



PARK4SUMP

.....

Managementul parcării în mobilitate urbană

Timișoara

Marți, 17 mai

Robert PRESSL

Definiții și forme de parcare

Politica privind parcare este esențială pentru gestionarea mobilității

- Practic, fiecare călătorie cu mașina se încheie într-un loc de parcare
- În consecință, gestionarea parcării înseamnă gestionarea cererii de utilizare a autoturismului și a congestiei
- Comparativ cu alte politici din domeniul transportului, politica privind parcare prezintă două avantaje principale:
 - De obicei, nu necesită investiții mari;
 - Are un nivel mai ridicat de acceptabilitate de către public (deoarece este deja utilizată în mai multe orașe)

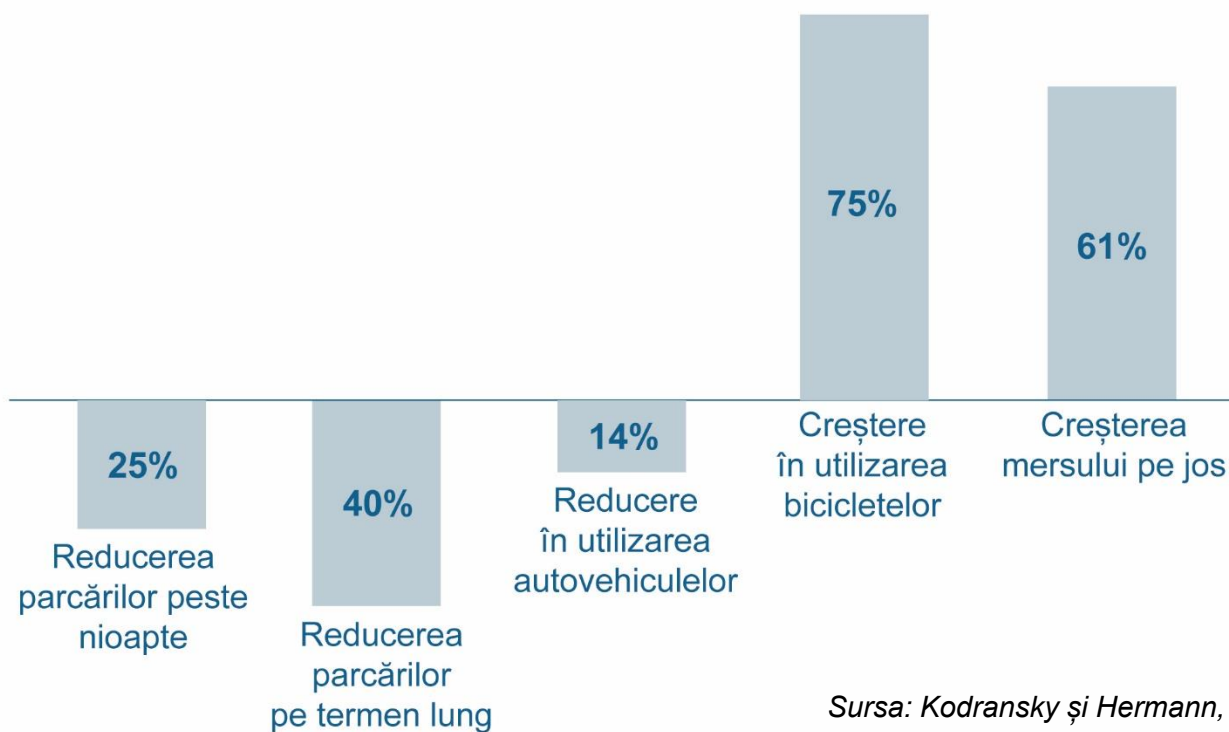
Beneficiile gestionării parcării pe stradă

Beneficiile gestionării parcării pe stradă

- Contribuție la o mobilitate urbană mai durabilă
- Sprijinirea sistemului de parcare în afara drumurilor publice (inclusiv o investiție poate inutilă)
- Cost redus
- Aduce venituri
- Contribuie la o utilizare mai echitabilă a spațiului public
- Crește siguranța
- Sprijină economia locală
- Îmbunătățirea calității vieții
- Reduce conflictele legate de parcare



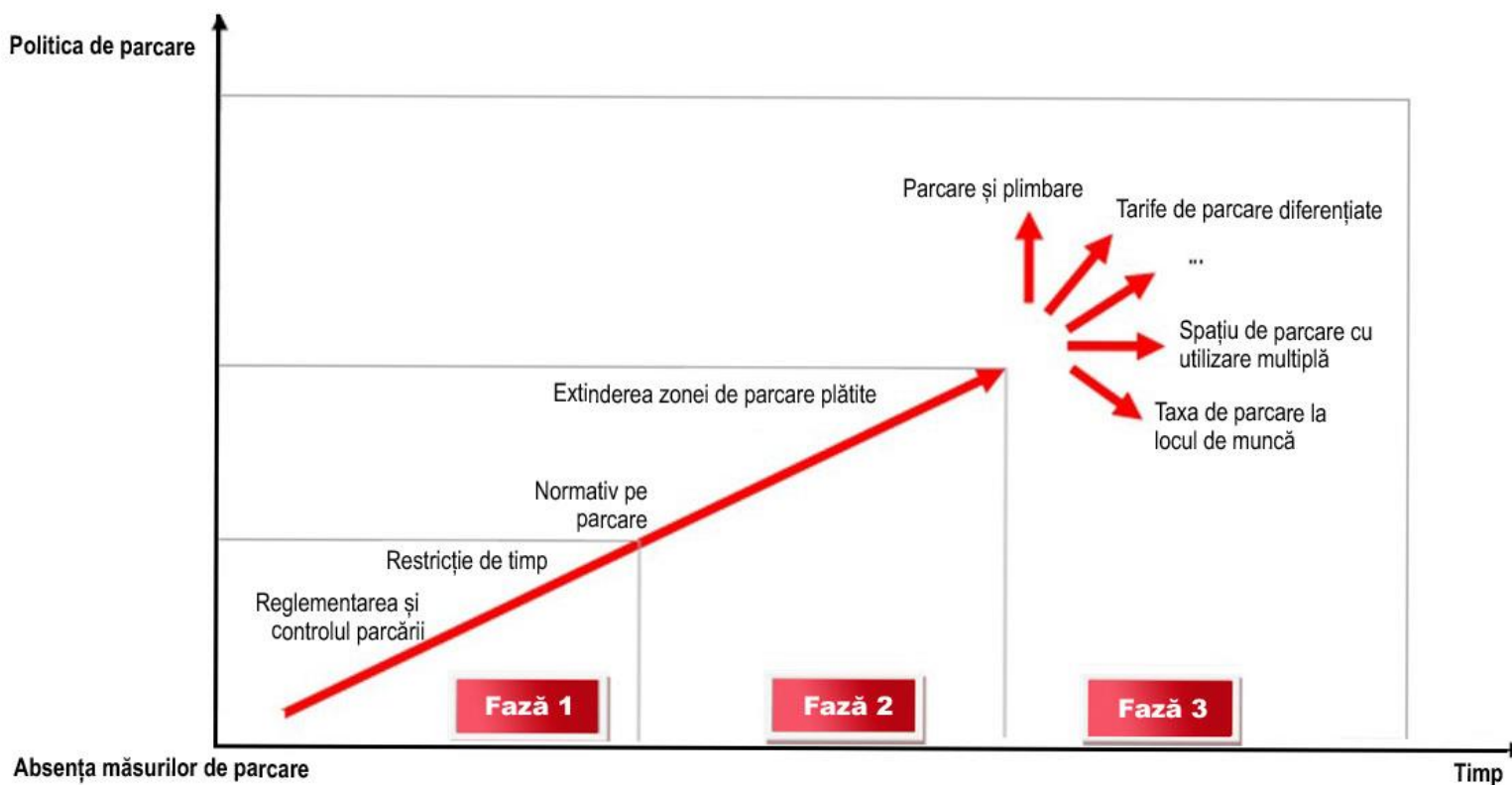
Rezultatele managementului parcării active în Munchen



