



GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE



*document cadru și îndrumar tehnic
pentru administrațiile publice din
România pentru a sprijini
sustenabilitatea gestionării
sistemului de parcărilor urbane*



@2015

Acest document a fost tradus, prelucrat și compilat de Ana Drăguțescu / ATU

Layout: Ana Drăguțescu / ATU

Ana Drăguțescu

Asociația pentru Tranziția Urbană

ana.dragutescu@atu.org.ro

+4 0723036365

www.atu.org.ro

Sursa fotografiilor de pe copertă:

Mențiuni legale:

Responsabilitatea pentru conținutul acestei publicații aparține autorilor. Ea nu reflectă neapărat opinia Uniunii Europene. Nici EACI, nici Comisia Europeană nu sunt responsabile pentru orice utilizare care poate rezulta din informațiile conținute aici.

PUSH & PULL este un proiect co-finanțat de Uniunea Europeană prin Programul Intelligent Energy Europe.

Cuprins

Gestionarea sistemului de parcare	5
1 Introducere	6
1.1 De ce este importantă gestionarea sistemului de parcare?	6
1.2 Consecințele unui sistem deficitar de gestionare a parcarilor	7
1.3 Miturile sistemului de gestionare a parcarilor	7
1.4 Schimbarea de paradigmă	9
1.5 Cui îi este dedicat acest document și ce reprezintă el?	9
1.6 Terminologie / definiții.....	10
2 Contextul european al politicilor de parcare	12
3 Proiectarea străzilor pentru un spațiu urban de calitate	14
3.1 Construirea străzilor și a spațiilor urbane	14
3.2 Implementarea principiilor bune proiectări.....	16
3.3 Cum să negociezi cu cererea de parcare fără a mai construi noi zone de parcare.....	18
3.4 Standarde de parcare.....	19
4 Strategii pentru gestionarea sistemului de parcare urbane	24
4.1 Dezvoltarea unei politici de parcare urbană ce satisface obiectivele de transport.....	24
4.2 Beneficiarii unei politici structurate a parcarii	25
4.3 Politici de parcare și Politici de Management al Cererii de Transport	26
4.4 Tipologii de parcare urbană	28
4.5 Disponibilitatea spațiilor de parcare la destinații.....	30
4.6 Costurile parcarilor	38
4.7 Taxarea parcarilor - politici tarifare.....	39
4.8 Signalistică și tehnici de marketing pentru sistemele de parcare	42
5 Implementare	44
5.1 Măsurile de implementare a politicii de parcare și atingere a obiectivelor.....	44
5.2 Implementarea regulamentelor pentru parcare pe stradă	44
5.3 Gestionarea parcarilor situate în afara străzii	45
5.2 Costurile gestionării sistemului de parcare	46
5.3 Tehnologia sistemului de gestionare a parcarilor	46
6. Impunerea regulamentelor	47
6.1 Cadru instituțional	47
6.2 Control și Sancționare.....	47
6.2 Politică de parcare și comunicarea	48
7 Bune practici	51
Amsterdam, Olanda	51
8 Bibliografie	56

Lista figurilor

Figura 1: Parcometru în orașul Stockholm, 1961.....	5
Figura 2: Planificarea intersecțiilor din Boston și implementarea unor spații de parcare pe stradă, cu plată utilizând sisteme tehnologice avansate.	5
Figura 3: Diferența în numărul de autoturisme parcate pe stradă în urma introducerii taxării în Grosvenor Square, Londra.	13
Figura 4: Principalele probleme asociate congestiei și creșterii constante a nivelelor de trafic urban	15
Figura 5: Ziua Parc(ării) la Târgu Mureș.	21
Figura 6: Principiile ce guvernează sistemul de parcare partajată	22
Figura 7: Exemplificarea unei măsuri cu efect “Push and Pull”	26
Figura 8: Proiectul PUSH&PULL are ca scop îmbunătățirea mobilității urbane prin combinarea măsurilor de gestionare a parcarilor și de management al mobilității (MM).	26
Figura 9: Centrul orașului Woodstock.	42
Figura 10: Parcometru în Pasadena, California, conținând un mesaj prin care se subliniază modul în care vor fi investiți banii proveniți din taxarea parcarilor.....	43
Figura 11: Harta cu zonele de parcare, Amsterdam.	51
Figura 12: Cartierul Van Swindenstraat, Amsterdam	52
Figura 13: (stânga) Ofițer care verifică permisele de parcare / (dreapta) Un autoturism Volkswagen Caddy Maxi care verifică și scanează conformitatea tichetelor de parcare	53
Figura 14: (stânga) Un șofer de camion parchează pe un drum îngust și descarcă rapid mărfuri înainte de ora 09:30 / (dreapta) Un spațiu partajat cu locuri de parcare perpendiculare dispuse pentru a calma traficul auto, acordând prioritate pietonilor și bicicliștilor	54
Figura 15: Parcare pe stradă în orașul Amsterdam.....	55

Lista tabelelor

Tabel 1: Schimbarea de paradigmă în politica de parcare.	9
Tabel 2: Tipologii de parcare și sectorul care le controlează și / sau le furnizează.....	11
Tabel 3: Cele șase calități ale unui spațiu de succes.	18
Tabel 4: Cerere de vârf pentru diferite funcțiuni urbane. Parcare poate fi eficient utilizată de către funcțiuni ce au orele de vârf în diferite momente ale zile.	23
Tabel 5: Grupuri de beneficiari ai politicii de parcare.....	25
Tabel 6: Set complet de măsuri “PUSH&PULL”, care pot forma o strategie de Management a Cererii de Transport.....	27
Tabel 7: Tipologii de parcare și sectorul care le controlează și / sau le asigură.....	28

Gestionarea sistemului de parcare

Este recunoscut faptul că în România, sistemul de parcare reprezintă o problemă, în special în zonele rezidențiale și în centrele orașelor.

Scopul acestui îndrumar este de a defini principiile și politicile directe atât de necesare unui sistem performant de gestionare a cererii și ofertei de parcare. Nevoia unui nivel de control mai mare asupra sistemului de parcare s-a dezvoltat ca urmare a expansiunii îngrijorătoare a nivelului de utilizare a autoturismului individual și a cotelor de trafic auto. Această situație a propulsat nivelurile de congestie și poluare, în special în zonele urbane dens populate.

Se preconizează că autoritățile locale vor promova pe scară largă mobilitatea durabilă prin încurajarea transferului modal și utilizarea unor forme de deplasare alternative autoturismului personal pentru călătoriile zilnice. *Carta Albă a Transporturilor - foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor* susține această temă, recunoscând că mobilitatea este importantă, dar poate avea un cost financiar, social și de mediu, și astfel trebuie încurajate modalitățile de transport durabile.



Figura 1: Parcometru în orașul Stockholm, 1961

Sursa: Wikipedia

“Spațiile destinate parcarilor atrag autoturisme, generând trafic auto. Parcare pretinde un spațiu ce devine astfel indisponibil altor utilizări stradale. Nimic altceva nu a schimbat atât de dramatic în ultimele decenii aspectul tradițional al străzii precum au făcut-o autoturismele parcate.”

Hartmut H. Topp, Universitatea Kaiserslautern, Germania

Sursa: Reclaiming city streets for people - Chaos or quality of life? / European Commission, Directorate General for the Environment

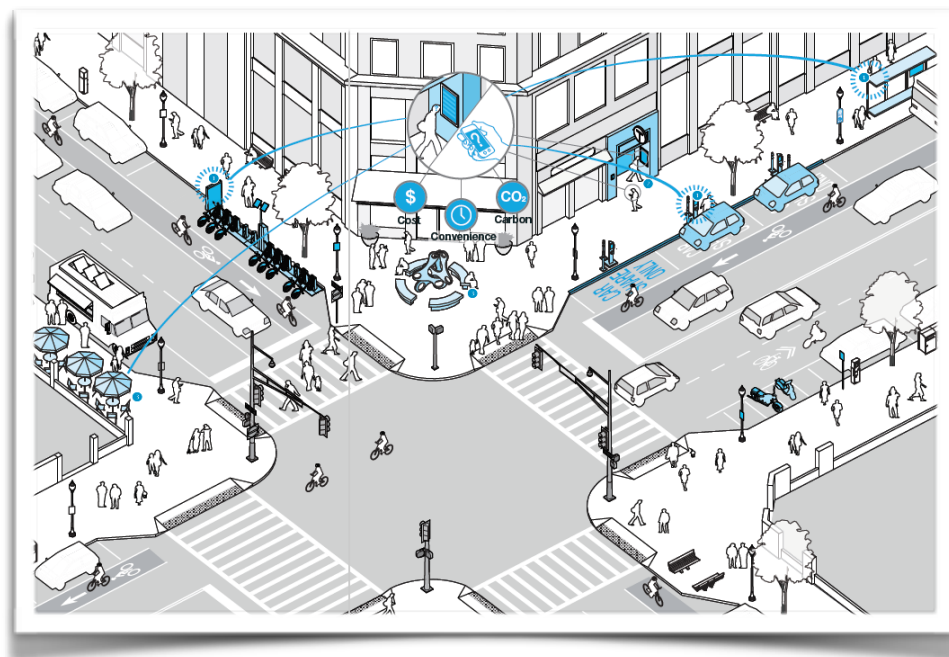


Figura 2: Planificarea

intersecțiilor din Boston și implementarea unor spații de parcare pe stradă, cu plată utilizând sisteme tehnologice avansate.

Sursa: Boston Complete Streets. Design Guidelines, 2013

1 Introducere

1.1 De ce este importantă gestionarea sistemului de parcuri?

În mod încurajator, pe parcursul ultimilor ani, se remarcă în rândul autorităților locale, a dezvoltatorilor și organizațiilor din sectorul public și privat o puternică apreciere a faptului că gestionarea parcurilor reprezintă un instrument puternic de planificare a deplasărilor. De multe ori, sistemul de gestionare a parcurilor este dezvoltat și însoțit de oraș drept o strategie separată, izolată de alte inițiative de mobilitate durabilă, precum un instrument pentru ce abordează și tratează problemele provocate de parcare autoturismelor în locații specifice.

O strategie eficientă de gestionare a parcurilor devine o componentă critică în definirea unor modificări fie ele de nivel minim sau prin excelență notabile în dimensiunea comportamentului uman de deplasare urbană. Aceste diferențe pot constitui elementul cheie în aprobarea sau respingerea unui plan pe motiv de lipsă a impactului asupra rețelei locale de străzi, spațiilor publice urbane și asupra comportamentului utilizatorilor urbani.

Parcarea este o parte integrantă a transportului public și a rețelei de drumuri. Disponibilitatea și costul unui loc de parcare constituie un factor determinant în decizia pe care oamenii o iau de a accesa o anumită destinație cu sau fără autoturismul personal. Fiecare autoturism care se află la un moment dat pe străzile publice necesită un loc unde să poată fi în cele din urmă staționat: aceasta este o problemă cheie a tuturor zonelor urbane. Autoturismele ocupă spațiu atunci când sunt în mișcare, dar, pentru o medie de 23 de ore pe zi ele sunt parcate și în cazul în care urmează a fi utilizate pentru toate călătoriile zilnice ale unei persoane, atunci ele au nevoie de un loc de parcare atât la originea, cât și la destinația călătoriei. Decizia de a utiliza sau nu autoturismul pentru anumite călătorii influențează de asemenea auspiciile sub care funcționează transportul public și nivelul de congestie al drumurilor.

Un autoturism parcat ocupă aproximativ 8 m² atunci când este parcat și necesită adesea, aceeași suprafață ca spațiu pentru manevre - o suprafață însemnată pentru zonele urbane dense, unde terenul este foarte scump și greu de găsit. De multe ori, printr-un paradox urban al evoluției tehnologice, autoturismele dispun de o suprafață considerabil mai amplă pentru a fi parcate decât aceea de care dispun oamenii ce le conduc pentru a locui!

Gestionarea parcurii dă un impuls transferului către modurile de transport durabile. Fără modificări ale condițiilor actuale ale parcurii, conducătorii auto dispun de un set limitat de stimuli urbani care să sprijine acest transfer și cel mai probabil vor conitnua să practice aceleași tipare de comportament ca și în prezent.

Pentru gestionarea eficientă și corectă a sistemului de parcuri, alternative durabile de deplasare trebuie oferite persoanelor cărora li s-a suspendat dreptul de a parca. Planificarea deplasărilor poate furniza un "pachet" de opțiuni pentru modurile alternative de călătorie, evitând astfel eventualele probleme cauzate de implementarea schemelor de gestionare a parcurilor ca o strategie izolată.



Sursa: Ana Drăguțescu

În multe dintre orașele românești, numărul locurilor de parcare formale în afara străzii (de tip sub- sau suprateran) este unul foarte redus, fie că ele sunt deținute de către municipalitate sau nu. Prin procesul de control asupra noilor dezvoltări urbane, autoritățile locale pot avea de asemenea un anumit tip de influență asupra nivelului de ofertă de parcare prevăzut.

În timp ce controlul și prețurile parcarilor sunt rareori percepute ca măsuri populare în rândul publicului, ele rămân totuși opțiuni de politici urbane relativ bine cunoscute și acceptate.

1.2 Consecințele unui sistem deficitar de gestionare a parcarilor

Există exemple ale unor orașe care dispun de scheme de succes implementate pentru gestionarea sistemului de parcuri. Cu toate acestea, în multe alte orașe gestionarea sistemului de parcuri este total inexistentă, deficitară sau implementată parțial.

Lipsa unui proces eficient de gestionare a parcarilor poate rezulta în situații diverse la nivelul orașului precum:

- Parcare în locuri necorespunzătoare - de ex. pe trotuare sau spații verzi;
- Obstrucționarea accesului pentru diverse vehicule pentru situații de urgență - de ex. salvare, pompieri;
- Obstrucționarea deplasării pietonilor și bicicliștilor;
- Obstrucționarea vizibilității celorlalți participanți la trafic;
- Interpunere vizuală și reducere a calităților estetice ale ariilor urbane.

În cazul în care cererea de spații pentru parcare nu este gestionată, atunci una, dacă nu toate situațiile precizate anterior se vor produce în mod inevitabil. Întrebarea principală care se ivește, nu vizează inevitabilul uneia dintre situațiile menționate, ci momentul în care aceasta se va produce, precum și amploarea impactului ei în acel moment.

Aceste tendințe sugerează faptul că, numărul posesorilor de autoturisme cel mai probabil va crește. Acest lucru va duce și la creșterea presiunii pe spațiile de parcare din locațiile existente și din noile dezvoltări, ce nu vor rezista impactului rezultat din generarea deplasărilor cu autoturismul care și-a atins și uneori și-a depășit capacitatea.

Astfel, în lipsa adoptării unor măsuri eficiente în viitorul apropiat, problemele parcarilor abuzive, ale accesului obstrucționat pentru vehiculele de urgență și ale accesului obstrucționat pentru persoanele ce se deplasează nemotorizat se vor agrava în mod constant pe parcursul următorilor ani.

1.3 Miturile sistemului de gestionare a parcarilor

Gestionarea sistemului de parcuri promovează un domeniu vast și deschis discuțiilor. Preluarea unui set de acțiuni care s-a dovedit a fi de succes într-o situație specifică într-o locație nu este întotdeauna posibilă. Gestionarea sistemului de parcuri trebuie adaptată situațiilor particulare și soluțiile implementate trebuie să răspundă cerințelor specifice. Adesea, diferiți actori afectați de noile măsuri de gestionare a sistemului de parcuri folosesc aceleași argumente împotriva acestora, care se dovedesc a fi, la o privire mai atentă, mituri neverificabile. În această secțiune vor fi discutate zece dintre cele mai frecvent întâlnite mituri.

1.3.1 Orașele de succes dispun de o ofertă generoasă de locuri de parcare

Orașele de succes au fost primele care s-au confruntat cu un grad ridicat de probleme generate de cererea de parcare, deoarece ele atrag un număr mare de navetiști, cumpărători și vizitatori.

Un oraș de succes înțelege că valoarea urbană înseamnă mai mult decât o ofertă abundentă de locuri de parcare și urmărește să echilibreze spațiul public dedicat drumurilor, parcarilor, transportului public, facilităților pentru biciclete și pietoni și spațiilor deschise.

1.3.2 Posesorii de autoturism au cele mai multe drepturi

Nu toți utilizatorii de autoturism au aceleași nevoi în fiecare locație. Și, nu numai ei impun anumite cerințe în locații specifice. Rezidenții, cumpărătorii, vizitatorii, utilizatorii de alte mijloace de transport descriu de

asemenea un anumit set de nevoi. De cele mai multe ori nu toate nevoile pot fi îndeplinite, căutându-se astfel soluții echilibrate, inclusiv strategii de gestionare a sistemului de parcare. Prin urmare, concentrarea pe dorința de a furniza soluții de parcare reprezintă o viziune îngustă unde utilizatorii vulnerabili ai drumurilor sunt în totalitate neglijați.

1.3.3 Parcare trebuie să fie netaxabilă

Parcarea este adesea oferită gratuit posesorilor de autoturism. Cu toate acestea, fiecare spațiu implică costuri semnificative pentru dezvoltatori, proprietari, chiriași și/sau contribuabili. Astfel că, în timp ce taxele de parcare sunt uneori incluse în chirii, taxe de leasing sau prețuri de vânzare ale autoturismelor, costurile dezvoltării și întreținerii acestor parcări sunt suportate de toată lumea, inclusiv de către cei care nu dețin un autoturism, alegând să fie pietoni, bicicliști sau utilizatori de transport public. Și aceste costuri sunt eminentamente substanțiale.

1.3.4 Este dificil să găsești spații de parcare în zonele rezidențiale. Este nevoie de un număr mai ridicat de facilități pentru parcare

Menținerea disponibilității stocului de locuri de parcare reprezintă un obiectiv cheie, dar construirea mai multor spații este doar o modalitate de a realiza acest deziderat. Și, de obicei una destul de scumpă. De cele mai multe ori, este mult mai ieftină eliberarea spațiilor cu ajutorul unor strategii de gestionare a cererii. Adesea, oamenii se plâng de problema spațiilor de parcare atunci când numărătorile reale indică faptul că doar 60-75% din spații sunt ocupate.

1.3.5 Oamenilor nu le place să meargă pe jos. Spațiul de parcare trebuie amenajat chiar în fața intrării

Fizic, nu toate locurile de parcare pot fi amenajate în fața, în spatele, în lateralul sau în subsolul unei clădiri pentru utilizatorii ei. Și din nou, există o mulțime de alte nevoi ale altor utilizatori pentru spațiul disponibil limitat. Desigur, locurile de parcare pentru persoanele care au nevoie de sprijin, așa cum sunt persoanele cu dizabilități, trebuie să fie furnizate în locații preferențiale.

1.3.6 Un număr redus de locuri de parcare va condiționa posesorii de autoturism să caute un loc de parcare

De multe ori, traficul suplimentar cauzat de șoferii ce rulează în căutarea unui loc de parcare devine o preocupare importantă. Cu toate acestea, în multe cazuri, acest lucru reflectă mai degrabă o gestionare defectuoasă, decât un număr redus de locuri disponibile. Dacă șoferii știu că într-o anumită zonă nu sunt disponibile locuri de parcare "gratuite" (fără taxe și fără limită de timp) ei nu vor încerca să parcheze în acea locație.

1.3.7 Standardele de parcare pot fi ușor consultate în diferite ghiduri și manuale

Standardele de parcare pentru zonele de parcare privată sunt stabilite prin legislația locală reflectând situațiile medii obișnuite. Prin urmare, aplicarea acestor standarde conduce adesea la un excedent de locuri de parcare. Ca un element cheie în proiectarea spațiilor de parcare, numărul spațiilor de parcare necesare reprezintă în primul rând o judecată de valoare și nu un exercițiu tehnic. Dezvoltatorii, administrația locală și politicienii trebuie să analizeze în ce măsură beneficiile unei oferte suficiente de locuri de parcare depășește consecințele negative pe care aceasta le dezvoltă în spațiul urban.

1.3.8 Toate gospodăriile, inclusiv cele cu venituri de nivel mic, necesită spații de parcare

Nu fiecare gospodărie deține un autoturism. Vor exista întotdeauna gospodării care nu dețin un autoturism. Și, ca o chestiune relaționată venitului, unele gospodării dețin doar un autoturism, în timp ce altele dețin mai multe. Aceste aspecte trebuie considerate atunci când se planifică sisteme de parcare pentru locuințe. Costurile acestor parcări trebuie să fie plătite de către cei care le folosesc și nu de către întreaga comunitate.



1.3.9 Un număr de locuri de parcare este acceptabil dacă există un sistem decent de transport public

Reducerea ofertei de locuri de parcare presupune existența unor alternative adecvate. Adesea, aceste alternative există, dar nu sunt cunoscute utilizatorilor de autoturisme. Prin urmare, împreună cu introducerea unui sistem de gestionare a sistemului, este necesară și transmiterea informațiilor despre posibilele alternative.

1.3.10 Parcare este un subiect nu este doar lipsit de farmec, ci și neimportant

Parcare este importantă, garantând calitatea vieții din comunitățile noastre. Dar, spațiile de parcare reprezintă doar una dintre multiplele nevoi ale societății urbane. Prin urmare, fiecare situație trebuie echilibrată la nivel de ofertă care să corespundă cel mai potrivit cererii dintr-o anumită locație.

1.4 Schimbarea de paradigmă



În anul 2000, în lume rulau mai mult de 750 de milioane de autoturisme și utilitare ușoare, un număr ce crește constant cu aproximativ 2% pe an. Există doar două locuri unde aceste vehicule se pot afla: pe stradă sau în afara ei. Dacă sunt pe stradă ele pot fi considerate a fi parcate, în căutarea unui loc de parcare sau rulând în trafic. Aproape toate autoturismele care nu se află pe stradă sunt parcate. Estimările arată că autoturismele petrec mai mult de 95% din viață staționând.

Nu cu mult timp în urmă disponibilitatea spațiilor de parcare obișnuia să fie o problemă. O problemă care trebuia rezolvată independent de costurile destul de ridicate pe care le presupunea.

Azi, sistemele de parcare pot deveni generatoare de oportunități economice și venituri. Când sunt tratate în mod corespunzător spațiile de parcare pot deveni un bun economic valoros pentru comunitatea locală.

În ciuda temerilor și prejudecăților inițiale, politica de parcare poate deveni și ea o forță motrică pentru dezvoltarea economică și calitatea vieții orașelor, sprijinind în același timp transportul durabil și propulsând gestionarea parcarii ca activitate economică în sine.

	Vechea paradigmă	Noua paradigmă
Parcare considerată un drept	Bun public	Comoditate
Cerere asumată	Fixă / Inelastică	Flexibilă / Elastică
Oferta ar trebui să	Crească permanent	Fie gestionată ca răspuns la cerere
Regulamentele	Stabilesc standarde minime	Standarde maxime
Taxarea maximizează	Utilizarea	Disponibilitatea
Rularea autoturismelor este încurajată prin	Limită de timp	Taxare
Costurile ar trebui să fie	Incluse în alte costuri	Transparente pentru utilizatori

Table 1: Schimbarea de paradigmă în politica de parcare.

Sursa: Rye, T. et al., 2010. Parking Management: A Contribution Towards Liveable Cities; Module 2c: Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities

1.5 Cui îi este dedicat acest document și ce reprezintă el?

Acest document le este destinat atât factorilor de decizie, cât și profesioniștilor din orașe. Publicul țintă se reflectă în conținutul acestui document ce oferă instrumente de politică adecvate pentru implementarea

performantă a unui sistem de gestionare a parcurii, furnizând soluții problemelor pe care le ridică “înțelegerea cererii” și “controlul ofertei” de parcare.

