

HOTĂRÂREA Nr. 359
Din 05.10.2018

privind aprobarea documentației “Politica de Parcare pentru Proiect complex de revitalizare a zonei centrale din Municipiul Reșița”

Consiliul Local Reșița întrunit în ședință de îndată din data de 05.10.2018 ;
Având în vedere expunerea de motive a primarului Municipiului Reșița, precum și raportul de specialitate al Direcției Investiții și Mobilitate Urbană – Compartimentul Investiții și Lucrări Publice ;
Ținând cont de prevederile OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (“Legea Circulației”), republicată și actualizată în 2017;
Având în vedere Regulamentul privind implementarea OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobată prin Hotărârea de Guvern nr. 1391/2006 (“Regulament pentru implementarea legii circulației”);
Luând în considerare H.C.L. 344 / 17.12.2013 privind aprobarea Regulamentului privind utilizarea parcarilor aparținând domeniului public și privat al municipiului Reșița
Văzând 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
Văzând prevederile legii nr. Legii nr. 2/2018, a bugetului de stat pentru anul 2018, cu modificările și completările ulterioare ;
Luând în considerare prevederile Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și 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) și alin. 3 din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare ;

HOTĂRĂȘTE:

Art.1 – Consiliul Local al Municipiului Reșița ia act de documentația “Politica de Parcare pentru Proiect complex de revitalizare a zonei centrale din Municipiul Reșița” întocmită de SC Fip Consulting SRL Onești, Jud, Bacău, care devine document oficial certificat prin ștampile și semnături și care produce efecte juridice, fapt pentru care persoana autorizată Andronic Radu 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 de Parcare pentru Proiect complex de revitalizare a zonei centrale din Municipiul Reșița”.

Art. 2 Se aprobă documentația “Politica de Parcare pentru Proiect complex de revitalizare a zonei centrale din Municipiul Reșița” care cuprinde analiza situației prezente și măsurile necesare a fi implementate specificate în Anexa 1, anexă care face parte din prezenta hotărâre.

Art.3 – Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează Direcția Dezvoltare Locală și Instituțională – Compartimentul Investiții și Lucrări Publice .

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

Art. 5 – Hotărârea se comunică:

- Primarului Municipiului Reșița;
- Prefectului și Instituției Prefectului Județului Caraș-Severin;
- Direcției Dezvoltare locală și Instituțională ;
- Direcției Investiții și Mobilitate Urbană – Compartimentul Investiții și Lucrări Publice;
- Direcției Buget-Finanțe Contabilitate , Resurse Umane;

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
FLOREA Dănuț



CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR,
BUCUR Lucian Cornel





POLITICĂ DE PARCARE

MUNICIPIUL
REȘIȚA



Proiect complex de revitalizare a zonei
centrale a Municipiului Reșița

Această pagină a fost lăsată goală în mod intenționat

POLITICA DE PARCARE pentru Proiect complex de revitalizare a zonei centrale din Municipiul Reșița

Colectiv de elaborare

Radu Andronic Director General

Ana Maria Negru Urbanist

Diana Panzaru Analist GIS

Georgiana Buzdugan Economist



Informații despre livrabil

Revizie	Livrabil
1	Draft
2	Versiune finală

Data
13/07/2018
24/08/2018

Disclaimer

Acest document a fost elaborat de FIP CONSULTING SRL pentru a fi utilizat de către Client, conform principiilor de consultanță general acceptate, a bugetului și a termenilor contractului încheiat între FIP CONSULTING și Client. Nicio terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client și de către FIP CONSULTING SRL. Acordul FIP Consulting este obligatoriu pentru informațiile și datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare și prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană. Preluarea acestora de către terțe parti poate constitui concurență nelegală, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea 33/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare.

Sursa analizelor (figuri, planșe, tabele, diagrame etc.) este reprezentată de analiza Consultanților, dacă nu se specifică altfel.

Listă tabele

Tabel 1 Viabilitatea străzilor din municipiu Reșița	11
Tabel 2 Străzi adiacente.....	11
Tabel 3 Populația și angajații din aria de impact a proiectului.....	12
Tabel 4 Rata de motorizare din aria de impact a proiectului.....	15
Tabel 5 Loc de parcare pe durata nopții	16
Tabel 6 Locuri de parcare în aria de impact a proiectului.....	17
Tabel 7 Raport cerere/oferta de locuri de parcare în aria de impact a coridorului.....	18
Tabel 8 Raportul parcuri amenajate-parcuri nereglementate	19
Tabel 9 Numărul de locuri de parcare în urma implementării proiectului	35

Listă figuri

Figură 1 Împărțirea pe tronsoane de intervenție la nivelul coridorului.	7
Figură 2 Aria de impact a Politicii de parcare pe coridorul de mobilitate zona centrală	8
Figură 3 Suprafața rețelei rutiere în funcție de tipul de material.....	9
Figură 4 Suprafața rețelei rutiere în funcție de tipul de material.....	10
Figură 5 Populația raportată la nivel stradal în mun. Reșița (include și zona de studiu).....	12
Figură 6 Comparatie între gradele de motorizare ale diferitelor municipii din România.....	14
Figură 7 Număr locuri de parcare existente în zona de impact.....	17
Figură 8 Răspuns la chestionar (Probleme cu traficul auto)	23
Figură 9 Răspuns la chestionar (Probleme cu parcare auto)	25
Figură 10 Răspuns la chestionar (preț parcare și suficiența locurilor de parcare).....	27
Figură 11 Situația existența a locurilor de parcare-corect.	28
Figură 12 Situația existența a locurilor de parcare-incorect.	28
Figură 13 Simulare grafică (plan) după implementarea proiectului varianta cu refugiu.....	30
Figură 14 Simulare grafică (plan) după implementarea proiectului varianta cu spațiu partajat.....	30
Figură 15 Simulare grafică după implementarea proiectului varianta cu refugiu	31
Figură 16 Simulare grafică după implementarea proiectului varianta cu zonă partajată.....	31

1. Informații generale privind politica de parcare

1.1. Titlu

POLITICA DE PARCARE pentru Proiect complex de revitalizare a zonei centrale din Municipiul 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

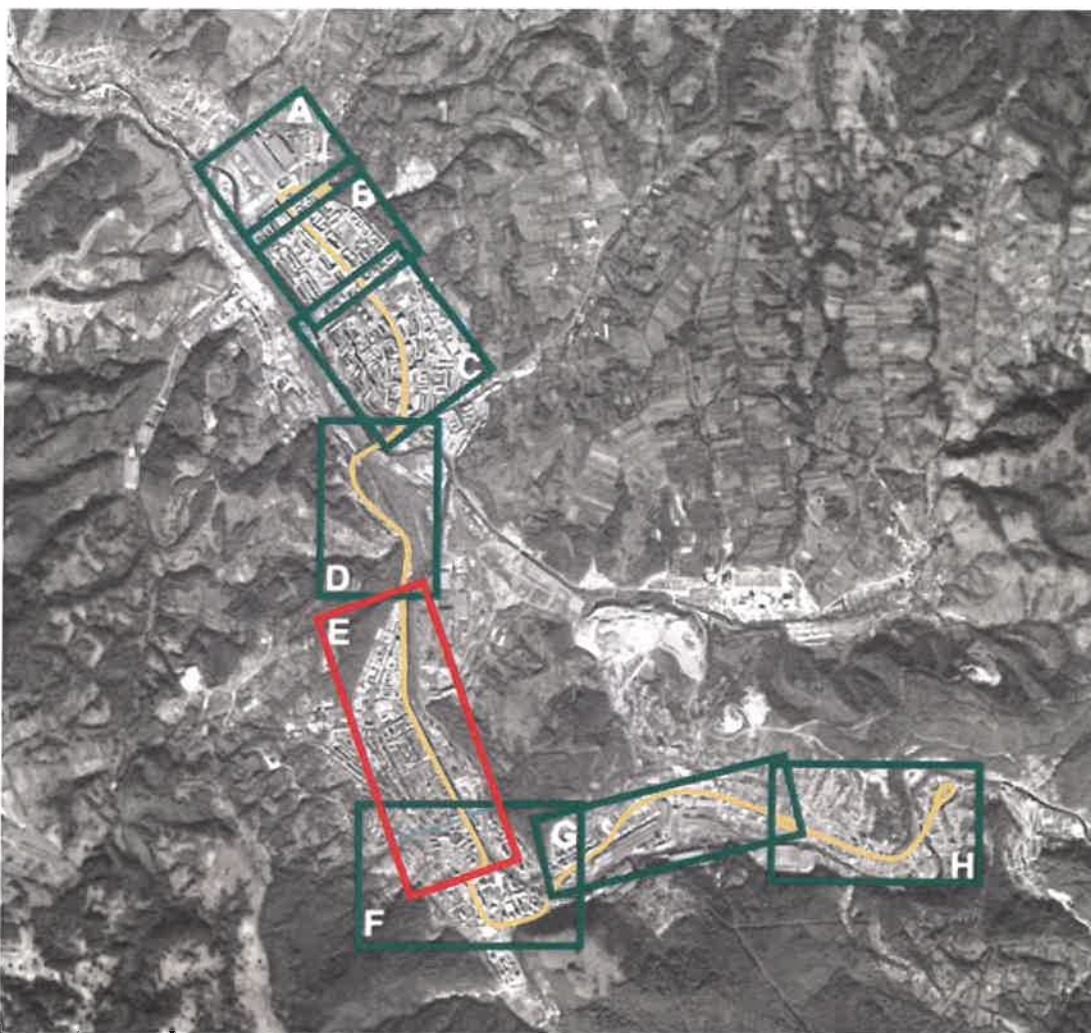
- a) Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală ("Legea nr. 215/2001") actualizată și republicată;
- b) Legea nr. 227/2015 actualizată privind Codul Fiscal ("Codul Fiscal");
- c) Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale ("Legea nr. 273/2006");

