

HOTĂRÂREA Nr. 395
Din 31.10.2018

privind aprobarea documentației “Politica de parcare pentru proiectul Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în municipiul Reșița”

Consiliul Local Reșița întrunit în ședință ordinară din data de 31.10.2018 ;

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, precum și rapoartele de avizare ale comisiilor de specialitate ale Consiliului Local;

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, cu modificările și completările ulterioare;

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 proiectul Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în 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 proiectul Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în municipiul Reșița”

Art. 2 Se aprobă documentația “Politica de parcare pentru proiectul Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în 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 .

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

Art. 5 – Hotărârea se comunică:

- Primarului Municipiului Reșița;
- Prefectului și Instituției Prefectului Județul 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





FIP CONSULTING

POLITICĂ DE PARCARE

MUNICIPIUL
REȘIȚA



**Modernizarea transportului public
electric și amenajarea infrastructurii de
transport nemotorizat în
Municipiul Reșița**



linking opportunities

Proiect de Plan de Management
de Sistem de Transport Public Electric
în Municipiul Reșița
Proiect de Plan de Management
de Sistem de Transport Public Electric
în Municipiul Reșița

Final

Coordonator de proiect

Radu Andronic

Director General

Diana Pânzariu

Urbanist

Georgiana Buzdugan

Economist

Marian Istrate

Geograf

Coordonator de proiect

Revizie
1

Livrabil
Versiune finală

Data
29/10/2018

Consentământ

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 neloială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea 11/1991, 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 Consultantului, dacă nu se specifică altceva.

POLITICA DE PARCARE pentru proiectul „Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în municipiul Reșița”



M.
B.
D.

Contents

1.	Informații generale privind politica de parcare	7
1.1.	Titlu	7
1.2.	Beneficiarul investiției	7
1.3.	Elaboratorul studiului privind politica de parcare	7
1.4.	Referințe legale	8
2.	Situația actuală la nivelul ariei de impact a proiectului	9
2.1.	Prezentarea ariei de impact a proiectului.....	9
	Amplasament:	9
	Rețeaua stradală	10
	Populația, zone de densitate, populația totală pe străzi/cartiere în aria de impact	13
	Nivelul de motorizare raportat la aria de impact (număr autovehicule)	17
	Concluzii cu privire la gradul de motorizare:	20
	Situația actuală a locurilor de parcare:	21
2.2.	Prezentarea proiectului investițional	37
	Impunerea regulamentelor. Revizia și sancționarea	39
	Principalele priorități privind parcarile din zona de impact a proiectului.....	39
	Riscuri și constrângeri	40
3.	Politica de parcare la nivelul zonei de impact a proiectului investițional.....	41
3.1.	Situația parcarilor în urma proiectului investițional.....	41
3.2.	Regulamentul și politica tarifară privind parcare în zona de impact a proiectului	46
3.3.	Cadrul instituțional privind implementarea și monitorizarea politicii de parcare.....	47
4.	Recomandări privind pașii de urmat pentru implementarea soluției	48
4.1.	Elemente de ordin juridic, procedural	48
4.2.	Calendar de implementare	49
5.	Concluzii	49
5.1.	Rezultate estimate privind alinierea cu obiectivele PMUD; contribuție la atingerea obiectivelor și a indicatorilor de proiect.....	49

Listă tabele

Tabel 1 Viabilitatea străzilor din municipiu Reșița	12
Tabel 2 Populația și numărul de autoturisme în arealul de studiu	12
Tabel 3 Populația și numărul de autoturisme raportat pe străzile adiacente arealului de studiu	12
Tabel 4 Populația și numărul de angajați înregistrați în arealul de studiu	13
Tabel 5 Populația și numărul de angajați pe străzile adiacente ariei de impact a proiectului	14
Tabel 6 Rata de motorizare din aria de impact a proiectului	18
Tabel 7 Tipuri de parcuri existente la nivelul arterelor adiacente și numărul de locuri aferent, înregistrat.....	21
Tabel 8 Raport cerere/oferta de locuri de parcare în aria de impact a coridorului	25
Tabel 9 Raportul parcuri amenajate-parcuri nereglementate	28
Tabel 10 Numărul de locuri de parcare în urma implementării proiectului.....	42

Listă figuri

Figura 1 Aria de influență și străzile adiacente.....	9
Figura 2 Suprafața rețelei rutiere în funcție de tipul de material	10
Figura 3 Suprafața rețelei rutiere în funcție de tipul de material	11
Figura 4 Populația raportată la nivel stradal în Municipiul Reșița (inclusiv la nivelul arealului de studiu).....	16
Figura 5 Repartiția modală a deplasărilor în municipiu	16
Figura 6 Gradul de motorizare raportat în diferite municipii din România	17
Figura 7 Rata de motorizare consemnată în arealul de studiu	18
Figura 8 Locuri de parcare rezidențiale prezente în aria de interes	23
Figura 9 Număr locuri de parcare cu taxă prezente în aria de interes	23
Figura 10 Numărul de parcuri nereglementate raportate în aria de interes	24
Figura 11 Loc de parcare pe durata nopții.....	24
Figura 12 Răspunsurile obținute pe baza chestionarului cu privire la problemele legate de traficul auto	33
Figura 13 Răspunsurile obținute pe baza chestionarului cu privire la problemele legate de parcurile auto	34
Figura 14 Răspunsurile obținute pe baza chestionarului cu privire la disponibilitatea locurilor de parcare	35
Figura 15 Răspunsurile obținute pe baza chestionarului cu privire la potențialul achitării unei taxe de parcare	35
Figura 16 Situația existentă a locurilor de parcare-corect	36
Figura 17 Situația existentă a locurilor de parcare-incorect	36
Figura 18 Simulare grafică situației după implementarea proiectului	37
Figura 19 Locuri de parcare localizate la nivelul str. Fagarasului si B-dul Republicii după implementarea proiectului ...	42
Figura 20 Locuri de parcare localizate la nivelul Calea Timisoarei si B-dul Revolutia din Decembrie după implementarea proiectului	42
Figura 21 Locuri de parcare localizate la nivelul str. Paul Iorgovici, Libertatii si Castanilor după implementarea proiectului	43
Figura 22 Exemplu locuri de parcare delimitate la marginea carosabilului, post implementare proiect – Str. Paul Iorgovici	44

1. Informații generale privind politica de parcare

1.1. Titlu

POLITICA DE PARCARE pentru proiectul „Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în municipiul Reșița”

1.2. Beneficiarul investiției

Beneficiarul prezentului document este municipiul Reșița



1.3. Elaboratorul studiului privind politica de parcare

S.C. F.I.P. Consulting S.R.L.

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 se situează în intravilanul Municipiului Reșița, fiind compusă din **str. Făgărașului, Bulevardul Muncii, Bulevardul Republicii, str. Ineu, str. Progresului, Calea Caransebeșului, Calea Timișoarei, Bulevardul Revoluția din Decembrie, str. Spitalului, Mihai Eminescu, Ion Luca Caragiale, Libertății, Traian Lalescu, Paul Iorgovici, Castanilor, Zimbrului**. Toate acestea alcătuiesc coridorul de mobilitate urbană aflat sub incidența proiectului „Modernizarea transportului public electric pentru reintroducerea serviciului de transport electric pe traseul liniei principale”.



Figura 1 Aria de influență și străzile adiacente

Rețeaua stradală

Rețeaua stradală aferentă proiectului investițional „Modernizarea transportului public electric pentru reintroducerea serviciului de transport electric pe traseul liniei principale” este compus din Str. Făgărașului, Bulevardul Republicii, Calea Timișoarei, Bulevardul Revoluția din Decembrie, Bulevardul I. L. Caragiale, Str. Libertății, Str. Traian Lalescu, str. P. Iorgovici, str. Castanilor, str. Zimbrului și artere adiacente, reprezentând 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:

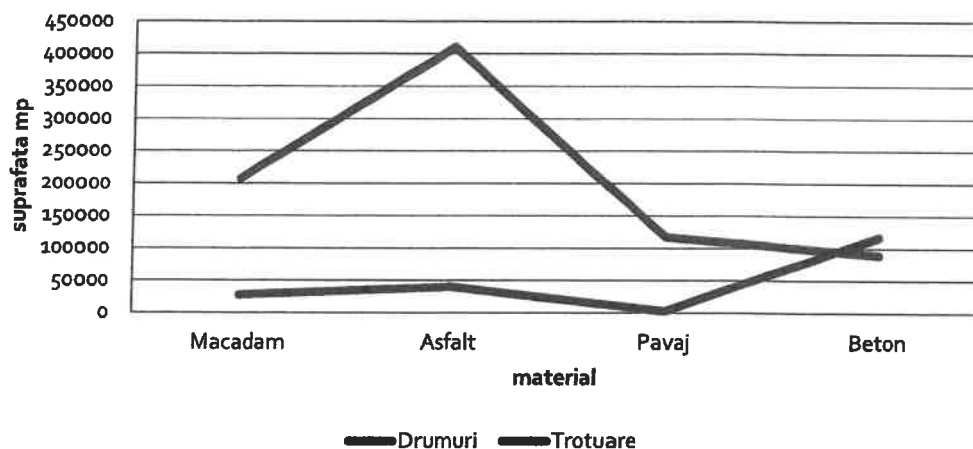


Figura 2 Suprafața rețelei rutiere în funcție de tipul de material
Sursa date: PMUD municipiul Reșița

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)

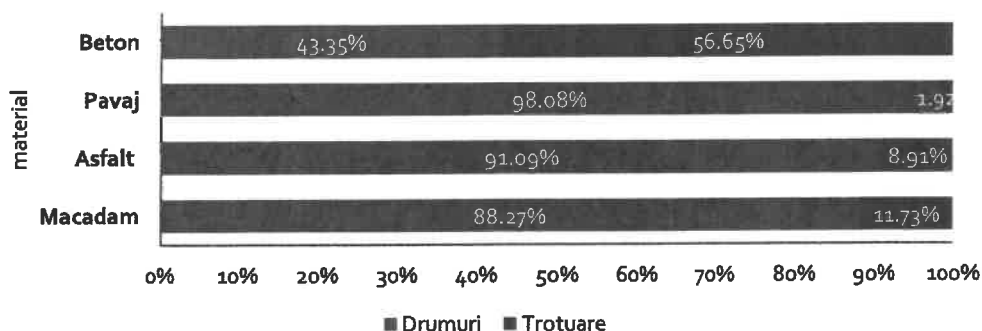


Figura 3 Suprafața rețelei rutiere în funcție de tipul de material

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.

În urma unei analize efectuate asupra straturilor rutiere utilizate pentru infrastructura rutieră s-a constatat 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, s-a observat că străzile cu o utilizare de peste 50 de ani și-au păstrat caracteristicile tehnice în contextul straturilor rutiere, deși nevoile de mobilitate, precum și cerințele de calitate ale spațiului urban au crescut considerabil.

