



Conceptia privind dezvoltarea și managementul sistemului de parcare urbane în municipiul Chișinău

Acest document reprezintă un concept de politici publice și reflectă viziunea Primăriei Municipiului Chișinău asupra gestionării sistemului parcare urbană în contextul dezvoltării unei mobilități urbane durabile.

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CHIȘINĂU

Mai 2020

*“Spațiile destinate parcarilor atrag autoturisme, generând trafic auto.
Parcarea 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

Tabel de conținut

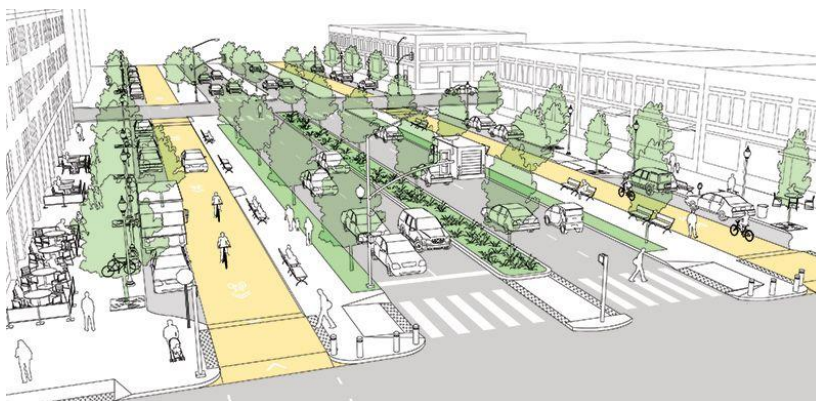
Introducere	3
Descrierea situației	4
Contextul european al politicilor de parcare	6
Principiile de organizare a sistemului de parcare	8
Noțiuni conceptuale	10
Strategia de dezvoltare a sistemului de parcări urbane	15
Mecanismul de co-finanțare de tip “Push&Pull”.....	17
Tipuri de spații de parcare la destinații	20
Zone rezidențiale.....	20
Spații comerciale.....	20
Parcare la locul de muncă.....	21
Facilități de tip “Park&Ride”.....	22
Stații de cale ferată/gări auto.....	23
Facilități de mare capacitate / Evenimente.....	24
Școli.....	25
Aeroporturi.....	26
Taxarea parcărilor - politici tarifare	27
Implementare	28
Măsuri de implementare a politicii de parcare și atingere a obiectivelor.....	28
Implementarea regulamentelor pentru parcare pe stradă.....	28
Costurile gestionării sistemului de parcare.....	29
Tehnologia sistemului de gestionare a parcărilor.....	29
Impunerea regimului de parcare	31
Cadrul instituțional.....	31
Control și sancționare.....	31
Dezvoltarea și managementul parcărilor în Chișinău 2020-2040	34
1. Amenajarea parcajelor pe carosabil.....	34
2. Crearea parcajelor din contul redimensionării trotuarelor.....	36
3. Instalarea parcărilor mecanice multietajate.....	37
4. Construcția facilităților de parcare subterane și multietajate.....	38
5. Implementarea sistemului Park&Ride.....	40
6. Implementarea sistemului de parcare cu plată.....	41
Analiza comparativă a opțiunilor de parcare.....	43
Bibliografie	44

Introducere

Nevoia unui nivel de control mai mare asupra sistemului de parcuri 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.

”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” recunoaște că mobilitatea este importantă, dar poate avea un cost financiar, social și de mediu, și astfel trebuie încurajate modalitățile de transport durabile.

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 parcărilor reprezintă un instrument puternic de planificare a deplasărilor.



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.

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.

Gestionarea parcării dă un impuls transferului către modurile de transport durabile. Fără modificări ale condițiilor actuale ale parcării, conducătorii auto dispun de un set limitat de stimuli urbani care să sprijine acest transfer și cel mai probabil vor continua 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.

Prin urmare, scopul acestui document este de a defini principiile și politicile directoare de gestionare a cererii și ofertei de parcare în municipiul Chișinău dar și măsurile și mecanismele prin care aceste politici vor fi realizate.

Prin elaborarea și aplicarea acestor măsuri, Primăria Chișinău își propune promovarea pe scară largă a mobilității durabile prin

încurajarea transferului modal și utilizarea unor forme de deplasare alternative autoturismului personal pentru călătoriile zilnice.

Documentul este elaborat în baza recomandărilor elaborate de către organizațiile internaționale de specialitate și implementate pe larg de către autoritățile orașelor din Uniunea Europeană și întreaga lume.

Descrierea situației

În Chișinău gestionarea sistemului de parcuri este total inexistentă. Tentativa de implementare a parcarilor cu plată inițiată de autoritățile locale în perioada 2014-2017 a fost ghidată de interese obscure și a avut la bază alte obiective decât dezvoltarea armonioasă a mobilității urbane. În rezultat ea a dus la compromiterea ideii de organizare a parcarilor și a făcut ca orice tentativă de abordare a acestei probleme să fie privită cu suspiciune și neîncredere.



