



România
Județul Bacău
Consiliul Local al Municipiului Bacău

HOTĂRÂREA NR. 518 din 21.12.2018
privind aprobarea Politicii de Parcări din Municipiul Bacău

Consiliul Local al Municipiului Bacău întrunit în ședință ordinară la data de 21.12.2018, potrivit art. 39(1) din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale republicată, cu modificările și completările ulterioare,

Având în vedere :

- Referat nr.332/17.10.2018 al Agenției de Dezvoltare Locală Bacău prin care se propune aprobarea Politicii de Parcări în Municipiul Bacău;
- Expunerea de Motive a Primarului Municipiului Bacău, înregistrată cu nr.11029/26.10.2018;
- Raportul de specialitate al compartimentelor de resort, nr. 11030/26.10.2018, favorabil;
- Rapoartele comisiilor de specialitate din cadrul Consiliului local al Municipiului Bacău, întocmite în vederea avizării proiectului de hotărâre: nr.2216/20.12.2018 al Comisiei de specialitate nr.1, nr.2217/20.12.2018 al Comisiei de specialitate nr.2, nr. 2218/20.12.2018 al Comisiei de specialitate nr.3, nr. 2219/20.12.2018 al Comisiei de specialitate nr.4 și nr. 2220/20.12.2018 al Comisiei de specialitate nr. 5;
- Programul Operațional Regional 2014 – 2020, Axa Prioritară 4: Sprijinirea dezvoltării urbane durabile;
- Ghidul Solicitantului - Condiții Specifice de Accesare a Fondurilor în cadrul Apelului de Proiecte POR/2017/4/4.1/1, Capitolului 4.3 Eligibilitatea proiectului și a activităților, subcapitolul 4.3.1 Criterii generale cu privire la eligibilitatea proiectului și a activităților, secțiunea 4.3.1.13;
- Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană pentru Municipiul Bacău (SIDU) 2014-2020;
- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Bacău (PMUD);
- Prevederile art. 47 (1), ale art. 48 (2), ale art. 61 (2), ale art. 115 (1) lit. b și ale art. 117 lit. „a” din Legea nr. 215/ 2001 privind administrația publică locală republicată, ulterior modificată și completată;
- Prevederile art. 34 (1) lit. „i” din Anexa nr. 1 la Ordonanța Guvernului nr. 35/ 2002 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de organizare și funcționare a consiliilor locale, cu modificările și completările ulterioare;

În baza dispozițiilor art. 36 alin. (2) lit „b” și alin. (4) lit. „d” și art. 45 (2) lit. ”e” din Legea nr. 215/ 2001 a administrației publice locale, republicată cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă Politica de Parcări în Municipiul Bacău conform Anexei, parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Primarul Municipiului Bacău, va aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri prin Agenția de Dezvoltare Locală Bacău.

Art.3. Hotărârea va fi comunicată Agenției de Dezvoltare Locală Bacău și Poliției Locale a Municipiului Bacău.

Art.4. Prin grija Secretarului Municipiului Bacău prezenta hotărâre se comunică în termen legal Instituției Prefectului – Județul Bacău pentru verificarea legalității.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
GHIORGHE HULUȚĂ



CONTRASEMNEAZĂ
SECRETARUL MUNICIPIULUI BACĂU
NICOLAE-OVIDIU POPOVICI

ROMÂNIA
JUDEȚUL BACĂU
CONSILIUL LOCAL BACĂU

**ANEXĂ COMUNĂ CU PROIECTUL DE HOTĂRÂRE
LA HOTĂRÂREA NR. 518 DIN 21.12.2018**

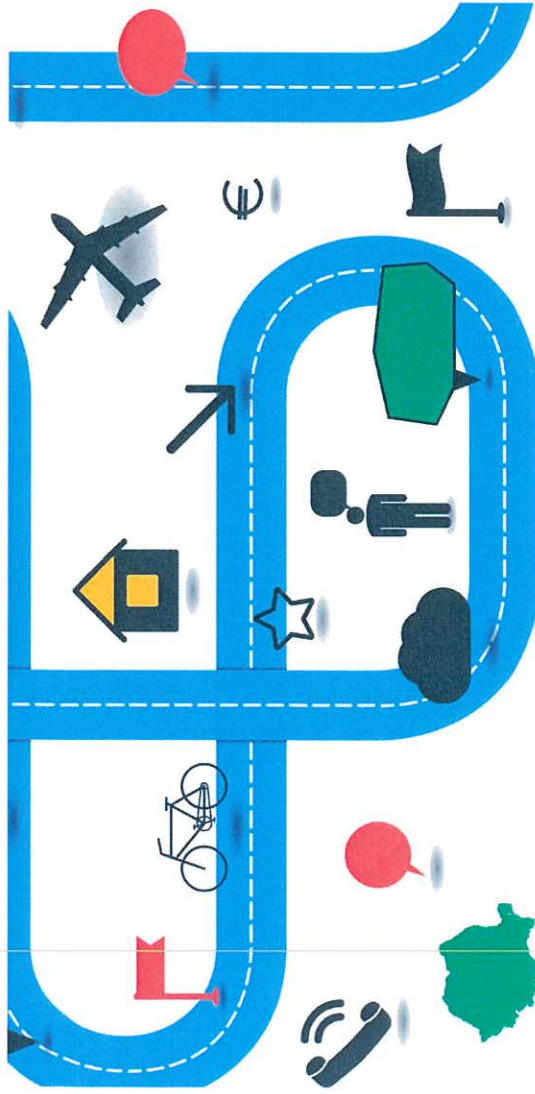
POLITICA DE PARCĂRI A MUNICIPIULUI BACĂU

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
HULUȚĂ GHIORGHE**



**CONTRASEMNEAZĂ
SECRETARUL MUNICIPIULUI BACĂU
NICOLAE - OVIDIU POPOVICI**

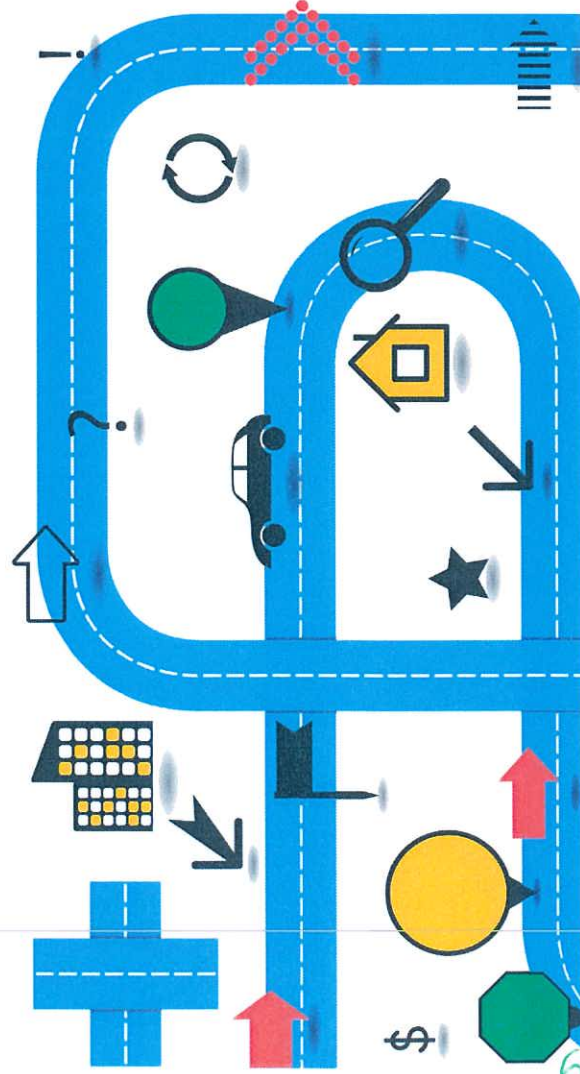
**DIRECTOR ADL
ADRIAN ANGHEL**



Primăria Municipiului Bacău

POLITICA DE PARCARE A MUNICIPIULUI BACĂU

Versiune finală - 2018



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
Dalana Ghintuială

Expert administrație publică

Ioana Ivanov

Asistent politici de parcare și mobilitate urbană

Amelia Pîrvu

Asistent GIS

Dan Boghici

Cuprins

Analiza situației existente	9
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.....	9
Motivație	10
Scurt istoric a politicilor de parcare	11
Informații generale.....	13
Analiza ofertei de locuri de parcare.....	15
Proprietatea parcarilor.....	15
Localizarea parcarilor (la stradă sau în afara străzii).....	18
Utilizarea parcarilor.....	22
Structură	23
Tarifare	24
Analiza cererii.....	26
Parcare rezidențială.....	26
Activități economice.....	28
Raportul dintre cerere și ofertă.....	30
Zone critice.....	32
Parcare neregulamentară.....	35
Rezerve de teren pentru noi parcuri.....	36
Sistemul ICT.....	39
Intermodalitate	41
Descriere succintă a intermodalității	41
Beneficiile intermodalității	41
Reperarea nodurilor intermodale.....	41
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.....	41
Analiză multicriterială	42
Profilul utilizatorilor	44
Administrație.....	56
Diagnostic.....	59

Auditul măsurilor.....	60
Sinteză / diagnostic	65
Zona L1	67
Zona L2	68
Zona L3	68
Zona L4	69
Zona L5	70
Zona LC1	71
Zona LC2	72
Zona LC3	73
Zona LC4	74
Zona LC5	75
Zona LC6	77
Zona LC7	78
Zona LC8	79
Zona centrală ZC.....	80
Zona centrală extinsă ZCE.....	81
Zona A1.....	82
Zona A2.....	83
Zona A3.....	83
Zona A4.....	84
Zona A5	85
Diagnostic	86
Studii de caz.....	89
Amsterdam (Olanda)	89
Moscova (Rusia)	95
San Francisco (SUA)	100
Vilnius (Lituania)	103
Oradea (România)	105
Sibiu (România).....	110
Propuneri.....	113
Obiective.....	114
O3.5 Gestiune eficientă a mobilității prin instrumente ICT.....	114
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.....	114

O2. Cererea de parcare în zona centrală redusă cu 20% 115

O3. Gestiune eficientă a parcărilor garantată prin transparență și reinvestirea veniturilor în mobilitate urbană (5mil € reinvestiți până în 2023) 115

O4. 30% din parcurile din afara străzii sunt verzi (dale înierbate și vegetație înaltă) până în 2023..... 116

O5. Sistem IT eficient și accesibil tuturor categoriilor de utilizatori care să asigure accesul la informație privind parcare și plata acestui serviciu 116

O6. Servicii de parcare diversificate care să răspundă unei varietăți cât mai largi de utilizatori..... 116

O7. Reducerea cereri de parcare în zonele periferice cu concentrări de locuri de muncă..... 116

Proiecte și măsuri 117

Scenarii pentru gestiunea parcărilor 126

Politica tarifară 128

Corelația între parcare și dezvoltarea economică 128

Corelația între parcare și transportul în comun 129

Studii de caz - orașe europene 131

Studii de caz - orașe din România 135

Politici de parcare în orașele din România 136

Stabilirea tarifului mediu..... 141

Monitorizare..... 144

Perioade de evaluare 144

Indicatorii de monitorizare a impactului politicii de parcare 145

Recomandări pentru comunicare 146

Bibliografie 149

Tabel figuri

Figura 1 Raportul între parcurile publice și cele private; sursa: analiza consultantului..... 17

Figura 2 Raportul dintre parcuri la stradă și în afara străzii 18

Figura 3 Cartarea parcarilor la stradă; sursa: prelucrarea consultantului..... 20

Figura 4 Cartarea parcarilor în afara străzii; sursa: prelucrarea consultantului 21

Figura 5 Cartier Bistrița Lac – locuințe colective cu incinte ocupate de locuințe individuale; sursa: Google Maps 22

Figura 6 Ponderea parcarilor publice tarificate din total 24

Figura 7 Raportul între parcuri gratuite și parcuri tarificate (sau concesionate); sursa: analiza consultantului 25

Figura 8 Grafic care prezintă raportul între numărul de autovehicule per gospodărie și densitate rezidenți; sursa: T. Litman, 2006..... 26

Figura 9 Cerere parcuri rezidențiale; sursa: analiza consultantului 27

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 29

Figura 11 Raportul între cerere și ofertă; Sursa: analiza consultantului 31

Figura 12 Zonele critice cu cel mai problematic raport între cerere și ofertă. 33

Figura 13 Localizarea parcarilor ilegale la stradă; sursă: analiza consultantului, actualizare după PMUD Bacău 34

Figura 14 Principalele rezerve de teren pentru noi parcuri 38

Figura 15 Exemplu: hartă pentru informații privind tariful parcarilor în Amsterdam (sursă: www.amsterdam.nl) 39

Figura 16 noduri intermodale în Municipiul Bacău (sursă: prelucrarea consultantului)..... 41

Figura 17 Schemă administrarea parcarilor în Municipiul Bacău; sursa: prelucrarea consultantului 56

Figura 18 Încășările din plata parcarilor între 2014 și 2017; sursa: Poliția Municipiului Bacău 56

Figura 19 Sinteză – zonificare realizată pe baza nevoilor specifice de parcare 66

Figura 20 Repartiția modală în Amsterdam, sursa: <http://cyclingacademics.blogspot.ro/2016/02/recent-data-about-dynamics-in-amsterdam.html>..... 89

Figura 21 Zonificare tarifară în Amsterdam; sursa: (Kodransky, M. și Hermann, G., 2011) 90

Figura 22 Pagina oficială pentru parcare din Amsterdam; sursa: <https://www.amsterdam.nl/en/parking/on-street-parking/>..... 93

Figura 23 Pagină web cu informații despre parcare în Amsterdam în limba engleză; sursa: www.amsterdam.info/parking/..... 94

Figura 24 Repartiția modală în San Francisco: www.sfmta.com..... 100

Figura 25 Zonificare după tarife în Vilnius; sursa: www.parking.lt/lt/news/view/?id=266..... 104

Figura 26 Pagina oficială pentru parcare a orașului Vilnius; sursa: https://www.parking.lt/	105
Figura 27 Pagina oficială cu informații despre parcare în Oradea; sursa: https://www.tpark.ro/oradea/	109
Figura 28 Pagina oficială a serviciului de parcare din Sibiu; sursa: http://spadpp.sibiu.ro/parcari	112
Figura 29 Raportul între costul parării și valoarea imobiliară; sursa:.....	128
Figura 30 Zonele de tarificare a parării în Rzeszow; sursa: www.rzeszow.pl	134
Figura 31 Ilustrare principii de monitorizare; sursa: prelucrarea consultantului.....	144
Figura 32 Model infografic despre costul ridicat al parării; sursa: prelucrarea consultantului.....	148

Glosar

Zona centrală: este zona din municipiul Bacău din perimetrul delimitat de străzile: Milcov – I.L. Caragiale - Vadul Bistriței – Mioriței – Gării (tronsoanel de la nr.1 până la intersecția cu str. Mioriței) - Constantin Ene – Alexei Tolstoi – Bucegi – Narciselor - Pasaș Letea - Letea (tronsoanel de la nr.1 până la nr.3 inclusiv) - Milcov - I.L. Caragiale inclusiv acestea.