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

În tabelul de mai jos este prezentată situația actuală a 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 bună	0%				
Bună	19%	23			
Medie	23%	18	10		
Scăzută	58%	10	3	24	35
Foarte scăzută	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. Prin urmare, aria de influență ce constituie obiectul investiției acoperă toată suprafața municipiului, zona de fiind detaliată în tabelul de mai jos:

Tabel 2 Populația și numărul de autoturisme în arealul de studiu

Sursa datelor: Baza de date Primăria Mun. Reșița și INS

Arealul de studiu	Populația	Nr. salariați	Nr. autoturisme înregistrate
Str. Făgărașului	3135	1807	1114
B-dul Republicii	8120	1877	2323
Calea Timișoarei	1296	642	975
B-dul Revoluția din 1 Decembrie 1918	1551	161	506
Str. Ion Luca Caragiale	605	137	224
Str. Libertății	346	501	132
Str. Traian Lalescu	347	966	170
Str. Paul Iorgovici	173	46	36
Str. Castanilor	578	136	171
Str. Zimbrului	314	31	115
Total coridor	16465	6304	5766

Tabel 3 Populația și numărul de autoturisme raportat pe străzile adiacente arealului de studiu

Sursa datelor: Baza de date Primăria Mun. Reșița și INS

Denumire strada	Populația	Nr. autoturisme înregistrate pe stradă	Denumire strada	Populația	Nr. autoturisme înregistrate pe stradă
1950 Rândul 2	17	35	Aleea Buhui	290	64
Aleea Bazna	146	59	Aleea Buziaș	723	217
Aleea Breazova	513	117	Aleea Crizantemelor	372	101
			Aleea Dacia	367	97

POLITICA DE PARCARE pentru proiectul „Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în municipiul Reșița”

Denumire strada	Populația	Nr. autoturisme înregistrate pe stradă	Denumire strada	Populația	Nr. autoturisme înregistrate pe stradă
Aleea Felix	592	184	Str. Independenței	163	35
Aleea Herculane	674	210	Str. Ion Vidu	131	32
Aleea Hunedoarei	1112	287	Str. Iosif Velceanu	56	21
Aleea Ineu	104	38	Str. Laminoarelor	385	88
Aleea Liliacului	619	166	Str. Mihai Eminescu	38	11
Aleea Mărghițaș	658	194	Str. Mihai Viteazu	87	22
Aleea Moise Groza	168	58	Str. Mihail Sadoveanu	4	-
Aleea Molizilor	314	100	Str. N. Balcescu	22	8
Aleea Narcisei	944	242	Str. N. Titulescu	185	72
Aleea Romaniței	498	135	Str. Oituz	289	48
Aleea Șurianu	444	144	Str. Oțelului	106	24
Aleea Trei Ape	747	190	Str. P. Chinezul	39	7
Aleea Vlădeasa	295	84	Str. Pandurilor	18	85
Aurel C. Popovici	37	6	Str. Parâng	-	-
Aurel Vlaicu	136	18	Str. Parcului	73	25
Str. Bârzavei	301	64	Str. Peleaga	738	172
B-dul Muncii	2999	961	Piața 1 Decembrie 1918	1503	602
Str. Bielefeld	28	9	Piața Republicii	308	-
Str. Budinic	0	9	Piața Traian Vuia	85	46
Str. Căminului	487	144	Str. Progresului	697	183
Str. Ciprian Porumbescu	310	62	Str. Rarău	521	155
Str. Digului	135	29	Str. Roșiorilor	51	17
Str. Fagului	17	5	Str. Salcâmlor	78	-
Str. Fântânilor	495	201	Str. Someș	12	5
Str. Furnalelor	409	78	Str. Țărcului	479	141
Str. G.A. Petculescu	757	262	Str. Victoriei	110	33
Str. George Enescu	405	159	Str. Zimbrului	314	115
Str. Golului	157	51	Total zonă adiacentă	22660	6679
Str. Gratz	322	100			

Populația, zone de densitate, populația totală pe străzi/cartiere în aria de impact

În ceea ce privește populația aflată sub influența proiectului, la nivelul arterelor adiacente s-a înregistrat un total de 23.180 locuitori. Repartizarea populației pe străzi și a numărului de angajați înregistrați, este prezentată detaliat în tabelul de mai jos.

Tabel 4 Populația și numărul de angajați înregistrați în arealul de studiu
Sursa date: INS și Lista Firme

Arealul de studiu	Populația	Nr. salariați	Nr. autoturisme înregistrate	Pondere angajaților
Str. Făgărașului	3135	1807	1114	58%

POLITICA DE PARCARE pentru proiectul „Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în municipiul Reșița”

Arealul de studiu	Populația	Nr. salariați	Nr. autoturisme înregistrate	Pondere angajaților
B-dul Republicii	8120	1877	2323	23%
Calea Timișoarei	1296	642	975	50%
B-dul Revoluția din 1 Decembrie 1918	1551	161	506	10%
Str. Ion Luca Caragiale	605	137	224	23%
Str. Libertății	346	501	132	145%
Str. Traian Lalescu	347	966	170	278%
Str. Paul Iorgovici	173	46	36	27%
Str. Castanilor	578	136	171	24%
Str. Zimbrului	314	31	115	10%
Total coridor	16465	6304	5766	38%

Tabel 5 Populația și numărul de angajați pe străzile adiacente ariei de impact a proiectului
Sursa date: INS și Lista Firme

Denumire stradă	Populația	Nr. salariați pe stradă	Pondere angajaților / stradă
1950 Rândul 2	17	1	6%
Aleea Bazna	146	86	59%
Aleea Breazova	513	37	7%
Aleea Buhui	290	3	1%
Aleea Buziaș	723	44	6%
Aleea Crizantemelor	372	13	3%
Aleea Dacia	367	74	20%
Aleea Felix	592	14	2%
Aleea Herculan	674	132	20%
Aleea Hunedoarei	1112	13	1%
Aleea Ineu	104	1	1%
Aleea Liliacului	619	3	0%
Aleea Mărghițaș	658	186	28%
Aleea Moise Groza	168	7	4%
Aleea Molizilor	314	19	6%
Aleea Narcisei	944	23	2%
Aleea Romaniței	498	15	3%
Aleea Șurianu	444	11	2%
Aleea Trei Ape	747	797	107%
Aleea Vlădeasa	295	13	4%
Aurel C. Popovici	37	-	-
Aurel Vlaicu	136	1	1%
Str. Bărzavei	301	0	0%
B-dul Muncii	2999	461	15%
Str. Bielefeld	28	18	64%
Str. Budinic	0	27	-
Str. Căminului	487	26	5%
Str. Ciprian Porumbescu	310	7	2%

Denumire stradă	Populația	Nr. salariați pe stradă	Pondere angajaților / stradă
Str. Digului	135	2	1%
Str. Fagului	17	-	-
Str. Fântânilor	495	21	4%
Str. Furnalelor	409	54	13%
Str. G.A. Petculescu	757	35	5%
Str. George Enescu	405	21	5%
Str. Golului	157	954	608%
Str. Gratz	322	25	8%
Str. Independenței	163	22	13%
Str. Ion Vidu	131	43	33%
Str. Iosif Velceanu	56	3	5%
Str. Laminarelor	385	14	4%
Str. Mihai Eminescu	38	3	8%
Str. Mihai Viteazu	87	130	149%
Str. Mihail Sadoveanu	4	-	-
Str. N. Balcescu	22	5	23%
Str. N. Titulescu	185	4	2%
Str. Oituz	289	37	13%
Str. Oțelului	106	56	53%
Str. P. Chinezul	39	4	10%
Str. Pandurilor	18	6	33%
Str. Parâng	-	-	-
Str. Parcului	73	3	4%
Str. Peleaga	738	29	4%
Piața 1 Decembrie 1918	1503	804	53%
Piața Republicii	308	18	6%
Piața Traian Vuia	85	168	198%
Str. Progresului	697	150	22%
Str. Rarău	521	9	2%
Str. Roșiorilor	51	53	104%
Str. Salcamilor	78	1	1%
Str. Someș	12	-	-
Str. Țarcului	479	21	4%
Str. Victoriei	110	6	5%
Str. Zimbrului	314	31	10%
Zona de influență	22660	4727	21%



Figura 4 Populația raportată la nivel stradal în Municipiul Reșița (inclusiv la nivelul arealului de studiu)
Sursa date: Primăria Reșița

Din zona de influență a proiectului cea mai mare densitate a populației se înregistrează la nivelul a 4 mari rețele stradale din cadrul municipiului - părți integrate ale proiectului de mobilitate - și anume: **Bulevardul Republicii, Calea Timișoarei, Bulevardul Revoluția din Decembrie, Bulevardul I. L. Caragiale**, înregistrând peste 1500 locuitori/ stradă. 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.

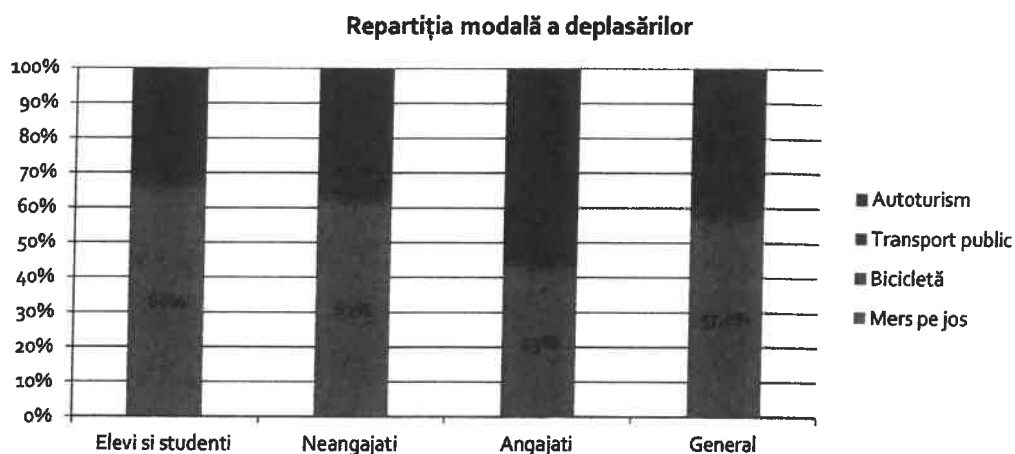


Figura 5 Repartiția modală a deplasărilor în municipiu
Sursa datelor: PMUD Municipiul Reșița

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 obținută este raportată la cea de nivel național, care înregistrează 297 vehicule / 1.000 locuitori³.

În lipsa unor modalități alternative și eficiente de transport (facilități pietonale, piste pentru bicicliști, transport public eficient etc.), la nivelul municipiului s-a înregistrat o creștere a numărului proprietarilor de autoturisme, determinând implicit și intensificarea traficului. Astfel că, după mersul pe jos, majoritatea deplasărilor efectuate la nivelul municipiului Reșița, se realizează prin intermediul autoturismelor personale.

Grad de motorizare

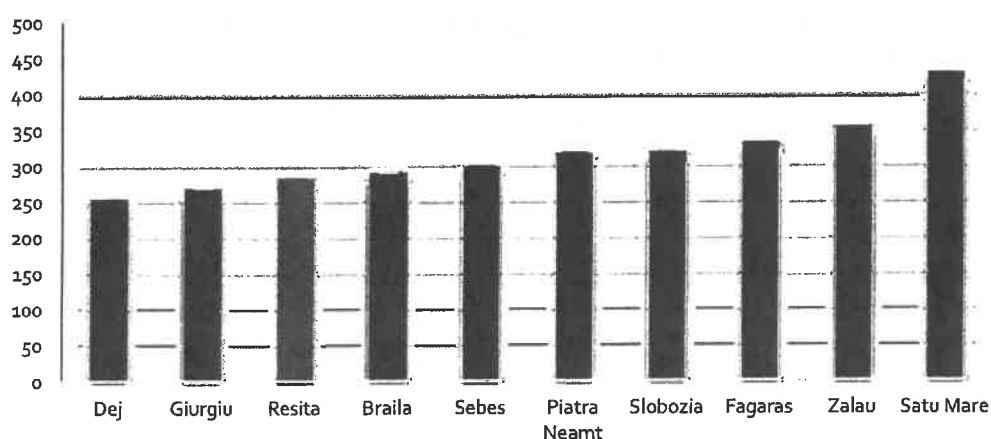


Figura 6 Gradul de motorizare raportat în diferite municipii din România
Sursa datelor: Primăria Municipiului Reșița

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 al deținerii în proprietate a autoturismelor relativ scăzut, aflându-se însă pe o traiectorie ascendentă.

