

HOTĂRÂREA Nr. 236 / 11.08.2023
privind aprobarea Politicii de Parcare în Municipiul Carei

Consiliul local al Municipiului Carei județul Satu Mare, întrunit în ședință ordinară, la data de 11.08.2023

Văzând :

Referatul de aprobare nr. 16398/10.08.2023 inițiat de Primarul Municipiului Carei prin care propune aprobarea Politicii de Parcare în Municipiul Carei,

Având în vedere :

Raportul de specialitate nr. 16406/10.08.2023 al Direcției Tehnice prin care propun aprobarea Politicii de Parcare în Municipiul Carei,

HCL nr 137/2017 privind aprobarea Politicii de Parcare în Municipiul Carei,

În baza prevederilor art.7 din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

În temeiul art. 129 alin. 2 lit. b, alin. 4, lit.e , art. 139 alin. 1 și 196 din OUG nr 57/2019 privind Codul administrativ,

HOTĂRĂȘTE :

Art.1. Se aprobă Politica de Parcare în Municipiul Carei, actualizată, conform Anexei la prezenta hotărâre.

Art.2. Primarul Municipiului Carei, prin aparatul de specialitate va asigura ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri.

Art.3. Prezenta hotărâre se comunică
Primarului municipiului Carei
Direcției Tehnice
Instituției Prefectului județului Satu Mare

Art.4. Prezenta hotărâre se aduce la cunoștință publică prin afișare pe site-ul Primăriei Municipiului Carei.

Președinte de ședință
Róbert-Attila LEITNER

Contrasemnează
Secretar General al Municipiului Carei
ș. Adela-Crina OPRİȚOIU

Carei, 11.08.2023
Red./Dact. A.C.O./G.M.T



Prezenta hotărâre a fost adoptată cu respectarea prevederilor art.139 din OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ

Nr. total al consilierilor în funcție – 19

Nr. total al consilierilor prezenți – 14

Nr. total al consilierilor absenți – 5

Voturi pentru - 14

Voturi împotriva -

Abțineri -



Municipiul
Carei



ANEXA la HCL nr 236/11.08.2023

STUDIU PRIVIND POLITICA DE PARCARE

MUNICIPIUL CAREI, JUDEȚUL SATU MARE



Elaborator:
S.C. TRAFFIC PLAN S.R.L.

Beneficiar:
MUNICIPIUL CAREI

August 2023



Municipiul
Carei



STUDIUL PRIVIND POLITICA DE PARCARE MUNICIPIUL GHERLA, JUDEȚUL CLUJ

Beneficiar:



Primăria
Municipiului
Carei

Elaborator:





CUPRINS

CUPRINS	3
1. Introducere	4
1.1. Amplasament.....	4
1.2. Scop și obiective specifice	5
1.3. Analiză SWOT	6
1.4. Importanța și necesitatea politicii de parcare	6
1.5. Documente strategice	8
1.5.1. Planul de Mobilitate Urbană Durabila	8
1.6. Legislație.....	9
2. Situația existentă privind parcarile în municipiul Carei	10
2.1. Situația parcarilor la nivelul municipiului.....	10
2.2. Politica de zonare și tarifare	12
3. Plan de implementare privind parcarile în municipiul Carei	14
3.1. Politica de zonare și tarifare	14
3.2. Calendar de implementare	20
3.3. Park and ride	21
4. Concluzii.....	22



1. Introducere

1.1. Amplasament

Municipiul Carei este situat într-o regiune de câmpie din nord-vestul României, fiind un municipiu din județul Satu Mare. Se află în partea sud-vestică a județului. Este amplasat la 35 km de municipiul de reședință de județ Satu Mare și la 99 km de Oradea.

Municipiul Carei se învecinează cu următoarele localități:

- În nord-est cu localitatea Căpleni
- În nord-vest cu localitatea Urziceni
- În vest cu localitatea Foieni
- În sud-vest cu localitatea Sanislău și Petrești
- În sud cu localitatea Tiream
- În sud-est cu localitatea Ghenci și Căuaș
- În est cu localitatea Moftin

