



ROMANIA  
JUDEȚUL CONSTANȚA  
PRIMARIA MUNICIPIULUI CONSTANȚA  
DIRECTIA URBANISM  
Nr. / 2018



## R E F E R A T

Având în vedere adresa Direcției dezvoltare și fonduri europene nr.130707/06.08.2018 prin care se solicită elaborarea și aprobarea documentului „Politica de parcări a municipiului Constanța”, aceasta fiind obligatorie în vederea depunerii spre finanțare a unor proiecte având ca obiectiv îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța. Una dintre obligațiile solicitantului finanțării prin „Programul Operațional Regional 2014- 2020, Axa Prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritate de investiții 4e Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă” este reglementarea politicii parcarilor la nivelul municipiului ori a ariei de influență a proiectelor;

Documentul propus prevede obiective și măsuri în conformitate cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) Polul de Creștere Constanța, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Polului Național de Creștere– Zona Metropolitană Constanța, Strategia de Dezvoltare și Promovare a Turismului în municipiul Constanța și Planul de Acțiune privind Energia Durabilă a municipiului Constanța.

Propunem avizarea și aprobarea proiectului de hotărâre privind aprobarea documentului „Politica de parcări a municipiului Constanța”, conform anexei.

Arhitect Șef,

urb. Mihai Radu Vânturache

Inspector,  
Diana Lepădatu



ROMÂNIA  
JUDEȚUL CONSTANȚA  
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CONSTANȚA  
PRIMAR  
Nr. / 2018



## EXPUNERE DE MOTIVE

Având în vedere adresa Direcției dezvoltare și fonduri europene nr.130707/06.08.2018 prin care se solicită elaborarea și aprobarea documentului „Politica de parcări a municipiului Constanța”, aceasta fiind obligatorie în vederea depunerii spre finanțare a unor proiecte având ca obiectiv îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța. Una dintre obligațiile solicitantului finanțării prin „Programul Operațional Regional 2014- 2020, Axa Prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritate de investiții 4e Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă” este reglementarea politicii parcarilor la nivelul municipiului ori a ariei de influență a proiectelor;

În temeiul art. 45 alineatul 6 din Legea nr.215/2001, privind administrația publică locală, republicată, inițiez proiectul de hotărâre privind aprobarea documentului „Politica de parcări a municipiului Constanța”, conform anexei.

PRIMAR,  
DECEBAL FĂGĂDĂU



ROMÂNIA  
JUDEȚUL CONSTANȚA  
CONSILIUL LOCAL

## **H O T A R Â R E** privind aprobarea documentului „Politica de parcări a municipiului Constanța”

Consiliul local al municipiului Constanța, întrunit în ședința ordinară din data \_\_\_\_\_ 2018.

Luând în dezbateră Expunerea de motive a domnului primar Decebal Făgădău înregistrată sub nr. / 2018, Raportul Comisiei de specialitate nr. 2 de organizare și dezvoltare urbanistică, realizarea lucrărilor publice, protecția mediului înconjurător, conservarea monumentelor istorice și de arhitectură și Referatul Direcției Urbanism nr. / 2018.

Având în vedere prevederile Legii nr. 50/1991, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții și unele măsuri pentru realizarea locuințelor, republicată, cu toate modificările ulterioare, ale art. 27<sup>1</sup> lit. a) din Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată, cu toate modificările ulterioare;

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (4), lit. e) și art. 115 alin (1) lit. b) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată;

### **H O T Ă R Ă Ș T E:**

**Art. 1** - Se aprobă „Politica de parcări a municipiului Constanța”, conform documentației anexă care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art. 2** - Compartimentul relații consiliul local și administrația locală va comunica prezenta hotărâre Direcției urbanism, Direcției dezvoltare și fonduri europene, Direcției gestionare servicii publice, Direcției generale poliția locală, Comisiei de circulație a municipiului Constanța, S.C. Confort Urban S.R.L., Regiei Autonome de Transport în Comun Constanța, Constanța în vederea aducerii la îndeplinire și, spre știință, Inspectoratului de poliție județean Constanța, Inspectoratului de stat în construcții Constanța, Consiliului județean Constanța, precum și Instituției prefectului județului Constanța.

