

2020

CiViTAS

Cleaner and better transport in cities

PARK4SUMP

Motive și principii bune pentru gestionarea parcării

park4sump.eu

Park4SUMP - Gestionarea parcărilor ca agent al schimbării pentru mobilitatea urbană

Park4SUMP urmărește să ajute orașele să integreze soluții inovatoare de gestionare a parcărilor în planurile de mobilitate urbană durabilă (PMUD) pentru o mai bună mobilitate și calitate a vieții.
Proiectul urmărește stimularea inovării suplimentare în gestionarea parcărilor și transformarea politicilor de parcare din reactive și operaționale, așa cum sunt ele în prezent, în politici mai strategice, mai eficiente și mai holistice.
16 orașe europene au colaborat cu cei 6 parteneri tehnici ai noștri și 3 organizații de cercetare și de parcare pentru a demonstra și transfera beneficiile parcării gestionate strategic și inteligent în cadrul mobilității urbane durabile.
Această publicație a fost dezvoltată prin lucrări proprii de cercetare, dar și prin colectarea de informații din studiile și publicațiile existente (de exemplu, din proiectul predecesor Push&Pull) de către partenerii de proiect și terți, reformulând textele, acolo unde este cazul, și adăugând text suplimentar. Vă invităm să utilizați și să copiați conținutul acestei broșuri. Atunci când utilizați și diseminați materiale din această broșură, vă rugăm să faceți trimitere la site-ul park4sump.eu

Autori:
Robert Pressl și Tom Rye

Contact:

Robert PRESSL
E-Mail: pressl@fgm.at
Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Ediția:
ianuarie 2020

EDITORIAL



Robert PRESSL



Tom RYE

Prima ediție a broșurii „16 motive bune pentru gestionarea spațiului de parcare” a fost un mare succes și am fost întrebați de nenumărate ori când va fi lansată o a doua ediție. Acum, în 2020, la cinci ani de la prima ediție și ca parte a proiectului Park4SUMP finanțat de H2020, suntem încântați să vă împărtășim această nouă versiune. Am actualizat cele mai importante și cele mai puternice argumente din prima ediție și am adăugat câteva argumente noi. În plus, am decis nu numai să oferim argumente pentru gestionarea parcării, ci și să utilizăm publicația pentru a spori cunoștințele cititorilor noștri cu privire la principiile de bază ale gestionării spațiului de parcare.

Încă o dată, această broșură oferă cunoștințele necesare pentru a construi argumente politice solide pentru utilizarea gestionării parcării în vederea atenuării problemelor legate de parcare și, astfel, pentru a sprijini transportul durabil. Aceasta ar trebui să consolideze poziția politicienilor, a factorilor de decizie și a multiplicatorilor, cum ar fi jurnaliștii, în procesul de a lua decizii ce pot fi, la prima vedere, nepopulare, dar care sunt, de fapt, decizii raționale și durabile, de gestionare a parcărilor pe stradă și în afara carosabilului.

Unul dintre obiectivele noastre principale este de a evidenția rolul și potențialul managementului parcării în vederea influențării planificării mobilității și a comportamentului de călătorie, acționând astfel ca un agent al schimbării în planificarea mobilității urbane. Obiectivul nostru principal este de a arăta că gestionarea parcării este unul dintre pilonii planificării mobilității urbane durabile (PMUD). Există o nevoie vitală de a ridica nivelul parcării de la o sarcină pur operațională la o abordare mult mai strategică a planificări. Este esențial să ne amintim că gestionarea parcării oferă un raport calitate-preț excelent. Măsura are costuri reduse (adesea fără costuri ridicate de infrastructură), poate fi pusă în aplicare rapid și generează venituri pentru sine, sprijinind, în același timp, alte măsuri, cum ar fi transportul public și mersul pe jos, pentru a determina schimbarea comportamentului de călătorie.

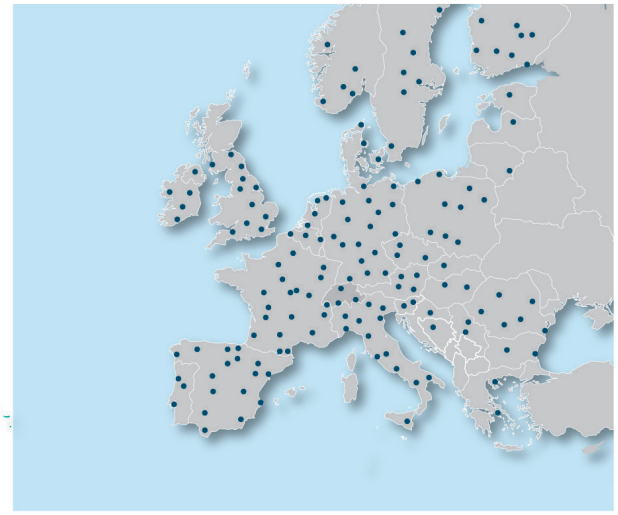
Sperăm că această broșură vă oferă noi modalități de a privi gestionarea parcării și vă explică avantajele acesteia pentru orașele dumneavoastră.

Robert PRESSL și Tom RYE

1 GESTIONAȚI MOBILITATEA URBANĂ!

Compararea măsurilor “push”

gestionarea parcării



- controversate politic
- punere în aplicare pe termen mediu
- investiţie mare

taxe de drum /
taxă de congestie



- bine acceptată
- implementare rapidă
- investiţie redusă

Realitate: Gestionarea Parcării este cheia gestionării mobilității urbane.

În mod practic, fiecare deplasare a unui autoturism are ca punct final un spațiu de parcare. În consecință, gestionarea locurilor de parcare înseamnă gestionarea cererii de utilizare a autoturismului si a congestiei. Comparativ cu alte politici de transport destinate să gestioneze utilizarea auto, parcarea prezintă două avantaje clare:

» Gestionarea parcării nu necesită, de obicei, investiții mari, ca drumurile noi sau suplimentarea transportului public și poate fi realizată într-o perioadă relativ scurtă;

» Un fel de gestionare a parcării poate fi deja regăsită în aproape toate orașele mari din Europa. Acest lucru duce la un nivel de acceptabilitate publică mult mai mare decât în cazul noilor măsuri de gestionare a utilizării autoturismului, cum este de exemplu introducerea unei taxe de congestie.

MAI ÎNTÂI GESTIONAȚI, NU CREȘTEȚI OFERTA! 2



Sursa FGM-AMOR

Principiu: Atunci când vă confruntați cu un deficit aparent de parcare, cel mai bine este să încercați să îmbunătățiți gestionarea parcării pe stradă, înainte de a crește oferta.

Haosul din parcare şi perioadele lungi de căutare a unui loc de parcare sunt adesea puse pe seama lipsei locurilor de parcare. Un răspuns obișnuit este că orașul ar trebui să ofere noi locuri de parcare cu plată. Cu toate acestea, gestionarea locurilor de parcare existente reprezintă adesea abordarea cea mai inteligentă și mai eficientă, din punct de vedere al costurilor, deoarece parcările cu plată existente în apropiere sunt adesea insuficient utilizate. Strategiile și măsurile adecvate de gestionare a parcărilor pe stradă pot rezolva adesea problema, transferând cererea de la parcarea pe stradă la parcarea în afara carosabilului, și va fi mult mai ieftin decât creșterea ofertei. Aceste strategii pot cuprinde limitări de timp, prețuri adecvate și/sau o mai bună aplicare a legii. În plus, se recomandă îmbunătăţirea modalităților de transport alternative. Rotterdam este un bun exemplu pentru trecerea de la parcarea pe stradă la parcarea în afara carosabilului.

3 SPAŢIU PENTRU OAMENI SAU PENTRU MAŞINI?



Realitate: trebuie să transformăm oraşele noastre în locuri în care ne dorim să fim

Cerințele creării de parcări generoase pentru clădirile noi și accentul pus pe asigurarea a „suficiente” locuri de parcare pe stradă fac ca orașul să fie prietenos cu mașinile, dar nu și cu oamenii, sunt orașe în care poți conduce dar nu și merge pe jos. Așa cum scria Jane Jacobs (1962, 19), „Cu cât centrul orașului este mai divizat și intercalat de locuri de parcare și garaje, cu atât devine mai plictisitor și mai mort. Nimic nu este mai respingător decât un centru mort.” Zonele largi de parcare pe stradă, în special în centrul orașelor, pot avea același impact. Dorim mai mult de la străzile noastre decât doar spațiu pentru trafic și parcare gratuită. Ne dorim, de asemenea, prosperitate economică, siguranță, sănătate, posibilitatea de a merge pe jos și un mediu plăcut. Aceasta înseamnă că trebuie pus sub semnul întrebării principiul asigurării de parcări “suficiente”, iar celelalte priorități ale planurilor de mobilitate urbană durabilă, cum ar fi calitatea vieții și spațiul pentru alte moduri de transport, trebuie să se reflecte în politica de parcare.

UTILIZAREA MAI VALOROASĂ A SPAȚIULUI PUBLIC ÎN ORAȘE

4



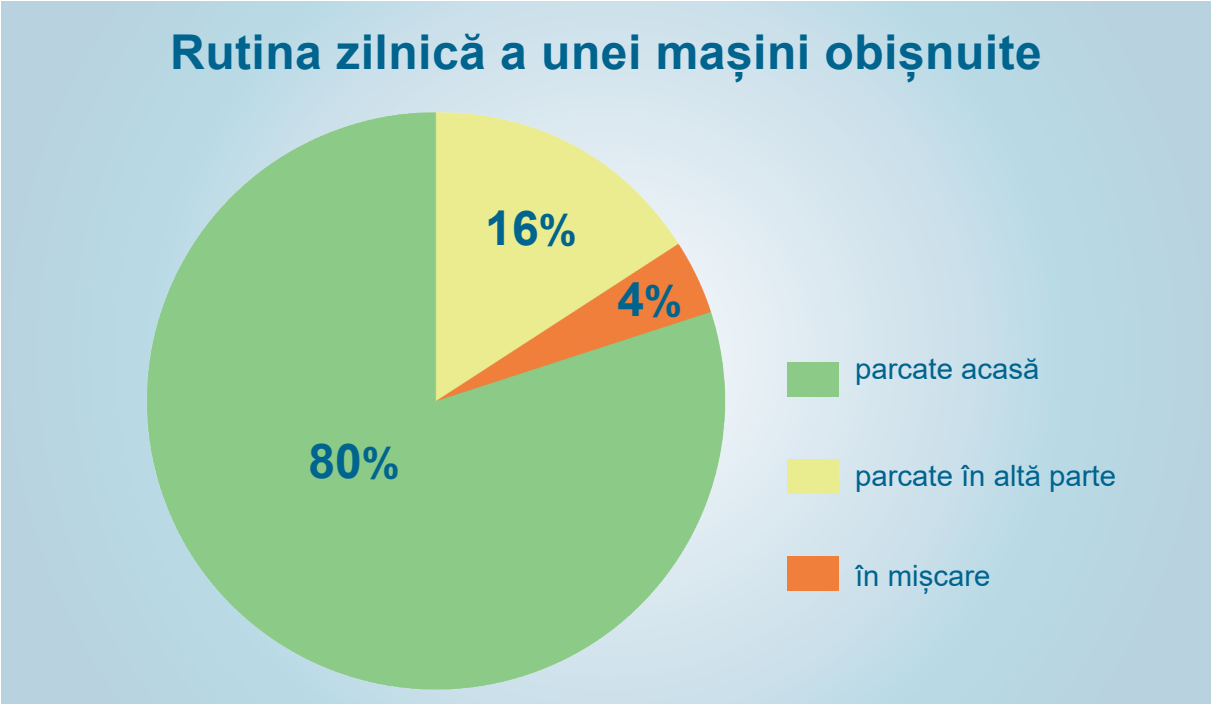
Sursa FGM-AMOR

Realitate: distribuirea spațiului public este deseori părtinitoare față de locurile de parcare