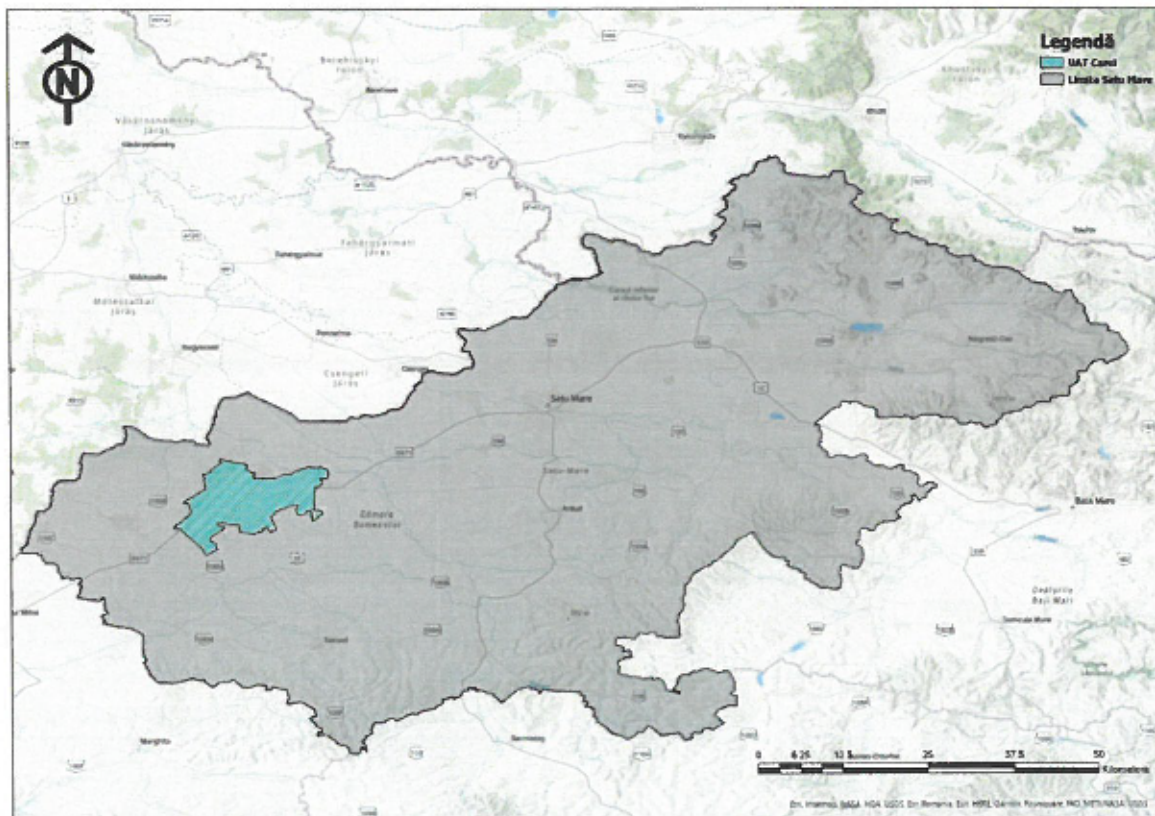


Figura 1. Localizarea municipiului Carei



Astfel, la nivelul municipalității, viziunea globală asupra dezvoltării urbane are ca linie directoare realizarea unui sistem de transport durabil, eficient și accesibil. Planul de acțiune rezultat din strategiile de planificare și dezvoltare urbană indică punctual, alături de alte proiecte în infrastructuri, rețele de ciclism și pietonale, nevoia elaborării unei politici de parcare ajunge astfel o necesitate firească și obligatorie.

În municipiul Carei, doar unele dintre parcările de pe domeniul public sunt delimitate prin marcaje și semnalizate corespunzător. Acestea se împart în 2 categorii:

- Parcări rezidențiale – destinate riveranilor, situate preponderent în cartiere, rezervabile și taxabile prin abonament anual cu contract;
- Parcări nerezidențiale – aflate preponderent în zona centrală, deservește spații comerciale, instituții sau angajatori.

Pe lângă acestea, se remarcă existența unor garaje rezidențiale acoperite, neadecvate urbanistic și, adeseori, utilizate impropriu, pentru alt scop decât au fost destinate.

1.2. Scop și obiective specifice

Amenajarea și utilizarea spațiului urban astfel încât să existe o calitate a vieții crescută și o viziune clară asupra mobilității urbane pot fi rezultatele unei bune gestionări a parcarilor printr-o politică care să fie în folosul tuturor cetățenilor orașului – locuitori și administrație.

Acest document își propune să vină cu o analiză coerentă, sustenabilă și aplicabilă în cazul parcarilor orașului Carei, având ca scop reglementarea statutului, a costului, a zonelor și veniturilor din gestionarea staționării pe termen scurt a vehiculelor în urbe.

Prin analiza situației existente și elaborarea unei strategii de parcare pentru a crea o situație de viitor sustenabilă, politica parcarilor va contribui la bunăstarea tuturor locuitorilor din municipiul Carei.

Documentul își propune să echilibreze bugetul aferent parcarilor, inclusiv sporind încasările din amenzi și parcări neplătite, urmărind descurajarea utilizării frecvente a autoturismului în zona centrală și încurajând mijloace alternative de deplasare. O politică de parcare impusă corect va genera, de asemenea, un procent mai mare de parcări disponibile la orice moment dat prin degrevarea acestora de utilizatorii neplătitori.



1.3. Analiză SWOT

Analiza de ansamblu a situației parcărilor la nivelul municipiului Carei se realizează prin intermediul analizei SWOT care contribuie prin evaluarea punctelor tari, a punctelor slabe, a oportunităților și a amenințărilor.

Astfel, putem observa factorii interni și externi care influențează bunul mers al gestionării parcărilor, atât pentru prezent, cât și pentru viitor.

PARCĂRI CU PLATĂ ORARĂ ÎN MUNICIPIUL CAREI 2023			
Strenghts (puncte tari)		Opportunities	
1	Cerere notabilă de spații de parcare în areale cheie	1	Ofertă generoasă de spații de parcare la sol pe domeniu public
2	Semnalizare clară și vizibilă a locurilor taxate	2	Infrastructură de taxare parțial implementată, numeroase parcometre
Weaknesses (slăbiciuni)		Threats (amenințări)	
1	Numeroase locuri de parcare nemarcate, dar încetățenite	1	Disciplina de plată precară și impropriu impusă
2	Încasări pentru oraș foarte reduse raportate la numărul de parcări	2	Ocuparea locurilor de parcare, uneori pe termen lung, de către neplătitori

1.4. Importanța și necesitatea politicii de parcare

Prin sistematizare se înțelege un mod de organizare, amenajare și dotare a teritoriului și respectiv a transporturilor, corespunzător cerințelor economice, sociale, culturale și de protecție a mediului înconjurător în vigoare. Astfel, odată cu sistematizarea teritoriului și a funcționalităților sale se pun în evidență și direcțiile necesare de urmat pentru dezvoltarea căilor de circulație și a axelor acestora, inclusiv a parcărilor. Se evidențiază caracterul socio-funcțional al locurilor de staționare pe areale și se determină metodologia aferentă implementării obiectivelor conexe Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, în special cele conexe staționării pe arterele solicitate.

Pentru stabilirea costurilor și reglementarea parcărilor se utilizează tehnici și metode ale „ingineriei de circulație”, specialitate tehnică ce se ocupă de studiul, cercetarea și determinarea modului de acționare, în prezent și în viitor a fenomenelor și legilor circulației, în scopul proiectării și realizării drumurilor, a străzilor și autostrăzilor dar și a proiectării serviciilor de transport astfel încât să



se asigure desfășurarea circulației persoanelor în condiții de siguranță, de confort, funcționalitate, rapiditate, de continuitate, de ecologie și de economicitate.



