



ROMÂNIA
MUNICIPIUL RÂMNICU - SĂRAT

Str. N.Bălcescu nr. 1, Râmnicu-Sărat, Tel: 0238.561946; Fax: 0238.561947

Web site: www.primariermsarat.ro

E-mail: primarie_rmsarat@primariermsarat.ro

Nr. 6724 /06.03.2018

ANUNT
CONSULTARE SI DEZBATERE PUBLICA
A PROIECTULUI DE HOTARARE

privind aprobarea Strategiei de parcare a Municipiului Rm.Sarat

In conformitate cu prevederile Legii nr.52/2003 privind transparenta decizionala in administratia publica, se aduce la cunostinta publica initiativa Primarului Municipiului Rm.Sarat, domnul Cirjan Sorin Valentin, referitoare la elaborarea Proiectului de hotarare privind aprobarea Strategiei de parcare a Municipiului Rm.Sarat, precum si ***organizarea consultarii/dezbaterii publice pentru proiectul propus, in ziua de miercuri, 14 martie 2018, ora 13:00, la sediul Primariei Municipiului Rm.Sarat-Sala de Consiliu.***

In conformitate cu stipulatiile art.7, alin.(10) din legea nr.52/2003, modalitatea de colectare a recomandarilor, modalitatea de inscriere si luare a cuvantului, in timpul desfasurarii sedintei de dezbatere publica se va face in ordinea sosirii, conform listei intocmite in acest sens. Fiecare persoana are posibilitatea de a-si exprima punctul de vedere in timp rezonabil.

Textul complet al proiectului de hotarare insotit de Expunerea de motive a Primarului Municipiului Rm.Sarat si Raportul de specialitate al Compartimentului de specialitate din cadrul aparatului de specialitate al primarului Municipiului Rm.Sarat se publica pe pagina web www.primariermsarat.ro si se afiseaza la sediul Primariei Municipiului Rm.Sarat.

In considerarea art.7, alin.(1) din Legea nr.52/2003, teza finala, persoanele interesate pot solicita in scris printr-o cerere adresata in acest sens, Compartimentului Relatii cu Publicul si Registratura din cadrul Primariei Municipiului Rm.Sarat, transmiterea documentatiei care face obiectul prezentului anunt.

Raportat la prevederile art.7, alin.(4) din Legea nr.52/2003, eventualele propuneri, sugestii, opinii cu valoare de recomandare privind proiectul de hotarare, exprimate in scris, continand numele, prenumele, domiciliul si numarul de telefon al semnatarului, se vor depune la Compartimentul Relatii cu Publicul si Registratura din cadrul Primariei Municipiului Rm.Sarat, in timpul programului de lucru sau prin e-mail la adresa

primarie_rmsarat@primariermsarat.ro, pana la data de 19.03.2018, ora 9:00.

Va multumim pentru interes si va asteptam in sala de Consiliu a Primariei Municipiului Rm.Sarat, in ziua de 14 martie 2018, ora 13:00.

Afisat astazi, 06.03.2018.

**PRIMAR,
CIRJAN SORIN VALENTIN**



**Intocmit,
Cons.jr.CORBU ALINA GIORGIANA-atributii delegate
conform Dispozitiei nr.73/25.01.2018**

A handwritten signature in blue ink, likely belonging to Corbu Alina Georgiana, the council member mentioned in the text.

PROIECT DE HOTARARE
privind aprobarea Strategiei de parcare a Municipiului Rm.Sarat

Consiliul Local al municipiului Râmnicu-Sărat, județul Buzău, întrunit în ședința de lucru ordinara in data de _____;

Având în vedere:

- expunerea de motive a Primarului municipiului Rm.Sarat;
- raportul Compartimentului Unitatea Municipala pentru Monitorizarea Serviciilor Comunitare de Unitati Publice din cadrul aparatului de specialitate al primarului municipiului Rm. Sarat;
- avizul comisiei de specialitate a Consiliului local;
- proiectul Strategiei de parcare a Municipiului Rm.Sarat;
- prevederile art.33 din O.G nr.43/1997, actualizata, privind regimul drumurilor;
- prevederile art.36 alin.2 lit.c din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicata, actualizata;

Luand in considerare dispozitiile Legii nr.24/2000 privind normele de tehnica legislativa la elaborarea actelor normative republicata, cu modificarile si completarile ulterioare;

În temeiul art.39 alin.1, art.45 alin.3 si art.115 alin.1 lit.b din Legea nr.215/2001 a administrației publice locale, republicata, actualizata;

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aproba Strategia de parcare a Municipiului Rm.Sarat, conform anexei, care face parte integranta din prezenta hotarare.

Art.2. Cu aducerea la îndeplinire a prezentei hotarari se insarcineaza Primarul municipiului Rm.Sarat prin Compartimentul Unitatea Municipala pentru Monitorizarea Serviciilor Comunitare de Unitati Publice Rm.Sarat din cadrul aparatului de specialitate al primarului Municipiului Rm.Sarat.

Art.3. Prezenta hotarare se aduce la cunostinta publica, respectiv se comunica Primarului municipiului Rm. Sarat, celor nominalizati cu ducerea la indeplinire si se comunica Institutiei Prefectului Judetului Buzau in vederea exercitarii controlului cu privire la legalitate.