În ultimii 6 ani se observă o creștere semnificativă a numărului de automobile în mun. Chișinău. Conform evaluărilor¹, în mun. Chișinău peste 3,120,000 m² sunt utilizate pentru parcare. Raportat la suprafața stadionului republican, automobilele parcate ocupă o suprafață echivalentă a peste 60 de stadioane. Iar lipsa unei politici clare privind modalitatea de parcare agravează și mai mult situația.

O evaluare realizată de către proiectul Green City Lab în anul 2019, constată că numai pe străzile din zona centrului istoric al orașului, zilnic, în orele de vârf, sunt parcate peste 14 000 de autoturisme. Dintre acestea jumătate sunt parcate cu încălcarea prevederilor RCR (pe trotuare, în intersecții, sub semne ce restricționează sau interzic parcare).

În rezultatul lipsei oricăror mecanisme de reglementare, parcare în Chișinău este un fenomen haotic și necontrolat. La această etapă parcare în oraș este gratuită și limitată doar de disponibilitatea fizică a spațiului de parcare. Nu există nici un sistem de control sau monitorizare a parcarilor la nivel municipal iar atribuții în acest domeniu are numai Inspectoratul Național de Patrulare, care, însă nu este însărcinat cu reglementarea parcarilor în oraș și intervine doar sporadic, la solicitare.

Lipsa unui proces eficient de gestionare a parcarilor generează o serie de probleme, precum:

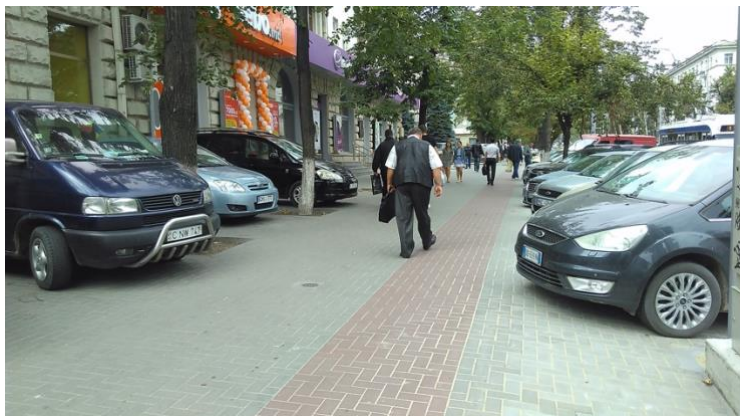


- Parcare în locuri necorespunzătoare - de ex. pe trotuare sau spații verzi;
- Obstrucționarea accesului pentru diverse vehicule pentru situații de urgență - de ex. salvare, pompieri;
- Obstrucționarea circulației transportului public și deplasării pietonilor și bicicliștilor;
- Obstrucționarea vizibilității celorlalți participanți la trafic;
- Generarea ambuteiajelor și scăderea vitezei fluxului de transport;
- Interpunere vizuală și reducere a calităților estetice ale ariilor urbane.
- Degradarea infrastructurii pietonale și a spațiilor publice urbane.

¹ <http://ipre.md/2018/12/07/parcarile-din-chisinau-trebuie-sa-fie-cu-plata-limitate-in-timp-si-sa-nu-fie-amenajate-pe-trotuar-sau-pe-spatiile-verzi/>

În rezultat, se atestă o scădere a calității deplasării cu alte mijloace alternative (transport public, mersul pe jos, bicicleta) fapt care încurajează și mai mult deplasarea cu automobilul. Prin urmare, este foarte probabil 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



de 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 transport public, vehiculele de urgență și ale accesului obstrucționat pentru persoanele ce se deplasează nemotorizat se vor agrava în mod constant pe parcursul următorilor ani.

Contextul european al politicilor de parcare

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 congestiei 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 (parcări 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. Crearea locurilor de parcare doar a stimulat creșterea numărului de automobile, care, la rândul lor, aveau nevoie de tot mai multe spații de parcare.



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

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.

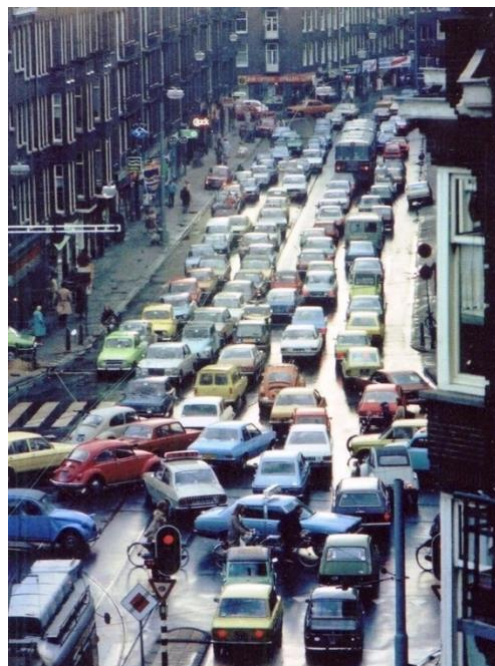
Existența sau lipsa locurilor de parcare la destinație are implicații semnificative asupra cererii de transport public.