Sursa: Kodransky și Hermann, ITDP, 2011

Dezvoltarea tradițională a politicii de parcare

Dezvoltarea tradițională a politicii de parcare



Sursă: Mingardo, van Wee and Rye (2015)

Stimulente și sancțiuni

Politicile eficiente iau în considerare importanța combinării atât a măsurilor de stimulare, cât și a celor de sancționare. De exemplu, promovarea mersului pe jos, fără proiectarea de străzi concepute pentru deplasare cu viteze mai mici, nu va atinge obiectivele dorite.



Elementele cheie ale gestionării parcarii

Instrumente și unelte pentru gestionarea parcarii pe stradă

- Stabilirea termenelor limită
- Limitarea accesului pentru anumite grupuri și alte mecanisme de reglementare
- Taxe/tarife
- Marcarea zonelor în care parcare este interzisă / permisă
- Mecanismul de infrastructură



Întâi gestionăm, nu furnizăm!

De multe ori, problema este legată de gestionarea locurilor de parcare, și nu de lipsa acestora!

De exemplu, sunt disponibile suficiente locuri de parcare în afara drumurilor publice, dar acestea sunt insuficient utilizate

De exemplu, lipsa unei aplicări eficiente a normelor, face ca șoferii să parcheze în zone pentru care nu există norme sau în care acestea nu sunt aplicate

Întâi gestionăm, nu furnizăm!

Aspecte comportamentale

Schimbarea comportamentului șoferilor prin gestionarea parcării pe stradă

Opțiuni comportamentale

Alegerea unei alte locații
de parcare pe stradă

Trecerea de la parcare
pe stradă la cea în afara
drumurilor publice

Modificarea duratei
parcării

Ajustarea
momentului vizitei

Trecerea la un alt
mod de transport

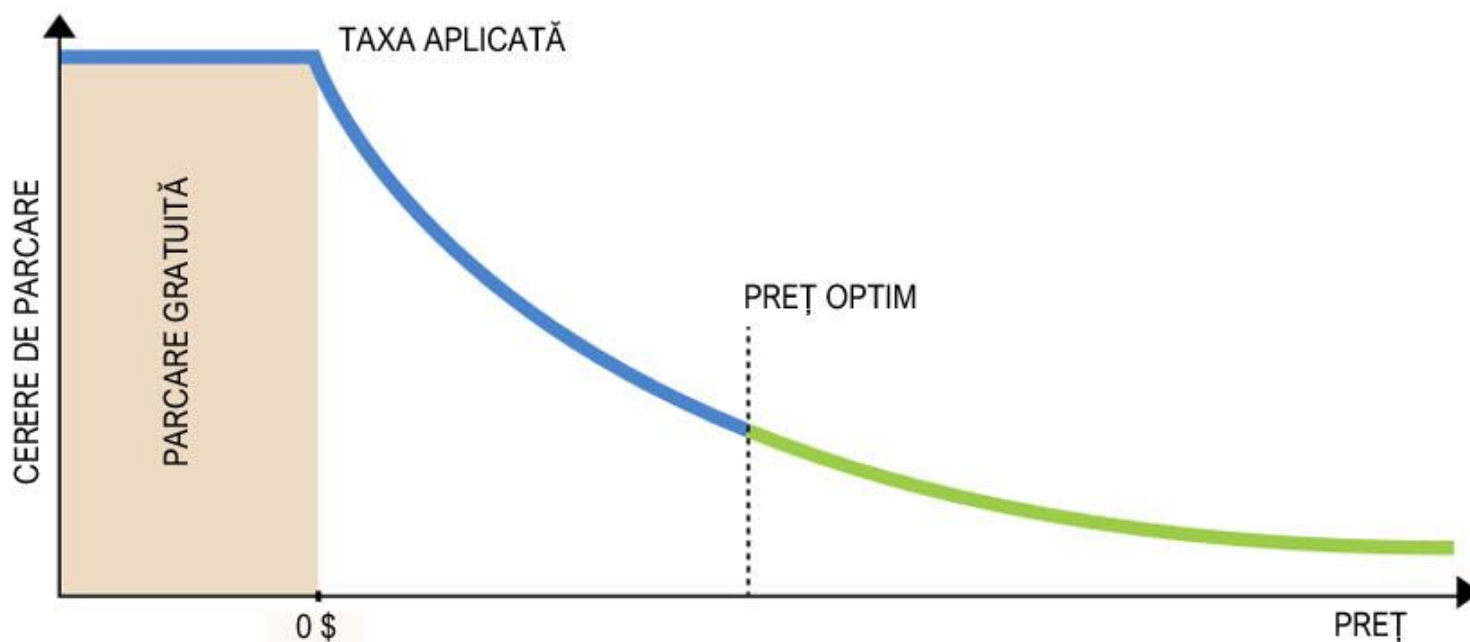
Utilizarea în comun a
automobilelor/efectuarea
călătoriilor în comun

Evitarea completă
a zonei

Tarife

MECANISME DE STABILIRE A TARIFELOR: tarifele pentru parcare ar trebui definite în funcție de cererea existentă într-o anumită zonă și de nivelurile dorite ale cererii pentru zona respectivă.

CEREREA DE PARCARE BAZATĂ PE PREȚ



Sursa: Practical Guidebook: Parking and Travel Demand Management Policies in Latin America

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

O regulă de bază urmată de mulți profesioniști din domeniul managementului locurilor de parcare este aceea că gradul maxim de ocupare nu ar trebui să depășească 85% și, în cazul în care o face, ar trebui majorate tarifele. „Regula” de 85%, dacă este îndeplinită, înseamnă că traficul rezultat în urma căutării unui loc de parcare (și congestionarea rezultată) vor fi reduse la minim.