Initiator,
Primar,
Cirjan Sorin Valentin



Contrasemnează,
Secretar,
Vagyas-Davidou Manuela



ROMÂNIA

MUNICIPIUL RÂMNICU - SĂRAT

Str. N.Bălcescu nr. 1, Râmnicu-Sărat, Tel: 0238.561946; Fax: 0238.561947
Web site: www.primariersarat.ro E-mail: primarie_rmsarat@primariersarat.ro

Nr.6720/05.03.2018

EXPUNERE DE MOTIVE

la proiectul de hotarare privind aprobarea Strategiei de parcare a Municipiului Rm.Sarat

Dupa anul 1990, numarul vehiculelor a crescut foarte mult, iar parcare a devenit o problema pentru majoritatea participantilor la trafic. Exista strazi si intersectii care, in mare parte a zilei, sunt foarte aglomerate si, cateodata, blocate.

Avand in vedere:

- prevederile art.33 din O.G nr.43/1997, privind regimul drumurilor, republicata;

- necesitatea identificarii unor modalitati de creare de facilitati institutionale si legale pentru realizarea de parcare si care sa descurajeze folosirea vehiculelor proprii si sa incurajeze utilizarea transportului public;

Luand in considerare obiectivele care se au in vedere cu referire la politica de parcare, si anume:

- reducerea blocajelor in trafic si scaderea poluarii aerului ;

- cresterea numarului de calatori pe mijloacele de transport in comun, fapt ce determina scaderea poluarii generate de utilizarea mijloacelor de transport individuale;

- sanse egale pentru toti. Cetatenii care vin in centru sau la lucru in oras si nu pot folosi mijloacele de transport in comun pentru ca nu au un acces facil la aceste servicii au probleme daca nu gasesc locuri de parcare in zona centrala;

- revigorarea centrului orasului, siguranta in deplasare, extinderea suprafetelor destinate pietonilor si biciclistilor, reducerea traficului in zona centrala si asigurarea unei discipline in trafic;

- sustinerea cresterii economice;

Urmand tendintele generale, solutia pentru o strategie eficienta de parcare o constituie integrarea intr-un context mai amplu care sa includa exploatarea terenurilor, transportul si traficul rutier, calitatea vietii si protejarea mediului. Scopul final este acelasi si anume reducerea gradului de folosire a autovehiculelor prin trecerea la alte forme adecvate de transport (in special transport public si, intr-o masura mai mica, la ciclism si mers pe jos).

Avand in vedere cele expuse supun spre dezbatare si aprobare deliberativului local prezentul proiect de hotarare, in conformitate

cu propunerea Compartimentului de specialitate al primarului Municipiului Rm.Sarat din cadrul aparatului de specialitate al primarului Municipiului Rm.Sarat.

**Initiator,
PRIMAR,
CIRJAN SORIN-VALENTIN**





ROMÂNIA

MUNICIPIUL RÂMNICU- SĂRAT



Cert. no. AJAEU/10/11995

Str. N.Bălcescu nr. 1, Râmnicu-Sărat, Tel: 0238.561946; Fax: 0238.561947
Web: www.primariermsarat.ro E-mail: primarie_rmsarat@primariermsarat.ro
Nr. înregistrare ANSPDCP: 20680

Nr.6674 /05.03.2018

Raport de specialitate la proiectul de hotărare pentru aprobarea

Strategiei de parcare a municipiului Ramnicu Sarat

Avand în vedere :

-prevederile art.33 din **ORDONANȚĂ nr. 43 din 28 august 1997**
(republicată**)** privind regimul drumurilor ce stipuleaza ca :

“Autoritățile administrației publice locale împreună cu Poliția rutiera au obligația de a reglementa circulația, parcare, staționarea și oprirea pe străzi a vehiculelor. Parcare se admite, de regula, în locuri special amenajate în afară benzilor de circulație și a trotuarelor, amplasate de comun acord cu Poliția rutiera.”.

Luand în considerare:

-prevederile art.3. alin.(4) lit.e din Legea 215/2001, privind administrația publică locală, republicată, actualizată, propun spre analiză și aprobare Consiliului Local al municipiului Râmnicu Sărat :

1. Strategia de parcare a Municipiului Ramnicu Sarat.

Întocmit,
Consilier superior
Hinta Petrus

Strategia de parcare a municipiului Ramnicu Sarat

Considerații generale

O politică coerentă privind parcarile este una dintre cele mai eficiente pârghii ale autorității locale pentru a planifica, administra și exploata un sistem durabil de transport urban.

1.1. Prezentarea situatiei actuale în RÂMNICU SĂRAT

RÂMNICU SĂRAT este situat în sud-estul României, în județul Buzău, fiind al doilea oraș ca mărime din acest județ.

Populația municipiului RÂMNICU SĂRAT este de 41227 persoane (conform Institutului National de Statistica, TEMPO online) ce locuiesc pe o suprafață de 52,46 km² fiind amplasat la aproximativ 36 km de reședința județului Municipiul Buzău.

De evidențiat faptul că numărul de locuitori cu domiciliul stabil a scăzut în municipiul Ramnicu Sarat, în ultimii 25 de ani, variația înscrinduse în tendința la nivel național.