Nu este uşor sau ieftin să creştem spaţiul public din oraşele noastre, în special în vremuri de austeritate, când autorităţile publice au prea puţini bani pentru a cumpăra mai multe terenuri. Această situație pune accentul pe necesitatea unei repartizări mai echitabile a spațiului public care există deja – din care o parte disproporționat de mare este alocată în prezent locurilor de parcare. În orașele moderne și inteligente este destul de neobișnuit să iei din spațiul parcurilor, locurilor de joacă sau al zonelor în care oamenilor le place să se întâlnească și să socializeze. Pe de altă parte, vehiculele – atât cele mobile, cât și cele staționare – beneficiază de mai mult spațiu decât ar trebui atunci când se iau în considerare ponderile modale relative. Există multe exemple ale modului în care o redistribuire a spațiului dincolo de mașinile parcate a fost asociată cu îmbunătățiri în economia locală – orașul Gent din Belgia este un exemplu în acest sens, deoarece conduce deasupra orașelor concurente din zonă, în ciuda, sau poate din cauza modificărilor în politica sa de parcare, de a reduce sumele alocate parcărilor pe stradă.

Un alt exemplu este orașul spaniol Vitoria Gasteiz, care a reușit să reducă cota de utilizare a autoturismelor de la 36% la 24% și în care realocarea spațiului public a fost unul dintre principalele obiective ale politicii sale privind locurile de parcare.

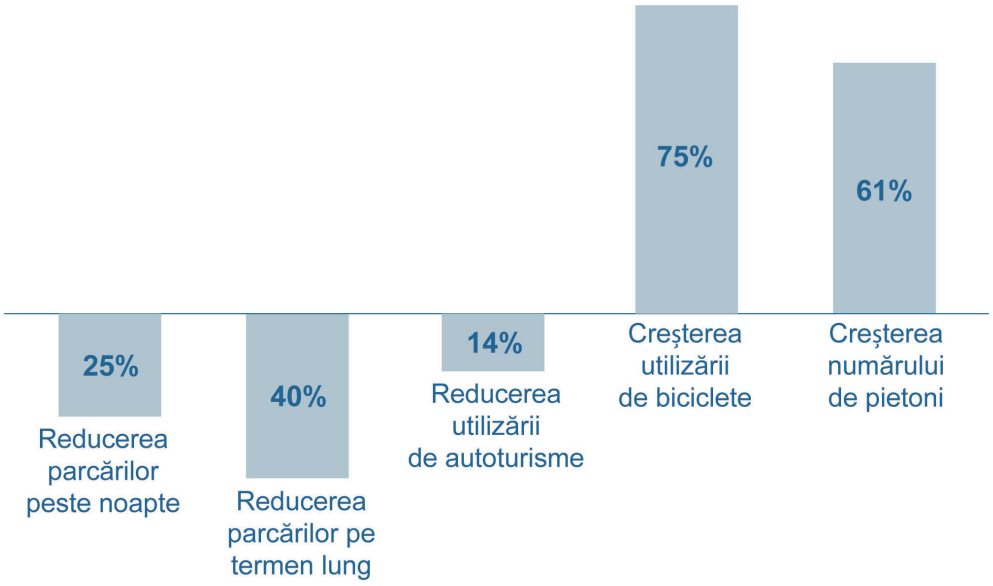
5 ASIGURAREA LOCURILOR DE PARCARE DUCE LA IMOBILITATE



Realitate: pentru o mașină sunt necesare mai multe locuri de parcare – acest lucru reprezintă o utilizare ineficientă a spațiului limitat

În medie, mașinile private sunt parcate 80% din timp la domiciliul proprietarului, 16% în altă parte și se deplasează doar aproximativ 4% din timp – și, desigur, parcarea este asigurată la aproape fiecare destinație. Astfel, parcarea suportă o utilizare remarcabil de ineficientă a resurselor. Reducerea disponibilității locurilor de parcare stimulează cetățenii să utilizeze transportul în comun (transportul public, ridesharing - utilizare în comun a vehiculelor), în cazul în care vehiculele sunt în uz o proporție mult mai mare din timp, sau să meargă pe jos ori cu bicicleta, toate acestea reprezentând utilizări mult mai eficiente ale spațiului urban.

Rezultatele gestionării active a parcărilor în Munchen



Sursa: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

Realitate: gestionarea parcării contribuie la o mai bună alegere modală și, astfel, la o mai bună calitate a vieții

O politică cu o ofertă excesivă de parcare contribuie la congestionarea traficului și îngreunează accesibilitatea tuturor: pietoni, bicicliști, utilizatori de transport public sau conducători auto. În ciuda ofertei de parcare suplimentare în orașe în ultimii ani, congestionarea traficului s-a înrăutățit, acest lucru indicând în mod clar necesitatea unei gestionări a parcării. Strategiile eficiente de gestionare a parcării reprezintă o modalitate inteligentă de a trata problemele accesibilității și ale spațiului public limitat.

La începutul anilor nouăzeci orașul München s-a concentrat pe gestionarea parcării ca o modalitate de a reduce utilizarea autoturismelor în centrul orașului. La acel moment congestia și parcarea pe termen lung au fost recunoscute drept probleme cheie ce afectau calitatea vieții. Au fost introduse mai multe măsuri; printre altele, au fost selectate două cartiere rezidențiale, care să reducă timpul de căutare a unui spațiu de parcare. După un studiu atent al combinației potrivite între oferta de parcare rezidențială și cea pentru vizitatori, a fost introdus un sistem de gestionare activă a parcării. Un an mai târziu rezultatele au fost uimitoare: o reducere de 25% a parcării peste noapte, o reducere de 40% a parcării pe termen lung și traficul de căutare și parcarea ilegală aproape eliminate. În 2008, după aproape un deceniu de gestionare activă a parcării, utilizarea autoturismului a fost redusă cu 14% în centru, utilizarea bicicletelor a crescut cu 75% și mersul pe jos cu 61% (Kodransky și Hermann, 2011, ITDP).

7 SCHIMBAȚI HĂRȚILE MENTALE!



Sursa FGM-AMOR

Principiu: Zonele de parcare ușor de utilizat situate la distanțe mici de mers pe jos de locații cheie sunt acceptabile!

Numărul de autoturisme în continuă creștere din orașele UE lasă impresia că nu există niciodată suficient loc de parcare. Oamenii și-ar dori să parcheze în fața magazinelor. Pentru a realiza un echilibru între nevoile de parcare și spațiile disponibile în zonele comerciale, distanțele pietonale rezonabile sunt esențiale pentru obținerea unor soluții eficiente. Sondajele arată că rutele pietonale bine concepute de la garaje la destinațiile din centrul orașului sunt bine acceptate. Deci, provocarea constă în influențarea “hărții mentale” a conducătorilor auto care aproape întotdeauna supraestimează timpul și distanțele consumate de la parcare la destinația lor finală. Hărțile și panourile indicatoare reprezintă un bun sprijin.

Copenhaga este un bun exemplu al unui oraș care a redus numărul locurilor de parcare din interiorul centrului cu câteva sute și în același timp, a investit într-o rețea de înaltă calitate pentru pietoni și bicicliști.



Sursa: Intervenţia Paradox de la proiectul Metamorphosis..

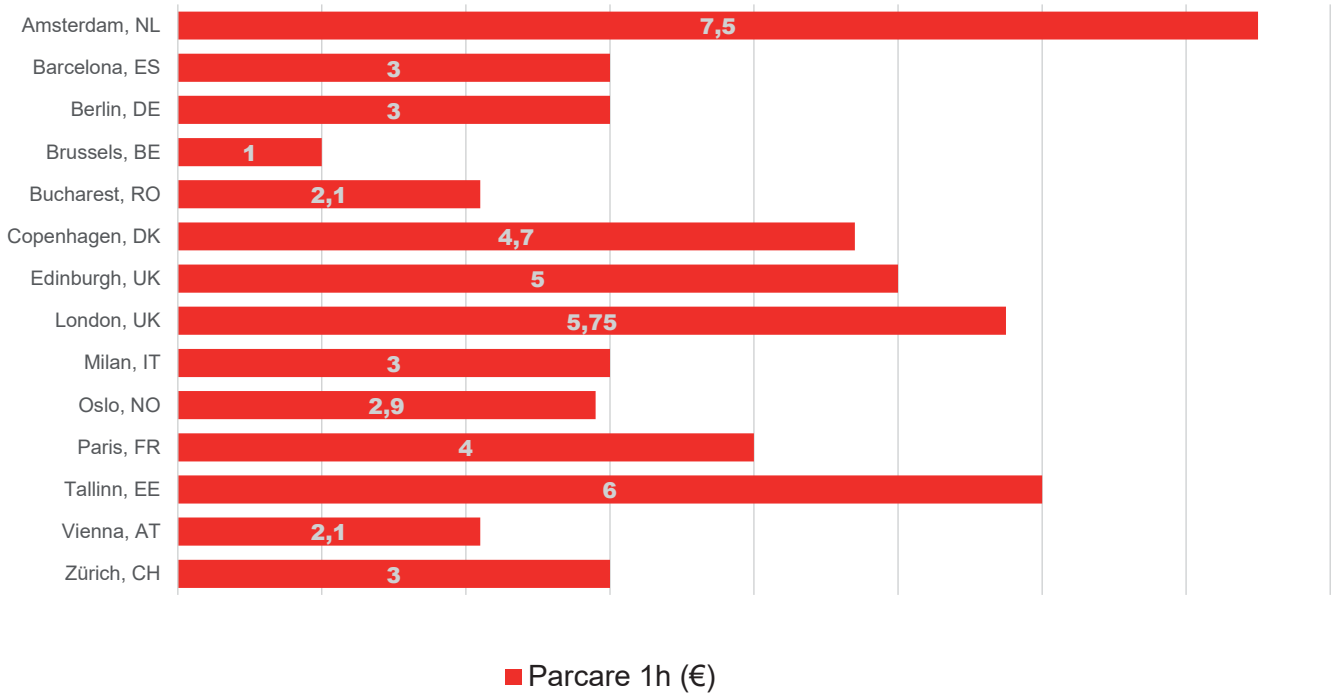
Realitate: Trebuie să ne parcăm mașinile undeva, dar asta înseamnă că vom avea mereu nevoie de mai multe locuri de parcare?