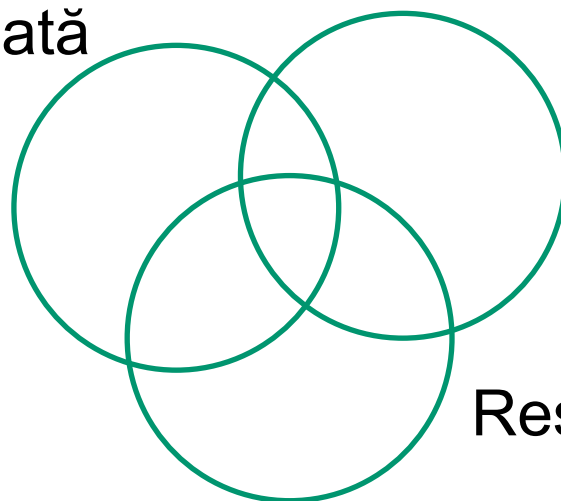


(se aplică numai pentru parcare pe stradă, în cazul în care numărul de locuri disponibile este fix, și nu pentru calcularea locurilor de parcare care urmează să fie prevăzute pentru clădirile noi).

Parcare cu plată și/sau cu limită de timp și/sau cu acces restricționat

Parcare cu plată

Durată limitată de timp



Restricții de acces

- Limitarea timpului ar putea fi văzută mai echitabilă decât parcare cu plată.
- Suprapopularea parcărilor și toate impacturile negative nu sunt prevenite automat numai prin folosirea parcărilor cu durată limitată de timp.
- Restricțiile de acces funcționează, dar acordă prioritate unui grup special (în principal rezidenților).

Sursa: On-Street Parking Management – GIZ Sustainable Urban Transport Techn. Documentul 14

Strategii de a introduce taxe de parcare (sau majorări) acceptate de public (1)

- Subliniați faptul că parcare cu plată este în principal un instrument pentru atingerea obiectivelor de gestionare a locurilor de parcare, **ȘI NU** pentru a obține venituri!
- Asigurați-vă că puteți demonstra că parcare cu plată a dus la **o îmbunătățire a situației** pentru care a fost introdusă (de exemplu, reducerea congestiilor sau a numărului de locuri de parcare suprapopulate sau a traficului generat de căutarea de locuri de parcare etc.), în special pentru grupurile cheie de părți interesate (de exemplu, rezidenți, întreprinderi locale etc.).
- Utilizarea veniturilor într-un mod foarte transparent pentru a îmbunătăți situația în **zona** în care este introdusă (factori interesați) parcare cu plată. Introducerea ar putea fi, de asemenea, legată și de alte aspecte decât din motive de transport, dacă legislația națională permite acest lucru (de exemplu, pentru terenurile de joacă, pentru spațiul public în care oamenii nu sunt obligați să consume etc.)
- Oferirea posibilității părților locale interesate de a propune idei pentru utilizarea excedentului de venituri (**proces de co-creare**)

Sursa: On-Street Parking Management – GIZ Sustainable Urban Transport Techn. Documentul 14

Strategii de introducere a taxelor de parcare (sau a unei majorări) acceptate de public (2)

- Ajustările de tarif ar trebui să se facă în mod regulat, dar cu creșteri mai mici, mai degrabă decât rar, dar cu creșteri mari
- Informați și încurajați utilizatorii de automobile să selecteze moduri alternative de transport (dacă este posibil, aduceți unele îmbunătățiri pentru aceste alternative în momentul punerii în aplicare/creșterii numărului de locuri de parcare cu plată).
- Informați despre (și/sau îmbunătățiți accesul la) opțiunile de parcare mai ieftine – chiar și atunci când acestea se află situate mai departe.
- Puneți în aplicare parcare cu plată pe baza unei etape de testare, care ar putea fi ajustată după evaluare (dar această fază de testare trebuie să se desfășoare timp de cel puțin un an).

Sursa: On-Street Parking Management – GIZ Sustainable Urban Transport Techn. Documentul 14

Principii de stabilire a tarifelor pentru parcare pe stradă

Stabiliți ca **obiectiv principal gestionarea locurilor de parcare** și nu obținerea de venituri și comunicați acest principiu publicului!

Ajustați tarifele de parcare **în mod regulat**, în loc să le mențineți stabile și creșteți-le mai mult doar după câțiva ani

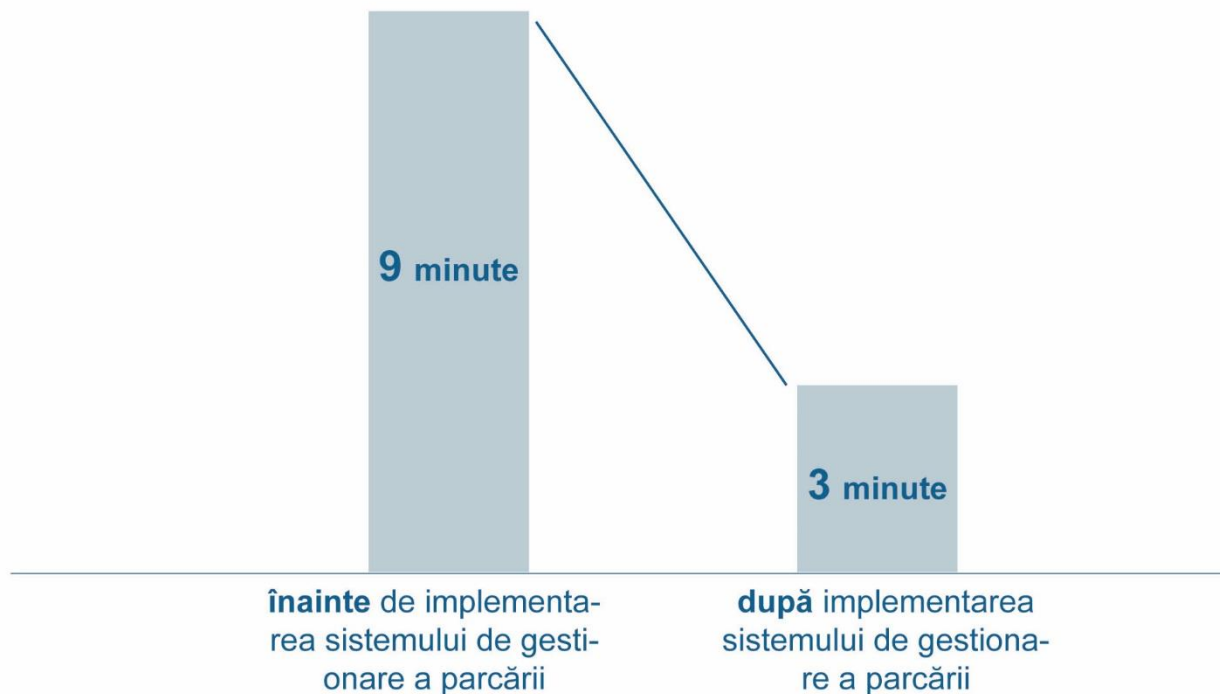
Trebuie să vă setați ca obiective problemele pe care doriți să le rezolvați/scopurile pe care vreți să le atingeți - de ex.