2. Situația actuală la nivelul ariei de impact a proiectului

2.1. Prezentarea ariei de impact a proiectului

Amplasament:

Aria de impact analizată este Bulevardul Revoluția din Decembrie, parte din coridorul de mobilitate urbană aferent proiectului "Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în mun. Reșița", zona Centrului Civic, reprezentată de Piața 1 Decembrie 1918 și străzile din cartierul Lunca Pomostului.



Figură 1 Împărțirea pe tronsoane de intervenție la nivelul coridorului.



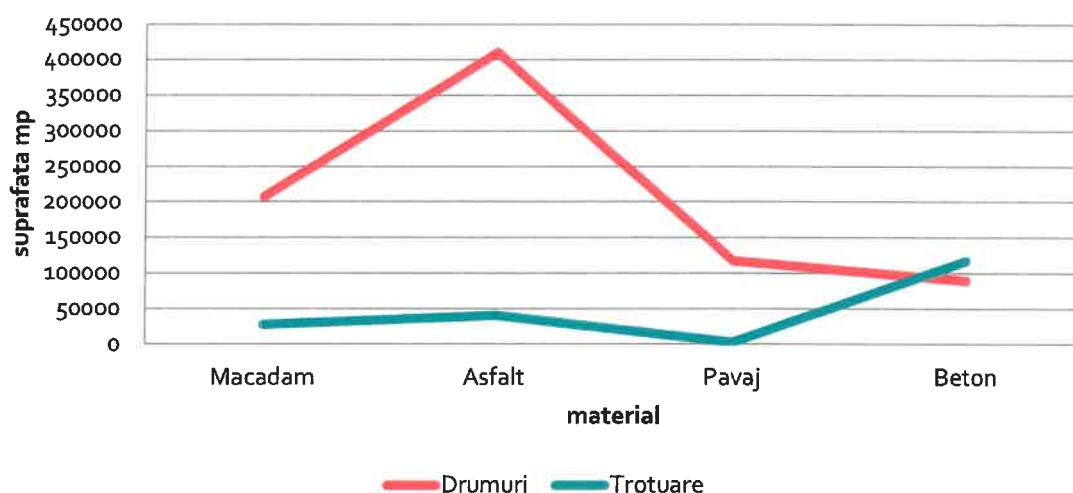
Figură 2 Aria de impact a POLITICII DE PARCARE pentru Proiect complex de revitalizare a zonei centrale din Municipiul Reșița

Rețeaua stradală

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, str. George Enescu 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 b-dul Revoluția din Decembrie Pod 7 Noiembrie - Stația 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:



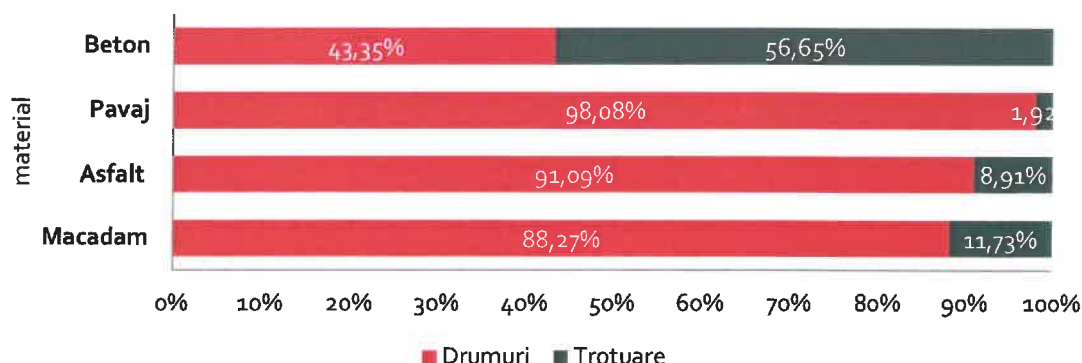
Figură 3 Suprafața rețelei rutiere în funcție de tipul de material

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 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 reabilite 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 parcuri.

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
Foarte buna	0%				
Buna	19%	23			
Medie	23%	18	10		
Scăzuta	58%	10	3	24	35
Foarte scăzuta	0%				

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

Proiect	Străzi adiacente	Autoturisme înregistrate pe strada
Proiect complex de revitalizare a zonei centrale din Municipiul Reșița	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
	Total	2114

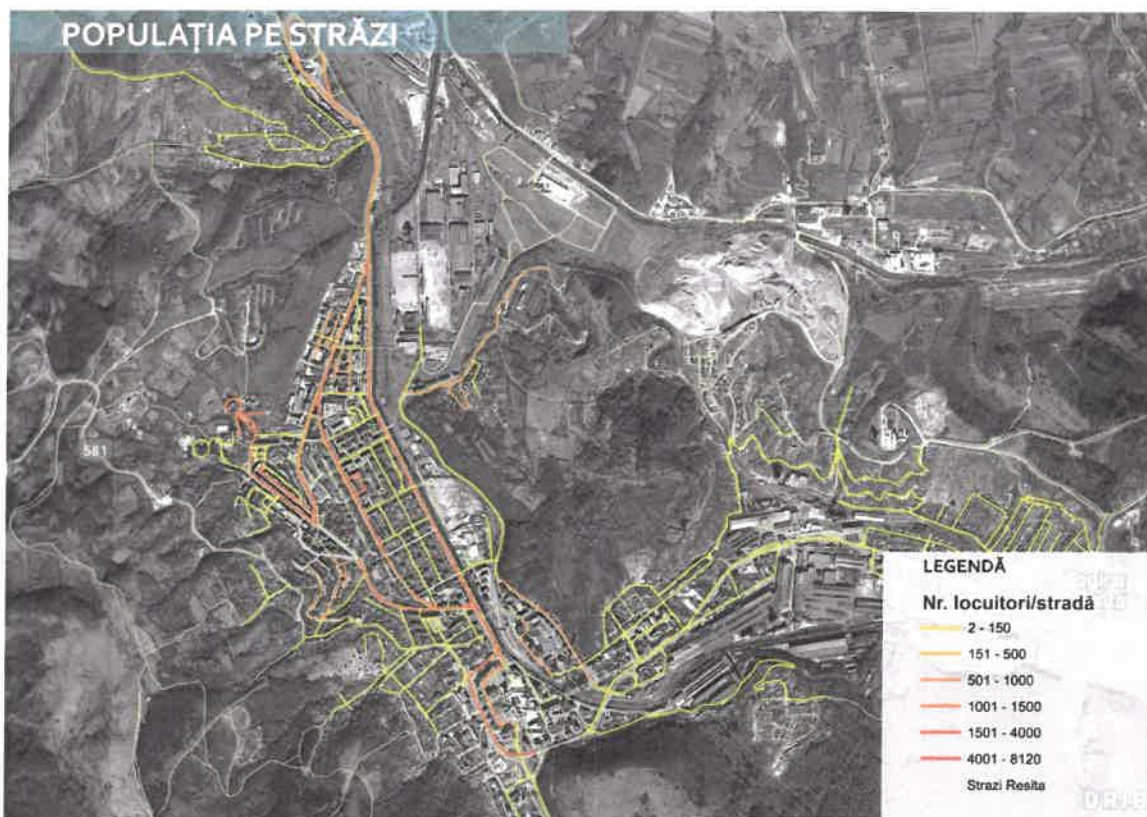
Populație, zone de densitate, populație totală străzi/cartiere în aria de impact

