



Primăria Municipiului Bacău

POLITICĂ DE PARCĂRI ÎN MUNICIPIUL BACĂU

Versiune preliminară - Iulie 2017



Beneficiar:

Primăria Municipiului Bacău
Calea Mărășești, nr.6, Bacău

Reprezentant Beneficiar:

Adrian Anghel, director Agenția de Dezvoltare Locală (ADL)

Consultant: Intermind SRL / GEA Strategy & Consulting

Echipa de proiect

Coordonator, Expert în mobilitate urbană și politici de parcare
Reinhold Stadler

Expert economie urbană

Ioana Frețiu

Expert comunicare

Silvia Ursu

Expert planificare urbană

Andreea Maier
Daiana Ghintuială

Expert administrație publică

Ioana Ivanov

Asistent politici de parcare și mobilitate urbană

Amelia Pîrvu

Asistent GIS

Dan Boghici

Cuprins

Analiza situației existente	7
Orice politică pornește de la analiza situației existente care relevă principalele dificultăți identificate cât și nevoile specifice ale comunității. În consecință acest capitol analizează oferta de parcuri, clasificată pe mai multe criterii, urmând să fie estimată și cererea pentru a putea identifica principalele discrepanțe.....	
Motivație	8
Scurt istoric a politicilor de parcare	9
Informații generale.....	11
Analiza ofertei de locuri de parcare	13
Proprietatea parcarilor	13
Localizarea parcarilor (la stradă sau în afara străzii)	16
Utilizarea parcarilor.....	20
Structură.....	21
Tarifare	22
Analiza cererii	24
Parcare rezidențială.....	24
Activități economice	26
Raportul dintre cerere și ofertă.....	28
Zone critice	30
Parcare neregulamentară.....	33
Rezerve de teren pentru noi parcuri	34
Sistemul ICT	37
Intermodalitate	39
Descriere succintă a intermodalității	39
Beneficiile intermodalității	39
Reperarea nodurilor intermodale	39
La nivelul Municipiului Bacău se remarcă potențialul de organizare a 3 noduri intermodale: unul asociat Aeroportului Internațional „George Enescu”, unul asociat gării și unul asociat autogării de pe Bulevardul Unirii	39
Analiză multicriterială	40
Profilul utilizatorilor	42
Administrare.....	54
Diagnostic	57

Auditul măsurilor	58
Sinteză / diagnostic	62
Zona L1	64
Zona L2	65
Zona L3	65
Zona L4	66
Zona L5	67
Zona LC1	68
Zona LC2	69
Zona LC3	70
Zona LC4	71
Zona LC5	72
Zona LC6	74
Zona LC7	75
Zona LC8	76
Zona centrală ZC	77
Zona centrală extinsă ZCE.....	78
Zona A1	79
Zona A2	80
Zona A3	80
Zona A4	81
Zona A5	82
Diagnostic	83
Studii de caz	86
Amsterdam (Olanda)	86
Moscova (Rusia)	92
San Francisco (SUA)	97
Vilnius (Lituania)	100
Oradea (România)	102
Sibiu (România).....	107
Propuneri	111
Obiective.....	112
O3.5 Gestiune eficientă a mobilității prin instrumente ICT.....	112
O1. Sistem de parcuri rezidențiale eficientizat și reconfigurat care asigură 1000 de locuri de parcare suplimentare concomitent cu eliberarea de 2 ha de teren pentru spații verzi până în 2023.	112

O2. Cererea de parcare în zona centrală redusă cu 20%	113
O3. Gestiune eficientă a parcarilor garantată prin transparență și reinvestirea veniturilor în mobilitate urbană (5mil € reinvestiți până în 2023)	113
O4. 30% din parcarile din afara străzii sunt verzi (dale înierbate și vegetație înaltă) până în 2023.....	114
O5. Sistem IT eficient și accesibil tuturor categoriilor de utilizatori care să asigure accesul la informație privind parcare și plata acestui serviciu	114
O6. Servicii de parcare diversificate care să răspundă unei varietăți cât mai largi de utilizatori.....	114
O7. Reducerea cereri de parcare în zonele periferice cu concentrări de locuri de muncă.....	114
Proiecte și măsuri	115
Scenarii pentru gestiunea parcarilor	124
Politica tarifară	125
Corelația între parcare și dezvoltarea economică	125
Corelația între parcare și transportul în comun	126
Studii de caz - orașe europene	128
Studii de caz - orașe din România	132
Politici de parcare în orașele din România	133
Stabilirea tarifului mediu.....	138
Monitorizare.....	141
Perioade de evaluare	141
Indicatorii de monitorizare a impactului politicii de parcare.....	142
Recomandări pentru comunicare	143
Bibliografie	146

Tabel figuri

Figura 1 Raportul între parcarile publice și cele private; sursa: analiza consultantului.....	15
Figura 2 Raportul dintre parcare la stradă și în afara străzii	16
Figura 3 Cartarea parcarilor la stradă; sursa: prelucrarea consultantului....	18
Figura 4 Cartarea parcarilor în afara străzii; sursa: prelucrarea consultantului	19
Figura 5 Cartier Bistrița Lac – locuințe colective cu incinte ocupate de locuințe individuale; sursa: Google Maps	20
Figura 6 Pondere parcarilor publice tarificate din total	22
Figura 7 Raportul între parcare gratuite și parcare tarificate (sau concesionate); sursa: analiza consultantului	23
Figura 8 Grafic care prezintă raportul între numărul de autovehicule per gospodărie și densitate rezidenți; sursa: T. Litman, 2006.....	24
Figura 9 Cerere parcare rezidențiale; sursa: analiza consultantului	25
Figura 10 Cererea pentru locuri de parcare generată de activități economice: comerț, servicii, administrație, educație, sănătate și turism cf HG 525/1996; sursa: analiza consultantului	27
Figura 11 Raportul între cerere și ofertă; Sursa: analiza consultantului	29
Figura 12 Zonele critice cu cel mai problematic raport între cerere și ofertă. 31	
Figura 13 Localizarea parcarilor ilegale la stradă; sursă: analiza consultantului, actualizare după PMUD Bacău	32
Figura 14 Principalele rezerve de teren pentru noi parcare	36
Figura 15 Exemplu: hartă pentru informații privind tarificarea parcarilor în Amsterdam (sursă: www.amsterdam.nl)	37
Figura 16 noduri intermodale în Municipiul Bacău (sursă: prelucrarea consultantului).....	39
Figura 17 Schemă administrarea parcarilor în Municipiul Bacău; sursa: prelucrarea consultantului.	54
Figura 18 Încasările din plata parcarilor între 2014 și 2017; sursa: Poliția Municipiului Bacău.	54
Figura 19 Sinteză – zonificare realizată pe baza nevoilor specifice de parcare	63
Figura 20 Repartiția modală în Amsterdam, sursa: http://cyclingacademics.blogspot.ro/2016/02/recent-data-about-dynamics-in-amsterdam.html	86
Figura 21 Zonificare tarifară în Amsterdam; sursa: (Kodransky, M. și Hermann, G., 2011)	87
Figura 22 Pagina oficială pentru parcare din Amsterdam; sursa: https://www.amsterdam.nl/en/parking/on-street-parking/	90
Figura 23 Pagină web cu informații despre parcare în Amsterdam în limba engleză; sursa: www.amsterdam.info/parking/	91
Figura 24 Repartiția modală în San Francisco: www.sfmta.com	97
Figura 25 Zonificare după tarificare în Vilnius; sursa: www.parking.lt/lt/news/view/?id=266	101

Figura 26 Pagina oficială pentru parcare a oraşului Vilnius; sursa: https://www.parking.lt/	102
Figura 27 Pagina oficială cu informații despre parcare în Oradea; sursa: https://www.tpark.ro/oradea/	106
Figura 28 Pagina oficială a serviciului de parcare din Sibiu; sursa: http://spadpp.sibiu.ro/parcari	109
Figura 29 Raportul între costul parcării și valoarea imobiliară; sursa:.....	125
Figura 30 Zonele de tarifyare a parării în Rzeszow; sursa: www.rzeszow.pl	131
Figura 31 Ilustrare principii de monitorizare; sursa: prelucrarea consultantului.....	141
Figura 32 Model infografic despre costul ridicat al parării; sursa: prelucrarea consultantului.....	145

Analiza situației existente

Orice politică pornește de la analiza situației existente care relevă principalele dificultăți identificate cât și nevoile specifice ale comunității. În consecință acest capitol analizează oferta de parări, clasificată pe mai multe criterii, urmând să fie estimată și cererea pentru a putea identifica principalele discrepante.



Nr total locuri
parcare publice
aprox. 18000

Nr locuri de
parcare taxate =
957

Nr locuri de
parcare în garaje
aprox. 3000

Indice de
motorizare= 390
mașini / 1000
locuitori

POLITICA
de parcare

Motivație

Politica de parcare reprezintă unul din principalele instrumente folosite în schimbul de paradigmă în ceea ce privește infrastructura de transport. În procesul de prioritizare a mijloacelor de deplasare nepoluante sau cu emisii scăzute, modul în care este gestionată parcare joacă un rol esențial deoarece reprezintă un instrument foarte eficient pentru descurajarea deplasărilor motorizate.

O mașină parcată ocupă aproximativ 12mp fiind parcată în medie 23 din 24 de ore (T. Litman, 2006). Parcare este astfel un mare consumator de teren, aproximativ 10000 mp sunt ocupați de garaje rezidențiale în Bacău. Acest teren generează venituri insignifiante față de potențialul real fiind alocat aproape gratuit pentru nevoi private în loc ca el să servească ca un bun colectiv / spațiu comunitar.

Parcările amenajate reprezintă și importanți generatori de trafic. Disponibilitatea unui loc de parcare la destinație, adesea chiar gratuit reprezintă un important „stimulent” pentru utilizarea autovehiculului personal. De asemenea, aproximativ 60% din traficul din zonele centrale ale orașelor din SUA este reprezentat de mașini în căutarea unui loc de parcare (D. Shoup, 2015). Cele peste 1400 locuri de parcare din nucleul central al Municipiului Bacău reprezintă astfel un important generator de trafic.

Procesul tranziție către o mobilitate durabilă este lansat în cazul Municipiului Bacău prin intermediul unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD). Însă pentru a face acest document operațional și pentru a putea implementa proiectele este nevoie și de conturarea unei politici de parcare. Acest aspect este evidențiat și în ghidul Programului Operațional Regional, Prioritatea de Investiții 4.1 ca:

“La nivelul solicitantului/municipiului reședință de județ, dar mai ales la nivelul ariei de studiu a proiectului, trebuie să se implementeze o politică coerentă de reglementare a parcarilor, ce poate conține măsuri privind eliminarea parcarilor neregulate, instituirea unor taxe pentru parcare, controlul accesului și implicit al parcarii în zonele centrale ale municipiilor reședință de județ etc, în conformitate cu P.M.U.D.

Luând în considerare aspectele menționate anterior, se resimte nevoia de a pune bazele unui sistem de gestiune a parcarii pornind de la o politică de parcare.

Scurt istoric a politicilor de parcare

Primele măsuri orientate către un management al parcarii au apărut în anul 1935 în Oklahoma City (SUA). Totul a pornit de la proprietarul unui magazin care se plângea că mereu locurile de parcare blocate de angajați neputând astfel asigura spații de parcare pentru potențiali clienți, aspect care influența într-un mod negativ vânzările acestuia. Astfel pentru a putea elibera parcarile destinate clienților a fost instalat primul parcometru al cărui rol era de a descuraja parcare pe termen lung, preponderent al angajaților în zonă (Ison și Mulley, 2014). Astfel, primele măsuri de management al parcarii avea în vedere descurajarea parcarii de lungă durată și tarifarea acestui serviciu.

Până în anii '50, politicile privind parcare s-au ghidat după ideea de a asigura cât mai multe facilități conducătorilor auto, precum asigurarea a suficiente locuri de parcare pentru ca utilizatorii să nu irosească timp îndelungat în căutarea unui spațiu, achitarea unui tarif foarte redus, eventual utilizarea gratuită a locurilor de parcare și asigurarea locurilor de

parcare la o distanță suficient de mică pentru ca utilizatorii să nu parcurgă mai mult de câteva minute mergând pe jos până la destinație (Weinberger & Kaehny & Rufo, 2010). În majoritatea orașelor managementul parcarii însemna cu precădere satisfacerea necondiționată a cererii. Așadar, ca urmare a asigurării parcarilor într-o manieră necontrolată, se ajunge la finalul anilor '90 la o creștere fără precedent a numărului de vehicule care ajung să sufoce orașele, aspect care va conduce la nevoia de a gestiona cererea pentru parcare. Mecanismul de tarifare devine în acest context unul din principalele instrumente pentru diminuarea cererii de parcare. (Mingardo & van Wee & Rye, 2015).

Imposibilitatea de a satisface necondiționat cererea pentru parcare dar și cea pentru deplasări cu autovehicule individuale a fundamentat schimbul de paradigmă și reorientarea gândirii de la noțiunea de trafic către cea de accesibilitate. Acest schimb de paradigmă care a lansat în final și ideea de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) poate fi prezentat într-o manieră mai detaliată și din prisma parcarii.

Tabel 1 – Schimbul de paradigmă în domeniul parcarii

Vechea paradigmă a parcarii	Noua paradigmă a parcarii
Problema parcarii se rezumă la oferta inadecvată.	Există diverse probleme privind parcare, printre care: ofertă inadecvată sau prea mare, prețuri prea scăzute sau prea ridicate, lipsa informării utilizatorilor sau management inefficient.

Aproximativ 45 de hectare sunt ocupate în Bacău de parcare la sol.

O mașină stă parcată în medie 23 din 24 de ore.

Oferta bogată de parcuri este întotdeauna de dorit.	Oferta abundentă de parcuri este la fel de nocivă ca și insuficiența locurilor de parcare.
Parcarea trebuie oferită gratuit, finanțată indirect (subvenție) sau prin chirie și taxe.	Pe cât posibil, utilizatorii trebuie să plătească în mod direct pentru parcare.
Parcarea trebuie să fie disponibilă pe principiul „primul venit primul servit”.	Parcarea trebuie reglementată pentru a favoriza utilizatorii cu prioritate și pentru a încuraja eficiența.
Necesarul de parcare trebuie asigurat rigid, fără excepții sau variații - standarde minime. Reglementări pentru număr minim de parcuri oferite la noile dezvoltări.	Necesarul de parcare trebuie să fie adaptat la fiecare situație particulară și asigurat în mod flexibil - standarde maxime. Apar reglementări care stabilesc numărul maxim de parcuri care se pot amenaja la noi dezvoltări.
Inovația este lipsită de dovezi și trebuie aplicată doar dacă este fundamentată, demonstrată și dacă este acceptată pe scară largă.	Inovațiile trebuie încurajate deoarece inclusiv experimentele nereușite oferă informații importante – proiecte pilot.
Managementul parcurii este o soluție de ultimă instanță care poate fi aplicată doar în contextul în care creșterea ofertei nu mai este fezabilă.	Programele de management ar trebui aplicate pentru a preveni problemele parcurii.
„Transport” înseamnă deplasare. Dispersia zonelor funcționale (fenomenul denumit SPRAWL) este acceptabilă sau chiar desirabilă.	Condușul este doar un tip de transport. Zonele funcționale dispersate sunt indezirabile.

Sursa: Victoria Transport Policy Institute, 2009. *Transportation Cost and Benefit Analysis Techniques Estimates and Implications (tabel tradus)*

Schimbul de paradigmă asigură astfel trecerea de la perceperea parcurii ca un drept fundamental, la asumarea faptului că acestea reprezintă un serviciu care nu este obligatoriu să fie asigurat. De asemenea, dacă până acum parcare era considerată ca fiind inclusă în prețul noilor dezvoltări, noile tendințe tind să separe acest serviciu. Apare astfel și noțiunea de „parking cash out” care se referă la compensarea angajaților care decid să nu vină cu autovehiculul personal la locul de muncă.

În cazul României, noile schimbări de abordare în ceea ce privește gestiunea parcurii sunt abia la început. Ele vin cumva împreună cu pornirea schimbului de paradigmă (de la trafic la accesibilitate) și elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă.

La nivel național parcare este reglementată prin HG 525/1996 (Regulamentul General de Urbanism) care prevede numărul minim de locuri de parcare pe care o nouă dezvoltare va trebui să le

ofere în funcție de specificul acesteia.

Doar câteva orașe din România au implementat în intervalul 2008-2017 măsuri care privesc managementul parcurii. Acestea se referă cu precădere la tariful parcurii la stradă prin tichete răzuibile, parcometre sau sms sau închirierea contra unei sume modice a parcarilor rezidențiale. În ultimii ani, o serie din orașele mai avansate cum ar fi Cluj Napoca au pilotat și dezvoltat diverse soluții IT pentru afișarea disponibilității și plata parcurii. Astfel, Cea mai mare parte a municipiilor din România se află undeva între stadiile 2 și 5 în ceea ce privește evoluția politicii de parcare.

Odată cu apariția Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă și racordarea lor directă la fonduri europene, o parte considerabilă din orașele României au fost motivate să intre în noua paradigmă a mobilității prin investiții în creșterea calității transportului public, infrastructură pentru biciclete sau extinderea zonelor pietonale. În acest proces, au fost fundamentate și primele măsuri care ar putea compune o politică de parcare. Astfel orașe cum ar fi Alba Iulia, Oradea sau Baia Mare deja un versiuni incipiente a unor politici de parcare, încercând să limiteze numărul de parcuri disponibile în zona centrală, tariful lor dar și dezvoltarea unor parcuri rezidențiale cât mai eficiente.

Informații generale

Municipiul Bacău este municipiul reședință al județului Bacău, având o suprafață de 41 de km². Acesta este unul dintre cele mai importante orașe din zona Moldovei. Municipiul Bacău este încadrat în anul 2011 în categoria localităților urbane de rangul II din România, având o populație de 144,307 de locuitori, fiind al doilea oraș ca mărime demografică din Regiunea de Dezvoltare Nord-Est, după Municipiul Iași. În prezent, municipiul se încadrează în categoria orașelor de rang II (conform noii încadrări propuse de viitoarea Lege privind rețeaua de localități, Municipiul Bacău s-ar încadra în categoria polilor

regionali secundari, municipii de importanță regională, cu o populație de peste 100,000 de locuitori) (SIDU Bacău, 2017).

În intervalul anilor 2010-2016, distribuția pe grupe cinci de vârstă demonstrează o preponderență a populației tinere, cu vârste cuprinse între 20 și 50 de ani. Numărul locuitorilor cu vârste cuprinse între 55 și 64 de ani, care se vor retrage din câmpul muncii în următorii ani, este aproximativ egal cu numărul persoanelor cu vârste cuprinse între 10 și 19 ani, care îi vor înlocui (SIDU Bacău, 2017).

Evoluția unei politici de parcare:

1. Cererea de parcare este satisfăcută în totalitate, fără a avea impact negativ asupra vecinătăților → nu se iau măsuri;

2. Apar decalaje între cerere și ofertă → se reglementează oferta (prag de minim, marcare, etc.);

3. Decalajele cresc → se limitează durata parcurii (max. 2h);

4. Decalajul afectează zonele rezidențiale → măsuri asigurarea de parcuri rezidențiale;

5. Decalajul crește în continuare → apare schemele de tarifyare a parcurii, inclusiv tarifyare diferențiată;

6. Decalajul crește în continuare iar capacitatea de a oferi noi parcuri este limitată → apariția parcarilor de transfer (Park & Ride) la principalele intrări în oraș unde încă există rezerve de teren

7. Decalajul crește în continuare → Sisteme IT avansate pentru rutarea vehiculelor către parcuri liberi + măsuri pentru reducerea indicelui de motorizare

Adaptare după COST, 2005.

În ceea ce privește accesibilitatea, Municipiul Bacău se situează la intersecția mai multor căi de comunicație terestră și aeriană. Deși municipiul nu mai este deservit de niciun coridor pan european prioritar, acesta prezintă cea mai bună conectivitate pe direcția Nord-Sud prin intermediul drumului european de clasă A – E85. Asigurarea legăturii la nivel regional între Transilvania și Moldova se realizează pe ruta drumului european de clasă B – E574 care străbate inclusiv Municipiul Bacău. Din punct de vedere al circulației feroviare, Municipiul Bacău este traversat de magistrala 500 însă legăturile lui cu centre urbane esențiale cum ar fi Municipiul Brașov este una precară.

Conectivitatea la nivelul tramei stradale prezintă dificultăți majore pe direcția Est-Vest. Se remarcă insuficiența traversărilor peste râul Bistrița, iar în ceea ce privește Bulevardul Unirii, este de asemenea nevoie de asigurarea unei alternative pentru a spori gradul de accesibilitate, mai cu seamă din cauza faptului că această arteră se remarcă prin

faptul că este printre cele mai congestionate la nivelul întregului municipiu. Inclusiv calea ferată marchează o altă barieră fizică, ce îngreunează accesibilitatea între zonelor aflate de o parte și de cealaltă a acesteia (SIDU Bacău, 2017).

Din punct de vedere al indicelui de motorizare, Municipiul Bacău înregistrează valori peste media Regiunii de dezvoltare Nord-Est, remarcându-se astfel un număr de 390 de autovehicule la 1000 de locuitori, în comparație cu așezările învecinate, care ajung la o medie de 140 de autovehicule la 1000 de locuitori. Mai mult, această valoare se află în continuă creștere, astfel că în ultimii 5 ani rata de motorizare anuală a crescut relativ constant, cu 3,3% în medie (PMUD Bacău, 2017). În Bacău, una dintre zonele cele mai aglomerate în ceea ce privește încărcarea traficului este zona centrală, unde se remarcă probleme cu privire la fluxurile de circulație rutieră și la parcuri, deci implicit la calitatea spațiului public în general (SIDU Bacău, 2017).

Analiza ofertei de locuri de parcare

Oferta locurilor de parcare a fost realizată cu ajutorul unor estimări bazate pe suprafața ocupată de locurile de parcare (parcările în afara străzii) sau de lungimea străzilor cu parcuri (parcare la stradă). Estimările au fost ulterior verificate și calibrate cu măsurători la fața locului. În zonele rezidențiale, estimările au un grad de precizie mai redus deoarece foarte puține parcuri erau amenajate și marcate astfel încât adesea a fost greu de identificat regula pe care se parchează.

În prezent, Municipiul Bacău deține un total de aproximativ 26.000 locuri de parcare¹ distribuite echilibrat pe întregul teritoriu al orașului.

Clasificarea ofertei de locuri de parcare se poate realiza după următoarele criterii: proprietate, localizare, structură, utilitate, tarifyare.

Proprietatea parcarilor

Cea mai mare parte a ofertei de parcuri ale Municipiului Bacău se află în proprietatea administrației publice locale. Astfel din totalul de 23000 parcuri (accesibile publicului), 79% sunt reprezentate de parcuri publice care se regăsesc fie în lungul străzii (ex. Bdul Ioniță Sandu Sturza str. Oituz sau str. Nicolae Titulescu) sau în afara străzii (ex. Piața Centrală sau Piața Sud). Cea mai mare concentrare de parcuri publice se regăsește în zona centrală. Și zonele rezidențiale cu locuințe colective oferă un număr foarte ridicat de locuri de parcare (peste 500 /

cartier) însă foarte rar acestea sunt amenajate (marcaj, indicator, etc). Din acest motiv este foarte dificil pentru utilizatori să înțeleagă diferența între parcare regulamentară și neregulamentară sau chiar modul în care ar putea parca.

Politica de parcare ia în calcul și parcurile rezidențiale aferente locuințelor colective însă nu cuantifică parcurile rezidențiale de pe parcelele locuințelor individuale. Se consideră, că orice zonă de locuințe individuale trebuie să asigure necesarul de parcuri rezidențiale în cadrul fiecărei parcele. De asemenea, nu au putut fi cuantificate parcurile private aferente activităților economice de mici dimensiuni deoarece adesea accesul către aceste este restricționat.

Parcurile private cu acces public sunt amplasate cu precădere în afara străzii fiind amenajate pentru a deservi noile centre comerciale sau zonele de birouri. Acest tip de parcare este răspândit

¹ Estimarea include și parcurile de mare capacitate aferente centrelor comerciale alături de câteva parcaje

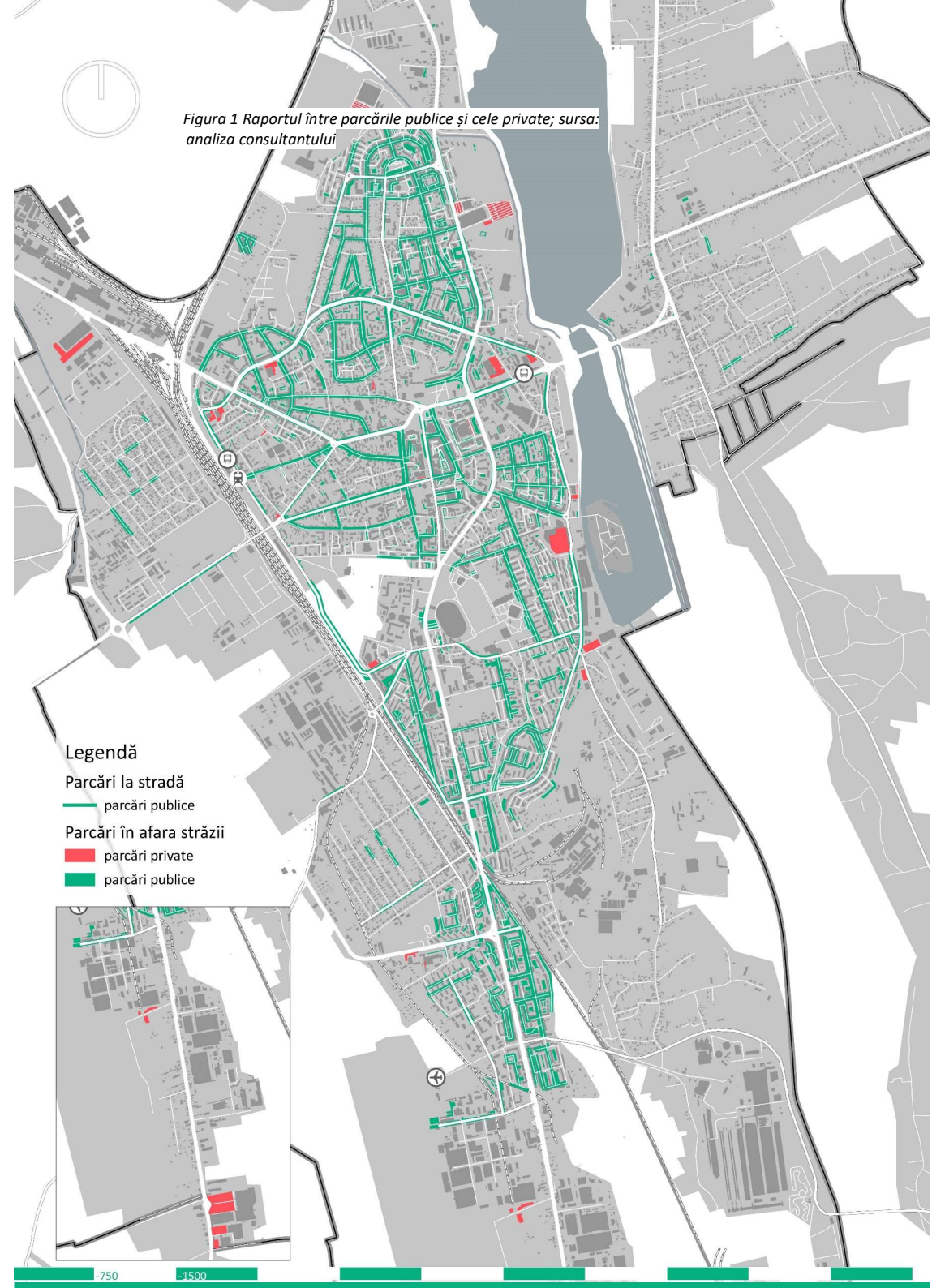
mai mare care se regăsesc pe terenurile marilor angajatori.

mai degrabă în zone periferice unde s-au găsit terenuri pentru activități comerciale de dimensiuni medii/mari sau la marginea zonei centrale. Parcățile private cu acces public oferă de obicei, peste 50 de locuri de parcare însă sunt folosite doar pe timpul zilei iar pe parcursul nopții sunt închise. Deschiderea acestor parcări pentru rezidenți, ca ele să

fie folosite măcar pe parcursul nopții ar permite o acoperire mult mai eficientă a necesarului de parcări rezidențiale.

În prezent nu există parcări dezvoltate în parteneriat public privat, sau parcări aflate în proprietatea administrației locale dar administrate de către companii private.

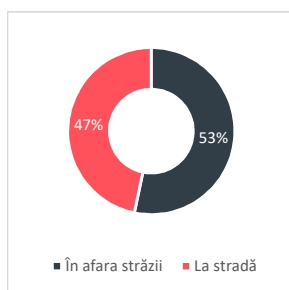
Figura 1 Raportul între parcările publice și cele private; sursa: analiza consultantului



Localizarea parcarilor (la stradă sau în afara străzii)

Cea mai mare parte a stocului de parcuri 53% este disponibil în afara străzii, fie ca parte a marilor centre comerciale sau sub forma de parcuri rezidențiale preponderent neamenajate.

Figura 2 Raportul dintre parcuri la stradă și în afara străzii



Principalele artere rutiere sunt bordate de parcuri la stradă. Doar arterele majore de circulație cum ar fi bdul. Republicii, bdul. Nicolae Bălcescu (parțial) sau Calea Moldovei sunt păstrate libere, pentru a permite fluidizarea traficului.

Modul de orientare a parcarilor în raport cu strada este în cea mai mare parte longitudinal. Parcărilor oblice (30-45 grade) sau perpendiculare sunt amplasate preponderent în lungul unor străzi de categoria III sau IV unde fluxul de autovehicule rutiere și viteza lor de deplasare sunt reduse. Astfel nu apar dificultăți majore în parcare autovehiculelor. Doar segmente din bdul. Unirii sau str. Mioriței prezintă probleme în ceea ce privește ieșirea din

parcărilor oblice. Acest aspect este datorat faptului că conducătorii auto sunt nevoiți să iasă cu spatele din parcare într-o stradă cu trafic intens fără a avea vizibilitate suficientă pentru a putea efectua manevrele în siguranță. Există și cazuri în care deși sunt amenajate parcuri în lungul străzii, conducătorii auto parchează fie oblic îngreunând circulația auto pe banda 1 (ex. str. Erou Pinteș sau bdul. Unirii).

Parcărilor în afara străzii sunt fie rezidențiale sau dedicate activităților economice și instituțiilor publice. Din punct de vedere a suprafeței cele mai ample parcaje se află la marginea orașului în vecinătatea marilor centre comerciale (ex. Arena Mall – aprox. 500 locuri, Cora Bacău – aprox. 600 locuri, sau Progres Shopping Center – aprox. 900 locuri). Centrele comerciale oferă astfel peste 50% din totalul parcarilor din afara străzii. Amplasarea marilor centre comerciale, dar și a principalelor activități industriale la marginea orașului, în zone cu accesibilitate redusă face ca aceste entități să fie în permanență dependente de autovehicul. Fluxurile ridicate de autovehicule individuale atrase de aceste zone economice consumă la rândul lor suprafețe ample de parcare. Din păcate, acest număr foarte ridicat de parcuri este utilizat doar pe perioada funcționării unităților comerciale.

Parcărilor dedicate instituțiilor publice sau altor activități economice decât marile centre economice au o capacitate medie (max. 50 locuri) asigurând de regulă doar necesarul angajaților

și a unui număr limitat de vizitatori. Asemenea parcuri se regăsesc în zona centrală (ex. parcare din spatele Prefecturii, parcare din spatele Primăriei sau parcare de la SIF Moldova).

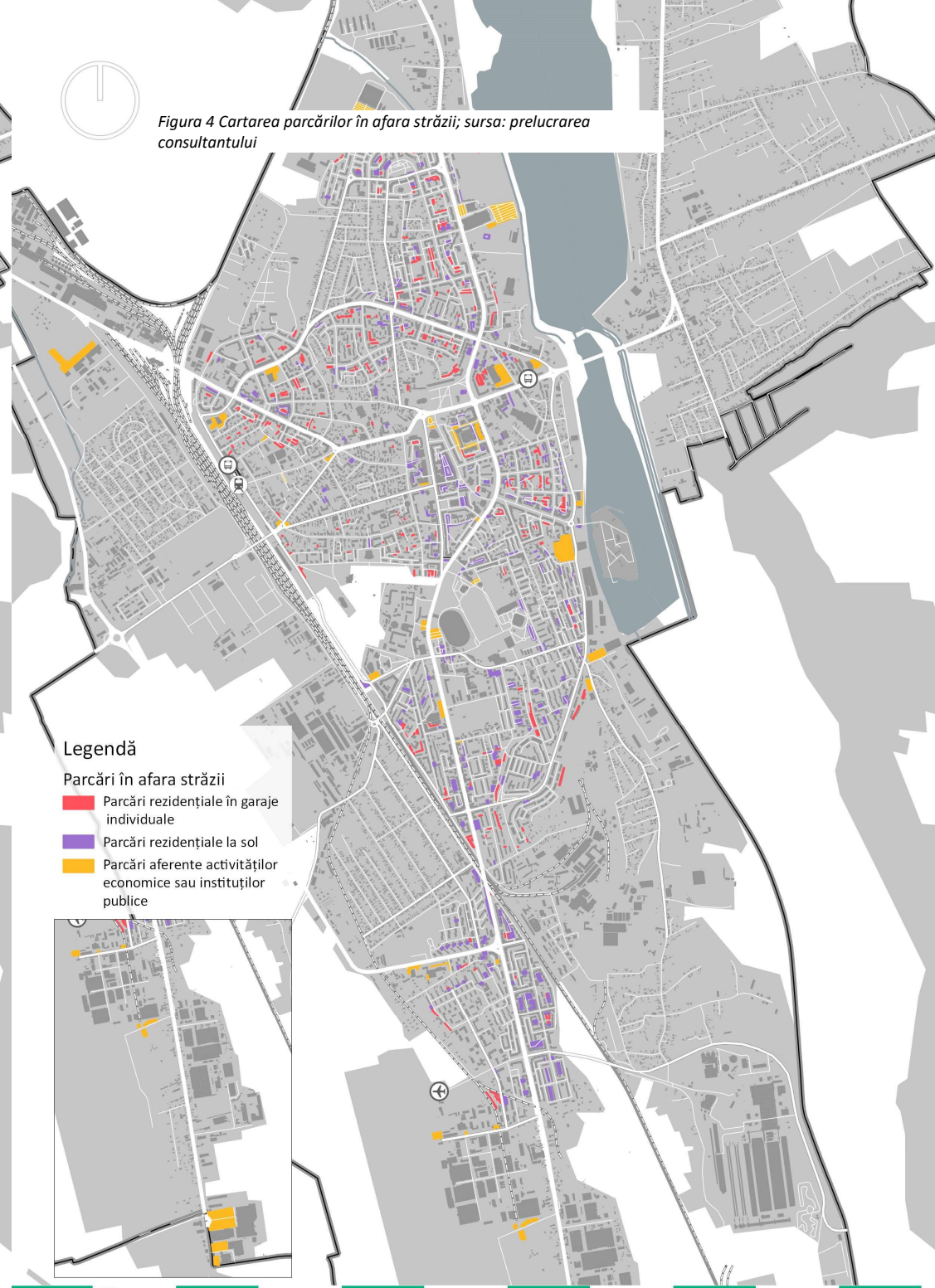
Parcărilor rezidențiale sunt amplasate în incintele locuințelor colective. Capacitatea acestor

parcaje este de regulă redusă (5-30 locuri). Există un număr redus de cazuri în care o incintă de locuințe colective este transformată în totalitate în spațiu pentru parcare cumulând peste 70 de locuri de parcare (ex. cartier Republica, la nord de str. Chimiei).

Figura 3 Cartarea parcărilor la stradă; sursa: prelucrarea consultantului



Figura 4 Cartarea parcărilor în afara străzii; sursa: prelucrarea consultantului

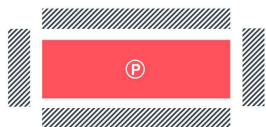


Grupare de peste 50 de garaje într-o incintă de locuințe colective în zona Unirii.



Modele de transformare a incintelor de locuințe colective în parcări.

1. Transformarea unei incinte în totalitate în spațiu pentru parcare, păstrarea celorlalte incinte pentru spații verzi (Cartier Cornișa)



Utilizarea parcarilor

Clasificarea parcarilor se poate realiza și după scopul utilizării. Astfel, putem distinge parcuri rezidențiale, parcuri dedicate angajaților sau parcuri pentru vizitatori. Scopul utilizării este adesea corelat și cu durata parcarii. Așadar, parcare rezidențială variază între 12 și 24 ore, parcare pentru angajați este folosită aproximativ 8 ore iar parcare pentru vizitatori variază între 5 minute și 2 ore.

Parcuri rezidențiale, amplasate în incintele locuințelor colective sunt fie amenajate la sol sau se află în interiorul unor garaje.

Cea mai mare parte a parcarilor rezidențiale (peste 7500) sunt amenajate în incintele locuințelor colective, preponderent prin transformarea în timp a unor foste spații verzi sau spații comunitare.