- doriți să combateți congestionarea sau să reduceți gradul de ocupare sau
- doriți să protejați rezidenții sau
- doriți să sprijiniți afacerile/magazinele locale sau
- doriți să evitați parcare de o zi întreagă a navetiștilor sau
- doriți să eliberați spațiul public de mașinile parcate și să le direcționați spre parcurile în afara carosabilului etc.

Impactul parcărilor saturate de pe stradă

- Procesul de căutare a unui loc de parcare este uneori responsabil pentru 30% din fluxul de mașini din trafic în orașe.

Timp mediu de identificare a unui loc de parcare (Viena, districtele 6-9)



Sursa : Cost 342 - 2005

Acceptarea gestionării parcării – susținere (politică)

Părțile interesate care au de câștigat

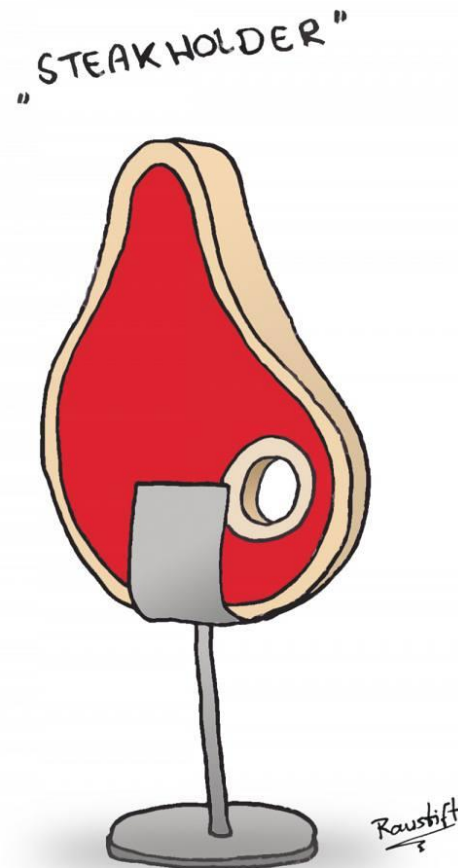
Localnicii

Întreprinderile locale din sectorul vânzării cu amănunț

Deținătorii de proprietăți

Instituțiile mari aflate sub o administrație unică

Angajații locali



Strategiile părților interesate care au de câștigat

- Îmbunătățire complementară vizibilă care merge mână în mână cu gestionarea locurilor de parcare
- Regimuri speciale pentru principalele grupuri de părți interesate, cum ar fi, de exemplu, rezidenții
- Utilizarea veniturilor generate de locurile de parcare cu plată pentru nevoile locale (de exemplu, prin implicarea părților interesate într-un proces de co-creare/co-decizie).

Foto: FGM-AMOR

Exemplu: cartiere cu beneficii privind locurile de parcare

Exemplul Sofia:

ori de câte ori este implementată parcare cu plată, trotuarele aferente sunt renovate prin utilizarea veniturilor obținute din parcare cu plată.



Sursa: On-Street Parking Management – GIZ Sustainable Urban Transport Techn. Documentul 14

Parcarea pe stradă este un privilegiu, nu un drept

În general, parcarea este percepută ca un bun public și, ca atare, ar trebui să fie gratuită.

Am cumpărat o mașină, dar guvernul nu mi-a dat un loc gratuit de parcare!



Am cumpărat un aparat de aer condiționat, dar guvernul nu mi-a dat o casă gratuită în care să-l instalez!



Sursă ilustrație: Ghid de parcare IDTP pentru Beijing

Creșterea gradului de acceptare pentru gestionarea locurilor de parcare

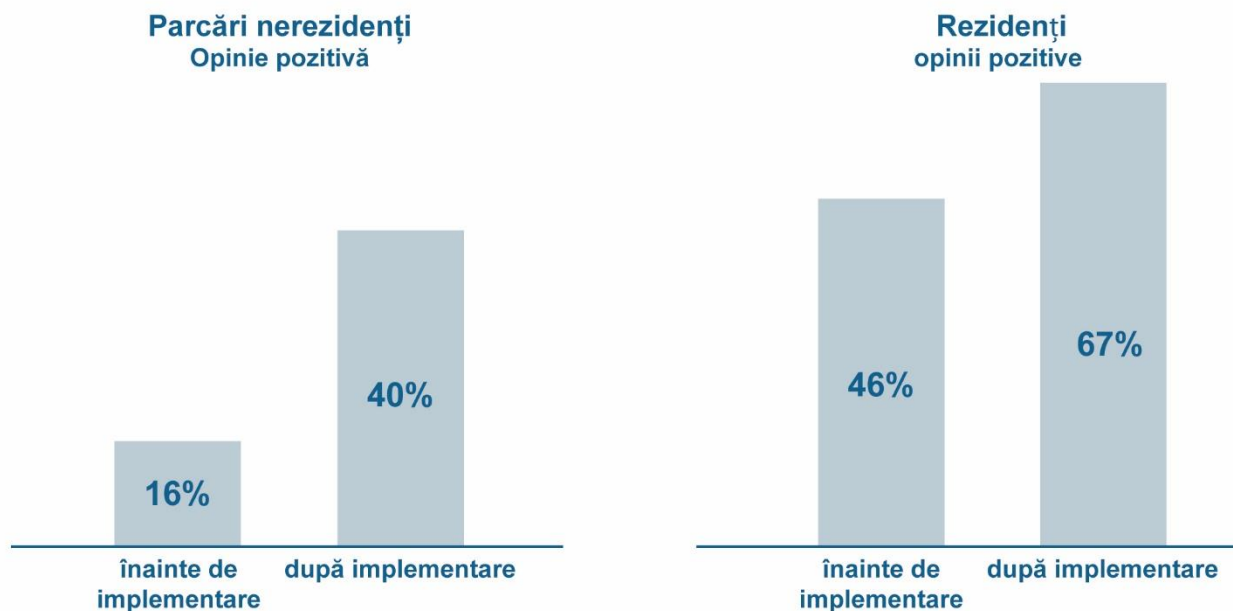
- **Sincronizare:** este inteligent să se combine noile implementări legate de gestionarea locurilor de parcare cu îmbunătățiri ale modurilor durabile de transport sau cu noi oferte în spațiul public.
- De exemplu, în Vitoria Gasteiz, Spania, triplarea taxelor de parcare a fost pusă în aplicare odată cu noul sistem de transport public (inclusiv tramvaie)
- **Obținerea de venituri** din parcare cu plată **nu ar trebui să fie menționat ca obiectiv principal.** Este mai bine să se argumenteze cu obiectivele politicii din domeniul transporturilor.
- Sistemul trebuie să fie complet legal, fără neclarități.
- Se recomandă cu tărie transparența utilizării veniturilor.
- Garantarea unui echilibru între consecințele aplicării legii și delict.
- Comunicarea trebuie să fie clară și fără neînțelegeri
- Normele trebuie să fie legate de gestionarea locurilor de parcare sau chiar de politicile generale de mobilitate.