Dupa anul 1990, numărul vehiculelor a crescut mult, iar parcare a devenit o problema foarte mare pentru fiecare posesor de vehicul, în particular în centrul orașului. De asemenea, există strazi și intersecții care în anumite perioade ale zilei sunt foarte aglomerate și practic blocate.

Un element ce releva dimensiunea problemei îl constituie indicii de motorizare care raportat la anul 2015 arată că numărul de autoturisme deținute la 1000 de locuitori ai municipiului Ramnicu Sarat este cu 5 % mai mare față de valoarea medie națională, respectiv cu 28 % mai mare decât valoarea medie județeană.

Practic în acest moment în RÂMNICU SĂRAT sistemul rutier este complet neadaptat la numărul de vehicule care circula în fiecare zi.

Din ultimele statistici rezultă că numărul de autovehicule înmatriculate în RÂMNICU SĂRAT depășește 14.000, la care se mai adaugă și cele în tranzit, iar sistemul rutier nu a fost extins corespunzător.

Construirea de noi artere stradale nu mai este posibilă mai ales în centrul orașului fiind necesar să se identifice modalități care să descurajeze folosirea vehiculelor în aceste zone.

De subliniat că în ceea ce privește mijloacele alternative de mobilitate, optimizarea mobilității este direct dependentă de amplasarea în teritoriu a diverselor funcțiuni (locuire, comerț, locuri de muncă, locuri de agrement etc) de tipul și de caracteristicile infrastructurii, de siguranța circulației. Astfel ținând cont de cele menționate locuitorii optează pentru modul de transport cu care își efectuează deplasările afectând astfel și cererea de parcare.

Principalele tendințe care influențează nevoia de parcare sunt :

- **Creșterea numărului de autoturisme și a cererii de locuri de parcare.** Îmbunătățirea situației economice a făcut ca numărul de mașini să

nivelul Municipiului Ramnicu Sarat elaborat de firma URBAN SCOPE , la comanda autoritatii locale .

Strategia de față urmează să acopere toate aspectele referitoare la parcare in Municipiul RÂMNICU SĂRAT si să furnizeze un cadru prin care municipalitatea să implementeze mai eficient propriul plan de administrare a parcarilor care este un element important de implementare al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă si va fi supusa spre aprobare Consiliului Local al Municipiului RÂMNICU SĂRAT.

1.2. Scopul Strategiei de Parcare

Principalul scop al Strategiei de Parcare este realizarea unui cadru legal pentru dezvoltarea investițiilor în domeniul parcarilor publice, pentru a asigura necesarul de locuri de parcare, concomitent cu descurajarea deplasărilor cu autovehiculul propriu.

De asemenea, Strategia de Parcare mai are următoarele scopuri:

- sa asigure aplicarea efectiva a reglementarilor privind parcare;
- sa conduca la reducerea cererii de parcare prin imbunatatirea transportului public si a transportului nemotorizat;
- sa stimuleze reducerea traficului in zona centrala;
- sa faciliteze circulatia pietonilor pe trotuare;
- sa mareasca numarul locurilor de parcare si accesibilitatea la spatiile de parcare in general si pentru persoanele cu handicap in particular;
- sa reduca perioada de parcare a vehiculelor in centrul orasului si pe strazi;
- sa asigure administrarea parcajelor si sa imbunatateasca serviciile de parcare;
- sa imbunatateasca fluxul circulatiei, prin reducerea zonelor de aglomeratie;
- sa contribuie la reducerea poluarii prin scaderea numarului de vehicule care circula;
- sa conduca la strazi mai sigure pentru pietoni, biciclisti, motociclisti si soferi;
- sa faciliteze imbunatatirea accesului pentru vehiculele de urgenta si transport public;
- sa asigure includerea in totalitate a prevederilor ei in procesul de luare a deciziilor si in concordanta cu alte strategii conexe.

Pornind de la aceste considerente generale **obiectivele care se au în vedere prin politica de parcare** sunt:

- Reducerea blocajelor în trafic și scăderea poluării aerului deoarece administrarea corectă a parcarilor reduce circulația mașinilor și scade emisiile de carbon.
- Creșterea numărului de călători pe mijloacele de transport în comun fapt ce determina diminuarea poluării generate de utilizare mijloacelor de transport individuale
- Șanse egale pentru toți. Cetatenii care vin în centru sau la lucru în oraș și nu pot folosi mijloacele de transport în comun pentru că nu au un

acces facil la aceste servicii au probleme dacă nu găsesc locuri de parcare în zona centrală.

- Revigorarea centrului oraşului. Siguranţă în deplasare. Extinderea suprafeţelor destinate pietonilor şi bicicliştilor, reducerea traficului în zona centrală şi asigurarea unei discipline în trafic şi la parcare va face ca mişcarea tuturor celor aflaţi în trafic, în special pietoni şi biciclişti, să fie făcută în condiţii de siguranţă.
- Susţinerea creşterii economice. Restricţionarea posibilităţilor de parcare de lungă durată şi reducerea locurilor de parcare pentru navetişti, amenajarea unor locaţii de parcare pentru cumpărători, vizitatori şi turişti va asigura vitalitatea economică a centrului oraşului.

