



ASOCIAȚIA PROFESIONALĂ DE DRUMURI ȘI PODURI DIN ROMÂNIA  
**AL XVI-LEA CONGRES NAȚIONAL DE DRUMURI ȘI PODURI**  
21-24 septembrie 2022

# Politici de parcare pentru mobilitate urbană durabilă

Autor: ing. **David Suci**  
Manager, S.C. **TRAFFIC & URBAN MOBILITY CONSULTING** srl.

## 1. De ce este esențială politica de parcare?

**Politica de gestionare a parcării urbane este unul dintre cele mai puternice instrumente** aflate la dispoziția primăriilor pentru a influența tiparele de mobilitate urbană, pentru a controla amenajarea și utilizarea spațiului urban și, în ultimă instanță, pentru a determina calitatea vieții urbane și deci bunăstarea locuitorilor orașului.



## 1. De ce este esențială politica de parcare?

În ultimii ani, în majoritatea orașelor României

**se află pe agenda publică o falsă problemă a lipsei locurilor de parcare.**

A rezolva problemele de trafic (lipsa locurilor de parcare, aglomerație în trafic) prin construcția de noi locuri de parcare

*este ca și cum cineva ar încerca să...*

...rezolve problema obezității lărgindu-și cureaua.

...rezolve problema dependenței de alcool bând din ce în ce mai mult.

## 1. De ce este esențială politica de parcare?

Pe termen lung, creșterea numărului de locuri de parcare are un **impact catastrofal asupra calității vieții urbane și asupra tiparelor de utilizare a spațiului urban**

Impactul catastrofal pe termen lung al creșterii numărului de locuri de parcare:

Aer mai poluat

Zgomot mai mare

Mai multe accidente rutiere

Sedentaritate crescută

Mai puțin spațiu urban disponibil pentru zone verzi

Alienare socială

→

Sănătate agravată a populației – fizică dar și psihică

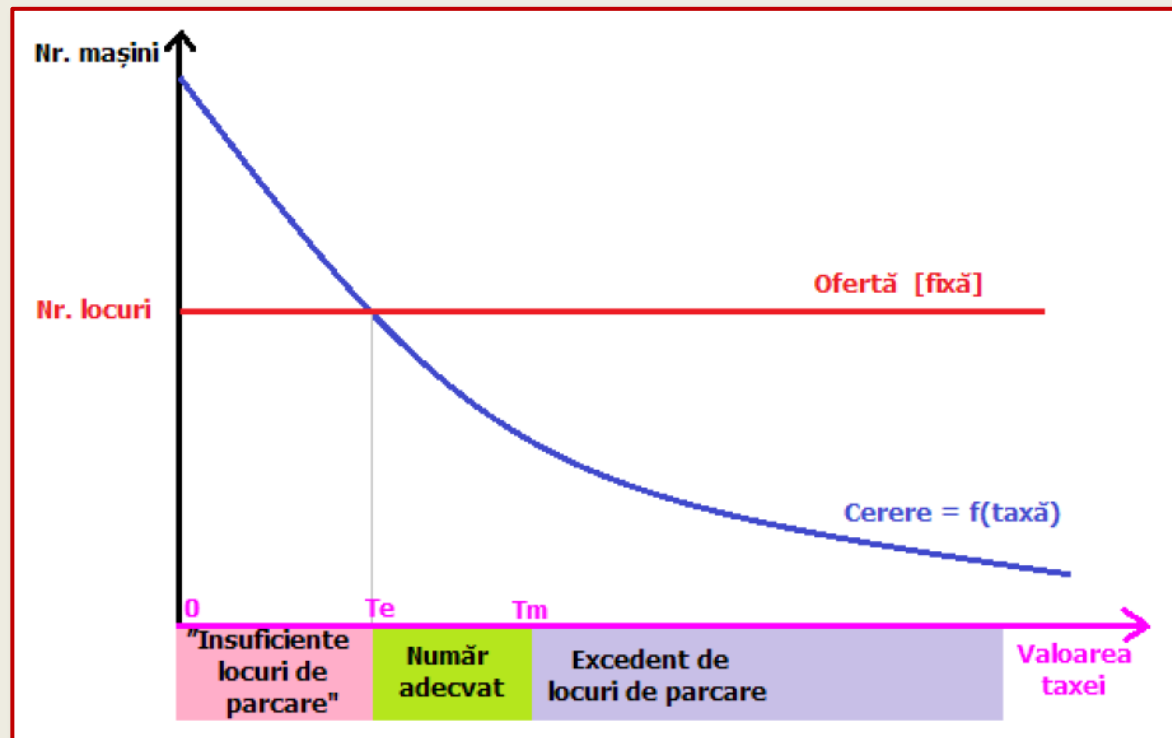
## 1. De ce este esențială politica de parcare?

**Orașele mari și medii ale României se află astăzi în fața unei alegeri:**

- **să continue abordarea centrată pe transportul personal cu autoturismul**, astfel urmând a apărea probleme din ce în ce mai grave;
- **să inverseze tiparul nesustenabil** observat în ultimele două decenii pentru a se redefini ca orașe curate, liniștite, verzi, plăcute traiului.