Documentul se adresează în primul rând actorilor interesați din administrația locală, regională sau națională, ce prezintă un nivel de interes în această problemă. În această categorie sunt incluși inginerii de trafic, factorii de decizie politică, specialiștii în planificarea utilizării terenurilor, planificatorii de transport, planificatorii urbani și, în general, toți acei interesați în a transforma sistemul de parcare într-unul eficient și durabil.

Recomandările au fost formulate cât de clar și de specific posibil. În acest sens, autorii și-au propus să furnizeze suficientă îndrumare în elaborarea politicii de parcare și a măsurilor aferente de gestionare a parcurii care sunt atât eficiente cât și acceptate la scară largă.

Dezvoltarea acestui document a fost agreată atât de partenerii proiectului PUSH&PULL, cât și de Comisia Europeană. De aceea, autorii cred cu tărie că rezultatele acestei cercetări se vor dovedi a fi extrem de valoroase pentru utilizatorii cititorii lui.

Independent de modul în care se dorește evaluare științifică a acestui document, el reprezintă primul efort la nivel național de a studia măsurile de politică de parcare și efectele acestora asupra mobilității și ale economiei.

1.6 Terminologie / definiții

Cerere de parcare

Nevoia unui autoturism de a fi parcat reprezintă *Cererea de parcare*. Dacă numărul de autoturisme dintr-o localitate, cartier sau un oraș crește, exponențial va crește și cererea de locuri de parcare.

Străzile exercită o influență imensă asupra comportamentului și stilului nostru de viață. Proiectarea străzilor are de asemenea o influență directă asupra unor elemente semnificative precum calitatea mediului, sănătatea publică, justiția socială, incluziunea și economia locală, pe scurt, calitatea vieții.

Străzile trebuie să îndeplinească o varietate complexă de funcții, pentru a satisface nevoile oamenilor în interiorul comunităților în care trăiesc, lucrează și se deplasează. Tiparul lor necesită o abordare atentă care să creeze un echilibru și să destindă eventualele conflicte dintre diferiți utilizatori și obiectivele fiecăruia.

Cerere de parcare specifică

Este o situație comună care ia naștere în orașele de dimensiuni medii și mari, ca în anumite locații în anumite momente cererea de parcare să depășească oferta. În această situație se ridică următoarea întrebare: care dintre utilizatori ar trebui să aibă acces la stocul limitat de parcare? O abordare tipică orașelor occidentale, este următoarea:

- Rezidenții se situează în cele mai multe situații în partea superioară a listei de priorități, datorită importanței lor politice la nivel local. Rezidenților trebuie să li se acorde acces preferențial la parcare pe stradă și/sau tarife reduse pentru parcare din afara străzii (supra/subterană);
- Vizitatorii în scop de afaceri, turiștii și cumpărătorii se află pe următoarea poziție în accesarea spațiului dedicat parcurii, deși - acolo unde există taxe - este de așteptat ca aceștia să plătească mai mult decât rezidenții;
- Navetiștii sunt pe ultimul loc în accesarea locurilor de parcare pe stradă deoarece ei contribuie în cea mai mare măsură la congestionarea traficului în orele de vârf;
- Livrarea mărfurilor are nevoie, de asemenea, de spațiu pentru parcare la bordură cu acces doar într-un anumit moment al zilei, pe timp de noapte sau dimineața devreme.

Tipologia parcurilor

Există patru tipuri principale de parcare. Acestea sunt:

1. **Publică, pe stradă.** După cum sugerează și numele, acest tip de parcare presupune un spațiu special amenajat pe un drum public - deși acest lucru poate deveni oarecum neclar în cazul în care drumul, sau marginea lui, este numai semi-public.

2. **Publică, în afara străzii.** O parcare ce nu este amenajată pe un drum public, în care orice persoană își poate parca autoturismul, sub rezerva respectării tuturor regulamentelor (de exemplu, timp maxim de staționare (în ore), sau plata unei taxe). Acest tip de parcare poate fi deținută și / sau exploatată de către sectorul public și / sau privat și poate fi de tip supraetajat situată la suprafață sau în subteran.
3. **Privată, non-rezidențială în afara străzii.** Acest tip de parcare este asociat cu o anumită clădire sau cu un tip de funcțiune a unui teren. Exemplele includ parcarile centrelor comerciale sau cele ale unei clădiri de birouri. Doar acele persoane ce au o legătură specifică cu acea clădire sau cu acel tip de funcțiune ar trebui, în teorie, să poată utiliza acea parcare și proprietarul terenului are control asupra acestei utilizări, într-un cadru de constrângeri legale relevante.
4. **Parcare rezidențială privată.** Acest tip de parcare se referă în general la parcare din afara străzii asociată unor case sau apartamente. În teorie, doar locuitorii acestor case sau apartamente ar trebui să poată utiliza această parcare.

Locație	Pe stradă				În afara străzii				
Utilizare	Publică				Privată	Publică			
Proprietate	Publică				Privată	Privată	Publică		
Operare	Publică sau privată				Privată	Privată	Privată	Publică	
Tip	Gratuită	Taxabilă	Cu permis	Cu control al duratei	Gratuită	Taxabilă	Taxabilă	Gratuită	Taxabilă

Tabel 2: Tipologii de parcare și sectorul care le controlează și / sau le furnizează.

Sursa: Tom Rye & David Scotney, TRANSPORT LEARNING, Modul nr.1: Parking space management, access restriction and speed control /

Parcarea pe stradă

Parcarea pe stradă se află aproape întotdeauna în proprietate publică și este furnizată de autoritățile locale sub îndrumarea generală a administrației centrale. În unele orașe, se aplică reguli speciale realizate de administrația centrală. În mod normal, însă, autoritățile locale decid care sunt restricțiile ce trebuie aplicate în locații specifice, în cadrul liniilor directe dictate de administrația centrală. Ele țin cont de presiunile naționale și locale pentru siguranță rutieră, flux de trafic, furnizare de transport public, funcționarea economiei locale, nevoile rezidenților și accesul serviciilor de urgență.

În multe țări, comunitatea locală trebuie să fie implicată în procesul de introducere a restricțiilor de parcare. Orice modificare trebuie comunicată în mod eficient utilizatorilor locali ai drumurilor. Acest subiect va fi abordat în următoarele capitole în acest document când se va prezenta modul de a construi comunicarea și acceptarea față de schimbările aduse de politica de parcare. Măsura în care spațiul de la bordură este utilizat în mod reglementat pentru parcare este determinată și de cererea zonei și de disponibilitatea unor alternative de parcare în afara străzii.

Restricțiile de parcare vor fi considerate în general, numai atunci când oferta de locuri de parcare este depășită de cerere într-o anumită zonă (Balcombe & York, 1993) sau în cazul în care parcare cauzează problemele de obstrucționare și siguranță (de ex., axele de vizibilitate din intersecții sunt limitate, deplasarea pietonală pe trotuarele obstrucționate de autoturisme).

Gestionarea parcării nu este aplicată în fiecare oraș, dar este un tip de politică urbană mult mai răspândită decât ne putem imagina.

2 Contextul european al politicilor de parcare



O deplasare realizată cu autoturismul presupune invariabil utilizarea unui spațiu de parcare la cele două capete ale călătoriei - origine și destinație. Furnizarea acestor locuri de parcare are un impact asupra cererii și comportamentului de călătorie. Existența sau lipsa locurilor de parcare la destinație are implicații semnificative asupra cererii de transport public. Impactul gestionării sistemului de parcuri asupra distribuției modale și a cererii de călătorie în general are, prin urmare, implicații pentru transport și durabilitate.

Parcarea fost utilizată pe scară largă ca mijloc de gestionare a cererii de transport cu autoturismul, fie prin sisteme de tarifare, regulamente sau furnizare de parcare prin intermediul politicilor de tip Park&Ride.

Contextul european actual are ca punct de plecare ideea că parcare este în primul rând o problemă de utilizare a terenului. Trebuie abordate atât conflictele, cât și sinergiile dintre politica de parcare având ca scop gestionarea traficului și politica de parcare ce sprijină diverse funcțiuni cheie.

Obiectivele celor mai multe structuri de Politică Națională de Transport sunt de multe ori similare în Europa și America de Nord. Următoarele probleme sunt în prezent cel mai frecvent menționate în politicile naționale de transport din Statele Membre:

- Necesitatea de a reduce utilizarea autoturismului, minimizând astfel congestiunea traficului;
- Încurajarea deplasărilor durabile, precum mersul cu bicicleta și mersul pe jos;
- Îmbunătățirea transportului public și reducerea dependenței de autoturism, mai ales în orașele de mari dimensiuni, istorice, oferind o atenție specială sistemului de tip Park & Ride;
- Protejarea mediului;
- Asigurarea accesibilității serviciilor de transport pentru toate regiunile și straturile sociale.

Guvernele europene locale, au permis la început parcare fără costuri a vehiculelor în spațiile publice, pe trotuare și aproape oriunde ar fi încăput un autoturism. După decenii de acces neîngrădit al autoturismelor în cele mai dense și mai vizitate zone ale orașului - adesea cartierele istorice, zone centrale de afaceri și zone rezidențiale din apropierea acestora - multe administrații locale au implementat reglementări mai stricte de parcare. Administrațiile orașelor au început să conștientizeze că viața publică a fost victima unui proces accentuat de degradare ca urmare a congestiunii traficului, a poluării aerului, a zgomotului, a lipsei de siguranță a străzii și a degradării spațiilor publice ale comunităților din pricina autoturismelor care le-au invadat.

Odată ce locurile de parcare pe stradă au fost epuizate în multe orașe europene, autoritățile locale s-au aflat în postura de a nu dispune de fonduri publice pentru a îndeplini cererea tot mai mare de locuri de parcare. Astfel că, le-au oferit companiilor private de parcare concesiile - adesea pentru perioade nedeterminate sau foarte lungi de timp - pentru a construi și a gestiona facilități de parcare în afara străzii (parcuri supraetajate la suprafață sau în subteran). Regulamentele de construire au fost de asemenea modificate, solicitând noilor dezvoltări de toate tipurile - comerciale, rezidențiale, educaționale, etc. - să găzduiască călătoria personală cu autoturismul individual, ca paradigmă a mobilității viitorului. Aceste două decizii - pierderea controlului asupra parcarilor din afara străzii și dezvoltarea unor suprafețe necontrolate de noi locuri de parcare - a creat un sistem de ofertă de parcare care mai târziu s-a dovedit un proces aproape ireversibil.

După câteva decenii de împlinire a cererii nesfârșite de parcare, anumite orașe din Europa de Vest, precum Copenhaga și Zurich, au început să înțeleagă că oferta excesivă de locuri de parcare a reprezentat o discrepanță a politicii întregului sistem, care a contribuit la congestiunea traficului.

Planurile de parcare care au răspuns cererii fără a controla oferta au amenințat prosperitatea economică, vitalitatea comunității și avantajul istoric al multor locații din centrele orașelor.

Cererea pentru un număr cât mai mare de locuri de parcare a fost mult timp privită drept un indicator al unei economii înfloritoare, cu excepția momentelor în care condițiile de trafic au început să afecteze productivitatea, calitatea aerului și au dus la alte condiții nefavorabile indezirabile. Aceste externalități negative au demonstrat necesitatea de a reevalua prioritățile de investiții de transport și mecanismele tarifare care pot influența comportamentul de călătorie.



Fără parcometre

Cu parcometre

Cu prețurile de patru ori mai mari

Figura 3: Diferența în numărul de autoturisme parcate pe stradă în urma introducerii taxării în Grosvenor Square, Londra.

Sursa: Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation, 2011 / Transport Research Laboratory, UK



3 Proiectarea străzilor pentru un spațiu urban de calitate

Străzile exercită o influență imensă asupra comportamentului și stilului nostru de viață. O distincție clară poate fi trasată din punct de vedere funcțional între drumuri și străzi, după cum urmează:

- Drumurile sunt artere ale căror funcție principală este de a facilita circulația traficului auto;
- Străzile au funcții importante de spații publice pe lângă cele relaționate traficului auto. Acestea sunt de obicei flancate cu clădiri și spații publice și, în timp ce facilitarea circulației este încă o funcție cheie, ele sprijină în mod normal o serie de funcții sociale, de relaxare și comerț.

3.1 Construirea străzilor și a spațiilor urbane

3.1.1 Context și caracter

Cerințele și impactul pietonilor, ale utilizatorilor de biciclete și vehicule ar trebui să fie în acord cu contextul local, pentru a crea străzi cu caracter specific. Străzile și domeniul public joacă un rol important în dezvoltarea și exprimarea caracterului și culturii locale. Caracterul unui loc nu este determinat de materialele speciale sau aspectul fizic al unui singur spațiu, ci și de modelele de deplasare și interacțiune socială pe care acesta le produce.

3.1.1 Viteză adecvată pentru traficul urban

Proiectarea străzilor trebuie folosită pentru a influența comportamentul conducătorului auto în vederea reducerii vitezei vehiculului la un nivel adaptat contextului local, contribuind astfel la creșterea nivelului de siguranță al străzilor. Proiectanții ar trebui să vizeze realizarea de străzi care controlează în mod natural viteza vehiculului printr-o proiectare bine realizată de la început, decât prin implementarea unor măsuri de calmare a traficului adăugate la sfârșitul procesului de proiectare. Modelele de proiectare nu se vor baza exclusiv pe tehnici convenționale de calmare a traficului, precum relantizoarele; acestea contribuie prea puțin la dezvoltarea unui sens pozitiv al ideii de loc. În schimb, facilitățile de control al vitezei ar trebui să fie construite în structura străzii, profitând de alinierea clădirilor, de parcare, de îngustările rutiere, de amenajarea spațiului și de alte caracteristici de proiectare, mai degrabă decât să recurgă doar la o deviere verticală.

3.1.3 Străzi pentru oameni

Proiectarea tuturor străzilor trebuie să recunoască mai degrabă importanța creării unor locuri unde oamenii se pot bucura, decât furnizarea într-un mod simplificat a unor coridoare pentru circulația traficului. Străzile trebuie concepute cu accent pe interacțiunea socială. O interacțiune semnificativă în cadrul unei comunități are loc în mediul extern, și proiectarea stradală ar trebui să încurajeze acest lucru prin crearea de spații sociale incluzive, unde copiii se pot juca, oamenii pot dialoga și unde alte activități adecvate se pot întâmpla în condiții de siguranță. Pentru ca acest lucru să se petreacă, este esențial ca traficul de vehicule să nu domine strada.

Cu toate acestea, o abordare care este susținută de o analiză a celor șase calități ale unui spațiu de succes prezentate în continuare se va asigura că elementele cheie sunt abordate.



Sursa: John Thompson and Partners / WSP UK, 2010. *Designing Streets - A policy statement for Scotland, produced for The Scottish Government*

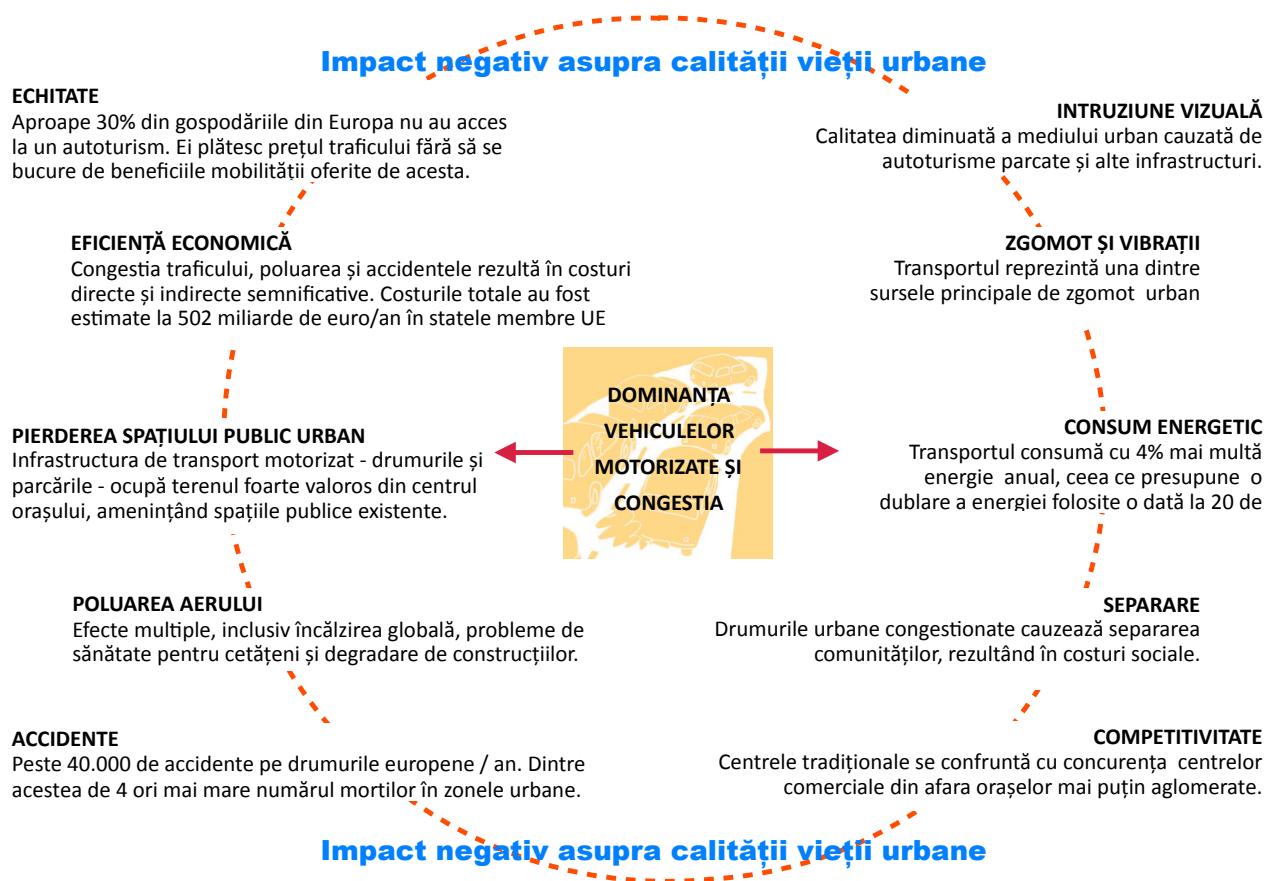


Figura 4: Principalele probleme asociate congestiei și creșterii constante a nivelelor de trafic urban

Sursa: Reclaiming city streets for people - Chaos or quality of life? / European Commission, Directorate General for the Environment

3.1.4 Integrarea sistemului de parcuri la nivelul țesutului urban

Dacă politica de parcare funcționează bine ca parte a unui pachet global de restricționare a cererii, trebuie implementată complementar cu o înțelegere clară a planificării utilizării terenurilor. În termeni de transport, aceasta înseamnă conectarea politicii de parcare cu accesibilitate non-auto. Dacă politicile primordiale de utilizare a terenului și de accesibilitate a transportului sunt corecte și adaptate, atunci există o posibilitate considerabilă ca alte politici de gestionare a parcurii să fie în mod eficient implementate și integrate strategiilor de transport mai ample.

Parcarea va trebui localizată în după modalități variate pentru a oferi flexibilitate și a diminua impactul vizual pe care staționarea autoturismelor îl creează. Acest lucru arată clar că este importantă o abordare a proiectării care să conducă la furnizarea de spații de parcare bine integrate unui domeniu public de înaltă calitate. O atitudine orientată către proiectare și strategie contextuală pentru sistemul de parcare poate reduce impactul asupra mediului construit.

Parcarea pe stradă în zonele rezidențiale poate contribui la reducerea vitezei de rulare a autoturismelor.

În trecut, locurile de parcare pe stradă au fost definite în mod rigid, creând constrângeri artificiale în compoziția străzii. Vegetația sau mobilierul stradal pot fi folosite pentru a descuraja într-un mod atractiv parcare ilegală.

Parcările amenajate în afara străzii sunt necesare în multe dezvoltări urbane, fie pe terenurile caselor, în curți sau în structuri subterane și supraterane. Avantajul localizării autoturismelor în subteran îl reprezintă conservarea fațadelor stradale, utilizarea mai eficientă a terenurilor și accesibilitatea îmbunătățită a clădirilor de către șoferi, în special în condiții meteorologice nefavorabile.

3.2 Implementarea principiilor bunei proiectări

Este importantă considerarea principiilor generale ale bunei proiectări, împreună cu procesul de livrare a schemei de proiectare. Aceste principii, descrise în detaliu în diverse documente provenind dintr-o varietate de surse, includ un număr de mesaje cheie.

Principiile de gestionare a traficului într-o manieră de succes sunt și trebuie să fie permanent în conformitate cu o bună proiectare stradală - nici unul nu este ajutat de supra-aglomerare și confuzie. Proiectarea unui sistem bun trebuie să răspundă cerințelor reglementatoare, să îndeplinească obiectivele funcționale, să ofere claritate și deplasări sigure tuturor participanților la trafic. Dar trebuie să ia în considerare și să furnizeze și calitate vizuală străzii. Un sistem de succes poate răspunde tuturor acestor cerințe chiar dacă este realizat ținând cont de constrângeri ale spațiului fizic, bugetului și programului.

Multe proiecte și principii de proiectare conexe se concentrează pe satisfacerea unei singure chestiuni precum siguranța rutieră, dar un profesionist trebuie să emită judecăți echilibrate pentru a se asigura că se acordă atenția cuvenită tuturor cerințelor funcționale și estetice.

Problemele asociate proiectării spațiului stradal de calitate sunt dependente de context, natura și complexitatea lor putând varia considerabil de la o circumstanță la alta. Cu toate acestea, o abordare care este susținută de o analiză a celor șase calități de care un spațiu de succes trebuie să beneficieze, trebuie să devină metodologie ce stă la baza rezolvării problemelor cheie.