Politica de administrare a parcărilor va urmări crearea unui echilibru între cererea de locuri de parcare şi ofertă. Se va urmări prevenirea unei situaţii de creştere excedentară a solicitării de locuri de parcare şi, pe de altă parte, aplicarea unor măsuri pentru a creşte numărul de vizitatori în centrul oraşului. Excesul cererii pentru locuri de parcare generează o congestie a traficului în zona centrală, printr-un trafic suplimentar cauzat de căutarea unui loc de parcare.

Măsurile care vor fi puse în practică pentru buna administrare a parcărilor sunt:

- Creşterea numărului sau a ofertei de locuri de parcare.
- Scăderea numărului de maşini care e necesar să parcheze în zona centrală.
- Soluţii de parcare de scurtă durată.
- Favorizarea parcării pentru rezidenţi şi cumpărători.
- Taxarea diferenţiată funcţie de locaţie şi de timp
- Încurajarea utilizării mijloacelor de transport nepoluante prin înfiinţarea de parcări pentru biciclete în vecinătatea principalelor puncte de interes (statii de transport public extraurban, centre comerciale, instituţii publice, scoli, pieţe , locuri de agrement) .

Toate activităţile prin care se instituie taxe de parcare şi se aplică amenzi pentru parcare ilegală urmăresc reducerea cererii de locuri de parcare şi a numărului de călătorii cu maşina personală în centrul oraşului şi, implicit, reducerea frecvenţei blocajelor în trafic.

1.3. Rolul parcarii

Strategia de parcare este unul dintre elementele esenţiale ale administrării unui oraş. Astfel, strategia de parcare trebuie să fie integrată într-un cadru mai larg care influenţează folosirea terenului, transportul şi traficul. Principalul scop al strategiei este creşterea folosirii transportului public, în paralel cu dezvoltarea facilităţilor de parcare, pentru a avea rezultatele dorite. Oferta şi tarifele pentru parcare influenţează modul în care oamenii calatoresc către locurile de muncă, divertisment sau magazine, şi modul în care folosesc autovehiculele private. Strategia de parcare va avea efect, direct sau indirect, asupra calitatii vieţii pentru rezidenţi şi asupra calitatii mediului prin reducerea poluarii.

De asemenea, strategia va avea efect asupra blocajelor în circulație, prin eliminarea lor, asupra puterii de atracție a zonelor urbane și a performanțelor financiare.

Prea multe locuri de parcare pot conduce la degradarea spațiilor urbane în timp ce prea puține locuri de parcare pot afecta viabilitatea activităților comerciale.

Strategia propusă are la bază o abordare zonă cu zonă a orașului având în vedere situația actuală și anume blocajele de circulație care sunt des întâlnite în centrul orașului.

Situația administrării locurilor de parcare în Ramnicu Sarat

Locurile de parcare în aria de studiu Municipiul Ramnicu Sarat se încadrează în următoarele categorii:

a. Parcarile publice cu plată administrate în baza unui contract de delegare gestiunii de operatorul SC ACVATERM SA societate al cărei acționar unic este Municipiul Ramnicu Sarat sunt situate pe stradă sau în parcuri relativ mici în jurul instituțiilor ce oferă servicii publice sau în fața piețelor. În cazul acestor parcarile durata de funcționare în sistem cu plată este următorul: de luni până vineri în intervalul orar 08:00-18:00 și sâmbătă și duminică intervalul orar :08:00 -14:00. În afara acestor intervale parcarile sunt gratuite. Parcarile publice cu plată au capacitatea de 148 locuri fiind amplasate în centrul municipiului.

Tabelul 1 Locuri amenajate -parcare publica cu plată

Localizare	Capacitate (locuri)
ZONA CENTRU- RAIFFEISEN	60
BANK-STR. BRASOVENI	
STR. VICTORIEI	42
STR. TOAMNEI	9
ZONA PIATA	37
TOTAL LOCURI	148
TOTAL SUPRAFATA	1739 m²

b. Parcarile de reședință -sunt considerate spații destinate imobilelor situate la mai puțin de 30 m de frontul imobilelor utilizate de locatari.

Acestea se atribuie locuitorilor cu domiciliul în imobilele arondate fiecărei parcare, care solicită un loc de parcare, sub forma unui contract cu o durată de 12 luni ce permite utilizarea locului 24 ore pe zi.

În cazul în care acesta găsește locul ocupat sau îi este împiedicată intrarea sau ieșirea din locul de parcare acesta poate sesiza operatorul de parcare, care va proceda la aplicarea reglementărilor stabilite prin Hotărârea Consiliului Local nr.36 din 2009 ce prevede măsura de blocare a roților și plata unei taxe penalizatoare pentru deblocare.

Parcarile rezidențiale au o capacitate de 2244 locuri. Aceasta acoperă doar 45 % din cererea necesară, determinată prin agregarea numărului de autoturisme înregistrate la nivelul cartierelor de locuințe colective.