Zona ultra centrală: este zona din municipiul Bacău alcătuită din porțiunea de drum cuprinsă între strada Nicolae Bălcescu și Calea Mărășești (de la Hotel Decebal până la intersecția cu strada 9 Mai.

Zona centrală extinsă: este vecinătatea vestică a zonei ultra centrale care se întinde până la strada gării.

Parcare la stradă: parcare în lungul străzii. Un loc ocupă aproximativ 14mp.

Parcare „offstreet” / în afara străzii: parcare în afara străzii, la sol, cu spațiu suplimentar pentru acces. Un loc ocupă aproximativ 28mp (se calculează și căile de acces).

Park & ride: parări cu o bună conexiune la transportul în comun, ce permit navetiștilor sau persoanelor care se îndreaptă către centru să își lase mașinile aici și să facă transferul către transportul în comun.

Politica ABC: politică ce diferențiază cererea de parcare pe baza caracteristicilor de accesibilitate și de mobilitate a zonelor (împărțite în zone A, B și C).

Zone “shared space”: zone folosite în comun de autovehicule și pietoni, dar în care pietonii au prioritate.

PPP: parteneriat public-privat.

PDA Personal Digital Assistant: dispozitiv IT personal ce cronometrează durata staționării și este încărcat cu resurse financiare prin intermediul platformei web.

Car sharing: model de închiriat o mașină personală pentru o perioadă scurtă de timp, de cele mai multe ori pentru câteva ore.

Locuri de parcare Cash Out: program care permite angajaților să renunțe la a avea un loc de parcare și în loc, să primească compensații. Angajatorul care închiriază sau deține spațiul de parcare plătește angajatul pentru a nu parca.

Aplicație de tip “Crowd Sourcing”: aplicație ce obține informații specifice, folosind ca sursă utilizatori online.

Indice de motorizare: numărul de autovehicule rutiere înregistrate raportat la 1000 locuitori.

PMUD: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic care se bazează pe practicile contemporane de planificare, luând în considerare principiile de integrare, participare și evaluare pentru a satisface nevoile de mobilitate ale persoanelor în prezent și în viitor pentru o mai bună calitate a vieții în orașe și împrejurimi (SUMP Guidelines, 2011).

Parcări rezidențiale: parcări amplasate în zone rezidențiale, localizate cu precădere pe străzi secundare sau în interiorul incintelor locuințelor colective. Parcările rezidențiale sunt ocupate cu precădere seara și noaptea, în intervalul 19:00 – 07:00.

Parcările de reședință: acele spații destinate parcării autoturismelor, situate la mai puțin de 30 de metri de frontul imobilelor de locuințe colective utilizate de locatari și care nu sunt amenajate pe partea carosabilă.



Nr. total locuri
parcare publice
aprox. 18000

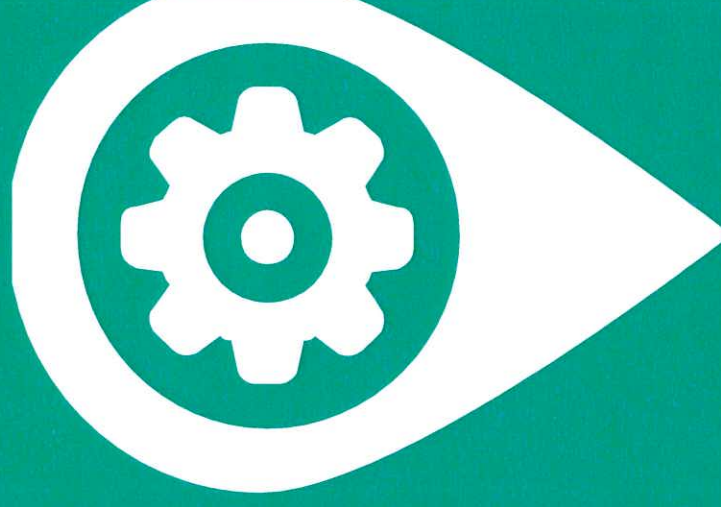
Nr. locuri de
parcare taxate =
957

Nr. locuri de
parcare în garaje
aprox. 3000

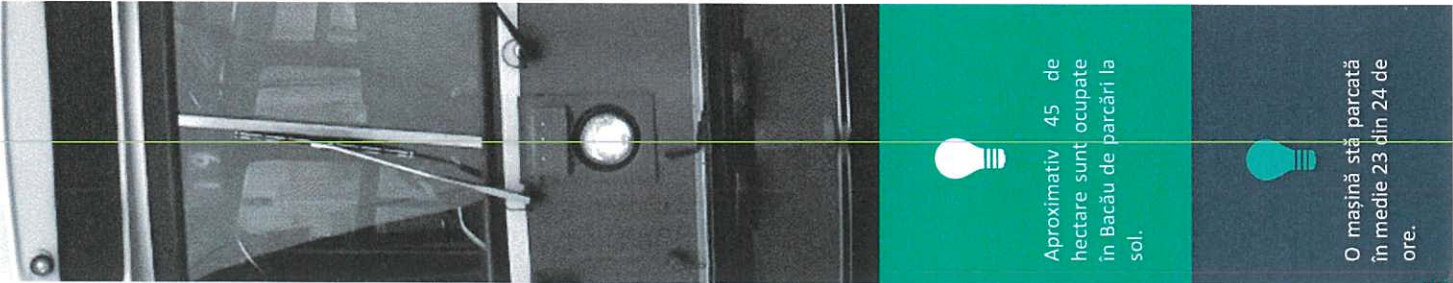
Indice de
motorizare= 390
mașini / 1000
locuitori

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 parcări, clasificată pe mai multe criterii, urmând să fie estimată și cererea pentru a putea identifica principalele discrepanțe.



POLITICA
de parcare



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

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

Motivație

Politica de parcare reprezintă unul din principalele instrumente folosite în schimbul de paradigme în ceea ce privește infrastructura de transport. În procesul de prioritarizare 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 tarification 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

Tabel 1 – Schimbul de paradigme 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 ineficient.

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 sufocă orașele, aspect care va conduce la nevoia de a gestiona cererea pentru parcare. Mecanismul de tarification 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.

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 dezirabilă.	Conducul 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 parcarea 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.

La nivel național parcarea 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 răzuitoare, 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.

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, municipiul importantă 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).

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.

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, marcate, 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 tarife a parcurii, inclusiv tarife diferențiate;
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 libere + 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, tarifar.

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. Oltuz 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 (marcă, 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 la în calcul și parcările rezidențiale aferente locuințelor colective însă nu cuantifică parcările 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 parcările private aferente activităților economice de mici dimensiuni deoarece adesea accesul către aceste este restricționat.

Parcările 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

mai mare care se regăsesc pe terenurile marilor angajatori.

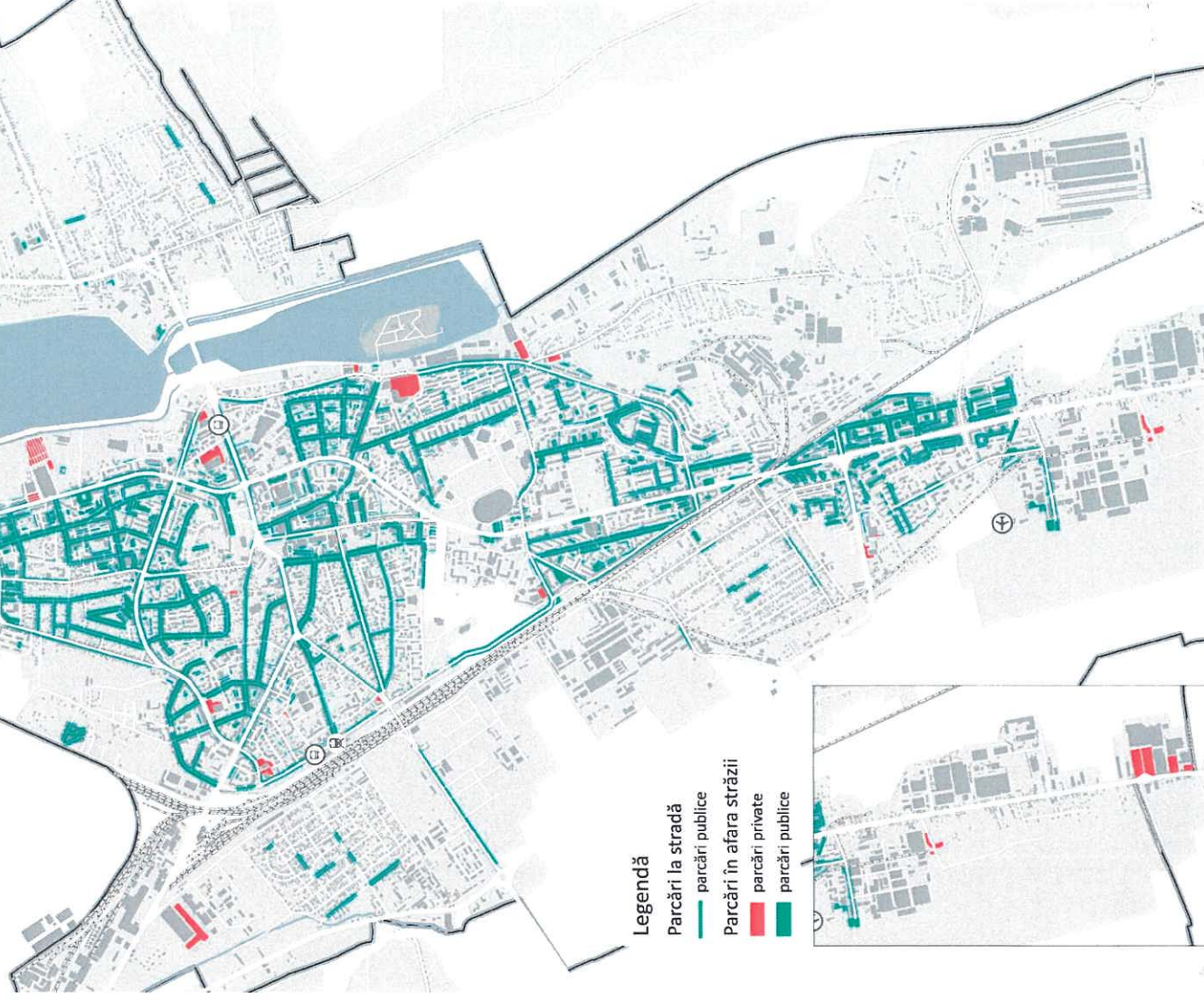
¹ Estimarea include și parcările de mare capacitate aferente centrelor comerciale alături de câteva parcaje

mai degrabă în zone periferice unde s-au găsit terenuri pentru activități comerciale de dimensiuni medii/mari sau la marginea zonei centrale. Parcărilor 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



■ În afara străzii ■ La stradă

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

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).