Aceste șase calități creează un cadru care ar trebui utilizat atunci când se realizează proiectarea stradală. Pentru a ajuta la indicarea modului în care aceste calități sunt interconectate, tabelul din paginile următoare identifică unele dintre principalele considerente la care se referă termenul de "calitate". Aceste informații sunt apoi susținute de informații tehnice detaliate cu privire la modul în care se creează proiectarea spațiului stradal.

politica:

Proiectarea stradală trebuie să îndeplinească cele șase calități spațiu

1. Specific
2. Sigur și plăcut
3. Facilitează deplasările în interiorul lui
4. Primitor
5. Adaptabil
6. Eficient din punct de vedere al resurselor

1. specific	Proiectarea stradală trebuie să răspundă contextului local prin furnizarea de spații cu caracter specific	<p>structura străzilor</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forma urbană trebuie să fie specifică, cu repere și perspective care oferă orientare și bună navigare a zonei <p>context și caracter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cerințele și impactul deplasărilor pietonale, ciclisme și motorizate trebuie să fie în acord cu contextul local pentru a crea străzi cu caracter specific • Elementele relevante ale mediului istoric trebuie să pună în valoare în mod creativ și specific spațiul
--------------------	---	--

<p>2. sigur și plăcut</p>	<p>Străzile trebuie proiectate pentru a fi locuri sigure și atractive</p>	<p>pietoni și bicicliști</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ierarhia utilizatorilor stradali trebuie să plaseze pietonii pe primul loc și vehiculele pe cel din urmă • Proiectarea stradală trebuie să fie incluzivă, cu spații pentru toți oamenii indiferent de vârstă și abilități de deplasare <p>viteză potrivită a traficului auto</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proiectarea stradală trebuie utilizată pentru a influența comportamentul șoferilor și a-i determina să adapteze viteza de deplasare contextului local, oferind străzi sigure tuturor <p>reducerea confuziei</p> <ul style="list-style-type: none"> • Semnele și marcajele stradale trebuie să fie menținute la un nivel minim și incluse în procesul de proiectare • Iluminatul stradal trebuie să fie cât mai discret posibil, dar să asigure iluminare adecvată • Mobilierul stradal trebuie să fie localizat pentru un beneficiu maxim, fără a obstrucționa deplasările pietonale
<p>3. facilitează deplasările în interiorul lui</p>	<p>Străzile trebuie să faciliteze deplasările tuturor utilizatorilor și să se conecteze ușor la rețelele existente</p>	<p>conexiunile din interiorul spațiului</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proiectarea stradală trebuie să asigure o bună conectivitate tuturor modurilor de deplasare și tuturor grupurilor de utilizatori ai străzii, respectând diversitatea și incluziunea <p>transportul public</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planificarea transportului public trebuie luată în considerare într-un stadiu incipient al procesului de proiectare <p>tipologie de intersecții</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intersecțiile trebuie concepute considerând în primul rând nevoile pietonilor • Intersecțiile trebuie proiectate pentru a se adapta contextului și formei urbane - formele standardizate nu trebuie să dicteze modelul stradal
<p>4. primitor</p>	<p>Aspectul stradal și detaliile trebuie să încurajeze interacțiunea tuturor membrilor comunității</p>	<p>cartiere unde poți merge pe jos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Compoziția stradală trebuie să fie configurată pentru a facilita accesul pietonal al tuturor utilizatorilor la serviciile locale <p>străzi pentru oameni</p> <ul style="list-style-type: none"> • Străzile trebuie să permită și să încurajeze interacțiunea socială

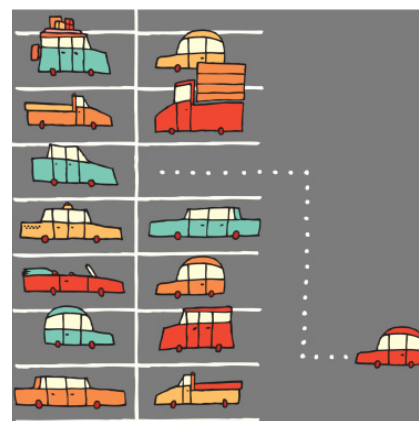
<p>5. adaptabil</p>	<p>Rețelele stradale trebuie proiectate pentru adaptări viitoare facile</p>	<p>conexiune cu rețele mai ample</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modelele stradale trebuie să fie complet integrate cu rețelele din proximitate pentru a oferi flexibilitate și adaptabilitate la modificările aduse mediului construit și social <p>integrarea parcării</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parcarea trebuie să fie bine gestionată pentru a oferi flexibilitate și a reduce impactul vizual • Compoziția stradală trebuie să găzduiască serviciile de urgență fără a compromite pozitivitatea locului
<p>6. eficient din punct de vedere al resurselor</p>	<p>Proiectarea stradală trebuie să considere orientarea, integrarea unui sistem durabil și ușor de folosit de drenaj, folosirea unor materiale durabile ce pot fi ușor întreținute</p>	<p>orientare</p> <ul style="list-style-type: none"> • Orientarea clădirilor, a străzilor și a spațiului deschis trebuie să maximizeze beneficiile întregului ansamblu <p>drenaj</p> <ul style="list-style-type: none"> • Străzile trebuie să utilizeze tehnici adecvate de canalizare adaptate contextului pentru a reduce la minimum impactul asupra mediului <p>utilități</p> <ul style="list-style-type: none"> • Localizarea serviciilor nu trebuie să determine aspectul străzilor sau al trotuarelor <p>vegetația</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proiectarea stradală trebuie să urmărească și integrarea peisajului natural pentru o biodiversitate pozitivă <p>materialele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Materialele trebuie să fie specifice, ușor de întreținut, să confere durabilitate și aibă standarde și calitate cu impact vizual pozitiv în contextul specific

Tablel 3: Cele șase calități ale unui spațiu de succes.

Sursa: WSP UK, 2010. Designing Streets - A policy statement for Scotland, produced for The Scottish Government

3.3 Cum să negociezi cu cererea de parcare fără a mai construi noi zone de parcare

Fără a înțelege complexitatea parcării și a rolului său în sistemul de transport, oamenii declară adesea, "Construiți mai multe parcări!" Structurile dedicate parcării sunt scumpe, cu prețuri ce depășesc uneori **25.000 euro pe spațiu** și, rareori ajung să se autofinanțeze și să devină facilități profitabile. Proiectarea și gestionarea ofertei de parcare afectează calitatea locuirii și calitatea deplasărilor pietonale din centrul oricărui oraș. Construirea unor locuri suplimentare dedicate parcării fără a gestiona oferta existentă poate induce un nivel ridicat de utilizare a autoturismului și poate crește cererea pentru un număr cât mai mare de locuri de parcare. În schimb, gestionarea ofertei existente poate fi o modalitate eficientă de a reduce cererea de parcare sau de a crește atractivitatea spațiilor neutilizate.



De îndată ce există o înțelegere clară a ofertei de parcare existente și a zonelor cu cerere ridicată, se pot identifica strategii adecvate pentru a controla mai bine oferta. Un nivel de ocupare adecvat al parcarilor este

de 85%. Atunci când rata de ocupare a spațiilor de parcare se apropie de 90%, șoferii petrec timp suplimentar în căutarea unui loc și cresc nivelul de congestie a drumurilor.

Cel mai eficient mod de a transfera cererea de la o zonă la alta îl reprezintă utilizarea mecanismelor de stabilire a prețurilor, însă politicile și practicile suplimentare pot fi de asemenea eficiente, strategiile variind în funcție de comunitate. Factorii ce influențează impactul politicilor de gestionare a parcarilor includ nivelurile de densitate urbană, accesul la transportul public, venitul mediu, infrastructura pietonală și pentru biciclete, precum și accesul la activitățile economice și la serviciile localizate în zona centrală a orașului. Comunități cu o varietate de facilități și opțiuni de transport public vor avea mai multe posibilități de dezvoltare și implementare a unor politici inovatoare. În comunități mai mici, mai puțin dense, fără transport public, strategiile sunt oarecum limitate.

Comunitățile cu alternative limitate sau nesigure utilizării autoturismului trebuie să dezvolte infrastructura pietonală și pentru biciclete, implementând în timp strategiile de gestionare a parcarilor înainte de a încerca taxarea parcarilor.

3.4 Standarde de parcare

3.4.1 Dezvoltarea standardelor de parcare - de completat

Documentele reglementatoare elaborate de UE subliniază o schimbare de paradigmă în furnizarea numărului de locuri de parcare, utilizând astfel disponibilitatea redusă a acestor locuri de parcare drept unul din instrumentele ce vor ajuta la schimbarea comportamentului de călătorie către moduri mai durabile, precum mersul pe bicicletă și mersul pe jos.

În orașele europene, odată cu dezvoltarea noilor standarde de parcare o schimbare fundamentală inclusă în acest proces de revizuire o reprezintă transferul către standarde minime la originea deplasărilor (parcarea rezidențială) și standarde maxime la destinații (de ex. parcarea zonelor comerciale sau micilor magazine, zonele de agrement). S-a constatat faptul că limitarea disponibilității locurilor de parcare la origine nu descurajează în mod necesar nivelul de proprietate de autoturisme și poate împinge parcarea acestora pe drumurile publice adiacente, obstrucționând accesul vehiculelor de transport public, vehiculelor de urgență și deteriorând calitatea vizuală a mediului urban.

Necesitatea de a revizui standardele de parcare în mod regulat reprezintă o bună practică care se asigură că documentul servește în continuare scopului său inițial.

3.4.2 Diferența dintre standarde minime și maxime de parcare



Standardele minime de parcare existente se bazează adesea pe ideea că este de preferat furnizarea a mult mai mult spațiu dedicat parcarilor. Se presupune că fără locuri de parcare suficiente șoferii vor rula în căutarea unui loc parcare în cartierele din apropiere, provocând un nivel ridicat de congestie nedorită.

Majoritatea administrațiilor locale și a dezvoltatorilor doresc să evite astfel de rezultate. Din păcate, datele utilizate pentru a stabili cerințele minime de parcare sunt limitate și adesea irelevante.

Cu toate acestea, cea mai importantă concluzie este că oamenii dețin mult mai multe mașini decât numărul de spații disponibile în cadrul zonelor rezidențiale și chiar în oraș. Recomandările de a reduce numărul deplasărilor auto prin reducerea numărului de locuri de parcare disponibile la origine și la destinație nu au funcționat conform așteptărilor la originea deplasărilor (zonele rezidențiale). Prin urmare, standardele de parcare trebuie redimensionate și astfel crescute împreună cu implementarea unor măsuri de transport

durabil. Prin modificarea standardelor de parcare la originea deplasării, dintr-un nivel maximum într-unul minimum, se urmărește furnizarea unui număr adecvat de locuri de parcare în zonele rezidențiale.

În multe cazuri, eforturile de a dezvolta o parcare au supraextins nevoia reală. Unfocus al acestui ghid îl reprezintă prezentarea modului de abordare folosit în mai multe orașe europene pentru a stabili un nivel minim de cerere de parcare - în mod normal o formulă generică bazată pe satisfacerea cererii maxime de parcare gratuită. Această practică poate permite planificatorilor urbani să greșescă din prea multă precauție, și prezintă unele dezavantaje serioase. În termeni practici, această metodă crește costurile de dezvoltare și descurajează dezvoltarea creșterii inteligente și redevoltarea zonelor urbane. În plus, cerințele de parcare generice crează spații de parcare în exces care consumă terenurile și resursele, încurajând utilizarea autoturismelor și crescând nivelul de poluare asociată. Excedentul de parcare prezintă un interes special pentru dezvoltarea creșterii inteligente în zonele urbane unde infrastructura de parcare existentă poate fi mai bine utilizată și alternativele de parcare, precum parcare partajată și utilizarea sporită a modurilor de transport public, a deplasărilor pietonale și cu bicicleta pot fi puse în aplicare mai ușor.

Privită drept o necesitate timp de zeci de ani, oferta de parcare în afara străzii dezvoltată după cerințe minime a devenit controversată în ultimii ani. Oponenții susțin că aceste cerințe sunt adesea arbitrare și excesive, denaturând atât piața imobiliară, cât și pe cea a automobilelor și rezultând într-o creștere necontrolată a nivelului de proprietate a autoturismelor și a costurilor la locuințe (Shoup, 2005).

Dezbaterea a condus la o serie de reforme ale standardelor de parcare: în Europa multe țări (Belgia, Franța, Germania, Italia, Elveția, Olanda și Marea Britanie, dar nu exclusiv) au început să utilizeze standarde maxime de parcare, care limitează numărul de locuri pe care dezvoltatorii le pot oferi împreună cu sau în locul standardelor minime de parcare.

În Statele Unite, marile orașe, precum New York, San Francisco, sau Portland au aplicat, de asemenea, standarde de parcare maxime și/sau le-au diminuat pe cele minime în zonele centrale. Cu toate acestea, în cele mai multe dintre aceste cazuri, standardele maxime de parcare sunt aplicabile numai în centrele orașelor și în cazul utilizărilor non-rezidențiale în timp ce standardele minime rămân etalon pentru parcare rezidențială atât în orașele europene, cât și în cele din SUA (Barter, 2011).

Standardele de parcare minime care solicită dezvoltatorilor să furnizeze o anumită cantitate de locuri de parcare în afara străzii sunt din ce în ce mai criticate pentru că duc la furnizarea în exces a parcării și la creșterea numărului de deplasări cu autoturismul în ultimii ani.

De-a lungul timpului, au existat multe discuții cu privire la modul în care diferiți factori urbani, precum extinderea necontrolată a orașului și echilibrul funcțional dintre spații ce adăpostesc locuri de muncă și locuințe pot contribui la echilibrarea utilizării și dependenței de autoturisme (Handy et al, 2005; Ewing și Cervero, 2001). Este mai puțin recunoscut faptul că mediile construite orientate spre utilizarea automobilelor nu sunt adesea concepute de planificatorii pro-autoturism, ci mai degrabă dictate de îndrumare și standarde tehnice de planificare aparent neutre (Guo și Schloeter, 2013).

Standardele de parcare, o reglementare importantă a planificării dezvoltărilor urbane, dar adesea trecută cu vederea, reprezintă una dintre aceste politici "invizibile" dedicată autoturismului.

În afară de standardele de parcare, oferta de parcare este de asemenea influențată de nevoia de parcare, de contextul local și de dinamica pieței locuințelor. Deoarece nu toți acești factori sunt ușor măsurabili și controlabili, comparațiile dintre orașe sunt supuse unor probleme de omisie a variabilelor și este puțin probabil să poată genera estimări precise ale efectelor pe care standardele de parcare le au asupra mediului urban.

Utilizarea permanentă a cerințelor minime de parcare reprezintă o "abordare convențională" a politicii de parcare care privește parcare drept un serviciu auxiliar al clădirilor. Pentru a controla extinderea nevoilor de parcare către parcare pe stradă (sau către alte parcări publice) din proximitate, clădirile trebuie să furnizeze



suficiente locuri de parcare în locație pentru utilizatorii lor. Cererea de parcare este internalizată, sau cel puțin în mod ideal acest lucru este realizat.

Cu toate acestea, deoarece cerințele minime de parcare reflectă cu greu nevoile exacte de parcare, clădirile dispun în final de locuri de parcare prea multe (în cazul în care standardele sunt respectate).

Având în vedere tendința de revitalizare urbană din ultimul deceniu, momentul este oportun pentru instituirea modificărilor cu privire 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 oferta unor opțiuni performante de transport public sau nemotorizat. Acest lucru poate fi realizat prin reducerea ofertei de locuri de parcare în zonele în care există aceste opțiuni de transport și prin oferta de stimulente care să conducă către aceste noi alegeri.

3.4.3 Utilizări multiple ale spațiilor de parcare și parcare partajată

Astăzi în întreaga lume rulează 600 de milioane de autovehicule și numai în Statele Unite se găsesc 500 de milioane de locuri de parcare la suprafață. În unele orașe, locurile de parcare înghit o treime din toată suprafața terenurilor disponibile, "devenind caracteristica unică și cea mai proeminentă a mediului nostru construit" (Ben-Joseph, 2012). Având în vedere că autoturismele rămân staționate aproximativ 95% din timp, indiferent de caracteristicile lor, ele au același impact asupra mediului, ocupând același dreptunghi de ciment cu o suprafață de 18m². Toate aceste spații pavate crează insule de caldură, cresc efectul de orbire, având un impact negativ asupra caracterului orașelor noastre.

Un spațiu bine conceput dedicat parcarilor poate găzdui un mediu în schimbare. Pentru a face acest lucru, tot mai multe comunități trebuie să remodeleze reglementările de parcare, pentru o proiectare cât mai creativă, către o transformare cât mai flexibilă a acestor spații.

Dincolo de beneficiile de mediu, spațiile de parcare mai flexibile ajută comunitățile să-și construiască legături sociale, utilizându-le și în alte scopuri: copiii învață cum să utilizeze bicicletele, adolescenții învață să șofeze, etc. În multe comunități, piețele agricole și piețele de vechituri preiau spațiile de parcare la sfârșit de săptămână. Spațiile de parcare pot deveni, și locuri pentru activism. Arhitectul peisagist, John Bela, a creat REBAR și a lansat Park(ing) Day (Ziua Parc(ării)) eveniment anual care s-a transformat într-o mișcare globală. În anul 2009, aproximativ 700 de locuri de parcare au fost proiectate drept mini-parcuri în 140 de orașe din 21 de țări. Aceste spații pot deveni spații pentru artă. Martha Schwartz, FASLA, a creat o parcare pentru un parc de distracții, în timp ce artistul Toshihiro Katayama și firma de arhitectura peisagistică Halvorson Design au creat un spațiu comun uimitor pentru autoturisme și pietoni în Boston.



Figura 5: Ziua Parc(ării) la Târgu Mureș.

Sursa: Georgiana Branea -Birthler, unDAverde

Parcare Partajată / Shared Parking

Parcare partajată este un instrument prin care posesorii de proprietăți învecinate utilizează în comun spațiile de parcare existente, reducând astfel numărul locurilor de parcare pe care fiecare dintre ei le-ar oferi pe teritoriul proprietăților lor individuale. Parcare comună/partajată nu este un concept nou. El a fost folosit de zeci de ani, pe scară largă, în nodurile comerciale din cartierele tradiționale și pentru facilitățile din centru. În aceste locații, există birouri sau blocuri cu apartamente cu densitate mai mare, cu magazine și restaurante deschise către trotuare. De multe ori oamenii parchează într-un singur loc și apoi merg pe jos de la o destinație la alta. Aceste diferite utilizări utilizează același loc de parcare. Parcare comună se utilizează din ce în ce mai mult pentru noile dezvoltări. În cazul în care terenuri adiacente au funcțiuni cu ore de vârf ale cererii de parcare diferite, atunci ele pot partaja unele dintre locurile de parcare disponibile.



Figura 6: Principiile ce guvernează sistemul de parcare partajată
Sursa: <http://www.greenparkingcouncil.org/featured/shared-parking/>

De ce se utilizează parcare partajată?

Parcarea reprezintă una dintre cele mai mari utilizări de teren în zonele urbane. Într-un centru comercial, de exemplu, spațiul dedicat lotului de parcare ocupă o suprafață de teren mai mare decât clădirea în sine. De multe ori, locații cu spații ample dedicate parcării sunt situate alături de alte locații similare din punct de vedere al parcării. Dacă aceste locații adiacente servesc unor scopuri diferite, fiecare lot de parcare poate sta gol pentru perioade lungi de timp. Acest lucru sugerează faptul că o suprafață excesivă de spațiu este oferită parcărilor și ar fi nevoie de mai puțin dacă aceste loturi de parcare ar fi într-un fel conectate, partajate și utilizate mai eficient. Parcare partajată poate reduce suprafața de teren necesară pentru parcare, creând oportunități de dezvoltare mai compacte, mai mult spațiu pentru circulația pietonală, sau mai multe zone verzi.

Două abordări ale parcării partajate

Există două abordări principale ale parcării partajate:

1. acorduri contractuale între utilizatori adiacenți; și
2. cartiere/comunități care gestionează una sau mai multe parcări.

În timp ce prima abordare implică numai doi utilizatori adiacenți, cea de a doua abordare cuprinde un întreg cartier cu un anumit număr de proprietari. În cadrul unui acord contractual, condițiile în care locurile de parcare sunt partajate sunt definite în mod explicit prin contract. Într-o comunitate care partajează o parcare, toate tipurile de utilizări din comunitate au acces la toate locurile de parcare la orice moment dat.

Parcare partajată înseamnă că o facilitate de parcare servește unui număr de destinații. Acest lucru presupune mai multe funcțiuni-destinație aflate la distanță apropiată una de cealaltă (ce se poate parcurge mergând pe jos) și acest tip de parcare funcționează cel mai eficient atunci când destinațiile afiliate ei au perioade diferite când cererea de parcare este la nivelul de vârf.

Parcare partajată este de obicei, o parte intrinsecă a facilităților din centru unde există parcare publică și același lot de parcare deservește mai multe destinații aflate la distanță apropiată una de cealaltă. Parcare partajată este de asemenea, eficientă în dezvoltările cu funcțiuni mixte, fie atunci când există un amestec de funcțiuni într-o singură locație, fie când locații cu diferite funcțiuni sunt situate suficient de aproape una de cealaltă. Un exemplu în acest sens îl reprezintă partajarea unei parcări aparținând unei clădiri de birouri, cu un restaurant sau un teatru, deoarece cea mai mare parte a lucrătorilor (și autoturismele lor) va fi plecată pe timpul serii când există cea mai mare cerere de parcare din partea restaurantului sau a teatrului. Un tabel care indică perioadele de vârf tipice de parcare ale diferitelor funcțiuni este prezentat mai jos.

Funcțiuni urbane pentru diferiți timpi de vârf ce generează cerere de parcare		
În timpul săptămânii	Seara	Sfârșitul săptămânii
Servicii publice și bănci	Auditorium	Instituții religioase
Birouri și diverși alți angajatori	Baruri și cluburi	Parcuri
Facilități de tip Park&Ride	Centre de întâlniri	Magazine și centre comerciale
Școli, grădinițe și licee	Restaurante	
Fabrici și centre de distribuție	Teatru și cinematograf	
Clinici medicale	Hotel	
Servicii profesionale		

Tabel 4: Cerere de vârf pentru diferite funcțiuni urbane. Parcarea poate fi eficient utilizată de către funcțiuni ce au orele de vârf în diferite momente ale zile.

Sursa:

Prin permiterea și încurajarea parcării partajate, planificatorii comunităților cu cerințe minime de parcare pot reduce numărul necesar de locuri de parcare pentru dezvoltările cu funcțiuni mixte sau pentru clădirile cu o singură funcțiune din zonele cu utilizare mixtă. Stabilirea numărului de spații necesare într-o situație cu parcare comună necesită considerarea unui număr de factori:

- Compoziția fizică a dezvoltării (în special ușurința accesului pietonal dinspre spațiile de parcare către diferitele funcțiuni);
- Tipul utilizatorilor ce accesează în mod normal fiecare tip de facilitate, precum și modelele lor de parcare (de exemplu angajații care parchează pentru o zi întreagă vs. clienții care parchează pentru o oră sau două); și
- Acumularea totală de vehicule parcate estimată pentru fiecare funcțiune în timpul diferitelor perioade ale zilei.

Multe reglementări ale parcarilor partajate utilizează metoda de mai jos pentru a determina numărul minim de locuri necesare pentru o structură de acest tip:

- Stabilirea numărului minim de locuri de parcare necesare pentru fiecare funcțiune sau destinație pentru o perioadă de timp ca și cum ar fi o funcțiune separată;
- Însurarea numărului de locuri de parcare necesare pentru fiecare perioadă de timp pentru toate funcțiunile;
- Extragerea cerințelor minime din numărul maxim total de locuri de parcare necesare, într-o anumită perioadă de timp.

Există metodologii bine documentate care oferă metode analitice pentru calculul curbelor de utilizare a parcarilor pe timp de zi pentru a fi folosite de administrațiile locale și dezvoltatori pentru a calcula nevoia specifică pe care un astfel de sistem de parcare îl are.

O provocare a loturilor de parcare partajate o reprezintă acordul între proprietarii terenurilor sau dezvoltatori dacă utilizările nu se regăsesc toate pe aceeași proprietate așa cum am exemplificat anterior.

4 Strategii pentru gestionarea sistemului de parcuri urbane

4.1 Dezvoltarea unei politici de parcare urbană ce satisface obiectivele de transport

4.1.1 Introducere

În multe orașe există tendința de a face față gestionării sistemului de parcuri într-un mod mai degrabă reactiv. Dacă într-o zonă apare o problemă de parcare, gestionarea sistemului de parcuri este pusă în aplicare în acea locație doar pentru a rezolva acea problemă specifică. Dacă gestionarea parcurii este abordată într-un mod strategic, atunci aceasta poate fi folosită foarte eficient ca o modalitate de a contribui la atingerea multor obiective de mediu, sociale și economice. Politicile naționale de transport au obiective similare în majoritatea țărilor din spațiul european și vizează:

- Dezvoltarea economiei locale și naționale și transformarea centrelor orașelor în spații atractive pentru activitățile economice;
- Reducerea utilizării autoturismului pentru a reduce congestia traficului;
- Încurajarea utilizării modurilor alternative de deplasare;
- Îmbunătățirea transportului public, inclusiv integrarea sa cu alte moduri de transport, în special în orașele mai mari;
- Reducerea impactului asupra mediului pe care îl are utilizarea autoturismului;
- Accesibilitate deplină pentru toate grupurile societății.

Dezvoltarea unei Strategii de Gestionare a Parcurii sprijină o abordare structurată a modalității în care parcare poate contribui la realizarea acestor obiective mai ample.