Sursa: On-Street Parking Management – GIZ Sustainable Urban Transport Techn. Documentul 14

Acceptarea managementului spațiilor de parcare - analiză înainte și după

Acceptarea managementului spațiilor de parcare (Viena, districtele 6-9)

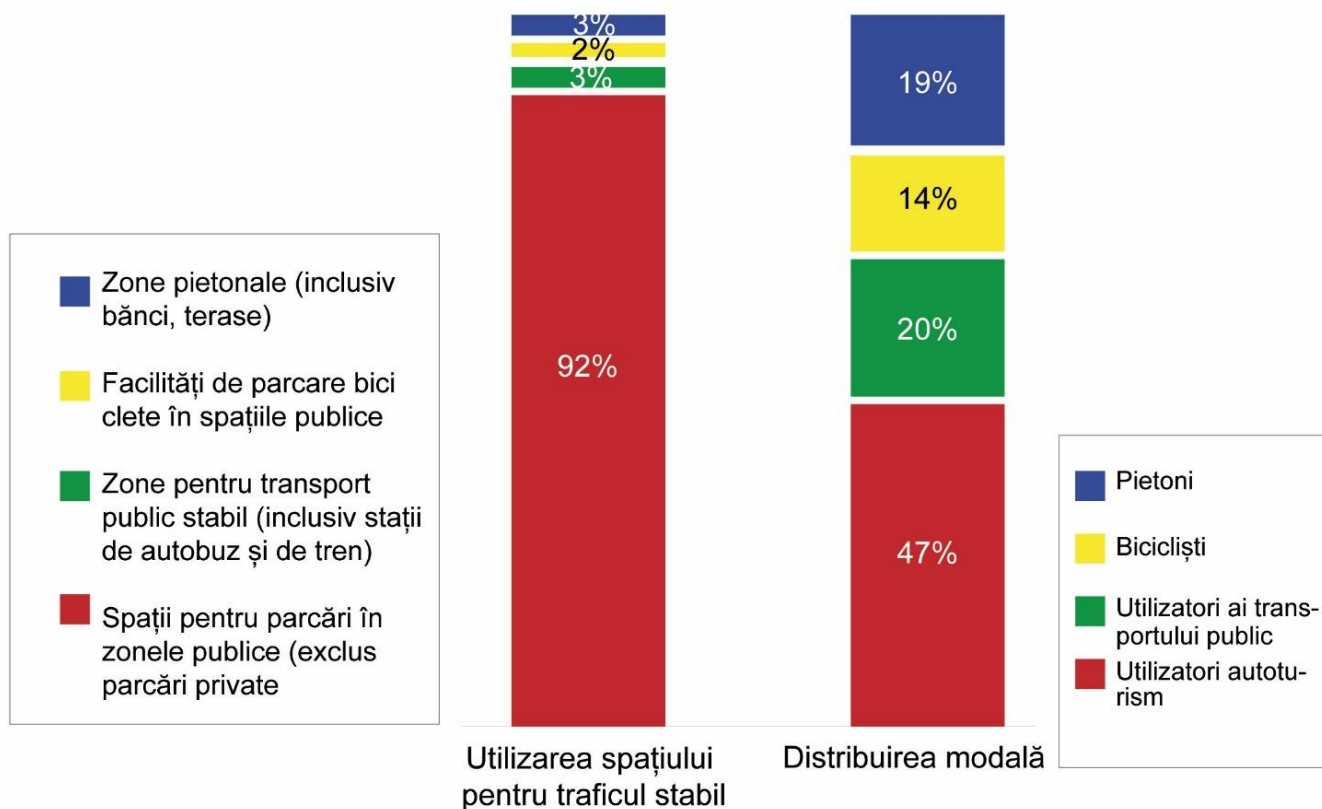


Sursa: Cost 342, 2005

Parcarea și PMUD

Conștientizați valoarea spațiului public!

Utilizarea spațiului pentru traficul staționar și distribuția modală în Graz, Austria



Sursa: Austrian Mobility Research 2011 and City of Graz 2013

Evaluarea spațiului public

Adesea străzile au mai multe funcționalități decât doar oferirea de oportunități pentru ca oamenii să ajungă de la A la B sau să parcheze o mașină. Acestea sunt

- Întâlniri/petrecerea timpului în beneficiul oamenilor
- Ședere
- Afaceri
- Odihnă și savurare
- Etc.

Adesea, aceste alte funcții au o prioritate mai mare decât simpla parcare.

Exemple:

Spații verzi

Terase

Zone în care nu trebuie să consumi



Foto: FGM-AMOR

Exemplu: Rotterdam – transformarea parcarilor în terase sau spații de parcare pentru biciclete (faza de testare)



Fotografii: FGM-AMOR

Plafonarea ofertei de locuri de parcare

Exemplu: compromisul istoric din Zürich, Elveția

Pentru a realiza un echilibru între cererea de mai multă pietonalizare și cererea întreprinderilor de a se asigura în continuare locuri de parcare. **Atunci când se construiește o nouă parcare în afara carosabilului, se înregistrează o reducere egală a numărului de locuri de parcare pe stradă.** Spațiul stradal este utilizat în schimb pentru facilități de ciclism, zone pietonale și zone verzi.

În 1996, obiectivul era de a găsi un echilibru între cererea de zone pietonale și interesele întreprinderilor de a oferi suficiente spații de parcare

În perioada 1996-2013, aproximativ 800 de locuri de parcare pe stradă au fost scoase din uz și modernizate pentru ca spațiul respectiv să devină mai locuibil.

În 2019, autoritățile doresc să elimine alte 700 de locuri de parcare fără nicio compensație.