Creșterea accentuată a indicelui de motorizare² a făcut ca spațiile verzi din interiorul incintelor de locuințe colective să fie transformate treptat în parcuri. Fie este vorba de acapararea treptată a spațiilor verzi din fața locuințelor colective sau de compromiterea unei suprafețe mai ample (sau chiar în totalitate) din incinte.

Figura 5 Cartier Bistrița Lac – locuințe colective cu incinte ocupate de locuințe individuale; sursa: Google Maps



Deoarece cartiere cum ar fi Bistrița Lac nu au fost finalizate până la căderea regimului comunist, între locuințele colective se păstrează parcele cu locuințe individuale. Astfel, spațiul din incintele locuințelor nu este unul omogen, iar capacitatea lui de a rezolva nevoile comunității (parcuri, spații verzi, etc.) este una mult diminuată.

Parcuri rezidențiale sunt folosite cu precădere pe parcursul serii. În cursul zilei, acestea sunt ocupate în proporție de 40-50%. În zonele mixte, gradul de ocupare a acestora este mai ridicat fiind folosite de angajați sau clienți ai activităților economice.

Garajele funcționează pe baza unor contracte de concesiune iar suprafața ocupată de ele este de aproximativ 1 ha. Deși terenul este concesionat și ocupat de construcții provizorii, adesea utilitatea nu mai este cea de parcare. Locuitorii preferă să folosească garajele ca depozite parcând autovehiculul personal în

alte parcaje amenajate sau la stradă (în anumite cazuri și pe trotuar). Adesea, mașina este proprie este parcată chiar în fața garajului, blocând accesul auto către acesta.

Parcuri mixte, folosite de rezidenți dar și de vizitatori sau angajați sunt amplasate cu precădere în lungul principalelor artere rutiere unde se concentrează activități economice amplasate fie la parterul locuințelor colective fie în vecinătatea directă a unor construcții destinate locuirii.

Parcuri pentru vizitatori sunt amplasate cu precădere în vecinătatea directă a centrelor comerciale fiind astfel concentrate în zona centrală dar și în puncte cheie în jurul inelului central sau la periferie, în lungul principalelor intrări în oraș. Dacă în vecinătatea directă există zone rezidențiale aceste parcuri pentru vizitatori au potențialul de a fi mixte (vizitatori-rezidenți).

Parcuri dedicate angajaților se regăsesc în zonele cu cea mai mare concentrare de locuri de muncă. Putem identifica două tipuri de astfel de parcuri: 1. parcuri destinate activităților economice încadrate în domeniile comerț / servicii și 2. Parcuri destinate activităților industriale. Astfel, cele mai generoase parcuri pentru angajați, sunt cele amplasate la intersecția între bdul. Mărășești și str. Spiru Haret. Estimările oferite de către PMUD Bacău evidențiază peste 2000 de

locuri de muncă în această zonă care sunt deservite de peste 400 de locuri de parcare. Aceste parcuri sunt adresate și unui număr ridicat de vizitatori dat fiind faptul că este vorba de funcțiuni de interes public cum ar fi Spitalul Județean sau Universitatea Vasile Alecsandri.

Un caz aparte este reprezentat de vecinătatea vestică a zonei centrale (str. Mihai Eminescu, str. Oituz, str. Vasile Alecsandri, Aleea Parcului și bdul Ioniță Sandu Sturza) care cf. PMUD concentrează peste 4000 de locuri de muncă. Cele peste 800 de parcuri care deservesc aceste locuri de muncă se află însă preponderent în lungul străzii și foarte rar pe parcela care găzduiește activitatea economică.

Parcuri pentru angajații activităților industriale sunt amplasate pe parcelă³ fiind amplasate la periferia orașului (în sud, vest, nord-vest și nord).

Structură

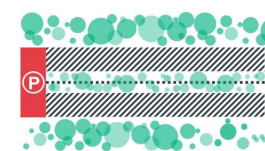
În prezent în Municipiul Bacău oferă doar parcuri publice sau private cu acces public la sol. Singura excepție este magazinul Cora de pe bdul. Alexandru cel Bun care deține și o parcare subterană cu peste 500 de locuri. Raportul între parcuri la sol și cele în structuri multietajate este în acest caz mult sub media orașelor europene. Peste 20% din totalul parcarilor în orașele europene de peste 20.000 locuitori este asigurat de parcuri

Modele de transformare a incintelor de locuințe colective în parcuri.

2. Transformarea unei părți din grădinile de fațadă / comunitare în parcuri (Cartier Republica)



3. Transformarea unei părți din intrarea spre grădina comunitară în parcuri (Cartier Aviatori).



² în 2016 au fost estimate 390 autoturisme la 1000 de locuitori cf. PMUD Bacău 2016.

³ Activitățile industriale, amplasate la periferie, beneficiază de parcele generoase care permit amenajarea de

locuri de parcare suficiente pentru angajați.

multietajate (EPA, 2013). Faptul că Municipiul Bacău deține o singură parcare multietajată cu acces public denotă o utilizare total ineficientă a spațiului urban.

În zonele de locuințe colective sunt foarte frecvente garajele care însă adesea nu își mai îndeplinesc funcțiunea inițială fiind transformate în depozite.

Tarifare

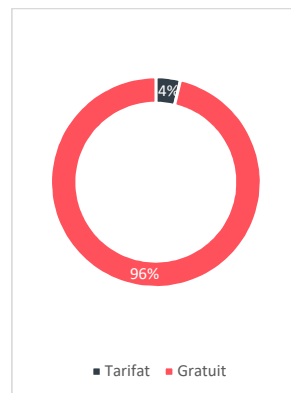
Tarifarea parcarilor a fost introdusă ca măsură de gestiune a parcarilor în Municipiul Bacău începând cu anul 2006 prin două hotărâri de consiliu local (HCL 377 din 2006 și HCL 84 din 2008).

În ceea ce privește tarifarea doar 957 de locuri în 18 parcuri publice sunt tarificate cu 1.5 lei pe oră. Parcurile tarificate sunt localizate în zona centrală, vecinătatea Universității Spiru Haret, lângă Gara CFR, la intrarea în Stadionul Municipal și lângă Piața Sud.

Tariful de 1.5 lei pe oră variază la parcurile cu barieră de la Piața Centrală și Piața Sud unde după 2 ore de parcare tariful crește la 10 lei. Prin această măsură este descurajată parcare de lungă

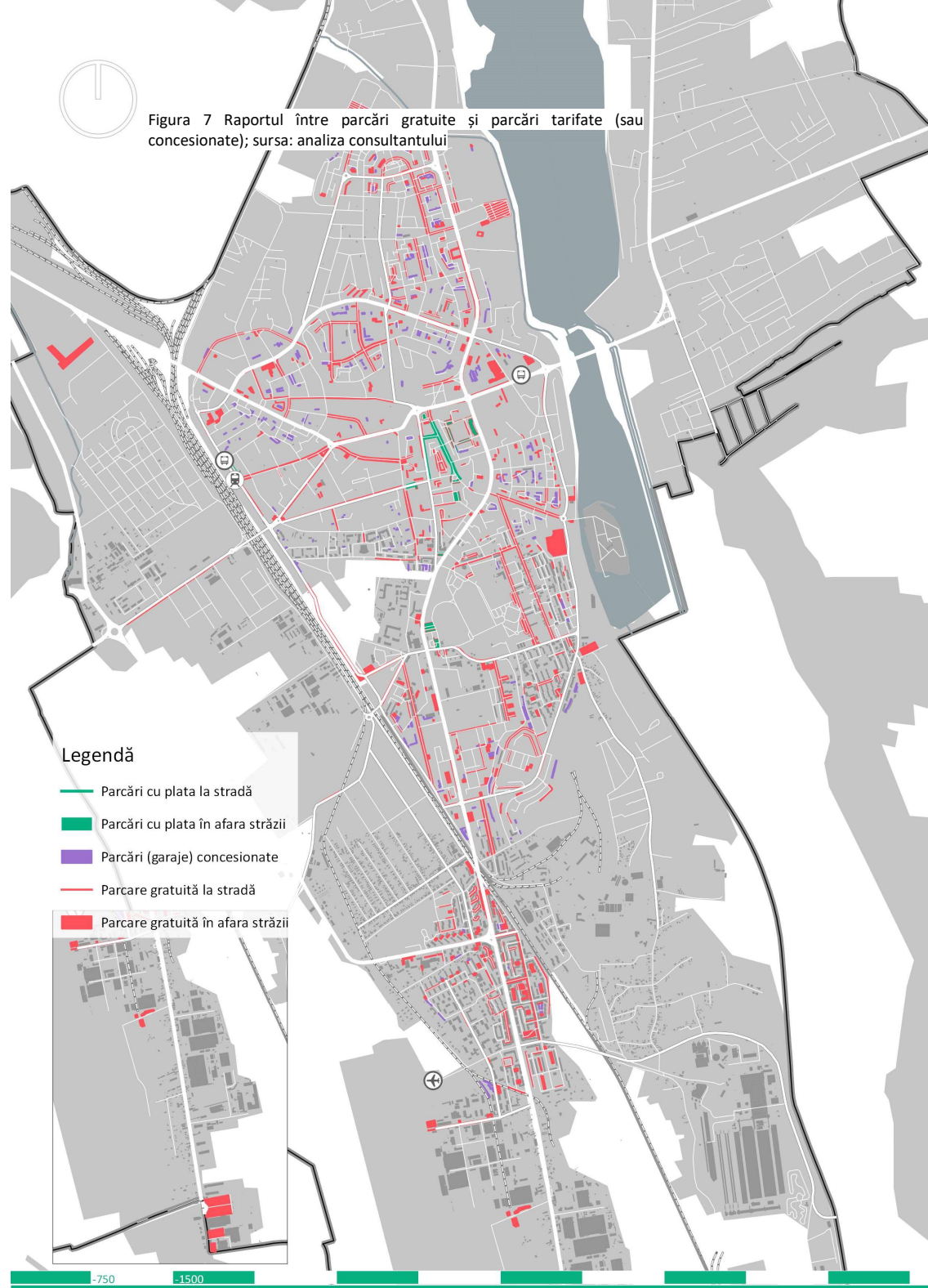
durată caracteristică angajaților fiind permisă parcare pentru vizitatori.

Figura 6 Ponderea parcarilor publice tarificate din total



Parcurile private aferente centrelor comerciale nu sunt încă tarificate dar includ restricționări în ceea ce privește perioada de utilizare (perioadă maximă de parcare – 2 ore). Într-un model similar cu cel al celor două piețe agro-alimentare, se intenționează restricționarea folosirea parcarilor de către angajații sau rezidenții zonei.

Figura 7 Raportul între parcuri gratuite și parcuri tarificate (sau concesionate); sursa: analiza consultantului



Analiza cererii

Politica de parcare pentru Municipiul Bacău lucrează cu cererea maximă care reiese din reglementări cum ar fi HG525/1996. Este de menționat faptul că este imposibilă satisfacerea în totalitate a cererii stipulate prin metodele de calcul ale HG525/1996 într-un oraș proiectat și gândit înaintea apariției acestei legi. Desigur, este obligatorie respectarea și aplicarea cu rigurozitate a standardelor impuse pentru noile dezvoltări.

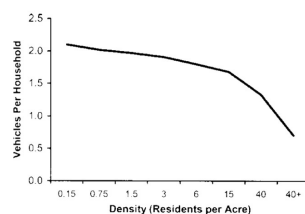
În cazul zonelor rezidențiale cererea este ajustată prin indicele de motorizare iar în zonele activităților economice se face raportarea la numărul de locuri de muncă. De asemenea, un factor esențial în stabilirea cererii sunt zonele cu parcuri ilegale întrucât ele evidențiază cel mai clar discrepanța între cerere și ofertă (o cerere neacoperită). Cele din urmă sunt detaliate însă în următorul subcapitol (raportul dintre cerere și ofertă).

Parcare rezidențială

Din cauza unui indice de motorizare ridicat (390 autovehicule la 1000 de locuitori cf. PMUD) și a unei ponderi ridicate din populație care trăiește în locuințe colective (peste 80%) cea mai mare cerere pentru parcuri publice se regăsește în cartierelor de locuințe colective cum ar fi Republicii, Aviatori sau Bistrița Lac, etc. Din acest motiv, aproximativ 50% din totalul cererii este reprezentat de parcuri rezidențiale. Luând în calcul 1 loc de parcare / apartament și un surplus de 20% pentru vizitatori, cea mai mare cerere de parcuri rezidențiale se regăsește în cartierul Republica (peste 5000 locuri de parcare). Însă luând în considerare numărul estimat de autovehicule (cf. PMUD) pentru

aceste cartiere de locuințe colective, cererea reală ar fi aproximativ 20-30% mai scăzută. Acest aspect este datorat faptului că în prezent nu fiecare apartament / gospodărie are în gestiune un autovehicul privat. De regulă tendința este ca numărul de autovehicule să scadă odată cu creșterea densității.⁴

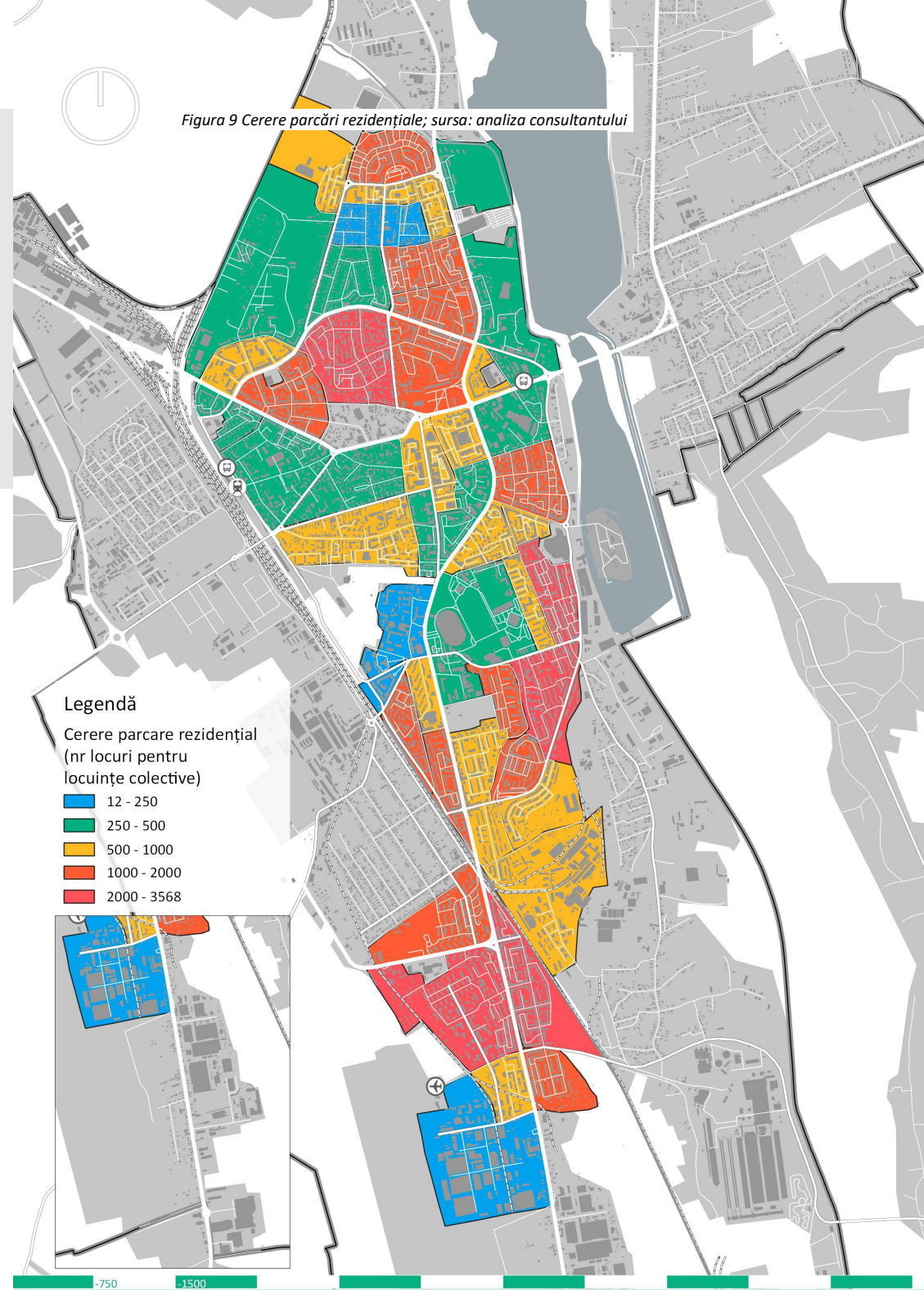
Figura 8 Grafic care prezintă raportul între numărul de autovehicule per gospodărie și densitate rezidenți; sursa: T. Litman, 2006



⁴ Cauzele care susțin această tendință sunt: spațiu locativ mai scăzut și venituri mai reduse (posibilitatea mai redusă de a-și permite un autovehicul), probabilitate mai mare

a unor gospodării cu persoane vârstnice sau deservire mai bună de transport public și infrastructură velo care să reducă nevoia deținerii unui autovehicul.

Figura 9 Cerere parcuri rezidențiale; sursa: analiza consultantului



Parcărilor rezidențiale sunt utilizate preponderent pe parcursul nopții (18:00-07:00) de aceea în cartierele periferice, între 30 și 50% din totalul locurilor de parcare sunt libere în timpul zilei. În cartierele mixte (zona centrală, zone centrală extinsă) acest lucru nu este valabil deoarece în timpul zilei parcările rezidențiale sunt folosite de către angajați, persoane care au activitate la instituțiile publice, etc.

Activități economice

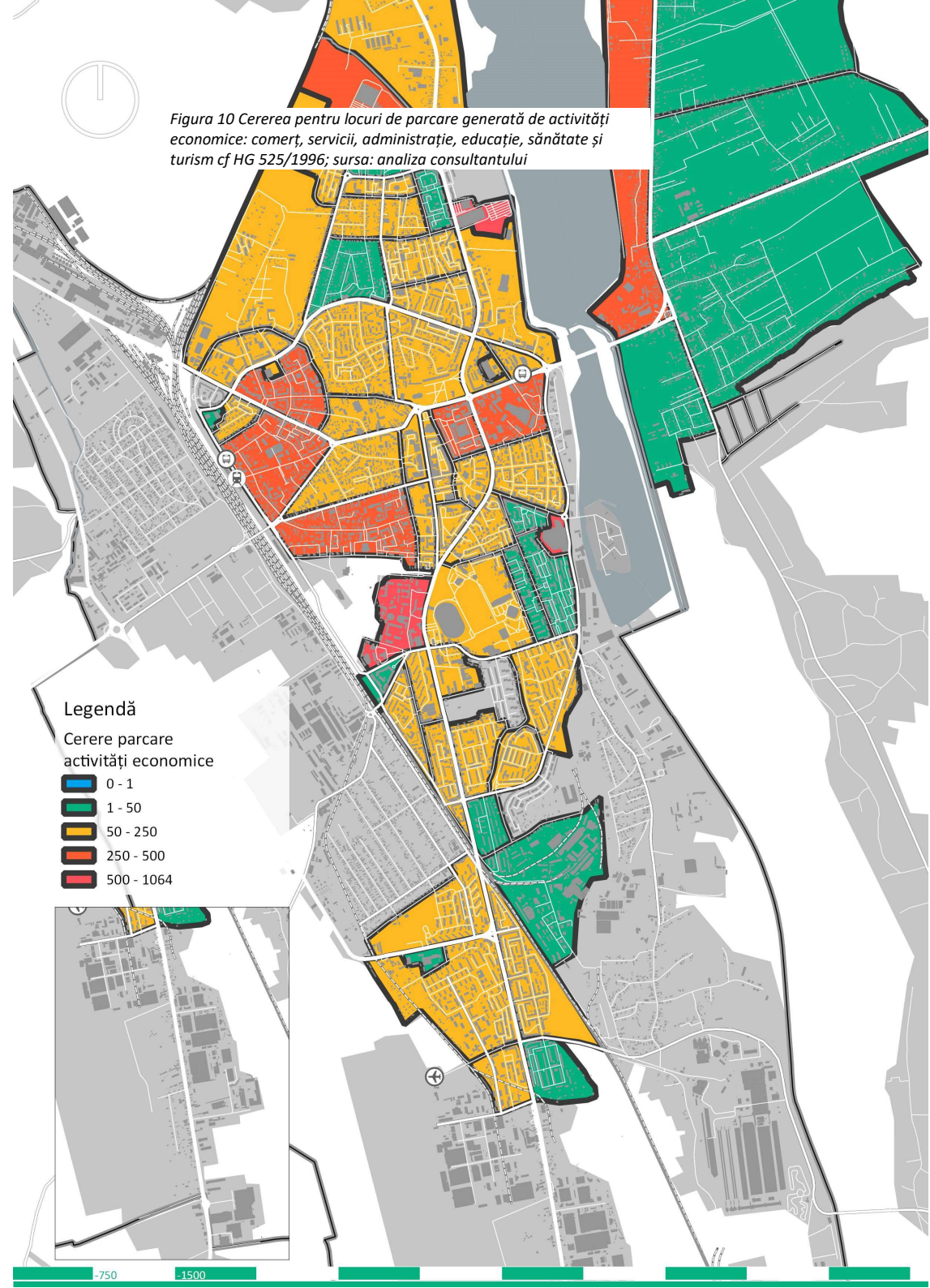
Cererea pe activități economice a fost calculată în funcție de numărul și localizarea locurilor de muncă (cf. ITM 2016). Astfel, a fost calculată cererea de parcare, în funcție de numărul de locuri de muncă pentru construcții de învățământ, administrative, financiar bancare, sănătate sau turism. Calculul pentru construcții comerciale s-a realizat prin raportare la suprafața desfășurată. Deoarece nu sunt disponibile date pentru birouri de mici dimensiuni (o mare parte din acestea se află în apartamente sau case din zona centrală) cererea estimată este sub cea reală.

Cea mai mare concentrare de activități economice se află în zona centrală cât și în zonele pericentrale din vest (Bdul I.S. Sturza, str. Nicolae Titulescu, str. Oituz, etc) și sud (zona Spitalului

Județean și al Stadionului Municipiului Bacău).

În zona centrală cererea este acoperită parțial de parcările existente amplasate preponderent în afara străzii. Cele două artere majore ce înconjoară zona pe direcția N-S, dețin un număr foarte restrâns de parcări, așa că necesarul este susținut de străzile secundare alături de str. Mihai Viteazul. De asemenea, pentru mari generatori de trafic cum ar fi Primăria, Prefectura sau AJFP din zona centrală, cererea de parcare este acoperită de zonele învecinate (ex. str. Războieni). Cea mai mare cerere de parcare pentru activități economice (peste 1000 locuri de parcare) se regăsește în zona Spitalului Județean și a Universității Vasile Alecsandri. Aici alăturarea mai multor mari generatori de trafic atrage după sine și o cerere substanțială de locuri de parcare. Mai mult de atât, darea în funcțiune a Spitalului Municipal și a Stadionului Municipal ar crește această cerere cu peste 750 de locuri de parcare. Dificultăți similare vor fi întâmpinate și în zona Unirii (vis-a-vis de autogară) unde există deja o cerere ridicată pentru parcări dar urmează a fi construit și un centru comercial amplu.

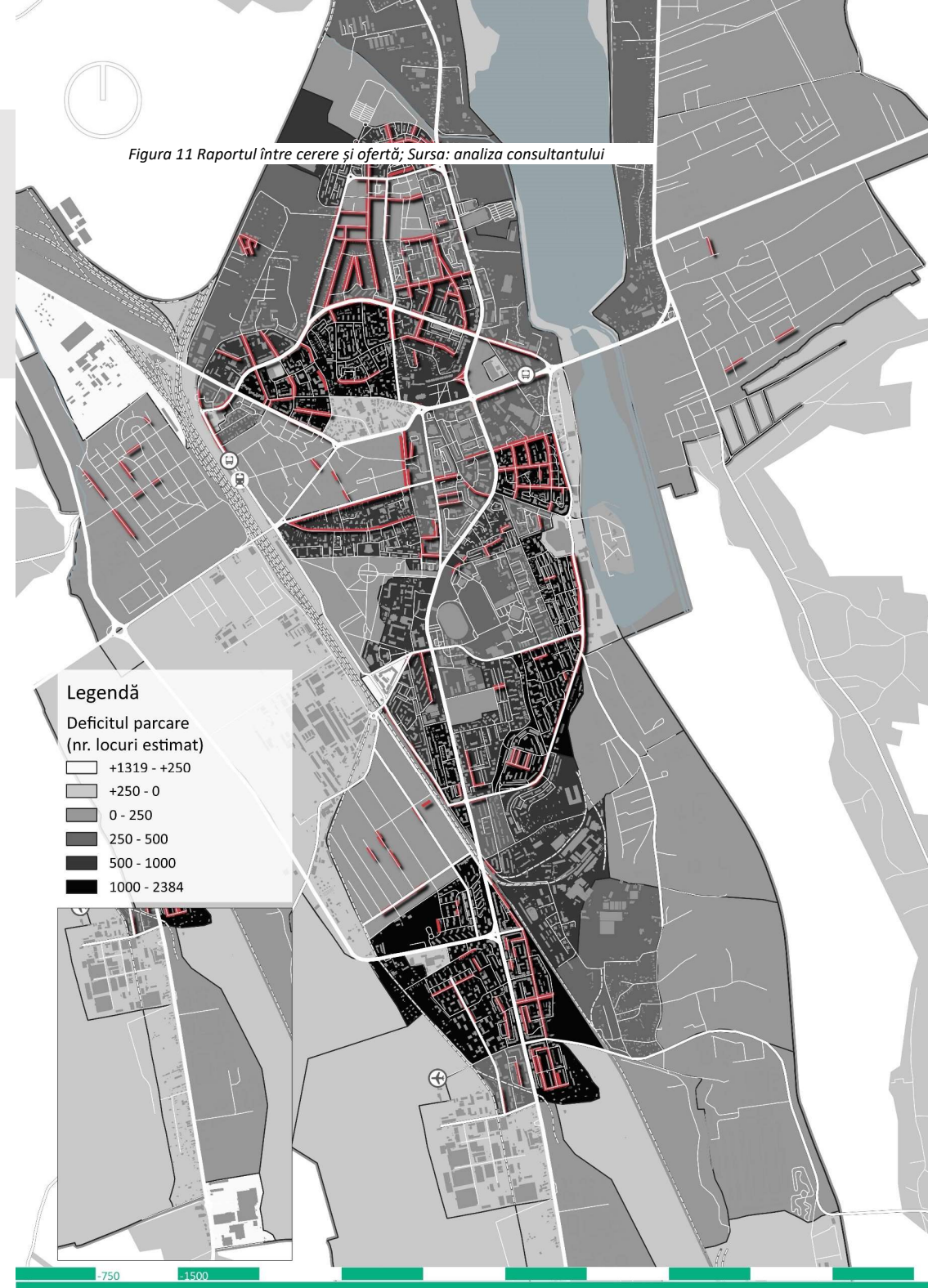
Figura 10 Cererea pentru locuri de parcare generată de activități economice: comerț, servicii, administrație, educație, sănătate și turism cf HG 525/1996; sursa: analiza consultantului



Raportul dintre cerere și ofertă

Rolul acestui subcapitol este acela de a identifica și analiza principalele zone critice, unde cererea de parcuri depășește cu mult oferta. Zonele identificate vor reprezenta o prioritate pentru măsurile menite să asigure o mai bună gestiune a parcurii, scăzând cererea dar și, după caz, o suplimentare a ofertei.

Din cauza unei cereri ridicate calculate raportând un autovehicul la fiecare apartament și nu la indicele de motorizare, cel mai mare deficit de locuri de parcare apare în zonele rezidențiale. Pe baza acestui calcul, cartiere cum ar fi Republica, Bistrița Lac, Aviatori sau Miorița au un deficit de peste 1000 de locuri de parcare. Raportând acest deficit la numărul locurilor de parcare ilegale putem constata că cele mai mari probleme apar în cartierele Republica, Bistrița Lac și în Aviatori. Parcărilor ilegale din cartierul Aviatori sunt însă cauzate de generatorii de trafic de pe str. Henri Coandă (5 unități de învățământ și o instituție publică de interes local). În schimb în cartierele Republicii și Bistrița Lac aproape toate străzile locale sunt ocupate de parcări ilegale îngreunând sau făcând imposibilă circulația pietonală.



Zone critice

Zonele de tensiune, în care cererea depășește cu mult oferta și apar parcări ilegale sunt fie acolo unde există un număr ridicat de generatori de trafic (instituții publice sau activități economice) sau în zonele de locuințe colective unde creșterea indicelui de motorizare a făcut imposibilă satisfacerea nevoilor de parcare în condițiile legale.

În aceste zone se pot identifica astfel cel mai frecvent mașini parcate ilegal fie pe trotuar, blocând o bandă de carosabil sau în anumite cazuri chiar parcări pe terenuri virane sau abandonate.

Zona Spitalului Județean prezintă o aglomerație foarte mare de locuri de muncă (peste 2000 cf. PMUD) care este deservită de aproximativ 400 de parcări la stradă și în afara străzii⁵. Pe lângă spital, în zonă se mai află încă doi mari generatori de trafic: Universitatea Vasile Alecsandri și Inspectoratul Județean de Poliție. Toate aceste instituții necesită locuri de parcare și pentru vizitatori fiind obiective de interes public. Din acest motiv, cele 800 de locuri de parcare nu reușesc să satisfacă nevoile actuale. Mai mult de atât, Spitalul Municipal și Stadionul Municipal nu sunt în funcțiune deci nu generează trafic iar parcărilor lor sunt deja folosite de către utilizatorii celorlalte instituții.⁶

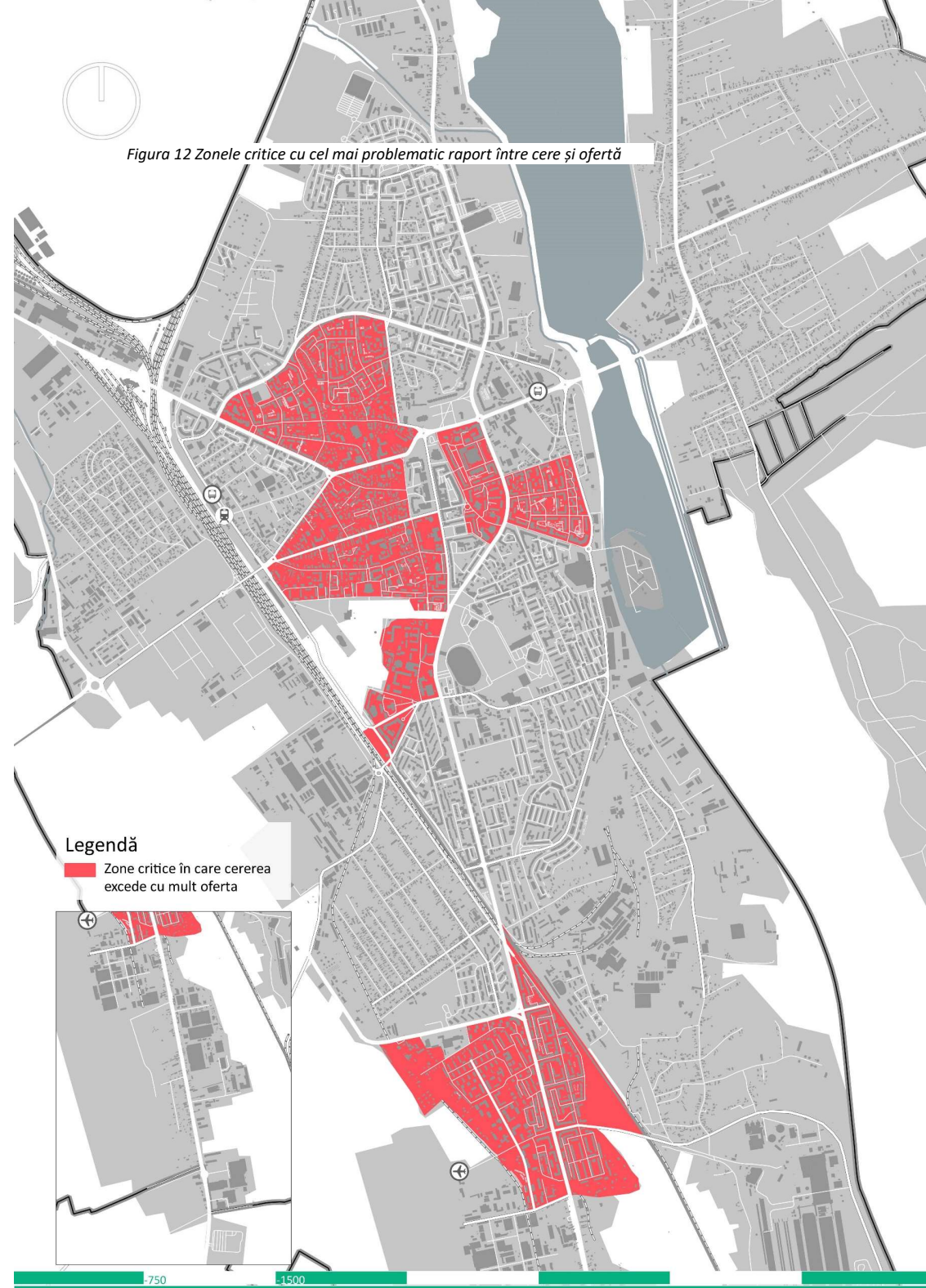
În zona centrală cele mai mari probleme de parcare se regăsesc

în jurul primăriei. În aceeași zonă sunt localizate două instituții publice cu o cerere mare de locuri de parcare pentru angajați și vizitatori (primăria și DGFP). Primăria asigură doar aproximativ 20 de locuri de parcare pentru angajați. Restul necesarului de parcare este asigurat de str. Războieni. Din acest motiv, în timpul zilei str. Dumbrava Roșie este ocupată pe ambele părți de mașini parcate ilegal.

Zona centrală extinsă (partea vestică a centrului istoric) cuprinde peste 4000 de locuri de muncă deservite de 800 de locuri de parcare. Această parte a orașului a trecut printr-un proces de transformare dintr-un cartier rezidențial valoros într-o zonă dedicată instituțiilor publice (preponderent unități de învățământ), birourilor și serviciilor (preponderent hoteliere). Cât timp schimbarea de funcțiune s-a realizat fără a afecta fondul construit, nu a existat temei legal pentru a solicita suplimentarea cu locuri de parcare pentru noua activitate. economice și de vizitatorii acestora.

pentru angajați și vizitatori acestea sunt adesea ocupate de utilizatorii funcțiunilor învecinate (ex. Universitatea).

Figura 12 Zonele critice cu cel mai problematic raport între cerere și ofertă



⁵ În aria de deservire intră și parcare de la Stadionul Municipal.

⁶ Deși zona Inspectoratului Județean de Poliție asigură necesarul de parcări

Figura 13 Localizarea parcărilor ilegale la stradă; sursă: analiza consultantului, actualizare după PMUD Bacău

Legendă

— Parcări neregulamentare



Doar noile construcții cum ar fi sediul APM, au inclus parcuri pentru angajați și vizitatori conform HG 525/1996. Astfel, toate locurile de parcare la stradă (adesea pe ambele părți) sunt ocupate de angajații activităților economice și de vizitatori. De asemenea, în orele de vârf, zona este suprasolicitată de părinții care își duc copii la diferitele instituții de învățământ. Toți generatorii de trafic sunt activi cu precădere în timpul zilei (07:00-18:00), motiv pentru care seara peste 50% din locurile de parcare sunt libere.

Doar partea de vest (inclusiv str. Mihai Viteazul) prezintă probleme în ceea ce privește parcare. În acest caz, aproximativ 650 de locuri de parcare sunt dedicate pentru circa 1500 de angajați (cf. PMUD) și vizitatori. În acest caz cel mai mare generator de trafic este Piața Centrală care atrage un număr ridicat de clienți. Problema zonei este dată de faptul că ea este înconjurată de locuințe colective, care au nevoie parcuri rezidențiale. Poziționarea centrală face ca locuitorii zonei să nu fie nevoiți să folosească autovehiculul individual pentru deplasări cotidiene motiv pentru care acesta rămâne staționat în

parcările disponibile pe întreaga durată a zilei.

Cartierul Bistrița Lac are dificultăți în a oferi necesarul de locuri de parcare deoarece nu mai dispune de rezerve de teren în incintele locuințelor colective. Cauza pentru această problemă este faptul că în interiorul incintelor se păstrează parcele cu locuințe individuale, până și o parte din terenurile rămase libere se află încă în proces de retrocedare. Din acest motiv, posibilitățile de a oferi parcuri la sol sunt foarte scăzute iar rezidenții își parchează autovehiculele individuale cu precădere pe trotuarele străzilor secundare care irigă cartierul.

Parcare neregulamentară

Cartarea locurilor de parcare neregulamentare evidențiază două tipuri de probleme. Pe de-o parte au fost identificate multe parcuri neregulamentare în foste zone rezidențiale care au fost transformate în zone cu activități economice. Pe de altă parte, foarte multe parcuri neregulamentare se află în lungul străzilor secundare din cartiere de locuințe colective.

