taxele de parcare;
  - asigură facilităţi pentru biciclete;
- strategii de sprijin:
  - îmbunătăţeşte informarea şi marketingul destinat utilizatorilor;

- îmbunătăţeşte sancţionarea şi controlul;
- înfiinţează asociaţii de gestionare a transporturilor şi de brokeraj de parcare;
- stabileşte planuri de parcare în exces;
- rezolvă probleme de supraocupare a adreselor;
- îmbunătăţeşte designul şi funcţionarea facilităţii de parcare.

Un plan solid al managementului cererii de parcare ar reduce impactul acesteia la nivelul traficului din preajma zonei în cauză (un campus, un cartier etc.). Următoarele constituie bune practici, care ar trebui luate în considerare în managementul cererii de parcare:

- preţul parcajului reflectă costul real al construcţiei şi al operării sale. În acest caz, parcarea unui singur vehicul, cu un singur ocupant, ar trebui să fie mult mai scumpă decât alternativa unui vehicul cu mai mulţi ocupanţi sau alternativa călătoriei pe jos sau cu bicicleta. Cei care utilizează vehiculul pentru a transporta şi alte persoane ar trebui să aibă o reducere la preţul parcării, care să reflecte economisiri în costul deţinerii şi utilizării spaţiilor de parcare;
- programele de prestări servicii tranzitorii ar trebui combinate cu creşterea costurilor de parcare, pentru a încuraja tranzitul, transportul în comun şi mijloacele nemotorizate;
- programele de tip car-sharing şi carpooling ar trebui să fie disponibile şi să ofere opţiuni pentru cei care nu deţin dar au nevoie de unele deplasări cu automobilul. În acest sens, se pot amenaja locuri de parcare pentru autovehicule utilizate în comun;
- în mod similar, ar trebui luat în considerare şi un program de utilizare în comun a bicicletelor;
- întregul program ar trebui să includă îmbunătăţiri ale utilizării bicicletelor, incluziv rute dedicate şi facilităţi la destinaţie (ex. camere de schimb, duşuri, zone depozitare etc.);
- programele de transport în comun ar putea fi implementate şi prin programe regionale;
- de asemenea, angajaţii ar trebui să încurajeze utilizarea în comun a mijloacelor de transport, pentru a reduce orele aglomerate ca parte a managementului cererii de parcare.

Programele managementului cererii de parcare ar trebui susţinute prin coordonare, publicitate, siteuri web ş.a. De asemenea, parcajele ar trebui gândite astfel încât să asigure facilităţi tuturor tipurilor de vehicule, indiferent de carburantul utilizat sau de sursa de alimentare.

6.4.7. Tarife

Tariful este un factor major de influenţă pentru obiceiurile de călătorie, astfel încât preţul locurilor de parcare poate fi o influenţă importantă asupra deciziei de a călători într-o locaţie utilizând un anumit mijloc de transport. Din perspectiva unui proprietar/administrator de parcaje, o strategie de tarifare poate fi formulată din câteva motive:

- generarea de venituri;
- controlul asupra parcajelor;
- încurajarea folosirii de moduri de transport alternative,

întrucât este costisitor să deţii şi să operezi o parcare, iar costul parcării ar trebui să se reflecte mai precis în procesul decizional.

Tarifarea parcajelor în facilităţi deţinute de municipiu este hotărâtă de către organele oficiale, dar este adesea cu mult sub cât ar susţine piaţa în orice alte circumstanţe. Câteodată, acest lucru este făcut cu intenţie, spre exemplu în locuri în care comunitatea vrea să încurajeze afacerile şi comerţul într-o zonă anume. În alte cazuri, tariful locurilor de parcare ar putea fi mai apropiat de preţul mediu al pieţei doar pentru a încuraja schimbarea mijloacelor de transport.

Deoarece tarifele facilităţilor private sunt influenţate şi restrânse de către tarifele municipale, parcarea comercială ar putea fi neprofitabilă, iar povara asigurării de locuri de parcare revine din ce în ce mai mult municipalităţii.

Parcarea pentru vizitatori trebuie în general să fie disponibilă aproape de destinaţii. Structura de tarifare a unei anume facilităţi sau sistem este adesea făcută în aşa fel încât să asigure satisfacerea nevoilor vizitatorilor mai întâi de toate. Cei ce parchează pe termen scurt nu sunt la fel de sensibili la preţ precum cei ce parchează pe termen lung. Preţul locurilor de parcare nu este adesea un motiv major de îngrijorare, deşi dacă o destinaţie rivală prezintă bunuri şi servicii acceptabile, parcarea pe termen scurt ar putea fi factorul decisiv în decizia călătorului.