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

Proiect	Strada	Populația	Nr. Salariați
Proiect complex de revitalizare a zonei centrale din Municipiul Reșița	Bulevardul Revoluția din Decembrie	1551	194
	Calea Timișoarei	1296	1589
	Strada Castanilor	578	136
	Strada Făgărașului	495	95
	Strada Ion Luca Caragiale	605	319
	Strada Gratz	322	25
	Strada Nicolae Titulescu	185	4
	Strada Bielefeld	28	18
	Strada Parâng	369	47
	Strada George Enescu	405	21
	Piața 1 Decembrie 1918	1503	647

Sursa date: INS și Lista Firme

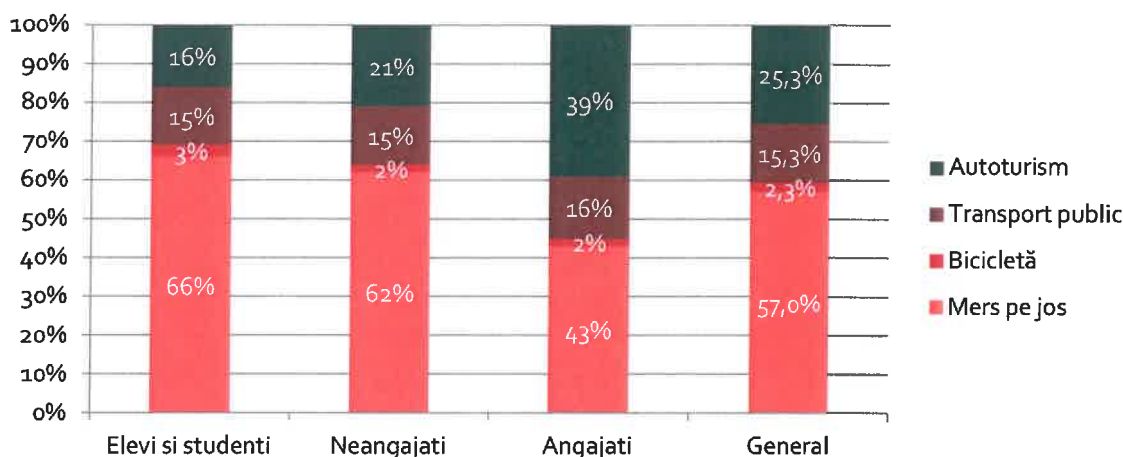


Figură 5 Populația raportată la nivel stradal în mun. Reșița (include și zona de studiu)

Sursa date: Primăria Reșița

Din zona de influență a proiectului cea mai mare densitate de locuitori se înregistrează pe Bd. Revoluția din Decembrie. Acest lucru indică necesitatea restructurării profilului stradal în vederea facilitării unei circulații fluide (pietonal și velo) , reprezentând cota modală cea mai mare pentru toate tipurile de deplasări în oraș.

Repartiția modală a deplasărilor



Figură 6 Repartiția modală a deplasărilor în municipiu

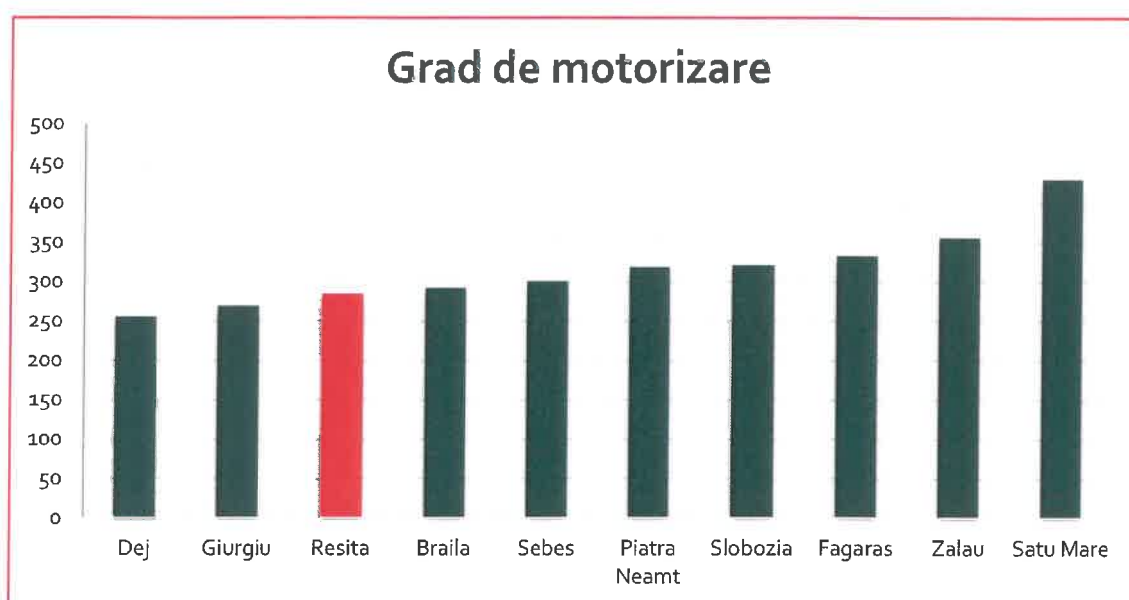
Sursa date: PMUD municipiul Reșița

Nivelul de motorizare raportat la aria 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 *Comparație între gradele de motorizare ale diferitelor municipii din România*
Sursa: Municipiul Reșița

În conformitate cu graficul de mai sus, municipiul Reșița în comparație cu alte orașe din România cu caracteristici general asemănătoare (densitatea populației, suprafață, regimul tehnic al infrastructurii urbane etc.) prezintă un grad de deținere în proprietate a autoturismelor relativ scăzut, aflându-se pe o traiectorie ascendentă.

Situația actuală a nivelului de motorizare (calculat prin raportarea numărului de vehicule la populație, înmulțit cu 1000) în cadrul arealului de influență este următoarea:

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 Revoluția din Decembrie	1551	506	326
Calea Timișoarei	1296	975	752
Strada Moise Groza	168	58	345
Strada Gratz	322	100	310
Strada Nicolae Titulescu	185	72	389
Strada Bielefeld	28	9	321
Strada Parâng	369	0	0
Strada George Enescu	405	159	392
Piața 1 Decembrie 1918	1503	602	400
Aria de impact a proiectului	5827	2481	426
Municipiu	85089	23383	275