Rezerve de teren pentru noi parcări

Acest subcapitol analizează disponibilitatea de terenuri care pot fi utilizate pentru a amenaja spații de parcare într-o manieră mai eficientă, sub forma unor parcări multietajate (sub sau supraterane). Spațiile identificate sunt corelate cu zonele cu cel mai mare deficit de locuri de parcare urmând ca ele să poată susține pe cât posibil acoperirea cererii.

Principalele rezerve de teren disponibile sunt în partea sudică, în cartierele Republica și Aviatori. Este vorba de terenuri neamenajate sau grupări de garaje în incintele locuințelor colective. Terenurile disponibile se pot alocă pentru parcare însă doar păstrând spații considerabile pentru locuri de joacă pentru copii, vegetație, mici dotări sportive, etc. Dat fiind faptul că aceste terenuri sunt deja acoperite de parcări la sol (neamenajate) se impune eficientizarea modului în care ele sunt folosite. Acest lucru se va putea realiza doar prin construirea de parcări multietajate (sub / supraterane) care să asigure necesarul de parcări rezidențiale păstrând totodată rezerve considerabile de teren pentru dotări comunitare.

Există și cazuri în care rezervele de teren disponibile nu permit inserarea unor parcări multietajate obișnuite. În acele cazuri de poate opta pentru parcări de tip „smart” pe sistem

hidraulic care să asigure o utilizare mai eficientă a terenului fără a umbri locuințele colective învecinate. De aceea, într-un caz ideal ele sunt amplasate între laturile secundare ale construcțiilor care nu includ ferestre de la camere de locuit.

Rezervele ample de teren din zona Stadionului Municipal ar putea fi folosite pentru parcare. Orice amenajare în acea zonă ar trebui însă gândită integrat cu reabilitarea stadionului. În prezent cererea calculată cf. HG 525/1996 nu poate fi acoperită de parcările existente dacă stadionul ar fi funcțional.

La marginea zonei centrale există câteva rezerve de teren care pot susține parcări multietajate (subterane) care să funcționeze ca structuri de tip „park & walk” susținând extinderea spațiilor pietonale. Rezervele de teren din zona centrală sunt deja folosite, ele găzduind parcări la sol. Acestea pot fi însă transformate în parcări multietajate, realizate în parteneriat public privat⁷

2.5 ani cu o rată de ocupare de 70% și un tarif orar de 3 lei (excluzând

permițând renunțarea treptată la parcările la stradă (ex. parcare str. Iernii, parcare str. Mihai Viteazul nr. 12 sau parcare Piața Centrală).

Pentru cazul zonei centrale extinse (vestul centrului istoric) nu există în prezent rezerve de teren disponibile. Se poate doar opta pe achiziția de terenuri private încă neconstruite (există 3-4 parcele libere de construcții). Însă măsurile în acea zonă nu ar trebui orientate către satisfacerea nevoii de parcare ci mai degrabă către reducerea cererii.

Terenul din partea de sud a cartierului CFR poate fi utilizată pentru a satisface cererea de parcare pentru noua funcțiune pe care o va adăposti (parc, sală polivalentă, stadion?). Totodată, odată amenajat, parcajul poate fi utilizat și de către vizitatorii cartierului⁸.

În întregul proces de utilizare a rezervelor de teren pentru posibile parcaje trebuie ținut cont de 3 reguli:

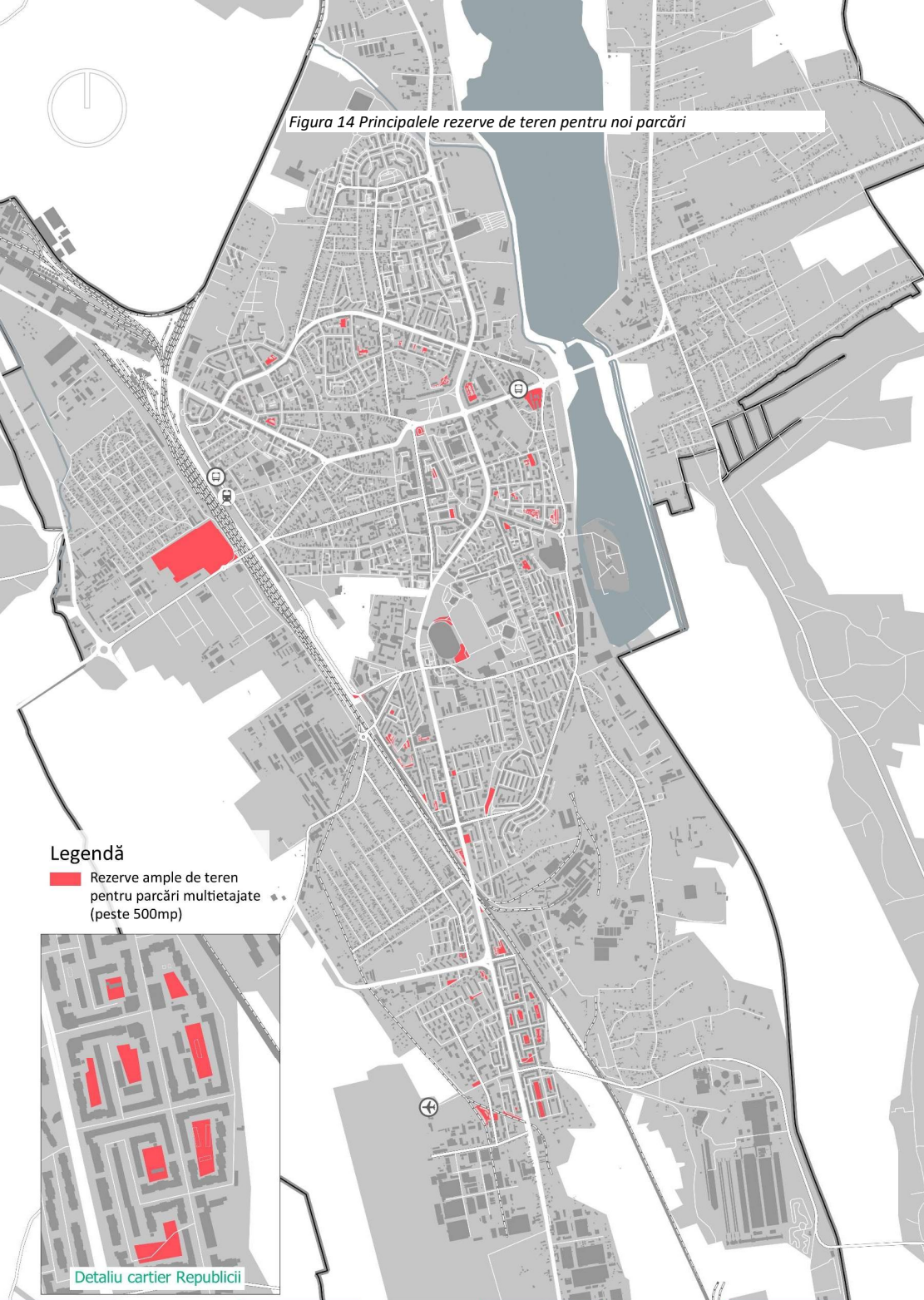
1. Terenurile folosite ca spații verzi (chiar și dacă nu sunt amenajate) nu ar trebui transformate în parcări.
2. Terenurile folosite în prezent pentru parcare la sol (chiar și neamenajată) ar trebui transformate doar parțial în parcări multietajate păstrând spațiu pentru alte amenajări comunitare.
3. În procesul de proiectare și construire a noilor parcări multietajate trebuie ținut cont și de estetică, de modul în care aceste volume se încadrează în vecinătate (mai ales umbră). Un deziderat pentru orice parcare multietajată este ca acoperișul (terasă) să fie verde și după posibilități accesibil comunității.

abonamente rezidențiale active noaptea).

⁸ Cererea de parcări pentru zonele rezidențiale se calculează în funcție

de dimensiunea locuinței fiind ulterior suplimentată cu 20% pentru vizitatori.

Figura 14 Principalele rezerve de teren pentru noi parcări



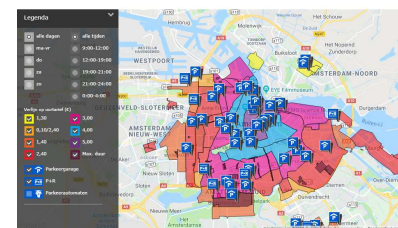
Sistemul ICT

Analiza sistemului ICT are în vedere identificarea principalelor componente IT care asigură un management mai eficient al parcării pentru a putea găsi cele mai bune opțiuni de extindere.

În prezent Municipiul Bacău deține doar elemente de bază ale unui sistem ICT⁹ pentru gestiunea parcării. În general aceste sisteme cuprind componente pentru colectarea datelor, accesul la parcări, plata parcării, sancționare și facilitarea accesului la informații despre disponibilitatea parcărilor. Municipiul Bacău permite în prezent doar plata parcării prin SMS și la câteva parcometre. Deci pe palierul tarifar, situația este destul de bună deși lipsesc metode de plată „non digitale” pentru persoane care nu dețin telefoane mobile.

Există însă deficiențe grave în ceea ce privește accesul la informații dat fiind faptul că nu este disponibilă nici măcar o hartă, în mediul online, cu localizarea parcărilor. Singura posibilitate este identificarea și analizarea HCL 84/2008 unde sunt cartate parcările tarificate. Dat fiind faptul că pagina primăriei a fost refăcută recent, informații despre localizarea locurilor de parcare, dar și despre politica tarifară, se pot adăuga foarte ușor.

Figura 15 Exemplu: hartă pentru informații privind tariful de parcare în Amsterdam (sursă: www.amsterdam.nl)



Nu există în prezent instrumente pentru analiza gradului de ocupare a parcării, la fel cum nu există nici sisteme de monitorizare a traficului. Este totuși important

că Primăria Municipiului Bacău are în vedere ca o prioritate pentru următorii 2 ani implementarea unui sistem de management al traficului și prioritizarea

⁹ ICT-Information and communication technologies / TIC-tehnologia informației și a comunicațiilor

mijloacelor de transport public și a bicicliștilor. Pe termen lung, orizont 2030, în PMUD este prevăzută și extinderea acestui sistem cu o componentă dedicată parării (parcare inteligentă,

echipare parcarilor cu senzori pentru a afișa în timp real disponibilitatea acestora).

Intermodalitate

Descriere succintă a intermodalității

Intermodalitatea se referă la transportul de marfă sau deplasarea persoanelor care implică mai mult de o modalitate de transport în cadrul unei singure călătorii (Jones et al., 2000). Este necesar ca, pentru asigurarea unei intermodalități eficiente, transportul să se dezvolte într-o manieră integrată și să asigure condiții confortabile și sigure de transfer, fiind promovat în special transportul cât mai puțin invaziv raportat la indicatori ce țin de spațiul public și de mediu.

Parcarea este o componentă esențială în majoritatea structurilor intermodale, mai ales în cele care vizează transferul de la autovehiculul individual către mijloace alternative de deplasare (ex. park & ride, park & walk, etc).

Beneficiile intermodalității

Asigurarea intermodalității permite o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport facilitând astfel condiții optimizate de călătorie. În general intermodalitatea susține folosirea mijloacelor alternative de

deplasare în defavoarea utilizării autovehiculului privat prin simplificarea călătoriei și creșterea gradului de confort. Încurajarea mijloacelor alternative de transport, chiar și prin intermodalitate, contribuie decisiv la reducerea emisiilor ameliorând astfel semnificativ calitatea aerului.

Reperarea nodurilor intermodale¹⁰

Figura 16 noduri intermodale în Municipiul Bacău (sursă: prelucrarea consultantului)



La nivelul Municipiului Bacău se remarcă potențialul de organizare a 3 noduri intermodale: unul asociat Aeroportului Internațional „George Enescu”, unul asociat gării și unul asociat autogării de pe Bulevardul Unirii.

¹⁰ cele care în momentul de față funcționează ca un sistem de acest tip și cele care au potențial de a deveni

Analiză multicriterială

Nodurile intermodale pe teritoriul Municipiului Bacău au fost analizate ținând cont de următoarele criterii.

- Gradul de deservire al punctului intermodal (local, național, regional, internațional);
- Tipuri de transport existente (persoane/mărfuri, transport public în comun, transport aerian, transport feroviar etc) – specificat inclusiv ce nu există;
- Funcțiunea principală din proximitatea punctului intermodal;
- Tipuri de parcuri existente în proximitate (inclusiv parcuri/piste pentru biciclete, tarife) – specificat inclusiv dacă nu există;
- Nivelul de proximitate (izocronele) al punctelor intermodale – la ce distanță se află parcare în raport cu punctul intermodal (în cazul în care există parcare asociată punctului);
- Nivelul de atractivitate și de siguranță al punctelor intermodale (respectiv parcurile și parcursul până la acestea) – obstacole, traversări lungi, ocoliri etc.

Cele trei potențiale noduri intermodale (gara CFR, aeroportul și autogara de pe bdul Unirii) nu își valorifică în prezent caracterul de intermodalitate.

În zona aeroportului, care are un grad de deservire la nivel internațional și național, tipurile de transport existente care pot fi

integrate în cadrul nodului intermodal sunt cel aerian, cel al transportului public (trasee de autobuz) și cel cu autovehiculul personal. Funcțiunea principală din proximitatea nodului este reprezentată de asigurarea serviciilor de transport aeriene, în vecinătatea aeroportului remarcându-se două zone alocate parcurilor la sol în afara străzii. Una dintre ele se află în imediata apropiere a accesului principal, iar cealaltă, la o distanță de aproximativ 250 de metri. Nivelul de atractivitate este foarte redus, astfel că se remarcă lipsa unor locuri de parcare marcate corespunzător, a asigurării infrastructurii pentru protecția în cazul intemperiilor, a circulațiilor pietonale, starea precară a calității carosabilului etc.

Potențialul nod intermodal din zona gării poate integra următoarele tipuri de transport existente: cel feroviar, cel al transportului public (trasee de autobuz și cele care pornesc din autogară) și cel cu autovehiculul personal. Gradul de deservire este la nivel național, regional, județean și local. Funcțiunea dominantă din vecinătate este cea a locuirii individuale și colective. Oferta de parcare din proximitate este reprezentată de locuri amenajate la stradă, acestea fiind amplasate în zona accesului principal din cadrul gării. Calitatea spațiului public din punct de vedere al atractivității și siguranței este foarte redusă, astfel că se remarcă lipsa unor legături între circulațiile pietonale, lipsa amenajării spațiilor verzi, starea precară a calității carosabilului

etc. O problemă stringentă în această zonă este starea pasajului pietonal subteran care leagă peroanele de gară și de piața din fața acestora.

Cel de-al treilea nod intermodal cu potențial de dezvoltare este asociat autogării care se află pe Bulevardul Unirii la numărul 39. Având un nivel de deservire internațional, interjudețean și intrajudețean, tipurile de transport care se regăsesc în această zonă sunt: cel al transportului public (trasee de autobuz la nivelul Municipiului Bacău și trasee care pornesc din autogară) și cel cu autovehiculul personal. Locuirea colectivă și serviciile/comerțul sunt funcțiunile principale asociate acestui nod, oferta de parcare regulamentară fiind inexistentă. Inclusiv în cazul acestei zone, nivelul de atractivitate este foarte scăzut, remarcându-se calitatea precară a pavimentelor circulațiilor pietonale, a circulațiilor carosabile, lipsa vegetației etc. În ultimii ani suprafața autogării a fost

micșorată considerabil deoarece o parte din teren a fost cedată pentru construirea unui supermarket. Reducerea dimensiunii autogării a afectat și spațiul alocat parcurilor, motiv pentru care apar parcuri ilegale în lungul bulevardului Unirii. O parte din nevoia de parcare este însă acoperită și de noul supermarket.

La cele două intrări principale în Municipiul Bacău (axa N-S) se află centre comerciale care dețin parcuri de mare amploare. Racordarea acestor centre, la un sistem de transport public eficient ar permite folosirea parcurilor în scopul transferului de la autovehiculul personal către mijloace de transport public. Astfel, cu investiții minime, dar pe baza unei negocieri cu reprezentanții centrelor comerciale s-ar putea contura două parcuri de transfer (puncte de park & ride). Cele două parcuri ar putea diminua semnificativ fluxurile de autovehicule individuale care vin din suburban și au ca destinație zona centrală.

Această secțiune prezintă principalele categorii de utilizatori în ceea ce privește parcare. Sunt identificate nevoile acestora și corelate cu posibile măsuri.

DESCRIERE	NEVOI	MĂSURI
REZIDENT - LOCUIRE COLECTIVĂ Rezydentul care are domiciliul în zona locuințelor colective se află în situația să aibă nevoie de un loc de parcare asigurat din momentul în care revine acasă după orele petrecute la locul de muncă, până a doua zi dimineață când pleacă din nou la serviciu, și în zilele de weekend. Acesta este dispus de cele mai multe ori să își rezerve un loc de parcare în baza unui abonament lunar, chiar anual, de preferat cât mai aproape posibil de unitatea de locuit.	Parcare cu plată la stradă sau în afara străzii sau smart-parking Asigurare interval orar de parcare între orele 17.00-08.00 Achiziționare abonament lunar sau anual Posibilitatea de a cumpăra o locuință fără locul de parcare	Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex.comerț, locuire etc) Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de locuri de parcare pentru noi construcții) Parcări de mare capacitate în afara străzii (de multe ori și în zone periferice) Dezvoltări orientate în jurul transportului public – dezvoltări compacte – mixte – densitate medie/mare Ameliorarea și extinderea infrastructurii velo/pietonale pentru a permite o mai bună accesibilitate a locurilor de parcare Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parcarii (parcări multietajate, hidraulice etc) Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcarilor Măsuri mai eficiente de plată a parcarii – sms, card bancar, aplicație, PDA etc Locul de parcare se vinde sau se închiriază separat față de clădire Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcarii Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc) Parcare neregulară trebuie pedepsită fără ezitare

dar într-un mod cât se poate de transparent și onest
 Măsuri de management, taxare sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcarilor

REZIDENT - LOCUIRE INDIVIDUALĂ Rezydentul care are domiciliul în zona locuințelor individuale își poate asigura, în cele mai multe dintre cazuri, locul de parcare pe parcelă. În cazul în care acest lucru nu este posibil, acesta are nevoie de un loc asigurat din momentul în care revine acasă după orele petrecute la locul de muncă, până a doua zi dimineață când pleacă din nou la serviciu, și în zilele de weekend. Acesta este dispus de cele mai multe ori să își rezerve un loc de parcare în baza unui abonament lunar, chiar anual, de preferat cât mai aproape posibil de unitatea de locuit.	Parcare cu plată la stradă sau în afara străzii sau smart-parking pentru cei care nu își pot asigura parcare pe parcelă Asigurare interval orar de parcare între orele 17.00-08.00 Achiziționare abonament lunar sau anual	Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex.comerț, locuire etc) Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de locuri de parcare pentru noi construcții) Parcări de mare capacitate în afara străzii (de multe ori și în zone periferice) Dezvoltări orientate în jurul transportului public – dezvoltări compacte – mixte – densitate medie/mare Ameliorarea și extinderea infrastructurii velo/pietonale pentru a permite o mai bună accesibilitate a locurilor de parcare Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parcarii (parcări multietajate, hidraulice etc) Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcarilor Măsuri mai eficiente de plată a parcarii – sms, card bancar, aplicație, PDA etc Locul de parcare se vinde sau se închiriază separat față de clădire Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcarii Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc) Parcare neregulară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest Măsuri de management, taxare sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcarilor
ANGAJAT Angajatul este un personaj care poate	Parcare la stradă sau în afara străzii sau	Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de

reacționa pozitiv la îndemnul utilizării a diferite alternative de transport, mai ales dacă are parte de diferite beneficii din partea angajatorului de pe urma acestei alegeri în detrimentul utilizării automobilului. Dacă totuși acesta alege deplasarea cu mașina personală, va avea nevoie de un loc de parcare asigurat la locul de muncă sau în imediata proximitate pe toată durata programului de lucru.	smart-parking (standard maxim) Parcare cu plată de tip Park&Ride Asigurare interval orar de parcare între orele 08.00-17.00 Plata parării se asigură de către angajator Beneficii asigurate de angajator pentru atunci când angajații nu utilizează mașina personală	locuri de parcare pentru noi construcții) Includerea în normele de cerere pentru parcare și limitele de tip „număr maxim admis”, nu doar minim Parcări de mare capacitate în afara străzii (de multe ori și în zone periferice) Dezvoltări orientate în jurul transportului public – dezvoltări compacte – mixte – densitate medie/mare Ameliorarea și extinderea infrastructurii velo/pietonale pentru a permite o mai bună accesibilitate a locurilor de parcare Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parării (parcări multietajate, hidraulice etc) Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcarilor Măsuri mai eficiente de plată a parării – sms, card bancar, aplicație, PDA etc Stimulente pentru angajații care decid să nu folosească locul de parcare Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parării Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc) Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest Măsuri de management, taxe sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcarilor
UTILIZATOR - DIFERITE ACTIVITĂȚI DE ZI CU ZI (LOISIR, CUMPĂRĂTURI ETC) Utilizatorul care are diferite activități de zi cu zi și utilizează mașina personală va prefera un	Parcare cu plată la stradă de scurtă durată Parcare cu plată (mai scumpă decât cea la stradă) în afara străzii	Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex. comerț, locuire etc) Includerea în normele de cerere pentru parcare și limitele de tip „număr maxim admis”, nu doar minim

loc de parcare asigurat în proximitatea zonei unde își va desfășura activitatea.	<p>Dezvoltări orientate în jurul transportului public – dezvoltări compacte – mixte – densitate medie/mare</p> <p>Ameliorarea și extinderea infrastructurii velo/pietonale pentru a permite o mai bună accesibilitate a locurilor de parcare</p> <p>Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parării (parcări multietajate, hidraulice etc)</p> <p>Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării</p> <p>Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor</p> <p>Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcarilor</p> <p>Măsuri mai eficiente de plată a parării – sms, card bancar, aplicație, PDA etc</p> <p>Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parării</p> <p>Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc)</p> <p>Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest</p> <p>Măsuri de management, taxe sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcarilor</p>
FURNIZOR Furnizorul este un personaj care deși nu va ocupa pentru foarte mult timp un loc de parcare, acesta va avea nevoie să poată să parcheze exact lângă zona unde își va desfășura activitatea.	<p>Parcare cu plată la stradă de scurtă durată - pe timpul zilei</p> <p>Parcare cu plată la stradă - pe timpul nopții</p> <p>Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de locuri de parcare pentru noi construcții)</p> <p>Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării</p> <p>Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcarilor</p> <p>Măsuri mai eficiente de plată a parării – sms, card bancar, aplicație, PDA etc</p> <p>Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parării</p> <p>Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc)</p>

		<p>Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest</p> <p>Măsuri de management, taxe sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcărilor</p>
<p>TURIST</p> <p>Turistul se remarcă prin faptul că nu are nevoie de un loc de parcare dedicat special pentru acesta, ci poate utiliza parcări amenajate inclusiv pentru alte tipuri de utilizatori.</p>	<p>Parcare cu plată la stradă de scurtă durată</p> <p>Parcare cu plată (mai scumpă decât cea la stradă) în afara străzii</p> <p>Parcare cu plată de tip Park&Ride</p> <p>Parcare asigurată de proprietar la unitatea de cazare</p>	<p>Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex.comerț, locuire etc)</p> <p>Dezvoltări orientate în jurul transportului public – dezvoltări compacte – mixte – densitate medie/mare</p> <p>Ameliorarea și extinderea infrastructurii velo/pietonale pentru a permite o mai bună accesibilitate a locurilor de parcare</p> <p>Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parcării (parcări multietajate, hidraulice etc)</p> <p>Îmbunătățirea și eficientizarea parcărilor din perspectiva proiectării</p> <p>Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor</p> <p>Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcărilor</p> <p>Măsuri mai eficiente de plată a parcării – sms, card bancar, aplicație, PDA etc</p> <p>Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcării</p> <p>Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc)</p> <p>Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest</p> <p>Măsuri de management, taxe sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcărilor</p>
<p>NAVETIST</p> <p>Navetistul în interes de serviciu are caracteristici similare cu utilizatorul de tip angajat, cu mențiunea că, acesta de multe ori depinde de transportul cu mașina personală până</p>	<p>Parcare cu plată de tip Park&Ride</p> <p>Parcare la stradă sau în afara străzii sau smart-parking (standard maxim)</p>	<p>Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex.comerț, locuire etc)</p> <p>Includerea în normele de cerere pentru parcare și limitele de tip „număr maxim admis”, nu doar minim</p>

<p>pentru a ajunge în localitatea unde lucrează, astfel că se află în situația să aibă nevoie de un loc de parcare asigurat în zonele de intrare în oraș sau la limita inelelor rutiere principale ale localității de unde mai departe să se poată deplasa spre locul de muncă prin intermediul altor tipuri de mijloace de transport.</p>	<p>Asigurare interval orar de parcare între 08.00-17.00</p> <p>Plata parcării se asigură de către angajator</p> <p>Beneficii asigurate de angajator pentru atunci când angajații nu utilizează mașina personală</p>	<p>Parcări de mare capacitate în afara străzii (de multe ori și în zone periferice)</p> <p>Dezvoltări orientate în jurul transportului public – dezvoltări compacte – mixte – densitate medie/mare</p> <p>Ameliorarea și extinderea infrastructurii velo/pietonale pentru a permite o mai bună accesibilitate a locurilor de parcare</p> <p>Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parcării (parcări multietajate, hidraulice etc)</p> <p>Îmbunătățirea și eficientizarea parcărilor din perspectiva proiectării</p> <p>Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor</p> <p>Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcărilor</p> <p>Măsuri mai eficiente de plată a parcării – sms, card bancar, aplicație, PDA etc</p> <p>Stimulente pentru angajații care decid să nu folosească locul de parcare</p> <p>Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcării</p> <p>Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc)</p> <p>Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest</p> <p>Măsuri de management, taxe sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcărilor</p>
<p>PERSOANĂ CU DIZABILITĂȚI</p> <p>Persoana cu dizabilități este un personaj care necesită acordarea priorității din punct de vedere al poziționării locului de parcare imediat lângă domiciliu și, de asemenea, de posibilitatea de a parca lângă accesele principale asociate diferitelor zone de activități din localitate,</p>	<p>Parcare gratuită la domiciliu cu dovadă medicală</p> <p>Parcare gratuită de scurtă și lungă durată lângă accesele principale asociate diferitelor zone de activități cu dovadă medicală</p>	<p>Regulamente pentru a favoriza anumite categorii de utilizatori</p> <p>Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de locuri de parcare pentru noi construcții)</p> <p>Dezvoltări orientate în jurul transportului public – dezvoltări compacte – mixte – densitate medie/mare</p> <p>Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parcării (parcări multietajate, hidraulice etc)</p>

în baza prezentării unei dovezi cu privire la diagnosticul medical.		Îmbunătățirea și eficientizarea parcărilor din perspectiva proiectării Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc) Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest
URGENTE (SALVARE, POLIȚIE, JANDARMERIE, POMPIERI) Pentru diferite situații de urgență, este necesar să fie asigurate în zone-cheie din localitate locuri de parcare care să fie utilizate exclusiv pentru parcare vehiculelor de intervenție.	Parcare gratuită în zone-cheie din localitate care să fie utilizate exclusiv pentru parcare vehiculelor de intervenție	Regulamente pentru a favoriza anumite categorii de utilizatori Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de locuri de parcare pentru noi construcții) Îmbunătățirea și eficientizarea parcărilor din perspectiva proiectării Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc) Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest
CORP DIPLOMATIC Vehiculul asociat corpului diplomatic va avea nevoie de locuri de parcare dedicate exclusiv pentru acest tip de activitate, în imediata apropiere a zonelor de acces a diferitelor instituții.	Parcare cu plată la stradă de scurtă durată în imediata apropiere a zonelor de acces a diferitelor instituții	Regulamente pentru a favoriza anumite categorii de utilizatori Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de locuri de parcare pentru noi construcții) Îmbunătățirea și eficientizarea parcărilor din perspectiva proiectării Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcărilor Măsuri mai eficiente de plată a parcarii – sms, card bancar, aplicație, PDA etc Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcarii Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc) Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest Măsuri de management, taxe sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcarilor

VIZITATOR Vizitatorul este un personaj care nu necesită cu prioritate să i se asigure locuri de parcare, deși în zonele de locuire se poate ține cont de această categorie și se poate alocă un număr foarte redus de locuri.	Parcare cu plată la stradă sau în afara străzii sau smart-parking de scurtă și lungă durată	Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de locuri de parcare pentru noi construcții) Dezvoltări orientate în jurul transportului public – dezvoltări compacte – mixte – densitate medie/mare Ameliorarea și extinderea infrastructurii velo/pietonale pentru a permite o mai bună accesibilitate a locurilor de parcare Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parcarii (parcări multietajate, hidraulice etc) Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcarilor Măsuri mai eficiente de plată a parcarii – sms, card bancar, aplicație, PDA etc Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcarii Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc) Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest Măsuri de management, taxe sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcarilor
FEMEIE CU COPIL, VÂRSTNIC Femeia cu copil/Vârstnicul are nevoie să utilizeze locuri de parcare care să fie cât mai apropiate de acele zone de activități.	Parcare cu plată la stradă sau în afara străzii de scurtă durată	Regulamente pentru a favoriza anumite categorii de utilizatori Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de locuri de parcare pentru noi construcții) Dezvoltări orientate în jurul transportului public – dezvoltări compacte – mixte – densitate medie/mare Ameliorarea și extinderea infrastructurii velo/pietonale pentru a permite o mai bună accesibilitate a locurilor de parcare Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea

		<p>spațiului alocat parării (parcări multietajate, hidraulice etc)</p> <p>Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării</p> <p>Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor</p> <p>Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcarilor</p> <p>Măsuri mai eficiente de plată a parării – sms, card bancar, aplicație, PDA etc</p> <p>Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parării</p> <p>Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc)</p> <p>Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest</p> <p>Măsuri de management, taxe sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcarilor</p>
TAXIMETRIST/UBER	Parcare cu plată la stradă sau în afara străzii de scurtă durată	<p>Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex.comerț, locuire etc)</p> <p>Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de locuri de parcare pentru noi construcții)</p> <p>Dezvoltări orientate în jurul transportului public – dezvoltări compacte – mixte – densitate medie/mare</p> <p>Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării</p> <p>Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor</p> <p>Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcarilor</p> <p>Măsuri mai eficiente de plată a parării – sms, card bancar, aplicație, PDA etc</p> <p>Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parării</p> <p>Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc)</p>

		<p>Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest</p> <p>Măsuri de management, taxe sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcarilor</p>
BICICLIST	Parcare gratuită la stradă sau în afara străzii de scurtă și lungă durată Bike-sharing	<p>Regulamente pentru a favoriza anumite categorii de utilizatori</p> <p>Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de locuri de parcare pentru noi construcții)</p> <p>Parcări de mare capacitate în afara străzii (de multe ori și în zone periferice)</p> <p>Dezvoltări orientate în jurul transportului public – dezvoltări compacte – mixte – densitate medie/mare</p> <p>Ameliorarea și extinderea infrastructurii velo/pietonale pentru a permite o mai bună accesibilitate a locurilor de parcare</p> <p>Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parării (parcări multietajate, hidraulice etc)</p> <p>Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării</p> <p>Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor</p> <p>Spații de stocare a bicicletelor dar și spații pentru duș și schimbarea vestimentației</p> <p>Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc)</p> <p>Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest</p>
CAR-SHARING	Parcare la stradă sau în afara străzii sau smart-parking de scurtă și lungă durată Plata parării se asigură de către furnizorul de servicii	<p>Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex.comerț, locuire etc)</p> <p>Regulamente pentru a favoriza anumite categorii de utilizatori</p> <p>Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de locuri de parcare pentru noi construcții)</p> <p>Parcări de mare capacitate în afara străzii (de multe ori și în zone periferice)</p>

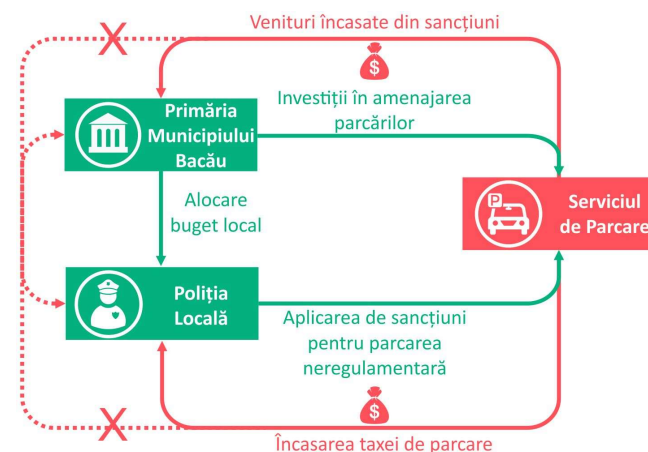
		<p>Dezvoltări orientate în jurul transportului public – dezvoltări compacte – mixte – densitate medie/mare</p> <p>Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parării (parcări multietajate, hidraulice etc)</p> <p>Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării</p> <p>Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor</p> <p>Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcarilor</p> <p>Măsuri mai eficiente de plată a parării – sms, card bancar, aplicație, PDA etc</p> <p>Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parării</p> <p>Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc)</p> <p>Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest</p> <p>Măsuri de management, taxare sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcarilor</p>
<p>VEHICUL ELECTRIC</p> <p>Acest tip de vehicul necesită asigurarea unor locuri de parcare dedicate, care să se găsească în zona nodurilor intermodale și a diferitelor altor zone importante de la nivelul localității.</p>	<p>Parcare cu plată la stradă sau în afara străzii sau smart-parking de scurtă și lungă durată</p>	<p>Regulamente pentru a favoriza anumite categorii de utilizatori</p> <p>Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de locuri de parcare pentru noi construcții)</p> <p>Parcări de mare capacitate în afara străzii (de multe ori și în zone periferice)</p> <p>Dezvoltări orientate în jurul transportului public – dezvoltări compacte – mixte – densitate medie/mare</p> <p>Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parării (parcări multietajate, hidraulice etc)</p> <p>Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării</p> <p>Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor</p>

	<p>Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcarilor</p> <p>Măsuri mai eficiente de plată a parării – sms, card bancar, aplicație, PDA etc</p> <p>Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parării</p> <p>Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc)</p> <p>Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest</p> <p>Măsuri de management, taxare sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcarilor</p>
Proprietar magazin / restaurant	

Administrare

Această secțiune evidențiază modul în care este gestionată parcare accentuând entitățile implicate în acest proces împreună cu responsabilitățile lor. Pentru o mai bună înțelegere a subiectului, analiza are la bază discuții cu entitățile implicate alături de o cercetare la nivelul hotărârilor de consiliu local care stabilesc reguli pentru gestiunea parcerii.

Figura 17 Schemă administrarea parcerii în Municipiul Bacău; sursa: prelucrarea consultantului.

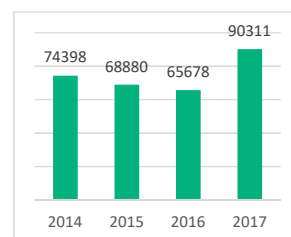


În prezent administrarea parcerii în Municipiul Bacău este partajată între Poliția locală și serviciile primăriei.

Poliția Locală gestionează parcarile cu plată încasând taxa de parcare. În anul 2017 Poliția Locală a încasat peste 90000 lei, o creștere substanțială față de anul 2016. Totuși luând în considerare faptul că sunt tarificate 957 locuri de parcare cu 1 lei pe oră (recent 1.5 lei), gradul de colectare este foarte redus, sub 10%. Cu o

ocupare de 70% veniturile anuale ar trebui să fie peste 1.5 mil lei.

Figura 18 Încasările din plata parcerii între 2014 și 2017; sursa: Poliția Municipiului Bacău.



Parcare cea mai performantă este cea de la Piața Centrală deoarece accesul este limitat de o barieră. Astfel, utilizatorii nu pot evita plata parcerii. Parcare de la Piața Sud este similară însă gradul de ocupare în acel caz este mai redus pentru că există în vecinătatea directă parceri gratuite folosite frecvent de utilizatorii zonei.

Cea mai acută problemă în cazul încasării veniturilor este faptul că Poliția Locală nu dispune de suficient personal pentru a aplica amenzi pentru neplata parcerii. De asemenea, lipsa unui sistem tradițional de plată (pentru cei care nu pot plăti prin SMS) reprezintă un alt impediment în încasarea veniturilor.

Tot poliția locală este și entitatea care aplică sancțiuni pentru parcare neregulamentară sau pentru neplata parcerii. Aceste venituri sunt însă încasate de către primărie. Și în acest caz, cea mai mare dificultate în amendarea sutelor de mașini parcate neregulamentar este lipsa de personal.

Investițiile realizate pe domeniul parcerii (amenajare parceri, marcaje, indicatoare, etc.) sunt realizate de către primărie care este și proprietarul terenurilor.

Funcționarea poliției locale este asigurată de primărie prin alocarea unei părți din bugetul anual. Cum însă aceste alocări anuale nu asigură o funcționare optimă a poliției locale, aceasta este nevoită să își acopere cheltuielile din alte surse. Astfel, veniturile colectate din parcare

ajung să susțină de fapt funcționarea poliției locale.

Prin proiectul PUSH and PULL, Municipiul Bacău a fost implicat într-un parteneriat european prin care au fost studiate deja problemele parcerii din Bacău. Prin vizitele de studiu și schimbul de experiență asigurat de proiect, o parte din reprezentanții primăriei (Agenția de Dezvoltare Locală) au beneficiat de formare în domeniul managementului parcerii.