Locurile de parcare comerciale care nu sunt la nivel stradal nu sunt prea influenţate de tarifele locurilor la nivel stradal impuse de către municipiu.

Unele comunităţi au început să folosească tarife variabile, în scopul operării eficiente a ofertei de parcare precum şi pentru a încuraja folosirea mijloacelor de transport alternative. Astfel, cu scopul de a menţine grade de ocupare între 60 şi 80 %, se pot impune prin tarifarea variabilă de-a lungul zilei. Tarifarea variază în funcţie de ora şi ziua săptămânii, existând şi ajustări în funcţie de cerere.

6.4.8. Parcaje la sol

Parcarea la nivel stradal (la sol), deşi limitată în termeni de capacitate, reprezintă o resursă valabilă şi importantă pentru centrele de activitate şi întreg transportul urban

Gestionarea locurilor de parcare la nivel stradal înseamnă, în esenţă, controlarea a cine parchează, unde, precum şi prevenirea parcării în exces. Acţiunile de gestionare a locurilor de parcare unde vine vorba de oferta stradală includ:

- adăugarea/eliminarea de spaţii de parcare;
- schimbarea limitei de timp permise;
- restrângerea parcării în anumite intervale de timp sau pentru anumiţi indivizi;
- folosirea de spaţii pentru parcarea în comun.

Parcarea la sol ar trebui să fie şi cea mai scumpă formă de parcare, deoarece este şi cea mai convenabilă datorită distanţei scurte care mai trebuie parcursă pe jos până la destinaţia finală. În anii 1990, numeroase administraţii urbane şi-au dat seama că pierd venituri semnificative prin simpla neaplicare a politicilor de parcare pe stradă. Eşecul de a preta şi de a gestiona corespunzător parcarea stradală cauzează o plimbare inutilă şi excesivă sau ciclism în jurul blocurilor pentru a găsi un loc de parcare, în detrimentul stimulării creşterii economice.

În oraşe mai mici, adăugarea de locuri de parcare stradale prin asigurarea de locuri de parcare oblice în locuri unde existau parcaje longitudinale ar fi cea mai eficientă modalitate de adăugare de locuri de parcare.

Înlocuirea locurilor de parcare longitudinale în locuri de parcare oblice poate dubla numărul de locuri. Schimbarea unei străzi într-una cu sens unic sau combinarea lăţimii locurilor paralele de parcare de pe fiecare parte a străzii într-o singură linie de locuri în unghi, poate adesea să rezulte în adăugarea de locuri de parcare doar cu preţul semnalizării rutiere. Totodată, parcarea în unghi are un efect de calmare a traficului şi este promovată de către planificatori neo-tradiţionalişti.

Parcarea perpendiculară, deşi este mai eficientă, este de obicei evitată din pricina conflictelor crescute în trafic.

Parcarea la nivel stradal afectează mişcarea traficului şi siguranţa circulaţiei. De asemenea, se manifestă problema folosirii trotuarului pentru opririle autobuzelor şi pentru diverse livrări. În oraşe mai mari, interzicerea parcării în timpul orelor de vârf a fost adesea folosită pentru a satisface nevoile de trafic, asigurând în acelaşi timp locuri de parcare convenabile pentru afaceri.

Este de asemenea important pentru administratori să revizuiască periodic restricţiile de parcare, pentru a se asigura că mai este nevoie de ele. O zonă dedicată încărcărilor nevoită de magazine de-a lungul

străzii ar putea să nu mai fie necesară atunci când acestea sunt înlocuite de către birouri. Traficul la nivelul străzii dintr-o anume zonă ar putea să nu mai ceară restricţii de oră de vârf.

Cea mai comună acţiune de gestionare a locurilor de parcare la nivel stradal este taxarea pe oră a acestora. Scopul principal este de a asigura disponibilitatea locurilor pentru parcarea pe termen scurt. Deşi au fost intenţionate acoperirii costurilor iniţiale de amenajare, de-a lungul timpului multe oraşe au obţinut venituri considerabile din taxarea pe oră.

Un municipiu trebuie să revizuiască periodic sistemul său de taxare şi limite de timp. Sistemele de pontare moderne permit folosirea de diferite structuri de tarifare la intervale diferite de timp, ceea ce asigură flexibilitate şi mai ridicată în gestionarea locurilor de parcare la nivel stradal.