Prezenta hotărâre a fost votată de consilierii locali astfel:

\_\_\_\_\_ pentru, \_\_\_\_\_ împotriva, \_\_\_\_\_ abțineri.

La data adoptării sunt în funcție \_\_\_\_\_ consilieri din 27 membri.

**PREȘEDINTE ȘEDINȚĂ,**

**CONTRASEMNEAZĂ,  
SECRETAR,**

CONSTANȚA  
NR. \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ 2018

# **POLITICA DE PARCĂRI**

## **a municipiului Constanța**

### **I. CONSIDERAȚII GENERALE**

O politică coerentă privind parcările este una dintre cele mai eficiente pârghii ale autorității locale pentru planificarea, administrarea și exploatarea unui sistem durabil de transport urban, eficientizarea utilizării continue a spațiului public urban și valorificarea potențialului social și demografic.

### **II. PALIERE/ NIVELURI STRATEGICE DE PLANIFICARE:**

1. Prioritizare – Identificare, clasificare după caracter și centralizarea tuturor acțiunilor care au funcția de a asigura atingerea obiectivelor prezentului document și poziționarea lor pe axa timpului în funcție de factori decizionali, contextuali, studii de specialitate și alte tipuri de documente asemenea.

2. Zonificare – Una dintre acțiunile care se regăsește în palierul de mai sus și presupune o activitate de delimitare, identificare spațial- contextual după funcție și funcțiune a zonelor cărora li se vor defini principii și măsuri pentru atingerea obiectivelor propuse (de exemplu: regimul de tarifare exponențială ce presupune aplicarea în baza unui studiu și a unui regulament, a unor tarife acceptabile pentru parcări rezidențiale și tarife pentru parcări destinate funcțiunilor publice din aceeași zonă.

3. Mobilitate – Este un palier strategic de planificare ce are la bază principii urbanistice de utilizare teritorială (Legea nr.350/2001 Art.13), obiective din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) Polul de Creștere Constanța, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Polului Național de Creștere–Zona Metropolitană Constanța, Strategia de Dezvoltare și Promovare a Turismului în municipiul Constanța și Planul de Acțiune privind Energia Durabilă a municipiului Constanța, ce urmărește ca acțiunile prioritizate pe axa timpului să determine o altă abordare și utilizare a spațiului public urban (elaborarea unor studii de specialitate care să analizeze mobilitatea populației rezidențiale, navetiste și a vizitatorilor la nivelul municipiului Constanța privind stabilirea unor măsuri de încurajare și determinare pentru utilizarea transportului alternativ pe distanța mai mari de 30 de minute și la nivel pietonal pe distanțe mai mici de 30 de minute, toate acestea fiind analizate în raport cu motivul deplasării și zonele aglomerate, zona centrală și zona istorică.

### **III. OBIECTIVELE CARE SE AU ÎN VEDERE PRIN POLITICA DE PARCĂRI** sunt:

- Reducerea valorilor, aglomerărilor și blocajelor în trafic, implicit scăderea cantităților de gaze cu efect de seră, respectiv poluării aerului;
- Administrarea corectă și coerentă a locurilor amenajate pentru parcări în vederea reducerii valorilor de trafic, a utilizării autoturismelor în mod excesiv și scaderea emisiilor de carbon;
- Creșterea numărului de călători pe mijloacele de transport în comun;
- Asigurarea mobilității în siguranță și confort pentru persoanele cu dizabilități;
- Îmbunătățirea accesului la mijloacele de transport în comun în vederea deplasării către polii de interes (unde sunt funcțiuni cu acces public: învățământ, sănătate, administrație, etc.), la locul de muncă, etc.;

- Revitalizarea zonei istorice și centrale a orașului prin măsuri de organizare, funcționare a parcajelor;
- Îmbunătățirea siguranței circulației pe drumurile publice;
- Extinderea suprafețelor destinate pietonilor și bicicliștilor, reducerea valorilor de trafic auto în zonele cu densitate funcțională mare, cum sunt zona centrală și istorică;
- Susținerea creșterii economice durabile.