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

Figura 3 Cartarea parcărilor la stradă; sursa: prelucrarea consultantului

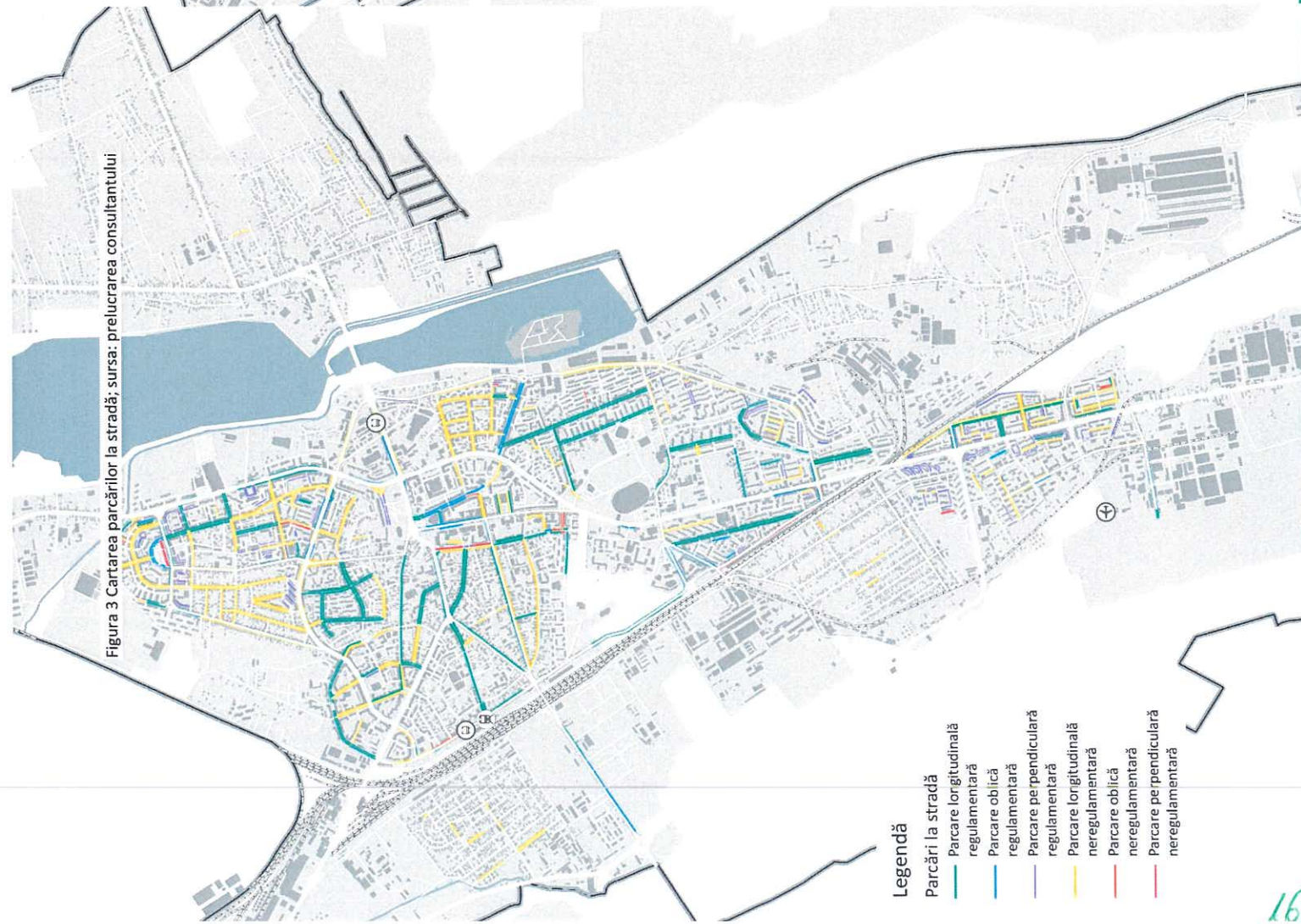
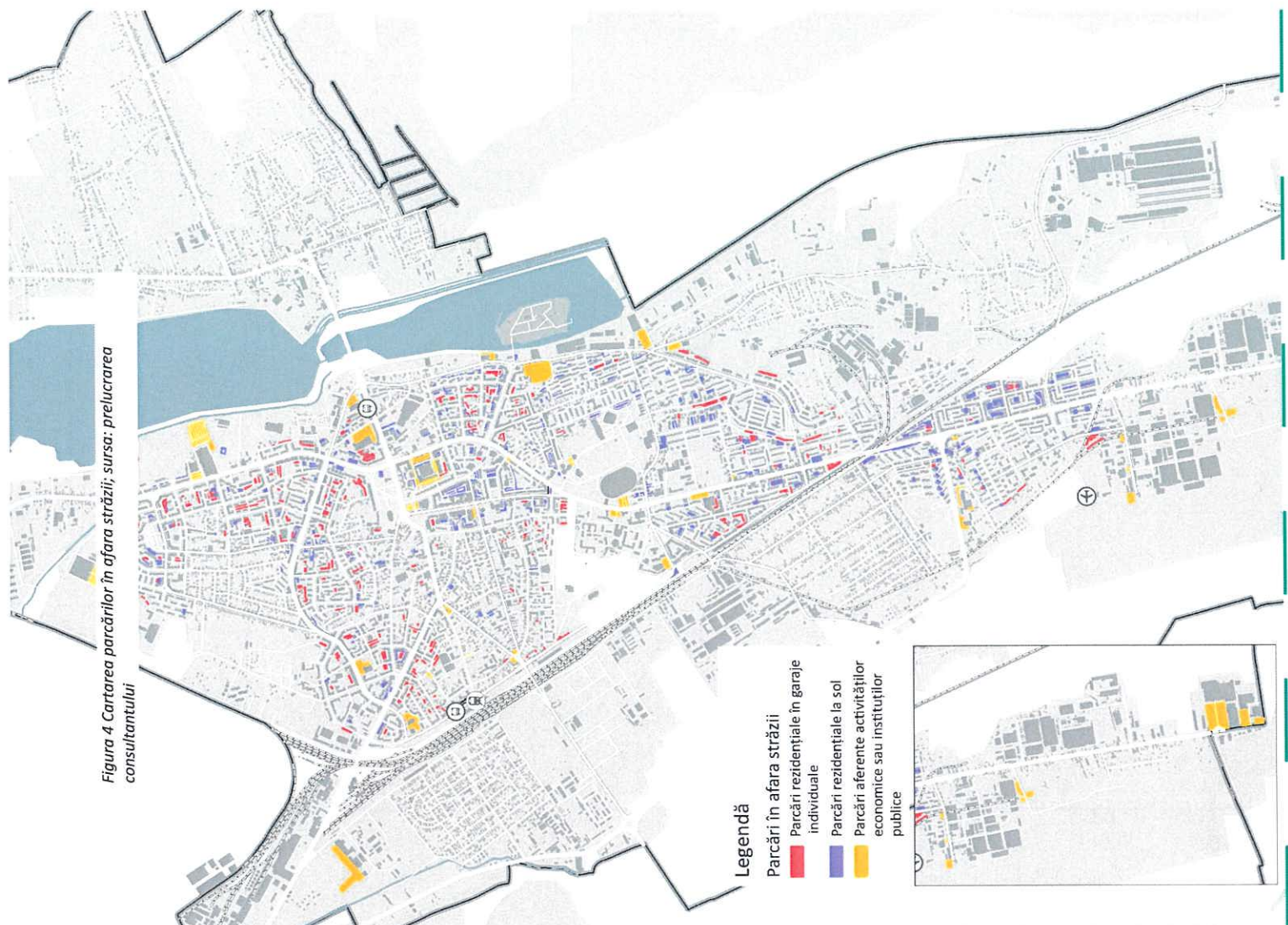
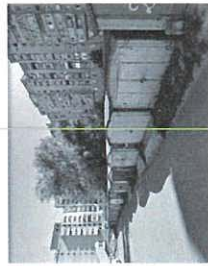


Figura 4 Cartarea parcărilor în afara străzii; sursa: prelucrarea consultantului



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



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 parcurii. 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.

Parcările 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.

Modele de transformare a incintelor de locuințe colective în parcuri.

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

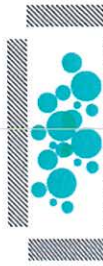


Figura 5 Cartier Bistrița Lac – locuințe colective cu incinte ocupate de locuințe individuale; sursa: Google Maps



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.

Parcările 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.

Parcările 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 fi în vecinătatea directă a unor construcții destinate locuirii.

Parcările 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).

Parcările dedicate angajaților se regăsesc în zonele cu cea mai mare concentrare de locuri de muncă. Putem identifica două tipuri de astfel de parcuri: 1. parcările destinate activităților economice încadrate în domeniile comerț / servicii și 2. Parcările 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 adesea 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, Alea 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.

Parcările pentru angajați 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 parcurile 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

locuri de parcare suficiente pentru angajați.

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

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

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

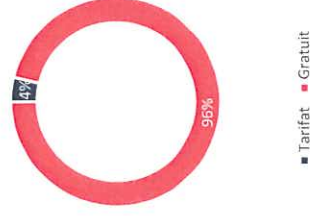
Tarifarea parcării a fost introdusă ca măsură de gestiune a parcării în Municipiul Bacău începând cu anul 2006 prin două hotărâri de consiliu local (HCL 377 din 2006 și HCL 84 din 2008).

În ceea ce privește tariful 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

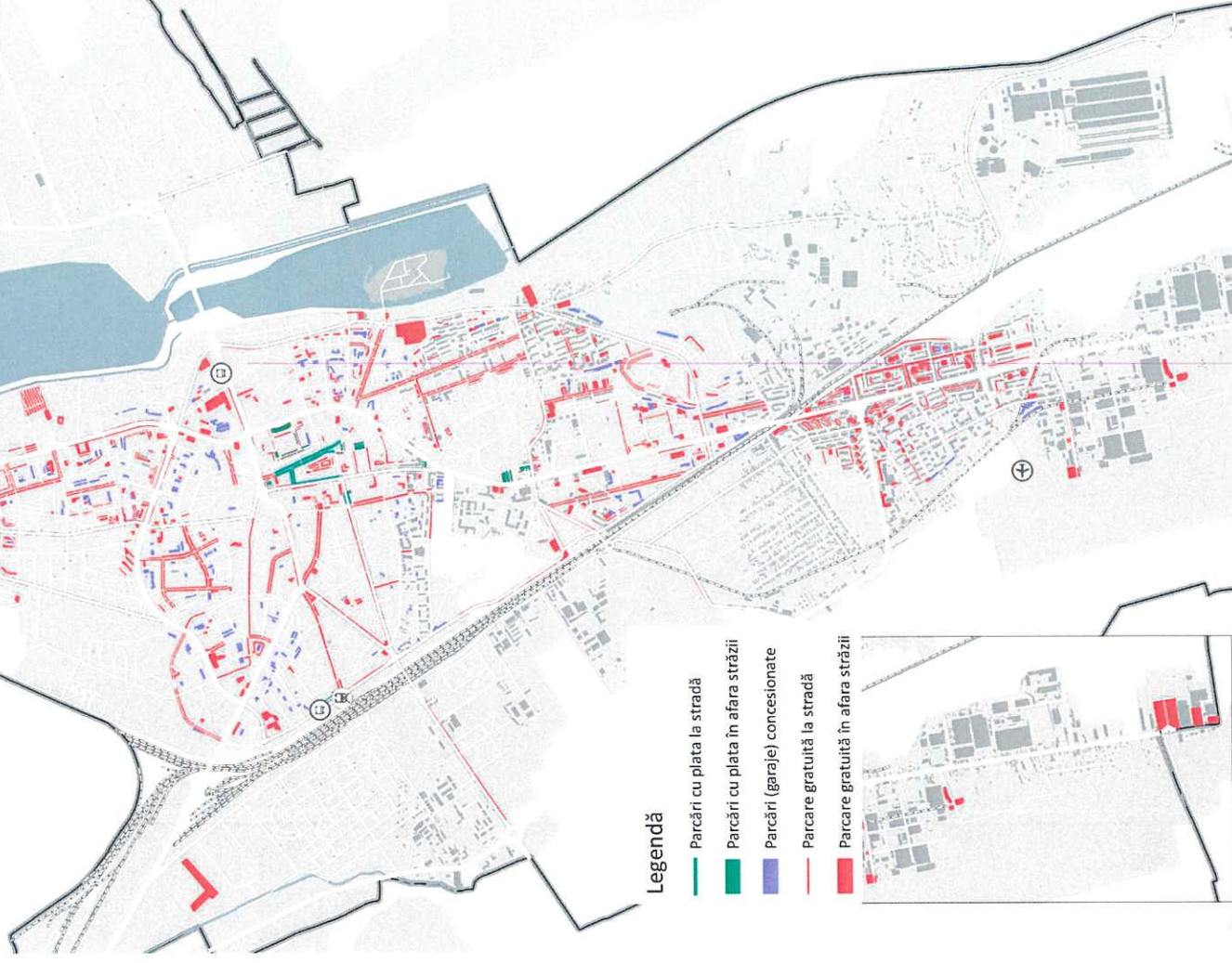
durată caracteristică angajaților fiind permisă parcare pentru vizitatori.

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 folosirii 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).

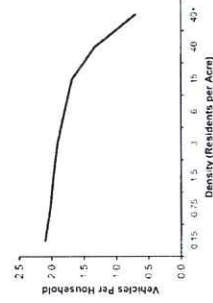
Parcare rezidențială

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 cartierele 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

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

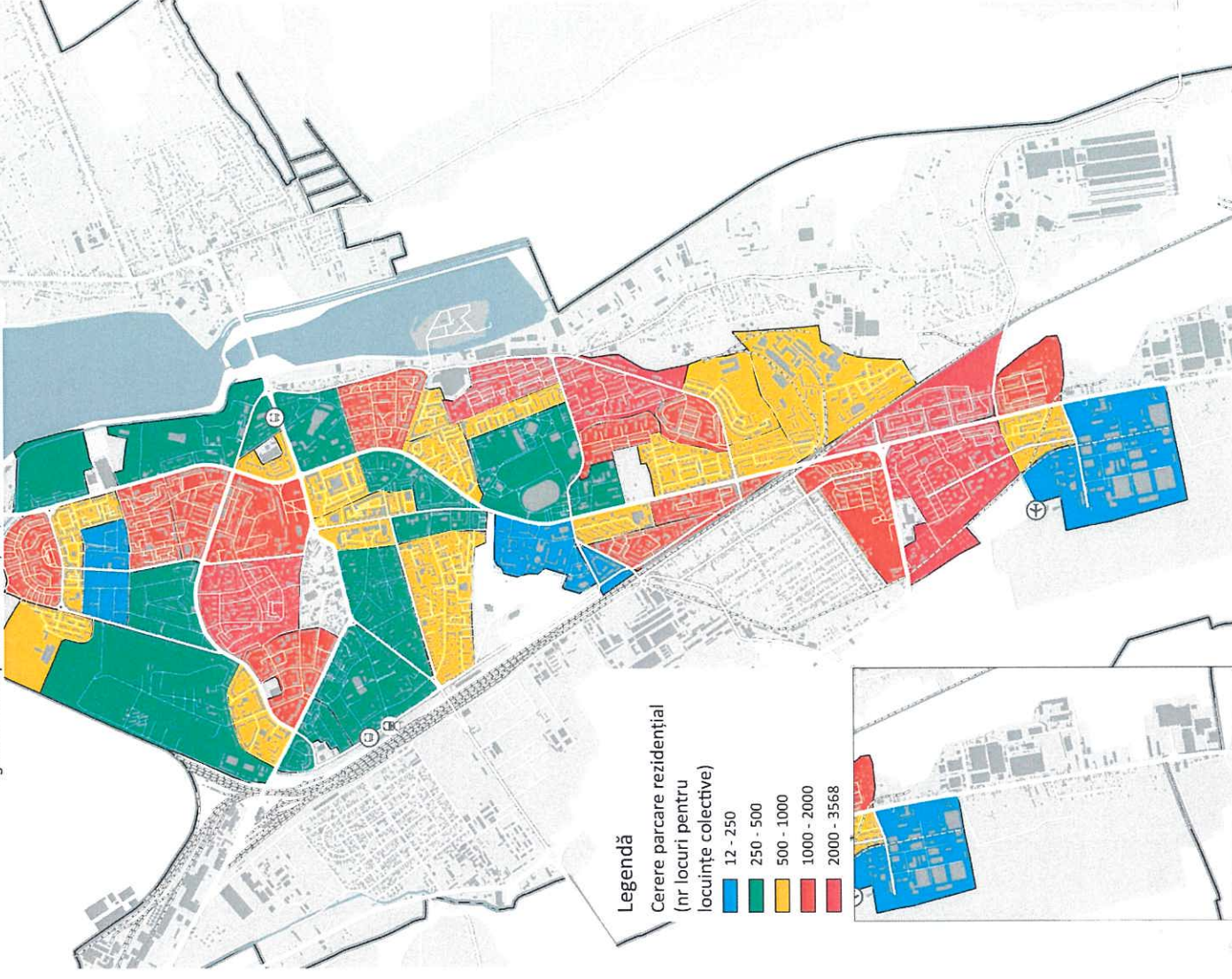
aceste cartiere de locuințe colective, cererea reală ar cu aproximativ 20-30% mai scăzută. Acest aspect este datorat faptului că în prezent nu fiecare apartament / gospodărie are în gestiune un autovehicul privat. De regulă tendința este ca numărul de autovehicule să scadă odată cu creșterea densității.⁴

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



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



Parcările rezidențiale sunt utilizate preponderent pe parcursul nopții (18:00-07:00) de aceea în cartierelor 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 parcarile rezidențiale sunt folosite de către angajați, persoane care au activitate la instituțiile publice, etc.