Sursa date: Primăria Reșița

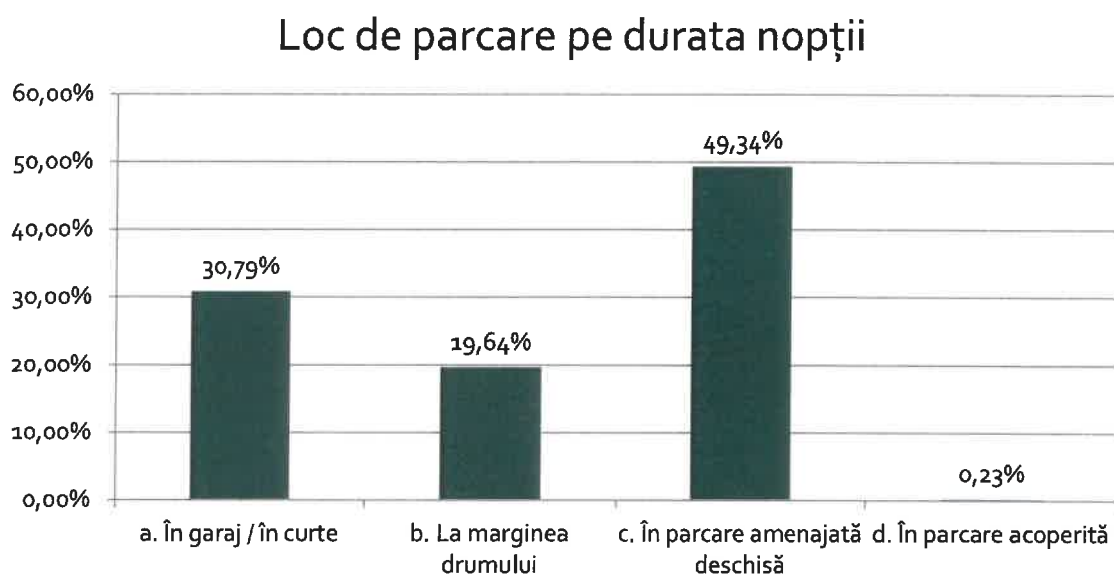
Concluzii referitoare la gradul de motorizare:

Gradul de motorizare înregistrează valori ridicate, de până la **426 auto./1000 loc.**, pentru zona de impact a proiectului, depășind valorile medii înregistrate pentru municipiu (275 autovehicule / 1.000 locuitori municipiul Reșița 2017). Acest lucru apare în urma lipsei unor alternative 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.) precum și proiecte de investiții în infrastructură pentru încurajarea acestor tipuri de deplasări, în mod concret, proiectele investiționale care sunt vizate de prezenta Politică de parcare se adresează în mod direct creării unui mediu care să încurajeze deplasările pietonale și abia în plan secundar creării unui spațiu urban care să promoveze deplasările cu autoturismul.

Situația actuală a locurilor de parcare:
Raport cerere/ofertă locuri de parcare

În vederea realizării unei perspective generale asupra situației parcarilor din municipiu, în cadrul etapei de elaborare a PMUD municipiu Reșița, s-a realizat și o evaluare a percepției componentei sociale asupra parcarilor. În urma acestei evaluări s-a constatat că vehiculele deținute în cadrul gospodăriilor anchetate sunt predominant parcate pe durata nopții în parcuri amenajate deschise – 49,34%, iar 30,79% dintre vehicule sunt parcate în garaje sau curți. O pondere semnificativă o au și parcarile efectuate pe marginea drumului – 19,64%, iar cele mai puține vehicule fiind parcate în parcuri 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 in zona de impact
Sursa date: Primăria Reșița

Tabel 6 Locuri de parcare in aria de impact a proiectului

Proiect	Strazi adiacente	Numar locuri de parcare	Autoturisme inregistrate pe strada	Raportul locuri de parcare amenajate și nr. de autoturisme
Proiect complex de revitalizare a zonei centrale din Municipiul Reșița	Aleea Molizilor	31	100	31.0%
	Calea Timișoarei	79	975	81%
	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%
	Revoluția din Decembrie	218	506	43.1%
	Piața 1 Decembrie 1918	377	602	62,6%
	Total	974	3089	32%

Sursa date: Primăria Reșița

La nivelul **B-dului Revoluția din Decembrie**, 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 coridorului. În urma analizei efectuate s-a observat un număr mare de parcări nereglementare pe partea carosabilă, îngreunând circulația pe anumite sectoare. De asemenea a fost întâlnită și situația în care chiar dacă existau locuri de parcare amenajate libere, s-a constatat o serie de parcări nereglementare în vecinătatea acestora. O cauză a acestui efect este dată de lipsa aplicării unor sancțiuni asupra parcărilor neconforme dar și din cauza numărului insuficient de locuri de parcare.

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

Strada	nr. de autoturisme înregistrate pe strada	nr. locuri de parcare amenajate/marcate la strada ¹	parcări nereglementate (număr și % din parcarile amenajate fără plată) ²		număr locuri parcare cu plată	raportul locuri de parcare amenajate și nr. de autoturisme
Bulevardul Revoluția din Decembrie	506	218	27	12%	0	43.1%
Calea Timișoarei	975	79	5	6%	0	8.1%
Strada Moise Groza	58	0	36		0	-
Strada Gratz	100	56	13	23%	0	56%
Strada Nicolae Titulescu	72	0	22		0	-
Strada Bielefeld	9	5	33	660%	0	55,5%
Strada Parâng	0	12	10	83%	0	-
Strada George Enescu	159	120	22	18%	0	75,4%
Piața 1 Decembrie 1918	602	377	6	2%	52	62,6%

Sursa date: Primăria Reșița și analiza consultantului

¹ 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).

² 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 parcuri amenajate-parcuri nereglementate

Strada	numar locuri de parcare amenajate cu indicator si marcaj	parcari nereglementate	raportul parcari nereglementate-amenajate
Bulevardul Revoluția din Decembrie	218	27	12%
Strada Moise Groza	0	36	-
Strada Gratz	56	13	23%
Strada Nicolae Titulescu	0	22	
Strada Bielefeld	5	33	660%
Strada Parâng	12	10	83%
Strada George Enescu	120	22	18%
Piața 1 Decembrie 1918	377	6	2%
Aria de impact a proiectului	788	169	21%

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 exista **788** locuri de parcare amenajate, iar **169** de spații de parcare nereglementate/neregulamentare. În total parcurile nereglementate/neregulamentare reprezintă o pondere de **21%** din totalul parcurilor înregistrate în zona de impact a proiectului.

Pentru aria de impact a politicii de parcare, Bulevardul Revoluția din Decembrie prezintă **218** spații de parcare amenajate și **27** parcuri neregulamentare, constituind **12%** din totalul parcurilor zonei de interes.

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

- Echilibrarea raportului cerere vs ofertă a locurilor de parcare în zona de impact;
- Reconfigurarea și reorganizarea spațiului urban, eliminând elementele de poluare vizuală; generată în urma traficului staționar nereglementat sau ilegal;
- Decongestionarea traficului în zonele cu parcuri ilegale;
- Creșterea veniturilor la bugetul local prin tariful parcurilor nereglementate.

Tipuri locuri de parcare: parcări rezidențiale, parcări de scurtă durată, parcări libere

Potrivit *Regulamentului privind utilizarea parcarilor 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 aceasta nu prejudiciază 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)

Parcările 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 parcare de reședință a fost de **826,950.28 lei** conform Direcției pentru Administrarea Domeniului Public și Privat al Municipiului Reșița - Compartiment Parcări cu Plată.

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 defavoarea 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, înregistrează și 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, iar 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.*