Figura 2. Tipuri de utilizatori ai parcărilor

Sistematizarea organizării parcărilor implică delimitarea zonelor de atracție din arealul studiat, determinarea politicii de tarificare aferente și a destinației încasărilor rezultate din taxare și amenzi, adică a contului aferent parcărilor locale.

Tema principală pe care se concentrează o politică de parcare sunt prioritățile pe care le au diferite grupuri de utilizatori de mașini atunci când se arată că este necesară reglementarea parcării. În cazul congestionării parcărilor, regulamentul de parcare acordă prioritate rezidenților și vizitatorilor și încearcă să limiteze numărul de navetiști care parchează în zona specifică.

Pentru a vedea cum ar putea funcționa o astfel de politică, este necesar să avem o viziune clară asupra ofertei și cererii de parcare, așa cum sunt exprimate de cele trei grupuri cheie:

- Rezidenți;
- Vizitatori;
- Navetiști.

În acest scop, pentru a analiza situația de parcare existentă, a fost definită o zonă de studiu. În cazul municipiului Carei, aceasta este în majoritate reprezentată de zona centrală și arealul înconjurător.

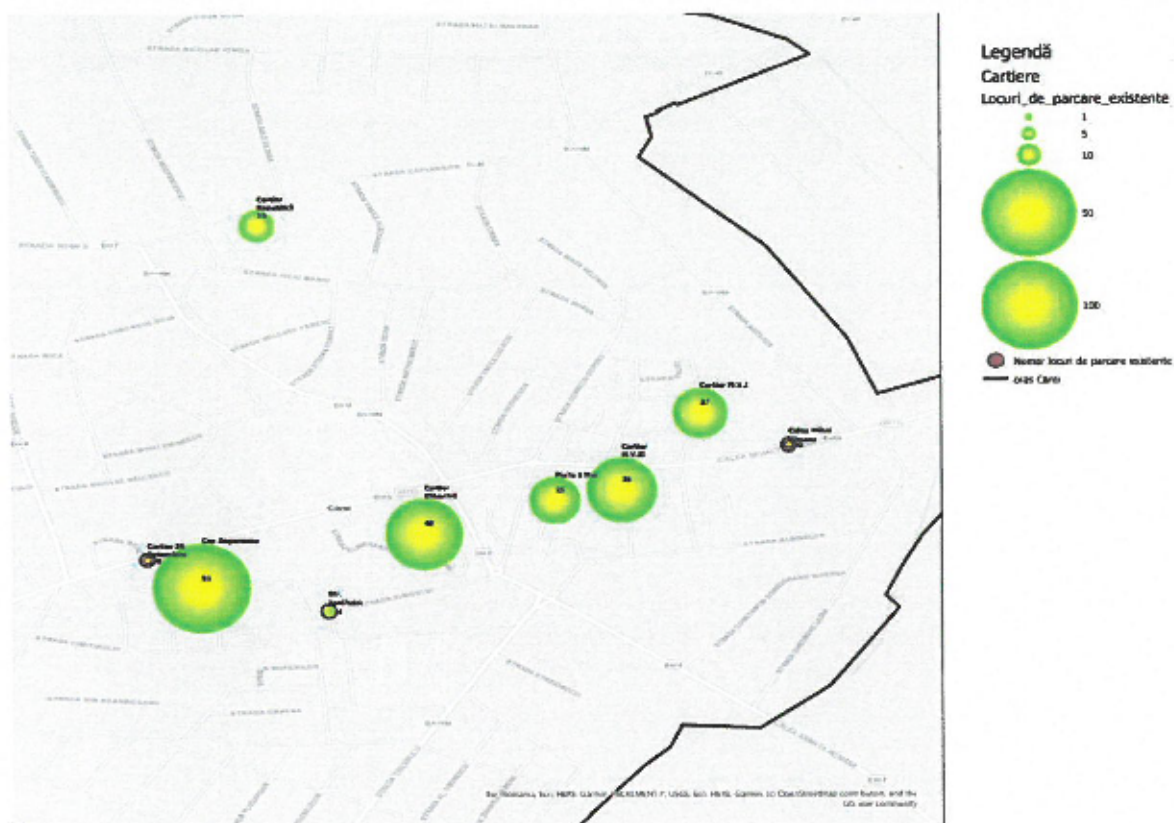


Figura 3. Distribuția numărului de parcări a municipiului Carei la nivelul anului 2021

Sursă: PMUD Carei

1.5. Documente strategice

1.5.1. Planul de Mobilitate Urbană Durabila

Conform Planului de Mobilitate Urbană, numărul locurilor de parcare în zonele de locuit arăta în anul 2021, astfel:

- zona centrală, str. 1 Decembrie 1918, Parc Dendrologic – 172;
- cartier Mihai Viteazul I – 214;
- cartier Mihai Viteazul II – 172;
- cartier Republicii – 20;
- cartier Eliberării – 64;
- Piața agroalimentară, str. Ignișului, str. L. Zăgănescu – 127;
- Calea Armatei Române – 52;
- Calea Mihai Viteazul – 57;
- B-dul 25 Octombrie – 48;



- zona Victoria – 61;
- str. Independenței – 37.

Astfel, numărul total al locurilor de parcare era de 1024.

Proiectele propuse în cadrul PMUD, astfel încât să existe o creștere a calității vieții prin amenajarea infrastructurilor specifice unei mobilități alternative care vizează politica parcărilor, se prezintă astfel:

- Implementarea unei strategii de management inteligent al parcărilor în municipiul Carei (inclusiv parcometru) prin proiectul "Amenajarea de parcări în zona centrală precum și în zonele de blocuri, implementarea unui sistem smart de gestiune a parcărilor"
- Amenajarea de parcări în zona centrală, precum și în zonele de blocuri (Deal și Vale), implementarea unui sistem smart de gestiune a parcărilor prin proiectul "Introducerea unui sistem Park and ride"
- Construirea unor parcări supraetajate pentru evitarea situațiilor de parcări haotice pe trotuare sau benzi de circulație, prin proiectul "Construire parcări supraetajate sau subterane"

1.6. Legislație

În elaborarea studiului se va ține cont de următoarele acte normative, standarde și normative:

- Ordonanța Guvernamentală de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată și actualizată în 2017 („Legea circulației”);
- Regulamente privind implementarea OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobat prin HG 1391/2006;
- OUG 43/1997 privind regimul drumurilor;
- Legea 155/2010 – „Legea poliției locale”;
- HG 144/1992 privind blocarea, ridicarea, depozitarea și eliberarea autovehiculelor sau remorcilor staționate neregulamentar pe drumurile publice;
- Legea 51/2006 a serviciilor de utilitate publică;
- Legea 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii 51/2006;
- STAS 2900-89 – Lățimea drumurilor;
- Legea administrației publice locale nr. 215/2001;
- Legea nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul;
- Normativul European 1370 privind serviciile publice.