Principalele dificultăți în administrarea parcerii sunt astfel:

- Lipsa unui buget unitar pentru parcare, care să evidențieze totalul veniturilor și a cheltuielilor;
- Comunicare deficitară între primărie și poliția locală pe tema parcerii;
- Investițiile se fac de către o altă entitate decât cea care gestionează parcare;
- Numărul sancțiunilor pentru parcare neregulamentară sau plata parcerii este încă unul redus (veniturile din această sursă nu ajung la administrator, cel care aplică amenzi).

Diagnostic

Diagnosticul reprezintă o descriere sintetică a problematicei parări la nivelul oraşului accentuând relațiile de tip cauză – efect care constituie situația existentă. Aici sunt cuprinse principalele probleme dar și elemente de potențial care pot fi valorificate pentru a depăși dificultățile identificate.



13000 locuri de parcare rezidențiale pentru 44000 mașini înregistrate

2.6% din totalul de parări sunt în structuri multietajate

Media europeană: **20%** din totalul parcarilor sunt în structuri multietajate

POLITICA
de parcare

Auditul măsurilor

Această secțiune evaluează măsurile aplicate până în prezent în ceea ce privește gestiunea parcurii de către administrația publică locală. În funcție de măsurile aplicate, se poate determina maturitatea orașului în ceea ce privește gestiunea parcurii.

Până în prezent Municipiul Bacău a introdus o serie de măsuri incipiente pentru o mai eficientă gestiune a parcurii. În acest sens, deja din anul 2006 a fost introdusă tariful parcurii în 18 parcaje, măsurile de plată a parcurii variază între plată cu SMS sau la parcometru, se folosesc norme pentru a asigura un minim de locuri de parcare la noile dezvoltări (HG 525/1996) sau se limitează timpul la 2h (parcările de la Piața Sud și Piața Centrală). Cu toate acestea, lipsesc măsuri pentru parcare

rezidențială, parcare cu plată este la o dimensiune la care pare a fi mai degrabă un proiect pilot iar proiectele pentru încurajarea mijloacelor alternative de deplasare lipsesc în continuare.

Următorul tabel, prezintă măsurile de gestiune a parcurii deja implementate dintr-un total de măsuri populare, aplicate în orașele occidentale, culese de T. Litman.

Tabel 2 Încadrarea măsurilor aplicate în prezent sau propuse prin PMUD / SIDU în grila realizată de T.Liman (T., 2016)

Măsuri T. Litman	Reducerea cererii	Măsuri în Municipiul Bacău	Stadiul de implementare
Parcări destinate mai multor funcțiuni	10 – 30 %	Disponibilizarea unui număr de locuri de parcare prin interzicerea garării pe timp de noapte a vehiculelor rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone	Recomandare în PMUD / SIDU
	Nu există măsuri pentru partajarea parcurilor din centrele comerciale (peste 5000 locuri de parcare)		
Regulamente pentru a favoriza anumite categorii de utilizatori cu nevoi	10 – 30 %	Mijloacele auto aparținând diferitor servicii de intervenție de urgență vor fi scutite de plata taxei de parcare	Implementată
		Locurile de parcare rezervate exclusiv pentru persoanele cu dizabilități, sunt utilizate în mod gratuit de către acestea	Implementată
	Lipsesc măsuri pentru proprietarii de vehicule electrice, car sharing, car pooling, etc.		

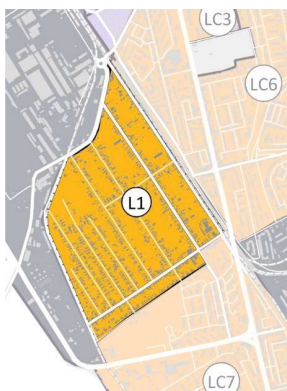
Parcări de mare capacitate în afara străzii	10 – 30 %	Amenajarea parcurilor colective rezidențiale în cartierele Bistrița-Lac și Aviatori și un garaj auto, respectiv o nouă parcare la Aeroportul Internațional „George Enescu”	Va fi implementată (anul 2023 cf. PMUD/SIDU)
Ameliorarea și extinderea infrastructurii velo/pietonale pentru sporirea accesibilității a parcurilor	5 – 15 %	Realizarea infrastructurii velo (inclusiv cea pietonală) la nivelul municipiului: piste și parcuri pentru biciclete, zone de tip shared space și extinderea zonei pietonale în centru.	Va fi implementată (anul 2023 cf. PMUD/SIDU)
Eficientizarea parcurilor din perspectiva proiectării	Variază	Diminuarea progresivă a parcurii la stradă prin realizarea unor parcuri publice multietajate în nucleul central și (re)organizarea parcurilor în zonele rezidențiale.	Va fi implementată (anul 2023 cf. PMUD/SIDU)
		Eliminarea garajelor din incintele locuințelor colective și crearea unor parcuri multietajate rezidențiale (ex. în zona străzii Ana Ipătescu).	Recomandare în PMUD / SIDU
Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente sau diminuarea frecvenței deplasărilor	10 – 30 %	Realizarea unui traseu pentru bicicliști la nivelul municipiului - piste și parcuri pentru biciclete	Va fi implementată (anul 2023 cf. PMUD/SIDU)
		Încurajarea cetățenilor de a folosi transportul public prin asigurarea a diferite facilități și acordarea de subvenții în vederea utilizării acestui mod de transport	Implementată
		Organizarea anuală a „Săptămânii Europene a Mobilității” (European Mobility Week).	Implementată
Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcurilor	10 – 30 %	La nivelul municipiului Bacău se regăsesc 18 parcuri publice cu plată, concentrate în proporție de 70% în zona centrală.	Implementată
Măsuri mai eficiente de plată a parcurii	Variază	Parcare se poate plăti prin SMS sau la parcometru în câteva locații din Bacău.	Implementată
		Nu toate parcurile tarifate sunt deservite de parcometre.	
Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de management ale parcurii	5 – 15 %	Politica tarifară aprobată prin HCL 10/20.01.2017 prevede două zone tarifare.	Implementată
Acces facil la informații despre disponibilitatea	5 – 15 %	Sistem IT pentru afișarea în timp real al parcurilor disponibile.	Va fi implementată (anul 2030 cf. PMUD/SIDU)

locurilor de parcare	Nu există, informații despre parcarile publice tarificate se pot găsi doar în HCL-ul care a vizat aprobarea acestora.		
Măsuri de management, taxare sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitaarea parcarilor	Variază	În parcarile de la Piața Centrală și Piața Sud tariful parcarii crește la 10 lei / oră după ce un autovehicul a staționat mai mult de 2 ore.	Implementată
		Amendă de la 25 la 50 ron pentru: depășirea timpului de staționare conferit de tichetul folosit, parcare cu tichete sau abonamente expuse astfel încât să nu permită descifrarea elementelor de identificare, parcare autovehiculelor fără a respecta marcajul de delimitare al locului	Implementată
		Amendă de la 50 la 100 ron pentru: parcare fără tichet sau abonament, tichet nevalidat corespunzător sau refolosit, parcare cu tichete, abonamente neconforme sau expirate, parcare autovehiculelor pe trotuare aflate pe domeniul public, parcare autovehiculelor a căror masă maximă autorizată depășește 3.5 tone în zone nepermise	Implementată
		Amendă de la 100 la 500 ron pentru: parcare în zonele rezervate autovehiculelor special pentru persoanele cu handicap, refuzul conducătorului auto de a plăti taxa de parcare, rezervarea locurilor de parcare fără a deține contract de rezervare încheiat cu operatorul sistemului de parcare prin îngrădirea cu gard mobil sau sub forma altor mijloace materiale, staționarea fără drept în cadrul locurilor de parcare rezervate prin contract, semnalizate printr-un dispozitiv agreeat de către operatorul sistemului de parcare, expunerea vehiculelor și autovehiculelor în vederea vânzării, a efectuării oricărui fel de publicitate neautorizată pe domeniul public sau privat, cu excepția locurilor special amenajate în acest scop	Implementată

	Amendă de la 300 la 1,000 ron pentru: distrugerea, deteriorarea și vandalizarea aparatelor de taxat și a dispozitivelor de rezervare	Implementată
În prezent există probleme cu plata amenzilor iar numărul amenzilor acordate este încă mult prea mic motiv pentru care există în prezent peste 7000 de locuri de parcare neregulamentare. O mare parte din acestea sunt însă în zonele rezidențiale care nu pot face față cererii ridicate pentru parcare.		



Zona L1



Suprafață: 102.7 ha

Populație: 3,851 locuitori

Densitatea populației: 49.6 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Locuirea individuală

Regim de înălțime dominant: P și P+1

Angajați: 1,572 salariați

Raport între locuitori și angajați: 2.4

Număr autovehicule: <= 750

Zona L1 este reprezentată de un țesut urban alcătuit din locuințe individuale, remarcându-se câteva diferențe între subzona

din nordul Municipiului Bacău și cea din sud. Astfel, în zona cartierului Miorița densitatea fondului construit este mai ridicată, ceea ce poate însemna că presiunea parcarii este mai mare.

Întrucât de multe ori parcelele nu sunt foarte generoase astfel încât aparținătorii de autovehicule să poată parca în propriile curți, aceștia blochează, în mod ilegal, în special circulațiile pietonale. Dat fiind faptul că trotuarele nu au o lățime suficient de mare pentru a putea permite atât parcare, cât și deplasarea cu ușurință a pietonilor aceștia sunt obligați să circule pe carosabil. Circulațiile rutiere sunt, de asemenea, îngreunate din cauza situațiilor în care autovehiculele ajung să staționeze pe suprafața carosabilă, blocând astfel aproape întreaga bandă de circulație. Inclusiv locuitorii care ar avea loc suficient pentru a își parca autovehiculul pe suprafața parcelei proprii, preferă să își amenajeze curtea pentru a își satisfacă alte nevoi (de spațiu verde, de atelier de meșterit etc). Cu atât mai mult, spațiul public asociat acestei subzone este mai valoros cu cât acesta se află amplasat în apropierea zonei centrale, presiunea imobiliară fiind accentuată față de subzona sudică aflată la periferia municipiului.

Subzona din cartierul Tache nu este atât de aglomerată precum cea anterior menționată - unde se parchează de-a lungul tuturor străzilor, în cazul acesteia parcarile fiind prezente în special

în proximitatea activităților comerciale (str. Mărăști, str. Dacia, str. George Enescu și str. Bucegi).

Densitatea fondului construit este mai redusă, parcelele având în mare parte specific agricol (locuința se află la stradă, în spatele acesteia fiind curtea/grădina). Există însă și aici cazuri de autovehicule parcate pe trotuar (1m lățime) aspect care face imposibilă deplasarea în siguranță a pietonilor.

Zona L2



Suprafață: 132.3 ha

Populație: 1,744 locuitori

Densitatea populației: 13.7 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Locuirea individuală

Regim de înălțime dominant: P și P+1

Angajați: 1,877 salariați

Raport între locuitori și angajați: 0.9

Număr autovehicule: <= 1,000

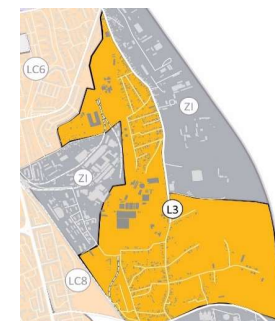
Această zonă rezidențială se remarcă prin faptul că a avut un plan prestabilit, parcelele prezentând dimensiuni medii cu profil rural.

Trama stradală este geometrică, gradul de ocupare de-a lungul arterelor în ceea ce privește parcarile fiind destul de redus. Acest fenomen se datorează faptului că necesarul locurilor de parcare pentru rezidenți poate fi asigurat în majoritatea cazurilor pe parcele.

În ceea ce privește vizitatorii, aceștia nu beneficiază de suficient spațiu pentru a parca pe stradă, deși se remarcă tendința de a parca pe trotuar. Lățimea circulațiilor pietonale este preponderent destul de mică astfel încât parcare autovehiculelor să încurce deplasarea pietonilor.

Totuși, datorită faptului că trama stradală este suficient de bine organizată, în cazul în care nevoia de parcare va crește, există posibilitatea de reconfigurare a arterelor – mai ales prin introducerea sensurilor unice.

Zona L3



Suprafață: 246.9 ha

Populație: 1,985 locuitori

Densitatea populației: 9.8 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Locuire individuală

Regim de înălțime dominant: P - P+1

Angajați: 937 salariați

Raport între locuitori și angajați: 2.1

Număr autovehicule: <= 450

Zona L3 este marginalizată și defavorizată, țesutul urban fiind alcătuit din parcele agricole. Nevoia parcarilor, acolo unde există, este satisfăcută pe parcelele de tip agricol.

Din punct de vedere al indicelui de motorizare, acest teritoriu înregistrează cea mai mică valoare (de <= 250 de autoturisme/1,000 de locuitori).

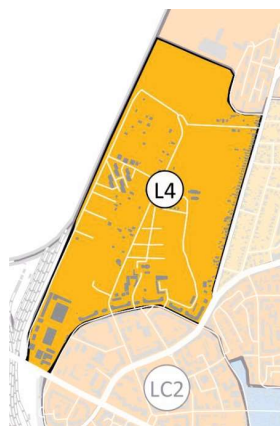
Trama stradală este neierarhizată, preponderent de tip organic, iar majoritatea străzilor sunt neasfaltate, având trotuare subdimensionate. În condițiile în care s-ar lua în calcul modernizarea acestor artere, este important să se țină cont din punct de vedere al asigurării parcarilor de amplasarea acestora în vecinătatea noilor dotări.

Zona L4

Suprafață: 594.8 ha

Populație: 5,857 locuitori

Densitatea populației: 10.6 locuitori/ha



Funcțiune dominantă: Locuirea individuală

Regim de înălțime dominant: P și P+1

Angajați: 2,861 salariați

Raport între locuitori și angajați: 2

Număr autovehicule: <= 500

Zona L4 este formată dintr-un țesut urban cu clădiri care au un regim de înălțime scăzut (P – P+1, cu câteva excepții de locuințe colective joase) și prezintă o dezvoltare preponderent necontrolată,

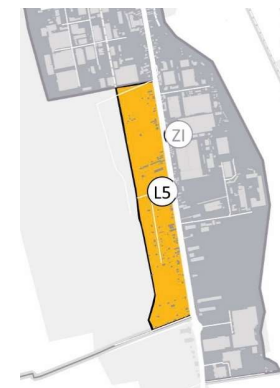
având o tramă majoră planificată spre deosebire de cea secundară care este în mare parte spontană ca rezultat al noilor dezvoltări.

Se observă o transformare a parcelelor cu specific agricol, care au fost subîmpărțite, devenind astfel loturi cu caracter urban, generându-se astfel servituți pentru a putea beneficia de accese pietonale, chiar rutiere.

Printre cele mai mari probleme ale acestei zone din punct de vedere al parării se numără faptul că infrastructura nu poate asigura în momentul de față necesarul pentru locurile de parcare pentru vizitatori. În ceea ce privește rezidenții, aceștia își pot asigura în general locul/locurile de parcare pe propriile parcele.

Deși în momentul de față nu se remarcă probleme majore cu privire la parări, este important să se țină cont de probleme care pot apărea pe termen mediu și lung. Așadar, planificarea va trebui să se realizeze ținându-se cont inclusiv de asigurarea parcarilor, mai ales în proximitatea noilor funcțiuni.

Zona L5



Suprafață: 293.9 ha

Populație: 1,758 locuitori

Densitatea populației: 5.9 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Locuirea individuală și servicii

Regim de înălțime dominant: P și P+1

Angajați: 2,922 salariați

Raport între locuitori și angajați: 0.6

Număr autovehicule: <= 875

Zona L5 prezintă un țesut preponderent rural, fiind alcătuită din cele două cartiere

de intrare în Municipiul Bacău pe axa N-S: Gherăiești în nord și Agudului în sud.

Se remarcă faptul că zona se află în proces de transformare prin densificare. Parcelele cu specific agricol au suferit modificări prin subdiviziări, generându-se astfel noi circulații.

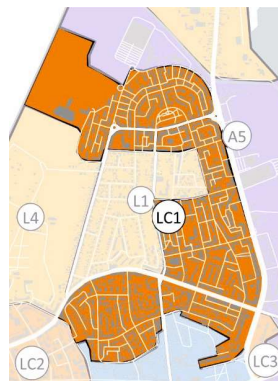
În afară de funcțiunea dominantă reprezentată de locuirea individuală, se observă inserții de activități economice (hotel, hostel, service auto etc).

În ceea ce privește problemele generate de parcuri, printre cele mai importante de menționat este cea a străzilor secundare, care nu pot asigura necesarul de locuri pentru vizitatori din cauza dimensiunii reduse a profilului (în special circulațiile pietonale, care sunt subdimensionate).

Noile dezvoltări care apar au obligația (mai ales că au capacitatea necesară) de a asigura parcuri suficiente, fără a se pune problema de a afecta penetrantele majore de circulații.

Cu privire la parcurile din centrele comerciale majore, acestea au potențial de a fi utilizate ca parcuri de transfer. Se pot încheia în acest sens parteneriate cu actori economici pentru valorificarea acestor facilități.

Zona LC1



Suprafață: 84.5 ha

Populație: 24,216 locuitori

Densitatea populației: 220.9 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Locuirea colectivă

Regim de înălțime dominant: P+4

Angajați: 4,065 salariați

Raport între locuitori și angajați: 5.9

Număr autovehicule: <= 1,750

Din punct de vedere al morfologiei urbane, țesutul analizat se remarcă printr-o distribuție spațială discontinuă și neregulată a fondului construit, cu o densitate ridicată a populației la nivelul Municipiului Bacău. Având o tramă stradală geometrică, rețeaua nu este coerentă pe teritoriul întregii zone, astfel că există cazuri când apare lipsa de continuitate a infrastructurii.

Țesutul urban neomogen prezintă fronturi discontinue, iar

cu excepția câtorva zone, în general se poate observa prezența unei alinieri a locuințelor colective, fie că apar inclusiv retrageri diferite de la stradă ale unor tronsoane. Construcțiile sunt în mare parte de tip bară, deși se remarcă și prezența unora de tip punct.

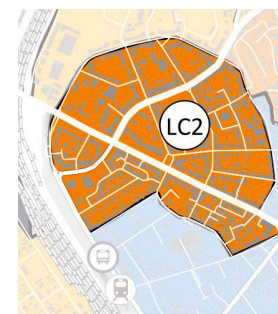
Spațiul public este alcătuit din străzile de deservire locală, din scuaruri și spațiile interstițiale dintre locuințele colective. Relația dintre volumele construite și spațiile libere este una deficitară, în sensul în care parcurile acaparează în proporție covârșitoare zonele libere care ar putea fi utilizate ca spații comunitare (parcuri, grădini, locuri de joacă pentru copii etc).

Una dintre cele mai mari probleme în ceea ce privește parcurile este referitoare la modul în care acestea ocupă abuziv incintele din jurul și din interiorul locuințelor colective. Deși majoritatea dintre acestea nu pot fi considerate parcuri ilegale, ele compromit posibilitatea de amenajare a spațiilor comunitare. Totuși, există și zone interstițiale unde nu se parchează datorită vegetației foarte dese sau a gardurilor de împrejmuire.

Cu câteva excepții unde se remarcă prezența unor parcuri amenajate (ecologice sau nu), majoritatea parcurilor nu sunt amenajate (marcaje trasate pe asfalt, plăcuțe informative cu numerele de înmatriculare asociate autovehiculului pentru care se rezervă locul, indicatoare

etc). Astfel, se parchează de-a lungul străzilor pe unul dintre sensurile de mers și chiar pe ambele în unele cazuri, pe spațiile verzi și pe spațiul alocat circulațiilor pietonale. În consecință, circulațiile rutiere și pietonale sunt îngreunate, calitatea mediului și a spațiului public este redusă, iar estetica acestor zone este dezagreabilă.

Zona LC2



Suprafață: 17.9 ha

Populație: 4,051 locuitori

Densitatea populației: 226.31 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Locuire colectivă

Regim de înălțime dominant: P+4

Angajați: 812 salariați

Raport între locuitori și angajați: 4.9

Număr autovehicule: <= 2,000

Densitatea din punct de vedere a parcurilor în zona LC2 este destul de ridicată comparativ cu alte zone din Municipiul Bacău. Mai mult, majoritatea dintre acestea sunt neregulamentare.

În special de-a lungul străzilor principale precum str. Ana Ipătescu, str. Valea Albă, bd. Alexandru cel Bun, str. Florilor, str. Nufărului și str. Ion Luca Caragiale se parchează în mod ilegal pe ambele sensuri de circulație, ajungând în acest mod ca tranzitul să devină foarte anevoios, realizându-se pe o singură bandă. Acest fenomen se datorează activităților economice care joacă rolul de generatori de trafic.

Inclusiv pe străzile secundare se parchează astfel încât circulațiile să se desfășoare cu greutate (str. Livezilor și str. 1 Mai).

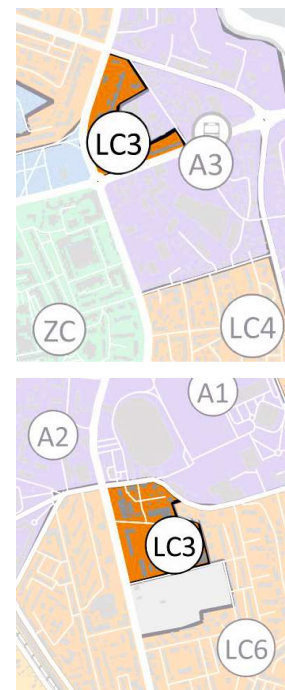
Majoritatea parcarilor din incintele locuințelor colective sunt neregulate, obstruind în mare parte spațiile care ar putea deveni comunitare, fie amenajate ca zone verzi sau locuri de joacă pentru copii etc.

Așadar, arterele principale sunt ocupate atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte în proporție de 60 % - excepție face bd. Alexandru cel Bun, care pe timp de noapte este ocupată în procent de 80 %. Pe de altă parte, arterele secundare prezintă caracteristici diferite. Pe timp de zi acestea sunt, de asemenea, încărcate în ceea ce privește parcarile în proporție de aproximativ 60 %, pe când seara/noaptea procentul crește la 90 %. În cazul incintelor locuințelor colective, diferența de la ocuparea pe timp de zi la cea pe timpul nopții diferă printr-o diferență de aproximativ 40 % - pe timp de zi

ocuparea este de 50 %, iar pe timp de noapte ajunge la 90 % (există atât garaje, cât și parcuri la sol neacoperite).

Totuși, zona cuprinsă între str. Nufărului și str. Ion Luca Caragiale se remarcă prin faptul că este mai puțin densă, având construcții cu regim maxim de înălțime de P+2. Parcățile în această zonă sunt amenajate, gradul de ocupare fiind mult mai mic. Se observă inclusiv faptul că există locuri de parcare rezervate special pentru persoane cu dizabilități.

Zona LC3



Suprafață: 14.7 ha

Populație: 2,151 locuitori

Densitatea populației: 146.3 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Locuire colectivă, comerț și educație

Regim de înălțime dominant: P+8 și P+10

Angajați: 1,201 salariați

Raport între locuitori și angajați: 1.7

Număr autovehicule: <= 625

Zona LC3 prezintă cea mai mare densitate a populației, raportat la orice altă zonă din Municipiul Bacău. Pe teritoriul acesteia se află locuințe colective de P+10, fiind printre puținele clădiri atât de înalte, ceea ce generează o nevoie foarte mare din punct de vedere al parcarilor rezidențiale.

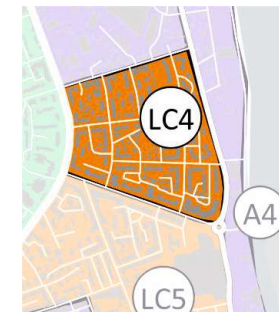
De asemenea, se iau în calcul inclusiv parcarile generate de activitățile economice care se desfășoară în zonă, mai ales cea a supermarketului.

Numărul de parcuri este foarte ridicat, iar spațiul alocat pentru acestea la sol este mult subdimensionat. Pentru ameliorarea acestei probleme este necesar să se ia în calcul inserții de parcuri multietajate, care să fie amplasate în imediata vecinătate a zonei de studiu pe terenurile libere sau pe cele care pot fi eliberate.

Este important de menționat faptul că în ceea ce privește subzona de la intersecția bd. Unirii cu str. 9 Mai, aceasta beneficiază de resurse de teren pentru amenajarea a diferite spații pentru comunitate, dar aceste spații sunt ocupate de un

număr foarte mare de garaje care de cele mai multe ori nici nu sunt utilizate ca spații de parcare, ci ca spații de depozitare și ateliere de meșterit.

Zona LC4



Suprafață: 42.4 ha

Populație: 9,260 locuitori

Densitatea populației: 76.8 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Locuire colectivă

Regim de înălțime dominant: P+4

Angajați: 1,939 salariați

Raport între locuitori și angajați: 4.8

Număr autovehicule: <= 1,125

În zona LC4 se remarcă o densitate medie a parcarilor, aceasta fiind generată atât de nevoile rezidenților, cât și de cele ale utilizatorilor care își desfășoară activitățile în cadrul unităților de învățământ, a centrelor comerciale sau beneficiază de diferite servicii.

Deși în general se regăsesc autovehicule parcate în toate incintele interioare ale locuințelor colective, în jurul acestora și al altor clădiri, se remarcă o diferență între interiorul zonei studiate și arterele de delimitare. Așadar, numărul parcarilor neregulate din interiorul țesutului este mult mai mare decât cel al parcarilor aflate de-a lungul străzilor precum Bradului, Ion Luca Caragiale etc.

Spre deosebire de alte zone, cele din proximitatea Colegiului Tehnic de Comunicații „Nicolae Vasilescu-Karpen” și a Școlii Generale „Ion Creangă” sunt mult mai aglomerate. Acești generatori de trafic contribuie la aglomerația din punct de vedere al parcarilor pe străzile din apropiere, în special pe timp de zi, când incintele sunt preponderent mai libere. Pe timp de seară/noapte raportul se inversează – astfel, incintele devin mai aglomerate și străzile mai decongestionate.

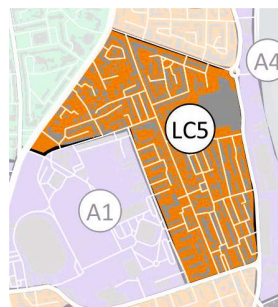
De asemenea, un alt mare generator de parcuri este complexul comercial Carrefour, care are alocată o parcare specială, unde pe timp de zi gradul de utilizare este ridicat, iar pe timp de noapte aceasta este neutilizată.

Arterele cele mai aglomerate sunt str. Energiei, de-a lungul căreia se găsesc autovehicule parcate atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte, str. Bucovinei și str. Tipografilor, unde se parchează în special pe suprafața circulațiilor pietonale,

blocând posibilitatea de tranzit cu ușurință a pietonilor. De-a lungul acestor artere există activități comerciale care atrag trafic, astfel că odată ce se consumă spațiile libere pentru a parca, șoferii ajung să folosească străzile de deservire locală pentru a staționa, ocupând astfel locurile de parcare cu caracter rezidențial.

Așadar, există o proporție similară între parcarile regulate și cele neregulate din această zonă, cele neregulate ocupând în special zonele din incintele locuințelor colective și de pe străzile de acces în interiorul acestora. Există inclusiv garaje acoperite, care se întind pe suprafețe considerabile de teren și compromit posibilitatea acestor spații de a putea fi amenajate ca spații comunitare, locuri de joacă pentru copii etc.

Zona LC5



Suprafață: 33.29 ha

Populație: 10,360 locuitori

Densitatea populației: 331.50 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Locuire colectivă

Regim de înălțime dominant: P+4

Angajați: 1,918 salariați

Raport între locuitori și angajați: 5.4

Număr autovehicule: <= 1,033

Spre deosebire de alte zone, densitatea locurilor de parcare din zona LC5 este mult mai mică. Acest lucru este datorat inclusiv faptului că străzile de deservire locală din zona localităților colective prezintă un profil cu o lățime suficient de redusă astfel încât șoferii să nu poată staționa pentru a putea permite inclusiv circulația altor autovehicule. Un alt motiv este reprezentat de faptul că în parte de N-V există o decivitate forte accentuată care modelează terenul în așa fel încât zonele unde s-ar putea parca să prezinte dimensiuni reduse. În consecință, zonele unde se aglomerează parcarile sunt în enclavile din incintele interioare ale locuințelor colective și uneori chiar pe spațiile verzi.

Așadar, străzile cele mai congestionate sunt str. Milcov – unde pararea este neregulamentară și str. MiRON Costin, str. Ghiocilor, str. Pictor Theodor Aman și bd. Alexandru cel Bun – unde pararea este regulamentară.

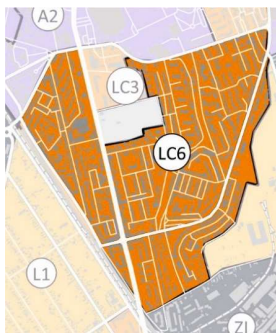
În plus față de locuințele colective care generează parcuri rezidențiale, în zona studiată există și activități economice, atât de-a lungul arterelor care

delimitează situl, cât și în interiorul țesutului. Unul dintre cei mai mari generatori de trafic este complexul comercial Cora. Alte activități economice în proximitatea cărora se remarcă nevoia de a parca se localizează de-a lungul str. MiRON Costin și str. Ghiocilor. Din cauza faptului că de-a lungul ambelor artere se parchează pe ambele sensuri de circulație, pentru tranzitul autovehiculelor rămâne liberă o sigură bandă.

Spre deosebire de multe alte zone din Municipiul Bacău, este remarcat faptul că procentul de spațiu verde nefolosit ca zonă de parcare este mult mai mare. Există incinte generoase cu vegetație bogată care contribuie la calitatea sporită a factorilor de mediu, la estetica zonei și la posibilitatea de a amenaja acele spații ca zone comunitare.

Dinamica dintre zi și seară/noapte în ceea ce privește locurile de parcare nu prezintă diferențe foarte mari. În cazul str. Ghiocilor, pe timp de noapte procentul de ocupare al străzii cu parcuri este mai mare decât în timpul zilei, pe când în cazul str. MiRON Costin (până la intersecția cu str. Lalelelor), atât ziua cât și noaptea, se remarcă un număr foarte mare al autovehiculelor parcate.

Zona LC6



Suprafață: 109 ha

Populație: 30,417 locuitori

Densitatea populației: 279 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Locuirea colectivă

Regim de înălțime dominant: P+4 și P+10

Angajați: 3,694 salariați

Raport între locuitori și angajați: 8.2

Număr autovehicule: <= 1,333

În ceea ce privește morfologia urbană, se observă că trama stradală are o structură mixtă, atât organică, dar și geometrică, cea din urmă fiind cea dominantă. Rețeaua nu prezintă continuitate pe teritoriul întregii zone, astfel că apar fundături și străzi care nu asigură legătura între diferite zone. Distribuția spațială a țesutului urban este discontinuă și neregulată. Densitatea fondului construit este destul de ridicată prin comparație cu alte zone de la nivelul Municipiului Bacău, iar densitatea populației este

printre cele mai ridicate raportat la alte cartiere de locuințe colective.

Se remarcă lipsa alinierii construcțiilor, fronturile fiind discontinue. Întregul țesut urban este neomogen, fondul construit prezentând clădiri de tip bară și punct cu regim variat de înălțime.

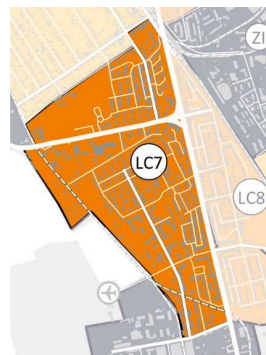
Din punct de vedere al relației dintre fondul construit și spațiile interstițiale, se observă faptul că resursa liberă de teren este utilizată ineficient, în detrimentul comunității care ar putea beneficia de amenajări pentru desfășurarea activităților de loisir, de socializare, de agrement etc. Așadar, parcurile acaparează aceste spații într-o proporție foarte generoasă.

Deși există alei și zone cu vegetație foarte deasă unde nu sunt parcate autovehicule, de-a lungul mării majorității a străzilor secundare și de deservire locală se parchează fie pe unul dintre sensurile de mers, fie pe ambele, îngreunând circulațiile rutiere. Inclusiv spațiile dintre locuințele colective sunt acaparate de parcuri, fie la sol, fie în garaje special amenajate care se întind pe suprafețe mari de teren – de multe ori, multe dintre aceste construcții nu sunt ocupate de autovehicule, ci sunt utilizate ca spații de depozitare sau de meșterit.

Multe dintre aceste parcuri nu pot fi considerate ilegale, deși compromit acele spații care ar trebui amenajate pentru comunitate în contextul sporirii calității factorilor de mediu, a

îmbunătățirii calității spațiului public etc. De asemenea, se întâmplă ca de multe ori acestea să îngreuneze circulațiile pietonale din cauza faptului că șoferii parchează pe trotuare, ocupând toată lățimea acestora, astfel că pietonii sunt nevoiți să se deplaseze pe suprafața carosabilă.

Zona LC7



Suprafață: 79.9 ha

Populație: 13,056 locuitori

Densitatea populației: 161.3 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Locuire colectivă

Regim de înălțime dominant: Maxim P+4

Angajați: 2,358 salariați

Raport între locuitori și angajați: 5.5

Număr autovehicule: <= 1,033

Fiind reprezentată de prezența a diferite activități economice, această zonă concentrează

aceste unități în special în cadrul frontului de locuințe colective de pe Calea Republicii, care au un regim de înălțime de P+4 și pe alocuri de P+10. Necesarul de locuri de parcare se asigură fie de-a lungul arterelor laterale Căii Republicii, fie în spatele locuințelor.

O altă zonă care este folosită de către rezidenții din proximitate ca parcare este cea aflată sub podul din zona Letea, care însumează un număr de 200 de locuri de parcare ¹¹.

Față de alte zone din Municipiul Bacău, incintele locuințelor colective sunt mult mai mici ca dimensiuni, mare majoritate a acestora fiind transformate în parcuri. O parte dintre acestea s-au păstrat în general ca spații verzi (cele paralele cu Calea Republicii și cele din zona str. Narciselor), chiar dacă zonele de intrare în aceste incinte au fost transformate în parcuri.

Se remarcă prezența a 5 școli pe teritoriul acestui sit și a unor dotări la marginea cartierului (de exemplu Direcția Județeană de Evidență a Populației Bacău). Acești generatori de trafic atrag fluxuri de circulații rutiere, autovehiculele ajungând să staționeze în special de-a lungul str. Henri Coandă pe ambele sensuri. Astfel, cererea foarte mare este datorată în special vizitatorilor, dar și angajaților care lucrează în zonă – în cadrul Aerostar. Capacitatea parcarilor este cu mult depășită, deși acest fenomen este sesizat doar pe

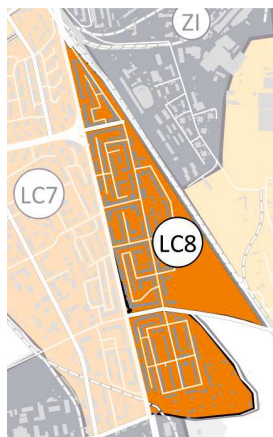
faptului că nu este corespunzător iluminată.

¹¹ Pe timpul nopții această zonă devine foarte nesigură din cauza

timp de zi, pe timp de noapte fiind preponderent liber.

În ceea ce privește resursele de teren, acestea sunt considerabile în partea de S (la sud de calea ferată), unde sunt inclusiv foarte multe garaje – există 3 mari zone și încă una de dimensiuni ceva mai reduse pe str. Victor Babeș.

Zona LC8



Suprafață: 57.2 ha

Populație: 13,721 locuitori

Densitatea populației: 241.2 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Locuirea colectivă

Regim de înălțime dominant: P+4

Angajați: 2,365 salariați

Raport între locuitori și angajați: 5.8

Număr autovehicule: <= 1,250

Zona LC8 (Republicii) este caracterizată de locuințe

colective cu un regim de înălțime mediu (P+4), cuprinzând câteva accente verticale P+7 în vecinătatea Căii Republicii. Pe acest ax N-S, principala legătură cu zona centrală, este amplasată cea mai mare parte a activităților economice: puncte comerciale, alimentație publică, servicii sau birouri. Deoarece Calea Republicii nu include de-a lungul ei și parcuri, această nevoie este satisfăcută de străzile laterale, cum ar fi str. Narciselor, str. Chimiei sau chiar Alea Oțelarilor. Axul secundar, tot pe direcția N-S, este reprezentat de str. Bicăz care aglomerează de-a lungul ei unități de învățământ, puncte comerciale, culte și un parc.

Locuințele colective formează incinte generoase care variază de regulă între 0.1 și 0.5 ha. Cu 2-3 excepții, toate aceste incinte sunt compromise ca spații comunitare, fiind ocupate aproape în totalitate de parcuri amenajate, improvizate sau de garaje. Deoarece în acest cartier nu s-au mai făcut modernizări de străzi și de pietonal, adesea circulațiile pietonale nu se mai disting de cele rutiere, iar parcurile rezidențiale par a fi mai degrabă improvizate (cu excepția parcurilor ecologice amenajate în ultimii ani). Cea mai mare parte a aleilor dintre blocuri sunt și ele bordate de mașini parcate ilegal, fie pe trotuar, fie pe unul dintre cele două sensuri de circulație.