Impactul gestionării sistemului de parări 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 parcarea 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:



prioritățile de investiții de transport și mecanismele tarifare care pot influența comportamentul de călătorie.

- 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.

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

Principiile de organizare a sistemului de parcare

O strategie eficientă de gestionare a parcărilor este o componentă importantă a sistemului de deplasare urbană. Parcarea este o parte integrantă a transportului public și a rețelei de drumuri și trebuie integrată în strategia orașului de organizare a mobilității.

Orașele americane și europene care au atins mai devreme un nivel înalt de urbanizare au constatat din practică imposibilitatea asigurării locurilor de parcare pentru toți utilizatorii de automobile.

Ritmul creșterii numărului de parcări era mereu depășit de cel al creșterii numărului de automobile iar parcările tindeau să ocupe tot mai mult spațiu din oraș, în detrimentul altor moduri de deplasare și chiar a spațiilor create pentru interacțiunea oamenilor.

Drept reacție la acest fenomen a apărut schimbarea de paradigmă, care presupune că parcarea nu mai este văzută ca un element de planificare și organizare a transportului în oraș ci ca un instrument de gestionare și control al utilizării automobilului privat pentru deplasarea prin oraș.

Prioritizing Users in Street Designs



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 în oraș, sprijinind în același timp transportul durabil și propulsând gestionarea parcării ca activitate economică în sine.

Tabel 1: Schimbarea de paradigmă în politica de parcare .

	Vechea paradigmă	Noua paradigmă
Parcarea 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 in alte costuri	Transparente pentru utilizatori

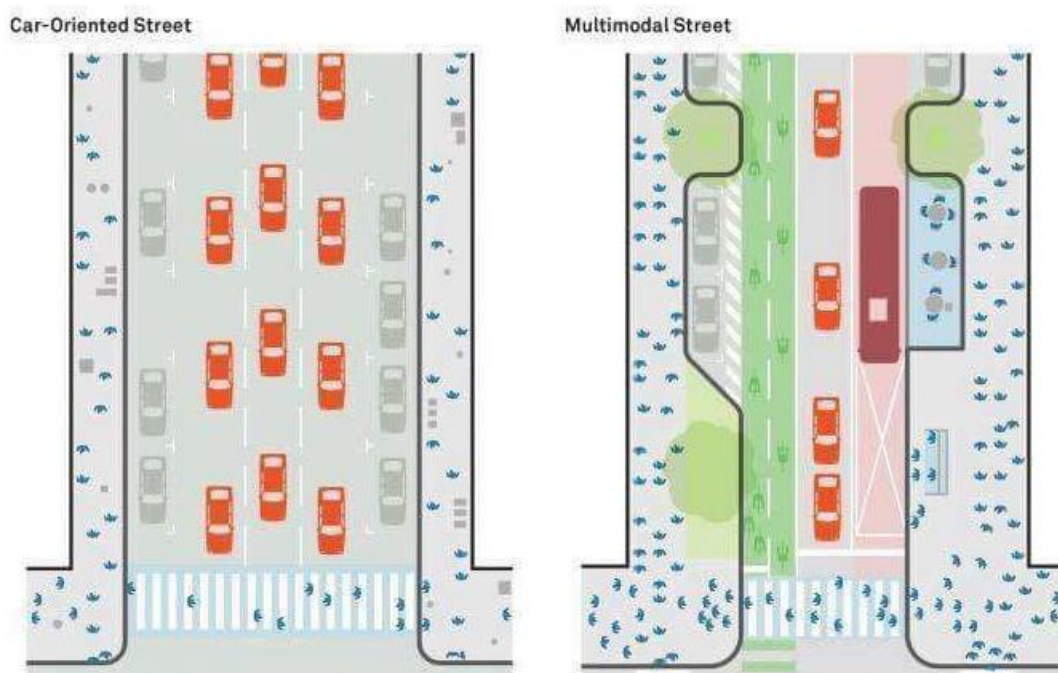


Noțiuni conceptuale

Funcționalitatea străzii

Străzile exercită o influență imensă asupra comportamentului și stilului de viață în oraș. Proiectarea străzilor are o influență directă asupra unor elemente semnificative precum calitatea mediului, sănătatea publică, justiția socială, incluziunea și economia locală - elemente care definesc calitatea vieții urbane.