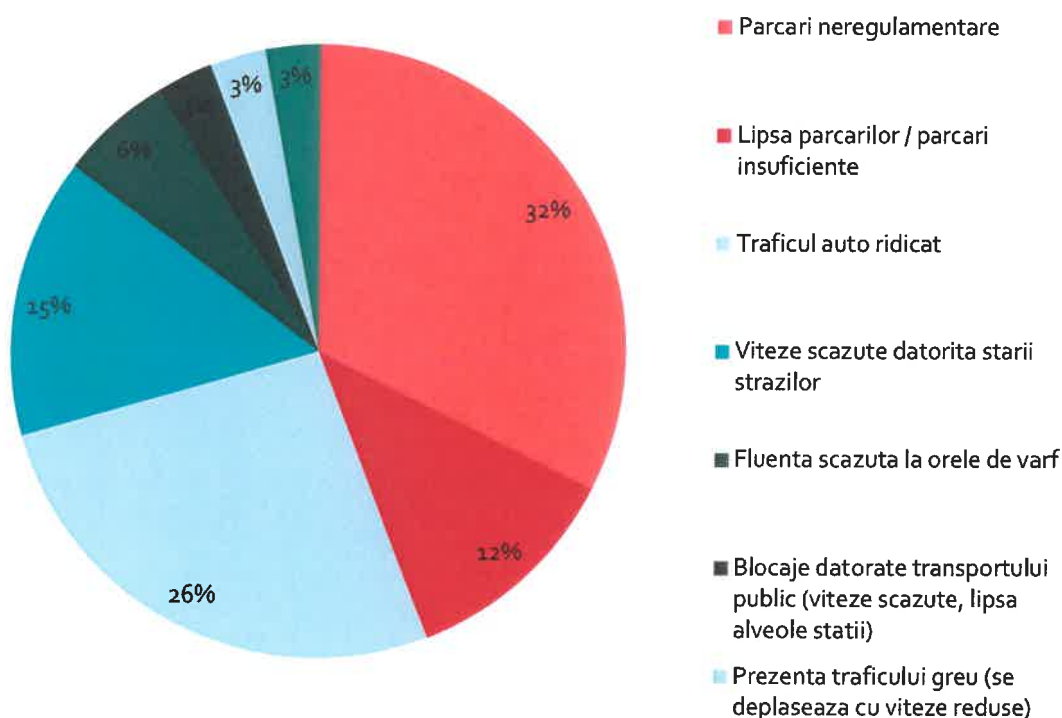
În jurul marilor orașe din România s-a înregistrat, după 1989, un fenomen de suburbanizare. Disponibilitatea terenurilor din localitățile suburbane și prețul mai scăzut al acestora față de cel din oraș au făcut aceste zone atractive, ajungând ca unele comune să-și dubleze populația. Mulți locuitori din județ sau din municipiu și-au construit case în comunele de lângă Reșița, navetând zilnic spre oraș. Această lucră implică o creștere a fluxului numărului de mașini în trafic pe traseele ce tranzitează în spre oraș, cu precădere dimineața și după amiază, când oamenii încep și termină programul de muncă și se îndreaptă spre locuințe.

La momentul întocmirii Planului de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Reșița, s-au efectuat recensăminte pe populația interviuată inclusiv cu privire la parcare. Din anchetele celor intervieuați, 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

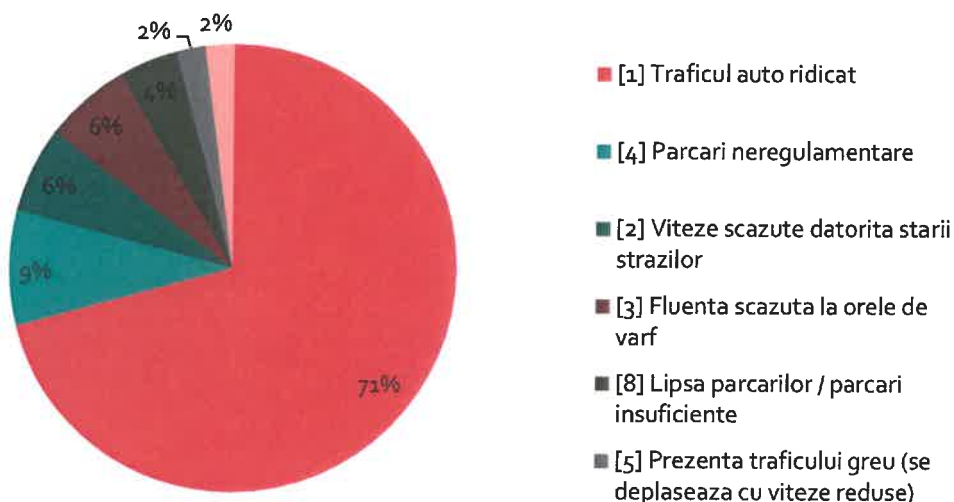
Pentru documentul de față a fost realizată o evaluare a percepției populației cu privire la calitatea parcărilor, la nivelul ariei de influență.

**În opinia dvs. , care este principala problemă
privind traficul auto?**
situația la nivelul ariei de influență



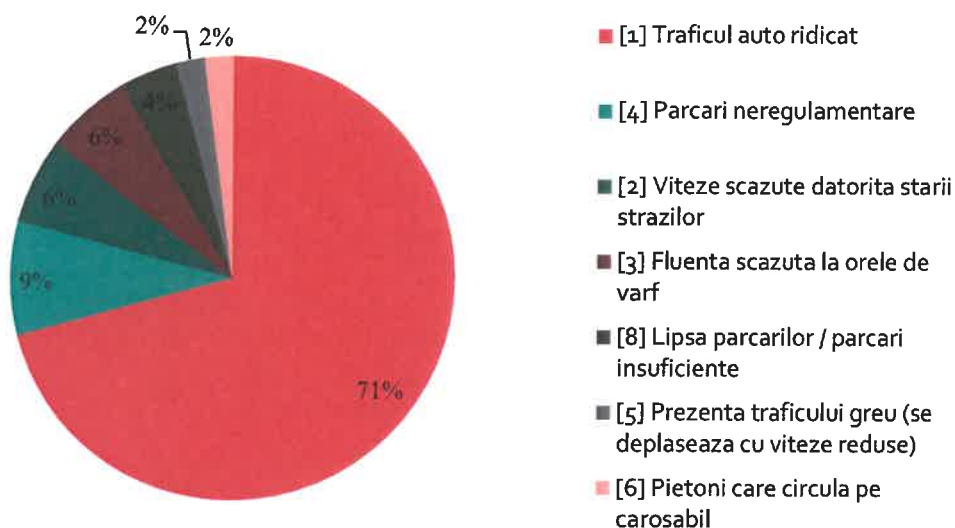
În opinia dvs. , care este principala problemă privind traficul auto?

situația la nivelul Proiectului 1



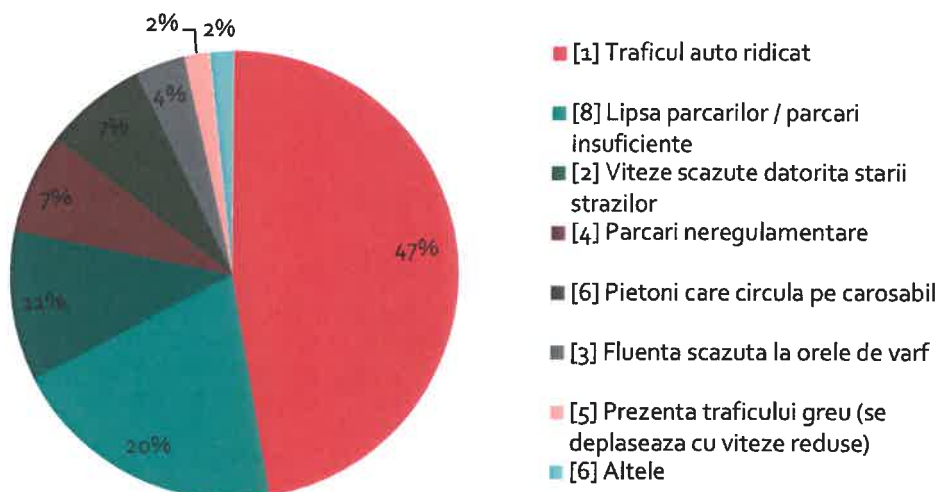
În opinia dvs. , care este principala problemă privind traficul auto?

situația la nivelul Proiectului 2



În opinia dvs. , care este principala problemă privind traficul auto?

situația la nivelul Proiectului 3



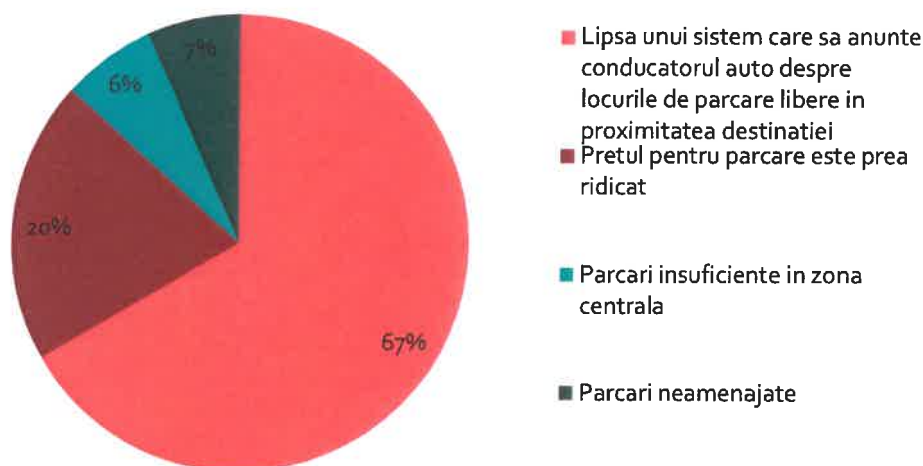
Figură 9 Răspuns la chestionar (Probleme cu traficul auto)

Se poate observa, în urma răspunsurilor obținute , 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.