Numărul ridicat de parcuri la sol, fie ele amenajate sau spontane, și lipsa unor verificări de către autorități face ca o pondere

mare dintre garaje să fie transformate în depozite, iar un număr semnificativ dintre parcuri să fie ocupate de autovehicule abandonate, unele chiar inutilizabile.

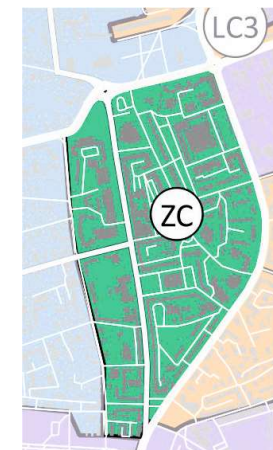
Acest fapt face ca, un cartier de să mai dețină doar 3 locuri de joacă pentru copii. Se mai păstrează, totuși, o parte din grădinile care înconjoară locuințele colective, dar și în acest caz, deja se manifestă o transformare a acestora în parcuri rezidențiale.

Vecinătatea vestică a cartierului, fiind compusă cu precădere din terenuri virane, este folosită tot pentru parcare. Astfel, la marginea străzilor Metalurgiei și Electricienilor se regăsesc mașini parcate în spic pe spațiul verde (teren viran) sau chiar perpendicular.

Profilul preponderent rezidențial, face ca gradul de ocupare a parcurilor din incintele locuințelor colective să fie de aproximativ 50-60 % în timpul zilei. Doar seara, gradul de ocupare se apropie de 90%. Gradul de ocupare este mai ridicat în timpul zilei datorită faptului că acest cartier este bine deservit de transportul public. Beneficiind de o legătură facilă cu zona centrală, o parte considerabilă dintre rezidenți nu folosesc mașina pentru deplasările cotidiene. Pe străzile secundare care se intersectează cu Calea Republicii, dar și pe str. Bicăz, gradul de ocupare este de peste 80% pentru că în timpul zilei parcurile sunt folosite de vizitatorii și angajații activităților

economice, iar pe timpul serii și al nopții, aceste spații revin rezidenților.

Zona centrală ZC



Suprafață: 43.3 ha

Populație: 7,279 locuitori

Densitatea populației: 168.1 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Locuire colectivă, servicii și comerț

Regim de înălțime dominant: Între P - P+4 și P+8

Angajați: 5,800 salariați

Raport între locuitori și angajați: 1.8

Număr autovehicule: <= 750

Zona centrală concentrează funcțiuni precum locuirea colectivă, servicii și comerț. Deși se remarcă prezența multor parcuri amenajate, se observă faptul că acestea nu sunt suficiente raportat la situația din teren, astfel că se ajunge să se parcheze în mod ilegal de-a

lungul a diferite artere, îngreunând circulația traficului rutier, fie pe spații verzi, fie pe suprafața destinată circulațiilor pietonale.

Axul N-S este reprezentat de Strada Nicolae Bălcescu, unde se parchează regulamentar, iar de-a lungul prelungirii acesteia - pe Calea Mărășești – nu există deloc parcuri.

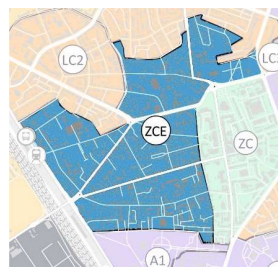
Parcările nereglementare se realizează în general pe străzile secundare, cum ar fi Pasajul Revoluției, str. Luminei, str. Erou Gheorghe Rusu, str. Trandafirilor, str. Războieni, str. Dumbrava și Aleea Iulian Antonescu. De asemenea, un număr foarte mare de parcuri ilegale se realizează pe timpul zilei în zona Pieței Centrale, după ora 18.00 sesizându-se o diferență remarcabilă datorită faptului că zona devine foarte decongestionată.

O altă parcare importantă care prezintă un număr considerabil de locuri este cea a hotelului Moldova care este dezafectat. Aceasta este utilizată de persoanele care își desfășoară pe timp de zi activitatea în zona centrală, seara rămânând în parte liberă.

Este de menționat, de asemenea, faptul că un alt element specific al zonei centrale îl reprezintă modul de ocupare al parcarilor rezidențiale pe durata a 24 de ore. Deși supoziția luată în calcul ar fi aceea conform căreia pe timp de zi acestea ar fi libere (locuitorii lucrând în intervalul 08.00 – 18.00), se remarcă totuși

un grad de ocupare foarte ridicat al acestora inclusiv pe timp de zi din cauza utilizatorilor care desfășoară activități în această zonă. Pe timp de noapte, gradul de ocupare rămâne același, parcare fiind ocupată de rezidenții care folosesc spațiile după ora 18.00, când termină ziua de lucru.

Zona centrală extinsă ZCE



Suprafață: 102.1 ha

Populație: 5,717 locuitori

Densitatea populației: 55.9 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Locuire individuală, servicii, educație

Regim de înălțime dominant: Maxim P+4

Angajați: 5,800 salariați

Raport între locuitori și angajați: 0.9

Număr autovehicule: <= 1,275

Zona centrală este reprezentată de un țesut urban neomogen, unde funcțiunile principale sunt locuirea individuală, serviciile și educația.

Se observă în cadrul acestei zone prezența a multe unități de

învățământ, ceea ce generează fluxuri mari de trafic. Din cauza autovehiculelor care staționează pentru a aduce/lua copiii la începutul/finalul orelor de curs, majoritatea străzilor devin foarte congestionate. Această aglomerație are consecințe mari în ceea ce privește tranzitul traficului rutier, care se blochează din cauza faptului că spațiul este insuficient pentru a permite circulația a 2 autovehicule în același timp.

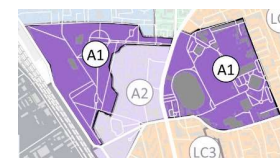
În plus față de străzile secundare unde se parchează preponderent ilegal, mai există străzi principale unde se observă prezența autovehiculelor parcate necorespunzător (str. Vasile Alecsandri, Bd. Sandu Ioniță Sturza – pe unul dintre sensurile de mers, și str. Energiei).

Unele dintre parcelele unde se desfășoară alte activități, în afara locuirii (educație, servicii etc), asigură în incintă acestora locuri de parcare, astfel că spațiul public este mai puțin încărcat cu autovehicule care să îngreuneze circulațiile, fie pietonale, fie rutiere.

De asemenea, autovehiculele parcate de-a lungul străzilor, fie regulamentare sau nu, generează probleme din cauza faptului că acestea reprezintă surse de poluare, cu atât mai mult cu cât de-a lungul arterelor nu există suficientă vegetație de aliniament sau garduri verzi de protecție care să protejeze pietonii și bicicliștii împotriva gazelor de eșapament și a

căldurii excesive generate de acestea.

Zona A1



Suprafață: 33.9 ha

Populație: 864 locuitori

Densitatea populației: 25.4 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Servicii, sport, agrement și educație

Regim de înălțime dominant: P+1 cu accente de înălțime

Angajați: 1,049 salariați

Raport între locuitori și angajați: 0.8

Număr autovehicule: <= 500 autoturisme

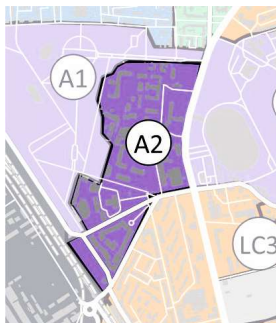
A1 reprezintă zona sportivă a Municipiului Bacău, beneficiind de parcele foarte generoase, deși jumătate din suprafața terenului este în principiu nefuncțională – stadionul este dezafectat, iar terenurile de sport funcționează la capacitate minimă. Dacă totuși acestea ar funcționa la capacitate maximă, necesarul de locuri de parcare ar ajunge la 580 de locuri.

Zona este foarte bine deservită din exterior, iar în ceea ce privește circulațiile interioare, acestea sunt preponderent pietonale.

În momentul de față necesarul locurilor de parcare este

satisfăcut pentru cele 3 funcțiuni majore (bazinul de înot, Universitatea „George Bacovia” și SIF Moldova).

Zona A2



Suprafață: 20.8 ha

Populație: 360 locuitori

Densitatea populației: 17.3 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Servicii, sănătate și educație

Regim de înălțime dominant: P+2 – P+4

Angajați: 2,839 salariați

Raport între locuitori și angajați: 0.1

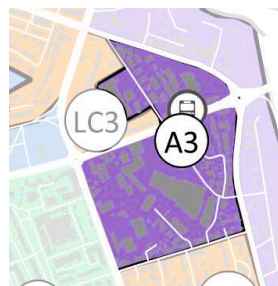
Număr autovehicule: <= 175 autoturisme

Cele 4 instituții care se află pe teritoriul zonei A2 (Inspectoratul de Poliție Județean, Universitatea „Vasile Alecsandri”, Colegiul Național Pedagogic „Ștefan cel Mare” și Spitalul de Pediatrie) cumulează a doua cea mai mare concentrare de locuri de muncă din Municipiul Bacău – aproximativ 2,000 de locuri.

Aceste instituții reprezintă mari generatori de trafic și beneficiază doar de 400 de locuri de parcare. Se observă că există o nevoie foarte mare în ceea ce privește asigurarea locurilor de parcare atât pentru vizitatori, cât și pentru suplimentarea celor existente pentru angajați. Din cauza resursei de teren limitate se generează un conflict în acest sens, astfel că se ajunge să se parcheze necorespunzător pe arterele din proximitate, obstruind tranzitul rutier și pietonal.

Este important de menționat faptul că, în prezent, Spitalul Municipal nu funcționează, ceea ce înseamnă că nu există o presiune din partea acestuia cu privire la locurile de parcare. Dacă totuși ar funcționa, capacitatea actuală a infrastructurii de parcare ar fi cu mult depășită.

Zona A3



Suprafață: 21.5 ha

Populație: 1,684 locuitori

Densitatea populației: 126.1 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Servicii, comerț și locuire individuală

Regim de înălțime dominant: Maxim P+4

Angajați: 1,663 salariați

Raport între locuitori și angajați: 1

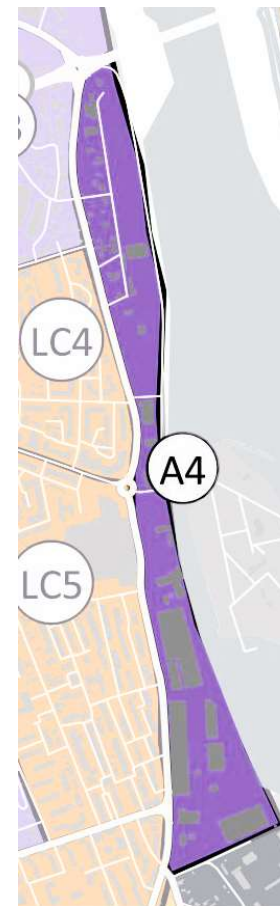
Număr autovehicule: <= 500 autoturisme

Zona A3 se află în curs de dezvoltare, fiind prevăzut pentru un PUZ (Plan Urbanistic Zonal) pentru acest sit, unde se dorește construirea unui complex multifuncțional (comerț și ansamblu rezidențial).

Este deosebit de important ca noua dezvoltare aprobată să asigure și necesarul de parcare calculat conform HG 525/1996. De asemenea, odată asigurat necesarul de parcare pentru noua dezvoltare, ar trebui luate în considerare opțiuni de partajare cu rezidenții din vecinătate. Astfel s-ar mai putea ameliora deficitul foarte mare de parcare din cartierul Bistrița Lac.

Este important de menționat inclusiv faptul că o urmare a micșorării terenului unde funcționează autogara constă în fenomenul de „spill-over” al parcarilor. Locurile de parcare sunt insuficiente, astfel că utilizatorii ajung să staționeze în spații nepermise sau prevăzute pentru alte activități.

Zona A4



Suprafață: 23.3 ha

Populație: 118 locuitori

Densitatea populației: 20.4 locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Servicii, comerț, locuire individuală și sport

Regim de înălțime dominant: P și P+1

Angajați: 476 salariați

Raport între locuitori și angajați:
0.2

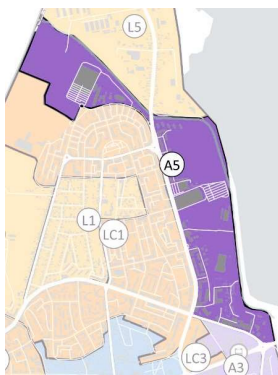
Număr autovehicule: <= 175
autoturisme

Zona A4 are caracter de promenadă, remarcându-se inclusiv prezența unor inserții de locuințe individuale și dotări de interes public, care în prezent nu dețin parcuri.

Se observă potențialul sporit din punct de vedere al amenajării zonei cu dotări pentru agrement, pe teritoriul acesteia existând un teren viran de dimensiuni considerabile (unde în general se parchează).

O altă problemă există în ceea ce ține de capacitatea străzii care deservește dotările și locuințele individuale, care nu poate asigura necesarul locurilor de parcare.

Zona A5



Suprafață: 63.1 ha

Populație: 2,240 locuitori

Densitatea populației: 35.8
locuitori/ha

Funcțiune dominantă: Servicii,
comerț și locuire colectivă

Regim de înălțime dominant:
Maxim P+4

Angajați: 2,709 salariați

Raport între locuitori și angajați:
0.8

Număr autovehicule: <= 533
autoturisme

Deși este o zonă destructurată, aceasta este în curs de amenajare. Noile dezvoltări, precum Arena Mall, blocul turn cu locuințe colective reprezintă mari generatori de trafic.

Mare parte dintre aceste noi inserții nu asigură suficiente locuri de parcare, astfel că se ajunge ca majoritatea străzilor să fie blocate din cauza staționării abuzive.

Deși zona dispune de rezerve considerabile de teren care pot fi utilizate pentru a găzdui activități economice sau dezvoltări rezidențiale, este foarte important să se acorde atenție sporită asupra modului de planificare a parcurii. Cu atât mai mult cu cât zona prezintă o bună accesibilitate și o legătură facilă cu zona centrală, cu atât trebuie să se manifeste grija în ceea ce privește modul de respectare a normativului pentru parcuri și, în general, în ceea ce ține de gestionarea cât mai eficientă a terenului.

Diagnostic

Diagnosticul reprezintă o descriere sintetică a problematicei parcuri la nivelul orașului accentuând relațiile de tip cauză – efect care constituie situația existentă. Aici sunt cuprinse principalele probleme dar și elemente de potențial care pot fi valorificate pentru a depăși dificultățile identificate.

Municipiul Bacău se prezintă ca un oraș începător în ceea ce privește managementul parcurilor. Acest aspect este evidențiat prin faptul că singurele măsuri concrete pentru gestiunea parcurii se referă la introducerea tarifării în 18 parcuri (la stradă sau în afara străzii). În prezent Municipiul Bacău deține în total 26000 locuri de parcare publice destinate fie "vizitatorilor" sau rezidenților.

Din cei 115000¹² de locuitori care trăiesc în locuințe colective și având în proprietate aproximativ 44000 de autovehicule sunt disponibile aproximativ 13000 locuri de parcare rezidențială. Restul este acoperit de parcuri mixte, în lungul străzii, folosite în timpul zilei și utilizatorii activităților economice învecinate sau de parcuri ilegale, pe trotuar, banda întâi sau terenuri virane.

În consecință, deja din datele generale, iese în evidență un deficit foarte mare în ceea ce privește parcare rezidențială. Acest deficit are la bază creșterea accentuată a indicelui de motorizare în cartiere care nu

au fost proiectate pentru a putea face față unui număr atât de mare de autovehicule. Adaptarea cartierelor de locuințe colective la această nevoie s-a făcut preponderent prin sacrificarea spațiului public (spațiu verde) și transformarea lui în parcuri la sol. Doar câteva din aceste parcuri sunt amenajate, dețin o îmbrăcăminte asfaltică sau un pavaj adecvat și marcaje. Celelalte sunt parcuri improvizate. Deși rezervele de teren în cartierele de locuințe colective sunt precare, o parte considerabilă din parcuri sunt ocupate de garaje, adesea folosite ca depozite, sau de sute de mașini abandonate care nu mai pot fi puse în funcțiune.

Noi centre comerciale care apar în vecinătatea directă a zonelor de locuințe colective oferă sute de locuri de parcare pentru vizitatori. Aceste locuri sunt însă libere pe parcursul nopții deși în vecinătate există o mare nevoie de parcare (ex. Kaufland Unirii).

Gestiunea ineficientă a spațiului în relație cu parcare este de altfel o problemă generală la nivelul Municipiului Bacău dat

¹² 80% din totalul locuitorilor, 144000, Conform RPL 2011

fiind faptul că în prezent cu excepția parcurii de la Cora Milcov, toate parcurile sunt amenajate la sol ocupând suprafețe foarte mari de teren. Media europeană de locuri de parcare în parcuri multietajate este de 20% din total.

Cu excepția parcurilor ecologice amenajate în ultimii 8 ani parcurile la sol, în afara străzii sunt acoperite de materiale impermeabile (asfalt sau beton) fiind adesea lipsite de vegetație. Acest aspect face ca nevoia de parcare să fie unul din principalii factori care duc la impermeabilizarea solurilor și reducerea vegetației.

Zona centrală reușește să facă față cererii foarte mari de parcare, chiar dacă pentru asta sunt compromise zone valoroase cum ar fi str. Mihai Viteazul (Piața Revoluției), str. Pieței sau str. Iernii. Interdicția de a parca pe Calea Mărășești face ca necesarul de parcare a marilor generatori de trafic amplasați în lungul acestuia (Primăria, Prefectura, AJFP, etc) să fie acoperit de străzile secundare (Dumbrava Roșie, Războieni, etc.). Întreaga vecinătate vestică a zonei centrale, o fostă zonă rezidențială privilegiată, s-a transformat în ultimii ani într-o zonă cu o densitate mare de locuri de muncă (aprox. 65 LM / hectar). În completare, zona deține și un număr foarte ridicat de unități de învățământ. Astfel cererea de parcare este una foarte ridicată, într-un țesut proiectat pentru locuințe individuale care ar implica

asigurarea parcurii pe parcelă. Din acest motiv, toate străzile care asigură legătura între zona centrală și Gară sunt folosite pentru parcare. Unitățile de învățământ generează blocaje în orele de vârf iar în lungul zilei gradul de ocupare a parcurilor trece de 80%. Pe parcursul serii însă peste 50% din totalul parcurilor este liber.

Accesul la informații privind parcare este unul precar. Parcurile cu plata pot fi recunoscute doar la fața locului, hărți cu localizarea acestora se găsesc doar în hotărârea de consiliu care a vizat aprobarea acestora. Adesea, în lipsa unor indicatoare bine amplasate persoane care nu cunosc orașul nici măcar nu sesizează că trebuie să plătească parcare. Este însă de apreciat faptul că există posibilitate de a plăti parcare prin SMS.

În procesul de exploatare a parcurilor tarificate se întâmpină probleme mari în ceea ce privește colectarea. Anual gradul de colectare a taxei de parcare este încă sub 10%. Principala cauză pentru această problemă fiind lipsa de personal a Poliției Locale. Faptul că Poliția Locală cea care exploatează parcare nu are și capacitatea de investi face și mai dificilă administrarea coerentă a acestui serviciu.

Toate acestea fac ca parcare să fie percepută de rezidenți ca una din principalele probleme în contextul în care lipsa eficientizării a acestui serviciu public a dus la diminuarea treptată a spațiilor verzi și

implicit reducerea semnificativă a calității locuirii.

Studii de caz

S-a optat pentru o varietate mare de studii de caz pentru a putea obține cât mai multe idei transferabile pentru cazul Municipiului Bacău. Astfel au fost alese orașe avansate și cu experiență în gestiunea parcarii (Amsterdam), orașe care au aplicat recent sisteme avansate pentru managementul parcarii (Moscova), orașe care la un nivel mediu în gestiunea parcarii (Vilnius) dar și un „campion”, orașul San Francisco care prezintă încă cel mai avansat model de management al parcarii (tarifarea dinamică).

Amsterdam (Olanda)

Informații generale

Amsterdam are o suprafață de 219 km² și o populație de 758,198 de locuitori. Densitatea populației este de 5,135 de locuitori pe km².

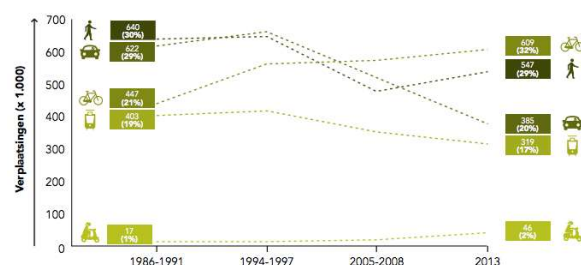
Indici de motorizare și repartitie modală

Între 1990 și 2007, numărul de kilometri realizați de autovehicule în centrul orașului Amsterdam a scăzut cu aproape 30% (Infrastructuur, Verkeer en

Vervoer van de Gemeente Amsterdam, 2012). În ceea ce privește repartitia modală, cele mai importante evoluții în timp, conform graficului, se referă la faptul că de-a lungul timpului procentul asociat utilizării mașinii personale a scăzut cu 9% în decursul a 28 de ani. Se remarcă, de asemenea, o creștere importantă a nivelului de utilizare a bicicletelor, de la 21% la 32%.

Figura 20 Repartitia modală în Amsterdam, sursa:

<http://cyclingacademics.blogspot.ro/2016/02/recent-data-about-dynamics-in-amsterdam.html>



Număr de parcuri publice/private/rezidențiale

În Amsterdam existau, în anul 2011, 181,457 de locuri de parcare la stradă și 30,000 de

locuri de parcare în afara străzii – publice (Kodransky și Hermann, 2011).

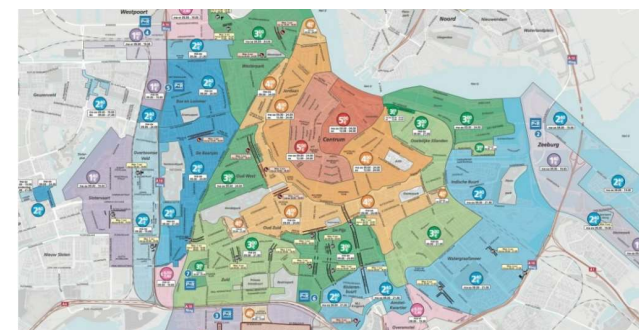
Costuri

Costul unui loc de parcare utilizat timp de o oră (prima oră) era, în anul 2011, de 5 Euro în zona centrală. La nivelul orașului, tariful variază de la 0.90 la 5 Euro pe oră, în funcție de zonă. Cel mai mic preț în ceea ce privește parcare la stradă este de 10 cenți pe oră, acesta fiind intervalul maxim de utilizare al locurilor de parcare. Locurile unde se aplică acest tarif sunt în anumite zone comerciale din afara zonei centrale și de lângă cimitire, unde rezidenților care au abonamente nu le este permis accesul în intervalul 9 am – 7 pm. În zonele denumite „blue zones” se poate parca gratuit. De asemenea, este permisă parcare gratuită a motocicletelor, iar companiile care oferă servicii de car-sharing au asigurate locuri de parcare gratuite la stradă (Kodransky și Hermann, 2011).

În anul 2018, parcare la stradă în Amsterdam este taxată cu 4-5

Tipuri de zonificări

Figura 21 Zonificare tarifară în Amsterdam; sursa: (Kodransky, M. și Hermann, G., 2011)



Euro în zona centrală și de-a lungul canalelor incluse în această zonă, de luni până sâmbătă între orele 9.00 am și 2.00 am și duminică între orele 12.00 pm – 2.00 am. În zona imediat învecinată a nucleului urban, prețul parcarii variază între 3 și 4 Euro, de luni până sâmbătă între orele 9.00 am și 00.00 am. În zona centrală, parcare în zonele publice și în cadrul celor comerciale este între 3 și 7.30 Euro pe oră, tariful maxim pe zi variind între 30 și 65 Euro. Pentru utilizatorii care vor să plătească un preț mai mic pentru parcare, pot opta pentru parcarile de tip Park&Ride. În cazul acestora, dacă parcare se realizează înainte de ora 10.00 am, prețul este de 8 Euro pe zi, iar după ora 10.00 am, prețul este de 1 Euro. Pentru următoarele fiecare 24 de ore, tariful va fi de 1 Euro (Car Parking Europe, fără dată).

Reglementări pe cerere (funcțiuni)

Pornind de la ideea conform căreia, multe dintre orașele europene au recunoscut nevoia de a institui standarde maxime de parcare, în loc de a planifica și proiecta pornind de la standarde minime, inclusiv Amsterdam definește norme în acest sens. Așadar, în anul 2011, reglementează 0,6 locuri de parcare pentru fiecare locuință socială, 1 loc de parcare pentru fiecare unitate de locuire standard, 0,2 locuri de parcare pentru vizitatori. În ceea ce privește locurile de parcare pentru unitățile comerciale, se vor stabili norme raportate la politica ABC (Zone de tip A – foarte accesibile prin intermediul transportului public, Zone de tip B – bine conectate cu mijloacele de transport în comun și foarte accesibile cu mașina, Zone de tip C – dependente de utilizarea mașinii) (Kodransky și Hermann, 2011).

Model ITS

Amsterdam se remarcă printr-un Sistem Inteligent de Transport (ITS) dezvoltat cu privire la mecanismele de scanare a autovehiculelor și a modalităților de sancționare, utilizând sisteme digitale care scanează plăcuțele de înmatriculare cu un nivel de acuratețe de 98%, restul de 2% reprezentând de fapt cazurile acelor vehicule care nu au numere de înmatriculare înregistrate în Olanda. Modalitatea de plată prin

telefonul mobil a fost adoptată în Amsterdam în anul 2006, existând 3 companii care oferă astfel de servicii: Parkmobile, Parkline și SMS Parking. Toate numerele de înmatriculare se află într-o bază de date digitală, care stochează informații inclusiv legate de abonamentele rezidenților (în proporție de 90%). În anul 2011 se discuta despre implementarea unui sistem la nivel național utilizat pentru a putea achita prețul pentru parcare prin telefonul mobil, astfel că prin acest sistem, tarifele vor scădea (Kodransky și Hermann, 2011).

Mașinile care au încorporate sistem de scanare ale plăcuțelor de înmatriculare, pot scana aproximativ 1,000 de vehicule pe oră, ceea ce reprezintă dovada eficientizării acestui proces, siguranța sporită și confortul verificărilor și aplicării sancțiunilor. La scurt timp după implementarea acestui sistem, se observă cum comportamentul utilizatorilor se schimbă în ceea ce privește lipsa achitării tarifului pentru parcare sau prelungirea timpului de staționare peste limita maximă. Cu excepția a 25% dintre utilizatori, care nu pot fi verificați prin acest sistem, ci cu ajutorul unei persoane autorizate – persoanele cu dizabilități și vârstnicii care au abonamente non-digitale, restul de 85% pot fi scanați (ITS International, 2015).

Sancționare

În anul 2011, sistemul de sancționare era asigurat în principal de operatori care patrulau pe străzi pentru a verifica dacă parcarile se realizează regulamentar. Acest proces urmează să fie îmbunătățit, astfel că aceste verificări să vor realiza cu ajutorul unor mașini dotate cu camere video care scanează plăcuțele de înmatriculare, iar operatorii se deplasează cu ajutorul scuterelor, singurele opriri fiind pentru a emite bilete pentru cei care au încălcat regulile de parcare. Sistemul de scanare are o rată de precizie de 98%, iar acele autovehicule care au numere de înmatriculare străine trebuie verificate manual (Kodransky și Hermann, 2011).

Informațiile sunt trimise mai departe către un sistem automatizat de procesare, iar amenziile pentru parcare sunt verificate direct împreună cu un operator care lucrează cu autoritățile locale (poliția și administrația financiară a orașului), reducându-se astfel numărul operatorilor care ar lucra pe teren. Firma Egis, care

oferă acest tip de servicii în Amsterdam, gestionează aproximativ 150,000 de locuri de parcare, 180,000 de permise rezidențiale digitale și 2,400 de parcometre (Egis, fără dată). Prețul plătit pentru parcare ilegală într-un loc cu plată era de 59,90 Euro, la care se adaugă prețul pentru o oră de parcare – 5 Euro. Cea mai scumpă amendă poate ajunge la 150 de Euro pentru ocuparea ilegală a unui loc de parcare rezervat persoanelor cu dizabilități (Kodransky și Hermann, 2011).

Promovare

În ceea ce privește promovarea, informarea cu privire la parcarile din Amsterdam este eficientă. În acest sens se remarcă site-uri precum:

www.amsterdam.nl/en/parking/

∟ (1) și

www.amsterdam.info/parking/

(2). În cadrul acestora, utilizatorii pot accesa detalii precum: tipuri de abonamente, modalități de achitare a taxelor, detalii cu privire la locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități, tipuri de parcare (de exemplu Park&Ride) etc.

Figura 22 Pagina oficială pentru parcare din Amsterdam; sursa: <https://www.amsterdam.nl/en/parking/on-street-parking/>

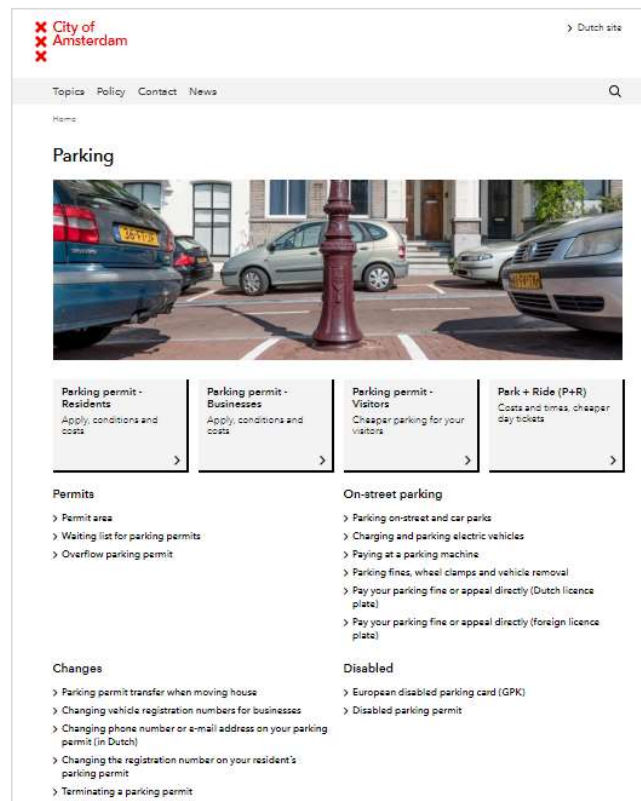
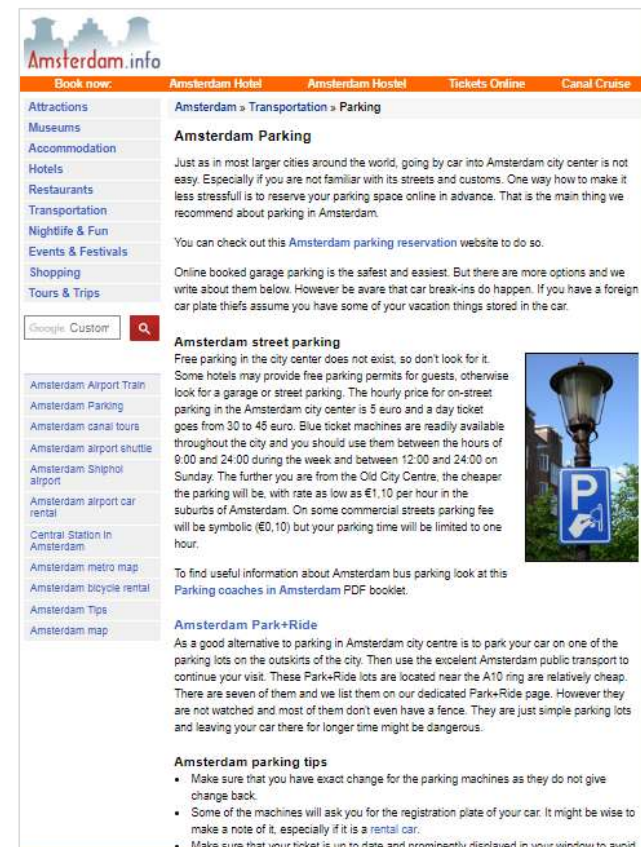


Figura 23 Pagină web cu informații despre parcare în Amsterdam în limba engleză; sursa: www.amsterdam.info/parking/



Lecție învățată – idei de reținut

- Rezidenților nu le este permis accesul în zonele comerciale asociate zonei centrale în intervalul 9.00 – 19.00, chiar dacă aceștia dețin abonamente;
- Companiile care oferă servicii de car-sharing au asigurate locuri de parcare gratuite la stradă, pentru a încuraja acest tip de deplasare;
- În zona imediat învecinată a nucleului urban central,

prețul parării scade față de tarifele percepute în zona centrală;

- Utilizatorii care vor să plătească un preț mai mic pentru parcare, pot opta pentru parările de tip Park&Ride;
- Instituirea standardelor maxime de parcare, în loc de a planifica și proiecta pornind de la standarde minime;
- Sanționarea împotriva parării neregulamentare se realizează cu ajutorul sistemului inteligent de scanare a plăcuțelor de înmatriculare a autovehiculelor – față de varianta mult mai ineficientă de verificare cu ajutorul operatorilor care mergeau pe teren, se demonstrează schimbarea comportamentului înspre sporirea responsabilizării utilizatorilor în ceea ce privește achitarea tarifului pentru parcare sau prelungirea timpului de staționare peste limita maximă;
- Modalitatea de plată a parării prin intermediul telefonului mobil;

- Promovare foarte eficientă a detaliilor legate de parcare (în mediul on-line).

Moscova (Rusia)

Informații generale

Moscova este orașul cu cea mai numeroasă populație din Rusia, având o suprafață de 878,7 km² (Wikipedia, 2018) și 12,9 milioane de locuitori în anul 2016 (*Moscow Population 2018*, 2017). Densitatea populației este de 10,300 de locuitori pe km² (Urban Land Institute, 2011).

Indici de motorizare și repartitie modală

Autovehiculele existente în Moscova reprezintă mai puțin de 20% din repartitia modală (Urban Land Institute, 2011).

Număr de parări publice/private/rezidențiale

Nu au fost identificate date pentru acest segment

Costuri

În anul 2013, costul parării de-a lungul Bulevardului Ring era de 50 de ruble pe oră. În ceea ce privește parcare în zona serviciilor comerciale, prețul se stabilea exclusiv de către proprietar. Toți rezidenții care locuiesc în această zonă beneficiază de parcare gratuită între orele 08.00 pm – 08.00 am, în baza solicitării unui abonament. În general, pentru fiecare apartament se poate emite câte un abonament.

Parcare pentru persoanele cu dizabilități este gratuită (Moscow Parking, fără dată).

Începând cu anul 2017, plata unei ore pentru parcare este de 80 de ruble pentru intervalul 08.00 pm – 08.00 am. Între 08.00 am – 08.00 pm, costul pentru primele 30 de minute este de 50 de ruble, iar dacă se depășește acest interval, tariful este de 150 de ruble. În zona Grădinii Ring, prețul pentru o zi întreagă de parcare este de 60 de ruble. În intervalul 08.00 pm – 08.00 am, tariful în această zonă este, de asemenea, 60 de ruble, ca și pentru prima oră a intervalului 08.00 am – 08.00 pm, și începând cu a doua oră se plătesc 100 de ruble pe oră. În zona cuprinsă între Grădina Ring și cel de-al treilea inel rutier (TTR), ca și în cazul unor străzi dincolo de această arteră, tariful general este de 60 de ruble pe oră. În unele zonele unde există bariere de acces, se plătesc 50 de ruble pe oră pentru primele 2 ore, iar pentru restul de 22 de ore, parcare este gratuită. Persoanele care doresc să beneficieze de un loc de parcare non stop își pot cumpăra abonamente anuale care costă 3,000 de ruble. Motocicletele și vehiculele electrice pot fi parcate gratuit. În zilele de duminică și cu ocazia sărbătorilor publice, oricine poate beneficia de parcare fără plată (Moscow Mayor official website, 2017).

Totuși, în alte surse se specifică faptul că în zona Bulevardului Ring (Zona 110*) prețul pentru o oră de parcare ajunge la 130 de

ruble, după ce primele două sunt taxate cu 80 de ruble. În zona Grădinii Ring (Zona 200*), plata pentru o oră este de 60 de ruble. Tariful parării între Grădina Ring și TTR este de 40 de ruble pe oră. Prima oră de parcare în cadrul centrului internațional de afaceri al Moscovei are prețul de 80 de ruble (din data de 3 August 2015), iar de la a doua oră, tariful crește la 130 de ruble pe oră (Moscow Mayor official website, fără dată).

Tipuri de zonificări

Nu au fost identificate date pentru acest segment

Categorii de utilizatori

Nu au fost identificate date pentru acest segment

Reglementări pe cerere (funcțiuni)

Din punct de vedere al reglementărilor în zona centrală a Moscovei (inelul rutier care delimitează Grădina Ring), în anul 2002 s-a interzis pe timpul zilei accesul tuturor vehiculelor care depășeau greutatea de o tonă. Totuși, această regulă nu se aplica și vehiculelor care asigurau diferite servicii operaționale, cu caracter de urgență sau care asigură transportul internațional. În anul 2004, limita acestei zone a fost extinsă până la TTR, cu mențiunea că accesul vehiculelor care asigurau diferite livrări pe timpul zilei era permis. Din anul 2008, în această zonă au acces numai vehiculele care satisfac normele de poluare cu privire la emisii din categoria EURO 2 (Suchorzewski, 2013).