6.4.9. Utilizări rezidenţiale

Cererea de parcaje rezidenţiale este influenţată de caracteristicile socio-economice ale cartierului, densitatea de dezvoltare şi accesibilitatea la mijloace de transport în comun şi nemotorizate. Fiecare poate influenţa nivelul deţinerii unui vehicul auto. Prin urmare, cererea de parcare rezidenţială unitară este cea mai mare în zone cu densitate scăzută, afluent suburbane sau extraurbane. Separarea taxelor de parcare de la unităţile de închiriere / cumpărare afectează, de asemenea, cerinţele de parcare şi ar putea fi impuse în comunităţi sau districte unde sunt încurajate modurile alternative de transport.

În zone rezidenţiale, permisul de parcare este cea mai viabilă strategie de controlare a problemei. Acolo unde parcarea excesivă este aproape în totalitate formată din angajaţi, locurile de parcare stradală pot fi restricţionate la o oră sau două, ori doar celor ce au un permis rezidenţial. Restricţiile se pot aplica în anumite intervale de timp (ex. 8:00 - 18:00). Locatarii plătesc o sumă modestă pentru un permis rezidenţial ce permite parcarea pe acea stradă. Limita de timp permite vizite scurte de către vehicule de serviciu şi oaspeţi ai locatarilor; şederile mai lungi obligă şoferul să obţină un permis de vizitator de la locatar şi să îl dispună la vedere în vehicul.

6.4.10. Tendinţe în domeniu

Una dintre cele mai dificile provocări pentru administratorii şi proiectanţii de parcaje este asigurarea de facilităţi pentru vehicule electrice, cu emisii reduse ori combustibili alternativi, incluzând instalaţii de încărcare a vehiculelor electrice. În acest sens, se recomandă asigurarea unui număr minim de locuri disponibile pentru încărcare, conform Tab. 6.

Tab. 6 Locuri parcare pentru vehicule electrice

Total locuri parcare	Nr. locuri parcare pentru vehicule electrice (acces încărcător)
1...25	4
26...50	6
51...75	8
76...100	10
101...150	10 %
151...200	9 %
201...300	8 %
301...400	7 %
401...500	6 %
> 500	5 %

Utilizarea telefonului mobil pentru parcare a evoluat de la trimiterea textului către un număr pentru a plăti pentru parcare până la aplicaţii care pot oferi indicaţii pas cu pas către un spaţiu deschis, permit plata parcării şi prelungirea timpului de parcare.

6.5. CONCLUZII

Parcarea este o componentă esenţială a sistemului de transportare a comunităţii. De cele mai multe ori, numărul de spaţii este dictat de nevoile zonale locale, care necesită minimul de locuri de parcare pentru tipul şi intensitatea utilizării unei locaţii anume.

Disponibilitatea şi preţul parcării sunt factori determinanţi în alegerea unui mijloc de transport, care este un factor major de planificare şi politică de transport urban. Dependenţa de automobilul personal - şi nevoia de a-l parca pe tot parcursul călătoriei - a crescut în ultimele două decenii, deşi strategiile privind utilizare mijloacelor nemotorizate, a transportului în comun sau limitarea călătoriilor cu un singur ocupant au fost punctul central al multor planificatori de transport.

La nivel strategic, o regiune sau comunitate poate să conceptualizeze în linii mari strategii de parcare. Managementul parcării include diverse politici şi acţiuni de parcare care pot fi folosite pentru a gestiona oferta şi cererea de parcaje. Tipurile de strategii incluse într-un program de management al parcării vor reflecta obiectivele generale ale comunităţii şi/sau obiectivele specifice ale programului de parcare adoptat.

Un aspect important în proiectarea facilităţilor de parcare se referă la dorinţele şi nevoile utilizatorilor, considerând anumite criterii de clasificare. Tariful este un factor major de influenţă pentru obiceiurile de călătorie, astfel încât preţul locurilor de parcare poate fi o influenţă importantă asupra deciziei de a călători într-o locaţie utilizând un anumit mijloc de transport.

La amenajarea parcajelor proiectate, se recomandă a se urmări indicaţiile P132.

decembrie 2018

Întocmit,

ing. Nicolae CIONT

SOCIETATEA COMERCIALA VEXILLUM SRL. CUI 29825049 Satu Mare • România

PREŞEDINTE DE ŞEDINŢĂ, MUTU VIOREL

ROMÂNIA JUD. CARAŞ-SEVERIN MUN. REŞIŢA CONSILIUL LOCAL

CONTRASEMNEAZĂ, SECRETAR BUCUR LUCIAN CORNEL

pagină intenţionat lăsată liberă