³ Informații obținute de la Primăria Municipiului Reșița

Situația curentă a ratei de motorizare, existentă în arealul de studiu și arterele adiacente, a fost calculată prin raportarea numărului de vehicule înregistrat la numărul populației consemnată la nivel de stradă, prezentând următoarea situație:

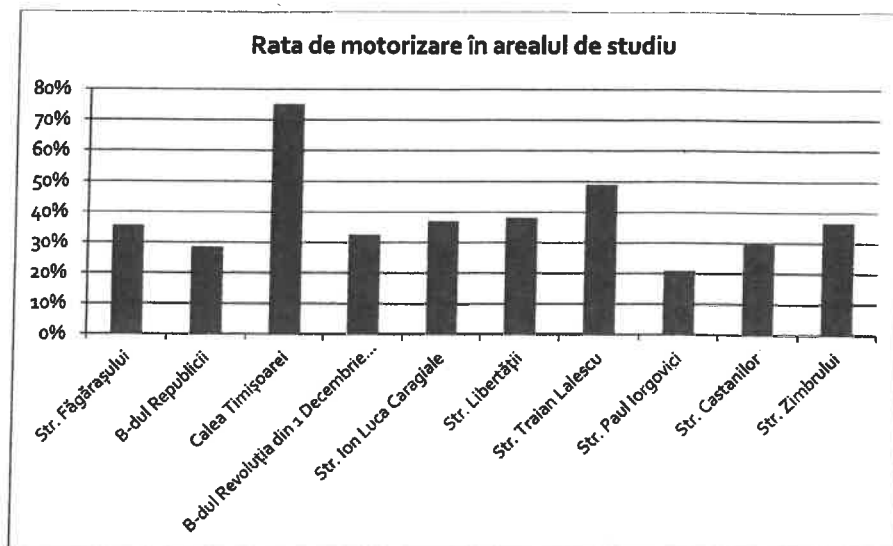


Figura 7 Rata de motorizare consemnată în arealul de studiu
Sursa datelor: Primăria Municipiul Reșița și baza de date a consultantului

Tabel 6 Rata de motorizare în aria de impact a proiectului
Sursa datelor: Primăria Municipiul Reșița și baza de date a consultantului

Denumire stradă	Rata de motorizare
1950 Rândul 2	206%
Aleea Bazna	40%
Aleea Breazova	23%
Aleea Buhui	22%
Aleea Buziaș	30%
Aleea Crizantemelor	27%
Aleea Dacia	26%
Aleea Felix	31%
Aleea Herculane	31%
Aleea Hunedoarei	26%
Aleea Ineu	37%
Aleea Liliacului	27%
Aleea Mărghițaș	29%
Aleea Moise Groza	35%
Aleea Molizilor	32%
Aleea Narcisei	26%
Aleea Romaniței	27%
Aleea Șurianu	32%
Aleea Trei Ape	25%
Aleea Vlădeasa	28%
Aurel C. Popovici	16%

Denumire stradă	Rata de motorizare
Aurel Vlaicu	13%
Str. Bârzavei	21%
B-dul Muncii	32%
Str. Bielefeld	32%
Str. Budinic	-
Str. Cîbinului	30%
Str. Ciprian Porumbescu	20%
Str. Digului	21%
Str. Fagului	29%
Str. Fântânilor	41%
Str. Furnalelor	19%
Str. G.A. Petculescu	35%
Str. George Enescu	39%
Str. Golului	32%
Str. Gratz	31%
Str. Independenței	21%
Str. Ion Vidu	24%
Str. Iosif Velceanu	38%
Str. Laminoarelor	23%
Str. Mihai Eminescu	29%
Str. Mihai Viteazu	25%
Str. Mihail Sadoveanu	-
Str. N. Balcescu	36%
Str. N. Titulescu	39%
Str. Oituz	17%
Str. Oțelului	23%
Str. P. Chinezul	18%
Str. Pandurilor	472%
Str. Parâng	-
Str. Parcului	34%
Str. Peleaga	23%
Piața 1 Decembrie 1918	40%
Piața Republicii	-
Piața Traian Vuia	54%
Str. Progresului	26%
Str. Rarău	30%
Str. Roșiorilor	33%
Str. Salcamilor	-
Str. Someș	42%
Str. Țarcului	29%
Str. Victoriei	30%
Str. Zimbrului	37%
Zona de influență	29%

Concluzii cu privire la gradul de motorizare:

Gradul de motorizare înregistrează valori mari, de **318 auto./1000 loc.**, pentru zona de impact a proiectului, aflându-se peste valorile medii înregistrate la nivelul municipiului (275 autovehicule / 1.000 locuitori municipiul Reșița 2017). Valorile crescute sunt determinate în lipsa 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 în vederea amenajării locurilor de parcare pentru autoturismele personale. Pentru contracararea acestui efect negativ, autoritatea publică poate genera proiecte investiționale de promovare și conștientizare pentru susținerea modurilor alternative de transport (pietonal, transport public, velo, car sharing, etc.).

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

În cadrul ariei de interes, conform informațiilor furnizate în PMUD Municipiul Reșița, sunt disponibile **4 970** locuri de parcare amenajate și **274** amenajate cu taxă. Raportate la numărul de mașini înregistrate (**12 445** autoturisme la **39 125** locuitori), capacitatea de suport a acestora este depășită în proporții de 42%. În lipsa acoperirii cererii pentru locuri de parcare, a fost semnalat un număr tot mai mare de parcări nereglementare. Conform graficelor de mai jos se poate observa că zona care înregistrează ponderea cea mai ridicată a parcărilor nereglementare este în perimetrul central al ariei de influență. În vederea asigurării unei imagini detaliate a situației existente la nivelul arealului de studiu și a zonei de impact, au fost realizate tabelele următoare :

Tabel 7 Tipuri de parcări existente la nivelul arterelor adiacente și numărul de locuri aferent, înregistrat
 Sursa datelor: baza de date a Primăriei Mun. Reșița și a consultantului

Denumire stradă	Parcări rezidențiale	Parcări cu plată	Parcări nereglementate	Capacitatea potențială de suport a numărului de parcări la nivel de stradă
1950 Rândul 2	-	-	103	103
Aleea Bazna	124	-	60	184
Aleea Breazova	25	-	35	60
Aleea Buhui	87	-	33	120
Aleea Buziaș	119	-	52	171
Aleea Crizantemelor	77	-	58	135
Aleea Dacia	37	-	78	115
Aleea Felix	241	-	103	344
Aleea Herculan	213	-	123	336
Aleea Hunedoarei	210	-	85	295
Aleea Ineu	78	-	44	122
Aleea Liliacului	23	-	55	78
Aleea Mărghițaș	220	-	74	294
Aleea Moise Groza	-	-	105	105
Aleea Molizilor	31	-	59	90
Aleea Narcisei	106	-	0	106
Aleea Romaniței	100	-	81	181
Aleea Șurianu	87	-	79	166
Aleea Trei Ape	201	-	69	270
Aleea Vlădeasa	39	-	9	48
Aurel C. Popovici	-	-	74	74
Aurel Vlaicu	-	-	83	83
Str. Bârzavei	-	-	63	63
B-dul Muncii	335	-	409	744
Str. Bielefeld	5	-	51	56
Str. Budinic	5	-	57	62
Str. Cîbinului	100	-	109	209
Str. Ciprian Porumbescu	-	-	144	144
Str. Digului	-	-	115	115
Str. Fagului	-	-	35	35

Denumire stradă	Parcări rezidențiale	Parcări cu plată	Parcări nereglementate	Capacitatea potențială de suport a numărului de parcuri la nivel de stradă
Str. Fantanilor	81	-	157	238
Str. Furnalelor	-	-	131	131
Str. G.A. Petculescu	130	52	34	216
Str. George Enescu	120	-	30	150
Str. Golului	-	-	341	341
Str. Gratz	56	-	27	83
Str. Independenței	27	-	162	189
Str. Ion Vidu	-	-	228	228
Str. Iosif Velceanu	-	-	118	118
Str. Laminoarelor	-	-	240	240
Str. Mihai Eminescu	-	-	130	130
Str. Mihai Viteazu	-	-	182	182
Str. Mihail Sadoveanu	-	-	45	45
Str. N. Balcescu	-	-	92	92
Str. N. Titulescu	-	-	77	77
Str. Oituz	-	-	37	37
Str. Oțelului	-	-	116	116
Str. P. Chinezul	-	-	32	32
Str. Pandurilor	-	-	54	54
Str. Parâng	12	-	53	65
Str. Parcului	-	-	110	110
Str. Peleaga	134	-	7	141
Piața 1 Decembrie 1918	377	52	68	497
Piața Republicii	24	-	74	98
Piața Traian Vuia	-	25	33	58
Str. Progresului	139	41	90	270
Str. Rarău	54	-	10	64
Str. Roșiorilor	-	-	127	127
Str. Salcamilor	-	-	69	69
Str. Someș	-	-	41	41
Str. Țărcului	124	-	15	295
Str. Victoriei	-	-	87	87
Str. Zimbrului	-	-	47	47
Zona de influență	3741	170	5376	9443

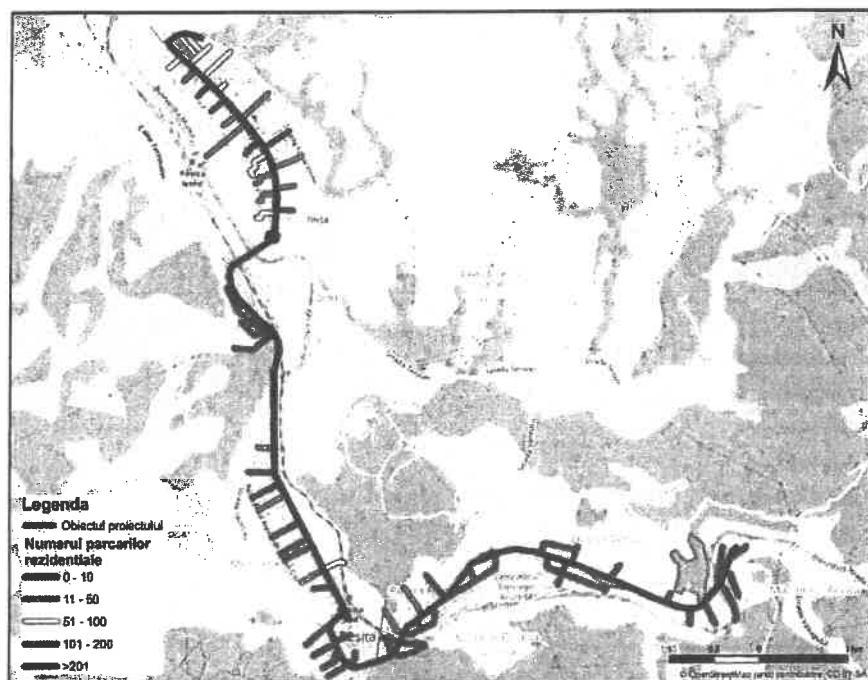


Figura 8 Locuri de parcare rezidențiale prezente în aria de interes
Sursa datelor: Primăria Municipiului Reșița

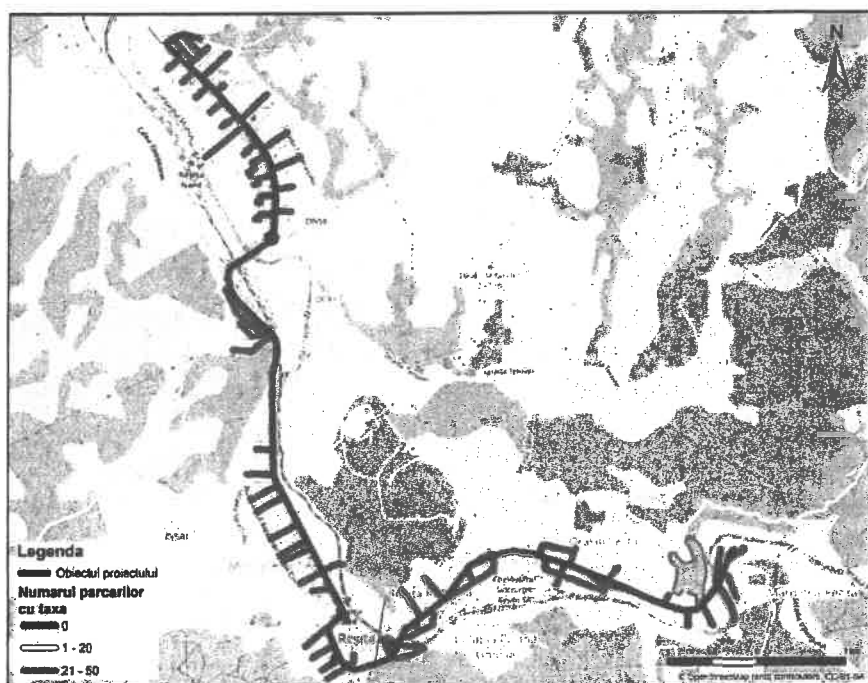


Figura 9 Număr locuri de parcare cu taxă prezente în aria de interes
Sursa datelor: Primăria Municipiului Reșița

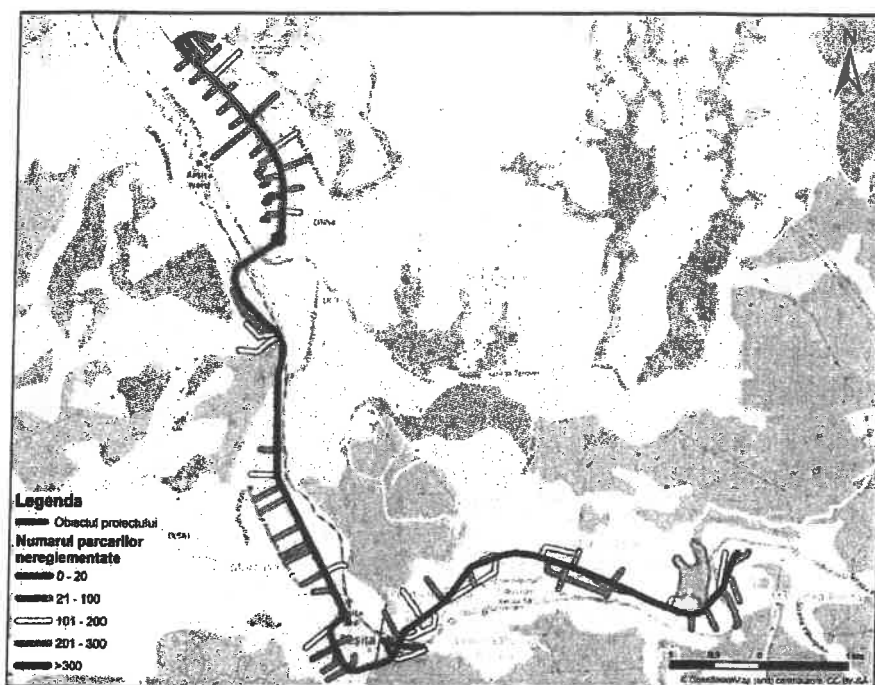


Figura 10 Numărul de parcuri nereglementate raportate în aria de interes

Sursa datelor: Baza de date a consultantului

De asemenea, pe baza evaluării percepției componente sociale asupra parcarilor realizată în cadrul etapei de elaborare a PMUD municipiului Reșița, s-au putut obține informații legate de modalitățile de parcare frecventate de rezidenți. S-a constatat astfel, 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%².