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

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

Cerere de parcare specifică

Este o situație comună pentru orașele de dimensiuni medii și mari, ca în anumite locații în anumite momente cererea de parcare să depășească oferta. În această situație trebuie decisă prioritizarea accesului diferitor tipuri de utilizatori la stocul limitat de parcare.

O abordare tipică orașelor occidentale, este următoarea:

- **Rezidenții** se situează cel mai des în partea superioară a listei de priorități, datorită importanței lor 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 parcării, deși acolo unde există taxare 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 parcarilor

Există patru tipuri principale de parcare. Acestea sunt:

1. **Publică, pe stradă.** Acest tip de parcare presupune un spațiu special amenajat pe un drum 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.

Tabel 2: Tipologii de parcare și sectorul care le controlează și / sau le furnizează²

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

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 directoare 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.

Restricțiile de parcare vor fi considerate în general, numai atunci când oferta de locuri de parcare este depășită de cerere într-o anumită zonă 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) (Balcombe & York, 1993).

² Tom Rye & David Scotney , TRANSPORT LEARNING, Modul nr.1: Parking space management, access restriction and speed control.

Reglementarea parcărilor pe stradă

În aproape toate țările europene, autoritatea locală decide cu privire la reglementările parcărilor 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.



Parcarea publică, în afara străzii (subterană, supraetajată)

Parcarea din afara străzii va asigura, în orașul european mediu și mare, majoritatea spațiului dedicat parcurii din și din jurul 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 este 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.

În Republica Moldova aceste prețuri sunt mai mici, însă proporțiile se păstrează.

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:

- Situația 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 parcarii într-un spațiu cât mai plăcut și mai sigur cu putință;
- Traficul spre și dinspre parcare nu cauzează congestie (în special pentru transportul public); și
- Odată cu deschiderea parcarii 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, parcarile private non-rezidențiale (PNR) din afara străzii, reglementând gradul de construire ca parte a procesului de autorizare a construcției.

Parcarile 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 parcarii, 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 parcarii 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 preconizată 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 parcarile de pe stradă, în ciuda costurilor ridicate. Contrar percepției că un asoel 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, parcarile din

afara străzii devin mai competitive; veniturile din parcărilor de pe stradă pot fi utilizate pentru a subvenționa parcărilor 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 parcări și să fie anticipate renovările majore pentru a construi un fond de acoperire a reparațiilor necesare.

Construirea unei parcări poate fi un efort costisitor. Parcarea 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 parcarea 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.

Strategia de dezvoltare a sistemului de parcuri urbane

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.

Tabel 3: Grupuri de beneficiari ai politicii de parcare

Grup de utilizatori	Obiective specifice de implementare a politicii de parcare	Măsurile de gestionare a sistemului de parcuri 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 parcuri 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		<ul style="list-style-type: none"> • În zonele cu parcare controlată, asigurarea disponibilității și a sancționării locurilor de parcare

dizabilități	Mentținerea / Îmbunătățirea accesibilității	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	Controlarea parcării pe stradă pentru a nu-i • incomoda
Utilizatori de transport public	Creșterea suprafețelor pentru a asigura prioritatea vehiculelor de transport public	Controlarea parcării pe stradă pentru a nu-i • incomoda

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 parcării trebuie să fie atent aliniate cu alte elemente ale strategiei de Management a Cererii de Transport.

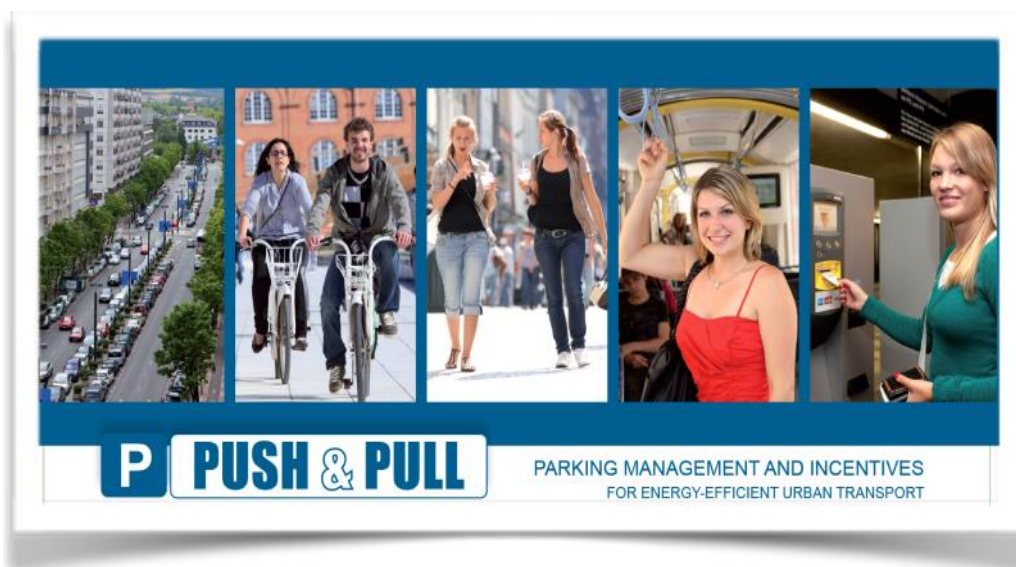
Măsurile de gestionare a parcărilor pot acționa ca factori de tip “PUSH” pentru a sprijini transferul utilizatorilor către transportul public și pentru a evita deplasările inutile.