Situația traficului auto la nivelul fiecărui proiect individual este ușor diferită față de cea prezentată în aria de influență. În urma evaluării opiniei respondenților, rezultatele au arătat că principala problemă semnalată cu privire la calitatea traficului auto este redată printr-un nivel ridicat al traficului, având o medie de răspuns de 63%. În cadrul celor 3 locații supuse studiului, traficul ridicat este accentuat de lipsa parcarilor amenajate și a parcarilor realizate nereglementar. Acest lucru este susținut și prin răspunsurile populației interviuate, 8,3% consideră că traficul auto este accentuat de parcarile nereglementare și 6,3% din cauza lipsei parcarilor amenajate.

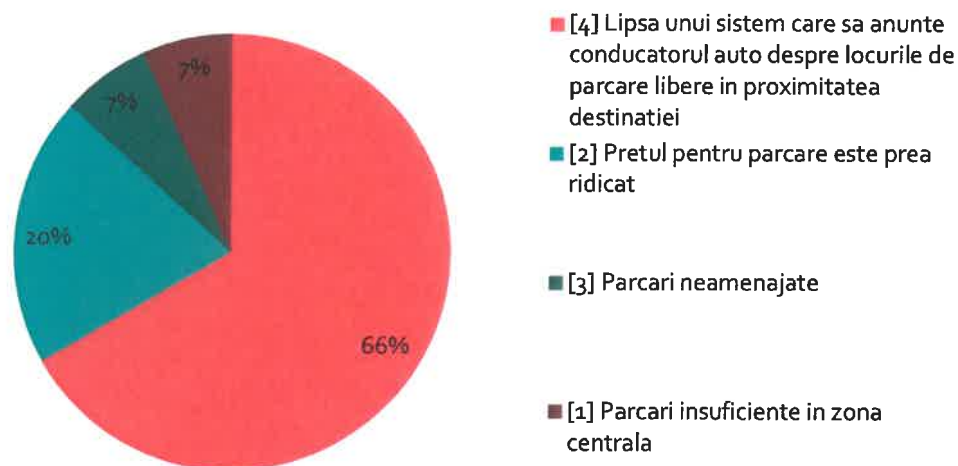
Care este principala problemă privind parcarile autovehiculelor?

situația la nivelul ariei de influență



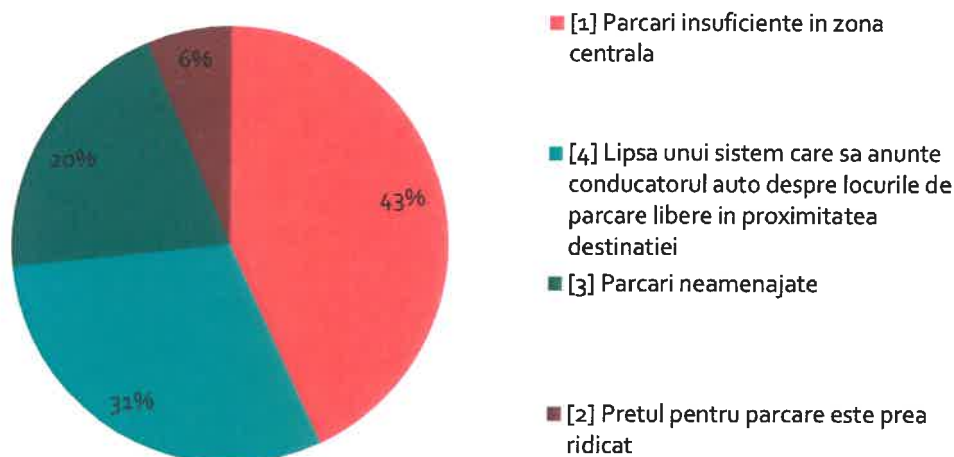
Care este principala problemă privind parcarile autovehiculelor?

situația la nivelul Proiectului 1



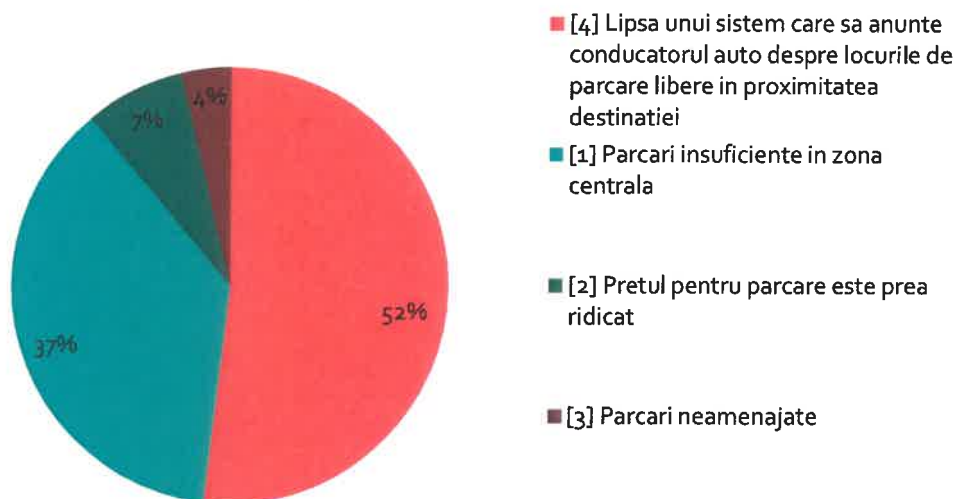
Care este principala problemă privind parcările autovehiculelor?

situația la nivelul Proiectului 2



Care este principala problemă privind parcările autovehiculelor?

situația la nivelul Proiectului 3



Figură 10 Răspuns la chestionar (Probleme cu parcare auto)

La întrebarea *Care este principala problemă privind parcările autovehiculelor?* respondenții au semnalat că principala problemă este dată de absența unui sistem eficient de gestionare al parcărilor la nivelul municipiului, 67% consideră că parcările libere nu sunt suficient de bine semnalizate, iar 20% consideră că prețul de parcare nu este justificat. Parcările insuficiente nu

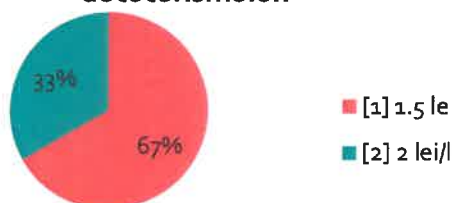
primesc decât o pondere de 6%, cea ce înseamnă că este mai importantă investiția într-un sistem pentru parcare bine pus a punct în aria municipiului decât amenajarea unor locuri suplimentare de parcare.

În cadrul celor 3 proiecte individuale, respondenții au semnalat în proporții de 54% că problema principală în contextul parării autovehiculelor este dată de absența unui sistem eficient de gestionare al parării în perimetrul celor 3 locații aflate sub incidența proiectelor. Se poate observa că ineficiența managementului actual al parării, este un subiect sensibil și deficitar caracterizând situația parării la nivel de municipiu. Alte probleme menționate rezultate în urma evaluării percepției populației au fost legate de numărul insuficient de parări, având o pondere de 29% din totalul de răspunsuri. De asemenea și taxa pentru parcare mult prea ridicată prezintă o pondere semnificativă din totalul de răspunsuri, respectiv 11%.