Loc de parcare pe durata nopții

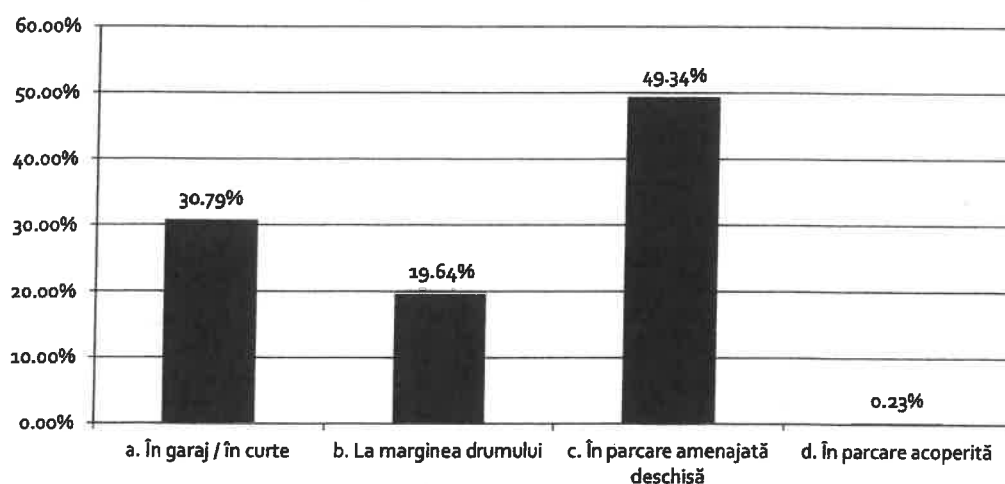


Figura 11 Loc de parcare pe durata nopții

² PMUD Municipiul Reșița

Sursa datelor: PMUD municipiul Reșița

La nivelul **coridorului, obiect al proiectului prezent**, cererea pentru locuri de parcare este satisfăcută în proporție de 21%, prin parcarile amenajate la stradă. Aceste locuri de parcare sunt suplimentate de zonele de parcare de pe străzile adiacente coridorului, ajungând la o acoperire în proporții de 40% a cererilor de parcare. 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, o serie de parcări nereglementare au fost semnalate în vecinătatea acestora. O cauza a acestui efect este dată de lipsa aplicării unor sancțiuni asupra parcarilor neconforme dar și din cauza numărului insuficient de locuri de parcare.

Tabel 8 Raport cerere/ofertă de locuri de parcare în arealul de studiu
Sursa date: Primăria Reșița și analiza consultantului

Coridorul supus proiectului	Nr. autoturisme înregistrate pe stradă	Parcări rezidențiale amenajate	Parcări amenajate cu plată	Parcări nereglementate		Raport locuri de parcare amenajate la nr. de autoturisme
				Numărul înregistrat	Pondere din parcarile rezidențiale	
Str. Făgărașului	1114	275	75	253	92%	25%
B-dul Republicii	2323	58	-	116	23%	22%
Calea Timișoarei	975	79	-	23	29%	8%
B-dul Revoluția din 1 Decembrie 1918	506	218	-	398	383%	43%
Str. Ion Luca Caragiale	224	117	29	51	44%	52%
Str. Libertății	333	21	-	150	757%	16%
Str. Traian Lalescu	170	-	-	93	-	-
Str. Paul Iorgovici	26	11	-	237	20649%	31%
Str. Castanilor	171	-	-	291	-	-
Str. Zimbrului	-	-	-	177	-	-
Total coridor	766	1229	104	1788	145%	21%

Tabel 9 Raport cerere/ofertă de locuri de parcare în zona de impact
Sursa date: Primăria Reșița și analiza consultantului

Denumire stradă	Nr. autoturisme înregistrate pe stradă	Parcări rezidențiale	Parcări cu plată	Parcări nereglementate		Raport locuri de parcare amenajate la nr. de autoturisme
				Numărul înregistrat	Pondere din parcarile rezidențiale	
1950 Rândul 2	35	-	-	103	-	-
Aleea Bazna	59	124	-	60	207%	210%
Aleea Breazova	117	35	-	35	71%	21%
Aleea Buhui	64	87	-	33	264%	136%
Aleea Buziaș	23	119	-	53	228%	55%
Aleea Crizantemelor	101	77	-	58	132%	76%
Aleea Dacia	97	37	-	78	48%	38%
Aleea Felix	184	241	-	103	233%	131%
Aleea Herculane	210	213	-	123	173%	101%
Aleea Hunedoarei	287	210	-	85	246%	73%
Aleea Ineu	38	78	-	44	179%	205%
Aleea Liliacului	166	23	-	55	42%	14%
Aleea Mărghițaș	194	220	-	74	299%	133%
Aleea Moise Groza	58	-	-	105	-	-

Denumire stradă	Nr. autoturisme înregistrate pe stradă	Parcări rezidențiale	Parcări cu plată	Parcări nereglementate		Raport locuri de parcare amenajate la nr. de autoturisme
				Numărul înregistrat	Pondere din parcările rezidențiale	
Aleea Molizilor	100	31	-	59	52%	131%
Aleea Narcisei	242	106	-	0	-	44%
Aleea Romaniței	135	100	-	81	123%	74%
Aleea Șurianu	144	87	-	79	110%	60%
Aleea Trei Ape	190	201	-	60	291%	206%
Aleea Vlădeasa	84	39	-	9	433%	46%
Aurel C. Popovici	6	-	-	74	-	-
Aurel Vlaicu	18	-	-	83	-	-
Str. Bârzavei	6	-	-	63	-	-
B-dul Muncii	961	335	-	409	82%	35%
Str. Bielefeld	9	5	-	51	10%	56%
Str. Budinic	9	5	-	57	9%	56%
Str. Căminului	144	106	-	109	97%	69%
Str. Ciprian Porumbescu	62	-	-	144	-	-
Str. Digului	29	-	-	145	-	-
Str. Fagului	5	-	-	35	-	-
Str. Fântânilor	201	81	-	157	52%	40%
Str. Furnalelor	78	-	-	131	-	-
Str. G.A. Petculescu	262	130	52	14	382%	50%
Str. George Enescu	159	120	-	30	400%	75%
Str. Golului	51	-	-	303	-	-
Str. Gratz	100	56	-	27	207%	56%
Str. Independenței	35	27	-	163	17%	77%
Str. Ion Vidu	32	-	-	228	-	-
Str. Iosif Velceanu	21	-	-	118	-	-
Str. Laminoarelor	88	-	-	240	-	-
Str. Mihai Eminescu	14	5	-	130	-	-
Str. Mihai Viteazu	22	-	-	182	-	-
Str. Mihail Sadoveanu	-	-	-	22	-	-
Str. N. Balcescu	8	-	-	92	-	-
Str. N. Titulescu	72	-	-	77	-	-
Str. Oituz	48	-	-	37	-	-
Str. Oțelului	14	-	-	110	-	-
Str. P. Chinezul	7	-	-	32	-	-
Str. Pandurilor	85	-	-	54	-	-
Str. Parâng	-	12	-	53	23%	-
Str. Parcului	25	-	-	110	-	-
Str. Peleaga	172	134	-	7	1914%	78%
Piața 1 Decembrie 1918	602	377	32	88	154%	63%
Piața Republicii	-	24	-	74	32%	-
Piața Traian Vuia	46	-	25	33	-	-
Str. Progresului	183	139	41	90	154%	76%
Str. Rarău	155	54	-	10	540%	35%
Str. Roșiorilor	17	-	-	127	-	-

Denumire stradă	Nr. autoturisme înregistrate pe stradă	Parcări rezidențiale	Parcări cu plată	Parcări nereglementate		Raport locuri de parcare amenajate la nr. de autoturisme
				Numărul înregistrat	Pondere din parcările rezidențiale	
Str. Salcamlor	-	-	-	69	-	-
Str. Someș	5	-	-	41	-	-
Str. Țarcului	173	127	-	35	827%	889%
Str. Victoriei	33	-	-	87	-	-
Str. Zimbrului	115	-	-	67	-	-
Zona de influență	6679	3741	170	5376	70%	56%

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 10 Raport parcări amenajate-parcări nereglementate
Sursa date: Primăria Reșița și analiza consultantului

Denumire strada	Nr. autoturisme înregistrate pe stradă	Parcări rezidențiale	Parcări cu plată	Parcări nereglementate		Raport locuri de parcare amenajate la nr. de autoturisme
				Numărul parcărilor nereglementate	Ponderea parcărilor nereglementate din parcările rezidențiale	
1950 Rândul 2	35	-	-	103	-	-
Aleea Bazna	59	124	-	60	207%	210%
Aleea Breazova	117	25	-	35	71%	21%
Aleea Buhui	64	87	-	33	264%	136%
Aleea Buziaș	217	110	-	55	228%	5%
Aleea Crizantemelor	101	77	-	58	132%	76%
Aleea Dacia	97	-	-	70	48%	38%
Aleea Felix	184	241	-	103	233%	131%
Aleea Herculan	219	21	-	53	173%	10%
Aleea Hunedoarei	287	210	-	85	246%	73%
Aleea Ineu	38	78	-	44	179%	205%
Aleea Liliacului	166	23	-	55	42%	14%
Aleea Mărghițaș	194	220	-	74	299%	113%
Aleea Moise Groza	58	-	-	105	-	-
Aleea Molizilor	100	31	-	59	52%	31%
Aleea Narcisei	242	106	-	0	-	44%
Aleea Romanței	135	100	-	81	124%	74%
Aleea Șurianu	144	87	-	79	110%	60%
Aleea Trei Ape	190	201	-	69	291%	106%
Aleea Viădeasa	84	39	-	9	433%	46%
Aurel C. Popovici	6	-	-	74	-	-
Aurel Vlaicu	18	-	-	83	-	-
Str. Bârzavei	64	-	-	63	-	-
B-dul Muncii	961	335	-	409	82%	35%
B-dul Republicii	2323	508	-	116	23%	22%
B-dul Revoluției din 2 Decembrie 1989	506	218	-	358	183%	43%
Calea Timișoarei	975	29	-	23	29%	8%
Str. Bielefeld	9	5	-	51	10%	56%
Str. Budinic	9	5	-	57	9%	56%
Str. Castanilor	373	-	-	291	-	-
Str. Căminului	144	100	-	109	92%	69%
Str. Ciprian Porumbescu	62	-	-	144	-	-
Str. Digului	19	-	-	11	-	-
Str. Fagului	5	-	-	35	-	-