Figură 1: Exemplificarea unei măsuri cu efect “Push and Pull”

Prin introducerea măsurilor de tip **PUSH**: parcări plătite, 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 parcărilor 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.



Figură 2: Proiectul PUSH&PULL are ca scop îmbunătățirea mobilității urbane prin combinarea măsurilor de gestionare a parcărilor și de management al mobilității (MM).

Fluxul resurselor financiare provenit din gestionarea parcărilor 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.

Aceste gen de mecanism prezintă următoarele avantaje:

- Un flux mai sigur de finanțare a măsurilor de mobilitate durabilă;
- Mai multe argumente pentru gestionarea parcărilor și o aplicare mai eficientă activităților de gestionare a parcărilor;
- O mai bună accesibilitate și o calitate ridicată a vieții (economii de combustibil, reducerea congestiei, a emisiilor sau a zgomotului).

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

Tabel 4: Set complet de măsuri "PUSH&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 parcări 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!"

Tipuri de spații de parcare la destinații

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.

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 parcării rezidențiale este esențială.

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 pietonilor 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 neloiale și reprezintă un handicap clar pentru afacerile lor.



Sistemul tarifar al parcărilor 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 parcări de scurtă ședere, descurajând astfel, în loc să interzică, parcare pe perioade mai lungi.

Unul dintre aspectele cheie ale parcării 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 dovezile, încurajează mai mult cumpărăturile din marile zone de la periferie.

Cumparatorii 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.

Parcare 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 angajații 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 excludiunea 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 parcărilor 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.

Parcarea reprezintă un cost pentru angajatori și poate fi dificil fizic sau indezirabil din punct de vedere al mediului să gestioneze în totalitate cererea 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.

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 parcarilor 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 parcarilor 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.

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).

Sistemele *park&ride* funcționează prin redirectionarea călătorilor 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 parcarii 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 parcarilor - 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 parcarii să fie excesive. Acest lucru poate implica un anumit tip de structură a parcarii (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.

Efectele unui astfel de sistem pot fi semnificative, dar acest lucru depinde de buna funcționare a factorilor enumerați mai sus.

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 ieșin.

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 acelui 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.

Stații de cale ferată/gări auto

Parcarea este necesară în stațiile de cale ferată precum și în zonele de debarcare pentru navetiști. 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.

Deoarece parcare în zona garilor implică o schimbare a modului de călătorie (de la autoturism la tren), șoferii sunt influențați 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 ferate 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 parcării 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.

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 parcarea, oferind sprijin real evenimentului. Gestionarea parcării 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 parcării poate varia în funcție de diferite tipuri de evenimente. Principalele

moduri de transport ce trebuie gestionate includ transportul public, autocare private închiriate, taxiuri, autoturisme, motocicletele, biciclete și pietoni.

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, 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 parării 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 fenomenul de parcare oportunistă asociată evenimentului - acest lucru se poate întâmpla pentru a evita plata taxelor de parcare în parările 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. Inspecția tichetelor trebuie să fie rapidă și trebuie să existe facilități de direcționare a celor fără bilete corecte cu un nivel minim de perturbare.

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 trebuie 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).

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, parcării 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 multe orașe, angajații aeroportului au de obicei taxele de parcare subvenționate sau plătite de către angajator.

Taxarea parcărilor - 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 parcărilor la nivelul de 85%.

Există o tensiune inerentă în politica parcărilor 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 parcării 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 parcării aferente drumului parcurs în totalitate cu autoturismul până în centrul orașului.

Unele concepte de bază ar putea 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 parcări în afara străzii;
- Atât parcare pe strada cât și cea din afara străzii, ar trebui să fie tarifate în mod similar în proximitatea geografică a unui centru urban;
- Pentru orașele mari, cu o rețea foarte dezvoltată de transport public ar trebui să fie o cantitate limitată de parcări cu preț foarte mare în zona centrală, dar cu situri bine plasate de sisteme *park&ride* care deserveșc principalele rute radiale către oraș la un preț care să asigure utilizare maximă de către tot traficul auto ce se apropie de oraș.

Implementare

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 zonelor 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 parcări 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 și transferul lor către municipalitate. Acest lucru face aplicarea regulamentelor și a sancționărilor mult mai eficiente;
- Stabilirea de prețuri mai mici pentru parcarile din afara străzii față de parcarile 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 ieșine și mai eficiente posibil;
- Impunerea de standarde maxime și nu minime pentru numărul locurilor de parcare ce urmează a fi construite în noile dezvoltări.