Model ITS

Moscova face dovada unui progres important în ceea ce privește implementarea Sistemului Inteligent de Transport (ITS) cu privire la sistemele informaționale legate de automobiliști/pasageri, sistemele de management legate de rutele de autobuze, sistemele de gestionare a incidentelor și sistemele de sancționare. Totuși, capitala se află încă în faza incipientă a implementării acestui sistem inteligent (Oh și Gwilliam, 2013).

Recent, 1,000 de locuri de parcare situate în zone dificile din Moscova din punct de vedere al infrastructurii, au fost echipate cu un sistem inteligent de senzori – SENIT Nedap, care este foarte performant. Acest sistem este de fapt reprezentat de senzori care funcționează wireless, fiind montați în pământ, și de o rețea de comunicații special concepută pentru parcarile la stradă. Așadar, sistemul oferă și gestionează date în timp real cu privire la ocuparea locurilor de parcare și durata de staționare, cu ajutorul inclusiv al sistemului de management al parcarilor, Aksioma. De asemenea, există o aplicație pentru telefoane care ajută ca întregul proces de gestionare a parcarilor să fie cât mai eficient din punct de vedere al disponibilității, costurilor, capacității locurilor de parcare și achitarea plății, fiind conectată la sistemul de plăți al orașului ([Nedap Identification System, fără dată](#)).

Sancționare

Sistemul prin care se detectează parcarile neregulate constă într-un vehicul special care realizează fotografii și filmări pe străzile din Moscova. Acesta repetă verificările pe aceeași rută o dată la 15 minute timp de o oră, înregistrând plăcuțele de înmatriculare ale autovehiculelor. Cu ajutorul acestui tip de verificare se poate constata cu precizie dacă mașina este parcată sau a oprit pentru scurt timp (Moscow Parking, fără dată).

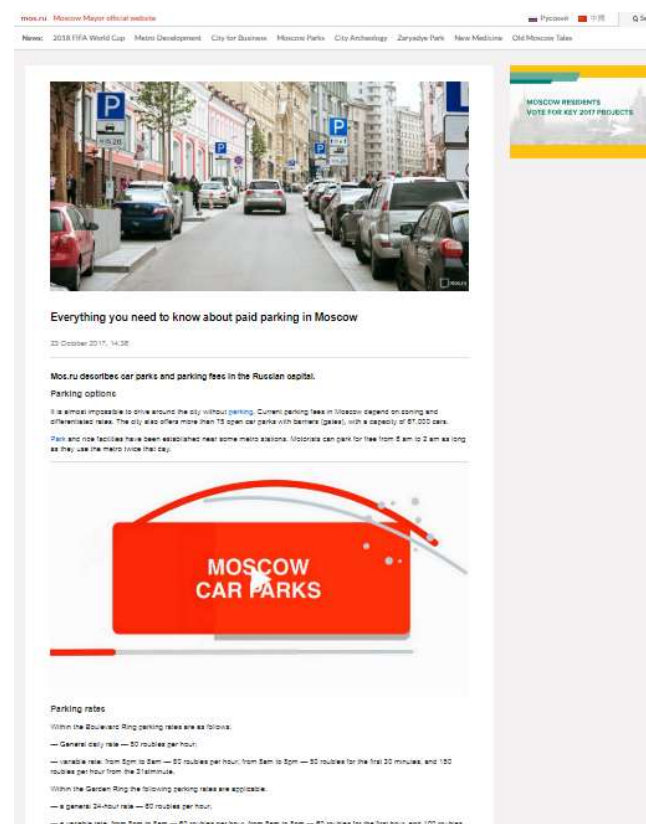
Cu privire la amenzi, tariful pentru situația în care conducătorul nu achită taxa de parcare, este de 2,500 de ruble, iar pentru cei care nu respectă regulile de parcare este de 3,000 de ruble. Utilizatorii care parchează ilegal pe locurile rezervate special pentru persoane cu dizabilități este de 5,000 de ruble. Pe lângă amendă, în oricare dintre cazurile în care nu se respectă regulile de parcare, autovehiculele pot fi remorcate/ridicate (Moscow Mayor official website, fără dată).

Promovare

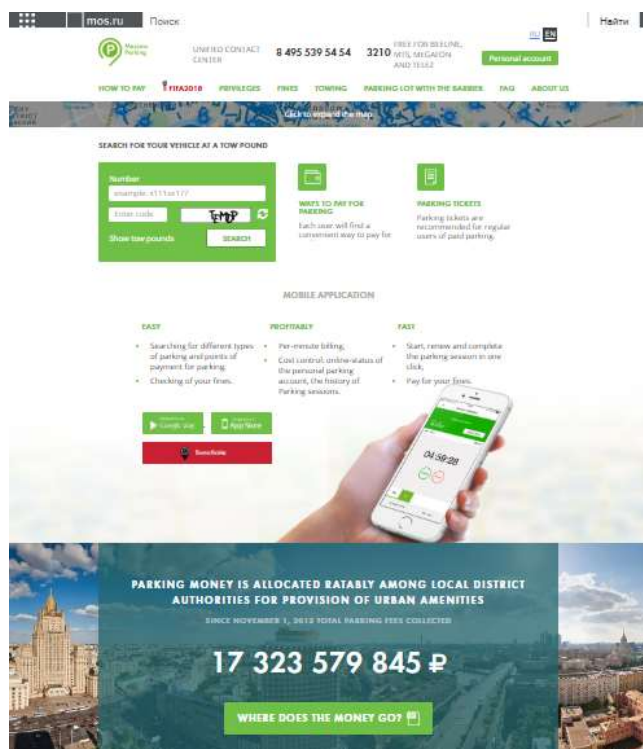
Nivelul de promovare în ceea ce privește parcarile este destul de bun. Se remarcă 2 site-uri, unde utilizatorii pot găsi informații legate de: tipurile de parări, tarife, modalități de plată, abonamente pentru rezidenți, răspunsuri la întrebări frecvente

etc. Acest pagini web sunt:

<https://www.mos.ru/en/news/item/31338073/> (1) și
<http://parking.mos.ru/en/> (2).



(Interfață site (1))



(Interfață site (2))

Lecție învățată – idei de reținut

- Parcare pentru persoanele cu dizabilități, motocicliști și vehicule electrice este gratuită;
- Costul pentru parcare care depășește ca durată primele 30 de minute crește de 3 ori (în zona centrală);
- În zona au acces numai vehiculele care satisfac normele de poluare cu

privire la emisii, din categoria EURO 2;

- Sistemul de verificare foarte eficient (prin scanarea plăcuțelor de înmatriculare) al autovehiculelor parcate oferă inclusiv date în timp real legate de gradul de ocupare al parcărilor și de durata de staționare;
- Costul amenzii pentru utilizatorii care parchează ilegal pe locurile rezervate

special pentru persoane cu dizabilități este de aproximativ 10 ori prețul parării pentru 30 de minute în zona centrală; aceste autovehicule pot fi, de asemenea, remorcate/ridicate;

- Promovare foarte eficientă a detaliilor legate de parcare (în mediul on-line).

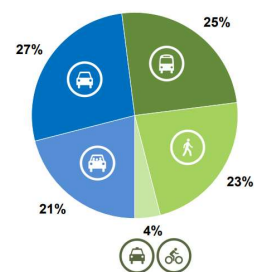
San Francisco (SUA)

Informații generale

San Francisco are o suprafață de aproximativ 600 km² (Wikipedia, 2018) și o populație de 888,653 de locuitori. Densitatea populației este de 7,315 de locuitori pe km² (World Population Review, fără dată).

Indici de motorizare și repartitie modală

Figura 24 Repartiția modală în San Francisco: www.sfmta.com



Din punct de vedere al repartiției modale, în anul 2014, cel mai mare procent se înregistrează în cazul utilizării mașinii personale (deplasare unei singure

persoane), de 27%. 25% dintre utilizatori folosesc transportul în comun, iar 23% merg pe jos. În ordine descrescătoare, cu 2 procente mai puțin se remarcă utilizatorii care folosesc mașina personală împreună cu mai multe persoane (21%), iar 4% aleg deplasare cu bicicleta, taxiul sau alte mijloace de transport (SFMTA Municipal Transportation Agency, fără dată).

Număr de parări publice/private/rezidențiale

Totalul numărului de locuri de parcare din San Francisco era de 441,541 în anul 2009: la stradă - 281,364, în afara străzii în zona centrală - 35,914, în afara străzii în restul orașului -160,177.

Costuri

În anul 2009, parcare în zona centrală a orașului San Francisco varia între 2 și 21 de dolari pe oră, între 10 și 51 de dolari pe zi și între 180 și 700 de dolari pe lună, în funcție de zonă. Din anul 2011 începe să se folosească un sistem de tarificatione dinamic în diferite zone pilot ale orașului, denumit SFpark. Astfel, tarifele varia în funcție de zonă, ora din zi și ziua din săptămână, putând fi ajustate cu nu mai mult de 50 de cenți sau mai puțin de 25 de cenți pe oră. Astfel, prețurile varia în funcție de cerere. SFpark stabilește tarife care vor crește treptat în zonele sau în intervale orare când este dificil de găsit un loc de parcare, până când cel puțin un loc va fi

disponibil pentru fiecare clădire. În ceea ce privește zonele unde se găsesc multe locuri de parcare disponibile, prețul va scădea până când unele dintre locuri vor fi ocupate. În prezent, sistemul SFpark este utilizat în toată zona centrală a orașului.

Tipuri de zonificări

Zonificare în ceea ce privește parcurile din San Francisco se realizează în funcție de diferite culori asociate în funcție de tipurile de reglementări stabilite. Astfel, în zonele unde se regăsește culoarea roșie, nu se parchează deloc. Se află în general lângă hidranți, stații de transport public și în imediata proximitate a căilor de acces. Albul reprezintă zonele unde se poate parca pe o durată de 5 minute în scopul de a îmbarca și debarca pasageri, în proximitatea spitalelor, a restaurantelor cu mai mult de 100 de locuri, a lăcașelor de cult și a clădirilor administrative. Culoarea verde este utilizată pentru a marca zonele unde se poate parca timp de 10 minute, adesea situate în fața spălătorilor, a florăriilor, a ATM-urilor etc. În zonele unde se găsește culoarea galbenă nu se parchează, aceste zone fiind rezervate spațiilor comerciale pentru încărcare și descărcare a produselor. Albastrul reprezintă acele zone unde este permis accesul exclusiv pentru persoanele cu dizabilități, 24/24, cu excepția intervalelor când se curăță străzile. În zonele unde nu există nicio culoare, se utilizează panouri unde se indică

restricțiile orare de parcare – în general 2 ore în zonele rezidențiale și în alte zone, 72 de ore ([SFMTA, fără dată](#)).

Categorii de utilizatori

Nu au fost identificate date pentru acest segment

Reglementări pe cerere (funcțiuni)

În scopul de a răspunde cât mai eficient cererii, sistemul SFpark ajustează periodic prețul parării pentru ca utilizatorii să găsească în cel mai scurt timp posibil un loc de parcare. Această abordare încurajează șoferii să parcheze în zone mai puțin frecventate și în garaje, reducând astfel cererea în zonele suprautilizate (SFMTA, fără dată).

Model ITS

San Francisco este foarte cunoscut pentru utilizarea unui Sistem Inteligent de Transport (ITS), reprezentând orașul cu cea mai mare experiență în ceea ce privește parcurile cu plată. Acesta asigură un echilibru foarte eficient între cerere și ofertă. Sistemul funcționează pe baza unor senzori wireless de parcare montați în zonele parcarilor la stradă, aceștia colectând informații cu privire la modul în care aceste locuri sunt utilizate și câte dintre acestea sunt sau nu disponibile. De asemenea, sunt montate inclusiv contoare inteligente (smart meters) care au rolul de a ajusta oferta de locuri de parcare, intervalele orare de utilizare și modalitatea de plată a parcarilor (card de credit, card inteligent sau numerar), în funcție de

cerere. Așadar, SFpark facilitează procesul de găsire al unui loc de parcare, asigură un tranzit mai rapid (decongestionarea traficului și circulația mai rapidă și fiabilă a mijloacelor de transport public și a vehiculelor de urgență), asigură condiții mai sigure de deplasare pentru pietoni și bicicliști și contribuie la reducerea aglomerației în zonele comerciale.

Sanționare

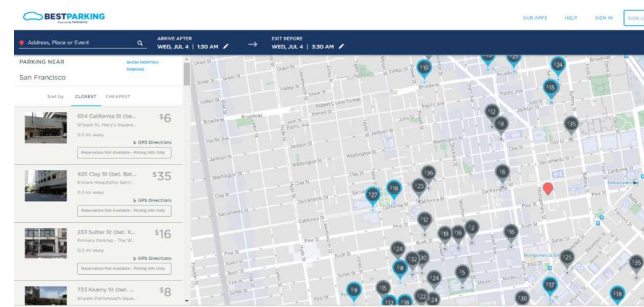
Nu au fost identificate date pentru acest segment

Promovare

Din punct de vedere al informării utilizatorilor în ceea ce privește locurile de parcare, San

Francisco nu se află printre orașele cel mai bine reprezentate. Cu excepția firmelor private care își promovează cel mai bine serviciile pe diferite pagini web (asigurarea unor parări în diferite zone ale orașului), detalii despre parările de la nivelul întregului oraș apar centralizate pe următorul site: <https://www.bestparking.com/san-francisco-ca-parking/?view=map&start=2018-07-03T20%3A30%3A00-07%3A00&end=2018-07-03T22%3A00%3A00-07%3A00>

(costul parării și disponibilitatea locului de parcare). În cadrul acestuia se pot inclusiv rezerva locuri de parcare.



(Interfață site)

Lecție învățată – idei de reținut

- Sistemul de tarificare dinamic care funcționează în zona centrală stabilește prețuri ce variază în funcție de zonă, ora din zi și ziua din săptămână în scopul de a răspunde cât mai eficient cererii de parcare. Acest

sistem contribuie la încurajarea șoferilor să parcheze în zone mai puțin frecventate și în garaje, reducând astfel cererea în zonele suprautilizate;

- Există o zonificare realizată în funcție de care există reguli diferite în ceea ce

privește parcare. Astfel, de exemplu, în zona roșie nu se parchează deloc (lângă hidranți, stații de transport public etc), iar în zona albă se poate parca pe o durată de maxim 5 minute (în proximitatea spitalelor, a lăcașelor de cult etc);

- Sistemul inteligent de gestionare a parcarilor, care funcționează pe baza unor senzori wireless montați în zonele parcarilor la stradă, colectează informații cu privire la modul în care aceste locuri sunt utilizate și câte dintre acestea sunt sau nu disponibile. Așadar, pornind de la aceste date, se facilitează procesul de găsire al unui loc de parcare cât mai rapid, asigurând un tranzit cât mai bun care contribuie la decongestionarea traficului, la circulația mai rapidă și fiabilă a mijloacelor de transport public și a vehiculelor de urgență, la asigurarea condițiilor mai sigure de deplasare pentru pietoni și bicicliști și la reducerea aglomerației în zonele comerciale.

Vilnius (Lituania)

Informații generale

Vilnius are o suprafață de aproximativ 401 km² și o populație de 574,221 de locuitori. Densitatea populației este de 1,392 de locuitori pe km² (Wikipedia, 2018).

Indici de motorizare și repartitie modală

În anul 2011, Vilnius înregistra, din punct de vedere al repartitiei modale, un procent de 38% în ceea ce privește deplasările cu autoturismul personal. 36% dintre utilizatori alegeau mersul pe jos, 25% dintre utilizatori foloseau mijloace de transport în comun, iar 1% preferau să se deplaseze cu bicicleta ([ENDURANCE European SUMP-network, fără dată](#)). Până în anul 2016, procentele s-au modificat astfel: utilizatorii care se deplasează cu mașina personală sunt reprezentați de un procent de 45,1%, cei care merg pe jos sunt 29,4%, cei care utilizează transportul public în comun sunt 24,3%, cei care utilizează bicicleta sunt 0,7%, iar cei care utilizează serviciile car-sharing sunt 0,5% (Vilnius, fără dată).

Număr de parcuri publice/private/rezidențiale

Nu au fost identificate date pentru acest segment

Costuri

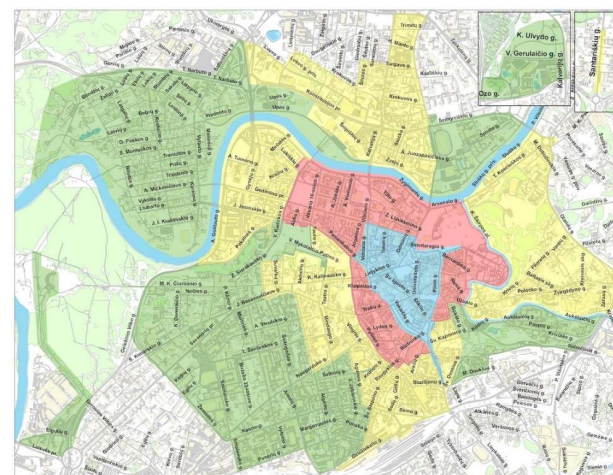
Pe teritoriul orașului Vilnius, în anul 2017 tarifele parcarii difereau astfel, în funcție de zonă: de la 0,3 Euro pe oră dinspre periferie înspre centru, unde cel mai mare preț este de 2,5 Euro pe oră. În zonele intermediare, costul poate fi de

0,6 Euro sau 1,5 Euro pe oră (Krušinskaitė, 2017).

Tipuri de zonificări

Zonificarea în ceea ce privește parcare se realizează în orașul Vilnius în funcție de preț. Așadar, zona albastră este cea mai scumpă și este reprezentată de zona centrală (2,5 Euro/oră).

Figura 25 Zonificare după tarificare în Vilnius; sursa: www.parking.lt/lt/news/view/?id=266



Categorii de utilizatori

Nu au fost identificate date pentru acest segment

Reglementări pe cerere (funcțiuni)

Nu au fost identificate date pentru acest segment

Model ITS

Dovada existenței unui Sistem Inteligent de Transport în orașul Vilnius este susținută de un proiect-pilot lansat în anul 2017, prin care pentru 130 de locuri de parcare din zona centrală se

Aceasta este înconjurată de zona roșie, unde se percepe un tarif de 1,5 Euro pe oră. Următoarele zone sunt: cea galbenă (0,6 Euro/oră), cea verde și cea albă - periferică (0,3 Euro/oră) (Krušinskaitė, 2017).

instalează senzori, care vor funcționa printr-un sistem software și se vor transmite în timp real informații cu privire la disponibilitatea spațiilor de parcare. Scopul este acela de a ajuta conducătorii auto să găsească într-un timp cât mai scurt un loc liber și să optimizeze utilizarea parcajelor. În funcție de eficiența rezultată de pe urma implementării acestui proiect, se va hotărî dacă măsurile se vor extinde și în restul zonelor din oraș (Eltis, 2017).

Sanționare

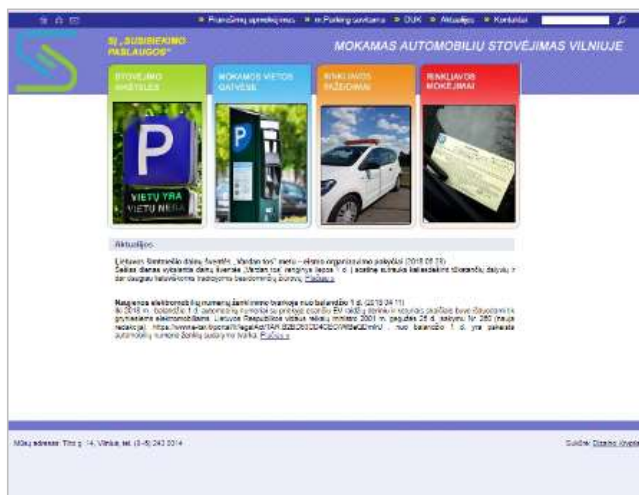
Nu au fost identificate date pentru acest segment

Promovare

Vilnius nu beneficiază de o promovare a parcărilor precum

alte orașe, astfel încât doar pe site-ul <https://www.parking.lt/> apar detalii cu privire la localizarea parcărilor, tarife, locurile amenajate special pentru persoanele cu dizabilități, etc.

Figura 26 Pagina oficială pentru parcare a orașului Vilnius; sursa: <https://www.parking.lt/>



Lecție învățată – idei de reținut

- Costul parcarii între zona centrală și periferie variază, astfel încât, față de centru, unde este perceput cel mai mare tarif, spre periferie acesta scade de aproximativ 8 ori;
- Există un sistem inteligent de gestionare a parcărilor, care funcționează pe baza unor senzori, aceștia

transmițând în timp real informații cu privire la disponibilitatea spațiilor de parcare, în scopul de a ajuta conducătorii auto să găsească într-un timp cât mai scurt un loc liber și de a se optimiza utilizarea parcărilor.

Oradea (România)

Informații generale

Municipiul Oradea are o suprafață de aproximativ 116,1 km² și o populație de 221,861 de locuitori. Densitatea populației este de 1,910 de locuitori pe km².

Indici de motorizare și repartiție modală

În anul 2016, în Municipiul Oradea se înregistra, din punct de vedere al repartiției modale, un procent de 39% în ceea ce privește deplasările cu autoturismul personal. 35% dintre utilizatori folosesc transportul în comun, 25% aleg mersul pe jos, iar 1% preferă să se deplaseze cu bicicleta (Institutul de Cercetări în Transporturi – INCERTRANS, 2016).

Număr de parcuri publice/private/rezidențiale

În ceea ce privește parcurile rezidențiale, în cartierele de locuințe colective se vor amenaja până în anul 2020 cel puțin 2,000 de locuri de parcare pe an. Numărul de locuri amenajate în noile parcuri subterane și supraterane va fi de cel puțin 1,500 de locuri.

În zona centrală existau, în anul 2017, 2,120 parcuri în zona galbenă. Parcurile marcate cu alb din zona centrală sunt în număr de 5,534. Parcurile publice în afara străzii însumează în total 893 de locuri. Numărul parcarilor private în afara străzii, din zona centrală, este de peste 2,000 de locuri (Consiliul Local al Municipiului Oradea, 2017).

Costuri

Conform PMUD Oradea din anul 2016, tariful perceput pentru parcare la nivelul întregului municipiu era de 2 lei pe oră. Abonamentele percepute atunci costau 60 RON/lună. Locurile care se concentrău într-o singură parcare costau 40 RON/lună, cele care erau transmisibile pentru un singur autoturism costau 80 RON/lună, 160 RON pentru 3 luni, cele care se concentrău într-o singură parcare costau 160 RON/3 luni, abonamentul de parcare pentru 6 luni – 300 RON, iar cel pe 1 an – 600 RON. În ceea ce privește abonamentele în zone cu limită de parcare de 2 ore, acestea nu erau valabile (Institutul de Cercetări în Transporturi – INCERTRANS, 2016).

În funcție de zonificarea propusă (zone galbene, albe și eventual roșii), parcare va fi mai scumpă în centru și în zonele cu cerere mare pentru o ședere pe termen scurt (2-3 ore). Zonele cu parcuri mai scumpe vor fi înconjurate de parcuri cu prețuri mai scăzute pentru staționări pe termen mai lung. Zonele roșii sunt reprezentate de cererea cea mai mare și se vor percepe tarife mai mari decât în zona galbenă, iar durata staționării va fi mai scurtă. Tichetele de parcare din zona roșie vor putea fi utilizate inclusiv în zona galbenă sau albă, în timp ce un tichet din zona galbenă nu va putea fi utilizat în zona roșie. În zona piețelor și în parcare primăriei se va menține un sistem de parcare prin care

primele 30 de minute sau prima oră este gratuită, urmând ca tariful să crească treptat (Consiliul Local al Municipiului Oradea, 2017).

Conform Organizației Optar, toate parcurile de reședință pot fi utilizate în mod gratuit de către oricine în intervalul 07.00 – 16.00, iar în ceea ce privește cererea, dacă aceasta este mai mare decât oferta, tariful se stabilește prin licitație. În funcție de zonificarea realizată pe culori, în zona galbenă se poate parca timp de 2 ore maxim, iar prețul pornește de la 1,3 RON/30 de minute. În zonele albe se pot face abonamente pentru o lună și chiar un an, iar prețul este de 85 RON/lună. Așadar, în toate zonele care atrag trafic, parcare se realizează cu achitarea unui preț (Ivan, 2018).

În anul 2018, prin intermediul aplicației Tpark, se pot rezerva locuri de parcare prin SMS astfel: 30 de minute costă 0,42 Euro, o oră costă 0,83 Euro, 2 ore costă 1,67 Euro, 6 ore costă 3,57 Euro. Pentru a parca în parcare supraetajată, situată pe strada Tribunalului, se vor achita: 0,60 Euro pentru o oră, 1,19 Euro pentru 2 ore, 1,79 Euro pentru 3 ore și 3,57 Euro pentru 8 ore ([TPARK, fără dată](#)).

Tipuri de zonificări

Municipiul Oradea beneficiază de o zonificare în ceea ce privește parcurile. Acestea sunt:

1. Marcate cu galben

2. Marcate cu alb
3. Publice, în afara străzii
4. Private, în afara străzii

Cele din prima categorie sunt de dimensiuni reduse și se află în proximitatea instituțiilor ce oferă servicii publice sau a piețelor. Durata de staționare este limitată la 2 ore, putând fi utilizate exclusiv contra cost, pentru tariful de 2,6 RON/oră. Nu există posibilitatea solicitării abonamentelor, cu excepția rezidenților. În principiu, aceste locuri sunt rezervate celor care ajung în zona centrală, vizitatorilor și clienților.

Parcurile marcare cu alb sunt situate de-a lungul străzilor secundare sau la limita zonei centrale, putând fi utilizate contra cost sau în baza unui abonament, fără a se impune o limită de timp de staționare. Tariful perceput este de 2,6 RON/oră, iar abonamentele lunare costau, în anul 2017, 85 RON/lună și 870 RON cele anuale. Rezidenții beneficiază de tarife speciale, astfel că aceștia pot achita 20 RON/lună pentru un abonament și 200 RON/an, putând să parcheze în proximitatea locuinței.

În cazul locurilor de parcare publice care se află în afara străzii se percepe o taxă mai mică decât pentru cele la stradă, cu 30%. Abonamentele în cadrul acestei zone au aceeași valoare ca și cele cu durată nelimitată de la stradă.

Locurile de parcare private care se află în afara străzii sunt fie ale unor rezidenți, fie aparțin de clădiri comerciale sau de birouri

(Consiliul Local al Municipiului Oradea, 2017).

Categorii de utilizatori

Nu au fost identificate date pentru acest segment

Reglementări pe cerere (funcțiuni)

Nu au fost identificate date pentru acest segment

Model ITS

În cazul Municipiului Oradea există aplicația Tpark care face dovada existenței unui Sistem Inteligent de Transport. Cu ajutorul acesteia se poate realiza, prin SMS, plata pentru locurile de parcare din Oradea, se pot achiziționa roviniete, vignete pentru Ungaria, vouchere pentru parcare prin apel de tip bip, plata amenzilor, taxa de pod de la Fetești-

Cernavodă și plata parcurii în Ungaria prin card bancar ([TPARK, fără dată](#)).

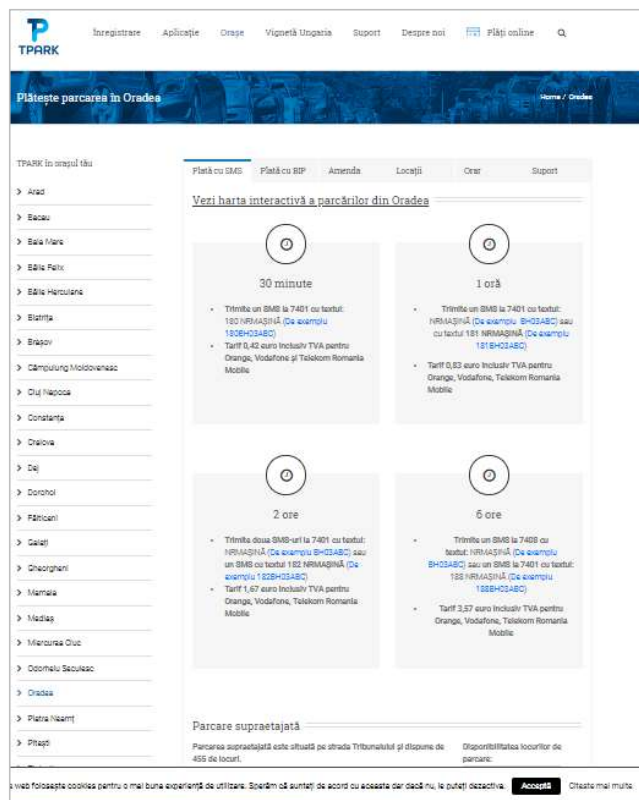
Sanționare

Nu au fost identificate date pentru acest segment

Promovare

Oradea se numără printre orașele din țară care beneficiază de sistemul de plată a parcurii TPARK. Nu există o altă pagină web unde să apară detalii legate de parcare de la nivelul orașului, dar în cadrul site-ului <https://www.tpark.ro/oradea/> se regăsesc informații cu privire la prețul parcurii, la modalitățile de plată, la intervalul de funcționare, există o hartă interactivă a parcurilor etc.

Figura 27 Pagina oficială cu informații despre parcare în Oradea; sursa: <https://www.tpark.ro/oradea/>



Lecție învățată – idei de reținut

- Prețul parcarii variază în funcție de zonă, astfel că se va plăti mai mult pentru ocuparea unui loc în zona centrală și în zonele cu cerere mare (maxim 2-3 ore), față de alte zone de la nivelul municipiului;

- Locurile de parcare din zonele piețelor și ale primăriei vor putea fi utilizate în mod gratuit pentru primele 30 de minute/prima oră, urmând ca cei care depășesc această durată să achite un preț;
- Există posibilitatea achitării prețului pentru parcare prin

aplicația TPARK (prin intermediul SMS-urilor);

- Nu se permite obținerea abonamentelor pentru parcare în proximitatea instituțiilor ce oferă servicii publice sau a piețelor, cu excepția rezidenților;
- În cazul locurilor de parcare publice care se află în afara străzii se percepe o taxă mai mică decât pentru cele la stradă, cu 30%.

Sibiu (România)

Informații generale

Municipiul Sibiu are o suprafață de 121 km² și o populație de 169,317 de locuitori. Densitatea populației este de 1,399 de locuitori pe km² (Wikipedia, 2018).

Indici de motorizare și repartitie modală

Nu au fost identificate date pentru acest segment

Număr de parcări publice/private/rezidențiale

În Sibiu există 34 de parcări publice care însumează un total de 1963 de locuri, dintre care 1719 pot fi utilizate fără limită de timp, iar restul de 244 sunt limitate la 2 ore. Se remarcă inclusiv prezența a 2 locuri de parcare pentru vehiculele

electrice, ce pot fi folosite exclusiv pe durata încărcării (Metroul – Proiectare și Consultanță și TRAFFIX, 2016).

Costuri

Dintre cele 34 de parcări identificate la nivelul Municipiului Sibiu, 3 au un regim de funcționare ușor diferit. Așadar, tariful pentru cele 31 este de 1 RON pentru 6 ore, de luni până sâmbătă, fie în intervalul 08.00-14.00, fie 12.00-18.00, iar duminică este gratuit. Celelalte 3 parcări respectă această tarifarare, cu mențiunea că inclusiv în zilele de duminică se percepe o taxă, astfel:

- Pentru parcare cu barieră Piața Mică se plătește 1 RON pentru 30 de minute;
- Pentru parcare la Cazarma 90 se plătește 1 RON pentru 1 oră (în cadrul acesteia există 2 locuri de parcare pentru autovehicule electrice cu folosință exclusivă pe durata încărcării acumulatorilor);
- Pentru Sala Transilvania se plătește 1 RON pentru 1 oră (Metroul – Proiectare și Consultanță și TRAFFIX, 2016).

Există posibilitatea ca utilizatorii să beneficieze de abonamente pentru parcare, astfel că există: abonamente pentru riverani (2 RON pentru o lună), abonamente reduse (15 RON pentru o lună) și abonamente totale (30 RON pe lună) (SPADPP Sibiu, fără dată).

Tipuri de zonificări

Nu au fost identificate date pentru acest segment

Categorii de utilizatori

Nu au fost identificate date pentru acest segment

Reglementări pe cerere (funcțiuni)

Cu privire la numărul de locuri de parcare oferite, se prevede o creșterea a acestuia raportată la necesitățile populației. Astfel, vor exista parcuri cu durată limitată de staționare și parcuri planificate pentru fiecare cartier al municipiului (Metroul – Proiectare și Consultanță și TRAFFIX, 2016).

Model ITS

Municipiul Sibiu beneficiază de introducerea unor elemente ce țin de sistemele inteligente de transport, astfel că, din perspectiva gestionării inteligente a parcurii, s-au introdus în zona centrală 30 de

automate de parcare. Tariful parcurii putea fi achitat inclusiv prin cardul bancar. În ceea ce privește exemplul Pieței Mici, aceasta prezintă o parcare unde accesul este electronic, la intrare existând o barieră și un panou care informează în timp real numărul locurilor libere. În momentul ieșirii din parcare, este necesară scanarea chitanței ce dovedește plata parcurii (Metroul – Proiectare și Consultanță și TRAFFIX, 2016).

Sanționare

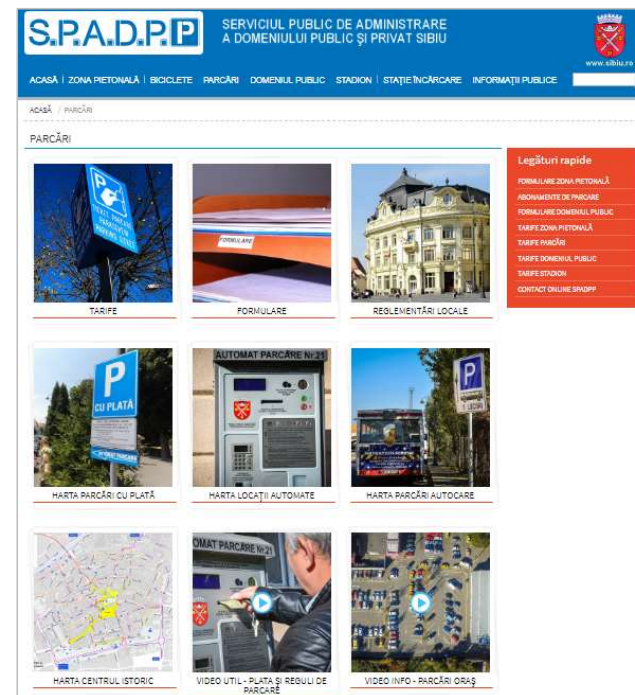
Nu au fost identificate date pentru acest segment

Promovare

În ceea ce privește promovarea sistemului de parcuri, Municipiul Sibiu este bine reprezentat. Informații cu privire la reglementările locale, la tarife, hărți cu localizarea parcurilor etc, se găsesc la următoarea adresă web:

<http://spadpp.sibiu.ro/parcari>.

Figura 28 Pagina oficială a serviciului de parcare din Sibiu; sursa: <http://spadpp.sibiu.ro/parcari>



Lecție învățată – idei de reținut

- Se remarcă prezența a 2 locuri de parcare pentru vehiculele electrice, ce pot fi folosite exclusiv pe durata încărcării acumulatorilor acestora;
- Deși majoritatea parcurilor pot fi utilizate în mod gratuit în decursul zilelor de duminică, cele care sunt localizate în zone de interes major sunt tarificate inclusiv în această zi de weekend;
- Există posibilitatea achitării taxei pentru parcare prin cardul bancar la automatele localizate în diferite zone din proximitatea parcurilor;
- Există o parcare unde se oferă, la intrare, informații în timp real cu privire la numărul locurilor libere;
- Promovare foarte eficientă a detaliilor legate de parcare (în mediul on-line).

Propuneri

Propunerile sunt formate în cazul politicii de parcare a Municipiului Bacău dintr-un set de obiective operaționale susținute de o suite de programe, proiecte, măsuri și reguli.



10 ani pentru
amortizarea
investiției într-o
parcare
multietajată
(70% ocupare, tarif orar
de 3 lei)

370000 Euro
încasări anuale
prin optimizarea
tarifării

2170000 Euro
încasări prin
extinderea
zonelor de
tarifare.

POLITICA
de parcare

Obiective

Această parte prezintă într-o manieră mai detaliată principalele obiective ale politicii de parcare.

Încadrarea în obiectivele și direcțiile de acțiune din Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Bacău (SIDU).

O3. INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT PERFORMANTĂ

O3.5 Gestiune eficientă a mobilității prin instrumente ICT

D3.5.1 Conturarea unei politici de parcare

D3.5.2 Amenajarea de parcări multietajate în zonele rezidențiale

D3.5.3 Amenajarea unor parcări de transfer (park & ride / park & walk)

D3.5.4 Dezvoltarea unui sistem de management al traficului (incl. aspecte instituționale)

O1. Sistem de parcări rezidențiale eficientizat și reconfigurat care asigură 1000 de locuri de parcare suplimentare concomitent cu eliberarea de 2 ha de

teren pentru spații verzi până în 2023.