Restricționarea posibilităților de parcare de lungă durată și reducerea locurilor de parcare pe carosabil, amenajarea unor zone de stocare/ parcări diferențiate după utilizatori: rezidenți, navetiști, vizitatori și turiști, va asigura vitalitatea economică a orașului.

Politica de administrare a parcărilor va urmări crearea unui echilibru între cererea de locuri de parcare și ofertă. Se va urmări prevenirea unei situații de creștere excedentară a solicitării de locuri de parcare și, pe de altă parte, aplicarea unor măsuri pentru a crește numărul de utilizatori în zonele de atracție culturală, funcțional administrativă, educațională, socială, etc. respectiv în zona istorică.

Excesul cererii pentru locuri de parcare generează o congestie a traficului în oraș (în special la orele de vârf și în zonele aglomerate), printr-un trafic suplimentar cauzat de căutarea unui loc de parcare.

#### **IV. MĂSURILE CARE VOR FI PUSE ÎN PRACTICĂ** pentru buna administrare a parcărilor sunt:

1. Creșterea monitorizată a numărului sau a ofertei de locuri de parcare prin acțiuni de relocare spațială;
2. Scăderea numărului de vehicule (autoturisme, în special) care solicită locuri de parcări în zone urbane aglomerate, zona centrală și istorică;
3. Soluții de parcare de scurtă durată;
4. Favorizarea parcării pentru rezidenți și vizitatori (în special turiști);
5. Taxarea diferențiată funcție de zonă și de timp.

Toate activitățile prin care se instituie taxe diferențiate de ocupare a locurilor de parcare amenajate de către autoritatea locală și se aplică amenzi pentru parcare ilegală, urmăresc reducerea cererii de locuri de parcare și a numărului de călătorii cu vehiculul/ autoturismul personal în zonele aglomerate, în zona centrală și în zona istorică, implicit, reducerea frecvenței blocajelor în trafic.

#### **V. TENDINȚE CARE AU INFLUENȚĂ ASUPRA POLITICILOR DE PARCĂRI ÎN CONSTANȚA**

În ultimii 20 de ani, următoarele aspecte au influențat politicile de parcări în Constanța:

##### **1. Creșterea numărului de autoturisme și a cererii de locuri de parcare**

Îmbunătățirea situației economice a făcut ca numărul de autoturisme să crească în fiecare an, tot mai multe persoane optând să se deplaseze, chiar și pe distanțe scurte cu autoturismul personal, în defavoarea transportului în comun.

Față de anul 2011, când erau înmatriculate în Constanța 94394 de autoturisme, an de an numărul acestora a crescut, ajungând ca la sfârșitul anului 2017 să avem înmatriculate în Constanța 108679 de autoturisme. Eliminarea timbrului de mediu pentru autovehicule, prin *Legea nr.1/ 6.01.2017 privind eliminarea unor taxe și tarife, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative*, a avut ca efect o creștere a numărului de autoturisme înmatriculate și în Constanța. Ajungând la 350 de mașini la 1000 de locuitori, estimăm o creștere mai lentă în anii următori, înspre media europeană de cca. 500 de autoturisme la 1000 de locuitori.

Până în 2018 nu există o limitare a duratei de parcare în zonele aglomerate urbane (zona centrală și cea istorică, zonele administrative, zonele limitrofe unităților de învățământ, etc.), majoritatea locurilor de parcare sunt ocupate de angajații instituțiilor publice, agenților economici, etc. din zonele aglomerate. Această situație a determinat ca cei care doreau să vină în aceste zone să aibă tot mai puține locuri de parcare aferente.