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.
- 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;
- Parcare pentru biciclete: parcare 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.

Costurile gestionării sistemului de parcare

Gestionarea parcării pe stradă nu este scumpă. Tot ceea ce este necesar unui asemenea proces sunt semnele, vopseaua 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 parcării pe stradă se auto-sanționează, atunci este necesară o oarecare investiție în bolarzi și/sau garduri pentru a opri parcare autoturismelor în anumite zone. Cu toate acestea, mesajul general transmis este că parcare pe stradă poate fi gestionată iexin 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 parcare 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 parcare din afara străzii.

Costul facilităților de tip Park&Ride depind 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 parcării, precum și costurile de personal.

Tehnologia sistemului de gestionare a parcarilor

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

- Parcometre pentru bilete;
- Plata parcării 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.

Asoel de sisteme au fost utilizate în mod tradițional în ghidajele pentru parcarile din afara străzii. Orice îmbunătățire care transformă plata parcarii 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, 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.

Impunerea regimului de parcare

Cadrul 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 pe 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;
- 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 Republica Moldova sancționarea este realizată de către poliție și nivelul amenzi este stabilit de administrația centrală, oferind mai puțină flexibilitate și autonomie administrației locale în controlul acestor factori importanți.

Acesta este unul dintre motivele pentru care se recomandă ca sancționarea să fie preluată din răspunderea poliției și transferată autorităților municipale. Această mișcare este de asemenea recomandată pentru că practica orașelor europene arată că autoritățile municipale tind să fie mai eficiente decât omologii lor din poliție.

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, cu implicarea cel puțin a unei alte agenții;
- În Olanda și Marea Britanie poate exista o independență totală a autorității locale 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.

Dezvoltarea și managementul parcărilor în Chișinău 2020-2040

Reieșind din principiile și prevederile acestei strategii, Primăria Chișinău își propune realizarea unei serii de măsuri pentru dezvoltarea și managementul parcărilor în oraș, care vor fi implementate în perioada 2020-2040.

1. Amenajarea parcajelor pe carosabil

Parcajele amenajate pe banda dreaptă pe carosabil, în paralel cu sensul de trafic, din contul unei benzi de circulație reprezintă cel mai răspândit mod de organizare a parcărilor în stradă dar și este, mai degrabă, o metodă de sistematizare a parcărilor decât de creștere a numărului acestora.

Pe majoritatea străzilor din zona centrală a orașului Chișinău, pe parcursul zilei, una din cele 2, 3 sau 4 benzi este mereu ocupată de parcare. Însă din cauza cererii de parcare prea mari, șoferii parchează inclusiv prea aproape de intersecții, pe trecerile pietonale sau pe spațiile verzi și trotuare.



Pentru depășirea acestei situații municipalitatea va sistematiza și reorganiza proiectele de marcaj rutier, astfel încât fiecare loc de parcaj dar și spațiile unde nu se poate staționa, să fie clar marcate și delimitate fizic.

Pentru aplicarea acestor parcaje dar și pentru calmarea vitezei de trafic, se va recurge la îngustarea benzilor de circulație. Astfel, acolo unde existau 2 benzi de 4 metri vor fi organizate 2 benzi de 2,4m și 1 bandă de parcare de 2,2m.



În cazurile străzilor cu sens unic, din 3 benzi for fi transformate în 2 de circulație + 1 de parcare sau 1 de circulație (pe mijloc) + 2 de parcare (pe lateral).



Calculule și măsurările efectuate de municipalitate demonstrează că aceste măsuri nu vor reduce capacitatea reală de trafic a străzilor, însă vor asigura prevenirea blocării intersecțiilor, a trecerilor pietonale sau a trotuarelor.

Astfel de parcaje pot fi create pe majoritatea străzilor din centrul istoric cât și pe arterele mari din oraș.

La nivel de costuri, această măsură este cea mai ieftină, fiind necesare doar cheltuieli de marcaj și aplicare a acestuia plus semnalizare. Pentru delimitarea acestor parcaje va fi utilizat marcaj din bicomponent, care este mai rezistent și mai vizibil.

Estimativ, costul unui parcaj marcat pe carosabil este de 20-25 euro.

2. Crearea parcajelor din contul redimensionării trotuarelor

Această măsură presupune reprojectarea unor străzi sau porțiuni de străzi și crearea parcajelor în paralel, din contul îngustării benzilor, trotuarelor sau a liniilor verzi.

Amenajarea parcajelor în astfel de format este o practică des întâlnită în orașele europene, pe străzile recent renovate.

Această metodă de amenajare a parcărilor permite folosirea mai rațională a spațiului de stradă disponibil și o funcționalitate mai mare a străzii.

Deși presupune o îngustare a trotuarelor, această măsură asigură o securizare a acestora, deoarece creează o linie de "protecție" a trotuarelor, formată din alternanța parcajelor, parkletelor și arborilor.