TABELUL 1 Locuri amenajate-parcare de reședință

Zona	Localizare	Capacitate (locuri)
COSTIENI	pompieri	52
	Societatea OILREG	239
	OILREG Biserica	94
	Balta Alba	663
TOAMNEI	Victoriei	221
	Cinema	64
GARA	Nicoake Balcescu	125
CENTRU	Bl.A1 si A2	72
PIATA HALELOR	Complex	93
	Grupul Scolar Victor Frunza	87
	Solidaritatea	34
	Panfort	31
	Sante	76
POSTA TELEFOANE -	Isa club	7
	Posta	86
ZONA POD	Pod	270
Zona Industrială	ANL 1 si ANL 2	30
TOTAL LOCURI		2244
TOTAL SUPRAFAȚA		26367 m²

2. PARCAJELE PE STRADA SI IN AFARA STRAZII

În prezent, în RÂMNICU SĂRAT există două tipuri de parcaje: parcajele de stradă și parcajele în afara strazii în curțile sau parcarile instituțiilor rezidențiale.

2.1. Parcajele pe stradă

Strategia de parcare propune reducerea zonelor de parcare pe stradă, stabilirea unor astfel de zone doar pe perioade de timp foarte scurt, și ulterior eliminarea lor treptată.

Măsurile de eliminare a parcajelor pe stradă se pot aplica în toate zonele, cu excepția celor unde nu există alte facilități de parcare.

Pentru început problema parcarii pe strada poate fi rezolvată, într-o mică măsură, prin folosirea pentru parcare doar a unei părți a străzii.

Acolo unde există competiție pentru spațiu, în mod normal trebuie să se acorde prioritate staționarilor pe termen scurt, care trebuie să fie cele mai convenabile pentru persoanele care merg în vizită sau la cumpărături.

Pentru stabilirea parcajelor pe strada va trebui să se acorde de asemenea prioritate zonelor pentru rezidenți, unde nu există posibilitatea dezvoltării altor tipuri de facilități de parcare.

Pentru îmbunătățirea siguranței și modificarea comportamentului privind parcare este necesar ca:

- numărul parcajelor cu plată pe strada să crească;
- să fie aplicate verificări și limitări ale parcarii pe strada;
- să se facă verificări și să se aplice sancțiuni care vor conduce la limitarea parcarii pe strada.

Acest lucru va implica și folosirea de indicatoare de circulație și marcaje care să menționeze reglementarea aplicată în zona respectivă, și de măsuri care să încurajeze șoferii să respecte aceste reglementări.

2.2. Parcajele în afara străzii

Acest tip de parcare va trebui luat în considerare cu precădere având avantajul că poate reduce gradul de ocupare a străzii rezultând în acest fel o îmbunătățire a traficului și a transportului public. În cazul acestor facilități este important și modul de folosire al terenurilor, deoarece pentru amenajarea parcajelor este nevoie de teren în afara străzii.

Pentru a se obține un număr mai mare de locuri de parcare, în cazul în care nu există spațiu suficient, se pot construi parcaje etajate, însă evoluția generală trebuie să fie construirea parcajelor subterane, datorită impactului vizual și al lipsei de spațiu pentru construirea de clădiri pentru parcaje.

Construirea parcajelor subterane este condiționată de planificarea folosirii terenurilor și constituie un avantaj pentru că fiind subteran, la suprafața terenului poate fi folosit și în alt scop precum parcuri, etc.

De asemenea, pot fi construite mai multe niveluri subterane rezultând un număr de locuri de parcare mai mare pe o suprafață dată. Un alt avantaj al construirii parcajelor subterane este reducerea costurilor de construcție în cazul în care sunt construite simultan cu parcaje supraterane sau infrastructuri asemănătoare.

2.3. Concluzie

Având în vedere gradul de ocupare a străzii de către vehiculele parcate, care are drept rezultat blocajele în trafic, în prezent cea mai bună soluție ar fi diminuarea numărului de parcaje pe strada, încercarea eliminării lor treptate și amenajarea a cât mai multe parcaje în afara străzii, de suprafață sau subterane.

3. ZONELE PENTRU PARCARE

3.1. Zonele rezidentiale

3.1.1. Prezentarea situatiei actuale

Parcarea este un element esential care trebuie luat in considerare atunci cand se doreste crearea unui mediu rezidential atractiv. Unele zone rezidentiale nu pot asigura locuri pentru parcare datorita spatiului limitat. De exemplu, unele dintre vechile zone rezidentiale din centrul orasului nu sunt prevazute cu garaje sau alte facilitati de parcare.

Astfel ca cei mai multi dintre rezidenti parcheaza vehiculele pe trotuare, incurcand circulatia pietonilor, sau chiar pe strada, creand probleme de vizibilitate pentru soferi, sau blocand circulatia datorita faptului ca in zonele centrale strazile sunt destul de inguste.

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

3.1.2. Masuri strategice propuse

In zonele rezidentiale unde exista o cerere mare pentru parcare pe strada atat din partea rezidentilor cat si a nerezidentilor, va trebui sa se continue politica privind categoria de utilizatori care are prioritate si nivelul de confort stabilita prin Regulamentul privind administrarea parcarilor de resedinta si Regulamentul privind administrarea parcarilor cu plata aprobate prin HCL nr. 230 din 29.10.2009 .

a. Parcarea pe strada

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

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

In unele locuri va fi necesara stabilirea de restrictii pentru parcare pe strada pentru a controla cererea de locuri de parcare pentru nerezidenti. In noile zone de limitare a parcarii, monitorizarea punerii in aplicare a reglementarilor privind restrictiile existente reprezinta un element important pentru eficientizarea managementului parcarilor in special in cartierele in care este o mare competitie pentru parcare pe strada.