2. Situația existentă privind parcarile în municipiul Carei

2.1. Situația parcărilor la nivelul municipiului

Creșterea ratei de motorizare este un lucru firesc în ultimii ani la nivel național, municipiul Carei și zona sa urbană funcțională nefăcând excepție de la regulă. Totuși situația locurilor de parcare a rămas în mare aceeași, astfel problema locurilor de parcare reprezintă una dintre marile probleme ale zonelor urbane din România.

Situația actuală a locurilor de parcare, față de situația din momentul elaborării PMUD-ului (2021) este îmbunătățită, dar s-a constatat faptul că deși oferta de parcare este constant în creștere, la fel se prezintă și cererea.

Situația actuală a locurilor de parcare este următoarea:

Tabel 1. Situația existentă a locurilor de parcare

Situația existentă a parcărilor în municipiul Carei			
Cartierul Mihai Viteazul I			
Nr. crt.	Denumirea străzii	Cod parcare	Număr total de locuri de parcare
1	Corneliu Coposu	COR 1	38
2		COR 2	35
3		COR 3	17
4	Crinului	CRI 1	45
5		CRI 2	69
6	Daliei	DAL	28
7	Liszt Ferenc	LFE	22
8	Nicolae Titulescu	TIT 1	45
9		TIT 2	20
10	Regele Ferdinand	REF 1	14
11		REF 2	41
12		REF 3	37
13	Bujorului	BUJ 1	19
14		BUJ 2	31
15		BUJ 3	20
16		BUJ 4	39
17	Gladiolei	GLA	34
18	Mihai Viteazu	SMV 1	70
19		SMV 2	44
20	Narcisei	NAR	9
Total Cartierul Mihai Viteazu I			677



Cartierul Mihai Viteazul II			
Nr. crt.	Denumirea străzii	Cod zonă	Număr total de locuri de parcare
1	Mihai Viteazu	CMV	48
2	Bartok Bela	BB 1	57
3	Albinelor	ALB 1	27
4	Piața 1 Mai Armatei Române	PIM 1	19
5		PIM 2	37
6		PIM 3	12
7		PIM 4	25
8	Wolfgang Amadeus	MOZ 1	19
9	Mozart	MOZ 2	26
10	Ady Endre	AE 1	14
11		AE 2	20
12		AE 3	54
13		AE 4	20
14	Octavian Goga	OG 1	22
15		OG 2	46
16		OG 3	21
17	Decebal	DEC	19
Total Cartierul Mihai Viteazu II			486
Cartierul Eliberării			
Nr. crt.	Denumirea străzii	Cod zonă	Număr total de locuri de parcare
1	Eliberării	ELB	27
2	Eliberării	ELB1	22
3	Eliberării	ELB 2	39
4	Eliberării	ELB 3	25
5	Eliberării	ELB 4	42
6	Eliberării	ELB 5	24
Total Cartierul Eliberării			179
Tireamului			
Nr. crt.	Denumirea străzii	Cod zonă	Număr total de locuri de parcare
1	Tireamului	ANL	74
2	Tireamului	BSC	86
Total Tireamului			160
TOTAL			1502

Aceste locuri de parcare sunt destinate zonelor de reședință, iar în prezent sunt taxate conform tarifelor stabilite (se regăesc la punctul 2.2).



Modul de amenajare a parcărilor reprezintă un factor important de influență asupra capacității de circulație a străzilor. Potrivit STAS 10144/5-89 privind "Calculul capacității de circulație a străzilor", capacitatea de circulație a primei benzi pentru străzile pe care sunt amenajate locuri de parcare este redusă cu până la 40%, în funcție de tipul de organizare a parcării.

În figura de mai jos, se evidențiază valorile coeficienților de reducere a capacității de circulație specifice fiecărui tip de amenajare a parcărilor adiacente părții carosabile. Impactul major asupra capacității de circulație îl au parcurile în care autovehiculul este staționat în poziție perpendiculară pe axul străzii. Acest mod de amenajare diminuează capacitatea de circulație cu 40%. De asemenea, parcare oblică cu acces din banda de circulație, deși prezintă avantajul unei capacități ridicate (număr de locuri de parcare raportate la o unitate de lungime a străzii), are ca și consecință directă reducerea capacității de circulație cu aproximativ 30%.

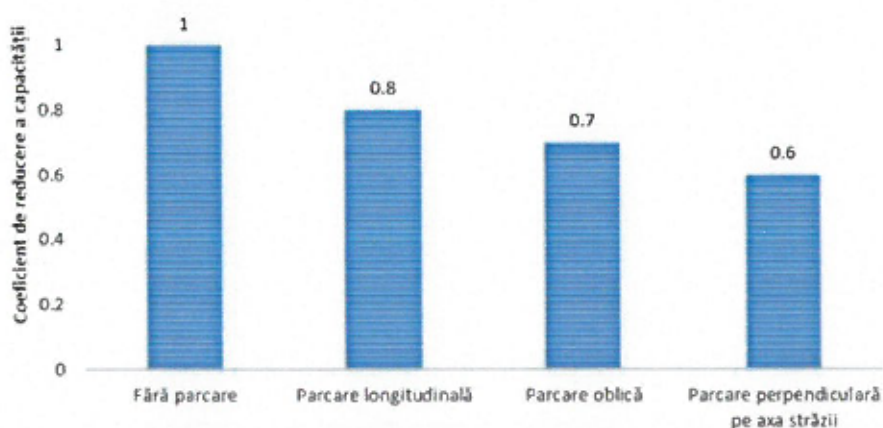


Figura 4. Coeficient de reducere a capacității

2.2. Politica de zonare și tarifare

Oportunitatea implementării politicii de parcare este dată de 4 factori cheie:

- existența populației motorizate într-o pondere suficient de mare;
- existența unui spațiu central cu multe destinații, a unei zone intens solicitate;
- complementaritatea cu proiectele de mobilitate aferente PMUD;
- încurajarea utilizării mijloacelor de transport alternative precum mersul pe jos, bicicleta sau transportul public.