Una dintre cele mai des întâlnite plângeri în orașe și în centrele orașelor, în special din partea proprietarilor de magazine și a proprietarilor de mici întreprinderi, este că nu există “suficiente” locuri de parcare pe stradă și că trebuie să se asigure din ce în ce mai mult spațiu de parcare pe stradă și în afara carosabilului, care să fie și mai ieftin. Cu toate acestea, este important să vedem dacă acest lucru se întâmplă cu adevărat înainte de a oferi spații de parcare mai mari și/sau mai ieftine – nu în ultimul rând pentru că locurile de parcare suplimentare vor încuraja utilizarea sporită a mașinii, după cum s-a arătat mai devreme.

Un sondaj al ritmului de parcare va arăta ocuparea efectivă a spațiilor în timpul zilelor lucrătoare și în weekend-uri și va oferi un indicator bun despre cine (navetiști, rezidenți, cumpărători, comercianții înșiși) parchează, în ce spații și pentru cât timp. Acesta va arăta unde este foarte mare cererea, și unde, adesea foarte aproape, există locuri de parcare goale. Măsurile de gestionare, cum ar fi modificarea prețurilor sau durata șederii, pot fi apoi introduse pentru a redistribui cererea, iar oamenii pot fi informați cu privire la spațiile de parcare goale, aflate la o distanță de o scurtă plimbare. De asemenea, este important să se stabilească o legătură între prețurile din parcările cu plată și cele de pe stradă, deoarece parcările cu plată pot fi adesea insuficient utilizate, deoarece prețurile sunt mai mici la cele de pe stradă, iar șoferii preferă să caute un spațiu liber acolo.

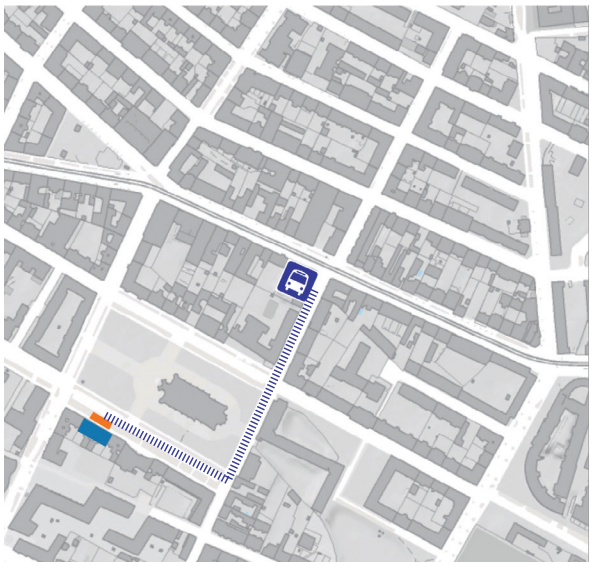
9 PARCĂRI GRATUITE NU EXISTĂ

Taxă pentru 1 oră de parcare pe stradă, în cea mai scumpă parte a orașului



Realitate: taxa pe care o percepem pentru parcare de multe ori nu reflectă valoarea sa reală

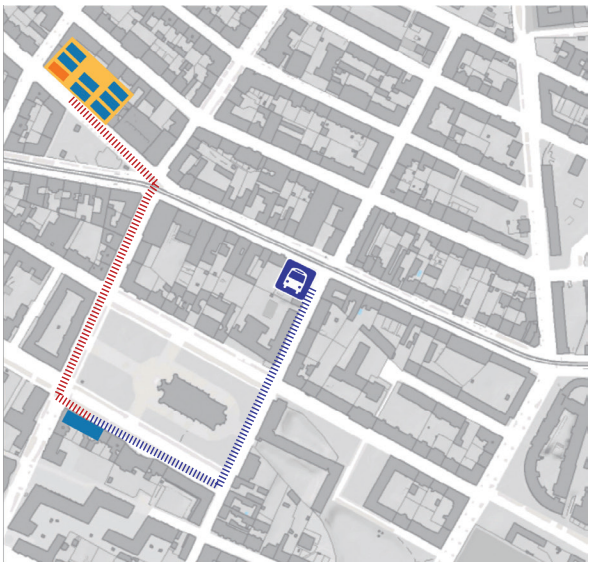
Cifra indică prețurile maxime pentru 1 oră de parcare pe stradă în interiorul orașelor, dintr-un eșantion de orașe europene. În cazul în care se consideră că un spațiu de parcare ocupă aproximativ 15 metri pătrați de teren, atunci o taxă de 1 EUR pe oră se traduce printr-o „chirie” de 6,7 cenți pe metru pătrat pe oră sau 67 de cenți pentru zece ore pe zi (o perioadă în care se aplică în mod obișnuit taxele) sau 200 de euro pe metru pătrat pe lună, presupunând o ocupare similară de 30 de zile pe lună. Majoritatea clădirilor din zonele centrale au mai multe etaje, generând mult mai multă chirie pentru fiecare metru pătrat de suprafață terestră. În cazul în care sunt oferite structuri de parcare în afara carosabilului, costurile de investiție se adaugă la suma care trebuie percepută în cazul în care costul real al oferirii parcării urmează să fie recuperat de la utilizator – dar de multe ori nu este, beneficiind în schimb de subvenție din partea municipalității pentru a menține prețul „scăzut” la 4€ până la 5€ pe oră.



Parcare direct în fața casei.

Distanța până la stația de transport în comun este de 30 de ori mai mare

PRIVILEGIU PENTRU UTILIZATORII DE AUTOVEHICULE



Parcarea în fața casei este interzisă, dar este posibilă într-un garaj colectiv, la aceeași distanță ca stația de transport în comun

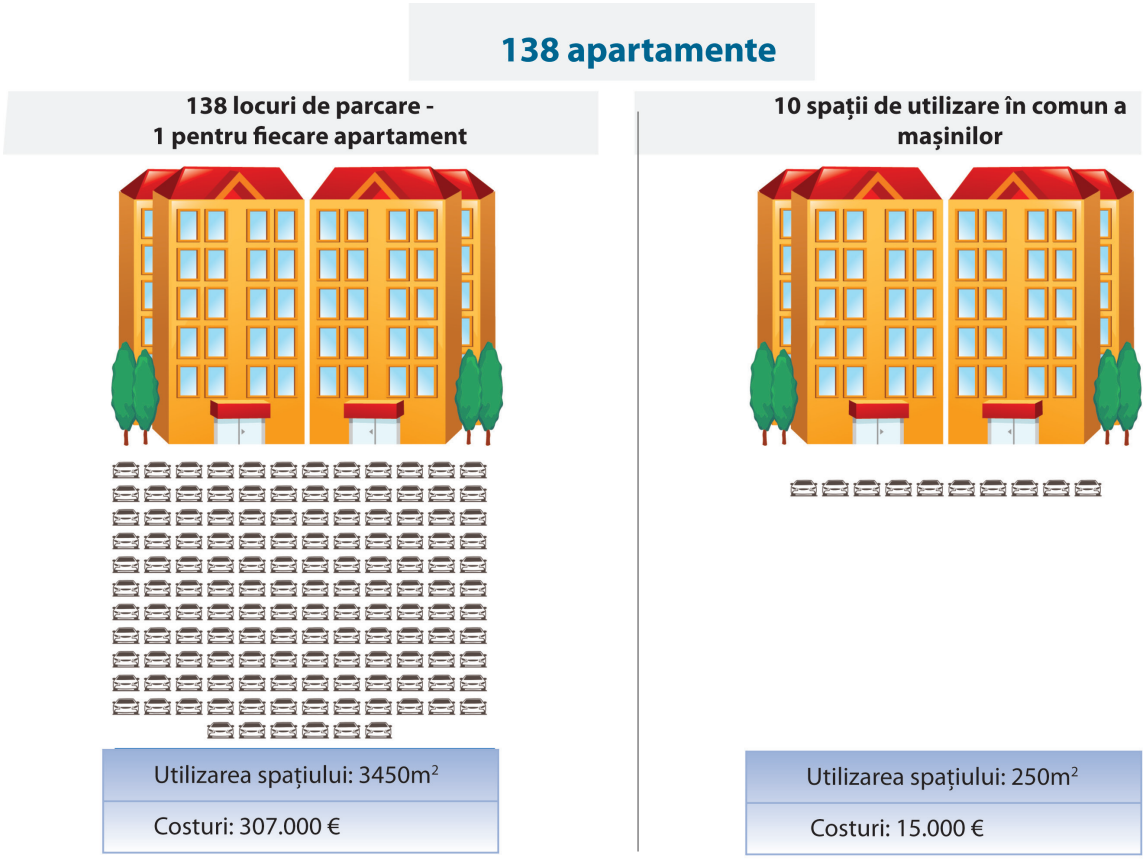
ECHITABIL PENTRU MODURILE DE TRANSPORT ALTERNATIVE

Realitate: furnizarea de spații de parcare va influența negativ alegerea modurilor alternative de transport, va încuraja oamenii să își utilizeze mașina și, prin urmare, va spori congestionarea traficului.