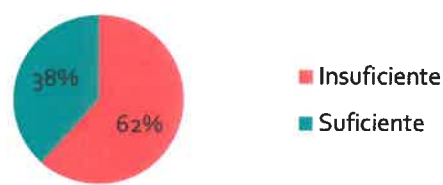
Cu alte cuvinte, rezultatele obținute în urma evaluării efectuate asupra percepției populației în contextul calității parării semnalează că realizarea unui management eficient și durabil al acestora reprezintă o necesitate la nivel de municipalitate.

O secțiune în evaluarea percepției populației asupra nivelului calitativ al parării, a fost dedicată disponibilității locurilor de parcare amenajate și a unor costuri potențiale pe care proprietarii de autovehicule ar fi dispuși să îl achite în favoarea accesării serviciilor de parcare. Situația actuală a municipiului relevă un număr insuficient de parări rezidențiale, 62% dintre respondenți manifestând nemulțumiri față de acest aspect, iar 38% se declară mulțumiți. În vederea ameliorării situației, dacă s-ar suplimenta numărul de locuri de parcare, 67% dintre persoanele intervievate au declarat că ar fi dispuși să achite contravaloarea de 1,5 lei/h și chiar de 2 lei/h în 33% din cazuri, pentru a putea beneficia de un loc de parcare. Situație similară s-a prezentat și în cadrul fiecărui perimetru analizat, corespondent cu cele 3 proiecte individuale, răspunsurile intervievaților fiind în proporții egale asemănătoare.

Care ar fi prețul maxim pe care l-ați plăti pentru parcare autoturismului?



În zona de rezidență, parările sunt?



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

Prin urmare, evaluarea percepției populației indică un grad ridicat de deschidere spre inovarea sectorului de mobilitate urbană. Așadar, prin utilizarea în mod integrat a inițiativelor de tip *push* (taxe de parcare, creșterea numărului de parări cu taxă, restricționarea parării în anumite zone sau perioade de timp etc.) și *pull* (atragera utilizatorilor spre utilizarea unui transport durabil – transport public, mersul pe jos, ciclism etc.), promovate ca parte integrată a politicilor de parcare la nivel european, pot constitui bazele realizării unui management sustenabil al parării. Acestea sunt abordări eficiente ce vin să promoveze alternative și să încurajeze utilizarea unui transport durabil și totodată să genereze un flux de finanțare pentru măsurile de gestionare a mobilității

urbane ³. Acestea sunt câteva dintre exemplele de bune practici, ce pot fi luate în considerare și implementate la nivel local.

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/nereglementare deși la momentul realizării recensământului existau spații de parcare disponibile. Parcărilor nereglementate/nereglementare 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 Parcări regulamentare pe Bd. Revoluției.



Figură 13 Situația existentă a locurilor de parcare-incorect.

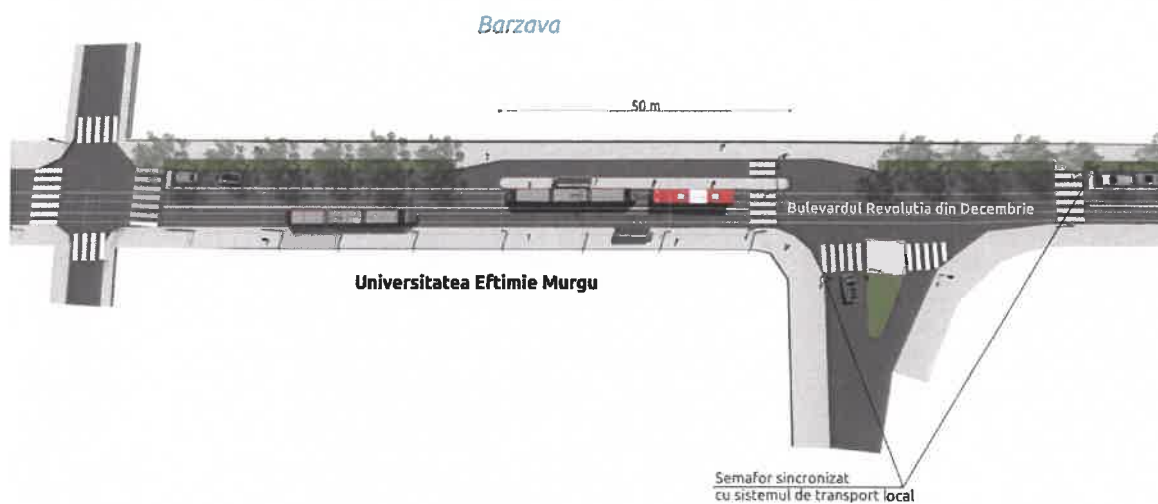
³ EU, 2017, *PUSH & PULL – Parking management and incentives as successful and proven strategies for energy-efficient urban transport*, Energy-efficient transport, Austrian Mobility Research, Graz, Austria
<https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/en/projects/push-pull>

2.2. Prezentarea proiectului investițional

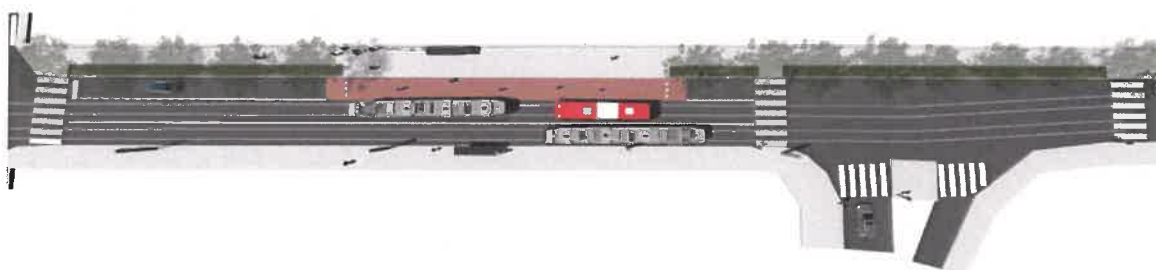
Investiția propusă urmărește îndeplinirea obiectivelor strategice și operaționale stabilite prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a municipiului Reșița, privind reducerea emisiilor de CO₂ și a gazelor cu efect de seră datorate utilizării autoturismului. Se propune încurajarea și dezvoltarea de infrastructuri 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 cât și acțiuni de informare, promovare și conștientizare a locuitorilor municipiului în vederea conștientizării populației asupra importanței alegerii modalităților de deplasare durabile și prietenoase cu mediul în detrimentul celor tradiționale.

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.

În cadrul proiectului 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

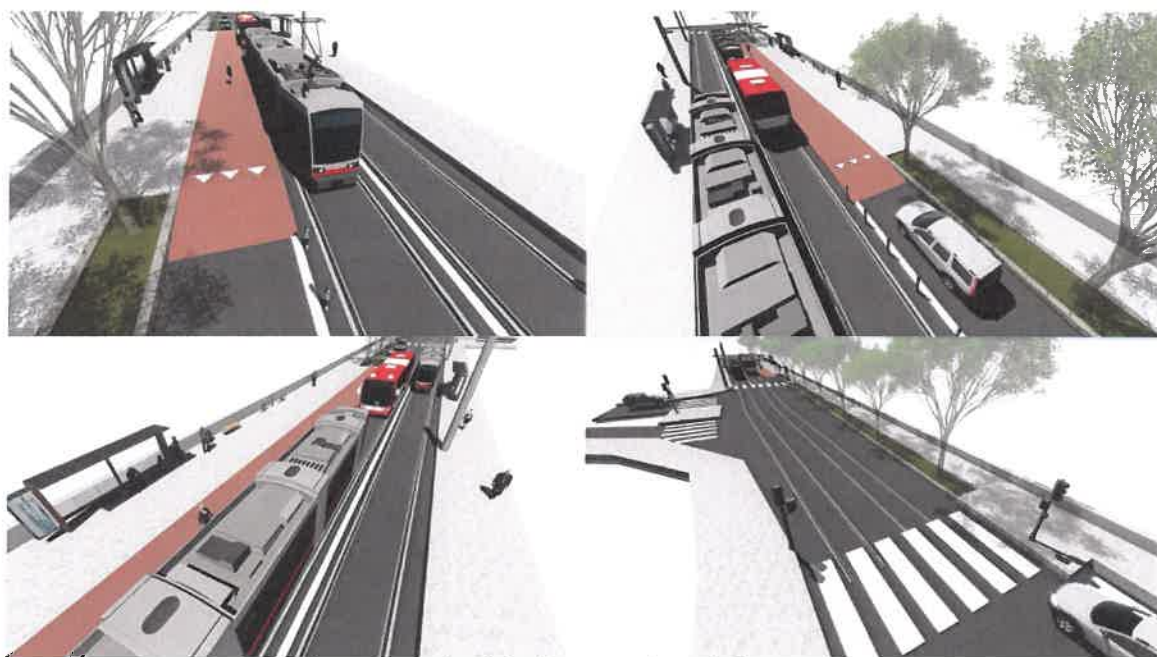


Figură 15 Simulare grafică (plan) după implementarea proiectului varianta cu spațiu partajat