Un alt efect generat a fost numărul ridicat de parcări ilegale. Șoferii își asumau riscul unei amenzi dacă nu identificau un loc de parcare amenajat sau se îndreptau către artere de circulație secundare (în general alei carosabile de categoria a IV-a) determinând supraaglomerarea acestora, uneori blocarea accesului vehiculelor de intervenție (salvare, poliție, pompieri) sau ocuparea în totalitate a trotuarelor, pietonii fiind nevoiți să ocolească aceste autoturisme, utilizând carosabilul.

Parcarea pe trotuar, în special în zonele rezidențiale și în zonele aglomerate ale orașului (centrul orașului, zonele administrative, Stațiunea Mamaia, zonele limitrofe unităților de învățământ, etc.) a afectat calitatea mediului urban, siguranța deplasărilor cu mijloace alternative de deplasare și eficiența transportului public de călători.

## **2. Creșterea valorilor de trafic și a perioadelor de congestionare**

În România avem cele mai mici viteze medii în trafic. Acest aspect se datorează lipsei autostrăzilor și a șoselelor ocolitoare a localităților, populația fiind nevoită să traverseze localitățile, generând ambuteiaje.

Începerea în 2008 a lucrărilor la autostrada de centură a determinat ca în 2018 Constanța să aibă o centură funcțională ce preia majoritatea traficului de tranzit care se îndreaptă, mai ales în sezoul estival, către sudul litoralului.

## **3. Creșterea volumului de mărfuri și de pasageri transportate rutier**

Neglijarea infrastructurii feroviare a făcut ca ponderea transportului feroviar să scadă. Cea mai mare parte a mărfurilor au ajuns să fie transportate rutier. În condițiile integrării europene a țării noastre și a creșterii schimbului de mărfuri cu țările UE, transportul de mărfuri prin Constanța a cunoscut o creștere însemnată, contribuind la îngreunarea traficului.

## **4. Dezvoltarea spațial-funcțională a UAT-urilor din zona metropolitană**

În jurul marilor orașe din România s-a înregistrat, după 1989, un fenomen de suburbanizare. Disponibilitatea terenurilor din localitățile suburbane și prețul mai scăzut al acestora față de cel din oraș au făcut aceste zone atractive, ajungând ca unele UAT-uri să-și dubleze populația. Mulți constănțeni sau locuitori din județ și-au construit case în localitățile de lângă Constanța, navetând zilnic spre oraș. Această navetă crește numărul de vehicule/ autoturisme în trafic la orele de vârf (dimineața și după amiaza), când populația se îndreaptă către și de la locul de muncă sau apelează la diverse servicii publice (în general amplasate în zona centrală sau cea istorică). Trebuie totuși subliniat faptul că municipiul Constanța a fost planificat, la nivel de tramă stradală, să fie policentric (cu mai multe zone de interese) descurajând astfel deplasări dese și inutile către alte centre cu aceeași funcție urbană. Un astfel de fenomen (navetismul suburban sau periferic) determină supraaglomerarea acestor centre devenind subdimensionate ca și capacitate de stocare/ parcare a autoturismelor.

## **5. Investiții reduse în rețeaua principală de transport până în 2008**

Cu excepția centurii ocolitoare a orașului Constanța, ce reprezintă tronsonul de autostradă A4, asigurând continuitatea cu tronsonul final al autostrăzii A2, deschisă integral în 2013, în Constanța nu s-au executat noi

artere de transport, ci s-au executat lucrări de întreținere curentă și reparații și construire străzi în cadrul extinderilor din cartierele Palazu Mare, Compozitorilor, Baba Novac, Veterani. Fără o șosea de centură operațională, autoturismele aflate în tranzit treceau prin municipiu, utilizând bd. I. C. Brătianu, bd. 1 Mai, șos. Mangaliei, bd. Alexandru Lăpușneanu, bd. Aurel Vlaicu, bd. Ferdinand, strada Traian și bd. Tomis, acestea fiind străzi de categoria I-a care asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului și străzi de categoria a II-a care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit, în plus unele dintre aceste artere se află la limita cu zona centrală și zona istorică ceea ce a condus la supraaglomerarea acestor zone, depășindu-se astfel valorile de trafic și condițiile normale de utilizare a spațiilor urbane, la nivel pietonal (trotuare ocupate de către autoturisme).