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

b. Parcarea in afara strazii

Pentru a raspunde cererii de parcare pentru activitatile nerezidentilor in sau in vecinatatea zonelor rezidentiale va trebui sa se asigure spatiul necesar. Aceste parcaje trebuie sa fie dezvoltate in zonele unde cererea pe

timpul nopții este mai mică decât capacitatea actuală legală. În zone unde cererea este mai mare decât oferta ar trebui să fie amenajate și facilități de parcare subterane în acest scop se vor identifica terenuri pentru realizarea acestor investiții.

3.2. Zonele de afaceri

3.2.1. Măsurile strategice propuse

Cererea de parcare pentru zonele comerciale și de afaceri variază în funcție de nevoile și tipul afacerii și a activităților conexe. În Municipiul RÂMNICU SĂRAT un număr de instituții speciale spitale, școli, baze sportive și centrele comerciale sunt grupate în centrul orașului în timp ce în zonele periferice s-au dezvoltat activitățile industriale.

Pentru o mai bună înțelegere a acestui sector, măsurile strategice pentru zonele de afaceri au fost împărțite în felul următor:

1. *Măsurile strategice pentru zonele comerciale* care se concentrează asupra ofertei de parcare pe și în afara străzii care sunt puse în aplicare deja la faza de autorizare de construcție când se deschid centre comerciale noi.

2. *Măsurile strategice pentru Centrul Orașului* care cuprind activități mult mai diverse și complexe, adaptate pentru o cerere de parcare mai mare față de celelalte zone comerciale;

3. *Măsurile strategice pentru zonele industriale* care de obicei nu au multe probleme de parcare.

a. Măsurile Strategice pentru Zonele Comerciale

Din motive de siguranță sau pentru a reduce deteriorarea străzii, și pentru a evita aglomerațiile, blocajele și chiar accidentele, serviciile de încărcare și descărcare de marfă trebuie să se realizeze în locuri special amenajate sau în anumite intervale orare aspect reglementat prin regulamentele anterior amintite.

b. Măsurile Strategice pentru Centrul Orașului

1. Prezentarea situației actuale

Zona definită ca fiind Centrul Orașului este cuprinsă între următoarele artere: M.Kogalniceanu, Principele Ferdinand, Spitalului, Toamnei, Victoriei, Primăverii, Nicolae Bălcescu, Tudor Vladimirescu, Mihai Eminescu și Bulevardul Dîgului.

Această zonă este guvernată de restricțiile sitului istoric .

Parcarea este un element important pentru desfășurarea cu succes a activităților în zona centrală a orașului. Deși sunt asigurate servicii de transport public la un nivel destul de ridicat, numărul de vehicule care vizitează această zonă este foarte mare și în continuă creștere.

În această zonă există spațiu limitat care este ocupat de vehicule, camioane stationate, etc. Ani de zile zona centrală a fost ocupată de mașinile parcate și de cele din trafic.

În afara străzii Victoriei, nu există o zonă pietonală exclusivă sau o zonă în care bicicliștii să poată pedala în siguranță. Alături de celelalte măsuri

adoptate în ultimii ani, urmărim punerea în practică a unei serii de măsuri care să schimbe lucrurile. Se are în vedere susținerea economiei locale, crearea unui mediu plăcut pentru oameni, regenerarea centrului istoric al orașului și ajungerea la un trafic fluent, reducând perioadele de congestie. Administrarea parcărilor va fi parte a sistemului de transport integrat.

Străzile din zona centrală au funcții importante de spații publice pe lângă cele legate de traficul auto. Acestea sunt flancate de clădiri de patrimoniu sau de spații publice, piețe sau zone verzi. În timp ce facilitarea circulației este încă o funcție cheie, ele sprijină și o serie de funcții sociale, de relaxare și de comerț.

Cerințele și impactul pietonilor (care vor fi plasați pe primul loc), bicicliștilor și celor care călătoresc cu mașinile vor fi în acord cu specificul centrului istoric al orașului.

Străzile din zona centrală urmează să fie reproiectate până în 2020 în vederea reabilitării acestora și aducerii la un standard corespunzător. La întocmirea proiectelor se va ține seama de următoarele elemente:

2. Măsuri strategice propuse

Măsurile privind mobilitatea pe străzi se vor lua punându-se accentul pe interacțiunea dintre oameni. Proiectarea stradală va încuraja acest lucru prin crearea de spații unde copiii se pot juca, oamenii se pot plimba și pot dialoga, pot contempla clădirile și piețele, se pot odihni, unde se pot organiza evenimente și alte activități în condiții de siguranță. Pentru ca aceste lucruri să se petreacă, traficul de mașini nu va trebui să domine străzile în zona centrală.

În tot centrul se va avea în vedere posibilitatea deplasării pe jos, fără nicio piedică. O rețea de piste de biciclete va asigura legătura dintre cartierele nou construite și centrul municipiului făcând legătura cu școlile din zona centrală și zona comercială, prin eliminarea locurilor de parcare de pe carosabil.

Mobilierul stradal va fi localizat în așa fel încât să ofere beneficii maxime, fără a obstrucționa deplasările pietonale.

Materialele folosite vor trebui să confere durabilitate, să fie ușor de întreținut și să fie de bună calitate, cu impact vizual pozitiv în contextul centrului istoric.