Fotografii: orașul Zürich

Parcare și deplasare (P&R)

- P&R sunt spații de parcare situate în apropierea stațiilor de transport în comun rezervate pasagerilor
- Scopul principal al unui astfel de spațiu este de a intercepta automobilisții în afara zonei urbane
- Adesea, spațiile P&R produc unele efecte neintenționate, cum ar fi sustragerea de la transportul în comun,
- adică „nu toți utilizatorii spațiilor P&R au condus autoturisme până în centrul orașului înainte de furnizarea facilităților, parțial din cauza faptului că o parte a utilizatorilor au schimbat modul de transport la serviciile de transport public”
(Mingardo, 2013)

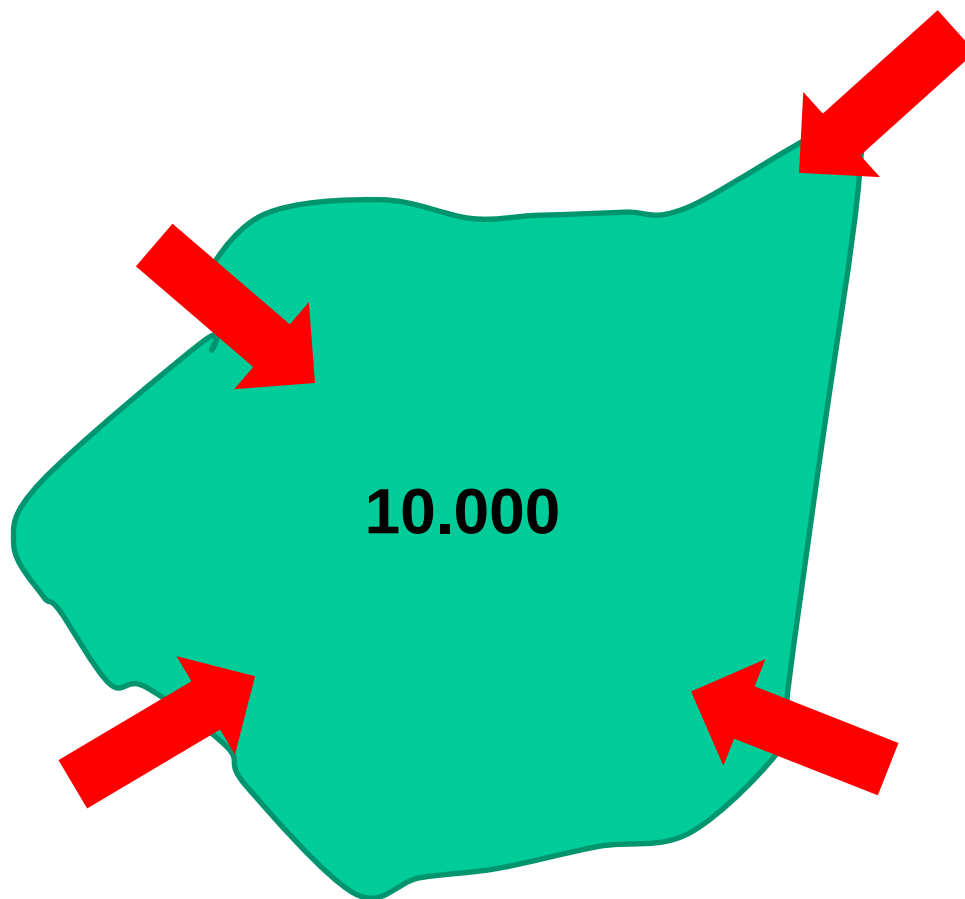


Foto: FGM-AMOR

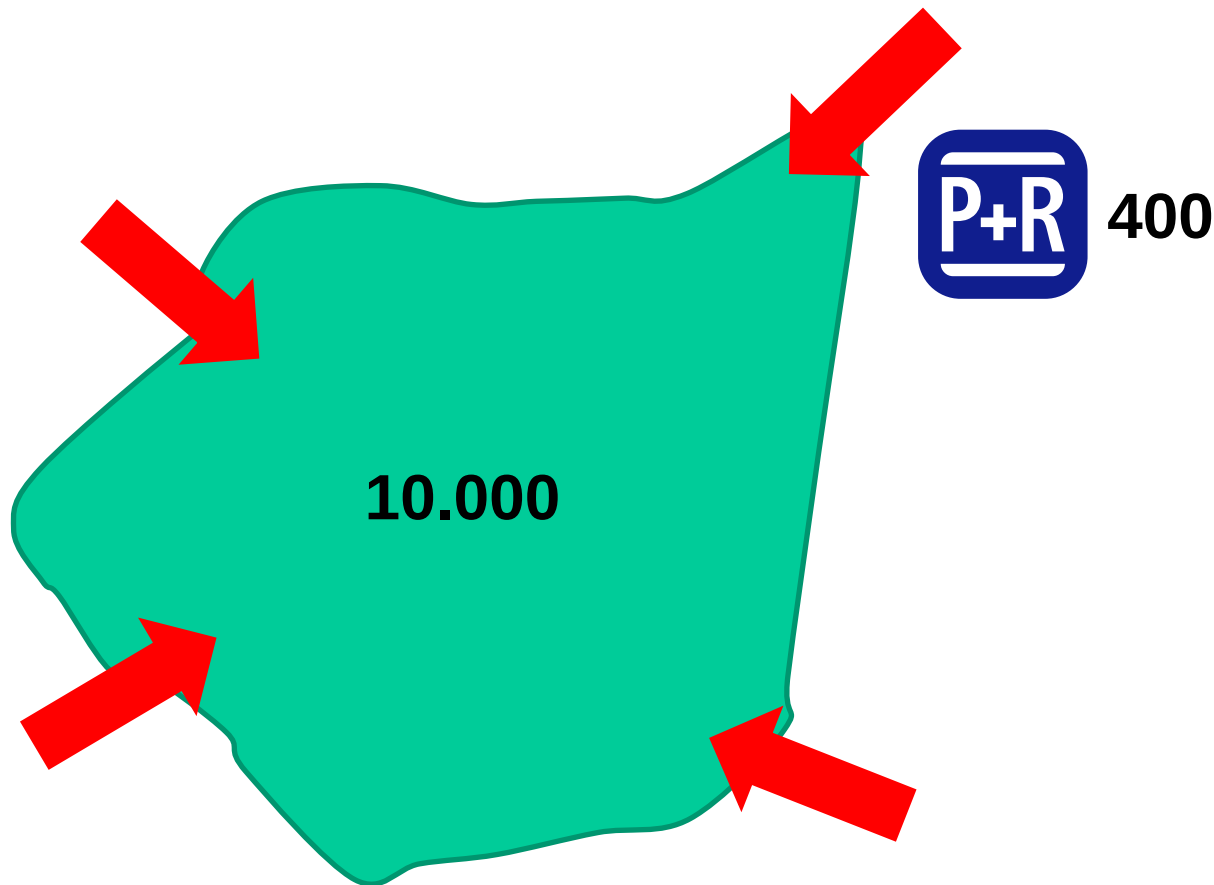
Sursa: <http://push-pull-parking.eu/>

31

Rezolvarea problemei congestionării din centru cauzată de cererea ridicată de locuri de parcare prin furnizarea de spații P&R