## **6. Urbanizarea spontană a zonelor cu funcțiuni preponderente de locuire**

Dacă până în anul 2002 Constanța și-a gestionat suprafața intravilanului, după acest an, când sectorul imobiliar a cunoscut o dezvoltare generală, intravilanul s-a extins de la 5995,22ha cât avea în 1997, ajungând în 2015 la 6042,20ha. Zonele în care orașul s-a extins cel mai mult sunt: Palazu Mare, Stațiunea Mamaia, zona Compozitori, zona Veterani, zona bd. Aurel Vlaicu. Cei care și-au construit locuințe la limita sau în imediata proximitate a intravilanului, în afara rutelor de transport în comun, vin în oraș cu autoturismele personale. Până la extinderea utilităților în aceste zone și la asphaltarea drumurilor pentru a putea conecta cartierele noi la liniile de transport în comun, se va înregistra un trafic suplimentar.

## **7. Schimbarea structurii funcționale a unor zone prin reconversii funcționale**

Prin dezvoltarea noilor zone comerciale în afara zonei centrale, fluxurile de trafic au fost modificate și a crescut atractivitatea către aceste noi funcțiuni/zone. În unele situații, infrastructura rutieră nu era dimensionată corespunzător, ceea ce au generat ambuteiaje în trafic, parcurgerea unor distanțe într-un timp mult mai mare decât cel preconizat sau standardizat (în funcție de categoria drumului).

## **VI. SITUAȚIA ADMINISTRĂRII LOCURILOR DE PARCARE ÎN CONSTANȚA**

Locurile de parcare în zonele aglomerate, în zona centrală și în zona istorică a municipiului Constanța trebuie să fie încadrate în următoarele categorii:

- **De scurtă durată**– Situate pe stradă sau în parcări cu număr mic de locuri în jurul instituțiilor ce oferă servicii publice sau în fața piețelor urbane sau agroalimentare. Durata de parcare pe aceste locuri poate fi limitată la două ore. Pe aceste locuri se va parca exclusiv contra cost. Abonamentele generale nu sunt valabile pe aceste locuri. Ele sunt destinate în principal celor care se deplasează în zonele aglomerate, zona centrală sau zona istorică (rezidenți din alte cartiere/ zone, vizitatori, turiști). Restricția de parcare de două ore survine datorită ofertei scăzute dar și a demersului de a nu supradimensiona aceste zone la nivel carosabil (autoturisme/ vehicule). După expirarea celor două ore de staționare, tariful aferent parcării locurilor de scurtă durată va crește exponențial.

- **De lungă durată**– Situate pe străzi secundare sau la limita zonei centrale, care nu sunt în imediata vecinătate a unor zone aglomerate sau a unor parcări amenajate în afara carosabilului. Pot fi folosite contra cost sau cu abonament.

Sunt destinate în principal navetiștilor și rezidenților sau celor care trebuie să staționeze o durată mai mare de timp.

**- Locuri de parcare publice, în afara străzii**

Acestea sunt locuri de parcare ce nu sunt amenajate pe un drum public, în care orice persoană își poate parca mașina, sub rezerva respectării regulamentelor (de exemplu, plata unei taxe sau un timp de parcare). Acest tip de parcare este deținută de autoritatea publică/ sectorul privat.