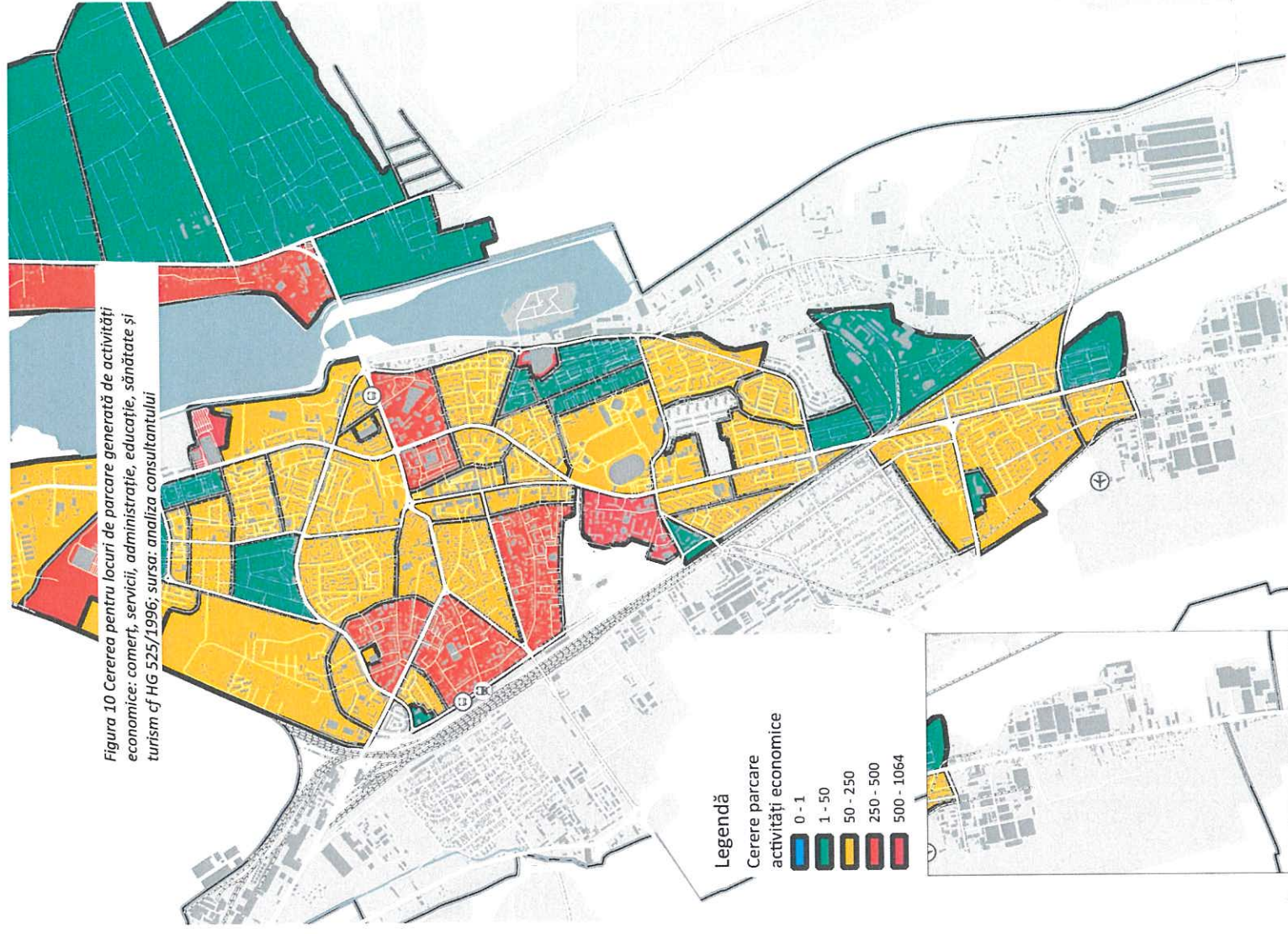
Activități economice

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 periferice 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 parcarile 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.

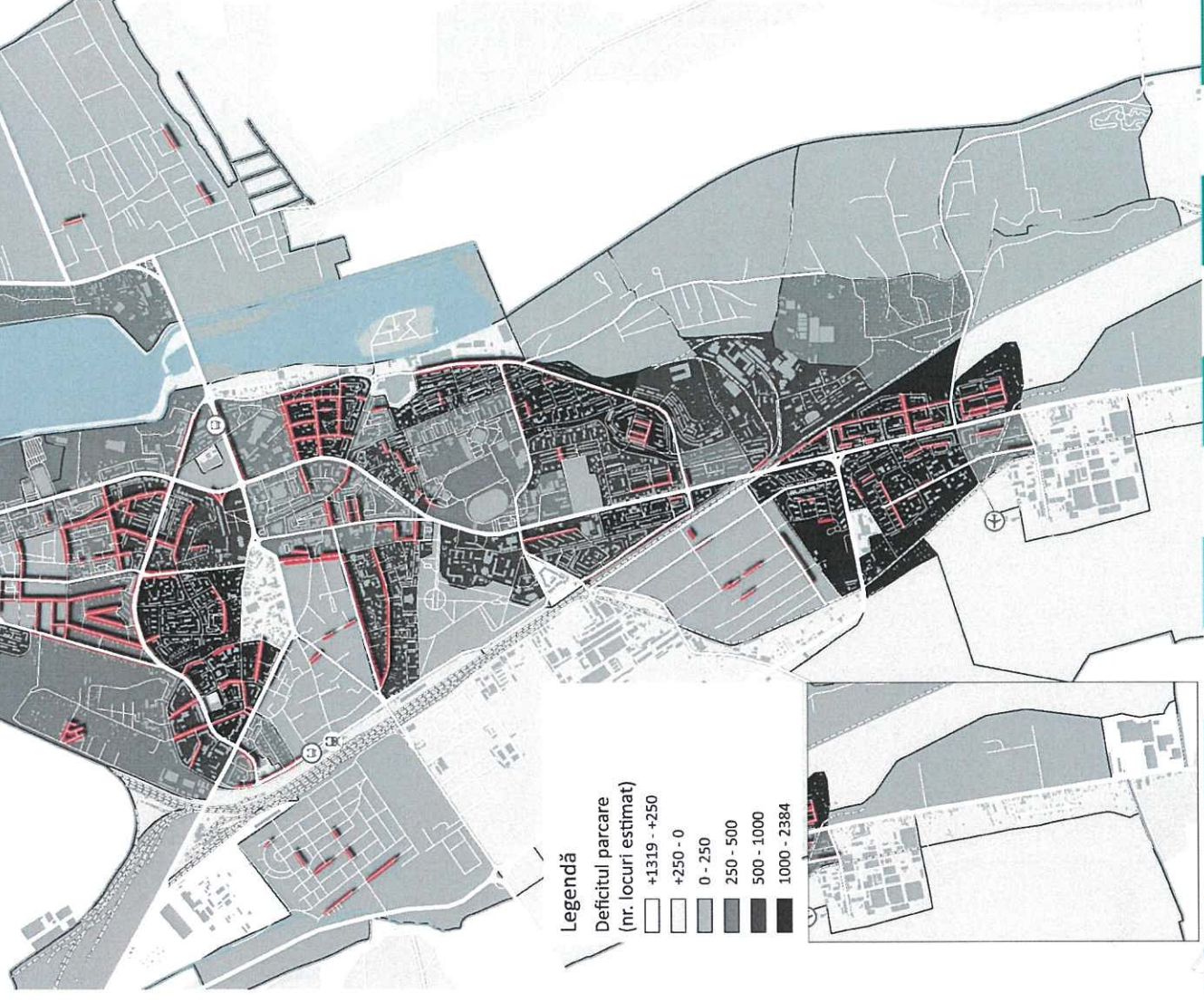


Raportul dintre cerere și ofertă

Rolul acestui subcapitol este acela de a identifica și analiza principalele zone critice, unde cererea de parcare depășește cu mult oferta. Zonele identificate vor reprezenta o prioritate pentru măsurile menite să asigure o mai bună gestiune a parcării, 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. Parcările 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 parcuri ilegale îngreunând sau făcând imposibilă circulația pietonală.

Figura 11 Raportul între cerere și ofertă; Sursa: analiza consultantului



Zone critice

Zonele de tensiune, în care cererea depășește cu mult oferta și apar parcuri 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 parcuri 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 parcuri 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 parcarilor lor sunt deja folosite de către utilizatorii celorlalte instituții.⁶

În zona centrală cele mai mari probleme de parcare se regăsesc

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

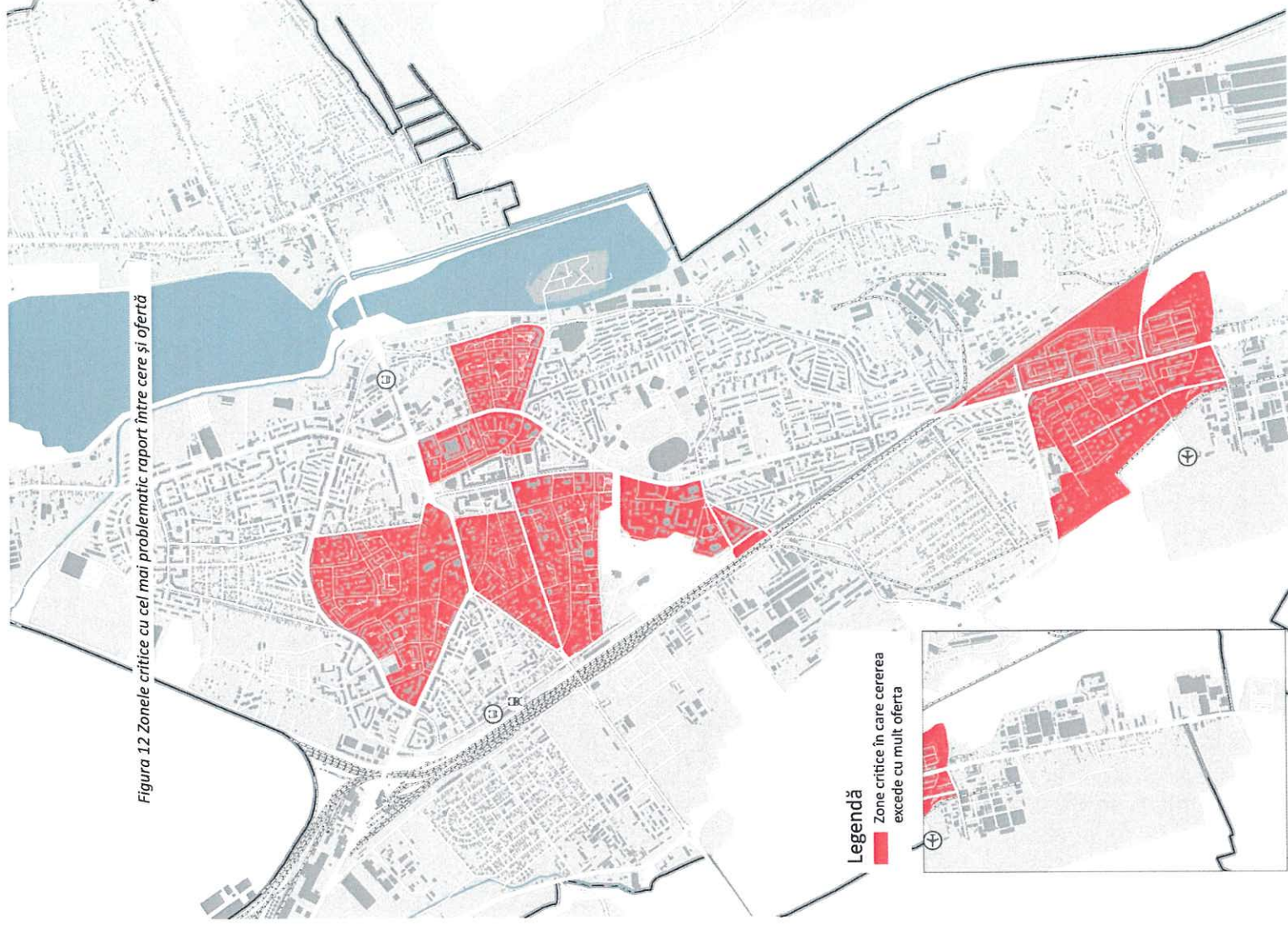
⁶ Deși zona Inspectoratului Județean de Poliție asigură necesarul de parcuri

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

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.

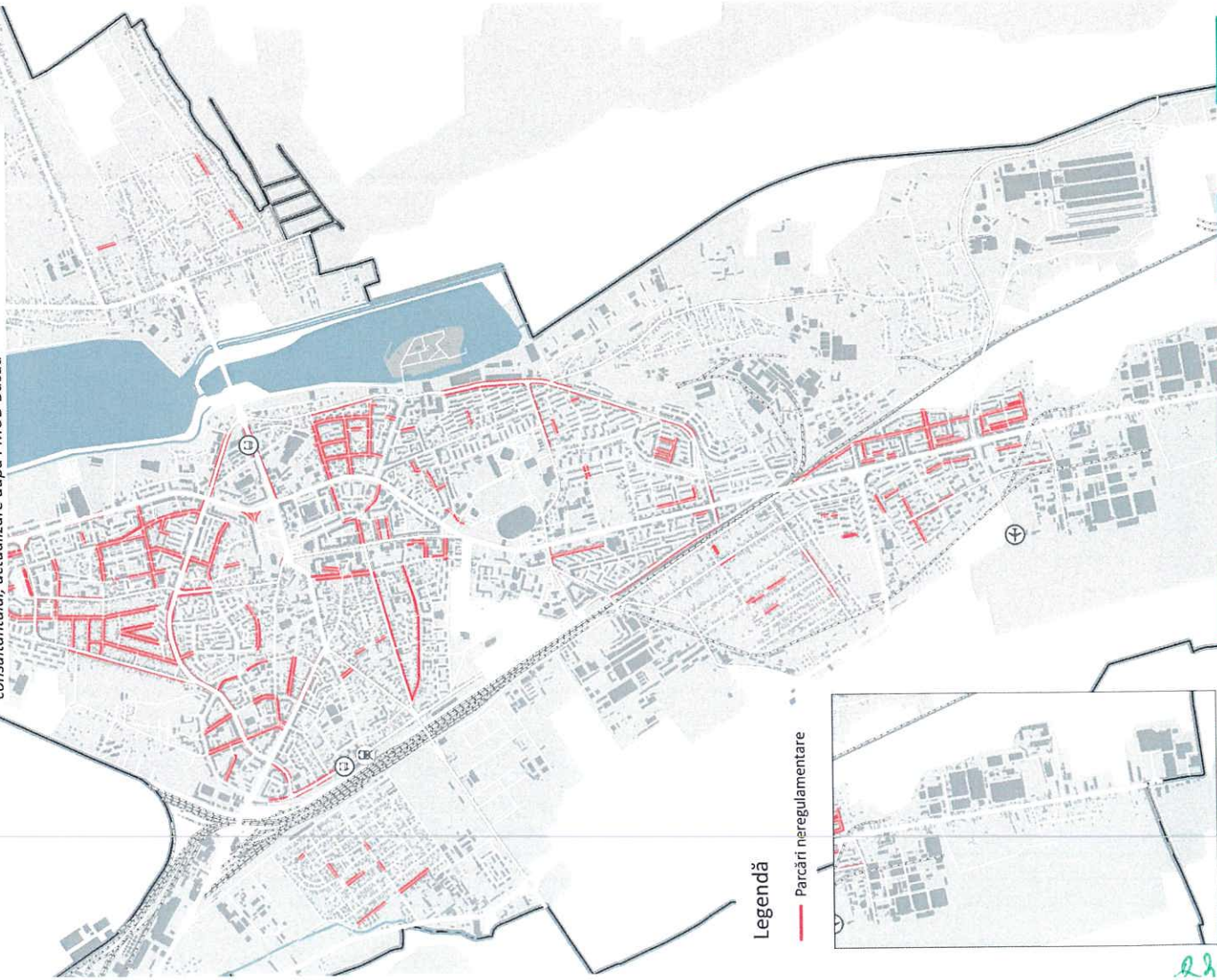
Zona centrală extinsă (partea vestică zonei ultra centrale) cuprinde peste 4000 de locuri de muncă deservite de 800 de locuri de parcare. Această parte a orașului a trecut printr-un proces de transformare dintr-un cartier rezidențial valoros într-o zonă dedicată instituțiilor publice (preponderent unități 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 economică și de vizitatorii acestora.