De la publicarea raportului Departamentului britanic pentru transporturi „Drumurile și generarea traficului” (1994), cercetările au demonstrat că furnizarea de noi capacități rutiere crește nivelurile de trafic și, adesea, și congestionarea împreună cu acestea. Există, de asemenea, o relație foarte clară între asigurarea parcării și utilizarea mașinii – în cazul în care nivelurile de parcare sunt mai mari, o proporție mai mare de deplasări se efectuează cu mașina. În cele din urmă, este, de asemenea, clar că orașele cu unele dintre cele mai scăzute niveluri de congestionare, cum ar fi Viena și Zurich, au urmat o politică de-a lungul multor ani de tarifare a parcării și de reducere a disponibilității de parcare în clădirile noi. Orașul Nottingham din Anglia, care impozitează locurile de parcare în afara carosabilului, oferite pentru personalul marilor angajatori din oraș, prezintă congestii mai reduse, comparativ cu orașele care nu au o astfel de taxă. Astfel, în cazul în care reducerea congestionării este un obiectiv al PMUD, gestionarea parcării trebuie să fie o parte esențială a planului. Dacă orașele nu reglementează parcarea în același timp cu îmbunătățirea modurilor alternative de transport, atunci toate eforturile de a încuraja oamenii să utilizeze transportul în comun, mersul pe jos sau cu bicicleta, vor fi mult mai puțin eficiente – în schimb, este necesară o abordare clasică de tip push and pull (oferire și atragere).

11 EXISTĂ O LEGĂTURĂ ÎNTRE PARCĂRI ȘI LOCUINȚE LA PREȚURI ACCESIBILE

Reducerea costurilor de construcție prin înlocuirea spațiilor de parcare individuale per apartament cu spațiile de utilizare în comun a mașinilor



Sursa: Intelligent Wohnen im Wohnquartier
(Locuirea inteligentă în zonele rezidențiale). VCD 2018 (Adaptare grafică de FGM-AMOR)

Principiu: Este mai inteligent să se ofere noilor rezidenți o gamă de opțiuni de mobilitate decât doar să se solicite un număr minim de locuri de parcare.

Multe orașe necesită în continuare același număr de locuri de parcare pentru apartamente noi, indiferent unde se află sau cine va locui în acestea. Acest fapt duce la creșterea costurilor de construcție și a cerințelor cu privire la teren și, prin urmare, la creșterea prețului noilor locuințe. O abordare flexibilă în care asigurarea parcării este legată de accesibilitatea prin transportul public, mersul cu bicicleta și mersul pe jos, până la controlul parcării pe stradă și la venitul persoanelor care sunt piața țintă pentru apartamente, poate duce la o asigurare mai eficientă a locurilor de parcare și a unor locuințe mai accesibile ca preț. Graficul de mai sus arată în mod clar costul asigurării locurilor de parcare individuale în dezvoltare, în comparație cu asigurarea doar a locurilor de parcare comune.

Standarde de Parcare



Realitate: Standardele de parcare pot avea un impact pozitiv asupra locuirii și asupra altor proiecte imobiliare.

Adesea, costurile pentru construirea unui spațiu de parcare într-un garaj subteran pot atinge sume între 20.000 € și 40.000 €. În multe proiecte urbane de (re) dezvoltare parcarea joacă un rol important, mai ales din punctul de vedere al fezabilității financiare a proiectului. Cerințele de parcare - cunoscute de asemenea, sub numele de standarde sau norme de parcare - reprezintă un aspect fundamental pentru aria imobiliară și cheia în asigurarea legăturii dintre regenerarea urbană și mobilitatea durabilă. Standardele maxime de parcare ar trebui să ia locul standardelor minime, în special în zonele în care există un control eficient al parcării pe stradă.

Standardele de parcare ar putea fi legate de accesibilitatea zonei cel puțin cu transportul public. Dacă o zonă este bine deservită de transportul public mai puțini oameni din zonă au nevoie de un autoturism. Cerințele minime de parcare pot fi eliminate pentru a stimula creșterea durabilă, așa cum s-a întâmplat recent în São Paulo (ITDP, 2014) sau deja de un număr de ani în Amsterdam, Zürich, în unele părți din Paris sau în multe zone din Marea Britanie.

13 REDUCEȚI EMISIILE DE CO_2 ÎN LOC SĂ LE SPORIȚI.



Sursa: Martin Rojak

Principiu: reduceți emisiile de CO_2 în loc să le măriți.

Atenuarea efectelor schimbărilor climatice în orașe este un subiect fierbinte – în mod special, orașele caută modalități de a reduce impactul temperaturilor ridicate asupra rezidenților. Cu toate acestea, transformarea parcărilor de pe stradă în spațiu verde cu pomi poate ajuta diminuarea schimbărilor climatice prin schimbarea unui spațiu care contribuie la utilizarea mașinilor și, pe cale de consecință, producerea de emisii, într-unul care are rol de bazin pentru CO_2. Dacă o mașină parcurge în medie 35 km pe zi și, prin eliminarea unui spațiu de parcare, această distanță se reduce cu 7 km, cu un nivel mediu de emisii de CO_2 de 180g/km, atunci emisiile anuale se reduc cu 1,26 kg CO_2 / zi. În același timp, presupunând că pomii plantați reprezintă aport și pot fi plantați câte doi în fiecare fost loc de parcare, aceștia vor absorbi până la 6400 kg de CO_2 / zi (în funcție de tipul de pom și luând în considerare ritmul de fotosinteză). În plus, fiecare pom (20 m înălțime și cu aproximativ 600.000 de frunze) produce în medie 4,6 tone de oxigen, suficient cât să acopere nevoia a aproape 10 persoane.

GESTIONAREA LOCURILOR DE PARCARE NU ESTE SINUCIDERE POLITICĂ

14

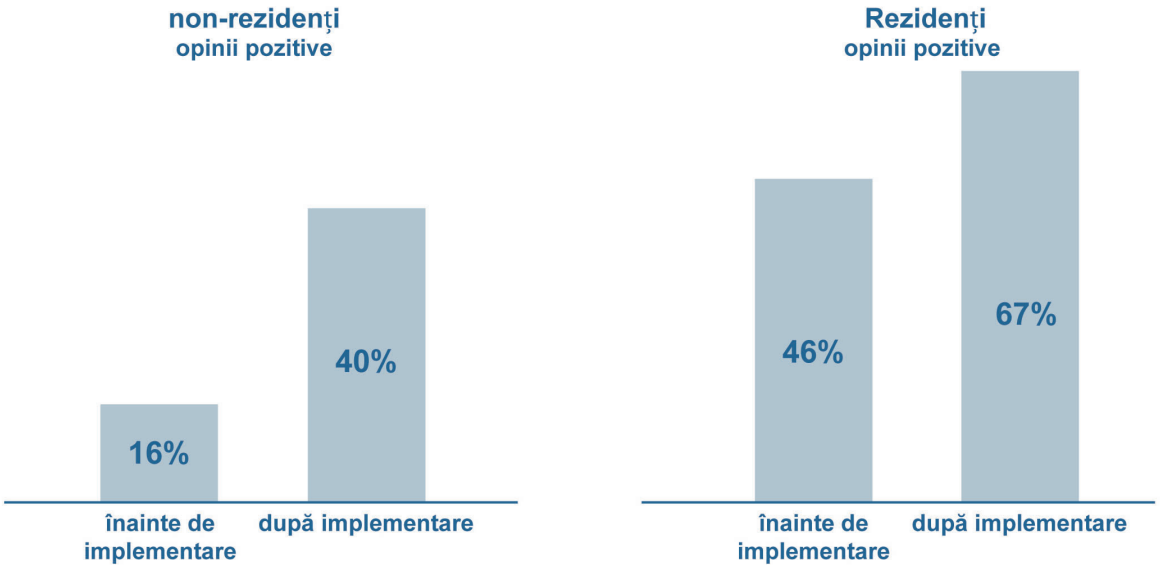


Principiu: sprijinul politic nu dispare atunci când se introduce managementul locurilor de parcare.

În cazul în care se planifică cu atenție și sunt corecte măsurile de management al locurilor de parcare și în cazul în care există transparență cu privire la destinația banilor și, mai presus de toate, în cazul în care acestea îmbunătățesc orașul și situația locurilor de parcare, atunci acestea fac ca politicienii să nu piardă alegerile – de fapt, multe orașe constată faptul că, odată ce într-un cartier s-a introdus managementul locurilor de parcare, acesta funcționează atât de bine, încât multe alte cartiere solicită de asemenea introducerea sa.

15 REZISTENȚA INIȚIALĂ SE TRANSFORMĂ ÎN SPRIJIN!

Acceptabilitatea sistemului de gestionare a parcării în Viena, cartierele 6-9



Sursa: COST 342, 2005

Realitate: De obicei oamenii protestează înainte de introducerea unui sistem de gestionare a parcării, dar opoziția inițială se transformă în sprijin când îi conștientizează impactul!

Gestionarea Parcării îmbunătățește calitatea vieții în orașe și, deși s-ar putea să protesteze atunci când este planificată, cetățenii o vor aproba odată ce este implementată. Orașe precum Amsterdam, Copenhaga, Munchen, Londra, Gent, Zurich, Strasbourg, Barcelona au o lungă tradiție în aplicarea sistemului de gestionare a parcării și cetățenii beneficiază din implementarea acestei politici.

“Efectele acestor politici noi de parcare au fost impresionante: revitalizare și dezvoltare a centrelor orașelor; reduceri semnificative ale deplasărilor auto; reducerea poluării aerului; și o îmbunătățire generală a calității vieții” (Kodransky și Hermann, 2011, ITDP). Acest citat - al cercetătorilor americani studiind abordarea europeană de gestionare a parcării - rezumă perfect potențialul pe care gestionarea parcării îl deține în crearea de orașe mai bune.

În Viena un sondaj “Înainte și După” indică diferența de atitudine generată de punerea în aplicare a gestionării parcărilor în Viena. Rezumând, acceptarea după punerea în aplicare a fost considerabil mai mare decât înainte. Pentru non-rezidenții cu atitudine negativă procentul a scăzut de la 68% la 54%, în timp ce opiniile pozitive au crescut de la 16% la 40%. Atitudinea pozitivă a rezidenților a crescut după punerea în aplicare a măsurilor la 67% (de la 46% înainte), în timp ce atitudinile negative au scăzut de la 34% la 30% (COST 342, 2005).