**- Locuri de parcare private în afara domeniului public (străzi)**

Acest tip de parcare este asociat funcțiunii de locuit (în majoritatea cazurilor) sau unei anumite clădiri de birouri sau comercială (non-rezidențială). Locurile de parcare și stabilirea necesarului de numărului de parcaje se stabilește prin H.L.C..

**1. Standarde de parcare**– Având în vedere experiența orașelor europene, politicile și standardele de parcare din Constanța vor fi stabilite pe baza celor mai bune practici. Prin standardele de parcare ce se vor aplica, urmărind 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 utilizarea transportului în comun, mersul pe bicicletă și mersul pe jos. Se urmărește 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 zona centrală vor fi mai permissive pentru clădirile non-rezidențiale, prin permiterea împărțirii spațiilor de parcare între angajați și alți utilizatori din zonă.

**2. Utilizarea veniturilor din parcare**– Veniturile strânse nu sunt doar o formă de impozitare aplicată automobilistilor. Veniturile vor fi alocate sectorului de transport.

O componentă importantă va fi amenajarea de noi locuri de parcare până în 2025. În zona rezidențială a orașului, cartierele de blocuri, unde în multe zone există un deficit de locuri de parcare amenajate, vor fi amenajate noi locuri de parcare. În zona centrală, din cauza extinderii zonei pietonale, parcările vor fi amplasate ținând seama de spațiile disponibile și de „acoperirea” zonei.

O altă componentă importantă vor fi spațiile pietonale și pistele de biciclete.

**3. Costurile parcărilor**– Având în vedere că cererea de locuri de parcare nu va scădea în anii următori și că se impune creșterea spațiilor dedicate pietonilor și bicicliștilor în dauna locurilor de parcare de pe carosabil, e necesar să se construiască noi locuri de parcare în afara carosabilului. Ținând seama de costurile ridicate ale terenurilor în zona centrală, suprafețele reduse ca număr și suprafața unde s-ar putea amenaja noi locuri de parcare și terenurile disponibile, este mai economic să se construiască pe verticală decât pe orizontală. În condițiile în care un metru pătrat de spațiu de parcare costă dublu într-o parcare subterană față de una supraterană, acolo unde este posibil se vor construi



parcări supraterane. În condițiile în care aceste parcări au un front vizibil la stradă, acesta va fi amenajat în așa fel încât să aibă funcțiuni de birouri sau comerciale cel puțin la parterul fațadei, atât pentru a îmbunătăți aspectul stradal, cât și pentru amortizarea mai rapidă a acesteia. Construirea parcărilor în afara străzii implică cheltuieli semnificative. Se va analiza posibilitatea unor parteneriate public-private pentru construirea și operarea parcărilor. Chiar dacă parcările ar putea fi operate în sistem privat, autoritatea locală va păstra posibilitatea de a influența structura tarifară. Semnalizarea clară și ghidajul către fiecare parcare, amplasate pe străzile din vecinătatea parcării vor ajuta șoferii să localizeze rapid parcare.

**4. Reglementarea parcărilor. Politici tarifare-** Nivelul optim pe care urmărim să-l atingem în anii următori este ca la 8-10 locuri de parcare să existe 1-2 locuri libere, ceea ce reduce timpul de căutare a unui loc de parcare. Tarifele de parcare stabilite pe stradă pe locurile cu durată limitată vor avea în vedere menținerea la un nivel care să genereze acest raport și care să reflecte valoarea reală a pieței. Gestionarea parcărilor fără un preț corect nu va ajuta orașul, deoarece furnizarea de locuri de parcare gratuite reprezintă un stimulent pentru utilizarea autoturismului, iar numărul celor care vor circula cu autoturismul va continua să crească. Parcare pe stradă în zona centrală va fi organizată pe două zone (marcate distinct cu vopsea de culori diferite), astfel: parcare mai scumpă pentru șederi pe termen scurt (două ore) în centru și în zonele cu cerere mare de parcare, înconjurată de un inel de parcări cu prețuri mai scăzute pentru șederi pe termen mai lung. În paralel, serviciul de transport public va fi dezvoltat în continuare, urmărindu-se o frecvență și o acoperire bună. În funcție de evoluția cererii de parcare, se va putea introduce și a treia zonă de parcare în zonele cu cerere foarte mare. În această zonă, tarifele de parcare vor fi mai mari și durata de parcare va fi mai scurtă. Astfel că va fi necesar elaborarea unui regulament care să institue etapizat tariful exponențial pe zone de interes, perioada alocată parcării, modalitatea de plată (tichete, abonamente, alte facilități sau măsuri corective, de exemplu: abonamentul standard pentru rezident se va limita la o mașină pe familie. Pentru a doua mașină tariful va fi dublu, etc.). Tarifele de parcare de pe stradă vor fi stabilite în așa fel încât în același interval orar să fie mai ridicate decât tarifele din parcările din afara carosabilului, în așa fel încât ultimele să devină mai competitive. 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.