Acest obiectiv se raportează la cea mai stringentă problemă de parcare a Bacăului, și anume, parcare rezidențială. Deficitul de peste 1000 locuri de parcare / cartier face ca rezidenții să folosească orice resursă de teren disponibilă ca parcare: foste spații verzi, banda 1 și adesea chiar trotuarul.

În prezent cartierele rezidențiale beneficiază de un număr foarte redus de parcări rezidențiale amenajate. Doar parcările ecologice amenajate în intervalul 2011-2016 (aprox. 1090 locuri) pot fi considerate ca fiind amenajate acestea nu mai dețin însă marcare și indicatoare. Restul mașinilor staționează în parcări spontane sau în lungul străzii, adesea neregulamentar.

Deficitul ridicat de parcări în cartierele de locuințe colective alături de numărul foarte redus de parcaje amenajate face ca prioritatea să fie amenajarea unui număr cât mai mare de parcări.

De asemenea, este important ca aceste noi parcări să fie amenajate într-un mod cât mai eficient, cu o amprentă la sol cât

mai redusă pentru a putea permite recăștigarea unor spații publice esențiale pentru bunăstarea comunității. Reducerea deficitului de parcare și astfel eliminarea parcarilor ilegale la stradă (pe trotuar) va fi asigurată prin inserția de parcări multietajate (2-3 niveluri) cât și prin parcări la sol de dimensiuni mai mici (10-30 locuri). Pentru a păstra un echilibru între spațiul alocat parcarilor și cel alocat comunității (spații verzi, agrement, socializare, etc.) se va avea în vedere mereu că o maximul de spațiu care poate fi alocat într-o incintă de locuințe colective să nu treacă de 50% din suprafață totală a acesteia.

De asemenea, pentru cartierele care au probleme critice în ceea ce privește parcare rezidențială sunt propuse deja prin SIDU și PMUD programe complexe de regenerare urbană (Aviatori, Bistrița Lac și Republicii). Pentru cartierele Bistrița Lac și Aviatori finanțarea pentru circulații și spații publice este asigurată prin POR, Axa 4 PI 4.1 și 4.3 urmând ca parcările multietajate să fie finanțate dintr-un parteneriat public privat.

250 Bistrița Lac, 250 Aviatori, 500 la sol, transformare

În parteneriatul public-privat primăria poate oferi terenul, urmând ca investitorul să asigure construirea parcajului și să beneficieze de exploatarea acestuia.

O2. Cererea de parcare în zona

centrală redusă cu 20%

Acest obiectiv are în vedere eliberare eliberarea treptată a zonei centrale și a zone din vecinătatea vestică. Acest aspect are în vedere pe de-o parte tarificarea parcarilor la stradă în întreaga zonă. În timp, pe baza unor parteneriate de tip public-privat se are în vedere și amenajarea unor parcări multietajate în puncte cheie (ex. Hotel Moldova) care să funcționeze ca parcări de tip park & walk și să permită eliberarea treptată a spațiului public de mașini parcate.

O3. Gestiune eficientă a parcarilor garantată prin transparență și reinvestirea veniturilor în mobilitate urbană (5mil € reinvestiți până în 2023)

Acest obiectiv se referă la modul în care sunt gestionate veniturile obținute din parcare. Persoanele care plătesc parcare, nu ar trebui să poată vedea direct cum sunt folosiți banii plătiți. Astfel încasările trebuie afișate transparent iar resursele ar forma un „fond de mobilitate și spațiu public” prin care s-ar permite revitalizarea de spații publice și susținerea de proiecte de mobilitate urbană durabilă.

O4. 30% din parcarile din afara străzii sunt verzi (dale înierbate și vegetație înaltă) până în 2023

Acest obiectiv cu caracter transversal are rolul de a ameliora impactul negativ pe care parcare îl are asupra mediului. Principalele direcții în acest sens se referă la includerea vegetației în noile parcuri (și cele existente, după posibilități) sau la folosirea de îmbrăcăminte cu un grad mai ridicat de permeabilitate.

O5. Sistem IT eficient și accesibil tuturor categoriilor de utilizatori care să asigure accesul la informație privind parcare și plata acestui serviciu

Acest obiectiv se referă cu precădere la accesul la informații. Fiind un serviciu public de mare importanță, orice locuitor sau vizitator al orașului trebuie să aibă acces facil la informații despre parcare (localizarea parcarilor, tarify, amenzi, etc.).

O6. Servicii de parcare diversificate

care să răspundă unei varietăți cât mai largi de utilizatori

Măsurile de parcare active în prezent nu sunt adaptate la nevoile diferitelor categorii de utilizatori. Acest obiectiv, vizează diversificarea măsurilor și regulilor privind gestiunea parcarilor astfel încât acestea să fie mai bine adaptate la nevoile și caracteristicile diferitelor tipuri de utilizatori.

O7. Reducerea cereri de parcare în zonele periferice cu concentrări de locuri de muncă

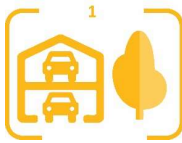
Acest obiectiv, deși se referă la parcare are în vedere un deziderat mai amplu, și anume schimbarea comportamentului angajaților prin încurajarea utilizării mijloacelor de transport alternative (transport public, bicicleta sau chiar car pooling). Obiectivul devine palpabil după realizarea proiectelor din PMUD (infrastructură velo, sistem de management al traficului, modernizarea stațiilor de transport public și a flotei).

Proiecte și măsuri

Sinteza reprezintă în acest caz o spațializare a principalelor caracteristici, dificultăți și provocări identificate în partea de analiză. Sinteza evidențiază o suită de zone cu caracteristici și provocări distincte cărora li se vor adresa măsurile, regulile și proiectele care compun planul de acțiuni a politicii de parcare. Abrevierile din tabel reprezintă: P = Proiect, M=Măsură și R=Regulă.

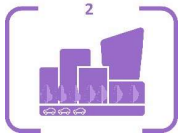
Tabel 3 Lista de obiective, programe, proiecte, măsuri și reguli

Toate proiectele care prevăd construirea de parcuri multietajate nu sunt eligibile pentru a obține finanțare prin POR (PI 4.1) însă se pot realiza în parteneriat public privat (primăria poate achiziționa și ulterior concesiona terenul) sau se pot obține împrumuturi de la Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) sau Banca Europeană pentru Investiții (BEI). Există deja un precedent în acest sens, un împrumut realizat pentru înnoirea sistemului de iluminat public.

Obiectiv	Proiecte / Măsuri / Reguli	Orizont
 <p>O1. Sistem de parcuri rezidențiale eficientizat și reconfigurat care asigură 1000 de locuri de parcare suplimentare concomitent cu eliberarea de 2 ha de teren pentru spații verzi până în 2023</p>	Program complex de regenerarea urbană a cartierului Aviatori (programul conține și alte proiecte, măsuri sau reguli care însă nu vizează parcare).	
	P: Reorganizarea circulației și (re)amenajarea spațiilor publice în ansambluri de locuințe colective – Concept de mobilitate pentru cartier Aviatori. (cf. PMUD/SIDU)	2018-2023 (POR 4.3)
	P: Parcare colectivă rezidențială de tip "smart parking" în cartierul Aviatorilor (3 locații). (cf. PMUD/SIDU)	2018-2023
	P: Parcare colectivă Str. Narciselor. (cf. PMUD/SIDU)	2018-2023
	P: Parcare colectivă Str. Henri Coandă. (cf. PMUD/SIDU)	2018-2023
	P: Parcare colectivă Str. Henri Coandă - DJEP CJ BC/SPCRPCIV BC. (cf. PMUD/SIDU)	2018-2023
	Program complex de regenerarea urbană a cartierului Bistrița Lac (programul conține și alte proiecte, măsuri sau reguli care însă nu vizează parcare).	
	P: Reorganizarea circulației în ansambluri de locuințe colective – Concept de mobilitate pentru cartier Bistrița Lac. (cf. PMUD/SIDU)	2018-2023 (POR 4.1)
	Parcare colectivă rezidențială de tip "smart parking" în cartierul Bistrița Lac (2 locații). (cf. PMUD/SIDU)	2018-2023

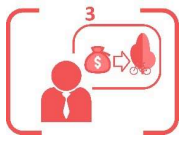
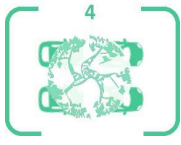

	Parcare colectivă Str. Ana Ipătescu. (cf. PMUD/SIDU)	2018-2023
	Program complex de regenerarea urbană a cartierului Republicii (programul conține și alte proiecte, măsuri sau reguli care însă nu vizează parcare)	
	P: Reorganizarea circulației în ansambluri de locuințe colective în cartierul Republicii II. (cf. PMUD/SIDU)	2023-2030
	P: Parcare colectivă rezidențială de tip "smart parking" în Cartierul Republicii II (5 locații). (cf. PMUD/SIDU)	2023-2030
	Program de reconfigurare a străzilor în cartierele de locuințe individuale (cartiere Tache, CFR și Miorița) Străzile vor fi reconfigurate în sensuri unice, cu trotuare mai generoase, vegetație de aliniament și inserții de parcuri la stradă. Aceste proiecte de reconfigurare intră în vigoare în momentul în care se realizează proiecte de reabilitare străzi și trotuare în cartierele enumerate mai sus. 2018-2030	
	Program pentru eficientizarea modului de utilizare a parcarilor rezidențiale existente.	
	M: Inventarierea și marcarea locurilor de parcare la sol (parcări care se vor păstra). Este recomandat ca această inventariere să fie realizată la nivel de cartier. Se are în vedere realizarea unor planuri de reconfigurare a spațiilor interstițiale prin care sunt evaluate terenurile disponibile pentru intervenții (inclusiv garajele), circulațiile, necesarul și oferta de parcuri și nevoile reale ale comunității. Fiecare plan va include în procesul de realizare multiple consultări publice orientate cu precădere către locuitorii și utilizatorii zonei.	2018-2020
	M: Demolarea garajelor și înlocuirea lor cu parcuri multietajate (parteneriat public-privat) – măsura este corelată cu planurile de reconfigurare a spațiilor interstițiale din cartierele de locuințe colective.	2018-2023
	M: Ridicarea autovehiculelor abandonate sau fără stăpân (model: https://bit.ly/2MTOsvc).	2018 ¹³

¹³ Măsura se află deja în proces de implementare. Sunt întâmpinate însă dificultăți din cauza lipsei unor utilaje pentru ridicare autovehiculelor.

	M: Realizarea de acorduri cu centrele comerciale (Kaufland, Lidl, Cora) pentru închirierea parcarilor pe parcursul nopții către rezidenți. Pentru asta se pot folosi și aplicații cum ar fi „Bparking” sau „2park.io”	2018
	R: Rezidenții vor putea achiziționa un loc de parcare rezervat doar în parcurile multietajate. În caz contrar vor putea achiziționa abonamente care să le permită să parcheze în parcurile la sol fără a avea un loc rezervat. Regula se aplică la nivel de cartier doar după ce amenajarea parcarilor multietajate și la sol a fost încheiată.	2018-2023
 <p>O2. Cererea de parcare în zona centrală redusă cu 20% până în 2023.</p>	Program pentru reducerea cererii de parcare în zona centrală și zona centrală extinsă.	
	M: Extinderea parcarilor cu plată în întreaga zonă centrală + zona centrală extinsă (străzile: Bacovia, Oituz, Războieni, Titulescu, I.S. Struza, V.Alecsandri, Parcului). Opțional se poate testa și Henri Coandă și Aviatorilor riscul este însă ca șoferii să nu mai folosească aceste străzi și să parcheze în zona locuințelor colective. [Pasul 1 – tarifar; pasul 2 – limitare timp la maxim 2 ore sau creșterea tarifului după 1 oră ¹⁴]	2018-2019
	M: Decalarea orarului între unitățile de învățământ în zona centrală extinsă și în cartierul Aviatori (decalaj de 10-30 minute).	2018
	P: Delimitarea unor zone de „drop off” pentru părinții care își lasă copii la unitățile de învățământ. Zonele sunt active doar în intervalul orar 07:00 – 08:00).	2018
	P: „Walking Buss” – proiect pentru însoțirea copiilor de către un cadru didactic pe traseul parcurs între cea mai apropiată stație de autobuz și unitatea de învățământ. Cele mai relevante stații pentru acest serviciu ar fi: 9 Mai nr.24, Catedralei sau Parcul Trandafirilor.	2019
	P: Proiect pentru încurajarea părinților să aducă copii la școală în regim de	2019


¹⁴ Model deja aplicat la Piața Centrală.

	“carpooling” – un părinte transport mai mulți copii către aceeași unitate de învățământ. Se poate corlea cu zona de „drop off” – ex. doar mașinile care transportă mai mulți copii pot parca în acele zone.	
	Program pentru amenajarea de parcuri multietajate în zona centrală. Odată cu amenajarea parcurilor multietajate, numărul de parcuri la stradă se va reduce. În jurul unei parcuri multietajate, la o rază de 300 m, parcare la stradă va fi interzisă iar tariful pentru parcare la stradă va fi mereu mai ridicat decât cel pentru parcare în afara străzii.	
	Reorganizarea circulației și (re)amenajarea spațiilor publice din zona centrală	2018-2023 (POR 4.1).
	P: Construire parcare multietajată la Hotel Moldova. (cf. PMUD/SIDU)	2018-2020
	P: Construire parcare multietajată (rezidențial) pe bdul Unirii lângă Kaufland.	2018-2020
	P: Construire parcare multietajată în spatele Casei de Cultură (str. Erou Gh. Rusu). (cf. PMUD/SIDU)	2018-2023
	P: Construire parcare multietajată Catedrala romano-catolică Sf. Petru și Paul. (cf. PMUD/SIDU)	2018-2023
	P: Amenajarea unui nod intermodal pe perimetral Inelului II de circulație în zona Autogării Centrale (include parcare). (cf. PMUD/SIDU)	2018-2023
	P: Construire parcare multietajată la Piața Centrală (distinct de proiect amenajare piață/mixtă). (cf. PMUD/SIDU)	2018-2023
	P: Construire parcare multietajată (rezidențial) pe strada Iernii. (cf. PMUD/SIDU)	2018-2023
	R: Odată cu amenajarea parcurilor multietajate, numărul de parcuri la stradă se va reduce. În jurul unei parcuri multietajate, la o rază de 300 m, parcare la stradă va fi interzisă iar tariful pentru parcare la stradă va fi mereu mai ridicat decât cel pentru parcare în afara străzii.	2019-2023
	M: Unirea tuturor veniturilor și cheltuielilor aferente parcurii sub o linie	2018-2019

	distinctă de buget (la Poliția Locală dar și la Primăria Municipiului Bacău).	
O3. Gestione eficientă a parcurii garantată prin transparență și reinvestirea veniturilor în mobilitate urbană (5mil € reinvestiți până în 2023)¹⁵	M: Reinvestirea veniturilor obținute din parcare la stradă în proiecte de mobilitate sau spații publice pentru zona centrală. În cazul parcurilor multietajate veniturile vor fi utilizate pentru amortizarea investițiilor. Se poate crea și un „fond de parcare” care să finanțeze proiecte din comunitate menite să asigure revitalizarea spațiului public.	2018-2019
	M: Campanie de comunicare pentru promovarea și informarea populației cu privire la măsurile politicii de parcare (buget anual de 50.000 € din încasările provenite din plata parcurii).	2018-2030
	R: Toate parcurile la sol care vor fi amenajate în afara străzii vor fi pavate cu precădere cu dale înierbate (circulațiile pietonale vor păstra un dalaj standard).	2018-2019
O4. 30% din parcurile din afara străzii sunt verzi (dale înierbate și vegetație înaltă) până în 2023	R: Parcurile multietajate noi vor deține terase verzi, după posibilități circulabile și accesibile publicului.	2018-2019
	R: Toate parcurile în afara străzii, publice sau private vor fi amenajate luând în calcul regula: „un arbore la 4 locuri de parcare” (regulă inclusă în RLU PUG București 2000).	2018-2019
	Program pentru facilitarea accesului publicului la informații privind parcare	
O5. Sistem IT eficient care să asigure accesul la informație privind parcare și plata acestui serviciu pentru toate	P: Realizarea unui „sub-pagini” pe pagina web a primăriei (sau o pagină distinctă) în care locuitorii și vizitatorii orașului să găsească informații despre localizarea parcurilor (hartă interactivă), costul parcurii și modalități de plată și alte reguli despre parcare (inclusiv politica de parcare) Model: http://spadpp.sibiu.ro/parcari	2018
	P: Bază de date urbane (GIS) pentru Municipiul Bacău, accesibilă public. Prin PMUD, SIDU, Politica de Parcare și	2018-2019

¹⁵ În prezent, cu tariful de 1 leu / oră și cu o ocupare de 70% venitul anual din exploatarea celor 957 parcuri cu plata se ridică la 370000 cu mărirea la 3 lei / oră acesta s-ar majora la 1100000. Cu extinderea parcurilor tarificate cu 3 lei / oră veniturile anuale s-ar putea ridica la 2200000. Calculul exclude costurile de operare și veniturile din parcare rezidențială.

categoria de utilizatori (până în 2020)	Registru Spațiilor Verzi există deja o mare parte a datelor în format GIS (tramă stradală, cadru natural, fond construit, populație și locuri de muncă, cerere/ofertă parcare pe circumscripții de trafic, etc.) Acestea trebuie unificate și puse la dispoziția publicului. De asemenea, dat fiind faptul că există date agregate la nivelul circumscripțiilor de trafic este recomandat ca acestea să fie folosite și în gestiunea serviciilor publice sau formularea de noi programe și proiecte. <i>ex: www.zmo.maps.arcgis.com/home</i>	
	P: „Smart parking” – aplicație pentru ghidarea utilizatorilor către un loc de parcare disponibil. V1. Pentru parcare în afara străzii accesibile prin barieră (public și privat). Exemplu funcțional deja în Cluj Napoca, aplicația Cluj Parking disponibilă pe IOS/Android.	2020
	V2 Pentru parcare la stradă (termen lung – implică instalarea de senzori).	2023-2030
	P: Achiziționare și realizare marcate și indicatoare care să ghideze conducătorii auto către cele mai apropiate parcaje (50 indicatoare) <i>ex: modelul ghidajelor către parcare multietajată Universal din Brașov</i>	2018-2019
	Program pentru creșterea gradului de încasare și diversificarea modalităților de plată a parcerii	
	P: Achiziționare de parcometre pentru noile parcuri la stradă tarificate (15 bucăți).	2018-2019
	P: Achiziționarea de instrumente pentru blocarea roți (50 bucăți).	2018-2019
	P: Achiziționarea de mașini pentru ridicare autovehicule (3 bucăți) – în loc de achiziție se poate opta și pentru externalizarea serviciului de ridicare mașini.	2018-2019
	P: Diversificarea modalităților de plată prin includerea plății prin tichete răzuibile disponibile la chioșcurile din oraș (la fel ca biletele pentru transportul public).	2018
	R: În cazul construirii unor parcaje multietajate, numărul de parcuri la sol (la stradă sau în afara străzii) în vecinătate (rază de 300 m) se va reduce.	

	De asemenea, se va aplica mereu principiul prin care parcarea la stradă este mai scumpă decât parcare în parcurile multietajate.	
	P: Transformare în P&R a unor segmente din parcurile marilor centre comerciale (ex. Arena Mall) pentru a deservi navetiștii din suburban. Parcarea va fi amenajată în legătură directă cu stația de transport public iar la plata parcerii utilizatorul va primi două călătorii gratuite cu transportul public ¹⁶ .	
O6. Servicii de parcare diversificate care să răspundă unei varietăți cât mai largi de utilizatori.	P: Conturarea unei rețele de locuri de parcare, rezervate pentru persoane cu dizabilități (min. 1-2 locuri de parcare la instituțiile publice importante).	
	P: Amenajare parcuri biciclete în zona parcurilor, pentru universități, instituții publice și piețe (cf. PMUD). Cel puțin 10 locuri de parcare pentru biciclete la fiecare 250 m de stradă (circulații majore). Soluțiile tehnice aplicate pentru parcurile de biciclete vor avea în vedere <i>Ghidul metodologic de reglementare a proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete</i> – aflat în consultare publică pe pagina MDRAP.	2019-2023
	R: Orice nouă dezvoltare de tip comerț / servicii va include un rastel pentru biciclete cu minim 4 locuri de parcare (exceptând cazul în care într-o rază de 50 m există deja parcuri pentru biciclete car să satisfacă cererea).	2020
	R: Noile dezvoltări care prin HG 525 sunt obligate să asigure peste 50 de locuri de parcare vor asigura un procent de 10% din acestea pentru autovehicule electrice (după 2020).	2020-2023
	R: Regulament pentru alimentarea unităților comerciale și de alimentație publică. Interval de alimentare 06:00 – 07:00; 11:00-12:00; 21:00-22:00. P: Rezervarea de locuri de parcare pentru servicii de car sharing (aplicabil la sosirea unui operator de car sharing).	

¹⁶ Se poate opta și pentru patru bilete în vederea încurajării partajării vehiculului („car pooling”). Această regulă funcționează în parcurile de transfer din Amsterdam.

	Rezervarea se aplică contra cost (abonament sau plată la minut/oră)	
	R: Interzicerea parării autovehiculelor de peste 3.5 tone în zonele rezidențiale pe timpul nopții.	
O7. Reducerea cereri de parcare în zonele periferice cu concentrări de locuri de muncă	M: Încurajarea marilor angajatori în vederea elaborării unor planuri de mobilitate prin care angajații să fie încurajați să vină cu bicicleta sau transportul public la birou („parking cash out”). Se poate lua în considerare și car pooling.	2020-2023
	M: Contracte între marii angajatori și operatorul de transport public pentru stabilirea unor curse speciale dedicate doar transportului de personal.	2020-2023

Implementarea politicii de parcare și îndeplinirea obiectivelor evidențiate este posibilă doar prin implementarea unor proiecte complementare care să vizeze încurajarea deplasărilor nemotorizate sau cu transportul public. Aceste proiecte sunt deja stabilite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) și urmează a fi implementate în perioada 2019-2020. Principalele proiecte vizează conturarea unei rețele de piste și benzi pentru bicicliști, modernizarea stațiilor de transport public (inclusiv reintroducerea transportului public pe str. N. Bălcescu) și realizarea unui sistem de management al traficului pentru prioritizarea bicicliștilor și a transportului public. Odată realizate, aceste proiecte vor oferi o alternativă reală pentru utilizarea autovehiculului privat pentru deplasările cotidiene, mai ales cele către zona centrală.

Obiectiv	Proiecte	Orizont
O3.3 Servicii de transport public atractive care deserveșc întregul oraș	D3.3.1 Modernizarea și extinderea parcului auto aferent transportului public	
	Introducerea transportului public pe str. Nicolae Bălcescu - Calea Mărășești	2018-2023
	Extinderea/înnoirea parcului de vehicule de transport public urban	2018-2023
	D3.3.2 Modernizarea dotărilor pentru transportul public	
	Modernizarea stațiilor de transport public	2018-2023
	Implementarea unui sistem de informare a pasagerilor în timp real	2018-2023
	Implementarea unui sistem de e-ticketing	2018-2023
O3.4 Infrastructură adecvată și atractivă pentru deplasări nemotorizate	D3.4.3 Dezvoltarea infrastructurii velo pentru navetism	
	Traseu pentru deplasări nemotorizate Sud: Centru - Aeroport	2018-2023

	Coridor pentru deplasări nemotorizate: Centru - Șerbănești	2018-2023
	Coridor pentru deplasări nemotorizate Centru - Gara Bacău - Cartier CFR - Sala Polivalentă - CAEX/ Parc Industrial (CFR)	2018-2023
	Traseu pentru biciclete Nord: Centru - Gherăiești	2018-2023
	Modernizare și extindere traseu pentru biciclete pe direcția Nord-Vest	2018-2023
	Traseu pentru biciclete - semicircular - Mioriței	2018-2023
	Amenajarea străzii Prieteniei din cartierul Miorița, pe modelul “zonă rezidențială” (“home-zone”)	2018-2023
D3.4.4 Conturarea unei rețele velo pentru agrement		
	Coridor pentru deplasări nemotorizate pentru agrement: Centru - Insula de Agrement - Letea Veche (Traseu de agrement).	2018-2023
	Coridor pentru deplasări nemotorizate Parcul Cancicov - Stadion - Bazin de Înot - Universitatea V. Alecsandri (Traseul tineretului și sportului)	2018-2023
	Coridor dedicat deplasărilor de agrement pietonale și cu bicicleta pe malul Lacului Bacău	2023-2030
O3.5 Gestiune eficientă a mobilității prin instrumente ICT	D3.5.4 Dezvoltarea unui sistem de management al traficului (incl. aspecte instituționale)	
	Sistem de management al traficului. Prioritizarea coridoarelor de transport public local și a deplasărilor cu bicicleta în municipiul Bacău	2018-2023

Scenarii pentru gestiunea parcarii

În orașele europene există diverse modalități prin care se asigură gestiunea parcarii. Așadar, acest capitol are rolul de a evidenția posibile abordări în gestiunea parcarii pentru Municipiul Bacău prezentând atât aspecte pozitive și negative pentru fiecare scenariu cât și elemente obligatorii care trebuie luate în considerare, indiferent de soluția aleasă.

1. Administrarea parcarii în parteneriat între Primăria Municipiului Bacău și Poliția Locală (existent)

Acest model este aplicat în prezent. Pentru ca el să poată fi eficientizat va fi nevoie de o separare a veniturilor pentru parcare la cele două entități care sunt implicate în livrarea acestui serviciu. Defalcarea veniturilor și cheltuielilor va permite o mai bună înțelegere a resurselor disponibile astfel încât acestea să poată fi alocate pentru proiecte de mobilitate sau spațiu public.

Este nevoie și de suplimentarea personalului pentru a permite un grad de colectare mai mare. Nu în ultimul rând, este nevoie și de dispozitive pentru ridicarea autovehiculelor parcate ilegal sau pentru blocarea roților în cazul celor care nu au plătit parcare.

2. Administrare de către o companie privată, externă

Acest model este folosit de către municipii precum Arad sau Piatra Neamț. El funcționează de regulă sub forma unor

redevențe pe care administratorul privat le plătește către primărie în funcție de fiecare tichet de parcare vândut. În acest caz, este esențial ca toate tranzacțiile (plata parcarii) să fie cât se poate de transparente, astfel încât să se asigure corectitudinea încasărilor și plata redevenței. Veniturile obținute din redevență și inclusiv amenzi de către primărie ar trebui să fie reinvestite în proiecte de mobilitate și spațiu public. De asemenea, va fi important ca primăria să continue să investească în amenajare / revitalizarea de parări.

3. Administrarea de către o companie a primăriei (primăria acționar principal)

Acest model este aplicat de Municipii precum Sibiu, Zalău sau mai nou București. El poate funcționa tot pe baza unei redevențe însă față de externalizarea completă a serviciului (scenariu 2) această opțiune permite un mai bun control al modului în care se desfășoară activitățile.

Politica tarifară

Acest subcapitol are în vedere fundamentarea principalelor tarife aplicate pentru diferitele tipuri de parcare. La baza tarifelor propuse stau analize comparative între Municipiul Bacău și alte orașe cu caracteristici similare alături de o serie de indicatori interdependenți care generează prețul.

Figura 29 Raportul între costul parcarii și valoarea imobiliară; sursa: Euronews, 2016.



Average cost, April 2016

Corelația între parcare și dezvoltarea economică

Există o tensiune inherentă în politica de parcare între trei obiective-cheie ale autorităților locale: dezvoltarea economică locală (conservarea vitalității economice); creșterea

veniturilor din taxele de parcare; și gestionarea traficului. Ultimele două obiective implică necesitatea reducerii numărului de locuri de parcare și / sau a taxării pentru utilizarea acestora; prima presupune, adesea, că ar trebui să fie furnizat cât mai mult spațiu de parcare pentru a se asigura că nici o investiție comercială sau

internă nu este descurajată în zona în cauză.

Ori de câte ori au fost aplicate politicile de reducere a taxelor de parcare, în scopul creșterii activității de vânzare cu amănuntul, acestea nu au reușit. Opinia multor politicieni și comercianți cu amănuntul că scăderea numărului de vizitatori în orașe este rezultatul unor taxe de parcare ridicate (sau, într-adevăr, a vreunei taxe de parcare) a fost respinsă. O analiză a Bundesanstalt für Strassenwesen din Germania (BAST, publicată în 2000) concluzionează că eficacitatea taxelor de parcare ca instrument de control al cererii de spațiu de parcare este limitată în mod clar dacă prețul nu este corect și restricțiile de timp nu sunt aplicate.

Este, de asemenea, evident din alte analize că prețul parcarilor pe oră crește cu mărimea orașului. În ceea ce privește tarifele publice de parcare stradală, care sunt în mod normal stabilite de autoritățile locale, câteva exemple sunt prezentate mai jos vis-a-vis de preturile imobilelor.

Observăm că prețul imobilelor este în general corelat cu tariful de parcare în zonele publice. În acest sens, indicatorul utilizat pentru corelarea puterii de cumpărare a rezidenților și tarifele parcarilor publice, va fi costul vieții ce include și indicatori imobiliari. Costul vieții este suma de bani necesară pentru a susține un anumit nivel de trai, inclusiv cheltuielile de bază, cum ar fi locuința,

alimentele, impozitele și asistența medicală. Costul vieții este adesea folosit pentru a compara cât de scump este să trăiești într-un oraș față de un altul. Costul de trai este direct corelat cu veniturile salariale, deoarece nivelurile salariilor sunt măsurate față de cheltuielile necesare pentru a menține un standard de viață de bază în anumite regiuni geografice specifice.

Corelația între parcări și transportul în comun

În general, s-a constatat că măsurile de politică de parcare ar putea fi relativ mai importante decât multe alte măsuri de gestionare a traficului. Mai exact, în studiile limitate efectuate, decizia de a utiliza mașina pentru a merge la locul de munca este mult influențată de disponibilitatea și costul parcarilor.

Ca urmare a elasticității încrucișate, o creștere a prețului de parcare tinde să reducă cererea de parcare și să crească cererea pentru transportul public. Elasticitatea încrucișată se referă la variația procentuală a consumului unui bun care rezultă dintr-o schimbare a prețului a unui alt bun.

În vederea adoptării unei politici de parcare, ce încurajează utilizarea transportului public, pentru călătoriile regulate, în special în zonele aglomerate ale municipiului, recomandarea este de a stabili tariful de

parcare în funcție de prețul unei călătorii utilizând mijloace de transport în comun.

Table 4 Opțiuni de politică de parcare tipice, în diferite zone urbane; sursa: prelucrarea consultantului după www.vtpi.org

	Mari centre urbane	Municipii /Orașe	Orașe mici
Centre comerciale - parcări stradale	Preț: preturi ridicate per ora (e.g. 25¢ per 10 minute).	Preț: preturi medii (ex. 25¢ per 30 minute).	Limitări: timp limitat 1-3 ore.
	Limitări: Câteva spații pentru marfă cu timp limitat.	Limitări: timp limitat 1-2 ore.	
Centre comerciale, Parcări publice amenajate	Preț: preturi ridicate pe oră, zi și lună. (e.g., \$5-10 per zi)	Preț: preturi medii pe oră, zi și lună. (e.g., \$2-5 per zi).	Preț: preturi mici lunare (\$15-\$30 per lună)
		Limitări: câteodată, prima oră gratis pentru clienți.	Limitări: timp limitat 2-3 ore.
Centre comerciale, Parcări private amenajate	Preț: preturi ridicate pe zi și luna. (e.g., \$5-10 per zi)	Preț: preturi medii pe zi și lună. (e.g., \$2-5 per zi).	Preț: preturi mici lunare (\$15-\$30 per lună)
		Limitări: gratis pentru clienți si angajați.	Limitări: gratis pentru clienți si angajați.
Apropierea centrelor comerciale -parcări stradale	Limitări: 1-3 ore	Limitări: 1-4 ore	Fără limitări.
Cartiere rezidențiale - parcări stradale	Limitări: "Numai Rezidenți", ce ar putea implica permise de parcare.	Fără limitări.	Fără limitări.
În apropierea punctelor de interes (școli, parcuri, teatre, etc.)	Limitări: "Numai Rezidenți". Management special în timpul perioadelor încărcate.	Limitări: "Numai Rezidenți". Management special în timpul perioadelor încărcate.	Limitări: "Numai Rezidenți". Management special în timpul perioadelor încărcate.

Studii de caz - orașe europene

Principalul indicator utilizat în selecția orașelor corespondente cu Municipiul Bacău a fost populația. Pentru a avea o bază de comparație comună populația folosită pentru Bacău a fost cea oferită de către INS prin DJS la nivelul anului 2018. În comparația cu orașe europene a fost folosită baza de date oferită de United Nations deoarece doar așa s-au putut obține date comparabile între diferitele orașe. Indicatorii aferenți costului vieții au fost extrași din baza de date Number.com.

În analiză s-a ținut cont și de eventuale caracteristici economice sau geografice speciale, eliminând orașe cu importante resurse naturale, care nu prezintă caracteristici similare cu Municipiul Bacău și pot influența negativ analiza.

Pentru acuratețea studiului s-a extras indicatorul general costul vieții, ce va fi o părgie în analiza comparativă propusă, ca baza pentru stabilirea unui tarif corect de parcare, ținând cont de puterea de cumpărare a rezidenților. Datele pentru costul vieții provin din baza de date oferită de către Numbeo (www.numbeo.com).

Tabel 5 Populația orașelor analizate în raport cu costul vieții; sursa: www.numbeo.com, UNDP Population census 2015

Orașe analizate	Populație 1 ian 2015	Costul vieții, 2018
-----------------	----------------------	---------------------

Amsterdam	821,752	3,076 €
Groningen	200,336	2,619 €
Mainz	206,991	2,608 €
Debrecen	203,283	1,423 €
Bacău	196,911	1,380 €
Parma	189,111	2,539 €
Rzeszow	189,637	1,352 €
Plzen	169,033	1,642 €

Conform tabelului mai sus prezentat, Amsterdam, orașul cu cea mai mare populație înregistrează și cel mai ridicat cost al vieții. Cu toate acestea, nu există o corelare directă a celor 2 indicatori. Plzen, municipiul cu cea mai mică populație din cele selectate, înregistrează un cost al vieții mai ridicat decât Debrecen sau Rzeszow, ce au populații superioare. În acest sens, putem concluziona că ambii indicatori pot influența prețul parcarilor în mod independent.

Orașele Groningen (Olanda), Mainz (Germania), Debrecen (Ungaria), Parma (Italia), Rzeszow (Polonia), Plzen (Rep Cehia) prezintă valori apropiate în ceea ce privește populația, cu un cost al vieții superior celui înregistrat în Municipiul Bacău, cu excepția orașului Rzeszow (Polonia). Aceste orașe vor fi utilizate în continuare pentru a analiza politica de parcare a orașelor similare europene.

În continuare se vor analiza tarifele de transport public și prețul călătoriilor urbane, în orașelor selectate în comparație cu Municipiul Bacău, în vederea încadrării în contextul european de transport urban.

Tabel 6 Analiză comparativă a costurilor pentru mobilitate în orașele analizate; sursa: prelucrare după www.numbeo.com

Transport	Bacău, Romania	Amsterdam, Olanda	Groningen, Olanda	Mainz, Germania	Debrecen, Ungaria	Parma, Italia	Rzeszow, Polonia	Plzen, Rep Cehia
Bilet 1 călătorie (transport local)	2.00 lei	13.52 lei	11.65 lei	13.05 lei	5.05 lei	5.59 lei	3.21 lei	3.22 lei
	0.43 €	2.90 €	2.50 €	2.80 €	1.08 €	1.20 €	0.69 €	0.70 €
Abonament lunar (preț normal)	70.00 lei	419.59 lei	220.02 lei	372.91 lei	94.46 lei	139.84 lei	96.29 lei	80.55 lei
	(15.02 €)	(90.00 €)	(47.20 €)	(80.00 €)	20.26 €	30.00 €	20.65 €	17.38 €
Start Taxi (tarif normal)	2.00 lei	18.65 lei	13.94 lei	16.31 lei	5.91 lei	23.31 lei	7.49 lei	4.47 lei
	(0.43 €)	(4.00 €)	(2.99 €)	(3.50 €)	1.27 €	(5.00 €)	1.61 €	0.97 €
Taxi 1 km (tarif normal)	2.00 lei	11.89 lei	9.09 lei	9.32 lei	4.18 lei	16.31 lei	2.57 lei	4.47 lei
	(0.43 €)	(2.55 €)	(1.95 €)	(2.00 €)	0.90 €	(3.50 €)	0.55 €	0.97 €
Taxi 1 oră în așteptare (tarif normal)	20.00 lei	186.48 lei	89.50 lei	130.52 lei	51.92 lei	125.86 lei	25.68 lei	42.96 lei
	(4.29 €)	(40.00 €)	(19.20 €)	(28.00 €)	11.14 €	(27.00 €)	5.51 €	9.27 €
Benzină (1 litru)	5.28 lei	7.47 lei	7.29 lei	6.30 lei	5.15 lei	7.02 lei	4.85 lei	5.34 lei
	(1.13 €)	(1.60 €)	(1.56 €)	(1.35 €)	1.10 €	(1.51 €)	1.04 €	1.15 €
Volkswagen Golf 1.4 90 KW Trendline (sau o mașină echivalentă nouă)	71,250.00 lei	121,214.17 lei	107,187.67 lei	93,226.93 lei	69,221.52 lei	93,226.93 lei	67,941.27 lei	85,022.64 lei
	(15,285.28 €)	26,000.00 €	22,995.00 €	20,000.00 €	14,847.77 €	20,000.00 €	14,573.16 €	18,341.80 €

Mai jos regăsiți diferențele între costurile înregistrate în orașele analizate și Municipiul Bacău. Se observă diferențe pozitive, în cele mai multe orașe, la nivelul tuturor indicatorilor selectați. Din aceste date, putem considera că Indicatorii de Transport prezentați, sunt puternic corelați cu costul vieții; observând clar orașul Amsterdam ce la un cost al vieții de 3,076.62 €, înregistrează o valoare cu 576% mai mare la prețul *Biletului cu 1 călătorie* față de Municipiul Bacău. Exemplul cel mai semnificativ îl reprezintă, orașul Rzeszow ce are un cost al unei călătorii în mijloace de transport publice, cu peste 59% mai mare, în condițiile unei populații mai mici și a unui Cost al vieții inferior Municipiului Bacău.