Denumire strada	Nr. autoturisme înregistrate pe stradă	Parcări rezidențiale	Parcări cu plată	Parcări nereglementate		Raport locuri de parcare amenajate la nr. de autoturisme
				Numărul parcărilor nereglementate	Ponderea parcărilor nereglementate din parcările rezidențiale	
Str. Făgărașului	1314	275	75	253	92%	25%
Str. Fântânilor	201	81	-	157	52%	40%
Str. Fumalelor	38	-	-	31	-	-
Str. G.A. Petculescu	262	130	52	34	382%	50%
Str. George Enescu	159	10	-	90	400%	75%
Str. Golului	51	-	-	341	-	-
Str. Gratz	100	58	-	27	207%	56%
Str. Independenței	35	27	-	162	17%	77%
Str. Ion Luca Caragiale	224	117	29	51	44%	52%
Str. Ion Vidu	32	-	-	228	-	-
Str. Iosif Velceanu	21	-	-	138	-	-
Str. Laminoarelor	88	-	-	240	-	-
Str. Libertății	132	11	-	159	751%	16%
Str. Mihai Eminescu	11	-	-	130	-	-
Str. Mihai Viteazu	25	-	-	16	-	-
Str. Mihail Sadoveanu	-	-	-	45	-	-
Str. N. Balcescu	10	-	-	87	-	-
Str. N. Titulescu	72	-	-	77	-	-
Str. Oltuz	21	-	-	10	-	-
Str. Oțelului	24	-	-	116	-	-
Str. P. Chinezul	7	18	-	32	-	-
Str. Pandurilor	85	-	-	54	-	-
Str. Paul Iorgovici	36	11	-	227	2064%	31%
Str. Parâng	-	12	-	53	23%	-
Str. Parcului	25	-	-	10	-	-
Str. Peleaga	172	134	-	7	1914%	78%
Piața 1 Decembrie 1918	662	377	22	61	-	63%
Piața Republicii	-	24	-	74	32%	-
Piața Traian Vuia	16	-	-	3	-	-
Str. Progresului	183	139	41	90	154%	76%
Str. Rarău	155	-	-	10	540%	35%
Str. Roșiorilor	17	-	-	127	-	-
Str. Salcamilor	-	-	-	69	-	-
Str. Someș	5	-	-	41	-	-
Str. Traian Lalescu	170	-	-	93	-	-
Str. Țărcului	141	124	-	15	827%	88%
Str. Victoriei	33	-	-	87	-	-
Str. Zimbruilor	115	-	-	177	-	-
Total areal	12478	4970	274	7251	69%	40%

Din însumarea datelor de mai sus, rezultă că în aria de impact a proiectului privind coridorul în cauză și străzile adiacente, exista **4970** locuri de parcare amenajate și **274** de parcări amenajate cu taxă. În ceea ce privesc numărul parcărilor nereglementate, zona prezintă valori potențiale de **7251** de locuri, reprezentând **58%** din totalul parcărilor înregistrate.

Pentru aria de impact a politicii de parcare, **Str. Făgărașului, Bulevardul Republicii, Calea Timișoarei, Bulevardul Revoluția din Decembrie, Bulevardul I. L. Caragiale, Str. Libertății, Str. Traian Lalescu, str. P. Iorgovici, str. Castanilor, str. Zimbrului** prezintă **1333** spații de parcare amenajate și amenajate cu taxă și **1788** parcări nereglementare potențiale, constituind **75%** din totalul parcărilor zonei analizate.

Este necesară astfel reglementarea locurilor de parcare neamenajate sau a parcărilor ilegale la nivelul coridorului, în vederea:

- Echilibrării raportului cerere - ofertă a locurilor de parcare în zona de impact;
- Reconfigurării și reorganizării spațiului urban, diminuând din efectele poluării vizuale cauzate în urma traficului staționar nereglementat sau ilegal;
- Decongestionării traficului în zonele cu parcări ilegale;
- Creșterii bugetului local prin venituri suplimentare provenite din aplicarea de contravenții asupra parcărilor nereglementare.

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 realizat în perimetrul spațiului destinat altor tipuri de transport (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 totalul veniturilor înregistrate la 31.12.2017 din parcări de reședință a fost de **826,950.28 lei**, conform Direcției pentru Administrarea Domeniului Public și Privat al Municipiului Reșița - Compartiment Parcări cu 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.

Pe lângă acestea și eliminarea taxei de înmatriculare de la începutul acestui an, a avut ca efect o creștere a numărului de mașini înmatriculate în Reșița.

- *Intensificarea traficului și a perioadelor de congestie.*

Cu toate că România prezintă un număr relativ scăzut al mașinilor aflate în circulație, comparativ cu alte țări europene, deține printre cele mai mici viteze medii de trafic. Cauza înregistrării acestor valori este dată de lipsa autostrăzilor și a unor rute ocolitoare, mașinile fiind nevoite să traverseze centrul localităților.

- *Creșterea volumului de mărfuri și a numărului de pasageri în cadrul transportului rutier.*

O dată cu expansiunea orașelor și implicit a infrastructurii urbane, s-a înregistrat o scădere a utilizării transportului feroviar pentru efectuarea diverselor deplasări (Ex.: navetă, transport mărfuri etc.) în favoarea celui rutier. În condițiile integrării europene a țării noastre, și implicit a fluidizării schimbului de mărfuri cu țările UE, fluxurile de transport rutier au crescut semnificativ, ducând la îngreunarea traficului, în special la nivelul localităților.

- *Dezvoltarea comunelor din zona metropolitană.*

După anul 1989, în jurul marilor orașe din România a luat amploare fenomenul de suburbanizare. Datorită accesibilității terenurilor din localitățile limitrofe centrelor urbane, dar și a prețului de achiziție mai scăzut comparativ cu cel din orașe, atractivitatea acestora pentru investiții a crescut semnificativ. Un efect al acestor modificări s-a resimțit în unele comune prin dublarea populației și implicit creșterea densității acesteia pe km². Astfel, o parte din populația județului sau din municipiu și-au relocat reședința în comunele aflate în proximitatea municipiului Reșița, navetând zilnic spre oraș. Acest lucru determină o creștere a fluxului de mașini în trafic pe traseele ce tranzitează în spre oraș, cu precădere dimineața și după amiază, când oamenii încep sau încheie programul de muncă.

În cadrul analizelor efectuate pentru realizarea Planului de Mobilitate Urbana Durabilă a Municipiului Reșița, o secțiune a fost adresată evaluării percepției populației asupra parcarilor. Din analizele efectuate asupra răspunsurilor celor intervievați, 33% au declarat că au mașină și o utilizează, însă, în proporții 64% dintre aceștia au declarat că au probleme cu lipsa locurilor de parcare. Privarea unui procent de 45% dintre cetățenii utilizatori de automobil, de un loc de parcare, conduce la limitarea infrastructurii rutiere. Toate acestea introduc o impedanță superioară celei actuale, determinând generarea unor noduri (congestii) pe arterele principale.³

³ PMUD Municipiul Reșița

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

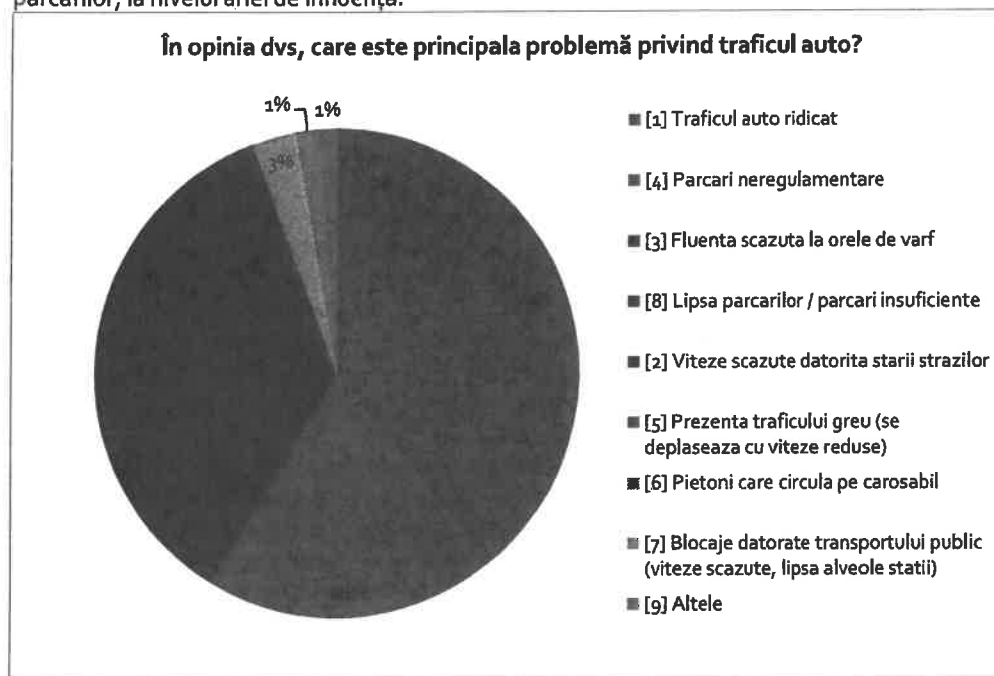


Figura 12 Răspunsurile obținute pe baza chestionarului cu privire la problemele legate de traficul auto

Sursa: Baza de date a consultantului

Se poate observa, în urma răspunsurilor obținute, că problema principală este dată de traficul auto ridicat (39%). O altă problemă semnalată, cu impact semnificativ asupra traficului auto, este cea a parcarilor neregulate, având o pondere de 20% dintre răspunsuri. Traficul ridicat semnalat în aria de influență, este accentuat de lipsa parcarilor amenajate și a parcarilor realizate neregular. Acest lucru a fost evidențiat și în răspunsurile populației intervievate, 8% considerând că traficul auto este accentuat în absența spațiilor de parcare amenajate.

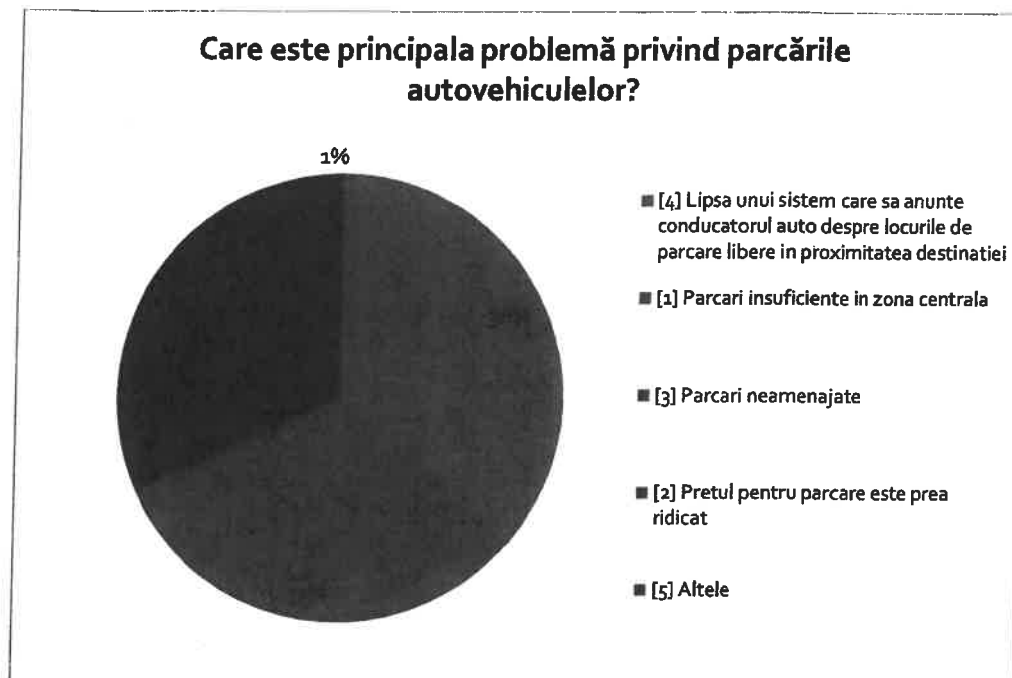


Figura 13 Răspunsurile obținute pe baza chestionarului cu privire la problemele legate de parcarile auto

Sursa: Baza de date a consultantului

La întrebarea *Care este principala problemă privind parcarile autovehiculelor?* 36% dintre respondenți au semnalat că principala problemă este dată de absența unui sistem eficient de gestionare al parcarilor la nivelul municipiului, 32% consideră că spațiile de parcare în zona centrală sunt mult prea puține, iar 19% invocă motivul parcarilor neamenajate. Prin urmare, se poate observa că ineficiența managementului actual al parcarilor, este un subiect sensibil și deficitar ce caracterizează situația parcarilor la nivel de municipiu, motiv pentru care se poate constata necesitatea investiției și dezvoltării unui sistem pentru parcare eficient, comparativ cu cererea pentru amenajarea unor noi locuri de parcare.