4.1.2 Dezvoltarea unei politici tipice de parcare

Raportul COST 342 stabilește o cronologie utilă a modului în care s-a dezvoltat politica tipică de parcare, referindu-se în special la parcare pe stradă. Este util de reamintit faptul că, în general, politicile de parcare au început să se dezvolte în mod formal doar atunci când cererea de parcare a început să depășească oferta, pentru că acela a fost momentul în care problemele au început să apară. Tipologiile prezentate în raportul COST pornesc încă dinaintea acestei etape:

1. **Etapa 1** - nu sunt probleme, spațiul de parcare disponibil este folosit treptat. Nu este necesară nici o acțiune formală, spațiul de parcare disponibil este utilizat până la nivelul la care numărul autoturismelor parcate are un impact negativ asupra calității zonei și a nivelului de atractivitate.
2. **Etapa 2** - pe măsură ce cererea începe să depășească oferta pe anumite străzi, sunt introduse unele reglementări specifice locației. Parcare poate fi interzisă în anumite locații și reglementată și marcată mult mai clar în altele, ducând astfel la o utilizare mai eficientă a spațiului disponibil.
3. **Etapa 3** - pe măsură ce cererea crește în continuare, o anumită formă de limitare a timpilor de ședere este introdusă în centrele orașelor, pentru a crește rulajul spațiilor, astfel încât acestea să aibă un grad mai ridicat de ocupare de către cumpărători și vizitatori, și mai puțin de navetiști. Parcare cu disc poate fi metoda inițială utilizată pentru a stimula rulajul autoturismelor, dar taxarea poate fi apoi introdusă pentru a gestiona în continuare stocul de parcare. Parcare subterană și/sau de orice alt fel din afara străzii poate fi de asemenea construită în această etapă pentru a completa și înlocui locurile de parcare de pe stradă. Astfel, spațiul disponibil este folosit mai eficient prin creșterea rulajului automobilelor. Această măsură îi încurajează pe cei ce necesită parcare pe termen lung (mai ales navetiștii) să caute alte spații de multe ori mai departe de centru și pe vizitatori și cumpărători să parcheze într-un mod mai eficient din punct de vedere al timpului.

4. **Etapa 4** - navetiștii sunt împinși către zonele adiacente centrului. Se dezvoltă o concurență cu rezidenții pentru locurile de parcare. Sunt introduse zonele rezidențiale pentru a face față acestei situații. Controlul parcarilor devine mai strict rezultând într-un exces de parcare în zonele învecinate care au fost de cele mai multe ori zone rezidențiale. Schemele de parcare pentru rezidenți care implică satisfacerea unui set de criterii și plata unei taxe din partea rezidenților va fi soluția aplicată pentru a atenua sau elimina această situație. Aceste scheme permit rezidenților să aibă prioritate la utilizarea acestor spații în fața non-rezidenților.
5. **Etapa 5** - se diferențiază tarifele de parcare din ce în ce mai mult, tarife ce vizează diferite grupuri țintă, încurajând un grup față de altul în utilizarea spațiilor de parcare. Tarifele de parcare (diferențiate) devin astfel elementul cheie în controlul utilizării locurilor de parcare.
6. **Etapa 6** - Având în vedere creșterea continuă a numărului de utilizatori auto și reducerea simultană a furnizării de locuri de parcare în centrele orașelor și în alte puncte de atracție importante, devine evidentă nevoia unui concept de furnizarea unor locuri de parcare la distanțe mai mari. Conceptul de Park & Ride (P + R) a fost introdus ca un mijloc de stimulare a automobilistilor (inițial navetiști, ulterior și vizitatori) să parcazeze la marginea orașului
7. **Etapa 7** - Mai recent conceptul de "management al mobilității" a fost introdus în unele țări. Acest concept implică, în raport cu sistemul de parcare, combinația transportului public și privat cu scopul de a oferi un lanț de mobilitate acceptabil pentru călători. Acest lucru vizează menținerea și sporirea accesibilității orașelor pentru vizitatori și nu neapărat numai pentru traficul auto. În cadrul acestui concept, parcare este un element important. Dacă utilizatorii auto vor realiza o parte a călătoriei lor cu transportul public, trebuie să își parcheze autoturismul cu ușurință undeva în etapa de început a acestui traseu, călătorind mai departe cu transportul public, încercând să obțină așa-numita "călătorie fără întrerupere".

4.2 Beneficiarii unei politici structurate a parcării

Grup de utilizatori	Obiective specifice de implementare a politicii de parcare	Măsurile de gestionare a sistemului de parcare implementate
Rezidenți dependenți de parcare pe stradă	Asigurarea accesului la parcare pe stradă	<ul style="list-style-type: none"> Zone de parcare rezidențială, cu acces limitat altor grupe de utilizatori la aceste locuri de parcare
Navetiști	Transferarea călătoriilor către alte moduri de transport decât autoturismul	<ul style="list-style-type: none"> Timpi limitați și valori reduse ale numărului de locuri de parcare pe stradă și în afara ei Construcții limitate de noi parcare în cadrul noilor zone de birouri - Park & Ride / Transport public îmbunătățit
Vizitatori în scopuri economice	Asigurarea oportunității de a parca în mod convenabil pentru deplasările cu scop economic de scurtă durată (până la 4 ore) - recomandate a fi taxabile	<ul style="list-style-type: none"> Zone de parcare controlată, oferind într-o oarecare măsură parcare pe stradă platită, la prețuri care să mențină rulajul autoturismelor și să limiteze șederea maximă; Parcare în afara străzii cu tarife care să descurajeze șederi de lungă durată.
Cumpărători și turiști	Similar cu vizitatorii în scopuri economice	<ul style="list-style-type: none"> Similar cu vizitatorii în scopuri economice; Îmbunătățiri aduse modurilor alternative de călătorie, inclusiv facilităților de tip Park&Ride
Persoane cu dizabilități	Menținerea / Îmbunătățirea accesibilității	<ul style="list-style-type: none"> În zonele cu parcare controlată, asigurarea disponibilității și a sancționării locurilor de parcare dedicate persoanelor cu dizabilități Standarde de parcare pentru noi dezvoltări, ce necesită un anumit număr de locuri de parcare dedicate persoanelor cu dizabilități
Pietoni, bicicliști	Spațiu mai mult	<ul style="list-style-type: none"> Controlarea parcării pe stradă pentru a nu-i incomoda
Utilizatori de transport public	Creșterea suprafețelor pentru a asigura prioritatea vehiculelor de transport public	<ul style="list-style-type: none"> Controlarea parcării pe stradă pentru a nu-i incomoda

Tabel 5: Grupuri de beneficiari ai politicii de parcare

Sursa: Rye, T. et al., 2010. Parking Management: A Contribution Towards Liveable Cities; Module 2c: Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities

4.3 Politici de parcare și Politici de Management al Cererii de Transport

4.3.1 Mecanismul de co-finanțare de tip "Push&Pull"

Gestionarea sistemului de parcare este un instrument puternic ce sprijină abordarea obiectivelor de dezvoltare urbană și care răspunde în acest sens, cererii de transport. Cu toate acestea, este doar un instrument printre multe altele. Pentru a maximiza impactul gestionării sistemului de parcare, obiectivele și elementele strategiei de gestionare a parcarii trebuie să fie atent aliniate cu alte elemente ale strategiei de Management a Cererii de Transport. Măsurile de gestionare a parcarilor pot acționa ca factori de tip "PUSH" pentru a sprijini transferul utilizatorilor către transportul public și pentru a evita deplasările inutile.



Figura 7: Exemplificarea unei măsuri cu efect "Push and Pull"

Sursa: Müller et al., (1992) / Rye, T. *Parking Management: A Contribution Towards Liveable Cities; Module 2c: Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities, 2010*

Prin introducerea măsurilor de tip **PUSH**: parcare plătită, creșterea taxelor de parcare, reducerea sau restricționarea ofertei de parcare sau implementarea de măsuri asemănătoare, șoferii vor fi determinați să utilizeze modalități de transport mai durabile. În același timp, veniturile generate prin gestionarea parcarilor pot fi folosite drept stimuli în promovarea variantelor alternative de transport, măsuri de tip **PULL** (redistribuirea spațiului carosabil pentru a realiza piste pentru biciclete, trotuare mai largi, benzi de vegetație, benzi dedicate autobuzelor, redistribuirea timpilor de semaforizare în favoarea modurilor de transport public și nemotorizate, procese de participare a cetățenilor și marketing), ce atrag astfel utilizatorii către transportul public, mersul pe jos sau pe bicicletă și către alte moduri durabile. Acesta este mecanismul central de funcționare al acestui tip de abordare.

Fluxul resurselor financiare provenit din gestionarea parcarilor și utilizat pentru implementarea măsurilor de management al mobilității și transport durabil, așa cum este prevăzut în proiectul PUSH&PULL, este o modalitate cheie de a garanta că modurile durabile de transport vor deveni o "parte integrantă a mobilității" în orașe.

Acest gen de mecanism prezintă următoarele avantaje:

- Un flux mai sigur de finanțare a măsurilor de mobilitate durabilă;
- Mai multe argumente pentru gestionarea parcarilor și mai puțină expunere / controversă politică privind activitățile de gestionare a parcarilor;
- O mai bună accesibilitate și o calitate ridicată a vieții (economii de combustibil, reducerea congestiei, a emisiilor sau a zgomotului).



Figura 8: Proiectul PUSH&PULL are ca scop îmbunătățirea mobilității urbane prin combinarea măsurilor de gestionare a parcarilor și de management al mobilității (MM).

Sursa: Postcard Proiect PUSH&PULL / www.push-pull-parking.eu

Tabelul de mai jos prezintă un set complet de măsuri de tip "PUSH and PULL", care pot forma o strategie de Management a Cererii de Transport .

	PUSH	PULL
Măsuri de Politică / Reglementatoare / Economice	Restricționarea accesului auto <ul style="list-style-type: none"> • taxe de drum • taxe de congestie • taxe din vânzări / taxe vamale din importuri • taxe de înmatriculare • taxe de parcare • gestionarea parcărilor • restricții pentru numere • zone cu emisii reduse • zone cu limită de viteză la 30km/h 	Îmbunătățirea sistemului de transport public <ul style="list-style-type: none"> • sistem și structuri tarifare integrate • rețea de trasee cu benzi dedicate Stimulente pentru navetiști <ul style="list-style-type: none"> • încasarea unei sume contra cedării locului de parcare • reducerea prețului pentru abonamentul de transport public • reducerea taxelor pentru pietoni și bicicliști
Măsuri Fizice / Tehnice	Reducerea mobilității auto <ul style="list-style-type: none"> • reducerea ofertei de locuri de parcare • zone cu sisteme de calmare a traficului Realocare a spațiului stradal <ul style="list-style-type: none"> • reconectarea cartierelor izolate Zone cu trafic restricționat <ul style="list-style-type: none"> • zone exclusiv pietonale 	Îmbunătățirea calității sistemului de transport public <ul style="list-style-type: none"> • sistem de tip Bus Rapid Transit (culoar exclusiv pentru autobuze) • benzi dedicate pentru autobuze • prioritate pentru autobuze • servicii de tramvai și cale ferată Îmbunătățirea infrastructurii pentru autobuze <ul style="list-style-type: none"> • vehicule de calitate • stații confortabile • rute și informații despre orar afișate Îmbunătățirea infrastructurii pentru biciclete <ul style="list-style-type: none"> • piste și parcuri pentru biciclete • signalistică și hărți pentru rutele ciclabile Îmbunătățirea infrastructurii pietonale <ul style="list-style-type: none"> • trotuare și traversări pietonale sigure • zone pietonale Îmbunătățirea opțiunilor de mobilitate <ul style="list-style-type: none"> • servicii de partajare a autoturismelor • servicii de închiriere a bicicletelor • servicii de taxi îmbunătățite
Măsuri de Planificare / Proiectare	Planificare integrată a terenurilor <ul style="list-style-type: none"> • planificare spațială regională • standarde de planificare a parcărilor auto • politici de transport complementare 	Planificare pentru transportul nemotorizat <ul style="list-style-type: none"> • proiectare stradală pentru trafic pietonal și ciclist • conectivitatea străzilor • hărți și indicatoare
Măsuri de Suport	Sanționare <ul style="list-style-type: none"> • amenzi, tichete și taxe de ridicare a autoturismelor 	Conștientizarea populației <ul style="list-style-type: none"> • marketing, explicarea nevoii de introducere a măsurilor de Management al Cererii de Transport • evenimente de tipul "Ziua fără Mașină!"

Tabel 6: Set complet de măsuri "PUSH&PULL", care pot forma o strategie de Management a Cererii de Transport

Sursa: Rye, T. Parking Management: A Contribution Towards Liveable Cities; Module 2c: Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities, 2010

4.4 Tipologii de parcare urbană

Există patru tipuri principale de parcare. Acestea sunt:

1. **Publică, pe stradă.** După cum sugerează și numele, acest tip de parcare presupune un loc pe un drum public - deși acest lucru poate deveni oarecum neclar în cazul în care drumul, sau marginea lui, este numai semi-public. Parcarea pe stradă are loc adesea, fie că este legală sau nu, pe spațiul de la marginea trotuarului care este în mod normal rezervat pietonilor.
2. **Publică, în afara străzii.** O parcare ce nu este amenajată pe un drum public, în care orice persoană își poate parca autoturismul, sub rezerva respectării tuturor regulamentelor (de exemplu, timp maxim de staționare (în ore), sau plata unei taxe). Acest tip de parcare poate fi deținută și / sau exploatată de către sectorul public și / sau privat.
3. **Privată, non-rezidențială în afara străzii.** Acest tip de parcare este asociat cu o anumită clădire sau cu un tip de utilizare a terenului. Exemplele includ parcările centrelor comerciale sau cele ale unei clădiri de birouri. Doar acele persoane ce au o legătură specifică cu acea clădire sau cu acel tip de funcțiune ar trebui, în teorie, să poată utiliza acea parcare și proprietarul terenului are control asupra acestei utilizări - într-un cadru de constrângeri legale relevante.
4. **Parcare rezidențială privată.** Acest tip de parcare se referă în general la parcarea din afara străzii asociată unor case sau apartamente. În teorie, doar locuitorii acestor case sau apartamente ar trebui să poată utiliza această parcare.

Locație	Pe stradă				În afara străzii				
Utilizare	Publică				Privată	Publică			
Proprietate	Publică				Privată	Privată	Publică		
Operare	Publică sau privată				Privată	Privată	Privată	Publică	
Tip	Gratuită	Taxabilă	Cu permis	Cu control al duratei	Gratuită	Taxabilă	Taxabilă	Gratuită	Taxabilă

Table 7: Tipologii de parcare și sectorul care le controlează și / sau le asigură

Sursa: Rye, T. Parking Management: A Contribution Towards Liveable Cities; Module 2c: Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities, 2010

4.4.1. Parcare publică, pe stradă

Parcarea pe stradă este aflată în proprietate publică și, în Europa, este permisă/restricționată de către autoritățile locale, sub îndrumarea generală a autorităților centrale. Autoritățile locale decid ce restricții se aplică pe anumite străzi, în cadrul îndrumărilor oferite de autoritatea centrală, ținând seama de presiunile naționale și locale pentru siguranța rutieră, pentru fluxul de trafic, de asigurare și circulație a transportului public, de funcționare a economiei locale, de nevoile rezidenților, de cerințele de acces la serviciile de urgență și de implicare a comunității locale.

Măsura în care spațiul de la bordură nereglementat este folosit pentru parcare, este determinată de cererea zonei și de disponibilitatea alternativelor din afara străzii. Restricțiile se vor aplica, în general, numai atunci când, într-o anumită zonă, oferta este depășită de cerere, unde problemele de securitate sunt cauzate de parcare (de ex. axele vizuale la intersecții sunt limitate) sau pentru a îmbunătăți zonele de mediu istorice.



Reglementarea parcarilor pe stradă

În aproape toate țările europene, autoritatea locală decide cu privire la reglementările parcarilor de pe stradă. Există o tendință generală a reglementărilor de parcare pe stradă pentru a deveni mai stricte (mai restrictive), pe măsură ce se apropie de centrele orașelor - deoarece acestea sunt ariile cu cea mai mare cerere. Pe măsură ce cererea crește, unele restricții tipice care ar putea fi impuse includ:

- Parcare interzisă în orice moment la intrarea în intersecții pentru a asigura vizibilitatea vehiculelor, siguranța și accesul pietonilor la traversare;
- Restricții de parcare pe arterele principale la orele de vârf pentru a facilita fluxul de trafic;
- Restricții de parcare pe o parte a unui drum îngust pentru a permite fluxul de trafic în ambele direcții;
- Parcare pe stradă cu timp limitat pentru a facilita rulajul spațiilor de parcare – de obicei pentru a asigura celor ce parchează pe termen scurt (de ex. cumpărătorii) spațiu liber de parcare;
- Restricții de parcare în anumite zone pentru a asigura spațiu liber la marginea bordurii pentru ca vehiculele comerciale să poată încărca și descărca pentru magazinele și birourile situate de-a lungul drumului;
- Parcare cu timp limitat în jurul gărilor (de ex. parcare la orele 13:00 – 14:00 în timpul săptămânii) pentru a stopa parcare informală de tip Park&Ride;
- Parcare restricționată cu acces doar pentru rezidenți.

4.4.2 Parcare publică, în afara străzii (subterană, supraetajată)



Parcarea din afara străzii va asigura, în orașul european mediu și mare, majoritatea spațiului dedicat parcării din și dimprejurul centrului orașului. Multe dintre autoritățile locale trebuie să solicite un anumit număr de locuri de parcare în afara străzii, ce trebuie construit pentru utilizatorii noilor dezvoltări.

În plus, este probabil ca toate orașele să încerce să asigure unele parcări publice, deschise tuturor utilizatorilor, uneori cu o anumită taxă. Cu toate acestea, construirea de noi parcări poate fi extrem de costisitoare. Excluzând costurile de teren, următoarele cifre sunt tipice pentru locuri de parcare individuale, în Europa de Vest:

- Spațiu la suprafață, asfaltat, cu canalizare și iluminare - € 3000.
 - Spațiu într-o structură de parcare (parcare supraetajată auto) - € 15000 - € 20000.
 - Spațiu subteran - € 40,000.
- În plus, există o taxă de întreținere și de securitate pentru fiecare spațiu, care poate fi cu ușurință € 150 - € 450 pe an.

Principala preocupare a unui operator privat al unei parcări în afara străzii va fi de maximizare a profiturilor, dar autoritatea locală poate avea o serie de alte obiective. Ei ar putea dori să asigure parcare în afara străzii, doar pentru a se asigura că vizitatorii orașului lor au unde să parcheze. De asemenea, își pot dori să controleze prețul unei astfel de parcări - probabil pentru a o face relativ mai scumpă pentru navetiștii de lungă ședere (pentru a reduce traficul din orele de vârf), dar mai ieftină pentru cumpărători, care tind să călătorească în afara orelor de vârf. Gradul de control al autorităților locale asupra parcarilor publice în afara străzii depinde foarte mult de nivelul de proprietate asupra ei. În Marea Britanie, acest lucru variază considerabil: într-un singur oraș (de exemplu, Edinburgh) autoritatea locală poate să nu dețină practic nici o parcare de acest tip; într-un alt oraș (de exemplu, Nottingham) poate deține majoritatea spațiilor. Acolo unde bugetele de transport ale autorității locale sunt limitate, aceasta poate fi în imposibilitatea de a-și permite să construiască noi parcări. În sudul Europei, se înțelege că municipalitățile joacă un rol mult mai mare în furnizarea de parcări

publice în afara străzii, fiind astfel în mai mare măsură să influențeze modul în care acestea sunt tarificate și, astfel, modul în care sunt utilizate și de către cine.

În cazul în care se decide construirea de parcuri publice în afara străzii în interiorul sau în apropierea centrului orașului, atunci următoarele chestiuni trebuie luate în considerare:

- Situatia ei în apropierea destinațiilor populare;
- Autoritatea locală trebuie să influențeze structura tarifară (chiar dacă parcare este operată în mod privat);
- Setarea unor tarife mai mici pe oră pentru șederi scurte și mult mai mari pe oră pentru șederi lungi;
- Setarea unor tarife mai mici decât prețul parcarilor adiacente pe stradă;
- Transformarea parcurii într-un spațiu cât mai plăcută și mai sigur cu putință;
- Traficul spre și dinspre parcare nu cauzează congestie (în special pentru transportul public); și
- Odată cu deschiderea parcurii parcare pe stradă trebuie redusă/eliminată pentru a compensa (furnizarea de spațiu transportului public/pietonilor).

Autoritățile locale pot controla parcare pe stradă. Ele pot controla, de asemenea, parcurile private non-rezidențiale (PNR) din afara străzii, reglementând gradul de construire ca parte a procesului de autorizare a construcției. Cu toate acestea, odată ce parcare PNR este construită, autoritățile locale nu mai au nici un control asupra acesteia. Acest lucru este important, deoarece autoritățile ar dori să poată interveni în PNR ca o modalitate de a controla traficul din orele de vârf.

Din păcate, majoritatea autorităților locale nu știu care este volumul de parcare PNR disponibil în orașele lor și cu atât mai puțin dispun astfel capacitatea de a le controla. În Olanda, se estimează că în jur de 40% dintre parcurile din orașele mari sunt incluse la categoria PNR, și în alte țări europene stocul de parcare PNR este considerat a fi egal cu numărul de parcuri controlate pe stradă. Marea Britanie o subestimează masiv. Pe scurt, în 16 orașe din Marea Britanie, proporția medie a stocului de parcuri publice în afara străzii este de 45%, parcare privată non-rezidențială (PNR) se încadrează între 26% și 57% din total, iar parcare controlată pe stradă, reprezentând cea mai mică proporție de parcare în aceste orașe, cuprinsă între 7% și 20% din stocul de parcare total.

4.5 Disponibilitatea spațiilor de parcare la destinații

4.5.1 Centre urbane

4.5.2 Zone rezidențiale

Multe zone urbane cu suprafețe extinse au fost dezvoltate în perioada de explozie a utilizării de autoturisme, când standardele de parcare nu au fost considerate la momentul construcției și unde, în prezent, gestionarea situației existente este critică. Cele două poziții extreme în relație cu rolul politicii de parcare rezidențială trebuie să-l perceapă ca pe un mijloc de a găzdui vehiculele actuale și viitoare dintr-un mediu rezidențial sau ca un instrument de a influența nivelul de proprietate al autovehiculelor. În lipsa altor politici suport care să descurajeze utilizarea autoturismului, cea de-a doua abordare poate avea dificultăți în a câștiga eficiență și sprijin politic. Politica de parcare rezidențială reprezintă un element important al deciziilor pe care oraș le adoptă în relație cu poziția sa față de nivelul de proprietate și de utilizare a autoturismelor. Este un set complex de decizii deoarece orașele s-au dezvoltat în diferite perioade de utilizare a autoturismelor și au zone cu caracteristici foarte diferite. O strategie conștientă de gestionare a ofertei actuale și viitoare a parcurii rezidențiale este esențială.



Opțiuni

Atunci când se analizează noile dezvoltări, există mai multe opțiuni principale disponibile:

1. **Furnizarea unui sistem de parcare care să răspundă nevoilor viitoare anticipate (standarde minime).** În această situație, obiectivul politicii de parcare este de a evita transferul autoturismelor către parcare pe stradă, menținând toate autovehiculele parcate pe proprietate. Dezvoltatorii nu pot ști care dintre gospodării vor găzdui două sau trei vehicule, prin urmare se va crea o situație de ofertă excedentară pentru unele gospodării în care proprietarilor le-ar fi util un număr mai redus de locuri de parcare.
2. **Limitarea numărului de spații destinate parcării pentru a menține densitatea și a descuraja nivelul de proprietate al autoturismelor (standard maxim).** Această politică impune un nivel maxim de număr de locuri de parcare ce pot fi furnizate într-o locație. Acest lucru a fost oarecum dificil de implementat, nefiind clar dacă acest nivel maxim s-a impus unei dezvoltări sau unui întreg oraș. Criticii acestui tip de politică indică dificultățile ivite în situațiile în care cererea reală pentru spații de parcare depășește oferta, situație în care parcare este transferată pe străzile rezidențiale din jur.
3. **Opțiunea principală finală vizează raționalizarea și/sau taxarea pentru permise de parcare.** Acest lucru poate fi implementat și pentru spații de parcare din afara străzii (parcare subterană), deși mai frecvent acest lucru este folosit ca un instrument de a gestiona cererea de spații de parcare pe stradă. De obicei gospodăriilor le sunt alocate un număr exact de spații de parcare și se pot impune costuri suplimentare pentru un număr mai mare de spații utilizate. În unele orașe costul permiselor a fost legat de performanțele ecologice ale vehiculelor. Permisele pentru vizitatori sunt de obicei oferite ca parte a acestui proces.