În cazul orașului Chișinău, foarte des se observă o situație paradoxală când trotuare cu o lățime de 4-6-8-10 metri sunt practic impracticabile pentru pietoni, deoarece sunt ocupate de automobile parcate în spic



pe trotuare pe de o parte și extensii ale clădirilor (scări, verande, terase) pe de altă parte.

În această situație, o îngustare a trotuarelor cu 1 – 1,5 metri ar asigura o organizare mai eficientă a spațiului stradal, asigurând atât spații de parcare cât și condiții mai bune de mobilitate pentru toate tipurile de deplasare (mașini, biciclete, pietoni).

Costurile amenajării acestor parcaje sunt mai mari decât cele marcate pe carosabil, așa cum presupun lucrări de proiectare și renovare a străzilor (bordură, pavaj, asfalt, copaci, marcaj, semnalizare).



Astfel de parcaje pot fi create pe majoritatea străzilor din centrul istoric cât și pe arterele mari din oraș.

Estimările arată un preț de 200-400 de euro pentru un loc de parcaj amenajat astfel, în dependență de măsura de intervenție.

3. Instalarea parcărilor mecanice multietajate

Parcărilor mecanice multietajate reprezintă structuri metalice multietajate modulare dotate cu lift și sistem automat de parcare a automobilelor, care nu necesită construcție capitală.

Există multiple tipuri de astfel de mecanisme: parklift, combilift, level parker, multiparker, în dependență de modul de organizare a parcărilor și de numărul de locuri, care poate varia de la 4 la 400 și mai mult.

Aceste tipuri de parcare se practică în orașele din Asia și America de Nord, dar și în unele orașe europene. Cel mai des ele sunt folosite acolo unde este imposibilă construcția unui parking subteran sau multietajat din cauza lipsei de spațiu sau constrângerilor de construcție.

O astfel de instalație permite amenajarea mai multor locuri de parcare pe un spațiu unde la moment se parchează doar la nivelul solului. acolo unde acum sunt 10 mașini parcate pot fi amplasate 30-60 de parcări, din contul etajării.

În Chișinău ele pot fi atât publice cât și private și pot fi amenajate în zone cu spațiu limitat dar cu cerere mare de parcare precum curțile de blocuri multietajate, oficii, parcuri publice, sedii sau centre comerciale din zonele centrale, gări auto sau gara feroviară.

Costurile unor astfel de parcări sunt mai mari decât a parcajelor pe stradă însă mai mici decât a parking-urilor în construcții capitale. Estimativ un astfel de loc de parcare poate costa între 4 și 6 mii de euro și poate fi fezabil doar dacă parcare în stradă este interzisă sau cu plată (zona istorică).



4. Construcția facilităților de parcare subterane și multietajate

Facilitățile de parcare sunt construcții capitale subterane sau multietajate care găzduiesc de la 100 la câteva mii de locuri de parcare. Pe rampe speciale șoferii întră în clădire și conduc automobilul până la locul de parcare disponibil.

Cel mai des, astfel de facilități sunt construite pe lângă sau în cadrul unor puncte majore de atracție a oamenilor – centre de afaceri, mall-uri, stadioane, piețe, aeroport, nod feroviar, zone centrale urbane sau noduri de transbordare (Park&Ride).



Aceste tipuri de parcare sunt cele mai costisitoare așa cum necesită investiții în teren, proiectare, construcție și exploatare. Astfel, investiția pentru crearea unui loc de parcare în aceste facilități multietajate poate varia între 5 și 10 mii de euro, iar subterane poate atinge și 20 de mii de euro (preț adaptat la RM).



Construcția acestor facilități este aproape ireală fără investiții private. Astfel de parking-uri în Chișinău pot fi construite doar în cadrul unor proiecte mari de dezvoltare comercială, imobiliară sau de transport (ex. MallDova, Aeroport Chișinău) sau prin parteneriat public-privat în care municipalitatea oferă terenul iar partenerul privat construiește și exploatează parcare, păstrându-și veniturile de pe parcare.

Răscumpărarea investiției se produce în timp îndelungat (10-15 ani) cu condiție unui preț înalt pentru ora de parcare și lipsa alternativei de parcare pe o rază de 500-600 metri iar construcția lor este fezabilă doar în zone cu atracție majoră și cerere maximă de parcare.



5. Implementarea sistemului Park&Ride



Primăria Chișinău își propune crearea a 5 mari centre de transbordare cu facilități de tip Park&Ride la intrarea în oraș în fiecare sector (Porțile orașului, Gara de Sud, Calea Ieșilor, Calea Orheiului, str. Vadul lui Vodă).

Aceste noduri de transbordare vor permite parcare automobilelor navetiștilor și vizitatorilor care vor putea să lase automobilul și să ia transportul public pentru deplasarea prin oraș. Cu tichetul de parcare, ei vor putea utiliza gratuit

transportul public pe toată durata unei zile.