În cadrul celor 3 proiecte individuale, respondenții au semnalat în proporții de 54% că problema principală în contextul parcarii autovehiculelor este dată de absența unui sistem eficient de gestionare al parcarilor în perimetrul celor 3 locații aflate sub incidența proiectelor. Se poate observa că ineficiența managementului actual al parcarilor, este un subiect sensibil și deficitar caracterizând situația parcarilor la nivel de municipiu. Alte probleme menționate rezultate în urma evaluării percepției populației au fost legate de numărul insuficient de parcări, 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 parcarilor semnalează că realizarea unui management eficient și durabil al acestora reprezintă o necesitate la nivel de municipalitate.

O parte din evaluarea percepției populației asupra nivelului calitativ al parcarilor, a vizat nivelul de disponibilitate a locurilor de parcare amenajate și a costurilor 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 parcări rezidențiale, 93% dintre respondenți fiind nemulțumiți de numărul redus al locurilor de parcare, în timp ce 7% dintre aceștia se declară mulțumiți. În vederea ameliorării situației, dacă numărul de locuri de parcare s-ar suplimenta, 61%

dintre persoanele intervievate au declarat că ar fi dispuși să achite contravaloarea de 1,5 lei/h, 32% 2 lei/h, iar 7% ar achita până la 3 lei/h pentru a putea beneficia de un loc asigurat de parcare.

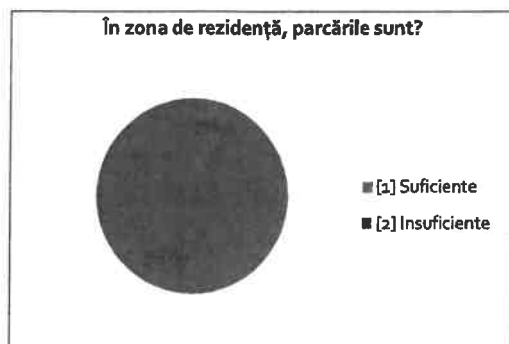


Figura 14 Răspunsurile obținute pe baza chestionarului cu privire la disponibilitatea locurilor de parcare

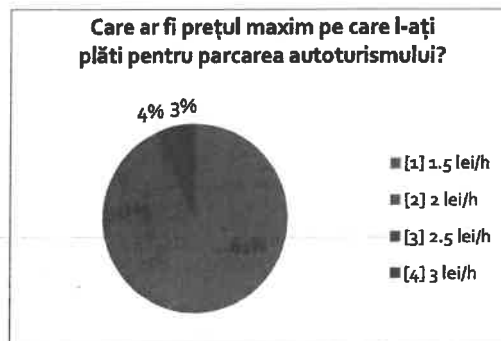


Figura 15 Răspunsurile obținute pe baza chestionarului cu privire la potențialul achitării unei taxe de parcare

Sursa: Baza de date a consultantului

Prin urmare, evaluarea percepției populației indică un grad ridicat de deschidere spre inovare în contextul dezvoltării sectorului de mobilitate urbană. Utilizarea integrată 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 parcarilor. Acestea sunt abordări eficiente ce vin să promoveze alternative și să încurajeze utilizarea unui transport durabil și totodată să aducă un aport de fonduri suplimentare pentru măsurile de gestionare a mobilității urbane ⁴. Acestea sunt câteva dintre exemplele de bune practici, ce pot fi luate în considerare și implementate la nivel local.

Impactul parcarilor 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 implicate cu locurile de parcare sunt extrem de scăzute și aici.

În mare parte zona de studiu nu este deservită de suficiente locuri de parcare și se înregistrează un număr mare de parări nereglementate/neregulamentare, chiar dacă în momentul realizării recensământului existau spații de parcare amenajate, disponibile. Parcarile nereglementate/neregulamentare reprezintă un obstacol pentru toate tipurile de circulații (în special pentru persoanele cu dezabilități, persoanele în vârstă și persoanele cu cărucioare pentru copii) și reprezintă un element generator de poluare vizuală.

⁴ 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>



Figura 16 Situația existentă a locurilor de parcare-corect



Figura 17 Situația existentă a locurilor de parcare-incorect

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 gaze cu efect de seră și CO₂, generate în urma utilizării autoturismului. În zilele noastre, transportul modern depinde în mare măsură de utilizarea combustibililor fosili pentru a funcționa, autovehiculele destinate transportului de persoane (comun sau personal) și cele de marfă generând jumătate din emisiile de dioxid de carbon din sectorul transportului. Prin combustia a 4 litri de benzină se generează aproximativ kgk de CO₂. Estimativ, dacă ne raportăm la durata unui an de zile un autovehicul mediu poate genera aproximativ între 6 și 9 tone de CO₂.⁵

Se propune, astfel, încurajarea și dezvoltarea de infrastructuri pentru diverse tipuri de transport alternativ, eficiente economic și durabile, cu o amprentă de transport redusă, precum: transport public, transport velo și pietonal. Implementarea proiectului vizează 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 reconfigurarea integrată a coridorului de mobilitate urbană din zona de vest cu scopul asigurării unei infrastructuri dedicate și sigure pentru toate tipurile de mobilitate – deplasări pietonale, deplasări velo, deplasări cu transportul public în comun. Acesta are la bază acțiuni de modernizare a elementelor de infrastructură pentru transport alternativ, îmbinate cu cele de îmbunătățire a calității infrastructurilor verzi, în vederea creșterii capacității de retenție a carbonului și a nivelului de trai al rezidenților municipiului Reșița. Mai exact, acțiunile întreprinse constau în restructurarea spațiului pietonal, amenajarea unui spațiu delimitat fizic cu acces exclusiv circulației velo, reintroducerea tramvaiului și reconfigurarea stațiilor de transport public.

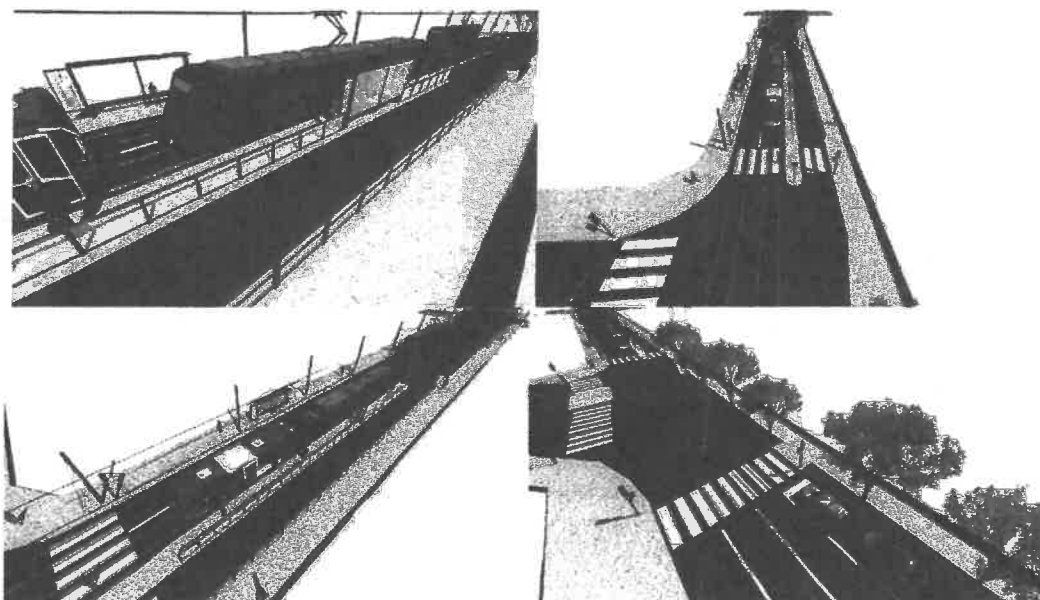


Figura 18 Simulare grafică situației după implementarea proiectului

⁵ Center for Climate and Energy Solutions, Reducing Your Transportation Footprint
<https://www.c2es.org/content/reducing-your-transportation-footprint/>

La întocmirea proiectelor se va ține seama de următoarele elemente:

- Viteza adecvată pentru traficul urban în zonele aglomerate

În cadrul străzilor aflate sub incidența proiectului se vizează modificarea comportamentului șoferilor prin promovarea condusului responsabil și limitarea vitezei, contribuind la creșterea nivelului de siguranță pe străzi.

- Străzi care favorizează pietonii

Proiectarea străzilor se va face ținându-se cont de interacțiunea dintre oameni. Proiectarea stradală va încuraja acest lucru prin crearea de spații unde copiii se pot juca, oamenii se pot plimba și pot socializa, pot desfășura activități de recreere precum evenimente în aer liber (concerte) sau activități sportive, în condiții de siguranță. Pentru ca aceste lucruri să se petreacă, traficul de mașini nu va trebui să fie redus în aria de incidență a proiectului.

Prin urmare, proiectul propus este un proiect integrat de dezvoltare a infrastructurii pentru mobilitatea urbană, constituit în baza 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 spații verzi, precum și plantarea de arbori maturi cu grad ridicat de sechestrare a CO₂;
- Modernizarea stațiilor de autobuz de pe traseul analizat;
- Implementarea sistemului de închiriere a bicicletelor;
- Implementarea sistemului de e-ticketing și de informare dinamică a pasagerilor în stațiile de autobuz;
- Implementarea sistemului de management inteligent al traficului, cu scopul de a prioritiza autobuzele în fața automobilelor personale în zona unde nu vor fi amenajate benzi dedicate, precum și la intersecțiile cu drumurile laterale, modul de supraveghere și interdicere a accesului autoturismelor pe banda dedicată autobuzelor, semaforizarea adaptivă a trecerilor de pietoni și a intersecțiilor principale;
- Alte elemente de infrastructură pentru asigurarea siguranței pietonilor și evitarea conflictelor cu traficul rutier și traficul staționar (Ex: autovehicule parcate pe trotuar);
- Achiziția de tramvaie, reintroducerea și promovarea sistemului de transport în comun cu tramvaiul, pentru a facilita transportul în această zonă;
- 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 ceea ce privește soluționarea problemelor apărute în urma implementării proiectului în contextul locurilor de parcare, prezentate în cadrul acestei analize, se impune modificarea principiilor de bază ale sistemului de administrare a parcărilor prin revizuirea politicilor de parcare.

Pornind de la experiența orașelor europene, politicile și standardele de parcare din Reșița vor fi stabilite pe baza celor mai bune practici. Prin standardele de parcare ce se vor aplica, se urmărește atingerea următoarele obiective: rulaj optim de vizitatori, parcuri rezidențiale prioritare, decongestionarea traficului și promovarea mijloacelor alternative de transport.

Se pleacă, astfel, de la premisa că disponibilitatea redusă a locurilor de parcare în zonele dens populate este unul din instrumentele ce vor ajuta la schimbarea comportamentului de călătorie către alternative durabile și eficiente, precum mersul pe bicicletă și mersul pe jos. Se are în vedere ca noile standarde de parcare să fie minime la originea deplasărilor (parcarea rezidențială) și maxime la destinații (parcarea centrelor comerciale și a zonelor de agrement). Standardele minime presupun furnizarea de mai mult spațiu destinat pentru parcuri, iar cele maxime un spațiu mult mai mic.

La nivelul municipiului Reșița se vor viza atingerea standardelor maxime, cu politici tarifare adecvate, corelate cu măsuri de gestionare eficientă a locurilor de parcare și cu promovarea utilizării transportului alternativ, în așa fel încât să contribuie la creșterea calității vieții și implicit a nivelului de trai al populației.

Impunerea regulamentelor. Revizia și sancționarea

Trebuie avut în vedere că prin proiectul de finanțare privind modernizarea coridorului de mobilitate urbană, nu se urmărește și nu se vor amenaja/construi noi locuri de parcare. În cazul în care se vor amenaja locuri de parcare după perioada desfășurării proiectului, acestea se vor supune regulamentului de administrare al parcărilor.

Politicile de parcare nu funcționează fără aplicarea regulamentelor și sancționarea ilegalităților. Modalitățile de aplicare a regulamentelor și sancțiunilor trebuie să fie eficiente, amănunțite și echitabile. Scopul lor este de a promova conformarea populației la reglementările aflate în vigoare, în vederea menținerii eficienței utilizării spațiului public. Integrarea coerentă a sancționărilor, în contextul parcărilor, promovează menținerea unui nivel ridicat de conformitate.

Implementarea unei piste de biciclete, separată fizic de spațiul carosabil, va duce la imposibilitatea realizării parcărilor neregulate de-a lungul întregului traseu, atât pe partea carosabilă cât și pe trotuar. De asemenea integrarea unui sistem de monitorizare, de tip camere video, va permite autorităților competente să acționeze în cazul în care au loc parări neregulate.