4.5.3 Spații comerciale

O ipoteză importantă și utilă ca punct de pornire o constituie faptul că în cazul comercianților cu amănuntul, aceștia își doresc maximizarea accesibilității spațiilor lor pentru clienții țintă. Acesta este punctul în care consensul cu privire la politica de parcare pentru spațiile comerciale ia sfârșit. În special, tensiunile născute din diferite situații în care se urmărește asigurarea unui acces ridicat atât clienților care sosesc utilizând autoturismul, cât și celor ce utilizează autobuzul, bicicleta sau sunt pietoni a rămas în mod frustrant nerezolvată.

Urmând modelul nord-american, multe țări au permis dezvoltarea pe scară largă a centrelor comerciale la marginea orașelor, construite în mod exclusiv pentru vizitatori ce le accesează cu autoturismul.



Acestea oferă de obicei locuri de parcare gratuite, pentru cei care își fac cumpărăturile în centrul comercial. Furnizarea de locuri de parcare gratuite pentru dezvoltările din afara orașelor le sugerează proprietarilor de magazine din interiorul și de la limita centrului că restricțiile de parcare sunt nelocale și reprezintă un handicap clar pentru afacerile lor.

Opțiuni

1. **Parcarea poate fi oferită gratuit sau, mai precis, ca parte a fasciculului de costuri asociate unei activități.** În afara centrelor, spre exemplu, de obicei nu se percepe în mod direct utilizatorilor taxă de parcare, dar se recuperează costurile de construcție și întreținere a zonelor mari de parcare, prin intermediul costurilor de închiriere ale magazinelor care le filtrează în mod indirect către consumator. Parcare gratuită nu este limitată în centrele comerciale din afara orașelor, dar în alte locații este de obicei aplicată având o limitare de timp (de ex. 30 de minute, fără posibilitate de revenire în acea zonă în termen de două ore). Astfel de scheme pot fi utilizate pentru a gestiona cererea de spații, încurajând în același timp, rulajul periodic al spațiilor. Este puțin probabil să fie adecvate în centrele orașelor cu un

nivel foarte ridicat de cerere, unde astfel de scheme încurajează activitățile de rulaj în căutarea unui spațiu și contribuie la congestiunea orașului (Shoup, 2006).

2. **Parcarea plătită** poate funcționa atât pentru parcare pe stradă, cât și pentru cea din afara ei, unde diferite tarife sunt folosite pentru a reflecta costul terenului (mai mare lângă centrele aglomerate) și convenabilitatea și calitatea ofertei de parcare.

Sistemul tarifar al parcarilor este adesea folosit pentru a semnaliza ce tip de utilizatori sunt bineveniți - cu o distincție între parcare "de scurtă durată" și "de lungă durată". Scopul este de a utiliza tarife care descurajează, spre exemplu, navetiștii în încercarea lor de a parca pe tot parcursul zilei acolo unde există o cerere mare de locuri de parcare pentru utilizare de scurtă durată din partea cumpărătorilor. Tarifele ridicate se aplică pentru șederi de peste câteva ore în parcuri de scurtă ședere, descurajând astfel, în loc să interzică, parcare pe perioade mai lungi. Unul dintre aspectele cheie ale parcurii pe termen scurt pentru comerțul cu amănuntul este de a încuraja rulajul spațiilor libere și prin urmare, necesită o gestionare activă a utilizării spațiilor (prin intermediul regulamentelor și sancționărilor).

În mod similar, discuția din jurul costurilor și disponibilității locurilor de parcare ignoră multe dintre călătoriile realizate în scop de cumpărături, care nu sunt realizate pe bază de autoturism. Un euro cheltuit într-un magazin de către un biciclist are aceeași valoare pentru proprietarul de magazin ca și cel cheltuit de un șofer. În Marea Britanie, o treime din toate călătoriile în scopuri comerciale sunt realizate prin mijloace de transport non-auto.

Dezbaterile despre politicile draconice de parcare din centrele orașelor încearcă să abordeze eventuala eroare din problemă. Maximizarea puterii centrelor cu spații comerciale înseamnă transformarea lor în locuri pe care oamenii doresc să le acceseze indiferent de modul de transport utilizat pentru a ajunge acolo.

Dezbaterea despre politicile de parcare din centrul orașului este fără sens și dintr-un alt motiv. După cum am sugerat mai devreme costul de parcare din centrele comerciale din afara orașelor este inclus în costul cumpărăturilor și nu este "gratis". Există și o altă diferență esențială între centrul orașului și zonele comerciale din afara orașului, care, sugerează dovezi, încurajează mai mult cumpărăturile din marile zone de la periferie. Cumpărătorii sunt atrași de diversitatea ofertei de cumpărături și de un mediu plăcut în care acestea sunt realizate. Aceasta este problema cu care centrele orașelor trebuie să concureze și pentru a face acest lucru este nevoie de o politică coerentă de parcare. Centrele mai slab dezvoltate au nevoie de tarife reduse sau restricții de timp, pe când centrele puternice nu numai că pot, dar trebuie să perceapă tarife mai mari pentru a gestiona congestia traficului și pentru a transforma spațiile publice în locuri atractive pentru toți utilizatorii nu doar pentru conducătorii auto.

4.5.4 Parcarea la locul de muncă

Parcarea la locul de muncă este importantă pentru diferiți actori în diferite moduri. Un obiectiv cheie pentru angajatori îl reprezintă maximizarea accesibilității pentru angajaților lor. Cu cât plaja forței de muncă este mai amplă, cu atât se reduce presiunea asupra salariilor și crește potențialul de a angaja mai ușor persoane calificate pe posturile disponibile (Laird, 2006). Accesibilitatea locurilor de muncă trebuie să considere deopotrivă deplasările realizate cu mijloacele de transport public, cu bicicleta, pe jos și cu autoturismul. Există studii privind excluderea socială care indică faptul că proximitatea nu este întotdeauna un bun indicator al ușurinței cu care sunt accesate diferite locații utilizând mijloace nemotorizate (Lucas, 2004). Parcarea la locul de muncă generează de asemenea, modelul cel mai concentrat de parcare pe parcursul zilei cu un nivel aproximativ de 30% din totalul actelor parcarilor efectuate în timpul săptămânii ce au loc înainte de ora 09:30 am (RAC, 2012). Acest lucru face ca în mod clar



gestionarea parcării pentru navetiști să devină o provocare și să implice o contribuție importantă la congestia urbană și la nivelul de poluare.

Opțiuni

Parcarea reprezintă un cost pentru angajatori și poate fi dificil fizic sau indezirabil din punct de vedere al mediului să gestioneze în totalitate cerere de parcare. În egală măsură, furnizarea de locuri de parcare poate fi considerată de către angajați drept un cadou sau un "drept" la locul de muncă. Cererea de parcare la locul de muncă a fost gestionată în diferite moduri:

1. **Parcarea gratis la locul de muncă**, când angajatorii oferă parcare gratuită angajaților ca parte din pachetul de salarizare. Costurile de parcare sunt absorbite de afacere și prezumția este că nivelul de furnizare de locuri de parcare este suficientă pentru a se adapta cererii.
2. **Parcarea plătită și gestionată la locul de muncă** este mult mai des aplicată de angajatori în cazul în care există o constrângere legată de capacitatea numărului de locuri sau în cazul în care locația se află într-o zonă centrală și există constrângeri de parcare solicitate de către autoritatea locală.
3. **Se poate asigura parcare în altă locație** prin intermediul unor acorduri de închiriere cu furnizorii de parcare privată.

Există în mod clar diferite variații ale acestor clasificări generale. În special, în ultimii ani s-a observat o serie de progrese în gradul de sofisticare al gestionării sistemului de parcare în locațiile angajatorilor. Acestea includ sisteme de remunerare contra locului de parcare, caz în care angajaților le sunt oferite stimulente pentru a-și utiliza cât mai puțin autoturismul individual (Shoup, 1997; Enoch, 2002). Există de asemenea situația în care angajații pot achiziționa diferite niveluri de acces la locurile de parcare (de ex., dreptul de a avea un loc garantat fix sau de a căuta un loc liber în momentul sosirii) sau tarifele de parcare sunt definite în conformitate cu alte criterii, cum ar fi performanța ecologică a autoturismului (Rye and Ison, 2005).

Există o secțiune a populației active care va șofa către locul de muncă atunci când se va afla în posesia unui "permis gratuit", dar care este pregătită să renunțe la acest permis și să aleagă un alt mod de deplasare atunci când îi sunt oferite stimulente corespunzătoare pentru a face acest lucru. Separarea costurilor de parcare de pachetele de salarizare și taxarea lor în consecință oferă un semnal mai transparent. După o examinare atentă a parcărilor rezidențiale, comerciale și la locul de muncă, este necesară considerarea acestor politici laolaltă și, poate mai important, evaluarea rolului lor într-o strategie mai amplă integrată de transport.

Gestionarea parcărilor reprezintă pasul fundamental către o funcționare eficientă a orașelor. Acest lucru este însă oarecum diferit față de utilizarea politicii de parcare ca instrument cheie pentru reducerea cererii globale de deplasare. Aceasta necesită combinații eficiente de spații, reglementări, informații și sancționare. Este necesară o viziune a orașului și echilibru între diferitele moduri de transport prin care spațiile urbane se vor conecta. Aceasta este mai mult decât o diferență semantică, deoarece aplicarea politicilor de restricționare a cererii de parcare fără susținerea acestor politici prin realocarea spațiului rutier, îmbunătățirea modurilor alternative de transport și o mai bună planificare a utilizării terenurilor vor fi atât nepopulare, cât și ineficiente. Studii privind politica de transport integrat (May et al., 2000) indică faptul că taxarea parcărilor și ajustarea ofertei reprezintă doar o serie de măsuri care trebuie aplicate pentru a decongestiona traficul, pentru a îmbunătăți performanța coeficienților de mediu și siguranța rutieră.

4.5.5 Facilități de tip "Park&Ride"

Orașele adoptă adesea schemele de Park&Ride, ca parte a strategiei lor de a rezolva problema congestiei traficului pe principalele rute din centrele orașelor (deși există exemple de *park&ride* care servesc locurilor de muncă majore din afara centrelor orașelor). Între anii 1970 și 1990, numărul de orașe din Europa, cu



sisteme *park&ride* a crescut de trei ori, la un număr aproximativ de 76, iar numărul de locuri de parcare disponibile, a crescut cu 337%.

Sistemele *park&ride* funcționează prin redirecționarea călătoriilor din centrul orașului către o parcare de unde șoferii își continuă călătoria cu transportul public.

Pentru ca sistemele de *park&ride* să aibă succes, este vital ca:

- Traseul de transport public să fie rapid, frecvent și fiabil. Dacă este mai rapid, inclusiv transferul și timpii de așteptare, decât călătoria corespunzătoare acelei rute cu autoturismul, tipologia utilizatorilor nu se va limita doar la cei care nu au locuri de parcare (gratuite) disponibile în centrul orașului.
- Frecvența serviciilor *park&ride* urbane ar trebui să fie la fiecare 10 minute sau, dacă este posibil, la un interval mai scurt. Pentru serviciile ce au ca ultimă oprire locația *park&ride*, este de preferat ca frecvența serviciului să fie suficient de mare, astfel încât un vehicul să aștepte întotdeauna la capăt. În cazul în care acesta nu este capăt de linie, informații în timp real sunt de ajutor pentru a indica frecvența serviciului.

Costul (perceput) de utilizare a serviciului trebuie să fie mai mic decât costul combustibilului și al parcurii pe care îl presupune accesul cu autoturismul în centrul orașului. În funcție de piața țintă pentru sistemul *park&ride*, poate fi de dorit stabilirea unui tarif aferent unui autoturism plin de oameni (adică, o persoană plătește același tarif cu o familie care călătorește împreună), având în vedere că aceasta este comparația prețurilor pe care oamenii o vor face atunci când se decid dacă să utilizeze sau nu sistemul *park&ride*.

- În timp, volumul parcărilor - atât PNR, cât și parcare publică - din centrul orașului ar trebui să fie redus, și ar trebui să fie mai scumpe decât sistemul *park&ride*;
- Accesul de la rețeaua de drumuri principale către *park&ride* ar trebui să fie facil și, de preferință, ieșiri separate din *park&ride* pentru vehiculele de transport public (în cazul în care rulează pe drum);
- Capacitatea ar trebui să fie suficientă pentru a satisface cererea, dar nu atât de mare încât distanțele pietonale de la părțile mai îndepărtate ale parcurii să fie excesive. Acest lucru poate implica un anumit tip de structură a parcurii (pe mai multe nivele) în cazul în care cererea crește dincolo de un anumit punct;
- Securitate pasagerilor și a autoturismelor lor în locație ar trebui să fie ridicată - CCTV și, de preferință, prezența unui personal, va crește încrederea utilizatorilor în acest serviciu.

Madrid - Spania, Berna - Elveția, Praga – Republica Cehă, Oxford și Edinburgh – Marea Britanie sunt citate ca locuri cu servicii de *park&ride* extrem de eficiente. Primele locații din Madrid au fost realizate pentru a utiliza calea ferată suburbană și stația de metrou. Berna are o combinație de cale ferată și de tramvai pentru a servi sistemelor sale de *park&ride*. Praga folosește în principal, legăturile feroviare (www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=20480). Cele cinci locații din Oxford sunt toate servite numai de autobuz (24 de ore pe zi), la fel și cele din Edinburgh (www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=1706).

Efectele unui astfel de sistem pot fi semnificative, dar acest lucru depinde de buna funcționare a factorilor enumerați mai sus. Câteva exemple ale efectelor asupra traficului rezultate din implementarea sistemelor *park&ride* sunt după cum urmează:

- în Viena – sistemul *park&ride* captează 12% din traficul cu autoturismul conectat cu centrul;
- Locațiile *park&ride* din Madrid au 20.000 de utilizatori pe zi, în timp ce, în Barcelona au 12.000 și în Hanovra 10.000;
- În Strasbourg situările *park&ride* au fost elementul cheie în succesul pe care l-au avut două dintre liniile de tramvai. 43% din călătoriile motorizate sunt astăzi realizate cu ajutorul transportului public;
- În Oxford, Marea Britanie, locațiile *park&ride* se estimează că au condus la o reducere cu 3-9% a traficului legat de centru.

Ar trebui remarcat, totuși, că există unele situri de tip *park&ride* ale căror costuri depășesc cu mult beneficiile lor (inclusiv chiar și factorii de mediu), precum și faptul că, chiar și cel mai bine planificat *park&ride* este posibil – acolo unde noi servicii de transport public sunt puse în aplicare pentru a-l deservi – să atragă utilizatorii care anterior și-au realizat întreaga călătorie cu mijloacele de transport public, și care, s-au

transferat către sistemul *park&ride*, deoarece este mai rapid și / sau mai ieftin. S-a estimat că acest lucru se poate spune despre maxim o treime dintre utilizatorii unui nou *park&ride*. Un alt efect dăunător poate apărea acolo unde un sit *park&ride* este construit într-o locație, dar utilizatorii se îndreaptă către o alta (și utilizează unele oportunități de parcare informală, de exemplu, pe stradă în jurul unei gări), deoarece nivelul de servicii de transport public din a doua locație este mult mai bun.

Costul sistemului *park&ride* depinde în primul rând de chestiunea construirii infrastructurii dedicate transportului public (de exemplu, o linie nouă de tramvai sau de cale ferată) pentru a-l deservi; și dacă serviciul de transport public este existent, complet nou, sau ca o adaptare a unui serviciu existent. Dacă nu există, atunci subvenția suplimentară este probabil să fie necesară, cel puțin la început. La aceste costuri se adaugă costurile de construire și mentenanță a parcarii, precum și orice costuri legate de personal. Cele mai multe situri *park&ride* sunt în proprietate publică și sunt subvenționate. În cazul în care investiția inițială este publică, dar serviciul devine atât de popular încât se transformă într-unul profitabil și unde transportul public este condus de către companii private, autoritatea publică poate închiria operarea aceluși sit *park-and-ride* pe bază de contract și poate împărți profitul cu operatorul. Acest lucru, de exemplu, se întâmplă în York și Oxford, în Marea Britanie.

4.5.6 Stații de cale ferată

Penalizările din punctele de schimb reprezintă un factor descurajant destul de important pentru transportul feroviar și, combinat cu timpul de așteptare, ar putea descuraja în totalitate utilizarea transportului public. Parcarea este, prin urmare, necesară în stațiile de cale ferată precum și în zonele de debarcare pentru navetiști (de tip *Kiss&Ride*). Cu toate acestea, oferta de locuri de parcare poate și ea încuraja un comportament nedorit, prin preluarea cererii altor stații, congestionarea traficului în jurul stației, subminarea accesului pietonal și ciclist și utilizarea terenurilor altfel disponibile pentru dezvoltări durabile.



Se ridică astfel întrebarea: oferta de parcare în stațiile de cale ferată încurajează sau descurajează utilizarea transportului feroviar?

Manualul de Prognoză a Cererii de Pasageri a stabilit trei scenarii posibile în care parcare în stație este limitată:

1. Stații cu facilități alternative evidente de parcare existente;
2. Stații în apropiere cărora există o parcare mare a altei stații; și
3. Stații cu nici o facilitate individuală evidentă de parcare.

Ca răspuns la aceste scenarii șoferii pot parca fie departe de gară și utiliza o alternativă, de ex. autobuzul sau o altă persoană care să îi debarce rapid la gară, pot utiliza altă gară sau pot să nu utilizeze trenul în călătoria lor.

Deoarece parcare în zona garilor implică o schimbare a modului de călătorie (de la autoturism la tren), șoferii sunt influențate și de factorii ai sistemului de schimb în plus față de cei legați în mod specific de parcare care au fost deja discutați. Există numeroase studii care arată ca schimbul de orice fel este recunoscut ca reprezentând o barieră în calea utilizării transportului feroviar, reflectat în valori mai mari atașate timpului petrecut în modurile de acces și în transferul realizat, decât în tren propriu-zis. Acest lucru este cunoscut sub numele de *penalizarea transferului* și reprezintă riscul care decurge din întârzierile modurilor de transport prin care se accesează gara, în special prin pierderea conexiunilor ulterioare. În consecință, timpul petrecut în căutarea locurilor de parcare și incertitudinea localizării unui spațiu în timp util duce la riscul pierderii conexiunilor ulterioare și poate descuraja oamenii de la a utiliza călătoria pe calea ferată.

Prin urmare,

"nu este utilizarea căii ferată principalul pilon al călătoriei ce devine cauza majoră a lipsei de comoditate în călătoria cu trenul spre deosebire de călătoria cu autoturismul, ci mai degrabă intrarea și ieșirea din rețeaua feroviară".

Rezultă astfel ideea că îmbunătățirile aduse modului de acces, inclusiv parcurii în stație, au potențialul de a spori utilizarea căii ferate, fără a fi nevoie de modificări aduse serviciului feroviar.

Călătoria către stații este ea însăși multimodală. Parcarea în stații este adesea limitată de spațiul disponibil, aflat în competiție cu alte potențiale utilizări precum spațiul pentru taxiuri și autobuze, spațiul de debarcare rapidă, sau chiar alte funcțiuni ce nu au legătură cu transportul, precum comerțul. Lipsa locurilor de parcare poate duce la extinderea parcarilor pe străzile din proximitate, provocând probleme în altă locație.

În plus, așa cum a fost discutat anterior, navetiștii ocupă locurile de parcare pentru mult mai mult timp decât alte tipuri de călători, astfel că, dacă locurile de parcare disponibile sunt ocupate de navetiști, atunci va fi mai dificilă atragerea pasagerilor din afara orelor de vârf, chiar dacă acest lucru este de dorit pentru a maximiza utilizarea capacității feroviare. Prin urmare, operatorii de transport feroviar au un interes major în utilizarea cât mai eficientă a locurilor de parcare prin încurajarea modurilor de acces alternativ către stații.

4.5.7 Facilități de mare capacitate / Evenimente

Parcarea dedicată evenimentelor acoperă un spectru larg de activități și, pentru a simplifica analiza, două mari categorii pot fi identificate. Acestea sunt:

- Parcarea la o locație stabilită într-un mediu construit unde au loc evenimente în mod foarte regulat - precum un stadion sportiv sau o sală de spectacole;
- Parcarea într-o locație a unui eveniment ocazional în mediu urban (sau rural), precum un festival sportiv sau cultural sau un spectacol agricol.

Chiar și în cadrul acestor categorii atât de largi există o varietate de activități necesare a fi în detaliu analizate pentru a gestiona parcare, oferind sprijin real evenimentului. Gestionarea parcurii trebuie să protejeze, de asemenea, interesele părților terțe.

Indiferent de tipul evenimentului, dacă autoturismele particulare reprezintă modul dominant de transport, gradul de ocupare mediu al parcurii poate varia în funcție de diferite tipuri de evenimente. Principalele moduri de transport ce trebuie gestionate includ transportul public, autocare private închiriate, taxiuri, autoturisme, motociclete, biciclete și pietoni.

Evenimentele specializate, de tipul spectacolelor hipice necesită aranjamente de parcare pentru vehicule specializate, cum sunt remorcile pentru cai.

Traseele trebuie să evite semnificativ încrucișarea fluxurilor cu alte tipuri de trafic și poate fi necesară închiderea unor străzi pentru unele categorii de trafic. Spre exemplu, atunci când un număr mare de spectatori sosește folosind calea ferată sau metrourul, poate fi necesară restricționarea traficului de vehicule pe rutele pietonale favorizate între gară și locația evenimentului.

Modelele de sosire pot varia: spectatorii pentru unele evenimente pot ajunge și pot rămâne pe durata mai multor ore în timp ce alte evenimente pot atrage sosiri concentrate cu puțin timp înainte de ora de începere. Modelele de plecare pot, de asemenea, varia. Planul de ansamblu al traficului și al parcurii va trebui să optimizeze divizarea traficului între diferitele moduri de transport - poate să suplimenteze autobuzele și trenurile și să opereze modificările necesare pentru utilizarea căilor de acces de la stațiile de autobuz pentru a facilita deplasările pietonale în siguranță.

Principalele rute de acces la locație pot fi afectate de traficul generat de eveniment pentru o distanță de câțiva kilometri și parcare pe aceste rute ar putea fi suspendată sau cel puțin mai strict controlată, pentru a facilita fluxul crescut de trafic (vehicule și pietoni) la și de la eveniment.

Toate străzile pe o rază de 20 de minute de mers pe jos de la locul evenimentului pot atrage parcare oportunistă asociată evenimentului - acest lucru se poate întâmpla pentru a evita plata taxelor de parcare în

parcările oficiale sau pentru că acestea sunt pline, sau pur și simplu pentru a beneficia de o plecare mai rapidă la încheierea evenimentului.

Gestionarea cu succes a parării pentru evenimente se va asigura că activitățile economice, rezidenții și alți utilizatori regulați ai acestor străzi nu sunt serios incomodați de astfel de tipuri de parcare. Acest lucru este foarte important în locurile în care există evenimente frecvente.