## 1. De ce este esențială politica de parcare?

De ce este lipsa locurilor de parcare o falsă problemă?



## 1. De ce este esențială politica de parcare?

### Cum acționăm?

**Stabilirea unei taxe în intervalul  $[T_e, T_m]$ , unde  $T_m$  corespunde unei cereri la cca. 70-80% din ofertă** (altfel spus, o situație în care – în cele mai aglomerate perioade ale zilei – sunt ocupate cca. 70-80% din locuri) reprezintă o situație în care numărul locurilor de parcare este adecvat cererii, iar taxa este considerată corespunzătoare.

## **2. Zece strategii privind parcare în orașele României**

- 1. Sancționarea consistentă a nerespectării regulilor de parcare;**
- 2. Toleranță zero față de parcare pe trotuare și pe zone verzi;**
- 3. Schimbarea paradigmei din "parcare este permisă oriunde nu este interzisă" în "parcare este interzisă oriunde nu este explicit permisă;"**
- 4. Inventarierea într-o bază de date GIS a tuturor locurilor de parcare din oraș;**
- 5. Înghețarea numărului de locuri de parcare, însoțită de reducerea anuală a acestora;**
- 6. Introducerea unui sistem de tarificare a parcării care să potrivească cererea cu oferta;**



## 2. Zece strategii privind parcare în orașele României

### 7. Taxarea corectă a parării în cartierele de locuințe.

Pentru orașele cu adevărat dedicate mobilității urbane durabile, recomandăm următoarea abordare corectă, echilibrată și echitabilă:

Stabilirea prețului pentru permisele de parcare rezidențială la o valoare egală cu cea a unui abonament nominal pe toate liniile de transport public urban (pentru aceeași perioadă de timp).

8. Pietonalizarea și separarea fizică – instrumente de realocare a spațiului urban către locuitorii săi

9. Utilizarea tehnologiilor la zi în managementul și controlul parării

10. Acordarea de atenție utilizatorilor speciali

Implementarea cu succes a celor 10 măsuri propuse mai sus este însă condiționată de **existența unei Agenții pentru Parcare puternice**

### 3. Existența unei Agenții pentru Parcare puternice

#### *De la teorie la practică:*

**3.1 Pași preliminari:** Agenția de Parcare. Baza de date GIS. Inventarul ofertei de parcare.

Realizarea bazei de date GIS pentru parcare constituie o foarte bună oportunitate pentru conceperea și planificarea unor măsuri de reamenajare a spațiului urban similare cu cele din schițele prezentate pe prima pagină a acestui ghid.

În acest sens, analiza celor patru ghiduri NACTO de referință ([Urban street design guide](#), [Transit street design guide](#), [Urban bikeway design guide](#) și [Urban street stormwater guide](#)) este foarte utilă.

**3.2 Analiza** situației existente și construcția unei strategii de parcare;

**3.3 Gestionarea** eventualelor nemulțumiri asociate reformei politicilor de parcare.

### 3. Existența unei Agenții pentru Parcare puternice

- Strategiile de politici de parcare nu pot, doar ele, să atingă țintele de mobilitate durabilă ale unui oraș. Ca atare, atunci când se reduce spațiul urban destinat parcării, ar fi de așteptat ca municipalitatea să ofere imediat ceva "pozitiv" în schimb (în aceeași zonă), din punctul de vedere al îmbunătățirii mobilității durabile și/sau al calității vieții – de exemplu o zonă pietonală, un părculeț, trotuare mai bune și cu mobilier urban mai variat, serviciu de transport public îmbunătățit.
- Implementarea măsurilor restrictive pas cu pas (zonal, însă nu excesiv de fragmentat) este uneori mai ușor de digerat. În asemenea cazuri, prioritare ar trebui să fie zonele unde impactul pozitiv urmează să fie cel mai mare.
- Anterior implementării, fiecare măsură trebuie gândită din punctul de vedere al tuturor claselor de locuitori, înțelegând interesele fiecăreia, și anticipând impactul măsurii asupra lor. Ulterior se impune (în cazul schimbărilor radicale) realizarea unei dezbateri publice.

### 3. Existența unei Agenții pentru Parcare puternice

- Comunicarea (și marketing-ul) aferentă măsurii trebuie să fie foarte bună. Comunicarea trebuie să se concentreze pe motivele din spatele restricțiilor de parcare ce urmează a fi aplicate, și în special pe beneficiile acestora. În plus, autoritățile ar putea să mobilizeze diverse sectoare ale populației care beneficiază de pe urma acestor reguli, pentru a-și exprima punctele de vedere. Anumite orașe au ales să angajeze un expert de comunicare pentru a fi susținute în cazul unora dintre măsurile cu adevărat reformatoare.
- Trebuie înțeles și comunicat faptul că în anumite cazuri situația s-ar putea înrăutăți înainte să devină mai bună (ca în cazul analogiei cu dependența de alcool realizată la începutul ghidului), în principiu fiind vorba de câteva săptămâni necesare pentru reatingerea unui nou echilibru modal sau reorientarea tiparelor de mobilitate.
- Evident, de egală importanță sunt implementarea unui control strict și a unui sistem de verificare eficient.