În vederea asigurării transparenței și a unei bune colaborări cu populația rezidentă a municipiului, se recomandă ca veniturile obținute din parări să aibă un cont separat din care se vor putea finanța investiții viitoare pentru parări. (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 parărilor aparținând domeniului public și privat, locurile de parcare de reședință/ domiciliu au statut de locuri de parcare libere sau cu plată în funcție de zonă.

În aria de influență locurile de parcare au statut de locuri de parcare cu plată conform recomandărilor de la subcapitolul 3.2. *Regulamentul și politica tarifara privind parcare in zona de impact a proiectului* din prezentul document.

Principalele priorități privind parările din zona de impact a proiectului

1. Prioritățile politicii privind parcare

Vizarea în mod simultan a reducerii cererii locurilor de parcare și suplimentarea celor destinate vizitatorilor în aria de impact, necesită stabilirea unor priorități, precum:

- Prima prioritate se concentrează asupra populației rezidente. Aceasta permite locuitorilor aflați în aria de incidență a proiectului să poată utiliza ca atare parările de reședință disponibile. În zonele adiacente acestora, cu locuințe individuale/ colective și străzi cu trafic ușor și foarte ușor, se va permite parcare printr-o reglementare specifică.

La nivelul coridorului ce constituie obiectul proiectului, va fi interzisă parcare autoturismelor pe carosabil, indiferent de natura parării (rezidențială, nerezidențială). Sunt excluse de la regulă spațiile publice de parcare amenajate cu acest scop.

Municipalitatea va căuta în paralel 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 parările amenajate private ale acestora.

- 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, precum parările private ale diverșilor agenți economici, care constituie motivul deplasărilor. În astfel de situații parările nereglementare nu vor fi permise.

Prin reducerea spațiului potențial ocupat de mașini parcate nereglementar, se va încuraja utilizarea modurilor alternative de deplasare (transportul în comun, sistemul de închiriere a bicicletelor sau deplasările pietonale). Practic, se încurajează 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 formarea unei echipe specializate, în carul Poliției Locale, care să asigure respectarea regulilor de parcare, se poate contribui la creșterea veniturilor locale și reducerea semnificativă a ilegalităților privind parcare autovehiculelor.

3. Asigurarea transparenței financiare

Toate părțile implicate trebuie să aibă în vedere că administrarea parărilor s-a dovedit a fi 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 provenite din parări și din care se va asigura toate costurile de exploatare și de investiții. În acest fel, diversele grupuri de actori interesați (administrația, autorități competente, persoane juridice sau publice etc.) va avea posibilitatea de a urmări eficacitatea programului de gestionare, atât din punct de vedere financiar cât și care este randamentul investițiilor.

Politica revizuită va spori resursele disponibile pentru investiții în alte mijloace de transport alternativ și tot o dată va crește nivelul de răspundere.

Riscuri si 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 a 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

Politica de gestionare a parării urbane este unul dintre cele mai puternice instrumente aflate la dispoziția primărilor pentru a influența tiparele de mobilitate urbană, pentru a controla amenajarea și utilizarea spațiului urban și, în ultimă instanță, pentru a determina calitatea vieții urbane și deci fericirea locuitorilor orașului.

În ultimii ani, în majoritatea orașelor României se află pe agenda publică o falsă problemă a lipsei locurilor de parcare, atât în zonele centrale cât și în cartierele de locuințe, asociată cu creșterea considerabilă a deținerii și utilizării mașinilor personale.

Ca atare, multe dintre administrațiile orașelor își propun creșterea numărului de locuri de parcare din orașe. Această abordare însă:

- 1) Rezolvă doar pe termen scurt problema, în timp conducând la o și mai mare utilizare a autoturismelor, provocând probleme și mai grave de trafic.
- 2) Pe termen lung, are un impact catastrofal asupra calității vieții urbane și asupra tiparelor de utilizare a spațiului urban, angajând orașele în traiectorii de creștere și dezvoltare nesustenabile – cu siguranță caracterizate de probleme de aglomerație în trafic mult mai grave.

Din păcate, în ultimele două decenii în România administrațiile din majoritatea orașelor din România au operat în această direcție, amenajând noi și noi locuri de parcare, de multe ori pe seama trotuarelor sau chiar a spațiilor verzi. Ca atare calitatea vieții urbane s-a deteriorat considerabil (din acest punct de vedere) în comparație cu anii '90.

În egală măsură la apariția acestei situații au contribuit lipsa unor politici integrate și eficiente de management al transporturilor și parării, o aplicare slabă a regulilor, care tolerează parările excesive ilegale pe străzi (și, în foarte multe cazuri, pe trotuare sau zone verzi), o promovare nesatisfăcătoare a utilizării transportului public și nemotorizat, și, în ultimă instanță, o lipsă de temeritate politică privind disponibilitatea și determinarea factorilor de decizie de a își asuma și de a implementa acele măsuri ale politicilor care nu sunt populare (pentru o parte a populației), dar care sunt necesare pentru combaterea problemelor.⁶

3.1. Situația parării în urma proiectului investițional

Prin implementare proiectului se va reintroduce tramvaiul ca mijloc de transport în comun prin reabilitarea căilor de rulare, se va crea infrastructură dedicată pentru biciclete, se va restructura și moderniza infrastructura pietonală conexă acestor proiecte. Fiecare mod de transport va beneficia de infrastructură dedicată, individuală, 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 spații verzi. Prin modernizarea spațiilor verzi și implementarea pistelor velo se va realiza o "barieră" ce nu va permite automobilelor să parcheze pe spațiul pietonal, reducând numărul parării nereglementate la zero.

În vederea prioritizării mijloacelor de transport public și implicit a fluidizării traficului, este necesară reconfigurarea profilului stradal, păstrând totodată un spațiu destinat deplasărilor ușoare.

⁶ JASPERS, Ghid Aplicat – Politici de parcare pentru mobilitatea urbană durabilă

Număr total de locuri de parcare: locuri reglementate/ nereglementate

Tabel 11 Numărul de locuri de parcare în urma implementării proiectului

Coridorul supus proiectului	Numărul de locuri de parcare existente (rezidențiale amenajate și amenajate cu taxă)	Numărul de locuri de parcare post implementare proiect
B-dul Republicii	508	73
Calea Timișoarei	79	34
B-dul Revoluția din Decembrie	218	20
Str. Ion Luca Caragiale	146	18
Str. Libertății	21	17
Str. Traian Lalescu	-	0
Str. Paul Iorgovici	11	61
Str. Castanilor	-	36
Str. Zimbrului	-	0
Total	1229	259

Sursa date: analiza consultantului

Se anticipează că în urma implementării proiectului va exista un raport deficitar între cererea și oferta locurilor de parcare. În vederea echilibrării acestui raport, administrația publică locală are o singură opțiune, aceea de a le reduce prin:

- Propunerea de metode alternative de transport 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).

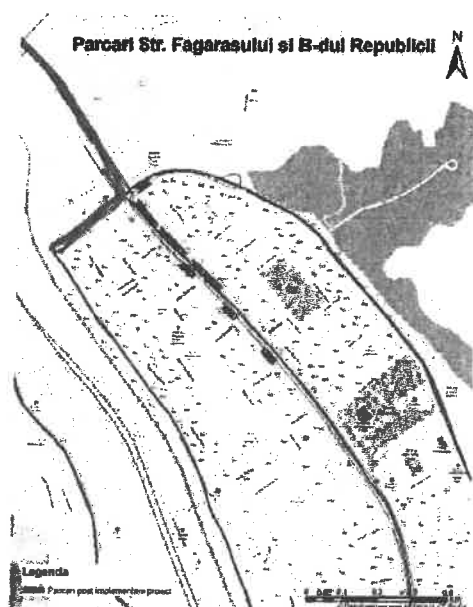


Figura 19 Locuri de parcare localizate la nivelul str. Fagarasului si B-dul Republicii după implementarea proiectului



Figura 20 Locuri de parcare localizate la nivelul Calea Timisoarei si B-dul Revolutia din Decembrie după implementarea proiectului

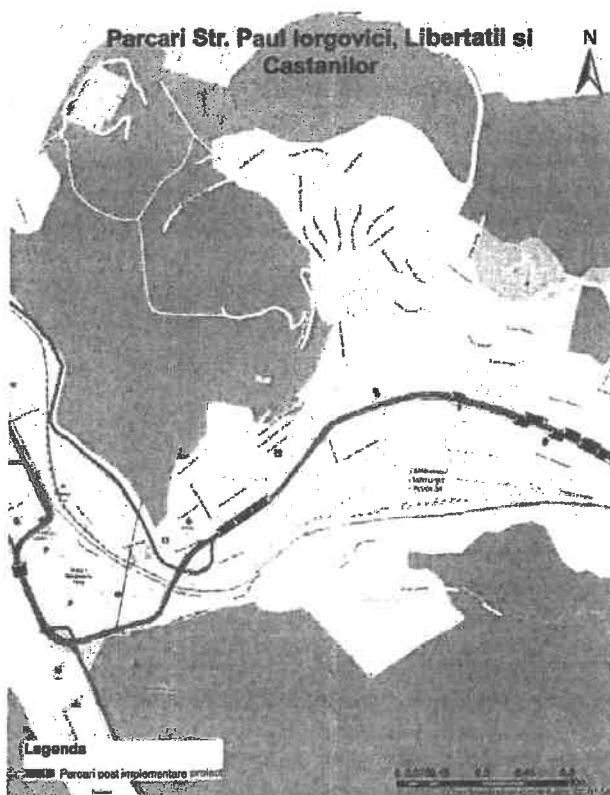


Figura 21 Locuri de parcare localizate la nivelul str. Paul Iorgovici, Libertatii si Castanilor după implementarea proiectului

Tipuri locuri de parcare:

Potrivit Regulamentului de organizare și funcționare a sistemului de administrare a locurilor de parcare cu plată, tarif orar, de reședință de domiciliu cu abonament tip locatar și a terenurilor cu destinație parcare/garare autovehicule închiriate pentru amplasarea de construcții ușor demontabile, garaje, copertine, locuri de parcare individuale amenajate de locatar, de pe domeniul public și privat al municipiului Reșița, se disting următoarele tipuri de zone de staționare/parcare cu plată:

- zone situate pe platforme în afara căilor de rulare (parcări tip incintă);
- zone delimitate la marginea carosabilului;
- zone situate parțial sau integral pe trotuar acolo unde prin aceasta nu se perturbă traficul pietonal (cel puțin 1 metru lățime trotuar rămas liber) și se păstrează o lățime corespunzătoare a benzii de rulare;
- acces în curțile imobilelor, unde pot staționa numai proprietarii (chiriașii) imobilului, dacă nu depășesc limitele marajului rutier pentru acces auto în curte;
- zone de staționare destinate exclusiv pentru locatari, semnalizate suplimentar în acest sens. (parcări de reședință de domiciliu cu abonament)