Multe locații cu evenimente au parcare în afara străzii dedicată și circulația vehiculelor în și din aceste facilități trebuie să fie gestionată cu atenție, astfel încât să minimizeze impactul asupra fluxurilor normale de trafic din zonă. Măsurile pot include emiterea în avans a tichetelor de parcare, alocând astfel anumite locuri de parcare și oferind ghidaj către intrarea corectă. O atenție deosebită trebuie acordată asigurării că intrările la locurile de parcare aflate în afara străzii permit rate de acces bune la intrare, evitând astfel cozile de pe stradă. Inspekția tichetelor trebuie să fie rapidă și trebuie să existe facilități de direcționare a celor fără bilete corecte cu un nivel minim de perturbare.

4.5.8. Școli

Accesul către și dinspre școli implică o contribuție majoră la congestia traficului în special în zonele urbane, cu o situație înrăutățită în locațiile cu locuri de parcare necontrolate dincolo de porțile școlii. De-a lungul ultimilor 20 de ani, proporția copiilor care călătoresc la școală cu autoturismul părinților aproape s-a dublat. Acest lucru reflectă creșterea numărului de autoturisme și scăderea corespunzătoare a numărului și lungimii călătoriilor pe care adulții le realizează pe jos sau cu bicicleta. În zonele urbane în termeni de timp unul din cinci autoturisme la ora 08:50 este pe drumul către școală.

Pentru a combate utilizarea în creștere a autoturismelor pentru mersul la școală, școlile și autoritățile locale sunt încurajate să lucreze împreună pentru a promova alternative autoturismelor individuale precum mersul pe jos, mersul cu bicicleta și transportul public.

Intenția de a introduce planuri de călătorie în fiecare școală (atât de stat cât și privată) reprezintă una dintre soluțiile care ajută la decongestionarea zonelor din jurul școlii. Caracteristicile parării în planurile de călătorie școlară vizează de asemenea îmbunătățirea siguranței în jurul școlii și devine parte importantă a măsurilor cuprinse în aceste planuri.

De exemplu, mai degrabă decât să îi lase pe copii la porțile școlii, părinții ar putea fi încurajați să parcheze într-o locație sigură mai departe de școală și să meargă pe jos cu copiii pentru restul drumului până la școală. Acest lucru ar putea fi realizat în mod independent sau ca parte a deplasării de tip *Autobuz Pietonal*, când copiii colectați din diverse locații pe traseul către școală în momente prestabilite și escortați către școală de către voluntari (frați, părinți, bunici, prieteni).

4.5.9 Aeroporturi

Multe aeroporturi internaționale operează aproape la capacitatea maximă și aceasta este o problemă care tinde să se intensifice având în vedere creșterea proiectată pe termen lung a traficului aerian cu procente cuprinse între 3 și 4% pe an. Această creștere are implicații grave nu numai în ceea ce privește cererea de piste suplimentare și terminale noi, dar și asupra capacității de accesare la suprafață a aeroportului și a congestiei și degradării sociale și de mediu asociate.



Modul dominant de transport de la și către aeroporturi este autoturismul privat, reprezentând de obicei circa 65% din totalul călătoriilor realizate. Pentru aeroporturi medii/mai mici acest lucru poate reprezenta uneori chiar 99%. Acest lucru este o problemă atât în ceea ce privește angajații aeroportului, cât și pasagerii.

Una dintre principalele surse de emisii ale aeroporturilor o reprezintă deplasările călătorilor spre și dinspre aeroporturi.

Tipologiile principale ale utilizatorilor de aeroporturi sunt pasagerii și angajații. Pentru pasageri, există o preocupare importantă cu privire la debarcarea/preluarea călătorilor, de obicei de către un membru al familiei sau un prieten. Acest tip de deplasare, împreună cu cele realizate cu taxiul, reprezintă de două ori numărul de călătorii realizate de către un pasager care călătorește cu autoturismul și parchează la aeroport. Acolo unde este posibil, aeroporturile vor încerca să reducă aceste călătorii în favoarea șofatului până la o locație specifică, parcuri și în cele din urmă, a utilizării mijloacelor de transport public până la destinația finală, aeroportul.

Chestiunile legate de accesul la suprafață al angajaților poate varia considerabil față de cele pentru pasageri. În general, există o dependență foarte mare de deplasările auto private pentru angajații aeroportului, care au nevoie să acceseze aeroportul, în mod regulat, cu orare pe care se pot baza, cu costuri eficiente și în momente ale zilei care nu sunt întotdeauna bine deservite de transportul public. În Marea Britanie, angajații aeroportului au de obicei taxele de parcare subvenționate sau plătite de către angajator.

4.6 Costurile parcurilor

Dacă strategiile de parcare concepute pentru a reduce cererea sunt insuficiente și dacă o administrație are în vedere construirea de locuri de parcare suplimentare, recuperarea investiției ar trebui să fie un factor important în luarea deciziei. Alegerea între o parcare de suprafață și una în afara străzii (supra sau subterană) este în general determinată de costurile terenului. Acolo unde costurile terenurilor sunt mari - de obicei în mediile urbane mai dense - devine mult mai economic să construiești pe verticală decât pe orizontală. . Excluzând costurile de teren, următoarele cifre sunt tipice pentru locuri de parcare individuale, în Europa de Vest:

- Spațiu la suprafață, asfaltat, cu canalizare și iluminare - € 3000.
- Spațiu într-o structură de parcare (parcare supraetajată auto) - € 15000 - € 20000.
- Spațiu subteran - € 40,000.
- În plus, există o taxă de întreținere și de securitate pentru fiecare spațiu, care poate fi cu ușurință € 150 - € 450 pe an.

Parcurile din afara străzii sunt recomandate pentru zonele cu valori mai mari ale terenurilor și o cerere mare pentru parcare. Costurile de construcție ale acestui tip de parcare per spațiu se diminuează odată cu scara parcurii, dar devine importantă capacitatea de a recupera investiția prin taxe de parcare, cât și impactul asupra caracterului și calității vieții comunității.

Doar o parte a operatorilor de parcare (publici sau privați) își recuperează costurile totale de deținere și operare a unei parcuri din afara străzii. Unul dintre rezultatele acestor costuri ridicate cuplate cu venituri inadecvate din taxe de parcare conduce către faptul că structurile de parcare sunt "rareori construite ca asociații comerciale de sine stătătoare" Prin încorporarea altor funcțiuni în aceste parcuri, chirii pentru aceste utilizări ajută la recuperarea investiției pentru structura de parcare.

După cum s-a menționat anterior, este importantă considerarea duratei de viață preconizate a unui facilități de parcare atunci când se ia decizia investițiilor, pentru a estima costurile de renovare și de întreținere pe termen lung și transferarea acestor cheltuieli în taxele percepute utilizatorilor, pentru ca un cost foarte mare dedicat îmbunătățirii să nu apară drept un șoc după o perioadă de utilizare de 30 de ani.

Există beneficii ale facilităților de parcare din afara străzii față de parcurile de pe stradă, în ciuda costurilor ridicate. Contrar percepției că un astfel de tip de parcare va crește nivelul de congestie s-a demonstrat că există mai puțină congestie, deoarece oamenii parchează rapid fără să mai caute un loc de parcare.

Semnalizarea clară și ghidajul către parcare sunt necesare pentru a ajuta șoferii să localizeze rapid aceste structuri și să parcheze. În plus, atunci când parcare pe stradă este taxată la un preț adecvat, parcurile din afara străzii devin mai competitive; veniturile din parcurile de pe stradă pot fi utilizate pentru a subvenționa parcurile din afara străzii. În mai multe medii urbane, poate fi dorit și indicată dezvoltarea spațiilor comerciale la parter. Magazinele pot încadra baza facilității de parcare și pot îmbunătăți aspectul stradal. Acest tip de comerț poate ridica nivelul chiriilor. Aceste chirii pot fi apoi folosite pentru a subvenționa costurile de construcție și întreținere ale întregului sistem de parcare. Minimizarea întreruperilor în rețeaua pietonală (decupajele în bordură) trebuie să fie, de asemenea, un obiectiv.

Plata structurilor de parcare

Dacă se dorește o nouă structură de parcare, este important în primul rând să se definească compromisurile pe care comunitatea care o va găzdui este dispusă să le facă pentru plata ei, fie prin veniturile provenite de la parcometrele situate în cartier, fie din taxe sau dintr-o combinație a taxelor și a taxelor de utilizare. După cum s-a menționat anterior, este de asemenea important să se considere ciclul de viață al unei parcuri și să fie anticipate renovările majore pentru a construi un fond de acoperire a reparațiilor necesare.

Construirea unei parcuri poate fi un efort costisitor. Parcare în afara străzii implică cheltuieli semnificative. Mai mult decât atât, taxele de parcare, în cazul în care sunt percepute, pot acoperi costurile de exploatare și o parte din costurile de investiție, dar parcare din afara străzii rareori se auto-amortizează în totalitate. Adesea, agențiile publice care construiesc aceste tipuri de parcare trebuie să găsească surse de finanțare și venituri dincolo de fondurile lor generale. Entitățile private care doresc să construiască o parcare pot colabora cu agențiile publice pentru a profita de mecanismele de finanțare și de dobânzile mai mici disponibile doar pentru entitățile publice.

4.7 Taxarea parcurilor - politici tarifare

Experții de trafic știu că menținerea neocupată a unui procent de 15% din locurile de parcare este un nivel optim din punct de vedere al minimizării timpului pe care oamenii îl petrec căutând un loc de parcare. Cele mai multe dintre orașele europene au implementat sisteme de taxare la niveluri care variază în diferite locații și diferite momente ale zilei pentru a menține gradul de ocupare al parcurilor la nivelul de 85%.

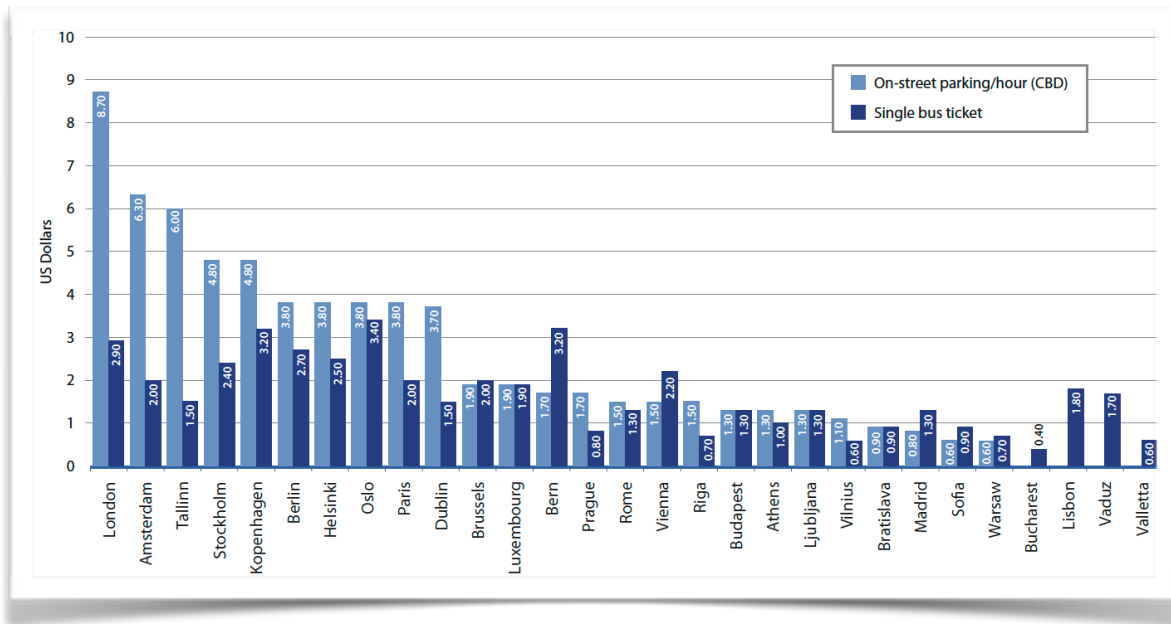
Există o tensiune inerentă în politica parcurilor publice între trei obiective cheie pentru autoritățile locale: dezvoltarea economică locală (conservarea vitalității economice); creșterea veniturilor provenite din taxele de parcare, și gestionarea cererii de călătorie. Aceste ultime două obiective implică necesitatea reducerii numărului de locuri de parcare și/sau taxarea utilizării lor. Dezvoltarea economică locală pare să sugereze adesea că trebuie asigurat atât de mult spațiu dedicat parcurii cât este necesar, pentru a avea certitudinea că nici un vehicul ce sprijină activitatea economică nu trebuie descurajat să acceseze zona. În timp ce un echilibru optim între aceste obiective nu poate fi întotdeauna atins, dar este dezirabil, o administrație locală se află sub presiunea considerabilă a comunității, dacă unul dintre aceste obiective devine dominant în detrimentul celorlalte.

O altă dimensiune a acestei situații, așa cum s-a indicat anterior, o constituie furnizarea sistemului de tip *park&ride*. Costul lui (perceput) trebuie să fie mai mic decât suma costurilor combustibilului și al parcurii aferente drumului parcurs în totalitate cu autoturismul până în centrul orașului.

Nu există nici un răspuns magic general la această enigmă și fiecare oraș, va trebui să găsească o soluție proprie, adaptată contextului local. Unele concepte de bază ar putea totuși fi:

- Prevederea generală de îndepărtare a locurilor de parcare de pe stradă din centrele urbane și înlocuirea lor cu o cantitate similară, sau mai mică, de parcuri în afara străzii;
- Atât parcare pe strada cât și cea din afara străzii, ar trebui să fie taxate în mod similar în proximitatea geografică a unui centru urban;
- Pentru un oraș mic, cu transport public relativ redus, parcare centrală ar trebui să fie disponibilă pentru o taxă mică sau egală cu zero, dar cu controale care favorizează, în general, parcare pe termen scurt;

- Pentru un oraș de dimensiuni medii, cu un serviciu de bază de transport public, parcare ar trebui să fie zonificată în jurul zonei centrale, cu parcare scumpă pentru șederi pe termen scurt în centru, înconjurată de un inel de parcare cu prețuri scăzute pentru șederi pe termen mai lung; și
- Pentru orașele mari, cu o rețea foarte dezvoltată de transport public ar trebui să fie doar o cantitate limitată de parcare cu preț foarte mare în zona centrală, dar cu situri bine plasate de sisteme *park&ride* care deservește principalele rute radiale către oraș la un preț care să asigure utilizare maximă de către tot traficul auto ce se apropie de oraș.



4.4.1 Logica tipologiilor de taxare

Gestionarea parcarii fără stabilirea unui preț corect nu va ajuta o municipalitate deoarece furnizarea de locuri de parcare gratis reprezintă un stimulent clar pentru utilizarea autoturismului, iar numărul șoferilor și al autoturismelor vor continua să crească. Pe măsură ce cererea de parcare crește, municipalitatea va trebui să hotărască dacă va crește și oferta locurilor de parcare la un cost ridicat, dacă va aborda parcare ilegală prin măsuri de control și sancționare sporite sau va implementa sisteme tarifare pentru parcare bazate pe nivelul pieței.

Având în vedere rentabilitatea prețurilor, scopul gestionării sistemului de parcare destinat creării de comunități cu o calitate ridicată a vieții ar trebui să fie o strategie de parcare în centru, care limitează și centralizează numărul locurilor de parcare din afara străzii, tarifează adecvat parcare pe stradă și stimulează modurile de transport alternative. Instrumentele financiare pot fi utilizate pentru a modifica prețul parcarii pentru a reflecta valoarea reală a pieței, fie prin reglementarea directă a prețurilor, fie prin impunerea de impozite și taxe.

Atunci când există posibilitatea de a alege, șoferii preferă locurile de parcare gratuite. Dar parcare nu este cu adevărat gratuită și este plătită de toți consumatorii sub forma unor taxe mai mari, inclusă în prețurile de achiziție a mărfurilor din magazine, precum și în salarii sau beneficii reduse. Ideea din spatele prețurilor pieței este de a împinge utilizatorii să plătească costurile de parcare în cea mai mare parte sau în totalitate, rezultând în reducerea cererii și a congestiei. Furnizarea de alternative sigure și convenabile autoturismului este importantă atunci când se impun anumite mecanisme de stabilire a prețurilor.

Planificatorii municipali ar trebui să înțeleagă ce duce la frustrări ale diferitelor grupuri în relație cu mecanismele de stabilire a prețurilor. Unii oameni nu au suficiente monede sau numerar și au nevoie de mașini care acceptă carduri de credit. Alții nu vor să meargă o jumătate de stradă pentru a plăti și să revină pentru a pune tichetul în parbrizul autoturismului. Unii oameni uită să contorizeze timpul și primesc adesea

amenzi; alții găsesc parcometrele un sistem extrem de complicat. Există diverse tehnologii care generează soluții ce răspund acestor preocupări.

În același timp, politicile care restricționează parcare într-un mod prea sever pot afecta în mod negativ vitalitatea economică a unui cartier de afaceri la fel cum o politică prea blândă poate avea aceleași efecte devastatoare. Este o chestiune de echilibru corect între cerere și ofertă, cu prețul jucând un rol crucial. Când parcare este gratuită sau taxată la un nivel prea mic și există o cerere mare pentru ea, un loc de parcare devine greu de găsit, și odată ce l-au găsit, oamenii nu doresc să renunțe la el. O ocupare în procent de 85% a spațiilor de parcare furnizează certitudinea că unul sau două spații din parcare vor fi permanent disponibile, astfel încât șoferii să nu mai ruleze în căutarea unui loc. Dacă gradul de ocupare este mai mic, prețurile sunt prea mari și ar trebui să fie reduse sau transformată parcare într-una gratuită; dacă gradul de ocupare este mai mare, prețurile sunt prea mici și ar trebui mărite.

Din punct de vedere economic, parcare gratuită este inefficientă în situația în care numărul locurilor de parcare sunt limitate. Cererea pentru parcare este o curbă descendentă, ceea ce presupune că șoferul, cu cea mai urgentă nevoie este pregătit să plătească mai mult pentru parcare, în timp ce conducătorul auto, cu cea mai redusă și mai puțin urgentă nevoie se va parca doar într-o parcare gratuită.

Aria de sub curbă cererii reprezintă surplusul consumatorului, atunci când parcare este gratuită. Șoferii care ar fi dispuși să plătească pentru un loc de parcare de excepție nu sunt în măsură să facă acest lucru în cazul în care oferta este limitată, iar acest lucru duce la utilizarea la cote maxime a spațiilor. Când numărul locurilor de parcare este limitat și există cerere mare, surplusul de consum este redus și distribuția sa este insensibilă la diferitele nevoi ale șoferilor.

Cei cu nevoi mai puțin urgente (de ex. angajații) vor ocupa spații pentru care șoferii cu nevoi urgente (clienții) vor fi dispuși să plătească. Timpul petrecut în căutarea unui loc de parcare devine o pierdere pentru economie și destinațiile din aceste zone au o activitate economică mai puțin eficientă decât una care are parcare disponibilă pe stradă.

Când vine vorba de politica de parcare, planificatorii și aleșii locali “cântăresc de obicei interesele alegătorilor (care doresc parcare gratuită și nu vor să le fie inundate străzile cu autoturisme parcate) față de interesele dezvoltatorilor (care trebuie să plătească pentru spațiile necesare)”; totuși ambele considerente sunt pe termen scurt și nu reușesc să ia în considerare modul în care furnizarea parcării va afecta traficul, capacitatea de deplasare a pietonilor, poluarea aerului precum și costurile bunurilor.

Pentru a răspunde cel mai bine problemelor de parcare, trebuie înlocuită pălăria de inginer cu cea de economist. Creșterea ofertei de locuri de parcare, fără a aplica un preț corespunzător este devine un gest foarte scump pentru toată lumea în afară de conducătorul auto. În plus, construirea de noi spații dedicate parcării nu diminuează percepția insuficienței locurilor de parcare, când locurile de parcare pe stradă rămân libere.

Parcare pe stradă este preferată, deoarece oferă acces imediat și apropiat față de magazine și restaurante și este percepută ca fiind mai sigură. Dacă parcare pe stradă este gratuită, ea devine un stimulent pentru șoferi. Aceștia rulează până depistează un spațiu și, odată parcați, există puține șanse de a muta autoturismul. Atunci când există restricții de timp, un conducător auto care trebuie să staționeze mai mult este forțat să deplaseze autoturismul. Acest lucru congestionează traficul și dezvoltă percepția unui deficit de parcare.

Rate variabile / prețuri dinamice

Ca și în cazul altor strategii de gestionare a parcării, municipalitățile pot aplica rate variabile taxării parcărilor pentru a influența alegerea unui anumit mod de deplasare, a momentului și a duratei deplasării precum și a transferului de șoferi dintr-o locație aglomerată. Este importantă selecția cu atenție a locațiilor unde se vor implementa prețuri variabile, pentru a evita efectele negative. Un preț de parcare prea mare poate transfera șoferii către alte locații, mai degrabă decât către modurile alternative. Scopul este de obicei de a reduce congestiunea parcărilor fără a reduce numărul de persoane care călătoresc într-o locație. Echilibrarea caracteristicilor unei locații cu gestionarea sistemului de parcare, folosind stimulente și un bun proces de stabilire a prețurilor sunt esențiale pentru atingerea acestui obiectiv.

Uneori, cea mai eficientă strategie tarifară o reprezintă coordonarea prețurilor pentru parcare pe stradă și cea din afara străzii, pentru a constitui acest lucru într-un stimulent de a parca direct într-un garaj subteran sau într-o parcare supraetajată, evitând rulara autoturismului pentru un spațiu de pe stradă care este sub-tarifată.



Figura 9: Centrul orașului Woodstock.

Sursa: Eric Rogers, <http://flic.kr/p/6F7BXj> / Chicago Metropolitan Agency for Planning, Parking Strategies to Support Livable Communities, 2012

4.8 Signalistică și tehnici de marketing pentru sistemele de parcare

Operațiunile de parcare sunt adesea criticate și rareori laudate; acest lucru poate fi parțial cauzat de lipsa informațiilor oferite utilizatorului și lipsa de înțelegere a publicului cu privire la modul de funcționare a sistemului de parcare. Această chestiune poate fi rezolvată prin furnizarea de hărți, indicatoare, broșuri, site-uri web, informații în timp real, etc. Unele comunități au avut succes cu publicarea unui Raport Anual de Parcare, un raport care documentează inventarul locurilor de parcare, utilizarea (sau "cererea"), modificări anticipate ale cererii sau ofertei, probleme de implementare și sancționare precum și o imagine financiară de ansamblu asupra costurilor de parcare. Acest tip de document poate oferi multă informație și poate ajuta în diminuarea sau prevenirea problemelor.

Adesea, nu lipsa locurilor de parcare provoacă probleme, ci *percepția* unui deficit de parcare. Adesea există o ofertă considerabilă de locuri de parcare sub-utilizate, care ar putea fi mult mai eficient exploatate. Îmbunătățirea semnalației din proximitatea sursei de locuri de parcare poate redirecționa traficul direct din zonele mai aglomerate către parcare disponibilă. Un proces coerent de branding și de marketing poate face foarte facilă localizarea parcării.

Informațiile îmbunătățite oferite utilizatorilor în spațiile de parcare sunt de asemenea utile pentru a facilita utilizarea și satisfacția utilizatorilor. Semnalizarea eficientă poate îmbunătăți gestionarea parcărilor prin facilitarea navigației în parcările de pe stradă și din afara ei.

Eficacitatea signalisticii pentru facilitățile din afara străzii poate include:

- Indicatoare direcționale la intrările din străzi publice;
- Indicatoare la ieșire pentru accesarea rețelei stradale;
- Indicatoare interne pentru conducătorii auto către spații de parcare cu diverse utilizări;
- Indicatoare interne pentru conducătorii auto către spațiile disponibile;
- Indicatoare pentru orientare în interiorul parcării pentru identificarea cu ușurință a locației unde a fost parcat autoturismul.