ATRAGEȚI OAMENII DIN ZONA DUMNEA-VOASTRĂ DE PARTEA DUMNEAVOASTRĂ

16



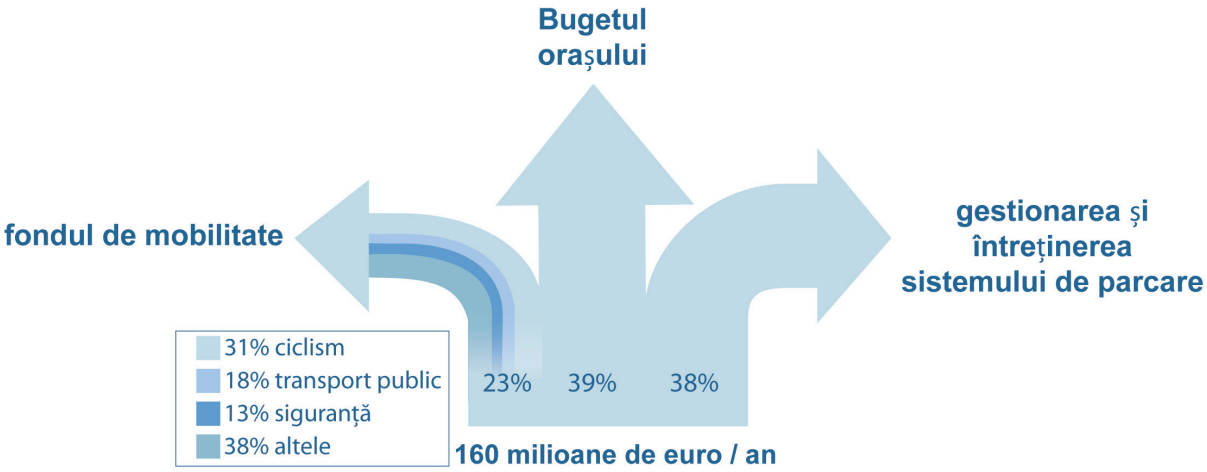
Sursa: FGM-AMOR

Principiu: bugetele locale ca stimulent pentru creșterea gradului de acceptare a parcării cu plată.

Dacă o parte din banii strânși de pe urma parcării cu plată se acordă unui consiliu comunitar dintr-o zonă locală pentru ca acesta să decidă cum se cheltuiesc respectivii banii, acest fapt poate crește gradul de acceptare a parcării cu plată drept măsură, atât timp cât devine evident modul în care se cheltuie banii, iar rezidenții locali și întreprinderile locale se simt mai în control. Cu toate acestea, banii nu trebuie cheltuiți pe măsuri de transport, ci s-ar putea cheltui pe alte aspecte pentru îmbunătățirea mediul local, a locurilor de joacă și așa mai departe.

17 GESTIONAREA PARCĂRII SE PLĂTEȘTE SINGURĂ!

Utilizarea taxelor de parcare în Amsterdam



Sursa: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Realitate: Gestionarea Parcării poate spori veniturile municipalităților ce pot fi ulterior utilizate pentru încurajarea mobilității durabile!

Adesea, orașele sunt dependente de guvernele naționale pentru o mare parte din bugetele lor. În ultimii ani, reducerea acestor bugete a avut loc aproape peste tot. Taxele pe proprietate sunt, în multe orașe o sursă principală de venituri locale. Cu excepția unor foarte puține orașe, valorile imobiliare au scăzut în general în Europa, reducând veniturile locale. Gestionarea parcării sau, mai bine, abordarea PUSH&PULL poate contribui la creșterea veniturilor municipale fără a crește - sau chiar reducând - presiunea fiscală asupra rezidenților și, în același timp, îmbunătățind calitatea modurilor de transport alternativ. Aceste venituri ar trebui să fie (cel puțin parțial) alocate finanțării măsurilor de mobilitate durabilă.

În Amsterdam, de exemplu, venitul brut provenit din parcarea cu plată pentru anul 2012 a fost de circa 160 milioane de euro. 38% din acești bani au fost cheltuiți pe gestionarea și întreținerea sistemului de parcare, 39% au mers la bugetul general al orașului, iar 23% au fost cheltuiți pentru a finanța măsuri de mobilitate (31% pentru ciclism, 18% pentru transportul public, 13% pentru îmbunătățirea siguranței etc.). Acesta reprezintă Fondul de Mobilitate Amsterdam. Alte orașe ca Gent, Barcelona, Graz sau Nottingham (cu Taxa de Parcare la Locul de muncă) urmează o abordare similară.

EXISTĂ INSTRUMENTE PENTRU A GESTIONA ÎN MOD EFICIENT CEREREA PENTRU LOCURILE DE PARCARE

18



Sursa: FGM-AMOR

Principiu: trei instrumente puternice pentru gestionarea locurilor de parcare: durata, taxele și permisele.

În locurile în care cererea pentru locurile de parcare depășește oferta, în loc să răspundă automat prin furnizarea mai multor locuri de parcare, instrumentele de gestionare se pot utiliza pentru a prioritiza persoanele care au acces la spațiul limitat. Instrumentele cheie sunt limitarea duratei de staționare, stabilirea prețurilor și eliberarea de permise (uneori contra cost) pentru anumite tipuri de utilizatori, cum ar fi rezidenții, pentru a le oferi acces preferențial la spațiul respectiv. Cel mai bine este a începe în zonele cu cea mai mare cerere, cu restricții cheie reduse (prețuri scăzute, limite maxime generoase de staționare), pentru a genera acceptarea principiului. Prețurile se pot majora la o dată ulterioară sau se pot reduce timpii de staționare.

Tarifele depind de politici și obiective



Sursa: ©iStock.com/faberfoto_it

Realitate: Tarife corecte, prețuri și amenzi adecvate, esențiale pentru succesul sistemului de gestionare a parcării.

Investiția pe termen lung în garaje - publice sau private - în cele mai multe cazuri a fost o parte esențială a politicii de parcare în multe zone. În teorie, tarifele ar trebui să fie bine echilibrate – atât în garaje, cât și pe stradă. Dar relația dintre prețul parcării din afara străzii și cel de pe stradă nu este aceeași în orașe. Unele orașe aplică taxe mai mari pe stradă, iar altele au prețuri mai mari în afara ei. În general, taxele mai mari pentru parcarea pe stradă - în comparație cu cele din afara ei - ar putea duce la trafic generat de căutare a unui loc de parcare mai scăzut și la transformarea garajelor în spații mai competitive. Aceasta este o strategie importantă în negocierea cu investitorii privați privind construirea de garaje.

Detalii suplimentare în: „Reducerea traficului de căutare a unui loc de parcare”.

PĂSTRAȚI ÎNTOTDEAUNA VACANT UN ANUMIT NUMĂR DE LOCURI DE PARCARE

20



Principiu: asigurați-vă de faptul că utilizatorii prioritari pot găsi cu ușurință un loc

În timp ce gestionarea parcărilor urmărește să reducă oferta totală de locuri de parcare, ar putea exista anumiți șoferi pentru care politicienii locali doresc să facă „mai ușoară” găsirea unui loc. Aceştia pot fi rezidenţi şi/sau cumpărători. (În etapele ulterioare de dezvoltare a politicii de parcare în unele orașe, se poate reduce accentul pus pe locurile de parcare pentru cumpărători, însă atunci când se introduce pentru prima dată managementul locurilor de parcare, acest aspect este adesea considerat a fi o problemă esențială, iar în multe orașe rămâne o problemă esențială – cu toate că, desigur, traficul cumpărătorilor/de agrement poate de asemenea provoca congestionare și poluare.)

O regulă de bază urmată de mulți profesioniști din domeniul managementului locurilor de parcare este aceea că gradul maxim de ocupare nu ar trebui să depășească 85% și, în cazul în care o face, ar trebui majorate tarifele. „Regula” de 85%, dacă este îndeplinită, înseamnă că traficul rezultat în urma căutării unui loc de parcare (și congestionarea rezultată) vor fi reduse la minim. Unii comentatori au sugerat faptul că respectarea „regulii” de 85% poate duce la supraofertă și, cu siguranță, ar trebui aplicată numai în cazul parcării pe stradă, unde oferta este fixă și nu pentru calcularea numărului de locuri de parcare care urmează a se asigura pentru clădirile noi.

21 ECHILIBRAREA SITUAȚIEI LOCURILOR DE PARCARE





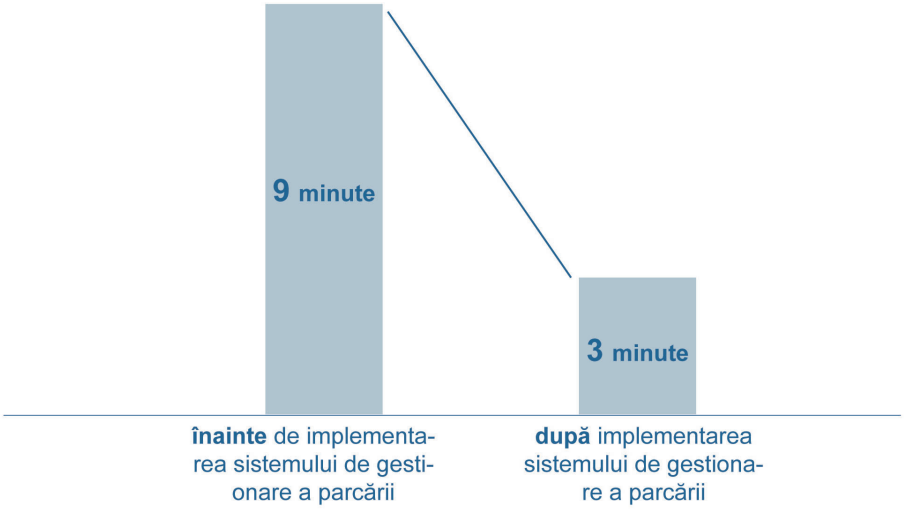
Fotografii: orașul Zürich

Realitate: finalitatea ofertei de locuri de parcare din Zurich - pentru fiecare loc nou de parcare în garaj trebuie eliminat un loc de parcare pe stradă

Finalitatea ofertei de locuri de parcare a vizat atingerea unui echilibru între cererile de mai multă pietonizare și cererile întreprinderilor pentru o ofertă continuă de locuri de parcare. Prin urmare, se ajunge la un echilibru direct: atunci când se construiește o nouă parcare în afara carosabilului, se înregistrează o reducere egală a numărului de locuri de parcare pe stradă. Spațiul stradal este utilizat în schimb pentru facilități de ciclism, zone pietonale și zone verzi.

Timp mediu de identificare a unui loc de parcare

Viena, cartierele 6-9



Sursa: COST 342, 2005

Realitate: Gestionarea parcării duce la reducerea traficului de căutare a locurilor de parcare!

Traficul de croazieră pentru parcare (trafic pentru căutarea unui loc de parcare) duce nu numai la costuri suplimentare pentru șoferi (timp și combustibil suplimentar) - dar și la un impact negativ asupra societății: poluare, zgomot și accidente. Kodransky și Hermann, 2011, ITDP estimează că până la 50% din congestionarea traficului este cauzată de către conducătorii auto în căutarea unui loc de parcare ieftin sau chiar gratuit. Dovezile demonstrează că gestionarea eficientă a parcării împreună cu mecanismele economice care armonizează tarifarea parcărilor pe stradă și în afara ei pot reduce considerabil traficul de croazieră pentru parcare.