Tabel 7 Analiză comparativă a costurilor pentru mobilitate în orașele analizate; sursa: prelucrare după www.numbeo.com

Transport	Bacău, Romania	Amsterdam, Olanda	Groningen, Olanda	Mainz, Germania	Debrecen, Ungaria	Parma, Italia	Rzeszow, Polonia	Pízen, Rep. Cehia
Bilet 1 călătorie (transport local)	2.00 lei	13.52 lei	11.65 lei	13.05 lei	5.05 lei	5.59 lei	3.21 lei	3.22 lei
	0.43 €	2.90 €	2.50 €	2.80 €	1.08 €	1.20 €	0.69 €	0.70 €
Abonament lunar (preț normal)	70.00 lei	419.59 lei	220.02 lei	372.91 lei	94.46 lei	139.84 lei	96.29 lei	80.55 lei
	(15.02 €)	(90.00 €)	(47.20 €)	(80.00 €)	20.26 €	30.00 €	20.65 €	17.38 €
Start Taxi (tarif normal)	2.00 lei	18.65 lei	13.94 lei	16.31 lei	5.91 lei	23.31 lei	7.49 lei	4.47 lei
	(0.43 €)	(4.00 €)	(2.99 €)	(3.50 €)	1.27 €	(5.00 €)	1.61 €	0.97 €
Taxi 1 km (tarif normal)	2.00 lei	11.89 lei	9.09 lei	9.32 lei	4.18 lei	16.31 lei	2.57 lei	4.47 lei
	(0.43 €)	(2.55 €)	(1.95 €)	(2.00 €)	0.90 €	(3.50 €)	0.55 €	0.97 €
Taxi 1 oră în așteptare (tarif normal)	20.00 lei	186.48 lei	89.50 lei	130.52 lei	51.92 lei	125.86 lei	25.68 lei	42.96 lei
	(4.29 €)	(40.00 €)	(19.20 €)	(28.00 €)	11.14 €	(27.00 €)	5.51 €	9.27 €
Benzină (1 litru)	5.28 lei	7.47 lei	7.29 lei	6.30 lei	5.15 lei	7.02 lei	4.85 lei	5.34 lei
	(1.13 €)	(1.60 €)	(1.56 €)	(1.35 €)	1.10 €	(1.51 €)	1.04 €	1.15 €
Volkswagen Golf 1.4 90 KW Trendline (sau o mașină echivalentă nouă)	71,250 lei	121,214 lei	107,187 lei	93,226 lei	69,221 lei	93,226 lei	67,941 lei	85,022 lei
	(15,285 €)	26,000 €	22,995 €	20,000 €	14,847 €	20,000 €	14,573 €	18,341 €

În ceea ce privește costul parcării publice, prezentăm mai jos 3 exemple pentru a seta tendințele europene și abordarea orașelor similare.

Amsterdam, Olanda

Costul unui loc de parcare utilizat timp de o oră (prima oră) era, în anul 2011, de 5 Euro în zona centrală. La nivelul orașului, tariful variază de la 0.90 la 5 Euro pe oră, în funcție de zonă.

Cel mai mic preț în ceea ce privește parcare la stradă este de 10 cenți pe oră, acesta fiind intervalul maxim de utilizarea al locurilor de parcare. Locurile unde se aplică acest tarif sunt în anumite zone comerciale din afara zonei centrale și de lângă cimitire, unde rezidenților care au abonamente nu le este permis accesul în intervalul 9 am – 7 pm. În zonele denumite „blue zones” se poate parca gratuit. De asemenea, este permisă parcare gratuită a motocicletelor, iar companiile care oferă servicii de car-sharing au asigurate locuri de parcare gratuite la stradă.

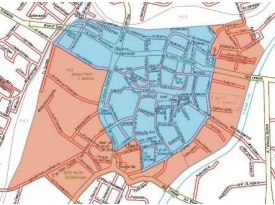
În anul 2018, parcare la stradă în Amsterdam este taxată cu 4-5 Euro în zona centrală și de-a lungul canalelor incluse în această zonă, de luni până sâmbătă între orele 9.00 am și 2.00 am și duminică între orele 12.00 pm – 2.00 am. În zona imediat învecinată a nucleului urban, prețul parării variază între 3 și 4 Euro, de luni până sâmbătă între orele 9.00 am și 00.00 am. În zona centrală, parcare în zonele publice și în

cadru celor comerciale este între 3 și 7.30 Euro pe oră, tariful maxim pe zi variind între 30 și 65 Euro. Pentru utilizatorii care vor să plătească un preț mai mic pentru parcare, pot opta pentru parările de tip Park&Ride. În cazul acestora, dacă parcare se realizează înainte de ora 10.00 am, prețul este de 8 Euro pe zi, iar după ora 10.00 am, prețul este de 1 Euro. Pentru următoarele fiecare 24 de ore, tariful va fi de 1 Euro.

Rzeszow, Polonia

După o pauză de 10 ani, RZESZOW a reintrodus parcare cu plată constituind două zone tarifare.

Figura 30 Zonele de tarifare a parării în Rzeszow; sursa: www.rzeszow.pl



Parcare se plătește în intervalul 09:00-17:00 cu excepția sfârșitului de săptămână. Tariful pentru zona albastră este de 0.47 Euro pe oră dar acesta crește în funcție de numărul de ore ajungând la 0.65 Euro pe oră supă 3 ore. În zona portocalie tariful orar este de 0.35 Euro.

Abonamentele pentru vizitatori sunt de 46 Euro pe lună în zona ultra centrală (albastru) sau de 27 Euro pe lună în vecinătatea directă (portocaliu).

Rezidenții celor două zone tarifate pot achiziționa abonamente lunare la un cost preferențial, foarte redus, 2.3 Euro pentru prima mașină sau 2.3 Euro pentru vehicule suplimentare.

În acest caz este interesant de observat discrepanța între vizitatori și rezidenți în ceea ce privește tarificarea.

Plzen, Republica Cehă

Tariful pentru o oră de parcare în orașul Plzen în intervalul 07:00-19:00 este de 0.39 Euro iar pentru un tichet de 12 ore se plătesc 2.33 Euro. Pe perioada nopții (19:00-07:00) o oră costă 0.19 Euro iar 12 ore costă 1.55 Euro.

Un abonament lunar (06:00-20:00) costă 46 Euro iar cel anual costă 524 Euro. Varianta pentru parcursul nopții este mult mai generoasă, astfel un abonament lunar costă 31 Euro iar cel lunar costă 324 Euro. Pentru 77 Euro lunar se poate rezerva un loc de parcare (24h) iar costul anual pentru acest serviciu 876 Euro¹⁷.

Deși tarifele practicate sunt mai reduse față de cele din Amsterdam este interesant faptul că parcare este tarificată și pe parcursul nopții.

Studii de caz - orașe din Romania

Au fost analizate mai multe orașe din Romania, în vederea stabilirii corespondențelor

mai fideli ai Municipiului Bacău, în vederea adoptării unei politici de preț justificabile la nivel național.

Oradea, România

Având în vedere experiența orașelor europene, politicile și standardele de parcare din Oradea au fost stabilite pe baza celor mai bune practici. Prin standardele de parcare ce se vor aplica, urmărim următoarele obiective: rulaj optim de vizitatori, parcuri rezidențiale prioritare, atenuarea congestiilor în trafic și promovarea mijloacelor alternative de transport.

Oradea are în vedere menținerea actualului număr de parcuri. În acest sens se va urmări respectarea unui plafon de 6000 de locuri de parcare în centrul istoric, în zona delimitată de străzile pietonale și de o rază de 300 m de la parcurile existente sau care sunt planificate a fi executate. Dacă se va crea un spațiu de parcare în afara străzii în zona cu plafon, unul de pe stradă va trebui desființat pentru a menține un număr egal. Această strategie va permite îmbunătățirea și extinderea zonelor pietonale și crearea de noi piațete publice.

Parcarea în afara străzii ar urma să asigure în anii următori peste 40% din spațiile de parcare din zona centrală. Acest lucru va diminua mult impactul vizual al autoturismelor parcate pe

stradă și va reduce congestia rezultată din căutarea unui loc de parcare pe carosabil.

Parcarea pe stradă în zona centrală va fi organizată pe două zone (galben și alb), astfel: parcare mai scumpă pentru șederi pe termen scurt (două sau trei ore) în centru și în zonele cu cerere mare de parcare, înconjurată de un inel de parcuri cu prețuri mai scăzute pentru șederi pe termen mai lung. În paralel, serviciul de transport public va fi dezvoltat în continuare, urmărindu-se o frecvență și o acoperire bună.

În funcție de evoluția cererii de parcare, se va putea introduce și a treia zonă de parcare (zona roșie) în zonele cu cerere foarte mare. În această zonă, tarifele de parcare vor fi mai mari ca în zona galbenă și durata de parcare va fi mai scurtă.

Abonamentele anuale nu vor mai permite reduceri. Abonamentul standard pentru rezidenți se va limita la o mașină pe familie. Pentru a doua mașină tariful va fi dublu.

Tarifele de parcare de pe stradă vor fi stabilite în așa fel încât în același interval orar să fie mai ridicate decât tarifele din parcurile din afara carosabilului, în așa fel încât ultimele să devină mai competitive.

În zona piețelor și în parcare de la primărie se va menține un sistem de parcare cu o primă perioadă de timp gratuită (30 de min. sau o oră), urmată de o creștere treptată a tarifului, cu cât se staționează mai mult.

Aceste măsuri descurajează blocarea locurilor de parcare o perioadă mai lungă de timp și generează mai multe locuri disponibile de-a lungul unei zile.

Politici de parcare în orașele din Romania

Mai jos se regăsesc diferențele între costurile înregistrate în orașele analizate și Municipiul Bacău. Se observă diferențe pozitive, în cele mai multe orașe, la nivelul tuturor indicatorilor selectați.

Din aceste date, putem considera că indicatorii de Transport prezentați, sunt puternic corelați cu costul vieții. Cu toate acestea, Municipiul Bacău înregistrează una din cele mai scăzute valori ale costului vieții.

Exemplul cel mai semnificativ îl reprezintă, orașul Oradea ce are un cost al unei călătorii în mijloace de transport publice, cu 50% mai mare, în condițiile unei populații similare și a unui cost al vieții inferior Municipiului Bacău.

Pragul orei de parcare trebuie considerat ca fiind costul unui Bilet cu 1 călătorie (transport local), adică 2 lei. De la aceasta valoare se poate estima în continuare tarifele de parcare în zona centrală a Municipiului Bacău pentru 1 ora, prin metode clasice de plată. În mod similar se va proceda la stabilirea prețului unui Abonament de parcare pentru 1 luna de zile, pornind de la Abonamentul

¹⁷ Tarif mult mai mare față de cele practicate în România (30-50 Euro / an).

lunar (transport local la preț normal).

Pornind de la datele analizate, constatăm că Oradea, ce are un cost al vieții inferior Municipiului Bacău, înregistrează costuri superioare în ceea ce privește indicatorii de Transport

prezența. Aceste date subliniază necesitatea creșterii tarifelor de parcare, în contextul îndeplinirii obiectivelor de transport urban, în vederea echilibrării cererii și ofertei de locuri de parcare și susținerea utilizării mijloacelor de transport în comun.

Tabel 8 Comparatie între populație și costul vieții în orașele analizate (România); sursa: www.numbeo.com și INS Tempo online

Orașe similare	Populație, 1 ian 2018	Costul vieții, 2018	INDEX Costul vieții, 2018
ORADEA	221,796	1,272.79 €	34.01
BACAU	197,285	1,380.88 €	34.91
ARAD	177,464	1,362.50 €	35.81
CLUJ-NAPOCA	323,484	1,417.77 €	38.05
CONSTANTA	314,816	1,429.05 €	39.26
IASI	373,507	1,352.78 €	36.45
SIBIU	169,177	1,328.03 €	35.63
ALBA-IULIA	74,574	nd	nd

Tabel 9 Costul mobilității în orașele analizate (România), sursa: www.numbeo.com, actualizarea consultantului.

Transport	Bacău	Oradea	Arad	Cluj-Napoca	Constanța	Iasi	Sibiu	Alba-Iulia
Bilet 1 călătorie (transport local)	2.00 lei	3.00 lei	3.00 lei	2.00 lei	1.50 lei	2.00 lei	2.00 lei	2.50 lei
Abonament lunar transport local (preț normal)	70.0 lei	70.0 lei	90.0 lei	60.0 lei	77.5 lei	73.0 lei	60.0 lei	60.0 lei
Start Taxi (tarif normal)	2.00 lei	2.29 lei	2.60 lei	2.25 lei	2.61 lei	2.45 lei	2.50 lei	2.20 lei
Taxi 1 km (tarif normal)	2.00 lei	2.27 lei	2.65 lei	2.25 lei	2.61 lei	2.44 lei	2.49 lei	2.00 lei
Taxi 1 oră în așteptare (tarif normal)	20.0 lei	25.0 lei	25.9 lei	22.5 lei	26.0 lei	25.0 lei	24.4 lei	20.0 lei
Benzină (1 litru)	5.28 lei	5.31 lei	5.30 lei	5.37 lei	5.32 lei	5.30 lei	5.25 lei	4.83 lei
Volkswagen Golf 1.4 90 KW Trendline (sau o mașină echivalentă nouă)	71,250 lei	67,000 lei	81,100 lei	73,600 lei	77,900 lei	67,500 lei	72,100 lei	64,600 lei

Tabel 10 Comparatie între Bacău și celelalte orașe analizate din perspectiva costului mobilității

Transport	Bacău	Oradea	Arad	Cluj-Napoca	Constanța	Iasi	Sibiu	Alba-Iulia
Bilet 1 călătorie (transport local)	2 lei	+50%	+50%	0 %	-25 %	0 %	0 %	+25 %
Abonament lunar (preț normal)	70 lei	+19 %	+28%	14 %	+10 %	+4 %	-14 %	-14 %
Start Taxi (tarif normal)	2 lei	+14 %	+30 %	+12 %	+30 %	+22 %	+25 %	+10 %
Taxi 1 km (tarif normal)	2 lei	+13 %	+32 %	+12 %	+30 %	+22 %	+24 %	0.00 %
Taxi 1 oră în așteptare (tarif normal)	20 lei	+25 %	+29 %	+12%	+30 %	+25 %	+22 %	0 %
Benzină (1 litru)	5.2 lei	-0.5 %	+0.6 %	+1.8 %	+0.8 %	+0.5 %	-0.5 %	-8.5 %
Volkswagen Golf 1.4 90 KW Trendline (sau o mașină echivalentă nouă)	71,250 lei	+13 %	-5.9%	+3.3 %	+9.4 %	-5.2 %	+1.3 %	-9.2 %

Tabel 11 Politica tarifară pentru parcurile publice în diferitele orașe analizate din România

	Oradea	Arad	Cluj-Napoca	Iasi	Alba-Iulia
Parcare 1 h zona centrala	Tichet: 2,60 lei Plata parcarii prin SMS la 7401 cu plata în lei la cursul din data facturării: 0,83 euro	Tichet: 2 lei Prin SMS: 0,5 Euro + TVA	Zona 1 sau 2 ore în zona 2: 2 lei Zona I/2 ore zona II: 5 lei/sms	Zona 0: 3 lei	Zona 0: 4 lei
Alte zone		Tichet: 0,8 lei/ 30 minute 1,5 lei/ 1 ora 2,5 lei/ 2 ore Prin SMS: Zona A (120 min) - 0,8 Euro / Zona B (60 min) - 0,4 Euro + TVA; Zona B (120 min) - 0,65 Euro + TVA / Zona C (60 min) - 0,2 Euro + TVA; Zona C (120 min) - 0,4 Euro + TVA	4 ore zona II: 10 lei 6 ore în zona II: 12 lei	Zona I: 1,5 lei/ ora Zona II: 0,75 lei/ ora	Zona 1: 2 lei/ ora Zona 2: 1 lei/ ora
Parcare 30 min	1,30 lei		Zona 1 SAU 1 ora în zona 2: 1 leu		
Abonament 1 zi	Plata parcarii prin SMS la 7401 sau la 7408 în lei la cursul din data facturării: 8 h 3,57 euro	25 lei Zona A si B 20 lei	-		

Abonament 1 luna	1 lună 70,00 lei 3 luni 200,00 lei 6 luni 380,00 lei 1 an 700,00 lei		50 lei/luna - persoane fizice 70 lei/luna - persoane juridice		
Parcare rezidențiala	1 lună 20,00 lei riverani 3 luni 60,00 lei riverani 6 luni 110,00 lei riverani 1 an 200,00 lei parcare de domiciliu 1 an 100,00 lei	18 lei/lună Zona A 15 lei/ luna Zona B 155,5 lei/ an Zona A 129,6 lei/ an Zona B	Zona 1: 76 lei/ an – persoane fizice 525 lei/ an – persoane juridice Zona 2 50 lei/luna - persoane fizice 70 lei/luna - persoane juridice 120 lei/luna - abonament transmisibil persoane juridice 25 lei/luna - abonament riverani (persoane juridice)	Zona 0 - abonament lunar - 80 lei + Zona I - abonament lunar - 40 lei Zona II - abonament lunar 20 lei Zona 0 - abonament lunar full time - 120 lei Zona I - abonament lunar full time - 60 lei Zona II - abonament lunar full time - 40 lei	100 de lei pe lună, iar pentru persoanele juridice – 200 de lei pe lună abonament transmisibil, pentru persoanele fizice - 150 de lei pe lună abonament transmisibil, pentru persoanele juridice - de 300 de lei Persoanele juridice pot să închirieze locul de parcare dacă plătesc 350 de lei pe lună în zona 0, 300 de lei pe lună în zona 1 sau 250 de lei lunar în zona 2

Stabilirea tarifului mediu

În baza analizei efectuate, s-a dispus calcularea unor tarife

actualizate în conformitate cu propunerile mai sus prezentate și în concordanță cu obiectivele setate.

Tabel 12 Propunere de tarife pentru parcarile publice – variantă revizuită cu Poliția Locală

Politica de preț	Actuala	Propusa	Maximala
Parcare autoturisme 1 h (aparaturat autotaxare) Zona I (centrala)	1.5 lei	3 lei	3.5 lei
Parcare autoturisme 1 h (aparaturat autotaxare) Zona II	1.5	2 lei	3 lei
Parcare autoturisme 1/2 h (aparaturat autotaxare) Zona I	0.75 lei	1.5 lei	2 lei
Parcare autoturisme 1/2 h (aparaturat autotaxare) Zona II	0.75	1 leu	1.5 lei
Parcare autoturism 1 h cu plata prin mesaj text (SMS) Zona I	0.42 euro	0.6 euro	1 euro
Parcare autoturism 1 h cu plata prin mesaj text (SMS) Zona II	0.42 euro	0.44 euro	0.6 euro
Tichet parcare 1 zi Zona I		25 lei	30 lei
Tichet parcare 1 zi Zona II		20 lei	25 lei
Parcare autoturism 1 zi cu plata prin mesaj text (SMS) Zona I		6 euro	10 euro
Parcare autoturism 1 zi cu plata prin mesaj text (SMS) Zona II		4.4 euro	6 euro
Abonament 1 lună de parcare	47 lei	100 lei	100 lei
Abonament 6 luni de parcare	200 lei	450 lei	500 lei
Abonament 1 an de parcare	350 lei	800 lei	1000 lei
Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare perpendicular și	123 lei	250 lei	

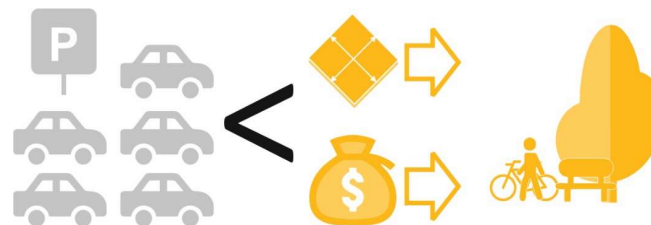
oblic cu axul șoselei/ luna S1 (Zona 1)			
Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare perpendicular și oblic cu axul șoselei/ luna S1 (Zona 2)	123 lei	180 lei	
Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare perpendicular și oblic cu axul șoselei/trim S1 (Zona 1)	364 lei	635 lei	
Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare perpendicular și oblic cu axul șoselei/trim S1 (Zona 2)	364 lei	460 lei	
Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare perpendicular și oblic cu axul șoselei/an S1 (Zona 1)	1449 lei	2000 lei	
Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare perpendicular și oblic cu axul șoselei/an S1 (Zona 2)	1449 lei	1450 lei	
Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare paralel cu axul șoselei/lună S1 (Zona 1)	139 lei	280 lei	
Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare paralel cu axul șoselei/lună S1 (Zona 2)	139 lei	200 lei	
Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare paralel cu axul șoselei/trimestru S1 (Zona 1)	416 lei	715 lei	
Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare paralel cu axul șoselei/trimestru S1 (Zona 2)	416 lei	510 lei	
Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare paralel cu axul șoselei/an S1 (Zona 1)	1666 lei	2250 lei	

Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare paralel cu axul șoselei/an S1 (Zona 2)	1666 lei	1800 lei	
Parcare rapidă/h pentru intervalul 0 - 5 minute (parcare cu barieră)	0 lei	0 lei	
Parcare rapidă/h pentru intervalul 6 - 120 minute (parcare cu barieră)	1.5 lei	3 lei	
Parcare rapidă/h pentru >120 minute (parcare cu barieră)	13 lei	20 lei	

Monitorizare

Acest capitol are în vedere stabilirea principalilor indicatori folosiți pentru monitorizare și evidențierea țintelor a căror îndeplinire stă la baza realizării setului de obiective.

Figura 31 Ilustrare principii de monitorizare; sursa: prelucrarea consultantului



Întregul proces de monitorizare a politicii de parcare este corelat cu sistemul de obiective. În consecință sunt monitorizate în primul rând țintele din obiective. Fiind vorba de o politică de parcare ce are la bază principiile mobilității urbane durabile, accentul în monitorizare este pe evaluarea modului în care parcare prin reconfigurare și gestiune asigură recăștigarea treptată a spațiului public alături de tranziția către modalități de deplasare cu emisii reduse. Așadar, indicatorul principal nu va fi numărul de noi locuri de parcare ci suprafețe de teren recuperate pentru alte activități decât circulația rutieră (circulații pietonale, velo sau spații de agrement și socializare) sau cantitatea veniturilor obținute din parcare reinvestite în revitalizarea orașului.

Perioade de evaluare

Se vor avea în vedere două perioade de monitorizare. Prima corespunde cu încheierea actualului cadru financiar multianual al U.E. , 2023. În acest an ar trebui evaluat impactul proiectelor implementate prin POR Axa 4.1. dar și a altor intervenții legate de mobilitate urbană susținute din bugetul local. Cel mai eficient instrument de evaluare va fi o actualizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Folosind modelul de trafic dezvoltat în 2017-2018 și indicatori esențiali precum repartitia modală, indicele de motorizare, emisii de CO2 și alte noxe provenite din transport, se va putea realiza o evaluare adecvată și a politicii de parcare.

Al doua perioadă de evaluare ar urma să fie după anul 2030,

ultimul an pentru care PMUD și SIDU prevăd proiecte, concomitent cu o nouă schimbare a cadrului financiar multianual al U.E.

Indicatorii de monitorizare a impactului politicii de parcare

Indicatori cu caracter general:

- Indicele de motorizare
- Repartiția modală

Indicatori specifici:

- Suprafața de spațiu public eliberat prin reamenajarea parcărilor (2ha – 2023)
- Ponderea parcărilor verzi din total (cu dale înierbate și / sau cu vegetație înaltă)
- Ponderea numărului de locuri de parcare tarificate din total (prezent 3.6%, 2023 – 7-15%, 2030 – 50%). Valoarea ridicată pentru 2030 implică

faptul că o parte considerabilă din cartiere au trecut prin procesul de regenerare urbană beneficiind de parări rezidențiale amenajate (inclusiv multietajate) și tarificate.

- Venitul încasat din parcare
- Venitul încasat din parcare reinvestit (5mil până în 2023)
- Ponderea parcărilor multietajate din totalul parcărilor (min 5% până în 2023 și min 20% până în 2030).

Calculul nu ia în considerare noua dezvoltare de pe Bdul Unirii aprobată prin PUZ Technostrade care ar trebui să ofere aproximativ 2000 locuri de parcare în structuri multietajate. Dacă această dezvoltare va fi definitivată până în 2023, ținta va fi de 12%.

Recomandări pentru comunicare

Acest capitol oferă informații despre principalele obiective și direcții de comunicare evidențiind și o serie de instrumente utilizabile pentru a putea asigura o cât mai bună promovare și informare a principalelor măsuri care formează politica de parcare.

Pentru a putea aplica o politică de parcare ce include în mod obligatoriu măsuri de tarificare este mereu nevoie de un plan de comunicare. Pe baza acestui plan, locuitorii și vizitatorii orașului trebuie să poată înțelege motivul pentru care parcare nu poate fi un serviciu oferit gratuit. Este așadar importantă conștientizarea valorii unui loc de parcare (din punct de vedere economic). De asemenea, utilizatorii acestui serviciu tarifat trebuie să poată resimți rezultatul banilor plătiți. La fel cum un utilizator este mai dispus să plătească un bilet de transport public dacă serviciul este de calitate, același aspect se întâmplă și la parcare. Diferența este însă că adesea la transportul public, plata călătoriilor împreună cu subvențiile acoperă doar costurile de operare. În cazul parării, costurile de operare sunt mult mai mici decât veniturile încasate, motiv pentru care utilizatorul trebuie să vadă în ce este investit surplusul pentru a nu se simți exploatat.

Un alt aspect important în comunicare pentru serviciul de parcare se referă la educația populației în relație cu

principalele instrumente utilizate pentru parcare: plata parării și acces la informații despre serviciu (localizarea parcărilor tarificate, regulament, etc.).

Obiective de comunicare

- Locuitorii orașului sunt conștienți că parcare nu mai este un serviciu ce poate fi oferit gratuit.
- Utilizatorii conștientizează că veniturile din parcare sunt reinvestite în favoarea lor, în creșterea calității vieții.
- Utilizatorii (rezidenți și vizitatori) pot utiliza fără dificultăți serviciul de parcare.

Cea mai cuprinzătoare abordare ar fi prin lansarea unei campanii de comunicare care să aibă la bază structura articolului „The Mythology of Parking” realizat de Jeffery Tumlin și Adam Millard-Gall.

Pentru cazul Municipiului Bacău din cele zece mituri se pot lua în considerare următoarele:

1. Parcare este un drept fundamental al locuitorilor și în consecință nu trebuie plătită;

- Orașele ar trebui să dețină un număr foarte ridicat / foarte generos de locuri de parcare;
- Parcarea nu are relevanță în contextul mobilității urbane;
- Parcarea este esențială pentru activitățile comerciale, fără parcare profitul scade;
- Este greu de găsit un loc de parcare disponibil, trebui mai multe parcuri;
- Oamenilor nu le place să meargă pe jos, parcarea trebuie să fie cât mai aproape de destinație;
- Parcarea se plătește opțional.

Pe baza acestor mituri s-ar putea crea diferite materiale de comunicare: articole, postere, infografice, etc.

Măsurile pentru campania de promovare și informare:

Participare anuală la evenimentul global „Parking Day”.

Participarea anuală la „Săptămâna Mobilității / European Mobility Week” va include și componenta de parcare.

Realizarea unui ghid simplificat despre parcare orientat către diferitele categorii de utilizatori prin care aceștia să poată înțelege mai ușor modul de folosire a serviciului.

Realizarea unor materiale de informare legate de plata parcurii. Indicatoarele care

semnalizează plata parcurii vor avea sub ele informații despre modalitățile de plată cât și despre sancțiunile aplicate în caz de neplată. Elemente pentru semnalizarea punctelor de vânzare a tichetelor de parcare (abțibild, indicator sau poster).

Orice intervenție realizată din veniturile de parcare va deține o plăcuță de identificare (dimensiune redusă 40 x 40 cm) din care să reiasă faptul că aceasta a fost finanțată din „Fondul de Parcare Bacău”.

Pe canalele de Social Media ale primăriei investițiile realizate din veniturile obținute din parcare vor fi promovate folosind #fonduldeparcarebacău.

Posibile sloganuri pentru comunicare: Think pedestrian / Explore downtown, not the parking garage / Park your car, not your sense of adventure / Circling is for squares etc.

Costul ridicat al parcurii gratuite

Figura 32 Model infografic despre costul ridicat al parcurii; sursa: prelucrarea consultantului



Bibliografie

- Rye, T. / GIZ, 2010. Parking Management: A Contribution Towards Livable Cities – Module 2C. Eschborn: Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit.
- Litman, T., 2006. Parking Management Best Practices. Chicago: American Planning Association.
- Litman, T., 2016. Parking Management Strategies, Evaluation and Planning. [Online]. Disponibil la: http://www.vtpi.org/park_man.pdf
- Ison, S., Mulley, C., 2014. Parking: Issues and Policies. Emerald Group Publishing
- COST, 2005. Parking policies and their effects on economy and mobility.
- Shoup, D., 2011. The High Cost of Free Parking. Routledge.
- EPA and the IREA-UB team (2013) Scope of Parking in Europe [Online]. Disponibil la: http://www.europeanparking.eu/media/1180/epa_data_collection_rev.pdf (Accesat: 15 Mai 2018)
- Car Parking Europe (fără dată) Parking Amsterdam [Online]. Disponibil la: <https://www.car-parking.eu/netherlands/amsterdam> (Accesat: 8 Mai 2018)
- Consiliul Local al Municipiului Oradea (2017) STRATEGIA DE PARCĂRI a Municipiului Oradea - la Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Oradea nr. 867 din 26.10.2017 [Online]. Disponibil la: http://www.oradea.ro/fisiere/module_fisiere/28116/h867_17%20anexa.pdf (Accesat la: 15 Mai 2018)
- Egis (fără dată) Street parking enforcement in Amsterdam [Online]. Disponibil la: <https://www.egis-group.com/action/realisations/street-parking-enforcement-amsterdam> (Accesat: 6 Mai 2018)
- Eltis (2017) Vilnius launches an intelligent parking management system (Lithuania) [Online]. Disponibil la: <http://www.eltis.org/discover/news/vilnius-launches-intelligent-parking-management-system-lithuania> (Accesat la: 15 Mai 2018)
- ENDURANCE European SUMP-network (fără dată) Vilnius, Lithuania [Online]. Disponibil la: <http://www.epomm.eu/endurance/index.php?id=2809&city=38> (Accesat la: 15 Mai 2018)
- Fără autor (2017) Moscow Population 2018 [Online]. Disponibil la: <http://worldpopulationreview.com/world-cities/moscow-population/> (Accesat: 10 Mai 2018)
- Infrastructuur, Verkeer en Vervoer van de Gemeente Amsterdam (2012) Parkeerplan Amsterdam - Beter bereikbaar en autoluwer [Online]. Disponibil la: <http://amsterdamcity.nl/media/uploads/parkeernota.pdf> (Accesat: 6 Mai 2018)
- Institutul de Cercetări în Transporturi – INCERTRANS (2016) ACTUALIZAREA PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ LA NIVELUL POLULUI DE DEZVOLTARE URBANĂ ORADEA [Online]. Disponibil la: http://www.oradea.ro/fisiere/module_subpagini_fisiere/1122/pct.%2062%20completare.pdf (Accesat la: 15 Mai 2018)
- ITS International (2015) Egis to operate on-street parking in Amsterdam [Online]. Disponibil la: <http://www.itsinternational.com/categories/parking-access-control/news/egis-to-operate-on-street-parking-in-amsterdam/> (Accesat: 6 Mai 2018)
- Ivan M. (2018) Optar.RO – Facebook [Online]. Disponibil la: <https://www.facebook.com/optar.ro/posts/1910630585677070> (Accesat la: 15 Mai 2018)
- Kodransky, M. și Hermann, G. (2011) Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation [Online]. Disponibil la: https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Europes_Parking_U-Turn_ITDP.pdf (Accesat: 6 Mai 2018)
- Krušinskaitė G. (2017) VILNIUS SUMP [Online]. Disponibil la: https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevproj ect/library/VilniusSUMP%2019.04.2017.pdf (Accesat la: 15 Mai 2018)
- Moscow Mayor official website (2017) Everything you need to know about paid parking in Moscow [Online]. Disponibil la: <https://www.mos.ru/en/news/item/31338073/> (Accesat la: 11 Mai 2018)
- Moscow Mayor official website (fără dată) All you need to know about metered parking in Moscow [Online]. Disponibil la: https://www.mos.ru/en/services/advisor/story/Moscow_Parking/ (Accesat la: 11 Mai 2018)
- Moscow Mayor official website (fără dată) Fines for illegal parking [Online]. Disponibil la: https://www.mos.ru/en/services/advisor/story/Moscow_Parking/1/5/ (Accesat la: 11 Mai 2018)
- Moscow Parking (fără dată) FAQ [Online]. Disponibil la: <http://parking.mos.ru/en/faq/> (Accesat la: 12 Mai 2018)
- Nedap Identification System (fără dată) MOSCOW INSTALLS SMART PARKING SYSTEM SENSIT [Online]. Disponibil la: <http://www.nedapidentification.com/news/news/moscow-installs-sensit.html> (Accesat la: 11 Mai 2018)
- Oh J. și Gwilliam K. (2013) Review of the Urban Transport Sector in the Russian Federation - Transition to Long-Term Sustainability [Online]. Disponibil la: <http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1227561426235/5611053-1229359963828/TP41-final.pdf> (Accesat la: 11 Mai 2018)
- SFMTA (fără dată) Learn More About Demand-Responsive Parking [Online]. Disponibil la: <https://www.sfmta.com/getting-around/drive-park/demand-responsive-pricing/learn-more->

- about-demand-responsive-parking (Accesat la: 14 Mai 2018)
- SFMTA (fără dată) New Color Curb [Online]. Disponibil la: <https://www.sfmta.com/services/new-color-curb> (Accesat la: 14 Mai 2018)
- SFMTA Municipal Transportation Agency (fără dată) San Francisco Transportation Trends [Online]. Disponibil la: https://www.sfmta.com/sites/default/files/reports-and-documents/2018/01/san_francisco_transportation_trends_2.3.15.pdf (Accesat la: 14 Mai 2018)
- Suchorzewski W. (2013) Sustainable Urban Mobility in Transitional Countries [Online]. Disponibil la: <https://unhabitat.org/wp-content/uploads/2013/06/GRHS.2013.Regional.Transitional.Countries.pdf> (Accesat la: 11 Mai 2018)
- TPARK (fără dată) Plată cu SMS [Online]. Disponibil la: <https://www.tpark.ro/oradea/> (Accesat la: 15 Mai 2018)
- Urban Land Institute (2011) Moscow, Russia [Online]. Disponibil la: <https://europe.uli.org/wp-content/uploads/sites/3/ULI-Documents/ULI-Advisory-Services-Panel-Report-Moscow-2012.pdf> (Accesat: 12 Mai 2018)
- Vilnius (fără dată) VILNIUS RESPONSE TO CLIMATE CHANGE [Online]. Disponibil la: https://www.gridw.pl/images/konferencja/miasta/materialy/prezentacje/A0_miasto_a_zmiany_klimatu_E_Randyte-min.pdf (Accesat la: 15 Mai 2018)
- Wikipedia (2018) Moscova [Online]. Disponibil la: <https://ro.wikipedia.org/wiki/Moscova> (Accesat: 6 Mai 2018)
- Wikipedia (2018) San Francisco [Online]. Disponibil la: https://en.wikipedia.org/wiki/San_Francisco (Accesat la: 14 Mai 2018)
- Wikipedia (2018) Vilnius [Online]. Disponibil la: <https://en.wikipedia.org/wiki/Vilnius> (Accesat la: 15 Mai 2018)
- World Population Review (fără dată) US City Populations 2018 [Online]. Disponibil la: <http://worldpopulationreview.com/us-cities/> (Accesat la: 14 Mai 2018)
- Euronews, (2016) The cost of parking across Europe - a Euronews investigation. [Online]. Disponibil la: <http://www.euronews.com/2016/05/10/the-cost-of-parking-across-europe-a-euronews-investigation> (Accesat la: 25 Mai 2018)