Semnele de ghidaj pot de asemenea ilustra într-un mod inovator tipurile de utilizare ale parcărilor pe stradă. Alte semne pot reglementa modul în care utilizatorii pot ocupa locurile de parcare de pe stradă (de exemplu autorizațiile pentru rezidenți). Sistemele automatizate de ghidaj pentru parcări și afișajele automatizate pentru disponibilitatea parcării pot informa utilizatorii cu privire la numărul de spații disponibile într-o facilitate de parcare.

Marketingul este foarte important atunci când se fac modificări la sistemul de gestionare al parcarilor existente și mai ales atunci când se creează zone noi de parcare. În cazul în care veniturile din parcare sunt utilizate pentru îmbunătățiri aduse cartierului, semnalizarea acestor intervenții poate încuraja și poate oferi sprijin acestui tip de politici. În Pasadena, California, parcometrele au etichete pe care este afișat următorul mesaj: "Banii dumneavoastră din acest parcometru produc o schimbare!" și enumeră proiectele de îmbunătățire plătite din taxele de parcare.



Figura 10: Parcometru în Pasadena, California, conținând un mesaj prin care se subliniază modul în care vor fi investiți banii proveniți din taxarea parcarilor.

Sursa: <http://www.mlui.org/thriving-communities/news-views/news-views-articles/new-parking-strategy-could-mean-dollars-for-neighborhoods.html#.Vrhtfce5xzQ>

5 Implementare

5.1 Măsurile de implementare a politicii de parcare și atingere a obiectivelor

Scopul acestui capitol este de a sublinia modificările ce pot fi introduse pentru a atinge obiectivele impuse de politica de parcare. Acestea vor fi descrise în detaliu în secțiunile următoare, dar multe dintre problemele care au fost deja descrise în primele capitole pot fi abordate prin implementarea unor acțiuni practice cheie relativ simple, după cum urmează:

- Investigare zonelelor cu cea mai mare cerere;
- Introducerea de tarife scăzute, cu posibilitatea de a le crește până când nivelul de ocupare este optimizat (cu aproximativ 85% din spații pline la orele de vârf - acest lucru garantează că încă este relativ ușor de găsit un spațiu);
- Menținerea duratei de ședere maximă de cca 3-4 ore în zonele comerciale/de afaceri, astfel încât navetiștii să nu poată parca în acele parcuri și spațiile să poată fi folosite de mai multe ori pe zi de cumpărători și vizitatori de afaceri;
- Retragerea controlului și al sancționării din responsabilitatea poliției. Acest lucru face aplicarea regulamentelor și a sancționărilor mult mai eficiente;
- Stabilirea de prețuri mai mici pentru parcurile din afara străzii față de parcurile de pe stradă și diseminarea acestui lucru oamenilor pentru a fi încurajați să le utilizeze;
- Explicarea clară a modului în care sunt folosite veniturile generate de parcare, pentru a crește acceptabilitatea taxării lor;
- Utilizarea măsurilor de auto-sanționare acolo unde este posibil pentru a face controlul și sancționarea cât mai ieftine și mai eficiente posibil;
- Impunerea de standarde maxime și nu minime pentru numărul locurilor de parcare ce urmează a fi construite în noile dezvoltări.

5.2 Implementarea regulamentelor pentru parcare pe stradă

Acolo unde există legislație care reglementează parcare pe stradă, ea este în mod normal impusă de către autoritatea locală care decide cu privire la reglementările de parcare. Există o tendință generală a reglementărilor de parcare pe stradă de a deveni mai stricte (restrictive), pe măsura apropierii de centrele orașelor, deoarece acestea sunt zonele cu cea mai mare cerere. Marea majoritate a spațiilor stradale din orice țară rămân nereglementate în cazul în care cererea este mai mică decât oferta.

Dar, odată cu creșterea cererii, unele restricții tipice se impun:

- Nu este permisă parcare la intrarea în intersecții pentru a asigura o zonă de vizibilitate pentru vehicule, și accesibilitate și traversare în siguranță pentru pietoni;
- Restricții de parcare pe drumurile principale la orele de vârf, pentru a facilita fluxul de trafic auto;
- Restricții de parcare pe o parte a unui drum îngust, pentru a permite fluxul de trafic auto în ambele sensuri;
- Parcare pe stradă cu timp limitat pentru a facilita rulajul autoturismelor și a menține liber un anumit procent de locuri de parcare - pentru a asigura spațiu disponibil conducătorilor auto ce utilizează parcare pe termen scurt (de exemplu, cumpărătorii). Șederea maximă ar putea fi stabilită la 30 de minute, o oră sau două, în funcție de cerere.
- Restricții de parcare în anumite zone pentru a asigura spațiu liber la bordură vehiculelor comerciale pentru a putea încărca și descărca de-a lungul drumului;
- Limitarea timpilor de staționare în jurul stațiilor (de exemplu, parcare interzisă în intervalul 13:00-14:00 în timpul săptămânii) pentru a descuraja parcare informală de tip Park&Ride, dacă această activitate nu este dorită de către autoritățile orașului;

- Utilizarea parcării drept un instrument pentru calmarea traficului: autoturismele parcate pot ajuta la încetinirea traficului - cu toate acestea, este nevoie de o implementare atentă pentru a menține un nivel ridicat de siguranță a traficului;
- Parcarea pentru biciclete: parcarea pentru biciclete trebuie solicitată în noile dezvoltări.

În cazul în care problemele de parcare devin mai severe, un răspuns tipic îl reprezintă introducerea unei forme de restricționare a parcării pentru a oferi rezidenților acces exclusiv sau preferențial la stocul limitat de parcare pe stradă în proximitatea caselor lor, cu un număr mai mic de spații (plătite) aflate la dispoziția cumpărătorilor și a altor vizitatori.

5.3 Gestionarea parcarilor situate în afara străzii

Parcările din afara străzii construite în mod formal reprezintă astăzi o caracteristică a orașelor cu venituri medii și mari. Cu toate acestea, în multe dintre orașele est și central - europene rămân o raritate, deoarece implică costuri ridicate pentru a fi construite și pentru că, de foarte multe ori, există în ariile urbane așa numitele zone "breșă", care pot fi folosite drept parcări temporare pe termen lung. De asemenea, costul forței de muncă este implicat deoarece este mai rentabilă parcarea "cu valet", unde vehiculele pot fi parcate mult mai aproape unul de altul decât într-o parcare convențională, ceea ce duce la o utilizare mai eficientă a terenurilor atât de costisitoare. Având la bază dorința reducerii impactului vizual al autoturismelor parcate pe stradă, reducerea congestiei rezultată din traficul cauzat de căutarea unui loc de parcare și, în unele cazuri, realocarea spațiilor stradale de suprafață anterior dedicate parcarilor zonelor pietonale, construirea parcarilor publice în afara străzii reprezintă o soluție ce implică costuri de construcție semnificative.

Excluzând costurile terenurilor, următoarele valori per loc de parcare sunt tipice pentru Europa de Vest:

- Spațiu de suprafață, asfaltat, cu drenaj și lumină - € 3.000;
- Spațiu într-o structură de parcare (parcare supraetajată) - € 15.000 - 20.000;
- Spațiu subteran - € 40.000.

În plus, există costuri generate de întreținere și de securitate pentru fiecare spațiu.

Elementul cheie ce trebuie evidențiat aici este faptul că aceste costuri ridicate sunt necesare pentru a amortiza investiția. Astfel, este dificilă stabilirea unui preț atractiv mai avantajos decât prețul parcării pe stradă. Acest lucru înseamnă că parcarea din afara străzii va trebui subvenționată în cazul în care urmează a fi utilizată - dar autoritatea locală poate decide să redirecționeze subvenția către transportul public sau către facilitățile de tip *Park&Ride*.

În plus, din punct de vedere al politicii de parcare, furnizarea de noi parcări în afara străzii în zonele centrale ale orașelor poate exacerba problemele de congestie a traficului, deoarece ușurința de a găsi un loc de parcare poate încuraja oamenii să acceseze centrul cu autoturismul. Acest lucru înseamnă că ar trebui luată în considerare soluția unei parcări localizată mai departe de oraș (tip *Park&Ride*), cu legături bune de transport public. Cât de ușor poate fi folosită parcarea din afara străzii pentru a atinge obiectivele politicii de parcare depinde în mare măsură de cei ce dețin și operează aceste parcări. În mod evident, principala preocupare a unui operator privat al unei parcări din afara străzii va fi să-și maximizeze profiturile, ceea ce înseamnă că va stabili un preț care maximizează veniturile, indiferent de impactul pe care deciziile lor îl au asupra transportului urban.

Cu toate acestea, o autoritate locală, cu o strategie de parcare dezvoltată poate avea o serie de alte obiective. Ei ar putea dori să furnizeze locuri de parcare publice în afara străzii, asigurându-se astfel pur și simplu că vizitatorii orașului au unde să parcheze. Ei își pot dori să controleze prețul unei astfel de parcări - poate pentru a o face relativ mai scumpă pentru navetiști (pentru a reduce traficul orelor de vârf), dar mai ieftină pentru cumpărătorii care tind să călătorească în afara orelor de vârf. Dar gradul în care administrația locală controlează parcarea publică din afara străzii depinde foarte mult de gradul de proprietate deținut asupra ei.

5.2 Costurile gestionării sistemului de parcare

Gestionarea parcarilor pe stradă nu este scumpă. Tot ceea ce este necesar unui asemenea proces sunt semnele, vopsele pentru marcaje și uneori, parcometrele pentru bilete și echipamente pentru ofițerii care înregistrează infracțiunile și dau amenzi. Amenzile pot fi distribuite și manual, în funcție de legislație și eventuala obligativitate de păstrare a înregistrărilor. În cazul în care gestionarea parcarilor pe stradă se auto-sanționează, atunci este necesară o oarecare investiție în bolarzi și/sau garduri pentru a opri parcarele autoturismelor în anumite zone. Cu toate acestea, mesajul general transmis este că parcarele pe stradă poate fi gestionată ieftin și fără tehnologie foarte sofisticată.

Costurile de construcție și de întreținere ale parcarilor din afara străzii au fost deja menționate: aceasta este o opțiune costisitoare, dar una care poate îmbunătăți radical calitatea unui mediu urban atunci când parcarele de pe strada este îndepărtată și dacă accesul și ieșirea în și din parcare sunt planificate cu grijă pentru a evita cozile de pe stradă pentru parcarele din afara străzii.

Costul facilităților de tip Park&Ride depinde în primul rând de necesitatea construirii infrastructurii de transport public (de exemplu, o nouă linie de tramvai sau linie de cale ferată); și dacă serviciul de transport public este cu totul nou, sau doar o adaptare a unui serviciu existent. Dacă nu există, atunci este necesară o subvenție suplimentară, cel puțin la început. Acestor costuri li se adaugă costurile de construire și menținere a parcarilor, precum și costurile de personal.

5.3 Tehnologia sistemului de gestionare a parcarilor

În prezent, există un nivel considerabil de tehnologie disponibilă pentru gestionarea sistemelor de parcare. Acest lucru se referă, de exemplu la:

- Parcometre pentru bilete;
- Plata parcarilor utilizând telefonul mobil;
- Bariere pentru parcarile de pe stradă;
- Aplicarea regulamentelor și sancționarea - vehicule ce pot înregistra detaliile vehiculelor ce încalcă regulamentele, pot fotografia vehiculul, pot emite un tichet de amendă și pot trimite datele despre întreaga operațiune către o stație de bază.
- Înregistrare utilizând camere video (în special pe autobuze sau pe arterele majore);
- Tehnologie informațională pentru ținerea evidenței, gestionarea financiară, monitorizarea serviciului pentru clienți, emiterea și gestionarea amenzilor, urmărirea non-platnicilor și așa mai departe.
- Sisteme de ghidare în parcare în timp real, astfel încât oamenii să petreacă timpi minimi în căutarea unui loc de parcare.

Astfel de sisteme au fost utilizate în mod tradițional în ghidajele pentru parcarile din afara străzii, dar în Germania se desfășoară experimente de ghidare a autoturismelor către spațiile de parcare libere din parcarile de pe stradă. Orice îmbunătățire care transformă plata parcarilor într-un serviciu mult mai convenabil și "mai prietenos cu clientul" și orice tehnologie care face aplicarea regulamentelor și sancționarea mai mecanizată și astfel mai puțin expusă fraudei, pot crește nivelul de acceptabilitate al utilizatorilor.

Cu toate acestea, este o eroare să credem că o strategie de succes de gestionare a sistemului de parcare depinde de posibilitatea unui oraș de a-și permite soluții de înaltă tehnologie: acest lucru nu este real. Soluțiile cu nivel redus de tehnologizare sunt mai ușor și mult mai ieftin de implementat, adesea mult mai flexibile, au tendința de a angaja mai multe persoane (un punct important în orașele cu niveluri scăzute de ocupare a forței de muncă) și sunt la fel de eficiente în cazul în care sunt bine implementate.

6. Impunerea regulamentelor

6.1 Cadru instituțional

Experiența internațională arată că o organizație privată ce funcționează sub acoperișul administrației publice pare a fi cea mai bună formă de organizare pentru gestionarea sistemului de parcare. În acest context, autoritatea publică își păstrează controlul asupra politicii și strategiei (de exemplu, oferta totală de parcare pe stradă și în afara ei) și asupra unor probleme importante ale politicii, precum nivelul amenzilor și dacă acestea ar trebui să varieze în funcție de gravitatea contravenției de parcare comisă.

Sarcinile organizației private ar trebui să includă:

- Furnizarea de informații privind stocul de parcare;
- Prognoze atât pentru ofertă, cât și pentru cererea de parcare;
- Furnizarea unui nivel de ofertă de parcare pe stradă (proiectare, marcaje rutiere, semnalizare);
- Operarea facilităților publice de parcare din afara străzii;
- Controlul facilităților de parcare publică din afara străzii;
- Definirea termenilor de utilizare pentru parcare de pe stradă;
- Controlul modului de funcționare al parcării pe stradă.

Aplicarea regulamentelor și a sancționării ar trebui gestionate de o organizație separată care ar trebui să fie organizată tot ca o companie privată sub acoperișul administrației publice, cel puțin în cazul în care legislația națională permite acest lucru. Dacă nu, această entitate trebuie să facă parte din administrația locală.

Sarcinile acestei organizații sunt:

- Controlul zonelor cu parcare în zonele cu reglementari specifice (restricții de timp, taxe de parcare);
- Emiterea amenzilor; și
- Controlul plății amenzilor.

Veniturile provenite din amenzi vor fi utilizate pentru finanțarea entității care aplică regulamentele și sancționează. Suma care depășește nevoile acestei entități trebuie utilizată de către entitatea ce operează parcare pentru a-i aduce acesteia îmbunătățiri.

În multe țări sancționarea este realizată de către poliție și nivelul amenzi este stabilit de administrația centrală sau regională, oferind mai puțin flexibilitate și autonomie administrației locale în controlul acestor factori importanți. Acesta este unul dintre motivele pentru care se recomandă ca, ori de câte ori este posibil, sancționarea să fie preluată din răspunderea poliției și transferată autorităților municipale. Această mișcare este de asemenea recomandată pentru că autoritățile municipale tind să fie mai eficiente (chiar "entuziaste") decât omologii lor din poliție.

6.2 Control și Sancționare

Politica de parcare nu funcționează fără aplicarea regulamentelor și sancționarea ilegalităților. Aceste procese par insurmontabile uneori. Cu toate acestea, cultura sancționării se poate schimba.

De exemplu, până acum câțiva ani în unele orașe vest-europene oamenii puteau parca cu impunitate virtuală, în orice locație își doreau. Drept urmare, autoritățile locale au investit resurse în punerea în aplicare a sancționărilor și au eradicat parcare ilegală în special în zonele pietonale și pe trotuare, transformând spațiile în unele mult mai atractive.

Parcare pe trotuare a fost complet eliminată prin instalarea unor bariere care restricționează accesul autoturismelor (o măsură fizică de auto-sancționare). Aceste măsuri au fost implementate în ciuda opoziției puternice generate de proprietarii de magazine din zonă. Acest proces indică clar rolul important pe care susținerea politică puternică îl poate juca, deși există și cazuri în care acest lucru a fost mai puțin important. Odată ce autoturismele au fost eliminate de pe trotuare, situația economică a multora dintre orașe s-a îmbunătățit semnificativ, iar cetățenii sunt mult mai încântați de orașul lor.

Acest lucru se datorează unei serii de măsuri, inclusiv îmbunătățirii transportului public, lărgirii spațiului stradal și îmbunătățirii spațiilor verzi.

Prin urmare, trebuie subliniat faptul că aplicarea regulamentelor și sancționarea pot și chiar îmbunătățesc situația orașului. Este nevoie de voință politică, dar în mod normal, dacă sancționarea schimbă o situație haotică într-una ordonată, oamenii percep beneficiile și se creează un nivel ridicat de acceptabilitate.

Aplicarea regulamentelor și sancționarea trebuie să fie eficiente, atente și echitabile; scopul lor este de a încuraja conformitatea cu reglementările în vigoare, pentru a maximiza eficiența utilizării spațiului public. Coerența sancționărilor ajută la menținerea unui nivel ridicat de conformitate.

Dacă resursele de aplicare a regulamentelor și sancționare sunt limitate, se pot doar emite amenzi de două sau trei ori pe săptămână, schimbând zilele în care acest lucru se întâmplă, astfel încât șoferii să nu poată ști când se va produce controlul și sancționarea.

Se recomandă proiectarea unor rute de control și sancționare, pentru a avea un circuit complet ce coincide cu timpii maximi de staționare locali, după caz. Controlul și sancționarea pe perioada serii nu reprezintă o prioritate deoarece volumul de trafic este de obicei mai redus.

Investițiile în noua tehnologie pot îmbunătăți eficiența colectării amenzilor și pot conduce către mai puține încălcări ale regulamentelor. Scanarea automată a plăcuțelor de înmatriculare, fotografierea ilegalităților, tichetele scrise de mână sunt toate elemente aflate la dispoziția ofițerilor care implementează sistemul de control și sancționare. Dispozitivele portabile trebuie să conțină, de asemenea, informații provenind de la poliție privind vehiculele furate, amenzi neplătite, etc.

Multe comunități folosesc "tichete de curtoazie" pentru prima încălcare a legii. Aceste tichete nu au asociată o amendă; ele alertează șoferul cu privire la contravenția realizată, îi direcționează către o parcare pe termen lung sau o parcare gratuită și le mulțumește pentru vizitarea centrului orașului. Sunt de asemenea, recomandate amenzile progresive pentru recidiviști.

Pentru ca reglementările de parcare să fie eficiente, ele trebuie să fie impuse – altfel vor fi discreditate.

Principalele agenții răspunzătoare:

- Poliția este principala agenție de aplicare a sancționărilor pentru majoritatea autorităților;
- În Austria, Bulgaria, Republica Cehă, Finlanda, Franța, Norvegia, Portugalia și Spania autoritățile locale au totuși dreptul de a prelua unele sancționări, de tip contravențional, dacă este necesar, având sectorul privat drept operator cu contract (nu în Finlanda), cu implicarea cel puțin a unei alte agenții; și
- În Olanda și Marea Britanie poate exista o independență totală a autorității în aplicarea sancțiunilor de parcare.

În toate cazurile, trecerea la sancționare de către autoritatea locală și-a îmbunătățit în mod semnificativ calitatea, iar în Marea Britanie a generat, de asemenea, venituri considerabile pentru unele autorități locale. De obicei, atunci când o autoritate locală preia sancționările de la poliție, șansa ca un individ parcat ilegal să fie amendat crește de patru până la șase ori.

Impunerea legislației este, în general, finanțată din venituri provenite din taxe de la administrația centrală, cu excepția acelor autorități britanice care au preluat sancționarea (în cazul în care acesta este finanțată din veniturile provenind din parcare) și în Norvegia și Finlanda. În Portugalia, Suedia și Elveția, taxele de parcare sunt folosite pentru a acoperi o parte din costurile necesare punerii în aplicare a sancționărilor.

6.2 Politica de parcare și comunicarea

6.2.1 Politica de parcare și Comunicarea

Comportamentul de călătorie nu este doar rezultatul unor procese raționale. Educația, sentimentele și obiceiurile joacă un rol considerabil. Dar educația, obiceiurile și sentimentele pot fi influențate și atunci când sunt aplicate în mod corespunzător și pot fi folosite pentru a schimba comportamentul de deplasare. Scopul acestui capitol este de a prezenta cunoștințele de bază în relație cu comunicarea și campaniile de informare.

Scopul de bază al strategiilor de comunicare este de a influența publicul suficient pentru a înclina balanța către transferul modal și comportamentul sigur cu un minim de cheltuială. Odată ce echilibrul a fost înclinat, este importantă menținerea schimbării de comportament.

Deoarece complexitatea procesului de gestionare a parcurii este de multe ori neînțeleasă și nu este acceptată, măsurile restrictive pot duce la o respingere generală din partea cetățenilor.

Măsurile neordonate pot conduce la efecte contraproductive. Planificatorul, precum și managerul departamentului de transport și parcuri trebuie să învețe că o abordare atentă, pas-cu-pas este mai bună decât o avansare prea rapidă.

Comunicarea și înțelegerea între toți partenerii implicați este esențială pentru succes. Experții trebuie să caute dialogul. Trebuie să găsească compromisuri acceptabile pentru a avansa, cu pași mici, în direcția cea mai bună. Procesul de comunicare necesită o implicare publică extinsă și are ca scop atât "educarea" profesioniștilor cât și a publicului.

Comunicarea și informarea par a fi cheia relevantă pentru îmbunătățirile viitoare pentru o politică de parcare mai puternică ca parte a unui proces integrat de planificare a transportului. Pentru aceasta:

- 1. Informarea și relația cu publicul cu privire la gestionarea sistemului de parcare, ca parte a procesului de comunicare** - Este esențială informarea cetățeanului în special cu privire la ideea de gestionare a sistemului de parcuri și nu numai cu privire la parametri tehnici (de exemplu, restricții de timp și costuri).
- 2. O participare timpurie și la scară largă a tuturor actorilor implicați ca parte a procesului de comunicare** - Un proces participativ amplu (multidisciplinar) va asigura analizarea tuturor opiniilor și obiectivelor provenind de la părțile și grupurile de interes implicate. În plus, aceasta va fi o platformă bună pentru creativitate și probabil, o bază pentru dezvoltarea măsurilor acceptate și realizabile.
- 3. Un proces de monitorizare a implementării ca parte a procesului de comunicare** - Un proces de monitorizare poate evidenția prosperitatea economică, accesibilitatea și calitatea vieții. În plus, comportamentul relevant în trafic al persoanelor după implementarea măsurilor specifice nu corespunde neapărat comportamentului declarat de oameni înainte de implementare.
- 4. Managementul reclamațiilor ca parte a procesului de comunicare** - Trebuie să existe posibilitatea ca cetățenii să își afirme obiectivele și grijile cu privire la procesul de gestionare a parcurii.
- 5. Noi forme de cooperare ca parte a procesului de comunicare** - O nouă formă de discuție este bază pentru o nouă formă de cooperare. O discuție cooperantă la un nivel informal între politicieni și cetățeni va induce o mai bună înțelegere pentru fiecare participant, facilitând obținerea unui nivel ridicat de acceptabilitate prin acorduri voluntare mai degrabă decât prin restricții legale și sancționări.
- 6. Un referendum ca parte a procesului de comunicare** - Un referendum oferă un vot clar despre părerile cetățenilor și un impuls clar de acțiune pentru politicieni (de exemplu, referendumul din orașele elvețiene și italiene).
- 7. Îmbunătățirea transportului public și reproiectarea spațiului public ca o consecință a gestionării sistemului de parcare ca parte a procesului de comunicare** - Datorită reproiectării spațiului public (de exemplu, piste pentru biciclete, spații verzi, zone pietonale) efectele obținute vor fi vizibile și acceptate de către toți cetățenii.