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



Legendă
 Zone critice în care cererea excede cu mult oferta

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



Doar noile construcții cum ar fi sediul APM, au inclus parări 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 parări 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 parări 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 parări neregulamentare în foste zone rezidențiale care au fost transformate în zone cu activități economice. Pe de altă parte, foarte multe parări neregulamentare se află în lungul străzilor secundare din cartiere de locuințe colective.

Rezerve de teren pentru noi parcuri

Acest subcapitol analizează disponibilitatea de terenuri care pot fi utilizate pentru a amenaja spații de parcare într-o manieră mai eficientă, sub forma unor parcuri 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 parcuri la sol (neamenajate) se impune eficientizarea modului în care ele sunt folosite. Acest lucru se va putea realiza doar prin construirea de parcuri multietajate (sub / supraterane) care să asigure necesarul de parcuri rezidențiale păstrând totodată rezerve considerabile de teren pentru dotări comunitare.

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

⁷ O parcare subterană de 250 locuri la preț standard poate fi amortizată în

permițând renunțarea treptată la parcurile 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.

abonamente rezidențiale active noaptea).
⁸ Cererea de parcuri pentru zonele rezidențiale se calculează în funcție

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

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

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 parări, plata parării, sancționare și facilitarea accesului la informații despre disponibilitatea parcarilor. Municipiul Bacău permite în prezent doar plata parării prin SMS și la câteva parcometre. Deci pe palierul tarifare, 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 parcarilor. Singura posibilitate este identificarea și analizarea HCL 84/2008 unde sunt cartate parările 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 tarificarea parării în Amsterdam (sursă: www.amsterdam.nl)

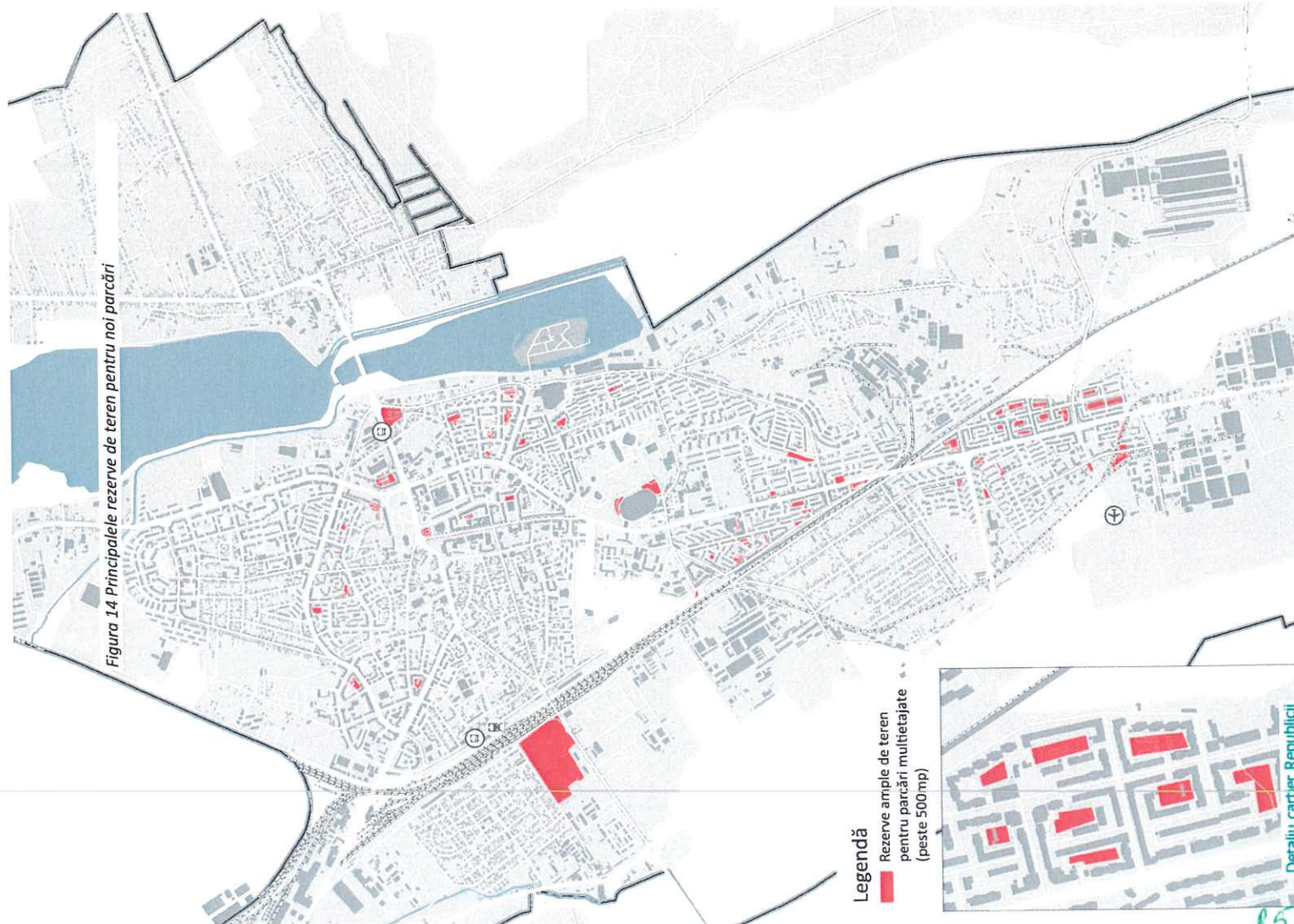


Nu există în prezent instrumente pentru analiza gradului de ocupare a parării, la fel cum nu există nici sisteme de monitorizare a traficului. Este totuși important

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

Figura 14 Principalele rezerve de teren pentru noi parări



Legendă

Rezerve ample de teren pentru parări multietajate (peste 500mp)

mijloacelor de transport public și a bicicliștilor. Pe termen lung, orizont 2030, în PMUD este prevăzută și extinderea acestui sistem cu o componentă dedicată parcării (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 intemperțiilor, 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 peronele de gară și de piața din fața acesteia.

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.

Profilul utilizatorilor

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 - COLECTIVĂ Rezidentul 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.comert, 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 parcarilor (parcări multietajate, hidraulice etc) Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, public, transport intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcarilor Măsuri mai eficiente de plată a parcarilor – 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 parcarilor 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	dar într-un mod cât se poate de transparent și onest
Măsuri de management, taxe sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicțarea parcarilor	Măsuri de management, taxe sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicțarea parcarilor
REZIDENT - INDIVIDUALĂ	REZIDENT - INDIVIDUALĂ
Rezidentul 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.	Rezidentul 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	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	Asigurare interval orar de parcare între orele 17.00-08.00
Achiziționare abonament lunar sau anual	Achiziționare abonament lunar sau anual
Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex.comert, locuire etc)	Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex.comert, locuire etc)
Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de locuri de parcare pentru noi construcții)	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)	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	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	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 parcarilor (parcări multietajate, hidraulice etc)	Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parcarilor (parcări multietajate, hidraulice etc)
Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării	Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării
Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, public, transport intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor	Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, public, transport intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor
Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcarilor	Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcarilor
Măsuri mai eficiente de plată a parcarilor – sms, card bancar, aplicație, PDA etc	Măsuri mai eficiente de plată a parcarilor – sms, card bancar, aplicație, PDA etc
Locul de parcare se vinde sau se închiriază separat față de clădire	Locul de parcare se vinde sau se închiriază separat față de clădire
Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcarilor	Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcarilor
Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc)	Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc)
Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare	Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare
dar într-un mod cât se poate de transparent și onest	dar într-un mod cât se poate de transparent și onest
Măsuri de management, taxe sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicțarea parcarilor	Măsuri de management, taxe sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicțarea parcarilor
ANGAJAT	ANGAJAT
Angajatul este un personaj care poate	Angajatul este un personaj care poate
Parcare la stradă sau în afara străzii sau	Parcare la stradă sau în afara străzii sau
Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de	Detalierea și diversificarea normelor de parcare (număr de

reacționa pozitiv la indemnul 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 asigurată 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 parcărilor din perspectiva proiectării Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcărilor 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) Parcare 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 parcărilor	locuri de parcare pentru noi construcții) Includerea în normele de cerere pentru parcare și limitele de tip „Număr maxim admis”, nu doar minim Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex. comerț, locuire etc) Includerea în normele de cerere pentru parcare și limitele de tip pentru parcare și limitele de tip „Număr maxim admis”, nu doar minim
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	Parcare cu plată la stradă de scurtă durată - pe timpul zilei Parcare cu plată la stradă - pe timpul nopții Parcări 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* *Alimentarea zonelor centrale și ultracentrale se va face cu vehicule rutiere cu masa totală maxim autorizată mai mare de 3,5 tone cf. Regulament privind regimul de acces și circulație, staționare și parcare pentru diferite categorii de vehicule rutiere în Municipiul Bădău.	Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex. comerț, locuire etc) Includerea în normele de cerere pentru parcare și limitele de tip pentru parcare și limitele de tip „Număr maxim admis”, nu doar minim

loc de parcare asigurat în proximitatea zonei unde își va desfășura activitatea.	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 parcărilor din perspectiva proiectării Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcărilor Măsuri mai eficiente de plată a parării – sms, card bancar, aplicație, PDA etc Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parării Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc) Parcare 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 parcărilor	Parcare cu plată la stradă de scurtă durată - pe timpul zilei Parcare cu plată la stradă - pe timpul nopții Parcări 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* *Alimentarea zonelor centrale și ultracentrale se va face cu vehicule rutiere cu masa totală maxim autorizată mai mare de 3,5 tone cf. Regulament privind regimul de acces și circulație, staționare și parcare pentru diferite categorii de vehicule rutiere în Municipiul Bădău.	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 parării – sms, card bancar, aplicație, PDA etc 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		
TURIST Turistul se remarcă prin faptul că nu are nevoie de un loc de parcare dedicat special pentru acesta, ci poate utiliza parcarile amenajate inclusiv pentru alte tipuri de utilizatori.	Parcare cu plată la stradă de scurtă durată Parcare cu plată (mai scumpă decât cea la stradă) în afara străzii Parcare cu plată de tip Park&Ride Parcare asigurată de proprietar la unitatea de cazare	Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex.comert, locuire etc) 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 parcarilor (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 parcarilor – sms, card bancar, aplicație, PDA etc Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcarilor 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	Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex.comert, locuire etc) Includerea în normele de cerere pentru parcare și limitele de tip „număr maxim admis”, nu doar minim

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	Parcare cu plată la stradă de scurtă durată Parcare cu plată (mai scumpă decât cea la stradă) în afara străzii Parcare cu plată de tip Park&Ride Parcare asigurată de proprietar la unitatea de cazare	Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex.comert, locuire etc) 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 parcarilor (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 parcarilor – 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 parcarilor 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	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 parcarilor (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 parcarilor – 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 parcarilor 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	Asigurare interval orar de parcare între 08.00-17.00 Plata parcarilor se asigură de către angajator Beneficii asigurate de angajator pentru atunci când angajații nu utilizează mașina personală	Parcarea gratuită la domiciliu cu dovadă medicală Parcare gratuită de scurtă și lungă durată lângă accesele principale asociate diferitelor zone de activități cu dovadă medicală	PERSOANĂ CU DIZABILITĂȚI Persoana cu dizabilități este o persoană care necesită acordarea priorității din punct de vedere al poziționării locului de parcare imediat lângă domiciliu și, de asemenea, de la parca posibilitatea de a parca lângă accesele principale asociate diferitelor zone de activități din localitate,	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 Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parcarilor (parcări multietajate, hidraulice etc)
---	--	---	--	---	---	---	--

În baza prezentații unei dovezi cu privire la diagnosticul medical.	URGENTE (SALVARE, POULIJE, 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 intervenție Regulamente pentru a favoriza anumite categorii de utilizatori Detalierea și diversificarea spațiului alocat parcării (parcări multietajate, hidraulice etc) Îmbunătățirea și eficientizarea parcărilor din perspectiva proiectării Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcărilor Măsuri mai eficiente de plată a parcarilor – sms, card bancar, aplicație, PDA etc Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcarilor 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 parcarilor – sms, card bancar, aplicație, PDA etc Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcarilor 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 Măsur de management, taxe sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcărilor
--	--	---

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 așara 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/peleonale pentru a permite o mai bună accesibilitate a locurilor de parcare Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parcarilor (parcări multietajate, hidraulice etc) Îmbunătățirea și eficientizarea parcărilor din perspectiva proiectării Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcărilor Măsuri mai eficiente de plată a parcarilor – sms, card bancar, aplicație, PDA etc Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcarilor 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 parcărilor	Parcare cu plată la stradă sau în așara străzii de scurtă durată FEMEIE CU COPIL, VÂRSTNIC Femeia copil/Vârstnicul are nevoie să utilizeze locuri de parcare care să fie cât mai apropiate de accesul diferitelor zone de activități. 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/peleonale pentru a permite o mai bună accesibilitate a locurilor de parcare Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea
--	---	--

	spațiului alocat parcarilor (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 parcarilor – sms, card bancar, aplicație, PDA etc Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcarilor Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc) Parcare 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 suprasolicțarea parcarilor	
TAXIMETRIST/UBER Taximetrul se află în situația să i se acorde posibilitatea de parca pe locuri amenajate inclusiv pentru alte tipuri de utilizatori în cazurile în care finalizează sau preia o cursă, în restul timpului de așteptare a noilor comenzi având alocate zone dedicate de parcare.	Parcare cu plată la stradă sau în afara străzii de scurtă durată	Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex.comert, locuire etc) Detallarea 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 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 parcarilor – sms, card bancar, aplicație, PDA etc Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcarilor Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc)