### 3. Existența unei Agenții pentru Parcare puternice

**A** nu ne abate de la obiectivul/tinta cheie

**Aspectul cheie este însă integrarea:** reforma radicală a politicii de parcare pentru tranziția spre mobilitate urbană durabilă va avea cu adevărat succes doar în condițiile în care în oraș există:

- un sistem de transport în comun de top;
- o infrastructură de mers pe jos de foarte bună calitate, echipată din belșug cu mobilier urban corespunzător;
- ideal și o infrastructură (rețea, rasteluri, parcaje) dedicată bicicletelor și altor vehicule de mici dimensiuni pentru transport personal: trotinete și scutere electrice de mici dimensiuni, skateboarduri electrice sau nemotorizate, role, vehicule de tip *segway* etc.

### 3. Existența unei Agenții pentru Parcare puternice

#### 3.4. **Comentarii** privind alte instrumente pentru managementul parcărilor

**Investițiile în facilități Park&Ride trebuie analizate cu atenție aparte.**

**Transportul Public trebuie să ofere:**

- Capacitate suficientă;
- Viteză atrăgătoare;
- Frecvență excelentă la ora de vârf;
- Orașele ar trebui să aibă strategii și planuri operaționale privind parcare în cazul evenimentelor speciale (festivaluri, concerte, meciuri etc.) și să le comunice eficient persoanelor participante.

### 3. Existența unei Agenții pentru Parcare puternice

- În resistemizarea spațiilor de parcare și circulație nu trebuie neglijată **importanta componentei estetice**.
- Spre exemplu, prin utilizarea de plantații adecvate se poate schimba radical aspectul inestetic generat de șiruri de mașini parcate sau în general aferent traficului urban motorizat.
- În acest sens există nenumărate exemple (inclusiv vizuale) de bune practici în cele patru ghiduri NACTO menționate mai sus, ce pot fi studiate online gratuit.

## 4. Evoluția reglementărilor din câteva orașe mari din România

- Aproape toate municipalitățile din România au aprobat prin HCL Regulamente de gestionare/administrare a parcarii pe domeniul public și privat al respectivelor municipii/orașe. Acestea pot fi studiate/analizate fiind publice pe site-urile primăriilor.
- În prezent sunt în derulare acțiuni/măsuri de implementare a acestor prevederi respectiv de actualizare a tarifelor și de consolidare a Serviciilor Publice de Parcare înființate pentru a gestiona activitățile ce le-au fost delegate prin Regulamentele de Parcare.
- Este evident că fiind un serviciu public aducător de venituri în timp există toate premisele ca politica de parcare susținută de resurse financiare suplimentare să contribuie la o îmbunătățire a condițiilor de viață și de circulație pe arterele principale și în zonele rezidențiale
- Nu trebuie uitate nici celelalte măsuri de creere a unui nou echilibru între cerere și ofertă limitată ce țin de îmbunătățirea capacității și confortului transportului public și dezvoltarea/modernizarea infrastructurii dedicate deplasărilor pietonale și cu vehicule pe două roți



## 5. Propuneri de noi reglementări tehnice rutiere în concordanță cu noile concepte despre o Mobilitate Urbană Durabilă

- Este evident ca exista o intarziere in actualizarea si adecvarea prevederilor legislative si din normele tehnice la noile concepte privind implementarea unor politici de mobilitate urbana durabila intrucat doar prevederile din Legea 350/2001 si Ordinul MDRAP 233/2016 privitoare la elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbana Durabila nu sant suficiente
- Exista o lipsa de prevederi tehnice specifice pentru proiectarea infrastructurii de circulatie/transport in mediul urban in special pentru traficul nemotorizat pentru pietoni si ciclisti si din aceasta cauza apar proiecte incomplete si neadaptate acestor concepte noi de mobilitate
- Este necesar ca fie Ministerul Transporturilor fie Ministerul Dezvoltarii Lucrarilor Publice si Administratiei sa asume aceasta coordonare si actualizare a normelor tehnice pentru DRUMURI URBANE si sa nu mai avem aceasta neconcordanța intre normele tehnice pentru drumuri in afara localitatilor si pentru strazi.



### Surse:

1. JASPERS, MDRAP, Document de lucru pentru sprijinirea pregatirii proiectelor de mobilitate urbana durabila in Romania, vol.5 **Ghid aplicat Politici de parcare pentru mobilitate urbana durabila**, versiunea 1, 5 octombrie 2019
2. PMUD-urile pentru Poli de crestere Iasi, Ploiesti, Craiova







ASOCIAȚIA PROFESIONALĂ DE DRUMURI ȘI PODURI DIN ROMÂNIA  
**AL XVI-LEA CONGRES NAȚIONAL DE DRUMURI ȘI PODURI**  
21-24 septembrie 2022

**MOBILITATEA ȘI DEZVOLTAREA DURABILĂ**

**Mulțumesc pentru atenția acordată!**

**Autor: ing. David Suci**  
**Manager, S.C. TRAFFIC & URBAN MOBILITY CONSULTING srl.**