O evaluare înainte și după implementare realizată în cartierele 6-9 ale Vienei prezintă o scădere a traficului de căutare a parcării de la 10 milioane km pe an la 3.3 milioane km, adică la două treimi din valoarea inițială. În timp ce, înainte de introducerea sistemului de gestionare a parcării, traficul de croazieră a reprezentat 25% din volumul total de trafic, acesta reprezintă acum doar 10%. S-a constatat în cartierele 6-9 că durata medie pentru găsirea unui loc de parcare a fost redusă de la aproximativ 9 minute la 3 minute după punerea în aplicare a sistemului. (COST 342, 2005).

Puteți studia și Articolul: “Identificarea echilibrului corect pentru succes!”

23 AȘTEPTAȚI ȘI URMĂRIȚI CEREREA REALĂ ÎNAINTE DE A CONSTRUI ÎN VEDEREA SATISFACERII CERERII ESTIMATE



Sursa: Stadt Freiburg

Principiu: planificarea suprafeței necesare pentru un garaj, însă construirea sa numai dacă este într-adevăr necesar – pe baza cererii urmărite, nu estimate. Între timp, utilizați respectivul spațiu pentru un alt scop.

Principiul este acela de a anticipa cererea estimată de locuri de parcare, de a avea un plan pentru a face față acestei situații, dar de a nu construi o parcare pentru a satisface întreaga cerere estimată, până când funcționează dezvoltarea și până când se poate urmări cererea curentă de locuri de parcare. Din nou, în Freiburg Vauban s-a implementat această abordare: în primul rând, s-a rezervat spațiul pentru o parcare acoperită (însă nu s-a construit parcarea acoperită); în al doilea rând, spațiul s-a utilizat „temporar” pentru un loc de joacă; în al treilea rând, s-a urmărit cererea reală de locuri de parcare și s-a constatat faptul că nu este necesară parcarea acoperită suplimentară. În plus, faptul că spațiul este utilizat acum drept loc de joacă face mai grea, din punctul de vedere al acceptabilității publice, transformarea sa în loc de parcare.

APLICAREA LEGII ESTE NECESARĂ – ȘI NU NEDREAPTĂ

24



Sursa: FGM-AMOR

Principiu: aplicarea legii cu privire la parcare este necesară deoarece reglementările cu privire la parcare îmbunătățesc situația locurilor de parcare

Instrumentele de gestionare a locurilor de parcare nu vor funcționa decât dacă sunt susținute prin sancționare. Atunci când se reglementează și/sau se oferă contra cost ceva ce anterior era gratuit pentru toată lumea și se introduce susținerea prin sancționare, vor exista adesea reacții negative. Cum se mențin în această situație la un minim aceste reacții? În primul rând, prin corectitudinea reglementărilor și a aplicării sancțiunilor: de exemplu, prin creșterea amenzilor în situațiile în care parcarea obstrucţionează alte tipuri de trafic şi prin asigurarea faptului că toată lumea are acelaşi risc de a primi o amendă dacă încalcă o regulă. În faza introductivă, nu dați o amendă pentru prima sau a doua infracțiune, ci dați doar un avertisment. Informați oamenii unde și cum se cheltuie banii strânși. Și instruiți în așa fel organele de aplicare, încât să poată asista oamenii cu privire la locurile de parcare și să poată oferi răspunsuri la întrebări, nu doar să dea amenzi.

25 ÎNCERCAȚI NOI MODURI DE UTILIZARE TEMPORARĂ A LOCURILOR DE PARCARE, PENTRU A CREȘTE GRADUL DE ACCEPTARE



Sursa: FGM-AMOR

Principiu: experimentarea unor noi moduri de utilizare a locurilor de parcare – dacă nu funcționează, se poate oricând reveni la utilizarea inițială!

Este adesea dificil pentru oameni să-și imagineze modificări în peisajul stradal și acest fapt înseamnă că pot reacționa exagerat, adesea negativ, la noile propuneri. Acest fapt este valabil în special pentru persoanele „tipicare” care participă la consultări publice/activități.

Însă un loc de parcare pe stradă este ceva ce poate fi modificat temporar și poate fi readus la starea inițială, dacă este necesar – astfel devine mai ușor pentru oameni să constate faptul că adesea pot accepta cu ușurință și chiar se pot bucura de o astfel de schimbare. Orașul Rotterdam a utilizat în cazul mai multor străzi această abordare, modificând temporar locurile de parcare, în terase de restaurant, spațiu public sau parcare pentru biciclete, pentru a arăta oamenilor că se poate și pentru a obține acceptarea pentru o schimbare ulterioară, permanentă.



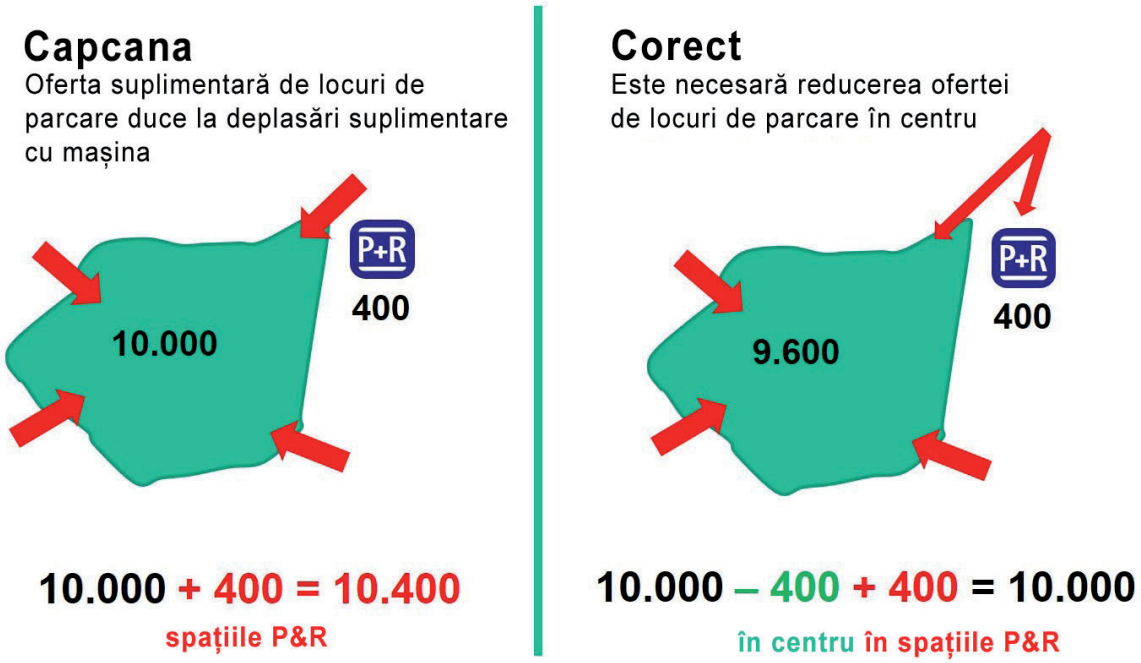
Sursa: Hr. Schön

Principiu: parcări comune în garaje, ca modalitate de sprijinire a unui comportament de transport mai durabil

În loc ca fiecare clădire să dispună de propria sa parcare, construiți, la o anumită distanță, o parcare separată mai mare, pentru a deservi toate clădirile din respectiva zonă de dezvoltare.

Este normal ca fiecare casă nouă sau clădire de apartamente să aibă propria sa parcare. O variantă alternativă, care reduce costurile de construcție, eliberează imediat spațiu pentru zone verzi în jurul clădirilor și încurajează oamenii să utilizeze mijloace de transport durabile este construirea unui singur garaj mai mare pentru a deservi întreaga zonă de dezvoltare, însă la o anumită distanță de respectivele locuințe. Un proiect pionier al acestui mod de abordare este binecunoscuta zonă de dezvoltare Freiburg Vauban din Germania, unde rezidenții pot conduce până la clădirea lor de apartamente pentru a încărca și descărca mașinile lor, însă unde mașinile se parchează într-un singur garaj mare, aflat la o distanță de aproximativ 300 de metri. Distanța suplimentară de la domiciliu până la mașina parcată încurajează mersul pe jos, mersul cu bicicleta și utilizarea transportului public pentru călătoriile locale și eliberează spațiul din jurul locuințelor pentru utilizări mai plăcute, cum ar fi locurile de joacă și cafenelele.

PARCARE ȘI PLIMBARE – NU UN PANACEU, ÎNSĂ UN CONCEPT IMPORTANT DIN PUNCT DE VEDERE POLITIC, ȘI CARE VA AJUTA, DACĂ SE VA IMPLEMENTA CORECT



Principiu: conceptul Park and ride ar trebui să înlocuiască, nu să contribuie la parcarea în centrul orașului

Conceptul Park and ride este adesea văzut ca un panaceu pentru problemele de parcare, la care se apelează ori de câte ori se implementează în orașe și în centrele orașelor managementul locurilor de parcare. Cu toate acestea, există mai multe principii importante de reținut în cazul în care investiția în P&R într-adevăr urmează să susțină PMUD-ul orașului și să funcționeze corect (și, prin urmare, să facă fiabile costurile de investiție și de exploatare):

- Noua parcare P&R nu ar trebui să se adauge la oferta totală de locuri de parcare din oraș. Însă, în cazul în care se adaugă la această ofertă, aceasta doar va crește gradul de utilizare a mașinilor. Așadar, 500 de noi locuri de tip P&R ar trebui să înlocuiască nu să se adauge la 500 de locuri din oraș.
- În orașele mai mici, există posibilitatea ca conceptul P&R să nu fie fiabil – cea mai mare parte a cererii de deplasare vine din interiorul orașului și parcarea gratuită este disponibilă pe stradă la o distanță scurtă față de centru, așa că oamenii nu se vor deranja să parcheze la marginea orașului și să ia un autobuz.
- Serviciile de transport de tip P&R cu autobuzul, cu tramvaiul sau cu trenul trebuie să fie atractive, ieftine și ușor de utilizat.
- Chiar și un sistem mare de tip P&R, cu aproximativ 10.000 de locuri într-un oraș cu 200.000 de locuitori, va satisface doar o mică parte din cererea totală de deplasare.
- În mod ideal, locațiile de tip P&R ar trebui să fie amplasate aproape de reședința călătorilor și nu în apropierea destinației, deoarece acest fapt va reduce cel mai mult deplasarea și emisiile de CO_2, iar acceptarea trecerii la transportul public va fi mai mare, ca și când cineva a condus deja cea mai mare parte a călătoriei sale.