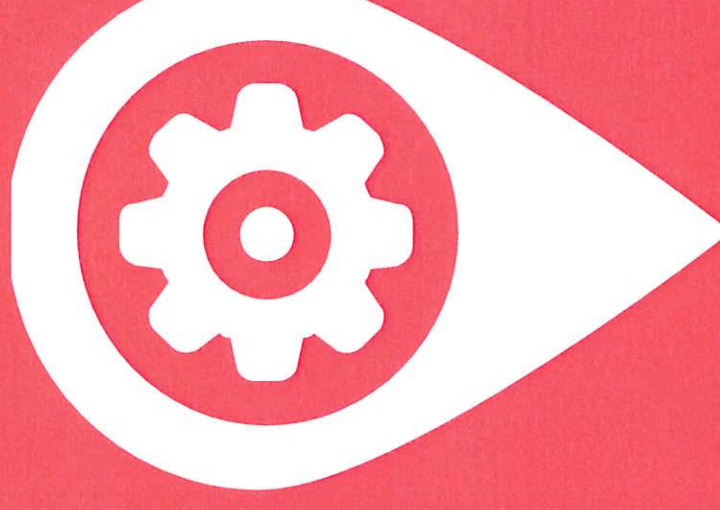
	Parcare neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest Măsuri de management, taxe sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicțarea parcarilor	
BICICLIST Biciclistul este un personă care are nevoie de locuri de parcare pe lungă durată în întreg teritoriul localității în diferite zone funcționale asociate cu intermodalitatea, nefiind neapărat nevoie ca spațiile de parcare să fie dedicate exclusiv acestei categorii de utilizatori, astfel că se pot utiliza inclusiv locurile alocate pentru autovehicule.	Parcare gratuită la stradă sau în afara străzii de scurtă și lungă durată Bike-sharing	Regulamente pentru a favoriza anumite categorii de utilizatori Detallarea 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 Aneliorarea 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 parcarilor (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 Spații de stocare a bicicletelor dar și spații pentru duș și schimbarea vestimentației Acces facil la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare (hărți interactive, indicatoare etc) Parcare neregulamentară trebuie pedepsită fără ezitare dar într-un mod cât se poate de transparent și onest
CAR-SHARING În cazul acestui sistem de partajare nu este nevoie să se aloce spații speciale de parcare, astfel că se pot utiliza parcări amenajate inclusiv pentru alte tipuri de utilizatori.	Parcare la stradă sau în afara străzii de smart-parking de scurtă și lungă durată Plata parcarilor asigură de către furnizorul de servicii	Parcări destinate mai multor funcțiuni (ex.comert, locuire etc) Regulamente pentru a favoriza anumite categorii de utilizatori Detallarea 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 Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parcărilor (parcări multietajate, hidraulice etc) Îmbunătățirea și eficientizarea parcărilor din perspectiva proiectării Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcărilor Măsuri mai eficiente de plată a parcărilor – sms, card bancar, aplicație, PDA etc Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcărilor 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, taxare sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcărilor	VEHICUL ELECTRIC 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. Parcare cu plată la stradă sau în afara străzii sau smart-parking de scurtă și lungă durată Regulamente pentru a favoriza anumite categorii de utilizatori 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 Folosirea unor resurse de teren neutilizate, eficientizarea spațiului alocat parcărilor (parcări multietajate, hidraulice etc) Îmbunătățirea și eficientizarea parcărilor din perspectiva proiectării Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente: velo, transport public, intermodalitate sau diminuarea frecvenței deplasărilor
--	---

Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcărilor Măsuri mai eficiente de plată a parcărilor – sms, card bancar, aplicație, PDA etc Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de managementul parcărilor 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, taxare sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcărilor	Proprietar magazin / restaurant
---	--

Diagnostic

Diagnosticul reprezintă o descriere sintetică a problematicii parcări la nivelul oraşului accentuând relaţiile de tip cauză – efect care constituie situaţia existentă. Aici sunt cuprinse principalele probleme dar şi elemente de potenţial care pot fi valorificate pentru a depăşi dificultăţile identificate.



13000 locuri de
parcare
rezidenţiale
pentru 44000
maşini
înregistrate

2.6% din totalul
de parări sunt
în structuri
multietajate

Media
europeană: 20%
din totalul
parcărilor sunt
în structuri
multietajate

Auditul măsurilor

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

Până în prezent Municipiul Bacău a introdus o serie de măsuri incipiente pentru o mai eficientă gestiune a parcarilor. În acest sens, deja din anul 2006 a fost introdusă tariful parcarilor în 18 parcaje, măsurile de plată a parcarilor 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 parcarilor 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.Litman (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
Regulamente pentru a favoriza anumite categorii de utilizatori cu nevoi	Nu există măsuri pentru parcare comercială (peste 5000 locuri de parcare)	Mijloace auto aparținând diferitor servicii de intervenție de urgență vor fi scutite de plata taxei de parcare	Implementată
	10 – 30 %	Locurile de parcare rezervate exclusiv pentru persoanele cu dizabilități, sunt utilizate în mod gratuit de către acestea	Implementată
		Lipsesc măsuri pentru proprietari de vehicule electrice, car-sharing, carpooling, etc.	

Parcări de mare capacitate în afara străzii	10 – 30 %	Amenajarea colective rezidențiale în cartierul 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 parcarilor	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)
Efficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării	Variază	Diminuarea progresivă a parcarilor la stradă prin realizarea unor parcuri publice multietajate în nucleul central și (re)organizarea parcarilor în zonele rezidențiale.	Va fi implementată (anul 2023 cf. PMUD/SIDU)
		Eliminarea garajelor din indrilele 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 parcarilor	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 parcarilor	Variază	Parcare se poate plăti prin SMS sau la parcometru în câteva locații din Bacău.	Implementată
		Nu toate parcarile tarificate sunt servite de parcometre.	
Adaptarea politicii de preț pentru a îndeplini obiective de management ale parcarilor	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 parcarilor disponibile.	Va fi implementată (anul 2030 cf. PMUD/SIDU)

locurilor de parcare	Nu există, informații despre parcarile publice tarifate se pot găsi doar în HCL-ul care a vizat aprobarea acestora.
Măsuri de management, taxare sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicțarea parcarilor	Variază În parcarile de la Piața Centrală și Piața Sud tariful parcarilor crește la 10 lei/oră după ce un autovehicul a staționat mai mult de 2 ore. Amendă de la 25 la 50 ron pentru: depășirea timpului de staționare conținit de tichetului 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 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, semnificate printr-un dispozitiv agreat 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

	Amendă de la 300 la 1.000 ron pentru: distrugerea, deteriorarea și vandalizarea aparatelor de taxat și a dispozitivelor de rezervare 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 nereglementare. O mare parte din acestea sunt însă în zonele rezidențiale care nu pot face față cererii indicate pentru parcare.
--	--

Pentru a putea înțelege mai bine modul în care măsurile de management al parării funcționează în zona centrală a fost completată grila de evaluare pusă la dispoziție prin ghidul „*Politici de parcare pentru mobilitate urbană durabilă*” realizat sub egida JASPERS. Grila evaluează disponibilitatea și tipologia locurilor de parcare, modul de control, nivelul de parcare ilegală, raportarea la utilizatorii speciali cât și alți indicatori la nivelul orașului.

În procesul de evaluare au fost luate în considerare măsuri aplicate pe întreg teritoriul zonei centrale (sau pe majoritatea lui). Măsurile aplicate punctual, la nivel de test nu au putut fi luate în considerare. Un asemenea exemplu ar fi parcare de la Piața Centrală care are limitări în ceea ce privește parcare de lungă durată. După 2 ore de parcare, tariful orar crește considerabil.

Scorul obținut de Municipiul Bacău pentru zona centrală este de 28/100 ceea ce evidențiază faptul că impactul măsurilor este specific orașelor aflate la început de drum în ceea ce privește managementul parării.

Sinteză

Sinteza reprezintă în acest caz o spațializare a principalelor caracteristici, dificultăți și provocări identificate în partea de analiză. Sinteza evidențiază o sursă 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.

parcare pe parcelă însă au în continuare nevoie de parcări pentru vizitatori sau angajații și utilizatorii dotărilor de interes local.

3. Zone de locuire colectivă unde necesarul de parcare rezidențială se asigură preponderent folosind rezervele de teren din incinte.

1. Zona ultra centrală care cuprinde cea mai mare varietate de activități economice, instituții publice de interes local sau regional alături de locuințe.

b. Zona centrală extinsă care deși are forma unui șesut rezidențial privilegiat cuprinde o varietate mare de dotări și instituții publice care atrag trafic și în consecință necesită locuri de parcare.

b. Zone industriale care ar trebui să asigure necesarul de parcare pe parcelă. Dat fiind faptul că acestea sunt preponderent periferice și că aceste verba de terenuri private cu acces public limitat nu au fost realizate analize detaliate.

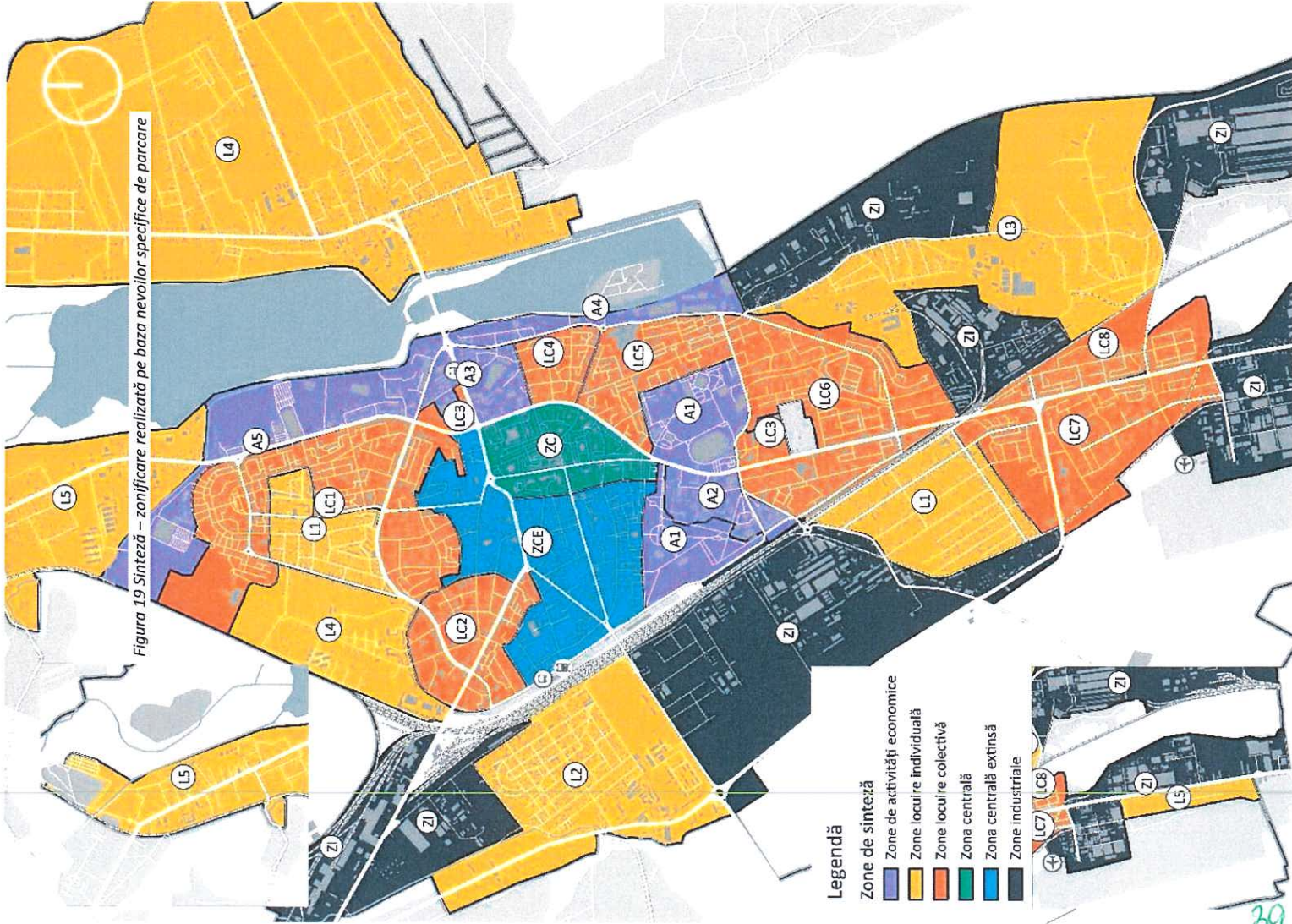
Zonificarea ce stă la baza sintezei
 are în vedere în primul rând
 caracterul morfologic-funcțional
 ale diferitelor zone care
 formează orașul. Indicatorii care
 definesc caracterul morfologic-
 funcțional (procent ocupare
 teren, regim de înălțime,
 activități, etc.) au o influență
 directă asupra cererii estimate în
 ceea ce privește parcare.
 Cererea se calculează conform
 HG 525/1996 luând în calcul un
 raport între funcțiile și
 suprafața desfășurată, numărul
 ocupanților, numărul angajaților,
 etc.

...n consecință, au fost identificate 6 categorii mari de zone cu caracter morfologic funcțional distinct:

... Zone de activități economice care cuprind o varietate amplă de generatori de trafic necesitând astfel un număr ridicat de locuri de parcare pentru vizitatori sau angajați.

[illegible]

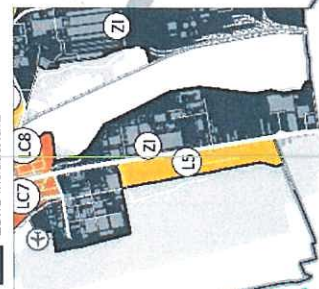
Figura 19 Sinteză – zonificare realizată pe baza nevoilor specifice de parcare



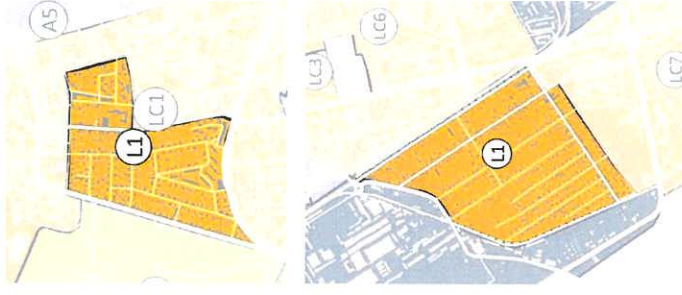
Legendă

Zone de sinteză

- Zone de activități economice
- Zone locuire individuală
- Zone locuire colectivă
- Zona centrală
- Zona centrală extinsă
- Zone industriale



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 parcurii este mai mare.