Cu o populație înregistrată la nivelul anului 2023 de circa 23440 de locuitori conform datelor furnizate de către INS, în municipiul Carei se pot genera suficiente călătorii cu automobilul individual încât să genereze blocarea rețelei stradale din centrul orașului și ocuparea spațiilor de parcare în pondere de 100%.

În prezent, în municipiul Carei există o politică de zonare după cum urmează:

- parcare publică cu tichete de parcare cu plată orară sau abonamente anuale;
- parcare de reședință cu abonamente anuale.

Iar tarifele se prezintă astfel:

Tabel 2. Tarife existente pentru tichete/abonamente de parcare în municipiul Carei

Parcare publică		
Tichet/abonament	Valoare (lei)	Durată
Tichet de parcare	2.00	1/2 h
	4.00	1 h
Abonament locatar	180.00	1 an
Abonament persoană juridică	240.00	1 an
Abonament "la purtător"	204.00	1 an
Abonament TAXI	360.00	1 an
Parcare de reședință		
Abonament	Valoare (lei)	Durată
Persoane fizice	180.00	1 an
Unități hoteliere	1200.00	1 an
Societăți bancare	420.00	1 an
Societăți comerciale	360.00	1 an

Modalitățile actuale de plată sunt în numerar la ghișeul "Impozite și taxe" din cadrul Primăriei Municipiului Carei.



3. Plan de implementare privind parcările în municipiul Carei

3.1. Politica de zonare și tarifyare

Este la latitudinea orașului, prin factorii de decizie, să decidă aspecte precum darea în administrare, concesionarea sau închirierea bunurilor și/sau serviciilor (punctual, spațiile de parcare și plata aferentă acestora) deținute ca utilitate publică, urmărind asigurarea documentației și a cadrului legal pentru desfășurarea în condiții optime a serviciilor publice de interes local.

Cadrul legal pentru a elibera amenzi rapid, chiar în mod automat trebuie să devină o prioritate a biroului juridic, urmărind să se completeze prin HCL lacunele din legislația națională în acest sens. Procedura de ridicare a mașinilor parcate ilegal trebuie să se desfășoare rapid și să nu fie încetinită de birocrăția aferentă. Evidența amenzilor de parcare trebuie să fie accesibilă online și vizibilă atât pentru utilizator cât și pentru agenți. Plata amenzilor trebuie să se poată realiza și online iar întreaga sumă încasată din amenzi și titluri de parcare trebuie să meargă într-un cont unic al administrației locale, fond care să constituie sursa viitoarelor investiții în mobilitate.



Figura 5. Clasificarea staționării în spațiul public

Este important să se facă distincția dintre parcare neplătită, dar în loc adecvat, și parcare ilegală. Doar a doua categorie compromise calitatea circulațiilor și a peisajului urban. Pentru parcare neplătită, la prima abatere se recomandă doar emiterea unui avertisment și introducerea în baza de date, urmând ca începând cu a doua abatere să se practice amendarea. În eventualitatea constatării unui caz de neplată cumulat cu o amendă neplătită din trecut, mașina



se va bloca prin înclemarea roții până la plata amenzii prezente și respectiv a celei restante.

În cazul parcării ilegale, în loc nepermis, se recomandă amendarea promptă a contravenientului. În prima fază, amenda poate fi mai mică. Se recomandă ridicarea autovehiculului fie dacă are un istoric cu cel puțin o amendă de parcare neplătită, fie în mod prompt dacă blochează buna circulație a zonei, inclusiv a celei pietonale.

Se recomandă, cel puțin într-o primă etapă, implementarea unei politici tarifare agresive, cu tarife clare și amenzi adecvate. Este importantă delimitarea clară a zonelor tarificate și impunerea disciplinei de plată în mod intensiv în arealul vizat.

Ținând cont de faptul că există o politică de parcare la nivelul zonelor de reședință, în care rezidenții au posibilitatea de a-și asigura un loc de parcare prin achitarea anuală a abonamentului, este nevoie de implementarea politicii de parcare în centrul orașului și în proximitatea acestuia. Aceasta din urmă trebuie implementată astfel încât locurile de parcare din centrul orașului să fie ocupate doar cu scopuri clare ale utilizatorilor, pe perioade scurte.

Abonamentele pentru zona centrală se propun a se acorda exclusiv rezidenților, iar pentru ceilalți utilizatori se propune tarifarea orară, astfel încât fiecărui locuitor să ii fie asigurată posibilitatea de a-și desfășura activitățile zilnice, indiferent de zonă.

Pentru o desfășurare echilibrată în ceea ce privește parcare și realizarea plății acesteia în timp util în zona centrală, se propun instalarea parcometrelor. Un parcometru deservește circa 50 de locuri de parcare, fiind necesare astfel 20 de aparate, iar în primă fază se propune implementarea a 10 dintre ele. Acestea ar trebui să acopere cel puțin 2 metode de plată (numerar și card). Parcometrele constituie 13% din capitalul de investiții, restul sumei urmând să acopere alte aspecte necesare bunei funcționări a unui sistem de parcare cu plată.

Pentru o eficientizare suplimentară, se poate lua în calcul introducerea unui serviciu de plată prin intermediul telefonului (SMS sau cu card bancar din aplicație). De altfel, plata abonamentelor anuale s-ar putea realiza și ea din aplicație.