Pentru a împiedica intrarea mașinilor în spațiul pietonal, se vor amplasa borne. Acestea se vor retracta la sol pentru a permite accesul limitat al unor vehicule sau pentru intervențiile de urgență. Vehiculelor li se va interzice accesul în zonele pietonale, cu excepția celor de aprovizionare, în timpul anumitor ore din zi.

Pe străzile care pe care se desfasoara circulatia cu transportul in comun locurile de parcare se vor desființa pe lungimea traseului, în locul acestora fiind propusa ca solutie doar stationarea sau oprirea conform codului de circulatie. Alte masuri sunt:

- diminuarea ofertei de parcare pe strada in zonele in care se cere imbunatatirea nivelului de confort in trafic si fluidizarea traficului;
- incurajarea parcarii pe termen lung in facilitati de parcare in afara strazii;
- stationarea temporara in spatiile de parcare pe strada a vehiculelor pentru activitatile comerciale.

Pe strazile din Centrul Orasului, parcare va trebui sa fie administrata cu atentie pentru a asigura un echilibru intre cererea de parcare, vizibilitate si confort. Se va acorda prioritate parcarii pe termen scurt in facilitatile de parcare in afara strazii.

c. Masuri strategice pentru zonele industriale

De obicei in zonele industriale exista foarte putine probleme cu parcare pe strada deoarece societatile comerciale detin propriile parcaje, dar oricum va trebui sa se acorde atentie zonelor cu potentiale probleme de parcare.

3.3. Zonele de recreere/petrecere a timpului liber/cultura

3.3.1. Prezentarea situatiei actuale

In Municipiul RÂMNICU SĂRAT exista multe oportunitati pentru recreere, petrecere a timpului liber si activitati culturale, acestea fiind grupate in centrul orasului asigurarea locurilor de parcare pentru aceste facilitati reprezentand o problema mai ales atunci cand au loc evenimente ce vizeaza un public mai larg.

De asemenea, furnizarea de locuri de parcare pentru evenimente foarte mari creaza aglomeratie pe strazile invecinate, intrerupand fluxul traficului inainte, in timpul si dupa aceste evenimente.

Odata ce locurile de parcare au fost ocupate, in apropierea evenimentului incep sa se ocupe si cele aflate in vecinatate in zonele rezidentiale sau cele ilegale aflate pe sau in afara strazii si astfel apar probleme de siguranta a traficului atunci cand vehiculele incearca sa iasa din sau sa intre in trafic(exemplu strada Independentei).

3.3.2. Masuri strategice propuse

Unul dintre efectele negative va fi transferul cererii in unele dintre zonele rezidentiale atunci cand aceste spatii sunt ocupate, dar administrarea si managementul surselor de parcare va trebui sa rezolve aceasta problema, iar in unele cazuri vor fi necesare masuri temporare sau folosirea facilitatilor pentru zonele de recreere/petrecere a timpului liber/cultura pentru a rezolva problemele legate de siguranta si confort asociate parcarii la intamplare.

Unde este posibil, vor trebui furnizate facilitati de parcare special amenajate pentru aceste zone iar unde parcare este o problema importanta va trebui sa se stabileasca o balanta intre oferta de parcare si siguranta traficului.

Avand in vedere ca activitatile legate de recreere/petrecerea timpului liber/cultura au loc doar intr-o anumita perioada a saptamanii,sau anumite perioade din an, ar trebui luata in considerare si oportunitatea impartirii facilitatilor de parcare destinate acestor zone cu alte zone (rezidentiala, de afaceri, etc.) sau alte activitati care au loc la ore sau in zile diferite.

De asemenea, pentru organizarea evenimentelor majore ar trebui sa fie elaborat si un plan de parcare temporar pentru zona in care va avea loc, astfel incat sa se evite problemele care ar aparea de obicei in astfel de situatii.

3.5. Masuri strategice propuse pentru alte tipuri de zone de parcare

Printre proiectele prioritare recomandate de Planul de mobilitate pentru a fi executate se afla si realizarea unui proiect cu obiectul amenajare parcare colectiva, **elaborarea politicii de parcare ca proiect operational ca parte a actiunilor privind managementul traficului**. In cadrul strategiei de parcare va trebui sa se tina cont si de amenajarea separata sau in cadrul parcarilor a urmatoarelor zone:

3.5.1. Zone pentru motociclete/biciclete

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

3.5.2. Zone de parcare pentru persoanele cu handicap

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

- facilitarea accesului persoanelor cu handicap la locurile de parcare;
- furnizarea de locuri de parcare gratuite in toate facilitatile de parcare;
- numarul si locatia locurilor de parcare ar trebui stabilite impreuna cu persoanele cu handicap sau institutiile care ii reprezinta;
- vor trebui amenajate piste speciale pentru circulatia persoanelor cu handicap atat in interiorul facilitatilor de parcare cat si intre facilitatile de parcare si oras.

Standarde de parcare

Având în vedere experiența orașelor europene, politicile și standardele de parcare din Ramnicu Sarat vor fi stabilite pe baza celor mai bune practici. Prin standardele de parcare ce se vor aplica, urmărim următoarele obiective: rulaj optim de vizitatori, parcări rezidențiale prioritare, atenuarea congestiilor în trafic și promovarea mijloacelor alternative de transport.