Întrucât de multe ori parcelele nu sunt foarte generoase astfel încât apartinătorii 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 satisface 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

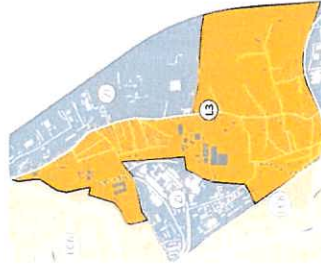
Această zonă rezidențială se remarcă prin faptul că a avut un plan prestabilit, parcelele prezentând dimensiuni medii cu profil rural.

Trama stradală este geometrică, gradul de ocupare de-a lungul arterelor în ceea ce privește parcurile 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,

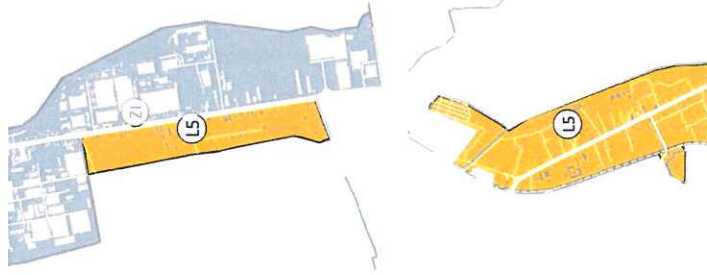
având o tramă majoră planificată spre deosebire de cea secundară care este în mare parte spontană ca rezultat al noilor dezvoltări.

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

Printre cele mai mari probleme ale acestei zone din punct de vedere al parcarii 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 parcarii, 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 subdivizări, generându-se astfel noi circulații.

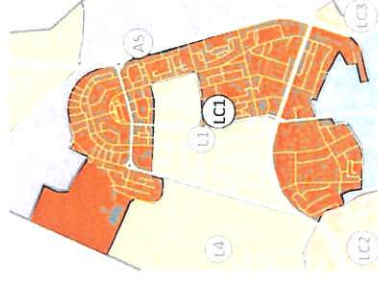
În afară de funcțiunea dominantă reprezentată de locuirea individuală, se observă inserții de activități economice (hotel, hostel, service auto etc).

În ceea ce privește problemele generate de parcarii, 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 parcarii suficiente, fără a se pune problema de a afecta penetrantele majore de circulații.

Cu privire la parcarile din centrele comerciale majore, acestea au potențial de a fi utilizate ca parcarii 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 parțile 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 parțile 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 parci 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 parci 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 neregulate.

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).

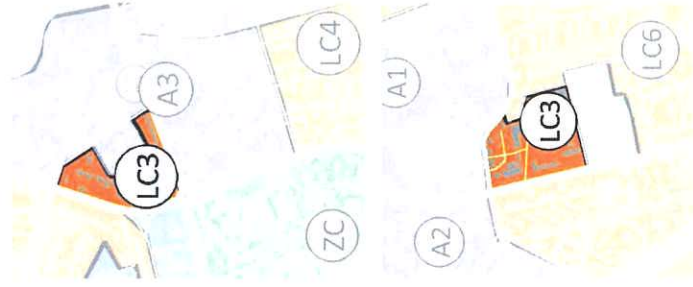
Majoritatea parcurilor din incintele locuințelor colective sunt neregulate, obstructându-se în mare parte spațiile care ar putea deveni comunitare, fie amenajate ca zone verzi sau locuri de joacă pentru copii etc.

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 parțile 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 parci 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. Parțile 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 parări 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 parări 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 neregulamentare 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.

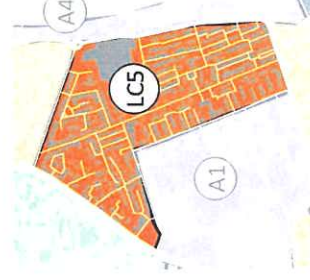
De asemenea, un alt mare generator de parări este complexul comercial Carrefour, care are alocată o parcare specială, unde pe timp de zi gradul de utilizare este ridicat, iar pe timp de noapte aceasta este neutilizată.

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 regulamentare și cele neregulamentare din această zonă, cele neregulamentare 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 declivitate foarte 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 enclavele 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. Ghiocelilor, str. Pictor Theodor Aman și bd. Alexandru cel Bun – unde pararea este regulamentară.

În plus față de locuințele colective care generează parări 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. Ghiocelilor. 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. Ghiocelilor, pe timp de noapte procentul de ocupare al străzii cu parări 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, parcarile 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 marilor majorități 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 parări, 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 parări 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.

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 Oțelurilor. 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.

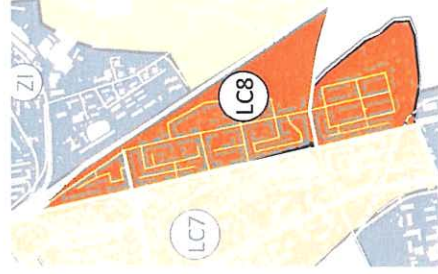
Locuințele colective formează incinte generoase care variază de regulă între 0.1 și 0.5 ha. Cu 2-3 excepții, toate aceste incinte sunt compromise ca spații comunitare, fiind ocupate aproape în totalitate de parcuri amenajate, improvizate sau de garaje. Deoarece în acest cartier nu s-au mai făcut modernizări de străzi și de pietonal, adesea circulațiile pietonale nu se mai disting de cele rutiere, iar parcurile rezidențiale par a fi mai degradate improvizate (cu excepția parcarilor 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

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: Locuire 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

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 spațiu verde (teren viran) sau chiar perpendicular.

Profilul preponderent rezidențial, face ca gradul de ocupare a parcarilor 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. Bicaș, 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 ultra 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 ultra 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 circulațiile pietonale.

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

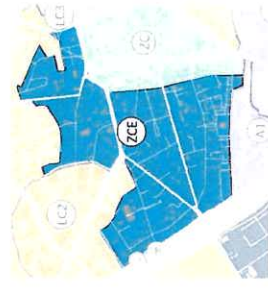
Parcările neregulate se realizează în general pe străzile secundare, cum ar fi Pasajul Revoluției, str. Luminii, str. Erou Gheorghe Rusu, str. Trandafirilor, str. Războieni, str. Dumbrava și Aleea Iulian Antonescu. De asemenea, un număr foarte mare de parcuri ilegale se realizează pe timpul zilei în 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 ultra 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 extinsă 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

învătmânt, ceea ce generează fluxuri mari de trafic. Din cauza autovehiculelor care staționează pentru a aduce/lua copii 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 esapament 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

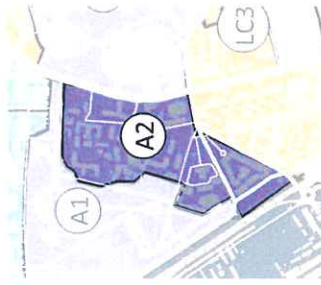
A1 reprezintă zona sportivă a Municipiului Bacău, beneficiind de parcele foarte generoase, deși jumătate din suprafața terenului este în principiu nefuncțională – stadionul este defăectat, iar terenurile de sport funcționează la capacitate minimă. Dacă totuși acestea ar funcționa la capacitate maximă,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

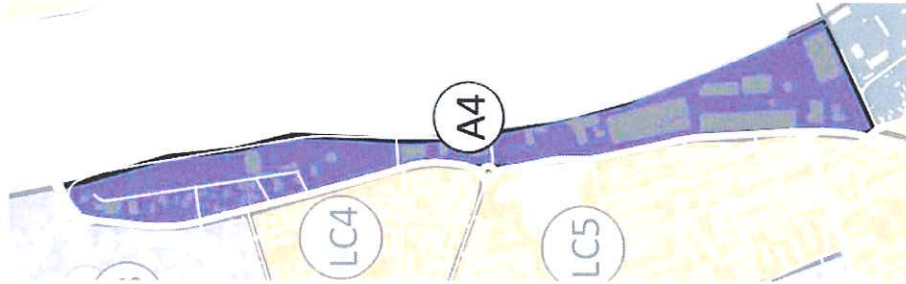
Zona A3 se află în curs de dezvoltare, fiind prevăzut pentru un PUZ (Plan Urbanistic Zonal) pentru acest sit, unde se dorește construirea unui complex multifuncțional (comerț și ansamblu rezidențial).

Este deosebit de important ca noua dezvoltare aprobată să asigure și necesarul de parcuri calculat conform HG 525/1996.

De asemenea, odată asigurat necesarul de parcuri 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

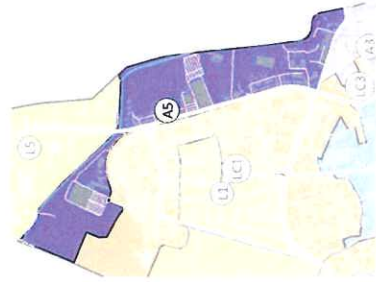
Număr autovehicule: <= 175
autoturisme

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 de dezvoltare, 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 staționărilor 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 parcarilor. 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

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 duce 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

implică 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.

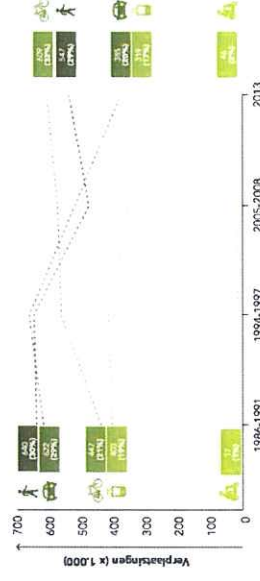
Indici de motorizare și repartiție modală

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 repartiția 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 Repartiția modală în Amsterdam, sursa:

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



Număr de parări

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 oraşului, tariful variaza 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 pm – 2.00 am. În zona 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 varind 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)

Porind e 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 Intelligent 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 eficienței 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).

Sanționare

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 amenzile 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

și
(1) 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/>

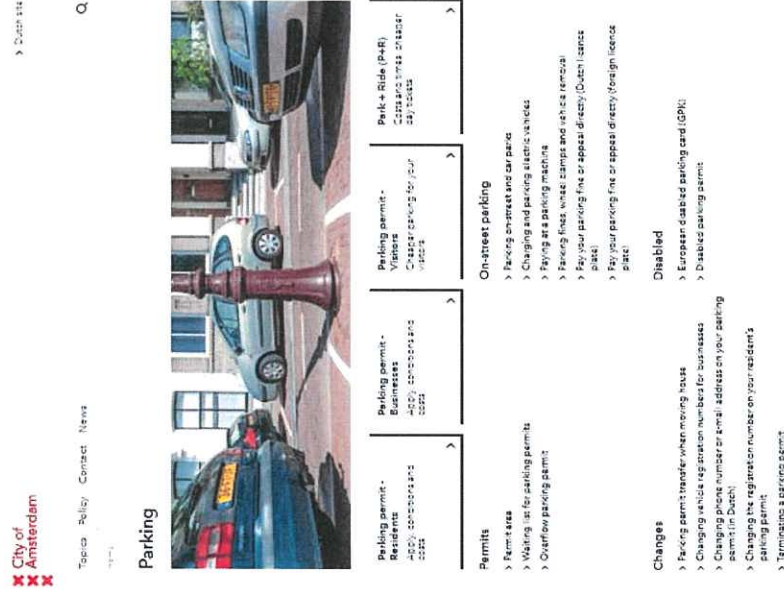


Figura 23 Pagină web cu informații despre parcare în Amsterdam în limba engleză; sursa: www.amsterdam.info/parking/

Amsterdam.info

Amsterdam Parking

Just as in most large cities around the world, going by car into Amsterdam city center is not easy. Especially if you are not familiar with its streets and customs. One way how to make it less stressful is to reserve your parking space online in advance. That is the main thing we recommend about parking in Amsterdam.

You can check out this Amsterdam parking reservation website to go to.

Online booked garage parking is the safest and easiest. But there are more options and we write about them below. However, be aware that car breakdowns do happen. If you have a foreign car plate then assume you have some of your vacation things stored in the car.

Amsterdam street parking

Free parking in the city center does not exist, so don't look for it. Some hotels may provide free parking permits for guests, otherwise look for a garage or street parking. The hourly price for on-street parking in the Amsterdam city center is 5 euro and a day ticket goes from 30 to 45 euro. Blue ticket machines are widely available throughout the city and you should use them between the hours of 9:00 and 24:00 during the week and between 13:00 and 24:00 on Sunday. The further you are from the Old City Centre, the cheaper the parking will be, with rates as low as €1.10 per hour in the suburbs of Amsterdam. On some commercial streets parking fee will be symbolic (€0.10) but your parking time will be limited to one hour.

To find useful information about Amsterdam bus parking look at the Parking coaches in Amsterdam PDF booklet.

Amsterdam Park+Ride

As a good alternative to parking in Amsterdam city centre is to park your car on one of the parking lots on the outskirts of the city. Then use the excellent Amsterdam public transport to continue your visit. These Park+Ride lots are located near the A10 ring and railway crescent. There are seven of them and we list them on our dedicated Park+Ride page. However, they are not watched and most of them don't even have a fence. They are just simple parking lots and leaving your car there for longer time might be dangerous.

Amsterdam parking tips

- Make sure that you have exact change for the parking machines as they do not give change back.
- Some of the machines will ask you for the registration plate of your car. It might be wise to make a note of it, especially if it is a **foreign car**.
- Always drive through your car at the end of the parking space and immediately displayed in your window to avoid.

Lecție învățată – Idei de reținut

- Reziidenților 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, emite câte un abonament.

- 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 repartție modală

Autovehiculele existente în Moscova reprezintă mai puțin de 20% din repartția 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.

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;

- Sancționarea 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;

Parcarea 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 zone 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 <i>Nu au fost identificate date pentru acest segment</i> Categoriile de utilizatori <i>Nu au fost identificate date pentru acest segment</i> 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 automobilisti/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 parcurile 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).	Sanționare Sistemul prin care se detectează parcurile neregulate constă într-un vehicul special care realizează fotografii și filmări pe străzile din Moscova. Acesta repetă verificările pe același 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 parcurile 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).



Everything you need to know about paid parking in Moscow

11/11/2019 10:17:17

Moscow introduces car parks and parking fees in the Russian capital.

Parking system

The Moscow Mayor, Sergey Sobyanin, has announced that from the end of the year, cars parked on the city streets will have to pay a fee. The fee will be 10 rubles per hour, with a maximum of 100 rubles per day. The fee will be paid by the driver or the owner of the car. The fee will be paid by the driver or the owner of the car. The fee will be paid by the driver or the owner of the car.