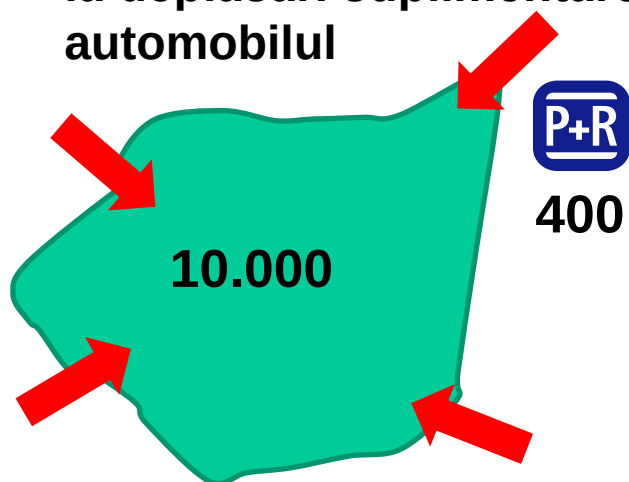
Rezolvarea problemei congestionării din centru cauzată de cererea ridicată de locuri de parcare prin furnizarea de spații P&R



Rezolvarea problemei congestionării din centru cauzată de cererea ridicată de locuri de parcare prin furnizarea de spații P&R

Capcană

Oferirea de locuri
suplimentare de parcare duce
la deplasări suplimentare cu
automobilul



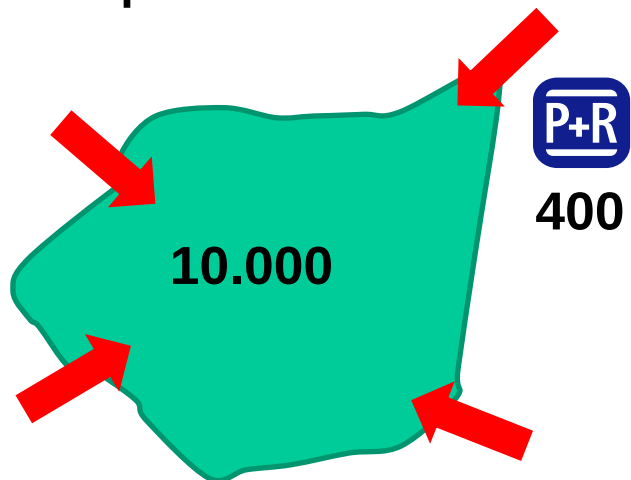
$$10.000 + 400 = 10.400$$

în spațiile P&R

Rezolvarea problemei congestionării din centru cauzată de cererea ridicată de locuri de parcare prin furnizarea de spații P&R

Capcană

Oferirea de locuri suplimentare de parcare duce la deplasări suplimentare cu automobilul

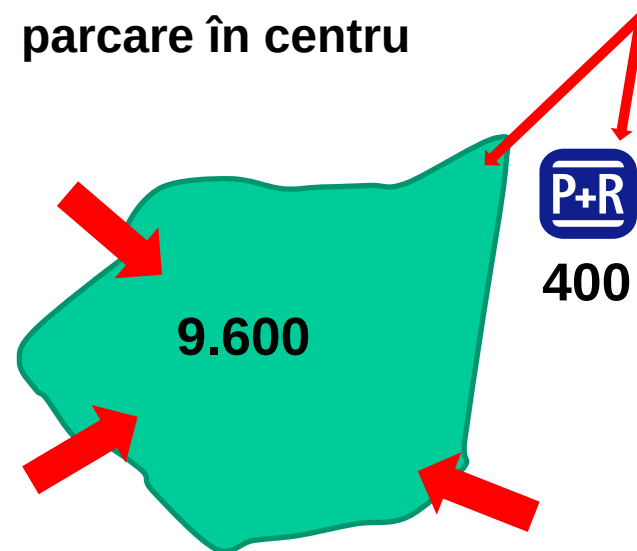


$$10.000 + 400 = 10.400$$

în spațiile P&R

Corect

Este necesară reducerea ofertei de locuri de parcare în centru



$$10.000 - 400 + 400 = 10.000$$

în centru în spațiile P&R

Utilizarea multiplă a spațiilor de parcare

Utilizarea multiplă a spațiilor de parcare

Acest concept este cunoscut și sub denumirea de „parcare comună”; spațiile de parcare sunt împărțite de mai mulți utilizatori, permițând o utilizare mai eficientă a acestora, și anume:

- parcare a unui teatru este folosită în timpul zilei de către angajații companiilor situate în apropiere și seara de către oamenii care merg la teatru
- Un garaj din centru poate fi folosit în timpul zilei de vizitatorii orașului și în timpul nopții de localnici

Sursa: <http://push-pull-parking.eu/>

Exemplu: utilizarea multiplă a parcarilor din Copenhaga și Sint Niklaas

Copenhaga a introdus în 2011 un proiect-pilot axat pe parcare stradală flexibilă: spațiile de parcare din fața unei școli de învățământ secundar sunt dedicate parcării bicicletelor între 7:00 și 17:00 și parcării auto în restul timpului

Fotografii: FGM-AMOR



Sursa imaginii: <http://www.cycling-embassy.dk> (2015)



Sint Niklaas dispune de locuri flexibile de parcare pe stradă pentru biciclete în zonele de încărcare

Consultați și clipul video Park4SUMP

<https://park4sump.eu/resources-tools/videos/parking-management-sint-niklaas>

Exemplu: Sint Niklaas – utilizarea multiplă a spațiilor de parcare ale unui supermarket pentru a elibera spațiul rutier, care este folosit pentru o pistă de biciclete.



Fotografii: FGM-AMOR

Mai multe informații



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

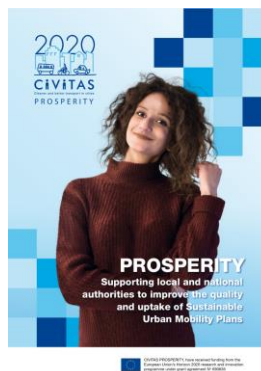
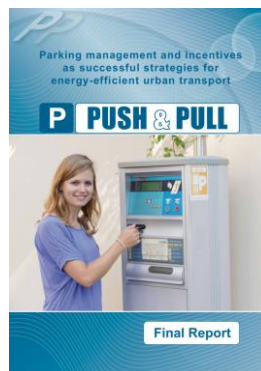
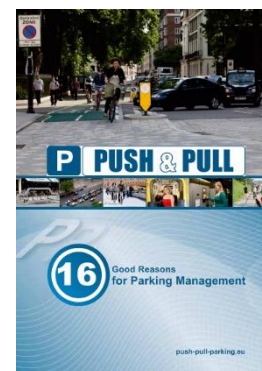
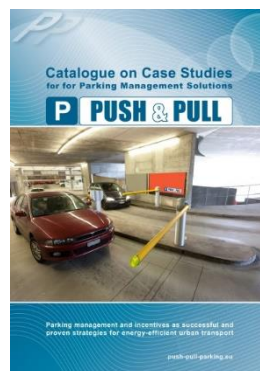
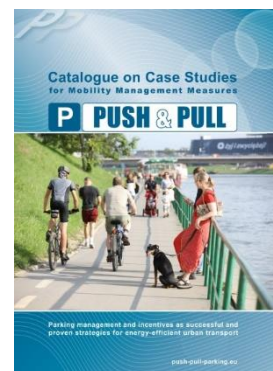
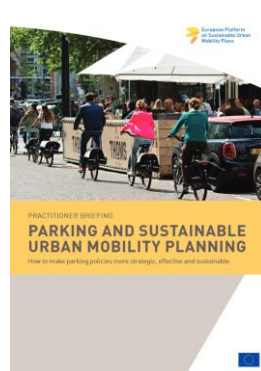
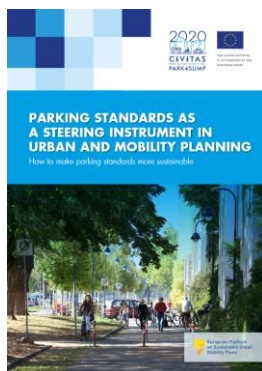
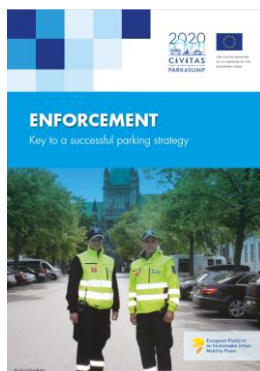
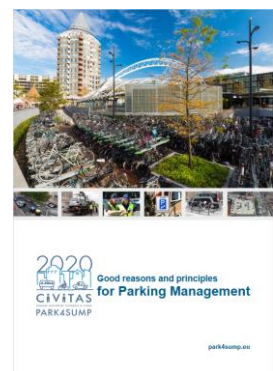