Premiza de la care se pleacă este că disponibilitatea redusă a locurilor de parcare în zona centrală este unul din instrumentele ce vor ajuta la schimbarea comportamentului de călătorie către moduri mai durabile, precum mersul pe bicicletă și mersul pe jos.

Vom urmări ca noile standarde de parcare să fie minime la originea deplasărilor – parcare rezidențială și maxime la destinații – parcare micilor magazine și a zonelor de agrement. Standardele minime presupun furnizarea de mai mult spațiu destinat pentru parcări iar cele maxime un spațiu mult mai mic.

Numărul parcărilor de pe stradă va scădea într-un ritm echilibrat, ca efect al amenajării pistelor pentru biciclete, parcărilor pentru biciclete, extinderii spațiilor pietonale și relocarea unor spații stradale pentru liniile de autobuz.

Standardele de parcări în centrul istoric vor fi mai permissive pentru clădirile non-rezidențiale, prin permiterea împărțirii spațiilor de parcare între

angajați și alți utilizatori din zonă. Dacă noile construcții sunt în vecinătatea unei parări în afara carosabilului (până la 300 m distanță), numărul de locuri de parcare ce vor trebui amenajate va putea fi redus dacă antreprenorul negociază rezervarea locurilor pentru angajați în parcare existentă.

Pentru construcțiile care se vor edifica aproape de stațiile autobuz (până la 300 m), având nevoie de mai puține locuri de parcare, standardele de parcare vor fi mai permissive.

Plafonarea locurilor de parcare

Ramnicu Sarat va avea în vedere menținerea actualului număr de parări. În acest sens se va urmări respectarea unui plafon 200 de locuri de parcare în centrul istoric, în zona delimitată de străzile pietonale și de o rază de 300 m de la parările existente sau care sunt planificate a fi executate.

Dacă se va crea un spațiu de parcare în afara străzii în zona cu plafon, unul de pe stradă va trebui desființat pentru a menține un număr egal. Această strategie va permite îmbunătățirea și extinderea zonelor pietonale și crearea de noi piațete publice.

În zona rezidențială a orașului, cartierele de blocuri, unde în multe zone există un deficit de 2700 locuri de parcare amenajate, vor fi amenajate, anual, până în 2030, cel puțin 2000 de locuri de parcare.

Datorită dimensiunilor municipiului și imposibilității resistematisării spațiilor publice urbane din centru acestea fiind conditionate de noninterventia în situl istoric politica construirii de parări trebuie să vizeze extinderea parcarilor de reședință și menținerea numărului actual al parcarilor publice.

O altă componentă importantă vor fi spațiile pietonale, piste de biciclete și decongestionarea activităților culturale sportive destinate tinerilor. Prin planul de Mobilitate și alte proiecte strategice aflate în curs de pregătire pentru atragerea de fonduri europene nerambursabile se intenționează dezvoltarea unei rețele de piste de biciclete care să facă legătura între cartierele periferice și zona centrală a orașului dar și decongestionarea activităților recreative și sportive prin investiții în facilitățile amplasate în toate cartierele municipiului se va decongestiona traficul din centrul municipiului și se va redirectiona către aceste locații unde se vor crea parări care să deservască aceste amplasamente fără a perturba circulația.

La începutul fiecărui an se va face o informare publică privind veniturile din parări și modul în care au fost folosiți banii încasați.

Reglementarea parcarilor. Politici tarifare

Tarifele de parcare de pe stradă vor fi stabilite în așa fel încât în același interval orar să fie mai ridicate decât tarifele din parările din afara carosabilului, în așa fel încât ultimele să devină mai competitive.

În zona piețelor și în parcare de la primărie se va impune un sistem de parcare cu o creștere treptată a tarifului, cu cât se staționează mai mult. 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 comunitatea noastră.

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.

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

Aplicarea regulamentelor și a sancționării care se face în prezent de operatorul de parcare, va fi menținută sau ar putea fi făcută într-o formă externalizată.

Nivelul actual al sancțiunilor raportat la câștigul salarial din Ramnicu Sarat va fi menținut și în anii următori. Pentru prima încălcare a legii se va putea reduce cuantumul amenzii. Pentru recidiviști, amenzile vor putea fi majorate.

Parcarea pe trotuare în centrul istoric va fi complet eliminată, deoarece în prezent mai există câteva zone marginale unde se parchează parțial pe trotuar, afectând circulația pietonilor. Din experiența altor orașe, o dată ce autoturismele au fost eliminate de pe trotuare, situația economică a comercianților din zonele respective s-a îmbunătățit semnificativ iar cetățenii sunt mult mai încântați de orașul lor.

În contextul proiectelor de reabilitare a clădirilor și de revitalizare a centrului orașului din ultimii ani, momentul este oportun cu privire la trecerea într-o nouă etapă privitoare la cerințele de parcare și la comportamentul de transport.

O modalitate importantă de a reduce cererea de parcare, precum și necesitatea de a furniza un număr suficient de locuri de parcare care să satisfacă cererea maximă, constă în îmbunătățirea serviciilor de transport în comun și crearea unor condiții bune pentru mersul pe jos sau cu bicicleta. Un transport public performant va fi parte a noului pachet de politici privind introducerea gestionării sistemului de parcare.