## **VII. PROIECTAREA STRĂZILOR DIN ZONELE AGLOMERATE, ZONA CENTRALĂ ȘI ZONA ISTORICĂ PENTRU UN SPAȚIU URBAN DE CALITATE**

Zona centrală a fost ocupată de mașinile parcate și de cele aflate în trafic. Străzile exclusiv pietonale sunt strada Ștefan cel Mare (între strada I.Gh.Duca și bd.Tomis), bd. Tomis (de la strada Traian către piața Ovidiu) și promenada Mamaia. Alături de celelalte măsuri adoptate în ultimii ani, urmărim punerea în practică a unei serii de măsuri care să schimbe aceste aspecte și să îndrume populația către transportul alternativ (transportul în comun, utilizarea bicicletelor, etc.). 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 realizându-se în baza unui regulament de utilizare a parcajelor, tarifarea

exponențială a locurilor de parcare programată pe etape de implementare a acestor taxe având la bază următoarele obiective:

- O zonă centrală dedicată turiștilor, rezidenților în special la nivel pietonal (obiectiv de atins pe termen mediu);
- Un centru istoric dedicat în exclusivitate pietonilor (obiectiv de atins pe termen scurt).

Străzile din zona centrală îndeplinesc funcții multiple la nivelul spațiilor publice urbane pe lângă cele legate de traficul autoturismelor. Acestea sunt flancate de clădiri de patrimoniu sau de spații publice adiacente, piețe sau zone verzi. În timp ce facilitarea circulației auto este încă predominantă, sprijinind o serie de funcțiuni sociale, de relaxare și de comerț, cele dedicate pietonilor sau transportului alternativ sunt aproape nesemnificative astfel că demersul trebuie să fie unul invers. Cerințele pietonilor (care vor fi plasați pe primul loc), bicicliștilor și celor care călătoresc cu transportul în comun vor fi în acord cu specificul unei zone centrale, a unui centru istoric al orașului. Trama stradală din astfel de zone urmează să fie resistemată (după caz) în vederea reabilitării acestora și aducerii la un standard corespunzător.

La întocmirea proiectelor se va ține seama de următoarele elemente:

**1. Viteza adecvată pentru traficul urban în zona centrală**– Proiectarea tramei stradale din zona centrală va avea în vedere influențarea comportamentului șoferilor în vederea reducerii vitezei, contribuind la creșterea nivelului de siguranță a pietonilor. Facilitățile de control ale vitezei vor fi prevăzute, de la început, în structura străzii:

- alternarea grupurilor de parcări, câte 3– 5 în fiecare grup, pe cele două laturi ale străzilor înguste va acționa ca un obstacol și va încetini viteza mașinilor, forțându-le să urmărească strada curbilinie creată de mașinile parcate;
- pe străzile unde pietonii sunt în număr mare, trecerile de pietoni vor fi amenajate la nivelul trotuarului, înălțat, favorizând pietonii și acționând ca un limitator de viteză.