În graficul următor se poate observa repartiția bugetului privind implementarea propunerilor din prezentul studiu:

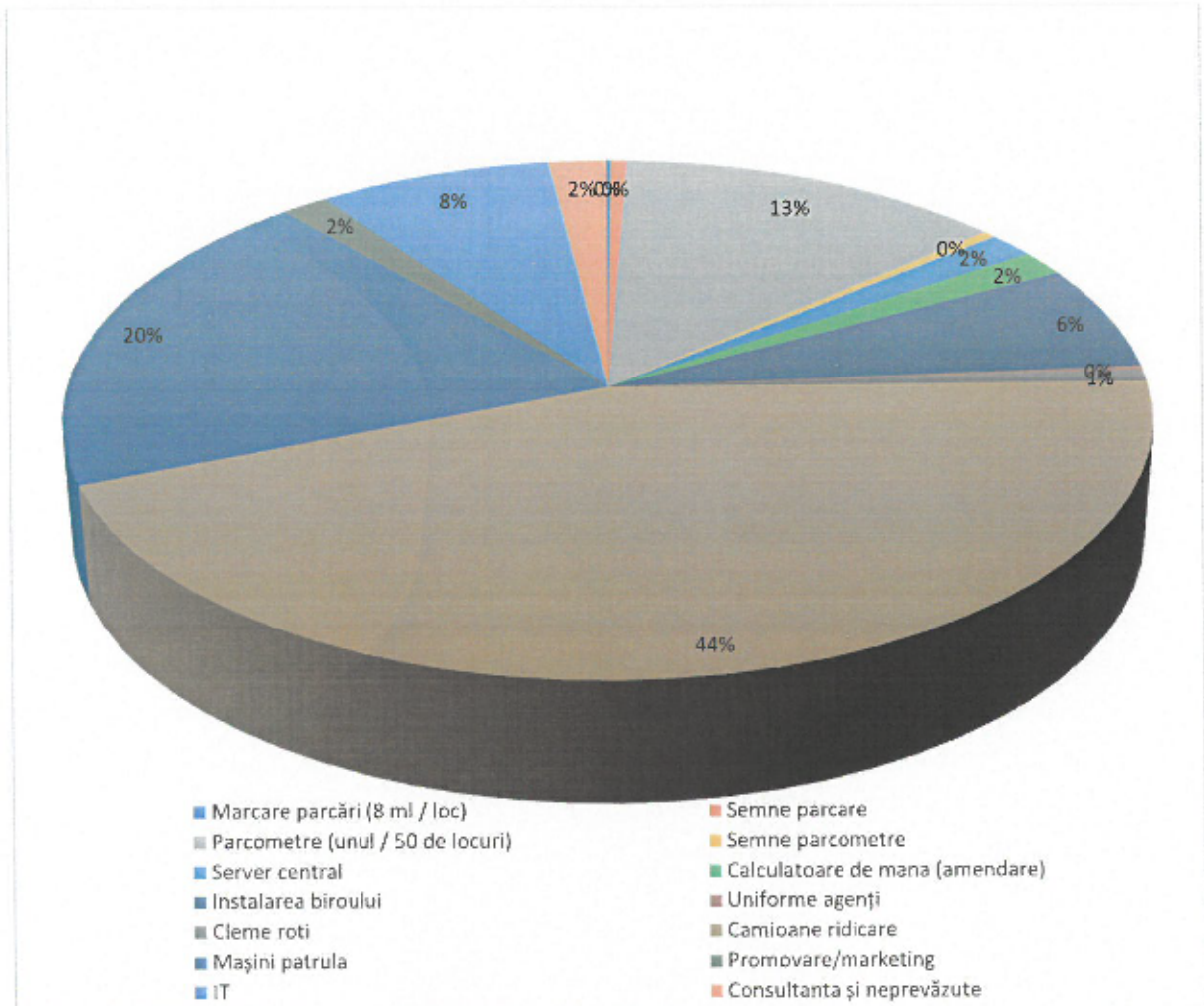


Figura 6. Procentaj capital investiții



Figura 7. Parcometru modern



Vopseaua necesară pentru marcarea locurilor de parcare trebuie să fie vizibilă în întuneric, reflectorizantă și rezistentă la trafic greu. Există soluții concepute special pentru marcaje durabile, bazate pe pilitură de sticlă și pe bază de latex sau termoplastice.



Figura 8. Trasarea marcajelor de delimitare a parcarilor

Este necesar, în medie, de circa 8.1 metri de marcaj liniar pentru un loc de parcare. Această medie include vopsirea locurilor speciale, cum ar fi cele 2-5% locuri rezervate pentru PDMR.

Existența locurilor de parcare și a parcometrelor ar trebui să fie marcate clar prin indicatoare și semne. Acestea se împart în 3 categorii:

- Semne care indică începutul sau sfârșitul unei anumite zone tarifare
- Semne care indică locuri de parcare
- Semne pe parcometre, care indică și tarifele în vigoare.



Figura 9. Semnalizare parcometru

Pentru buna impunere a disciplinei de parcare și plată, se recomandă achiziționarea unui număr de vehicule de patrulă precum și a unei flote de camioane de ridicări. Autorul recomandă câte 1-2 din fiecare, urmărind media indicată de bunele practici, un camion de ridicări asigură un serviciu eficient pentru până la 3500 de locuri de parcare.