European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



Broșuri și clipuri video cu exemple de bune practici

<https://park4sump.eu/resources-tools>



Mulțumesc!

Robert Pressl

rpressl@outlook.com



Utilizarea veniturilor

Utilizarea veniturilor

Transparența în utilizarea veniturilor este o cerință esențială pentru creșterea gradului de acceptare a taxelor de parcare.

Aspect important: pentru ce sunt utilizate taxele și amenzile? În cazul în care acestea dispar complet în bugetul general al orașului, aceste venituri sunt văzute doar ca o taxă suplimentară. Este mai bine ca banii să fie alocați/dedicați pentru a fi folosiți în scopul îmbunătățirilor durabile (din domeniul transporturilor).

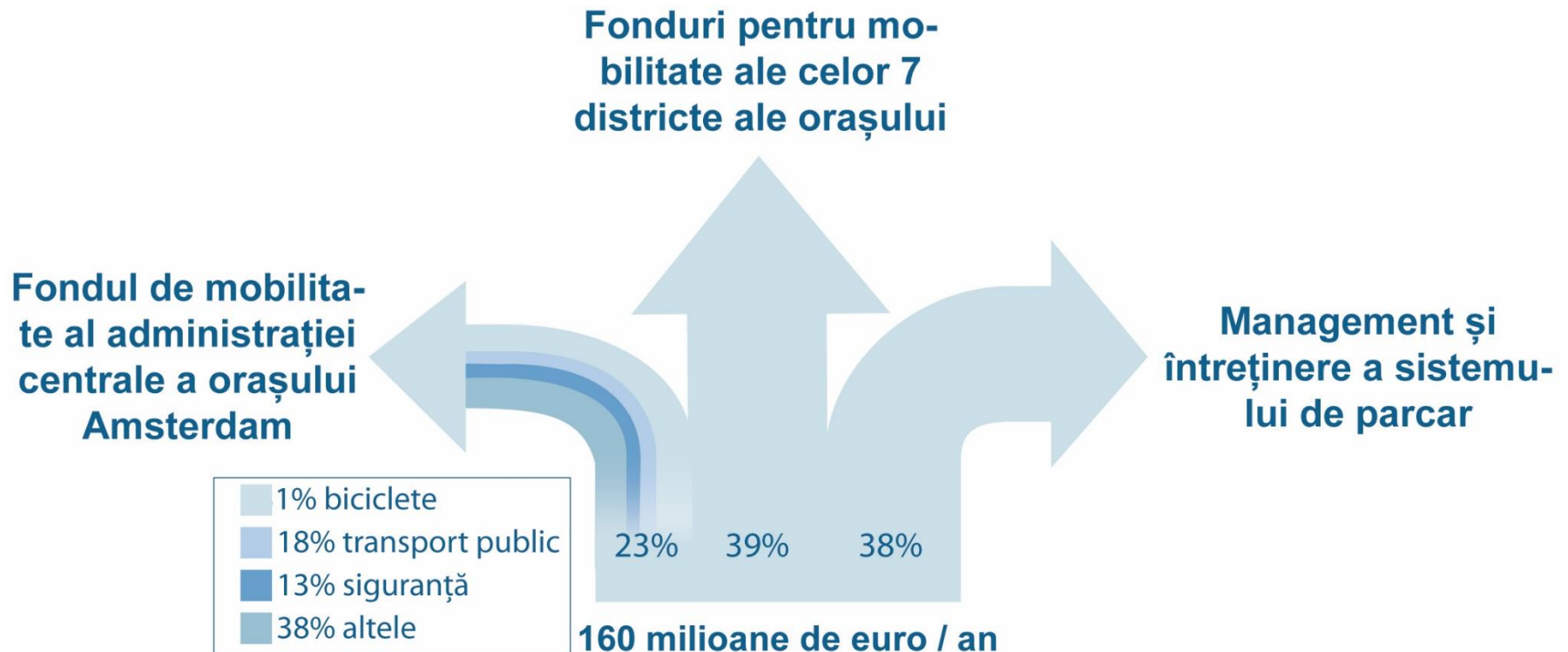
Cei din zonă care sunt afectați de măsură ar putea veni cu idei proprii de utilizare (co-creare) și atunci gradul de acceptare va fi chiar mai mare.

Regula de bază pentru utilizarea veniturilor (veniturile totale să fie împărțite):

- % pentru costurile operaționale ale parării (gestionare, infrastructură și întreținere)
- % pentru soluții durabile de transport (de exemplu, campanii, măsuri organizaționale sau măsuri de infrastructură mai mici)
- (% pentru bugetul general al orașului)

Parking management pays for itself!

Utilizarea veniturilor din parări în Amsterdam



Sursa: Fondul de Mobilitate Amsterdam, 2014

Exemplu: utilizarea prevăzută prin lege a veniturilor provenite din parcare cu plată în Cracovia

Noi reglementări (în vigoare din 2020):

- Nu mai puțin de **69%*** din **veniturile** obținute din taxele de parcare – pentru transportul public, mersul pe jos, cu bicicleta și zonele verzi
- **100% din veniturile obținute din amenzi** - pentru transportul public, mersul pe jos, cu bicicleta
- și zonele verzi
- **Cont bancar separat**

** Procent de 65% impus de noua legislație națională*

Diapozitiv preluat din prezentarea lui Tomasz Zwolinski

la Civitas Forum 2019 în octombrie 2019