Sursa: FGM-AMOR

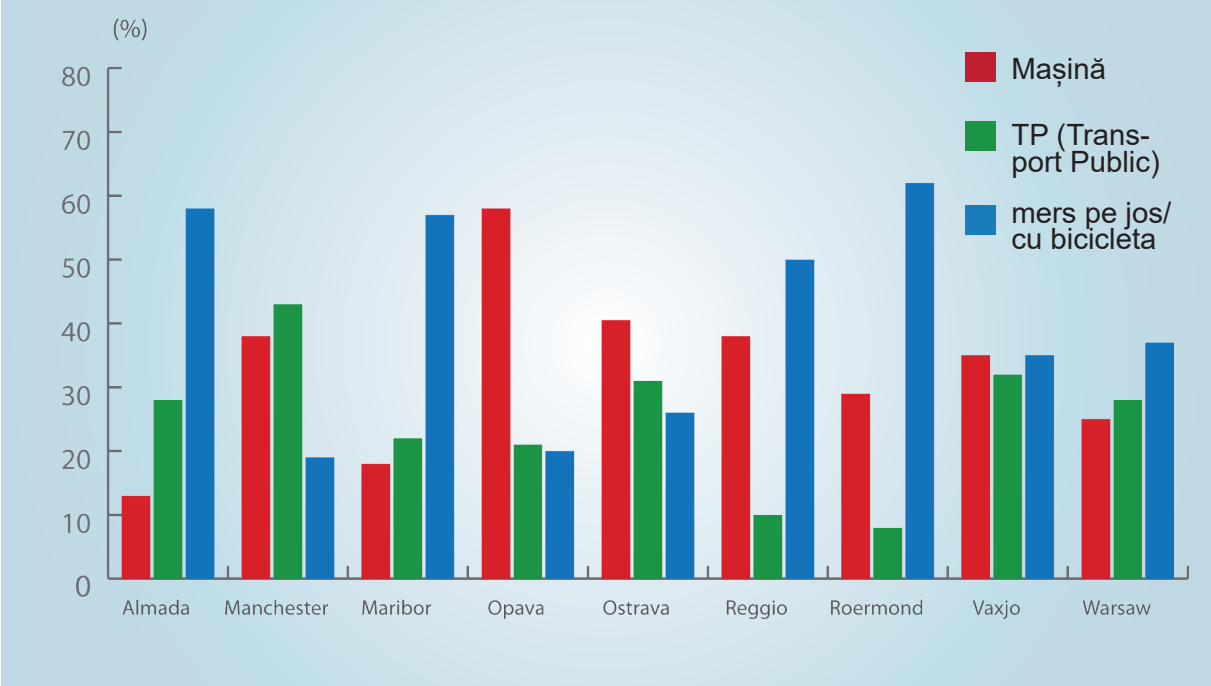
Principiu: utilizările multiple ale locurilor de parcare limitate, pentru a elibera alte locuri publice

Locurile de parcare sunt adesea libere în cea mai mare parte a timpului – de exemplu, parcările de supermarket sunt rareori ocupate pe timp de noapte și doar aproape pline în orele de vârf ale cumpărăturilor. Utilizarea multiplă a unor astfel de locuri poate reduce cererea de locuri parcare în alte zone, eliberându-le pentru alte utilizări; și/sau reduce costurile de investiție în parcări noi în afara carosabilului. Orașul belgian Sint Niklaas a implementat conceptul de parcare comună pe o stradă numită Vijfstraten, unul dintre principalele coridoare înspre centrul orașului. Orașul a dorit să creeze piste separate pentru ciclism pe Vifjstraten, însă a putut realiza acest fapt numai prin eliminarea locurilor de parcare pe stradă utilizate în mod curent de către rezidenți. Orașul a încheiat un acord cu un supermarket situat la stradă, pentru a permite locuitorilor din Vijfstraten să parcheze în parcarea supermarketului în loc să parcheze pe stradă. Cererea de locuri de parcare pentru rezidenți în orele de vârf nu coincide cu cererea cumpărătorilor în orele de vârf, în așa fel încât există suficient loc de parcare pentru toată lumea.

Sint Niklaas a implementat o altă abordare inteligentă în baza utilizării în scopuri multiple a locurilor publice de parcare limitate. Zonele de încărcare și descărcare de pe Stationsstraat se utilizează ca zone de parcare pentru biciclete în afara orelor în care sunt permise încărcarea și descărcarea.

PARCAREA NU ESTE CHEIA VITALITĂȚII COMERȚULUI CU AMĂNUNTUL

Cheltuielile medii de cumpărături per călătorie înmulțite cu ponderea mijlocului de transport înmulțită cu frecvența vizitelor pe an



Sursa: The RESOLVE M&E Tool – Consumers survey (2017+2018)

Realitate: clienții cu autoturisme nu sunt adesea cei mai buni clienți

Adesea, proprietarii de magazine și politicienii locali creează o legătură automată între numărul de locuri de parcare oferite cumpărătorilor și succesul magazinelor locale – însă toate dovezile arată că realitatea este mult mai complexă decât atât. Cumpărătorii apreciază gama de magazine și mediul comercial și nu există nicio legătură clară între succesul vânzării cu amănuntul și numărul de locuri de parcare oferit și cât costă parcarea, dacă este cazul. Această complexitate se reflectă, de asemenea, în rezultatele cercetării realizate în 8 orașe din nordul, sudul, estul și vestul Europei - instrumentul de rezolvare M&E – sondajul cu privire la consumatorii și comercianții cu amănuntul (2017 și 2018) (vezi graficul) – această situație indică în mod clar faptul că, în majoritatea orașelor, conducătorii auto nu sunt cei care contribuie cel mai mult la economia cu amănuntul. Astfel, este important să se ofere ceea ce au nevoie cumpărătorii care nu sosesc cu mașina, adică adesea un mediu comercial de înaltă calitate, favorabil oamenilor, care nu este dominat de trafic. Pentru cei care călătoresc cu mașina, poate fi important să li se faciliteze parcarea (deși nu neapărat fără costuri), ceea ce înseamnă taxe și limite de timp, în așa fel încât locurile de parcare din apropierea magazinelor să nu fie ocupate de cei care parchează pe termen lung.

Și traficul staționar cauzează riscuri!



Sursa: Robert Pressl

Realitate: Gestionarea parcărilor contribuie la siguranța drumurilor!

Din cauza dimensiunii fizice reduse, copiii se confruntă cu un risc ridicat de a fi accidentați în intersecții sau la trecerile de pietoni unde autoturismele sunt parcate prea aproape - chiar și în zonele rezidențiale cu viteze mici de deplasare, având parcare densă pe ambele părți ale străzii. Gestionarea parcării și mai ales aplicarea regulamentelor și a legilor aduce o contribuție majoră la siguranța rutieră, asigurând vizibilitate pietonilor la traversări și a tuturor participanților la trafic și la intersecții. In cartierele urbane vechi, dens populate, cu străzi suprasolicitate de parcare, chiar și pompierii susțin aplicarea corectă a legii pentru a le asigura accesul atunci când există un incendiu.

31 ESTE EFICIENTĂ PUNEREA ÎN APLICARE?



Sursa FGM-AMOR

Argument: chiar și atunci când punerea în aplicare există în format scris, aceasta se implementează adesea doar parțial, deoarece sarcina este încredințată unui personal necorespunzător.

Punerea în aplicare se împarte adesea între diferite organizații. În timp ce poliţia se ocupă adesea de amenzile de parcare, autoritățile oraşului sau entitățile private controlează parcările plătite. Acestea din urmă funcționează în cea mai mare parte în mod eficient, însă adesea poliția nu are timp și are sarcini mai importante decât să controleze încălcările normelor cu privire la parcare. O soluție care se utilizează adesea în această situație este transferarea responsabilității pentru activitățile de aplicare a legislației de la poliție către autoritățile orașului sau către entitățile private. Acestea monitorizează orice încălcare a legislației cu privire la parcare şi o trimit poliţiei, care percepe amenda în sine.

Un pas mai departe este dezincriminarea completă a încălcării legislației cu privire la parcare, în așa fel încât personalul care nu face parte din poliție să poată asigura de unul singur aplicarea legislației. Un avantaj major al acestei soluții este că venitul din amenzile anterioare devine acum venit pentru oraș în loc de stat.



Sursa: FGM-AMOR

Argument: utilizarea spațiului public nu ar trebui să fie niciodată gratuită, nici măcar pentru autovehiculele ecologice.

Unele orașe acordă prioritate sau beneficii conducătorilor de autovehicule cu emisii zero, oferind locuri de parcare într-o zonă cu taxare redusă sau chiar fără taxare, în care alte autovehicule trebuie să plătească pentru a parca. Dar este acesta într-adevăr modul corect de a face față spațiului public limitat? Un autovehicul electric utilizează în continuare același spațiu ca un autovehicul convențional.

Un alt exemplu de astfel de utilizare a spațiului public este instalarea de stații de încărcare lângă trotuar, care ulterior sunt adesea rezervate pentru parcarea și încărcarea autovehiculelor electrice. Chiar și încărcătoarele rapide sau hiperîncărcătoarele din spațiul public ar trebui să fie pe carosabilul în sine sau ar trebuie să fie amplasate în zone complet redundante. Facilitățile standard de încărcare sunt mai bine amplasate în locurile de parcare din afara carosabilului.

33 URMAȚI OBIECTIVELE DVS. DE TRANSPORT ATUNCI CÂND DECIDEȚI CU PRIVIRE LA MĂSURILE DE GESTIONARE A LOCURILOR DE PARCARE PE CARE DORIȚI SĂ LE UTILIZAȚI



Sursa: FGM-AMOR

Principiu: stabiliți obiectivele de gestionare a locurilor de parcare, și nu generarea de venituri, drept concentrare principală a politicii de parcare, și comunicați acest principiu publicului.

Aveți în vedere problemele/scopurile pe care doriți să le abordați, de exemplu:

- doriți să luptați împotriva aglomerării sau să reduceți gradul de ocupare a locurilor de parcare; sau
- doriți să protejați accesul rezidenților la locurile de parcare; sau
- doriți să sprijiniți afacerile/magazinele locale; sau
- doriți să evitați parcarea de o zi întreagă a navetiștilor; sau
- doriți să eliberați spațiul public de mașinile parcate și să le direcționați spre parcările în afara carosabilului etc.

Taxele de parcare sunt, în principal, un instrument de gestionare a comportamentului în materie de mobilitate, pentru a gestiona gradul de ocupare și saturare a locurilor de parcare și pentru a echilibra ponderea modului de transport.