Figura 10. Model de camion pentru ridicare

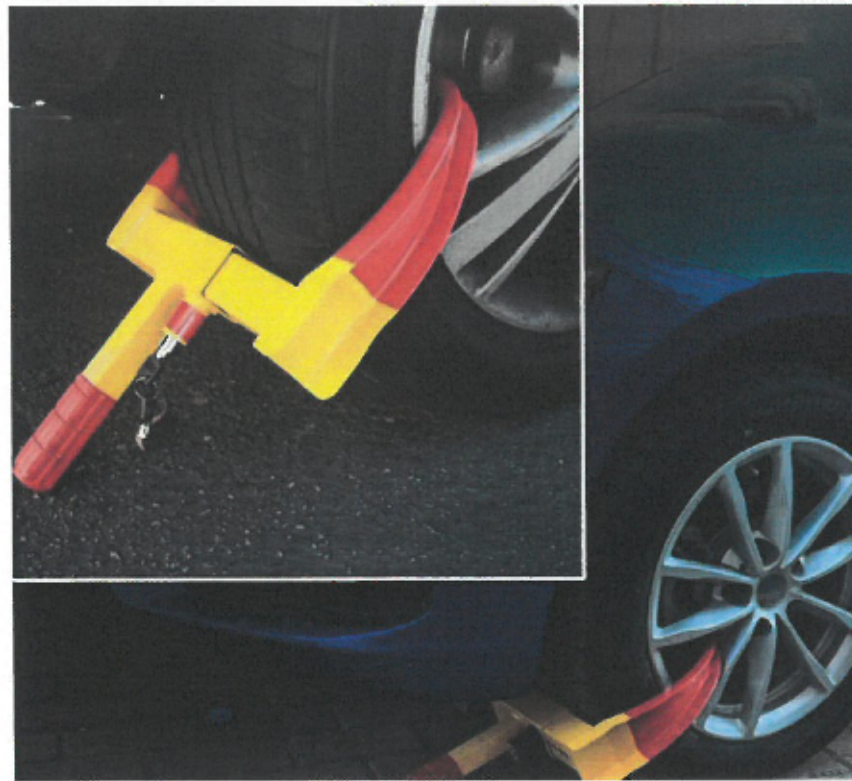


Figura 11. Clemă blocare roți

Impunerea disciplinei de plată se va face utilizând cleme de roți. Se urmărește blocarea mașinilor care au istoric de amenzi neplătite până la rezolvarea creanțelor.

Un cost notabil este dat de infrastructura 'hard' din spatele sistemului, însumând biroul, spațiul de depozitare pentru mașini ridicate, tehnica din spate, calculatoarele de mână pentru agenți, uniforme acestora, tehnologia și interfețele de comunicare inerente precum și serverele sistemului. Pentru buna desfășurare a procesului de implementare, se recomandă promovarea conceptului începând cu 6 luni înaintea lansării și terminând la 6 luni după t0. Asigurarea vizibilității și a comunicării mesajelor și informațiilor corecte sunt esențiale bunei funcționări a implementării. Se recomandă următoarele căi de comunicare:

- Utilizarea poștei fizice pentru riveranii și afacerile afectate din arealul vizat
- TV
- Radio
- Ziare fizice și online
- Media socială (facebook/instagram)
- Pe transportul public (mai ales despre P&R).



3.2. Calendar de implementare

Primul pas este dat de înființarea propriu-zisă a departamentului de parcări, a contului aferent și alegerea/angajarea oamenilor care vor gestiona parcările. Pentru aceasta trebuie pregătită o expunere de motive, iar proiectul de hotărâre expus dezbaterii publice înainte de a fi supus la vot în plen. O opțiune fezabilă poate fi și externalizarea gestionării parcărilor unei entități private, remunerată proporțional cu activitatea de reglementare efectuată.

Al doilea pas implică inventarierea precisă a parcărilor, semnalizarea zonei aferente și promovarea noii politici de parcare, punctual a tarifelor noi ale parcărilor și, mai ales, ale abonamentelor specifice. Acesta ar trebui realizat integral înainte de demararea pasului următor.

Al treilea pas implică demararea activității propriu-zise și impunerea disciplinei de plată, alocând agenți zonelor și verificând neîncetat plata titlurilor tarifare specifice. Se recomandă demararea pasului 3, implicit aplicarea punctuală a politicii de parcare, numai după pregătirea temeinică a primilor 2 pași enunțați mai sus.

Acțiuni \ Luna	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Desemnare responsabili	■																	
Pregătirea legislației	■	■	■	■	■	■	■	■	■									
Achiziții aferente		■	■	■	■	■	■	■	■	■								
Pregătirea biroului		■	■	■	■	■	■	■	■									
Angajarea personalului		■	■	■	■	■	■	■	■									
Pregătirea personalului		■	■	■	■	■	■	■	■									
Achiziționarea aparaturii		■	■	■	■	■	■	■	■									
Instalarea parcometrelor		■	■	■	■	■	■	■	■									
Achiziție flota și cleme		■	■	■	■	■	■	■	■									
Calibrare sisteme IT		■	■	■	■	■	■	■	■									
Promovarea conceptului		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
T0: Perioada pilot 60 de zile										■	■	■	■	■	■	■	■	■
T1: Demararea taxării										■	■	■	■	■	■	■	■	■



3.3. Park and ride

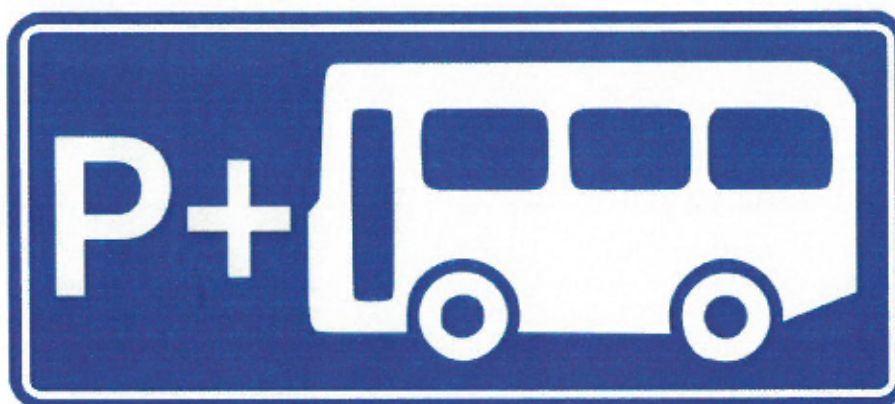


Figura 12. Indicator Park and Ride

O parcare de tip “park and ride” este o structură de staționare pe termen mediu (mai multe ore, rar mai multe zile) legată în mod direct de un serviciu de transport public frecvent.