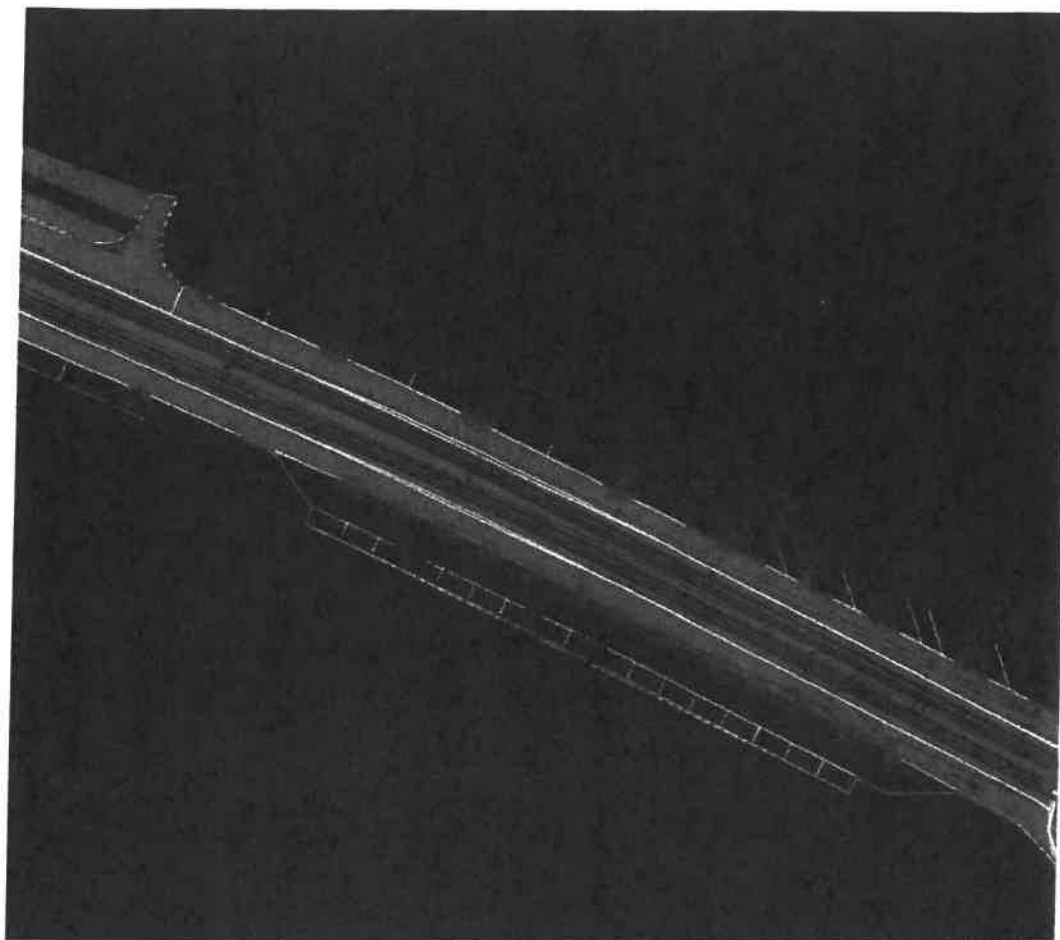


Figura 22 Exemplu locuri de parcare delimitate la marginea carosabilului, post implementare proiect – Str. Paul Iorgovici

În urma implementării proiectului, nu se vor realiza parări nereglementate, în paralel cu eliminarea spațiilor care ar fi permis parcare nereglementată. Acestea, vor fi însă reduse numeric și vor funcționa doar în baza unei taxe de parcare specifice zonei în care se localizează. Prin această intervenție se așteaptă creșterea calității deplasărilor pietonale și în special a transportului în comun. De asemenea, trebuie avut în vedere că însăși obiectivul general al proiectului constă în scăderea ratei de utilizare a autoturismelor personale, cu precădere în zona incidentă a proiectului, prin modernizarea transportului în comun și a mobilității ușoare (velo și pietonal).

Tabel 12 Situația locurilor de parcare cu acces public după implementarea proiectului

	Parcări amenajate cu plată	Parcări nereglementate (înainte de implementarea proiect)	Parcări nereglementate (post implementare proiect)	
B-dul Republicii	508	-	116	73
Calea Timișoarei	79	-	23	34
B-dul Revoluția din Decembrie	218	-	398	20
Str. Ion Luca Caragiale	117	29	51	18
Str. Libertății	21	-	159	17

		Parcări amenajate cu plată	Parcări nereglementate (înainte de implementarea proiect)	Parcări nereglementate (post implementare proiect)	
Str. Traian Lalescu		-	93	0	0
Str. Paul Iorgovici	11	-	227	0	61
Str. Castanilor		-	291	0	36
Str. Zimbrului	-	-	177	0	0
Total	1229	104	1788	0	259

Venituri generate: locuri de parcare reglementate

Toate veniturile din parcări vor fi folosite exclusiv în interesul comunității.

Veniturile obținute nu reprezintă doar o formă de impozitare aplicată automobilelor, iar banii încasați nu se vor adăuga în bugetul general al orașului. Veniturile vor fi alocate sectorului de transport alternativ, pentru investițiile realizate în spațiile pietonale și piste de biciclete.

La începutul fiecărui an se va realiza un anunț public, menit să asigure transparență în informare, cu privire la veniturile obținute din tarificarea parcarilor și modul în care au fost folosiți banii încasați.

Tabel 13 Scenariu privind veniturile generate din taxa de parcare

		Parcări cu plată	Număr locuri de parcare post implementare proiect	Taxa de parcare pentru o oră (lei/h)		Taxa încasată în decursul a zoh dacă toate locurile de parcare ar fi ocupate de câte un autovehicul diferit la fiecare oră
B-dul Republicii	508	-	73	2	146	1460
Calea Timișoarei	79	-	34	1	34	340
B-dul Revoluția din 1 Decembrie 1918	218	-	20	0	0	0
Str. Ion Luca Caragiale	117	29	18	2	36	360
Str. Libertății	21	-	17	0	0	0
Str. Traian Lalescu	-	-	0	0	0	0
Str. Paul Iorgovici	11	-	61	2	122	1220
Str. Castanilor	-	-	36	1	36	360
Str. Zimbrului	-	-	0	0	0	0
Total	1229	104	259	-	374	3740

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

Zona parcarilor reglementate cu taxă: Str. Revoluția din Decembrie, B-dul Republicii (zona Progresului) și Piața 1 Decembrie 1918 (în perimetrul primăriei)

Parcările reglementate cu taxă cu statut rezidențial: Str. Republicii, Făgăraș, Calea Timișoarei și I. L. Caragiale

În vederea reducerii timpului de staționare, parcare mașinilor se va efectua doar în locurile special amenajate, care funcționează în baza unui regim de taxare diferențiat în raport cu durata de ședere a autovehiculului.

Str. Revoluția din Decembrie, și Piața 1 Decembrie 1918 (în perimetrul primăriei), prezintă un regim diferit de parcare datorită statutului rezidențial deținut. În această zonă locurile de parcare vizează rezidenții care dețin un abonament anual de parcare, iar pe durata intervalului orar 8:00 – 18:00 pot fi accesate și de către populația non rezidentă prin achitarea unei taxe conforme duratei de staționare.

Tarifele de parcare în raport cu durata de staționare a unui automobil sunt următoarele:

Interval parcare	Cost orar	Total de plata
O ora	2 lei	2 lei
A doua ora	4 lei	6 lei
A treia ora	8 lei	14 lei
A patra ora	12 lei	26 lei
Orice ora peste 4 ore	12 lei	

De exemplu: i) pentru un automobil care parchează, în această zonă, timp de 3 ore, șoferul va achita un tarif total de 14 lei, reprezentând contravaloarea pentru prima ora de staționare 2 lei + a doua ora 4 lei + a treia ora 8 lei; ii) o mașină care parchează timp de 12 ore, va achita un tarif total de 122 lei, compus din prima ora 2 lei + a doua ora 4 lei + a treia ora 8 lei + următoarele 9 ore câte 12 lei/ora.

Pentru mașinile care depășesc intervalul de o ora întreagă se va aplica tariful orei următoare.

Exemplu: o mașină care staționează pe un loc amenajat timp de 1h20', va achita 6 lei, aferent primei ore de parcare 2 lei și a doua ora de parcare 4 lei.

- Neachitarea taxei de parcare va fi sancționată cu amenda. Amenda pentru neplata locului de parcare va fi cuantificată la 144 lei, cu posibilitatea achitării a jumătate din contravaloare în 24 de ore de la constatarea încălcării prevederilor regulamentului.
- Parcare în afara locurilor special amenajate se va sancționa cu ridicarea autovehiculului parcat neregular și sancțiuni complementare privind amenda pentru parcare, taxa de transport și garare autoturism.
- Aceste măsuri descurajează blocarea locurilor de parcare o perioadă mai lungă de timp și generează mai multe locuri disponibile de-a lungul unei zile.
- 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.

EXEMPLU SCENARIU:

Dacă un autovehicul staționează sub durată minimă de tarifar (o ora), taxa de parcare va fi tot de 2lei - aferentă celei pentru o oră.

Dacă un autovehicul staționează sub 2h - de exemplu 1h și 20min. - taxa de parcare va fi compusă din taxa pentru 1h - 2lei și taxa pentru 2h - 4lei, proprietarul autovehiculului trebuind să achite contravaloarea de 6lei.

S1 – Situația parcarilor reglementate cu taxă cu statut rezidențial (pentru non-rezidenți):

- În acest tip de parcare, staționarea unui automobil pe durata unei ore aduce un profit de **2lei/h**, în urma aplicării taxei de parcare pentru acest interval orar.
- În decursul a **10h** (intervalul orar de acces adresat autovehiculelor populației non-rezidente, specific parcarilor rezidențiale cu taxă), staționarea unui automobil diferit la un interval de 1h, generează un profit de **20lei**, iar într-o viziune mai largă - pentru o perioadă de an de zile - veniturile încasate pentru acest tip de scenariu vor fi de 7300lei.

S3 - Situația parcarilor de tip *park and ride* :

- În acest tip de parcare, ocuparea unui loc de parcare la fiecare oră de câte un autovehicul diferit, va aduce un profit **1lei/h** și de **10lei** pe un interval de **10h**.
- Pe durata unui an veniturile încasate din taxarea parcarilor de tip *park and ride*, va fi de 3650lei (pentru același scenariu de ocupare a locului de parcare 10h/zi).
- În situația optării șoferului pentru achitarea taxei parcarii de-o zi, în vederea asigurării locului de parcare pe întreaga durată a zilei, profitul generat va fi de **8lei/zi**, care raportat la un an va aduce un profit de 2920lei.

Zona parcarilor în regim *park&ride*: Str.Calea Timișoarei și Castanilor (Piața Republicii)

Parcarea autovehiculelor la nivelul **Str.Calea Timișoarei și Castanilor (Piața Republicii)**, va fi permisă doar în locurile special amenajate și va funcționa în regim *park and ride*. Acest tip de alternativă de parcare sunt menite să reducă numărul de autovehicule din centrul orașului prin stocarea acestora la nivelul parcarilor și încurajarea utilizării transportului în comun pentru diverse destinații, contribuind și la reducerea poluării factorilor de mediu. Acest tip de parcare va funcționa în baza unei taxe de 1lei/h sau de 8lei/zi.

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.

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 parcare, va păstra controlul asupra strategiei și politicii de parcare.

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 Plată** pentru parcarile 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, amănunțite și echitabile. Scopul lor este de a încuraja conformarea la reglementările în vigoare, pentru a menține eficiența utilizării spațiului public. Coerența sancționărilor ajută la menținerea unui nivel ridicat de conformitate.

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

4. Recomandări privind pașii de urmat pentru implementarea soluției

4.1. Elemente de ordin juridic, procedural

Consiliul Local are drept de decizie 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 vederea conturării unui cadru legislativ al parcarilor, 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 Direcției pentru Administrarea Domeniului Public și Privat al Municipiului Reșița - Compartiment Parcări cu Plată pentru parcarile libere/ rezidențiale și S.C. AVM PROJECT S.R.L. administrator. Pentru parcarile cu plată consiliul local deține funcția de administrator al terenurilor, proprietate a 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 aferentă investiției propuse prin proiectul „Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în municipiul Reșița” în Municipiul Reșița, se va concretiza după implementarea proiectului

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 „Modernizarea transportului public electric pentru reintroducerea serviciului de transport electric pe traseul liniei principale” în municipiului Reșița, se urmărește îmbunătățirea calității vieții populației și creșterea nivelului de trai prin inovarea și dezvoltarea durabilă a sectorului de transport urban.

Astfel, utilizarea mijloacelor de transport alternativ în detrimentul utilizării autoturismelor personale, reprezintă o modalitate eficientă de reducere a impactului generat asupra factorilor de mediu, de diminuare a poluării fonice și vizuale, de fluidizare și decongestionare a traficului; o sursă alternativă generatoare de venituri, dar și o modalitate de creștere a potențialului de investiții în oraș. De asemenea, prin introducerea soluțiilor de îmbunătățire a spațiilor verzi, ca parte integrată a proiectului, se contribuie la creșterea calității aerului și a aerului ambiental, îmbunătățirea peisajului urban, reducerea factorilor de stres și implicit la asigurarea bunăstării și siguranței sănătății populației.

Prin urmare implementarea proiectului, nu numai că pune în prim plan rezidenții municipiului Reșița, prin favorizarea și aducerea unor multiple beneficii asupra acestora, cât și contribuie la creșterea coeziunii sociale, a gradului de conștientizare și sensibilizare al populației asupra importanței mediului înconjurător și a necesității stringente asupra utilizării unor alternative de transport eco-friendly.

POLITICA DE PARCARE pentru proiectul „Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în municipiul Reșița”

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
FLOREA DĂNUȚ

CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR
BUCUR DUCIAN CORNEL