De asemenea, aceste noduri vor prelua și pasagerii transportului public interurban, care nu va mai circula până în centrul orașului pentru a nu îngreuna traficul.

Acest sistem va permite ca cei care fac naveta din suburbii sau regiunea metropolitană la locurile de muncă în oraș, să nu se deplaseze cu automobilul până în centru, reducând astfel presiunea pe infrastructura rutieră și pe cea de parcare.



Implementarea acestui sistem este legată de introducerea restricționării regimului de acces și parcare în zonele centrale ale orașului, aplicarea taxei pentru parcare sau aplicarea taxei pe acces în centrul istoric.

6. Implementarea sistemului de parcare cu plată

Taxa pentru parcare este elementul-cheie al întregii strategii de dezvoltare și management al parcărilor în Chișinău.



Fără un astfel de sistem, nu va fi posibilă stimularea oamenilor să renunțe la deplasarea cu automobilele private și nici finanțarea investițiilor în parcuri, transport public și infrastructură pietonală.

Astfel, se impune și necesitatea creării unui Fond Municipal de Mobilitate în care să fie direcționați banii colectați din plata pentru parcare și amenzi. Acest fond trebuie să fie destinat strict

finanțării dezvoltării infrastructurii pietonale, a transportului public și a infrastructurii pentru biciclete, pentru dezvoltarea alternativelor de deplasare și îmbunătățirea condițiilor de mobilitate în oraș.

În același timp, sporirea capacităților de aplicare a legii (law enforcement) ale autorităților municipale în domeniul reglementărilor de trafic este vitală pentru atingerea obiectivelor de mobilitate urbană durabilă.

Aplicarea legii în domeniul mobilității urmărește realizarea respectării voluntare a legilor și regulilor privind traficul și circulația rutieră, menținând în același timp traficul în condiții de siguranță.

Necesitatea creerii unei astfel de structuri la nivel municipal pornește de la faptul că autoritatea locală are responsabilități de organizare și gestionare a traficului dar nu are suficiente instrumente și împuterniciri legale pentru realizarea eficientă a acestor responsabilități.

În timp ce autoritatea centrală, prin Inspectoratul Național de Patrulare are împuterniciri și instrumente însă nu este responsabilă de gestionarea sistematică a traficului urban, activînd doar în limita funcției de acordare de asistență autorităților administrației publice locale.

În acest sens sunt necesare modificări de legislație în scopul împuternicirii autorităților locale cu atribuții de organizare și gestionare a sistemelor de parcare cu plată și cu atribuții de constatare a încălcărilor regimului de parcare și amendare instantă (fără proces verbal, prin tichet de amendă) a conducătorilor auto.

Este important de menționat că în domeniul mobilității urbane aplicarea legii poate fi realizată atât prin intermediul agenților de trafic cît și prin utilizarea sistemelor și utilajelor inteligente de monitorizare și gestionare a traficului (camere, senzori, cîntare automatizate).





depistat/semnalizat, inclusiv cu un set de măsuri de sancționare a persoanelor responsabile, care „trec cu vederea” încălcările.

Astfel, inspectorii municipali de parcare, prin intermediul unui Centrului de Coordonare și Control al Traficului are putea constata încălcări și aplica amenzi în regim automatizat, fără prezența fizică a agentului constatator, în baza informației generate de camere și senzori.

Mecanismele de acționare pe acest segment de activitate urmează să fie elaborate cu prescrieri concrete, pe fiecare acțiune în parte, asigurând obligativitatea reacției de sancționare pe fiecare caz

Analiza comparativă a opțiunilor de parcare

O analiză comparativă a eforturilor și costurilor fiecărui tip de parcare este necesară pentru a calcula raportul cost-eficiență a fiecărui tip de parcare și pentru argumentarea planului de acțiuni asumat de municipalitate.

Tipul de parcare	Locația	Tip de investiție și gestionare	Efort de realizare	Costul investiției per loc de parcare (Euro)
Parcaje pe carosabil	Străzi de importanță locală, zona centrală a orașului.	Municipală	Minim	€ 20-25
Parcaje din contul trotuarelor	Străzi de importanță locală, zona centrală a orașului.	Municipală	Mediu	€ 200-400
Parcări mecanice	Curți de blocuri, centre comerciale, oficii, sedii.	Municipală Privată	Mediu	€ 4000 - 6000
Parking-uri multietajate	Centrele de sectoare, mall-uri, noduri de transport, centre de afaceri, aeroport, gări auto și feroviare.	Municipală Privată Public-Privată	Maxim	€ 10000 - 15000
Parking-uri subterane	Centrul istoric, complexe locative și de afaceri.	Privată Public-Privată	Maxim	€ 15000 - 20000

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.*
- 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 2 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., WenNnk 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*