Funcționarea unei facilități este condiționată de amplasarea avantajoasă, pe căile de acces ale navetiștilor, dar și de tarifarea avantajoasă, astfel încât o zi de parcare + un bilet tur-retur de transport public să coste notabil mai puțin decât parcare în centrul orașului.

Tariful recomandat încurajează utilizarea sistematică, indicându-se avantaje pentru titluri tarifare pe termen lung. Astfel, autorul recomandă 1 leu/oră, 5 lei/zi, 20 de lei/ lună și numai 200 de lei pentru abonamentul anual. O astfel de politică tarifară va asigura o pondere mare a navetiștilor în astfel de facilități, eliberând spațiu urban valoros ocupat până atunci de parcări pe termen lung. Unele orașe aleg să permită parcare gratuită în facilități pentru posesorii de abonamente de transport public. Buna funcționare a unei astfel de structuri e condiționată și de calitatea sistemului de transport public conex, dar mai ales de impunerea unei discipline de parcare și plata în centrul orașului.

Serviciul de transport public trebuie să asigure o frecvență atractivă, de maxim 10 minute între plecări, să fie dotat cu facilități de ticketing și o zonă de așteptare acoperită precum și să aibă informări/notificări în timp real. Dimensiunile unei facilități Park and Ride pot varia de la sub 100 de locuri legate de o pereche de stații de autobuz până la structuri de peste 500 de locuri legate de sisteme de transport de mare capacitate (troleibuz/autobuz de mare capacitate/tren metropolitan/tramvai).



4. Concluzii

Politica de parcare se va utiliza ca element de bază pentru gestionarea existenței și caracteristicilor parcărilor aferente UAT-ului. În elaborarea studiului s-a ținut cont de actele normative, standardele și normativele în vigoare la nivel național.

Prin introducerea tarifării parcărilor în zona centrală se dorește fluidizarea circulației oamenilor și reducerea timpilor de deplasare, urmărind efectele benefice asupra mediului general urban (reducerea emisiilor de noxe și a poluării fonice generate de trafic, îmbunătățirea aspectului urban).

În vederea creării unui sistem eficient și coerent, dar care să permită în viitorul imediat o dezvoltare rapidă și etapizată, așa cum este implementat în marile orașe, este nevoie de împărțirea orașului / străzilor pe mai multe zone.

Zona de rezidență căreia îi este stabilit arealul, încercând să asigure cererea de locuri de parcare a cetățenilor în proximitatea locuinței este un exemplu de zonificare clar, care asigură organizarea pe străzile din cartiere și generează venituri instituțiilor.

Aceeași organizare se dorește a se realiza și în zona centrală, chiar la un nivel mai ridicat, prin care să se ofere posibilitatea tuturor cetățenilor să găsească un loc de parcare în zonele de interes (instituții, școli, spitale, bănci, restaurante, etc.) în schimbul unui tarif corect pentru toți – administrație și cetățeni.

Parcarea de scurtă durată, care produce valoare orașului, va fi gestionată astfel încât să asigure un grad de ocupare nu mai mare de 85-90% și respectiv o disciplină de parcare și plată notabilă. Fondul provenit din tarifarea parcărilor de scurtă durată va constitui un „cont de mobilitate durabilă”, menit să finanțeze infrastructuri aferente mobilității alternative.

Parcarea de lungă durată va fi facilitată în structuri de tip park and ride sau în zone rezidențiale pentru riverani, urmărind eliberarea domeniului public din arealele centrale sau de interes de navetiști, implicat descurajând utilizarea autoturismelor pentru naveta urbană în arealul central.

Întocmit,

Corina Mureșan

4. Concluzii

Politica de parcare se va utiliza ca element de bază pentru gestionarea existenței și caracteristicilor parcarilor aferente UAT-ului. În elaborarea studiului s-a ținut cont de actele normative, standardele și normativele în vigoare la nivel național.

Prin introducerea tarifării parcarilor în zona centrală se dorește fluidizarea circulației oamenilor și reducerea timpilor de deplasare, urmărind efectele benefice asupra mediului general urban (reducerea emisiilor de noxe și a poluării fonice generate de trafic, îmbunătățirea aspectului urban).

În vederea creării unui sistem eficient și coerent, dar care să permită în viitorul imediat o dezvoltare rapidă și etapizată, așa cum este implementat în marile orașe, este nevoie de împărțirea orașului / străzilor pe mai multe zone.

Zona de rezidență căreia îi este stabilit arealul, încercând să asigure cererea de locuri de parcare a cetățenilor în proximitatea locuinței este un exemplu de zonificare clar, care asigură organizarea pe străzile din cartiere și generează venituri instituțiilor.

Aceeași organizare se dorește a se realiza și în zona centrală, chiar la un nivel mai ridicat, prin care să se ofere posibilitatea tuturor cetățenilor să găsească un loc de parcare în zonele de interes (instituții, școli, spitale, bănci, restaurante, etc.) în schimbul unui tarif corect pentru toți – administrație și cetățeni.

Parcarea de scurtă durată, care produce valoare orașului, va fi gestionată astfel încât să asigure un grad de ocupare nu mai mare de 85-90% și respectiv o disciplină de parcare și plată notabilă. Fondul provenit din tarifarea parcarilor de scurtă durată va constitui un „cont de mobilitate durabilă”, menit să finanțeze infrastructuri aferente mobilității alternative.

Parcarea de lungă durată va fi facilitată în structuri de tip park and ride sau în zone rezidențiale pentru riverani, urmărind eliberarea domeniului public din arealele centrale sau de interes de navetiști, implicit descurajând utilizarea autoturismelor pentru naveta urbană în arealul central.

Întocmit,

Coșina Mureșan

Președinte de ședință
Róbert-Attila LEITNER



Contrasemnează
Secretar General al Municipiului Carei
cj. Adela-Crina OPRITOIU