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 contextul proiectului variantele generate implică 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 pietonală;
- Construirea de piste de biciclete, separate de traficul rutier și de traficul pietonal pe traseul analizat;
- Modernizarea aliniamentelor de spațiu verde, precum și plantarea de arbori maturi cu grad ridicat de retenție a CO₂;
- Alte elemente de infrastructură pentru asigurarea siguranței pietonilor și evitarea conflictelor cu traficul rutier și traficul staționar (Ex: autovehicule parcate pe trotuar);
- Lucrări privind îmbunătățirea siguranței pietonilor și a participanților la trafic, cum ar fi sisteme de protecție a trotuarelor prin amplasarea de bolarzi, semnalizarea și relocarea trecerilor de pietoni, signalistică verticală și orizontală.

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 parări sau construi spații de parcare.

Pe viitor vor putea fi luate următoarele măsuri complementare:

- Orientarea locuitorilor către spații de parcare pe străzile adiacente coridorului principal de mobilitate.
- Aplicarea unei politici a parcarilor care să prevină parările neregulate.

În cadrul proiectului nu se vor amenaja locuri de parcare! 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, separată fizic de spațiul carosabil, va deveni practic imposibilă parcare nereglementară 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 parcuri nereglementare.

Pentru asigurarea transparenței și o bună colaborare cu locuitorii municipiului se recomandă ca veniturile obținute din parcuri să aibă un cont separat din care se vor putea asigura investiții viitoare pentru parcuri. (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 parcurilor 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 zonei de influență 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 priorități privind parcurile 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 parcurile 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 parcurii (rezidențială, nerezidențială), în afara spațiilor publice de parcare amenajate în acest sens.

Municipalitatea va căuta concomitent cu realizarea proiectului investițional, soluții pentru amenajarea spațiilor de parcare destinate rezidenților, în zona din proximitatea locuințelor 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 zonă, pentru a permite parcare pe timp de seară a rezidenților în parcurile amenajate de entitățile private.

- A doua prioritate o reprezintă traficul rutier atras din alte zone ale orașului sau din afara acestuia. Pentru această 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 parcuri nereglementare.

Prin reducerea spațiului potențial ocupat de mașini parcate neregulamentar, se va încuraja utilizarea modurilor alternative de deplasare (transportul în comun, sistemul de închiriere a bicicletelor sau deplasările pietonale). Practic, se încurajează utilizarea metodelor alternative de deplasare în defavoarea utilizării autoturismului personal în zonele de acces care prezintă o cerere ridicată pentru 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 de parcare în orașe, se poate dovedi eficientă din punctul de vedere al costurilor, contribuind la bugetul local al municipalității. Prin urmare, crearea unei echipe speciale la nivelul Poliției Locale, care să asigure respectarea regulilor de parcare, se poate dovedi a fi eficientă economic, contribuind totodată la reducerea substanțială a parcărilor ilegale.

3. Asigurarea transparenței financiare

Toate părțile implicate trebuie să înțeleagă că administrarea parcărilor este eficientă din punct de vedere al costurilor. În consecință, trebuie să se creeze un cont/fond de parări, în care să se depună toate veniturile din parări 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. Politica revizuită poate întâmpina dificultăți în implementare din partea unor diverse grupuri interesate. Acestea se pot opune noilor termeni și condiții, precum cele ce vizează modificarea comportamentului de deplasare.

Astfel, municipalității îi revine atribuția de a asigura transparență în informarea populației rezidente a zonelor în care este integrat sistemul de reglementare. Se va avea în vedere explicarea scopului și obiectivelor stabilite în contextul administrării sistemului, care în principal vizează generarea de beneficii sociale și mai puțin de profituri economice, municipalitatea contribuind astfel cu investiții 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 pentru a permite 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. La nivelul Bulevardului 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** - Stația 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

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
TOTAL	518	265

Sursa date: analiza consultantului

Se anticipează că în urma implementării proiectului va exista un raport deficitar între cererea și oferta de locuri de parcare. Această 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 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)

3.2. Regulamentul și politica tarifară privind parcare în zona de impact a proiectului

În zona de impact a proiectului nu o să mai existe locuri de parcare fără plată. Parcare în această zonă se va face conform principilor:

- Parcare va fi permisă doar în locurile special amenajate;
- Se va aplica un sistem de tarifyare orar, fără posibilitatea de utilizare sau de achiziționare de abonamente pe termen lung în această zonă (exceptând parcarile rezidențiale existente);
- Propunerile tarifyare 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 tarifyului orar sau introducerea unui tarify progresiv.
- Neachitarea taxei de parcare va fi sancționată cu amenda egală cu 120 lei (echivalentul unui program întreg de 6 ore).
- Parcare 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 tarifară de mai sus se aplică în intervalul orar 9:00 – 16:00. În afara acestui program parcarile vor căpăta statutul 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 parcarilor 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 plată.

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. Recomandari 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, intră sub administrația municipalității sau a unui administrator desemnat.

Astfel, potrivit Regulamentul privind utilizarea parcarilor aparținând domeniului public și privat al Municipiului Reșița, consiliul local își îndeplinește obligațiile în domeniul parcarilor 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 au calitatea de administrator al terenurilor proprietatea municipiului Reșița cu destinația de parcare/garare autovehicule.

2. ÎNFIINȚAREA

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. Prin urmare, consiliul local este cel care poate dispune înființarea sau desființarea de locuri de parcare de utilitate publică sau privată.

Staționarea pe stradă 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 aprobă de Direcția pentru Administrarea Domeniului Public și Privat al Municipiului Reșița - Compartiment Parcări cu Plată 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 Proiect complex de revitalizare a zonei centrale din Municipiul Reșița își va produce efectele înaintea finalizării investiției propuse prin proiectul **"Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în mun. Reșița"** în municipiului Reșița.

5. Concluzii

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

În urma aplicării propunerilor din prezenta Politică de Parcare aferentă ariei de impact a proiectului „Proiect complex de revitalizare a zonei centrale din Municipiul Reșița” în municipiul Reșița, se urmărește contribuția la atingerea următoarelor rezultate:

- o Creșterea numărului de bicicliști cu 15,8% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2020), respectiv cu 21,1% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (2024)
- o Creșterea numărului de pietoni cu 11,8% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2020), respectiv cu 14,1% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (2024)
- o Reducerea traficului de autoturisme personal cu 6,7% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2020), respectiv cu 8,4% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2024)
- o Reducerea cantității de emisii GES cu 6,7% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2020), respectiv cu 8,4% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2024)

Aceste valori nu pot fi atinse fără implementarea recomandărilor din prezentul document, numărul deplasărilor efectuate cu autoturismul fiind în continuă creștere, iar pe lângă realizarea unor infrastructuri prietenoase și sigure pentru pietoni și bicicliști precum cele propuse prin pachetul de proiecte aferente intervenției „Proiect complex de revitalizare a zonei centrale din Municipiul Reșița” sunt necesare și proiecte de promovare a beneficiilor “lăsării” mașinii personale acasă și utilizarea altor mijloace pentru deplasările cotidiene în municipiul Reșița.

PRESEDINTE DE SEDINTA
' FLOREA DĂNUȚ '



CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR
BUCUR LUCIAN CORNEZ