6.2.2 Politca de parcare și Acceptarea

Experiențele practice în diferite țări europene furnizează o serie de concluzii generale cu privire la obținerea unui nivel ridicat de acceptabilitate pentru gestionarea sistemului de parcare:

- 1. Nivelul de acceptare se relaționează cu nivelul informațiilor primite** - O piatră de temelie în procesul de acceptare pentru măsurile de gestionare a cererii de călătorie îl reprezintă nivelul de informare. În multe orașe conținutul informațiilor este de cele mai multe ori redus la parametri tehnici. Dar oamenii trebuie să cunoască și să înțeleagă care sunt măsurile planificate pentru implementare. Trebuie să fie conștienți de contextul situației (de ex., plata cheltuielilor reale de transport - inclusiv costurile externe), obiective

(reducerea congestiei, obiective de mediu, de siguranță etc.) precum și de modul specific în care sunt implementate măsurile. Un fapt principal se referă de asemenea la sursa (de ex. instituție, mass-media) de proveniență a informațiilor. Este sursa sau imaginea acesteia suficient de precisă pentru grupul țintă?

- 2. Nivelul de acceptare se relaționează cu beneficiile percepute** - Problemele de trafic din oraș trebuie să fie evidente și trebuie demonstrat faptul că gestionarea parcurii este cel mai bun mod de a complementa alte măsuri și de a rezolva astfel problemele utilizatorilor, precum și ale non-utilizatorilor. Gestionarea sistemului de parcuri ar trebui să fie perceput mai degrabă ca un instrument de "facilitare" și nu ca o penalizare. Oamenii sunt obișnuiți să privească drumurile drept un bun public "gratuit", prin urmare, se va întâmpina o rezistență emoțională puternică în orice încercare de a percepe taxe pentru ele. Dacă vrei ca oamenii să accepte taxarea pentru utilizarea drumurilor sau pentru parcare trebuie să existe motive foarte bune și convingătoare.
- 3. Nivelul de acceptare se relaționează cu disponibilitatea modurilor de transport alternative** - Experiențele practice în toate aceste țări arată că oferta unui transport public performant trebuie să fie parte dintr-un pachet de politici privind introducerea gestionării sistemului de parcare.
- 4. Nivelul de acceptare se relaționează cu alocarea veniturilor** - Un aspect important în acceptarea gestionării sistemului de parcare ține de utilizarea banilor. Oamenii par să simtă că veniturile strânse sunt doar o altă formă de impozitare aplicate automobiliștilor. Se tem că banii vor dispărea într-o "gaură neagră" a bugetului central sau municipal fără nici un profit evident pentru plătitori. Acesta este unul dintre motivele pentru care sistemele restrictive precum controlul accesului au o acceptare mai mare decât sistemele de taxare. Oamenii vor să știe pentru ce sunt utilizate taxele lor și care este beneficiul lor. Veniturile ar trebui să fie alocate sectorului de transport (de ex. pentru a îmbunătăți transportul public).
- 5. Nivelul de acceptare se relaționează cu nivelul de supraveghere** - Adesea, controalele din parcurile cu plată nu sunt foarte stricte. Consecința constă într-un nivel înalt de non-acceptabilitate sub forma parcurilor ilegale sau a înlocuirii destinațiilor alese de automobiliști.
- 6. Nivelul de acceptare se relaționează cu nivelul amenzilor de parcare** - Din acest motiv, nivelul de parcare ilegală devine un indicator de acceptabilitate.
- 7. Nivelul de acceptare se relaționează cu proiectele inovatoare** - În general, trebuie subliniat faptul că proiectele inovatoare pot contribui la o acceptare mai mare a gestionării parcurilor datorită unui nivel ridicat de disciplină în ceea ce privește reglementările pe probleme de plată și restricții de timp atât pentru parcare pe stradă cât și pentru parcare din afara ei.
- 8. Nivelul de acceptare se relaționează cu eforturile de comunicare** - Eforturile de comunicare trebuie inițiate chiar de la începutul procesului de luare a deciziilor. Punctul de plecare pentru introducerea gestionării sistemului de parcuri trebuie să fie o discuție politică și publică pe probleme de trafic și o discuție privind obiectivele generale ale politicii de transport urban.
- 9. Nivelul de acceptare nu se relaționează în principal cu nivelul tarifelor** - Experiențele din orașe arată că acceptarea nu depinde în principal de nivelul tarifelor
- 10. Nivelul de acceptare al schemelor de gestionare a parcurii depinde de experiențele anterioare în acest domeniu** - Suportul UE pentru activitățile care vizează diseminarea experiențelor și bunelor practici între orașe și țări europene reprezintă un aspect important în această problemă.

7 Bune practici

Amsterdam, Olanda



Populație: 758.198 locuitori

Densitate: 4.459/km²

Oferta de parcare: 211.457 locuri de parcare (pe stradă:181.457 / în afara străzii: aprox.30.000)

Tarife: de la 0.90 €/oră până la 5.00 €/oră

Bugetul total al orașului: 5-6 miliarde € (parcarea: 140 milioane €/an)

Posezie autoturisme: 57.2% dintre gospodăriile au un autoturism (Total 215.600 autoturisme)

Obiectivele politicilor: Reducerea emisiilor / Reducerea congestiei / Promovarea modurilor alternative de transport

Aproximativ 40% din poluarea aerului în orașul Amsterdam este cauzată de 10% din autoturisme. Taxele pentru parcare au fost introduse pentru a contracara decenii de politici concentrate pe utilizarea de autoturisme și s-au extins în ultima perioadă pentru a răspunde provocărilor legate de calitatea aerului declanșate de directivele UE privind emisiile de NO₂ și PM10. Guvernul olandez a ales să interpreteze în modul cel mai rigid directivele UE. Parcarea cu plată poate fi găsită aproape peste tot în zonele istorice ale orașului construite înainte de anii 1940 și se răspândește rapid în zonele noi. Introducerea parcării cu plată a provocat o scădere cu 20% a traficului auto în centrul orașului, precum și o reducere cu 20% a traficului provocat de căutarea unui spațiu de parcare.

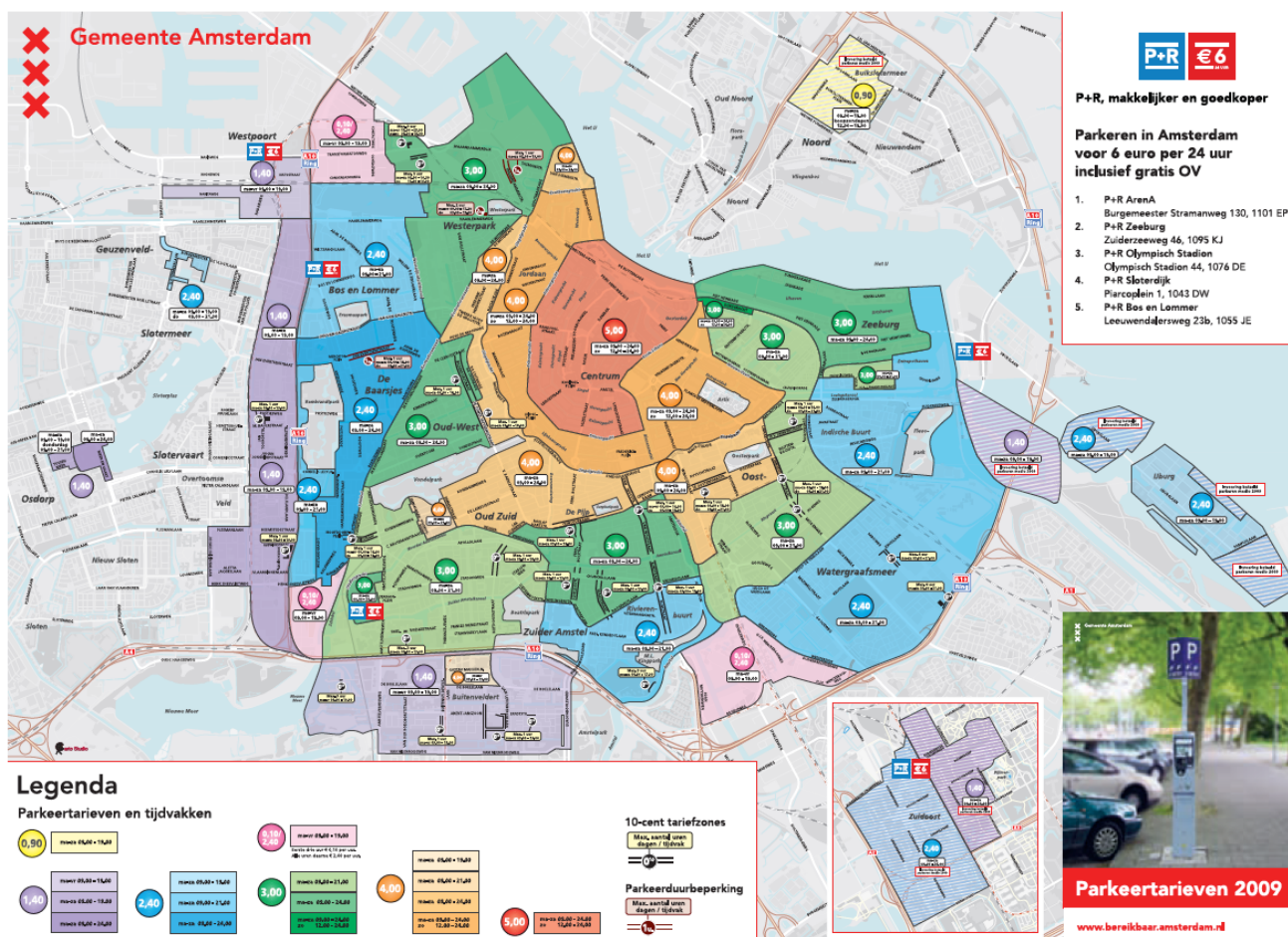


Figura 11: Harta cu zonele de parcare, Amsterdam.

Sursa: Orașul Amsterdam

Înainte de anul 1993, emisiile rezultate din gazele de eșapament ale vehiculelor nu au fost înregistrate în nici un fel. Astăzi, numerele de înmatriculare sunt înregistrate împreună cu informații despre emisiile vehiculului. Cu toate acestea, orașul Amsterdam nu a conectat în mod direct nivelul taxelor de parcare cu emisiile vehiculelor, așa cum a fost deja făcut de mai multe cartiere din Londra. O autoritate de parcare a fost înființată cu drept de proprietate de 100% aparținând guvernului pentru a gestiona mai bine parcare, pentru a emite permisele de parcare și pentru a comunica cu privire la modificările aduse politicii de parcare. Politica de parcare este încă dezvoltată de către Consiliul Local.



Figura 12: Cartierul Van Swindenstraat, Amsterdam

Sursa:

Este o zonă cu parcare tarifată cu 10 Cenți, de luni până sâmbătă între orele 9:00-19:00. În toate celelalte perioade intră în vigoare permisele rezidențiale și tarifele vizitatorilor pe sistemul Plătește-și-afișează.

Parcare de tip Plătește-și-afișează (Pay-and-display /P&D)

Parcometrele din parcarile de tip *Plătește-și-afișează* sunt treptat înlocuite cu tehnologia plăcuțelor de înmatriculare. Aproximativ 3.000 de parcometre P&D sunt utilizate pentru a gestiona plățile. Costul locurilor de parcare pe stradă variază între 0,90 €/oră și 5,00 €/oră în centrul istoric al orașului, care este printre cele mai scumpe locuri de parcare pe stradă din lume. Cele mai multe dintre locurile de parcare pe stradă din interiorul inelului A10 au aceeași taxă precum unele zone din afara inelului. Una dintre cele mai noi zone cu taxare a parcarii, cu un preț inițial de 0,90 €/oră a fost implementată într-o zonă de la periferie care are o rată mare de ocupare a locurilor de parcare pe stradă aflându-se în apropierea unui mare centru comercial. Tariful a crescut la 1,30 € în anul 2012. Zonele albastre sunt zone în care parcare este gratuită.

Zonele albastre

Locurile de parcare care acceptă discul de parcare european, care este un instrument de gestionare a parcarii pe termen scurt cu timp limitat, se află în această zonă. Orice amendă de parcare provenită dintr-o zonă albastră merge la guvernul federal, și nu la administrația locală. Orașul colectează doar amenzi provenind din parcarile de tip P&D.

Zonele de 10 Cenți

Cel mai mic tarif pentru parcare pe termen scurt pe stradă în oraș este de 10 eurocenți/oră, cu o limită de timp de o oră. Zonele de 10 cenți se regăsesc pe anumite străzi comerciale din zonele non-centrale și lângă cimitire. Această taxă este cea mai mică sumă pe care parcometrele P&D le acceptă. Prin perceperea acestei foarte mici taxe, orașul poate deține jurisdicția asupra acestor locuri de parcare. În caz contrar, amenzile provenind de la parcare ilegală ar merge la guvernul federal, deoarece ele ar deveni în mod implicit "zone albastre", fiind gratuite. Autoturismele cu permise rezidențiale nu sunt acceptate în zonele de 10 cenți de la 9:00 la aproximativ 19:00, oferind prioritate parcarii pe termen scurt.

Parcare cu permise rezidențiale

Un conducător auto are trei opțiuni în orașul Amsterdam dacă dorește să parcheze în centrul orașului: să aplice pentru un permis; să închirieze spațiu într-un garaj; sau să cumpere un loc de parcare (cost general: € 40.000). Proprietarii unui loc de parcare privat pierd dreptul de a obține un permis rezidențial. Permisele rezidențiale costă până la 150,00 €/an și există o cerere atât de mare încât, de obicei sunt necesari mai mulți

ani de așteptare. Odată obținut, un permis rezidențial este valabil doar în proximitatea casei proprietarului de vehicul. Conducătorii auto trebuie să plătească în continuare rata de P&D în afara propriilor cartiere.

Începând cu anul 2009, permisele de parcare rezidențiale pot fi schimbate în schimbul unui abonament de transport public valabil un an. Acest lucru nu are nici un impact asupra ofertei de parcare, deoarece permisul este pur și simplu transferat unui alt conducător auto și locul de parcare rămâne. Oficialii orașului determină numărul permiselor pentru parcare pe stradă ce vor fi emise scăzând 10% din numărul locurilor de parcare existente.

Noile dezvoltări, de obicei din cartierele periferice, au garaje corespunzătoare fiecărui apartament. În cazul în care în momentul achiziționării unui apartament nu este asigurat un loc de parcare, acel rezident nu este eligibil pentru a obține un permis de parcare pe stradă. Persoanele cu dizabilități și camioanele de livrare au permise de parcare speciale. Medicii au semne pe spațiile special desemnate.



Figura 13: (stânga) Ofițer care verifică permisele de parcare / (dreapta) Un autoturism Volkswagen Caddy Maxi care verifică și scanează conformitatea tichetelor de parcare

Sursa:

Regulamentele de parcare în afara străzii

Normele de parcare pentru locuințe pot fi determinate pe baza a diferite proiecte de către fiecare cartier. Există un regulament în orașul Amsterdam care prevede că pentru fiecare loc creat în afara străzii, un loc pe stradă trebuie eliminat.

Normele utilizate includ aceste valori maxime: 0,6 spații pe unitate socială de locuință (publică), 1.0 spațiu pe unitate normală de locuințe, cu 0.2 /casă adăugat pentru vizitatori.

Spațiile comerciale sunt tratate de către "Politica Locațiilor 2008", cunoscut de asemenea sub numele de Sistemul ABC. Pentru diferite facilități, normele variază în funcție de tipurile de locație, în cea mai mare parte congruente cu locațiile A, B, și C.

Facilități de tip Park-and-ride (P&R) (Parchează și utilizează transportul public)

Facilitățile P&R sunt situate la marginea orașului. Conducătorii auto plăteau inițial 6 € pentru parcare și pot obține un card de transport public valabil 24 de ore pentru un număr de până la cinci persoane. Șederea poate fi extinsă cu același tip de tarif pentru 48 și 72 de ore. Acest lucru transmite un mesaj clar: oamenii sunt bineveniți în centrul orașului, dar autoturismele nu. În anul 2011 această taxă a crescut la 8 € cu un card de transport public valabil 24 de ore pentru un număr de până la doar două persoane.

Semnalizarea ajută șoferii să localizeze facilitățile de tip P&R. Următoarea generație de semnalizare utilizează un sistem integrat de parcare dinamică (IDP), un tip de sistem avansat de ghidaj în parcare care are rolul de a direcționa conducătorii auto la locurile de parcare disponibile și de a reduce excesul de kilometri realizați în

căutarea unui loc de parcare. Există, de asemenea, un program Park&Bike (Parchează și Mergi pe bicicletă). În loc de un bilet dedicat transportului public, utilizatorii P&R pot împrumuta o bicicletă deținută de oraș pentru întreaga zi.

Tehnologie plată

Șoferii trebuie să introducă numărul de înmatriculare în parcometru. Nu mai este necesară afișarea tichetului de parcare în parbrizul autoturismului. Acest lucru înseamnă că nu mai trebuie să meargă înapoi la mașină după plată. Parcometrul nu mai distribuie tichete de parcare. Cu toate acestea, este încă posibilă imprimarea unei chitanțe ca dovadă a plății.

Există un singur tip de parcometru pentru întregul oraș, dotat cu un ecran tactil pentru introducerea numărului de înmatriculare. În cazul în care un parcometru nu este vizibil în zonă, există un indicator către cel mai apropiat parcometru.

Plata prin telefon

Serviciul de plată prin telefon a fost introdus în Amsterdam în jurul anului 2006. Orașul ține evidența utilizatorilor și trimite facturi bazate pe informațiile de plată provenite de la furnizorii de parcare.

Există trei companii private contractate de oraș pentru a se ocupa de plățile prin telefoane mobile în Amsterdam:

- Parkmobile
- Parkline
- SMS Parcare

Aceste companii colectează veniturile și apoi le transferă orașului. Orașul plătește o taxă reprezentând 4-5% din venituri pentru serviciile prestate de operatori. Permisele de parcare rezidențiale sunt în proporție de 90% digitalizate.



Figura 14: (stânga) Un șofer de camion parchează pe un drum îngust și descarcă rapid mărfuri înainte de ora 09:30 / (dreapta) Un spațiu partajat cu locuri de parcare perpendiculare dispuse pentru a calma traficul auto, acordând prioritate pietonilor și bicicliștilor

Sursa:

Controlul și sancționarea

În momentul de față, controlul și sancționarea sunt gestionate în cea mai mare parte de către ofițeri care patrulează pe străzi. Generația următoare va utiliza o mașină pentru scanare și ofițeri pe scutere. Proiectat de Abstract Computing International BV, folosind un microbuz Volkswagen Caddy Maxi, vehiculul dispune de șase camere video, trei pe fiecare parte și de tehnologie de recunoaștere automată a numărului de pe plăcuța de înmatriculare pentru a identifica parcarile ilegale.

Conduc la 40 de kilometri/h în ambele sensuri ale străzii, vehiculul scanează împrejurimile la o rată de peste 160 de scanări pe secundă.

Un mic grup de ofițeri urmează vehiculul pe scutere și emit amenzi pentru încălcări ale legii. Acest sistem este de două ori mai eficient ca cel vechi. Sistemul auto de scanare are o rată de acuratețe de 98%, cu toate că unele autoturisme parcate, mai ales cele străine, trebuie să fie verificate manual.

Veniturile provenite din parcare

Fiecare cartier din Amsterdam are un contract cu Cition, o companie deținută de municipalitate. Cition primește o amendă în cazul în care nu colectează taxele de P&D de la vizitatori. Veniturile provenite din taxele de parcare sunt reinvestite în proiecte de infrastructură. Aceste proiecte trebuie să facă parte din programul de mobilitate la nivel municipal și nu doar la nivelul cartierului unde sunt colectate. Există un fond de parcare, dar banii pot fi utilizați în mai multe moduri flexibile, chiar și pentru a finanța grădinițe.

Fondurile de parcare provin din taxele de P&D, din amenzi și venituri de emiterie a permiselor. Fiecare cartier trebuie să furnizeze 30% din veniturile sale provenite din taxe de parcare administrației municipale.

Amenda pentru parcare ilegală pe un loc plătit este întotdeauna 50.90 € plus prețul pentru o oră de parcare (max 5 €). Acest lucru se aplică chiar dacă autoturismul este parcat pentru zece ore într-un singur loc și a plătit doar pentru o oră. Amenda maximă de parcare, 150 €, este rezervată celor care parchează ilegal pe un loc dedicat persoanelor cu dizabilități.

Camioane și transport de marfă

Toate camioanele de peste 3.5 tone trebuie să respecte norme stricte de calitate a aerului. Majoritatea camioanelor mai vechi de șapte sau opt ani nu vor fi permise în oraș. Camioanele pot descărca pentru un maxim de 15 de minute în locuri în care nu au voie să parcheze. Încărcarea și descărcarea trebuie să se facă înainte de ora 10:00 sau 11:00, în funcție de stradă, apoi camioanele trebuie să iasă din oraș.



Figura 15: Parcare pe stradă în orașul Amsterdam

Sursa: <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/parkeren-amsterdam/street-parking/>

8 Bibliografie

- Auckland Council, 2015. *Auckland Transport Parking Strategy*
- Boston Transportation Department, 2013. *Boston Complete Streets Guidelines*
- British Parking Association - Position Paper 20. *Event Parking at Established Venues*
- British Parking Association - Position Paper 21. *Parking for Historic Towns*
- British Parking Association. *Parking Practice Notes, 2011. Charging for Parking*
- Chicago Metropolitan Agency for Planning, 2012. *Parking Strategies to Support Livable Communities*
- COST 342 (2005) *Parking policies and the effects on economy and mobility. Report on COST Action 342.* Available online at [http://www.europeanparking.eu/cms/Media/COST%20Action%20342%20final%20report\[1\].pdf](http://www.europeanparking.eu/cms/Media/COST%20Action%20342%20final%20report[1].pdf)
- Department for Transport, 2004. *Operational Guidance to Local Authorities: Parking Policy and Enforcement.* Traffic Management Act 2004
- Essex County Council & Essex Planning Officer Association, 2009. *Parking Standards - Design and Good Practice*
- European Commission, Directorate General for the Environment. *Reclaiming city streets for people - Chaos or quality of life? !*
- Ewing, R. and Cervero, R., 2010. *Travel and the built environment: A meta-analysis. Journal of the American Planning Association, 76(3), pp. 265-294.*
- Kodransky M., Hermann G., 2011. *Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation*
- Marsden Gr., 2014. *Parking policy. An author produced version in Isson S., Mulley C. Parking Issues and Policies. Transport and Sustainability*
- MVA Consultancy, with Urban Initiatives and Colin J Davis Associates, on behalf of the Department for Transport, 2008. *Traffic Management and Streetscape.* Local Transport Note 1/08
- Palmer D., Ferris C. (TRL), 2010. *Parking Measures and Policies Research Review*
- Rye, T., 2010. *Parking Management: A Contribution Towards Liveable Cities; Module 2c: Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities*
- Shoup, D.C., 1997. *Evaluating the Effects of Cashing Out Employer-Payed Parking: Eight Case-Studies*
- Shoup, D.C., 2005. *The high cost of free parking.* Chicago, IL: Planners Press.
- Shoup, D.C., 2006. *Cruising for Parking*
- Taylor A. (Atkins), 2006. *Making Car Parking Management an Effective Tool in Travel Planning*
- Van Ommeren J., Wentink D. and Dekkers J., 2009. *The Real Price of Parking Policy*
- WSP UK, 2010. *Designing Streets - A policy statement for Scotland, produced for The Scottish Government*
- WSP, Jacobs Consultancy and the participating local authorities, 2008. *Mixed Priority Routes: Practitioners' Guide.* Local Transport Note 3/08