NU UITAȚI SĂ STABILIȚI STANDARDE PENTRU PARCAREA BICICLETELOR 34



Sursa: FGM-AMOR

Principiu: standardele nu sunt pentru totdeauna. Se recomandă standarde maxime pentru parcarea autovehiculelor și standarde minime pentru biciclete

Pentru a facilita și mai mult tranziția către moduri mai puțin dependente de mașini și mai active, orașele ar trebui să reconsidere standardele pentru parcarea tradițională a mașinilor ȘI pentru parcarea bicicletelor. În conformitate cu recomandările Federației Europene de Ciclism, dezvoltările existente fără parcările de biciclete ar trebui modernizate,

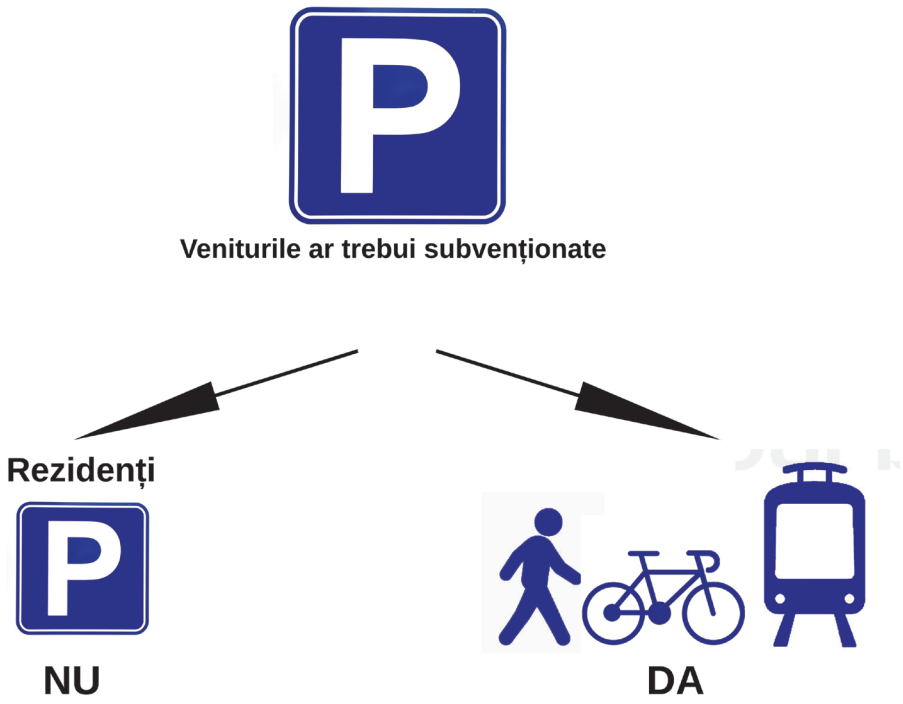
fie prin transformarea locurilor de parcare pentru mașini în locuri de parcare pentru biciclete, fie prin punerea la dispoziție a unor facilități de parcare în apropierea/adiacente clădirilor, atât pe carosabil, cât și în afara acestuia. Ar trebui instalat un număr adecvat de prize de alimentare pentru reîncărcarea bicicletelor electrice.

Principii cu privire la standarde:

- Aplicați cât mai mult posibil standardele maxime pentru parcarea mașinilor
- Aplicați standarde orientate în funcție de zonă, bazate pe diferitele profiluri de accesibilitate (bazate pe PMUD) ale orașelor (centru, zona interioară a orașului, periferii, aglomerare, dimensiuni medii, metropolitane, de afaceri, rezidențiale, utilizări mixte...)
- Aplicați standarde minime pentru parcarea bicicletelor (de exemplu, locuințe, cumpărături etc.), de exemplu 1/locuință + 10% pentru bicicletele speciale în spațiile de parcare comune pentru biciclete (de exemplu, apartament)
- Monitorizați și modificați periodic standardele în funcție de modelele de mobilitate aflate în permanentă schimbare și în funcție de tendințele de separare modală.

Combinația dintre cele două standarde reprezintă o abordare modernă, adecvată și eficientă din punct de vedere energetic pentru influențarea comportamentului de mobilitate. Pasul următor ar putea fi optarea pentru un standard integral de mobilitate pentru noile zone de dezvoltare, în condițiile în care parcarea să fie rentabilă și alternativele la parcare să poată face obiectul unor negocieri în vederea îndeplinirii obiectivelor de mobilitate. Orașul belgian Gent este un bun exemplu de standarde orientate în funcție de zonă. În baza reglementărilor orășenești cu privire la parcarea bicicletelor, locuitorii dispun acum de spații publice de parcare pentru biciclete la 100 m de locuințele lor, în zonele în care s-au implementat standardele.

35 PERMISELE DE PARCARE PENTRU LOCUINȚE SUNT ADESEA PREA IEFTINE



Principiu: Permisele de parcare pentru locuințe nu ar trebui subvenționate încrucișat.

Orașele simt adesea că trebuie să livreze locuri de parcare pentru locuitorii lor – mai mult ca și cum ar fi o datorie decât o prestare a unui serviciu care are o valoare. Dar valoarea acestui serviciu tot trebuie plătită. Cu toate acestea, în multe cazuri, orașele nu încearcă să obțină de la locuitorii lor costurile totale ale furnizării acestui acces preferențial la spațiile de parcare. În schimb, acestea subvenționează încrucișat costurile administrative, costurile de întreținere și executare prin utilizarea excedentului din veniturile din parcare colectate de la nerezidenți. Problema este că o astfel de practică nu influențează alegerea modului de transport a rezidenților către un transport durabil, în special atunci când zona de parcare a rezidentului este mare (în unele orașe mai mici, zonele de parcare ale rezidentului acoperă întregul oraș, astfel încât un rezident poate conduce o anumită distanță și se poate bucura efectiv de parcare gratuită pe stradă la destinație). În schimb, aceste venituri ar putea fi utilizate mult mai bine prin investirea lor în stimulente pentru a merge pe jos, cu bicicleta sau pentru a folosi transportul public, în conformitate cu principiul Push & Pull aplicat în orașele de vârf, cum ar fi Amsterdam și Gent.

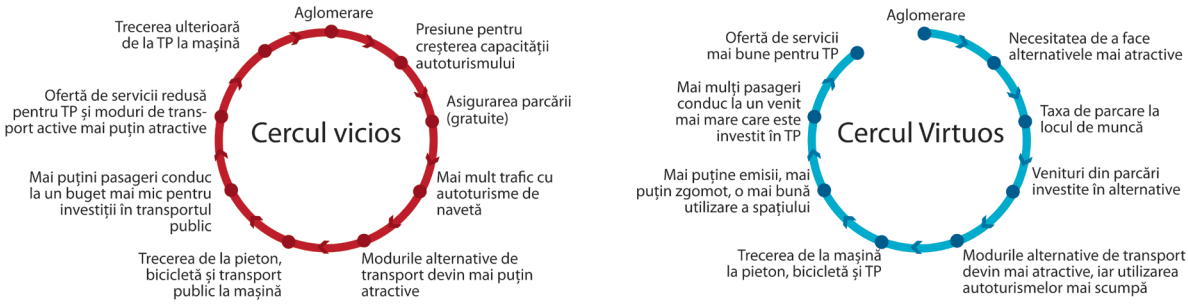
Idee preluată din „RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT” (Centre for London 2020) - „REVENDICAREA BORDURII: VIITORUL PARCĂRII ȘI GESTIONAREA SPAȚIULUI DE LÂNGĂ TROTUAR” (Centrul pentru Londra 2020).

TAXE DE PARCARE ÎN AFARA CAROSABILULUI - REDUCEREA CONGESTIONĂRII TRAFICULUI, DAR NU ȘI A LOCURILOR DE MUNCĂ

36

Taxa de parcare la locul de muncă

de la cercul vicios la cercul virtuos



Grafic: FGM-AMOR

Principiu: persoanele care aleg să utilizeze un spațiu de parcare liber în afara carosabilului ar trebui să contribuie la costurile pe care conducerea lor le impune tuturor celorlalți

În Marea Britanie, legea permite orașelor să impună o taxă pe locurile de parcare oferite în afara carosabilului de către angajatori pentru angajații lor. Un oraș, Nottingham, a folosit această lege și, din 2012, a impus o taxă (de parcare la locul de muncă - WPL) tuturor întreprinderilor cu 10 sau mai multe locuri de parcare pentru personal în afara carosabilului, deoarece navetiștii reprezintă aproximativ 70% din traficul de vârf din oraș, impunând costuri legate de congestionarea traficului de 160 de milioane GBP (aproximativ 178 de milioane EUR). Angajatorii plătesc taxa și depinde de ei dacă vor transfera costul către angajații lor. Pentru perioada 2020/21, aceasta va fi de 424 GBP (aproximativ 460 EUR) per spațiu. În mod evident, comportamentul de călătorie este influențat numai dacă personalul lucrează pentru un angajator care îl obligă să plătească integral sau parțial taxa – dar 8 din 10 o fac. Evaluarea WPL de către Universitatea Loughborough a arătat că a redus congestionarea în Nottingham în comparație cu situația din orașele britanice similare; și că economia din Nottingham a continuat să crească la fel de mult sau mai repede decât în orașele britanice concurente, după impunerea WP și îmbunătățirea transportului alternativ durabil, în timp ce traficul auto a scăzut cu 9% față de 2004. Veniturile din taxă sunt utilizate pentru a finanța alternative de transport durabile.

Evident, impunerea unei taxe de parcare nu este o posibilitate legală în majoritatea statelor membre ale UE, dar acest exemplu din Anglia este util pentru a argumenta în țara sau regiunea dumneavoastră că legea ar trebui modificată pentru a permite orașelor să aibă o taxă de parcare, dacă doresc, ca un instrument util în arsenalul lor de măsuri într-un plan de mobilitate urbană durabilă.

Cifre preluate din „REVENDICAREA BORDURII: VIITORUL PARCĂRII ȘI GESTIONAREA SPAȚIULUI DE LÂNGĂ TROTUAR (Centrul pentru Londra 2020)



park4sump.eu

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

@civitas_P4S

Civitas Park4SUMP

Park4SUMP

Întreaga responsabilitate pentru conținutul acestui material revine autorilor. Nu reflectă direct opinia Uniunii Europene. Nici Agenția, nici Comisia Europeană nu sunt responsabile pentru folosirea în orice fel a informațiilor conținute în material.

2020 CiViTAS Cleaner and better transport in cities PARK4SUMP

THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

Acest proiect a primit finanțare din programul de cercetare și inovare Orizont 2020 al Uniunii Europene, în baza acordului de finanțare nr. 769072.