Parcările vor fi îndepărtate de lângă intersecții pentru a mări vizibilitatea pentru autovehicule și pentru siguranța pietonilor. Până în anul 2025, o dată cu reproiectarea străzilor din zona centrală respectând cerințele de mai sus, se vor crea zone „Tempo 30”, cu scopul de a face străzile mai „liniștite”, prin limitarea vitezei la 30 km/h.

**2. Străzi pentru oameni**– Proiectarea străzilor se va face punându-se accentul pe interacțiunea dintre oameni. Proiectarea prospectelor stradale va încuraja acest lucru prin crearea de spații unde copiii se pot juca, oamenii se pot plimba și pot dialoga/ socializa, pot contempla clădirile și piețele, se pot odihni, unde se pot organiza evenimente și alte activități în condiții de siguranță. Pentru ca aceste aspecte să se petreacă, circulația autoturimelor nu va trebui să primeze la nivelul zonei centrale și implicit la nivelul zonei istorice. Spațiile pietonale vor fi extinse în piețe și pe toate străzile din centrul istoric. Trotuarele vor fi lărgite. În tot centrul se va avea în vedere posibilitatea deplasării pe jos, fără nici o piedică. Această măsură va stimula afacerile din centru, pentru că magazinele și unitățile de alimentație publică cu spații pentru pietoni generează mai multe venituri. O rețea de piste de biciclete va asigura legătura dintre pista amplasată de-a lungul bd. Tomis cu celelate bulevarde (implicit cu celelalte zone din oraș– cartiere rezidențiale), piețe și piațete. Se vor studia și reglementa măsuri pentru fluidizarea accesurilor în școli. Intersecțiile vor fi concepute luând în considerare, în primul rând, nevoile pietonilor. Ele vor fi proiectate în așa fel încât să fie adaptate zonei respective și formelor urbane. Elementele standardizate nu vor dicta modelul stradal. Mobilierul stradal va fi localizat în așa fel încât să ofere beneficii maxime, fără a obstructiona deplasările pietonale. Materialele folosite vor trebui să confere durabilitate, să fie ușor de întreținut și să fie de bună calitate, cu impact vizual pozitiv și potrivit în contextul centrului

istoric, de exemplu. 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 se intersectează cu zonele pietonale, locurile de parcare se vor desființa pe o lungime de minim 30 de metri de intersecții, în locul acestora fiind extins spațiul pentru terasele cafenelelor și restaurantelor și instalarea de bănci pentru recreere.

**3. Plafonarea locurilor de parcare în zona centrală**– Constanța va avea în vedere menținerea actualului număr de parcări. În acest sens se va urmări respectarea unui plafon de locuri de parcare în zona centrală și centrul istoric. Această strategie va permite îmbunătățirea și extinderea zonelor pietonale și crearea de noi piețete publice. Parcarea în afara străzii ar urma să asigure în anii următori peste 40% din spațiile de parcare din zona centrală. Acest lucru va diminua mult impactul vizual al autoturismelor parcate pe stradă și va reduce congestia rezultată din căutarea unui loc de parcare pe carosabil.

### **VIII. IMPUNEREA REGULAMENTELOR. CONTROL ȘI SANȚIONARE**

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 parcări, va păstra controlul asupra strategiei și politicii de parcări. Parcarea pe trotuare în centrul istoric va fi complet eliminată. 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. Se vor proiecta rute de control și sancționare, pentru a avea un circuit complet ce coincide cu timpul de staționare de două ore. Numărul de supraveghetori va fi adaptat în funcție de gradul de conformare. Toate persoanele cu atribuții de verificare vor avea acces, cu ajutorul aparatului portabil, la o platformă software care include toate informațiile despre amenzi și legitimații de parcare. Performanța serviciului se va măsura prin numărul de mașini parcate corect.

### **IX. CONCLUZIE**

În contextul proiectelor de reabilitare a clădirilor și de revitalizare a centrului orașului în următorii 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.