Parking system

The Moscow Mayor, Sergey Sobyanin, has announced that from the end of the year, cars parked on the city streets will have to pay a fee.

The fee will be 10 rubles per hour, with a maximum of 100 rubles per day.

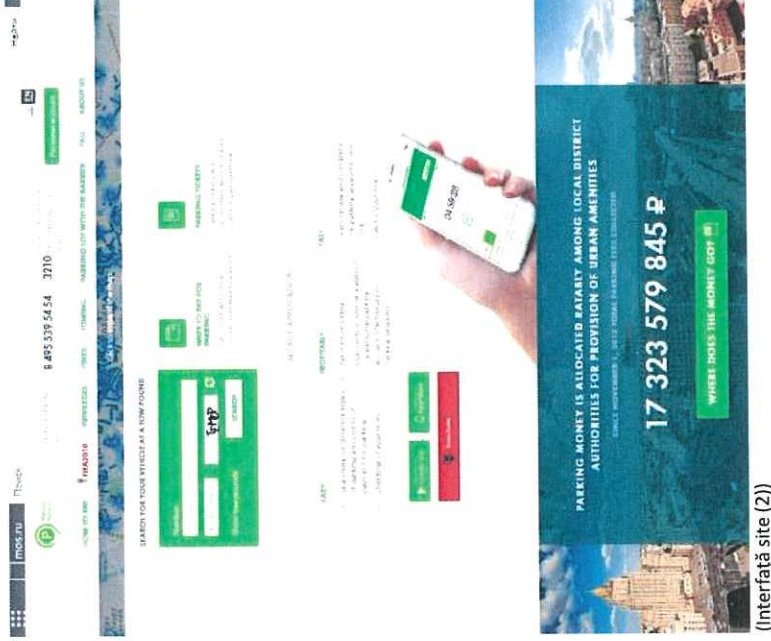
The fee will be paid by the driver or the owner of the car.

The fee will be paid by the driver or the owner of the car.

The fee will be paid by the driver or the owner of the car.

The fee will be paid by the driver or the owner of the car.

(Interfață site (1))



(Interfață site (2))

Lección 11 – Idei de reținut

privire la emisi, din categoria EURO 2;

- Parcarea 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 cu acces numai vehiculele care satisfac normele de poluare cu
- 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 parcarilor și de durata de staționare;
- Costul amenzi pentru utilizatorii care parchează ilegal pe locurile rezervate

special pentru persoane cu dizabilități este de aproximativ de 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).

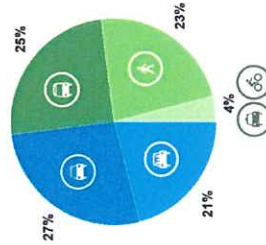
San Francisco (SUA)

Informații generale

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

Indici de motorizare și repartitie modală

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



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

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 parările 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

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 tarificare dinamic în diferite zone pilot ale orașului, denumit SFpark. Astfel, tarifele variau 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 variau între 25 de cenți și 6 dolari pe oră 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

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 Intelligent de Transport (ITS), reprezentând orașul cu cea mai mare experiență în ceea ce privește parările 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

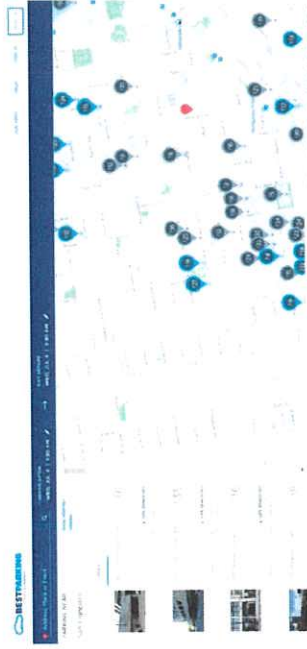
cerere. Așadar, SFPark facilitează procesul de găsire al unui loc de parcare, asigură un tranzit mai rapid (decongestionarea traficului și circulația mai rapidă și fiabilă a mijloacelor de transport public și a vehiculelor de urgență), asigură condiții mai sigure de deplasare pentru pietoni și bicicliști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



(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

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 parcuri în diferite zone ale orașului), detalii despre parcurile de la nivelul întregului oraș apar centralizate pe următorul site: <https://www.bestparking.com/san-francisco-ca-an-francisco-ca-parking/?view=map&start=2018-07-03T20%3A30%3A00-07%3A00&end=2018-07-03T22%3A00%3A00-07%3A00> (costul parcurii și disponibilitatea locului de parcare). În cadrul acestuia se pot inclusiv rezerva locuri de parcare.

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 repartizare modală

În anul 2011, Vilnius înregistra, din punct de vedere al repartizării 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

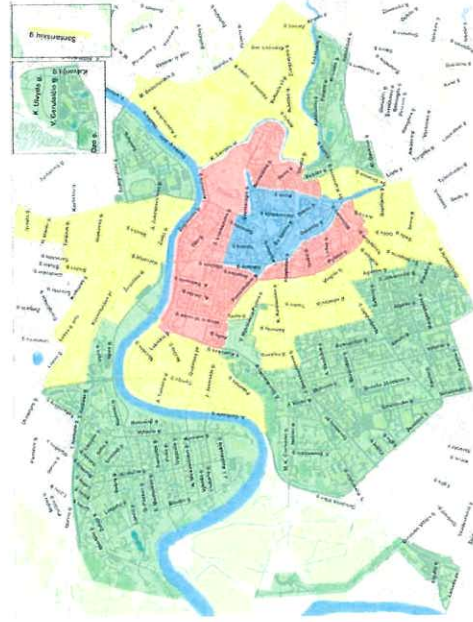
Pe teritoriul orașului Vilnius, în anul 2017 tarifele parcurii difereau astfel, în funcție de zonă: de la 0,3 Euro pe oră dinspre periferie înspre centru, unde cel mai mare preț este de 2,5 Euro pe oră. În zonele intermediare, costul poate fi de

0,6 Euro sau 1,5 Euro pe oră (Krušinskaite, 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 tarifyare 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) (Krušinskaite, 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/>



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).

Lecție învățată – idei de reținut

- Costul parcării 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 repartitie modală

În anul 2016, în Municipiul Oradea se înregistrează, din punct de vedere al repartitiei 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 cartierelor 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 există, 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 parcurilor 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 concentră într-o singură parcare costau 40 RON/lună, cele care erau transmise pentru un singur autoturism costau 80 RON/lună, 160 RON pentru 3 luni, cele care se concentră 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 ofițeri 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.

Parcărilor marcate 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 Intelligent 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 parcarii 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 parcarii 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 parcarii, la modalitățile de plată, la intervalul de funcționare, există o hartă interactivă a parcarilor etc.

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



Lección 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%.	electrice, ce pot fi folosite exclusiv pe durata încărcării (Metroul – Proiectare și Consultanță și TRAFFIX, 2016). Costuri Dintre cele 34 de parcuri 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 duminica este gratuit. Celelalte 3 parcuri respectă această tarifară, 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 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 <i>Nu au fost identificate date pentru acest segment</i> Categorii de utilizatori <i>Nu au fost identificate date pentru acest segment</i> 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 parcarilor, s-au introdus în zona centrală 30 de	automate de parcare. Tariful parcarilor 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 parcarii (Metroul – Proiectare și Consultanță și TRAFFIX, 2016). Sanționare <i>Nu au fost identificate date pentru acest segment</i> Promovare În ceea ce privește promovarea sistemului de parcuri, Municipiul Sibiu este bine reprezentat. Informații cu privire la reglementările locale, la tarifară, hărți cu localizarea parcarilor etc, se găsesc la următoarea adresă web: http://spadpp.sibiu.ro/parcari.
---	---	--	---

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 parcuri publice/private/rezidențiale

În Sibiu există 34 de parcuri 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

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

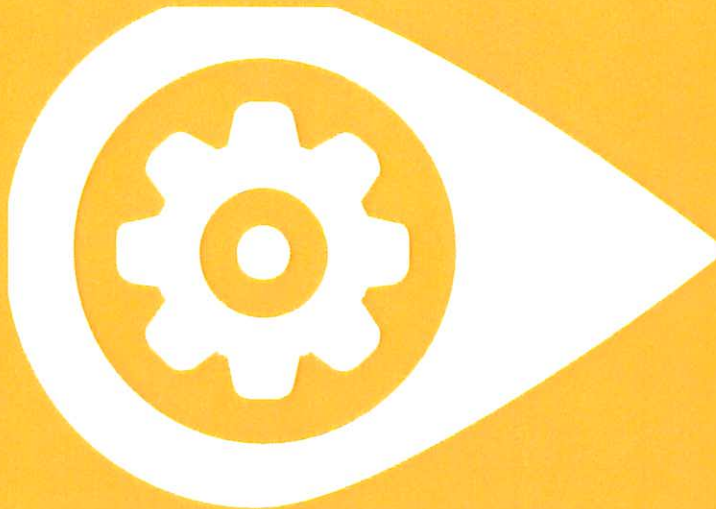


Lecție învățată – idei de reținut

- Se remarcă prezența a 2 locuri de parcare pentru vehiculele electrice, ce pot fi folosite exclusiv pe durata încărcării acumulatorilor acestora;
- Deși majoritatea parcărilor 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 parcărilor;
- 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 tarifiării

2170000 Euro încasări prin extinderea zonelor de tarificare.

POLITICA
de parcare

Obiective

Acestă 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 parcuri multietajate în zonele rezidențiale

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

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

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.

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 parcuri rezidențiale amenajate. Doar parcurile ecologice amenajate în intervalul 2011-2016 (aprox. 1090 locuri) pot fi considerate ca fiind amenajate acestea nu mai dețin însă marcaje și indicatoare. Restul mașinilor staționează în parcuri spontane sau în lungul străzilor, adesea neregulamentar.

Deficitul ridicat de parcuri 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 parcuri.

De asemenea, este important ca aceste noi parcuri 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 parcuri multietajate (2-3 niveluri) cât și prin parcuri la sol de dimensiuni mai mici (10-30 locuri). Pentru a păstra un echilibru între spațiul alocat parcării 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 acestuia.

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 parcurile 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 tarifarea parcării la stradă în întreaga zonă. În timp, pe baza unor parteneriate de tip public-privat se are în vedere și amenajarea unor parcuri multietajate în puncte cheie (ex. Hotel Moldova) care să funcționeze ca parcuri de tip park & walk și să permită eliberarea treptată a spațiului public de mașini parcate.

O3. Gestiune eficientă a parcării garantată prin transparentă 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 plățiți. 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 parări (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 parcărilor, tarife, 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 parării astfel încât acestea să fie mai bine adaptate la nevoile și caracteristicile diferitelor tipuri de utilizatori.

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

Acest obiectiv, deși se referă la parcare are în vedere un dezerat 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 parări 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
 O1. Sistem de parări 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	Program complex de regenerarea urbană a cartierului Aviatori (programul conține și alte proiecte, măsuri sau reguli care însă nu vizează parcare).	2018-2023 (POR 4.3)
	P: Reorganizarea circulației și (re)amenajarea spațiilor publice în ansambluri de locuințe colective – Concept de mobilitate pentru cartier Aviatori. (cf. PMUD/SIDU)	2018-2023
	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).	2018-2023 (POR 4.1)
	P: Reorganizarea circulației în ansambluri de locuințe colective – Concept de mobilitate pentru cartier Bistrița Lac. (cf. PMUD/SIDU)	2018-2023
	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 regenerare 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-
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.	
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/2MT0svC).	2018 ¹³

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

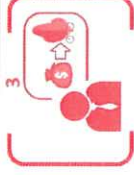
M: Realizarea de acorduri cu centrele comerciale (Kaufland, Lidl, Cora) pentru închirierea parcarilor pe parcursul nopții către rezidenți. Pentru asta se pot folosi și aplicații cum ar fi „Bparking” sau „2park.io”	2018
R: Rezidenții vor putea achiziționa un loc de parcare rezervat doar în parcarile multietajate. În caz contrar vor putea achiziționa abonamente care să le permită să parcheze în parcarile 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
Program pentru reducerea cererii de parcare în zona centrală și zona centrală extinsă.	
M: Extinderea parcarii cu plata în întreaga zonă centrală + zona centrală extinsă (străzile: Bacovia, Oltuz, 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 – tarify; 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



OZ. Cererea de parcare în zona centrală redusă cu 20% până în 2023.

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

 3 O3. Gestiune eficientă a parcurii garantată prin transparentă reinvestirea veniturilor în mobilitate urbană (5mil € reinvestiți până în 2023)¹⁵	distinctă de buget (la Poliția Locală dar și la Primăria Municipiului Bacău).	
	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
 4 O4. 30% din parcurile din afara străzii sunt verzi (dale înierbate și vegetație înaltă) până în 2023	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 parcarii).	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
 5 O5. Sistem IT eficient care să asigure accesul la informație privind parcare și plata acestui serviciu pentru toate	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	
	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 parcarii și modalități de plată și alte reguli despre parcare (inclusiv politica de parcare)	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.

categoriile de utilizatori (până în 2020)	Registrul 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. ex: www.zmo.maps.arcgis.com/home	2020
	P: „Smart parking” – aplicație pentru ghidarea utilizatorilor către un loc de parcare disponibil. V1. Pentru parcuri în afara străzii accesibile prin barieră (public și privat). Exemplu funcțional deja în Cluj Napoca, aplicația Cluj Parking disponibilă pe IOS/Android.	2020-2030
	V2 Pentru parcuri la stradă (termen lung – implică instalarea de senzori).	2018-2019
	P: Achiziționare și realizare marcaje și indicatoare care să ghideze conducătorii auto către cele mai apropiate parcaje (50 indicatoare) ex: <i>modelul ghidajelor către parcare multietajată Universal din Brașov</i>	2018-2019
	Program pentru creșterea gradului de încasare și diversificarea modalităților de plată a parcarii	
	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 parcarii utilizatorul va primi două călătorii gratuite cu transportul public ¹⁶ .	
	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 parcarii autovehiculelor de peste 3.5 tone în zonele rezidențiale pe timpul nopții.	
O7. Reducerea cereri de parcare în zonele cu periferice 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. 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 bicicletelor 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 deservesc 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
O3.4 Infrastructură adecvată și atractivă pentru deplasări nemotorizate	Implementarea unui sistem de informare a pasagerilor în timp real	2018-2023
	Implementarea unui sistem de e-ticketing	2018-2023
	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 - Gherălești	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 Candicov - 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 Gestione 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 parcării

În orașele europene există diverse modalități prin care se asigură gestiunea parcării. Așadar, acest capitol are rolul de a evidenția posibile abordări în gestiunea parcării 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 parcării 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 parcării) 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 că 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.

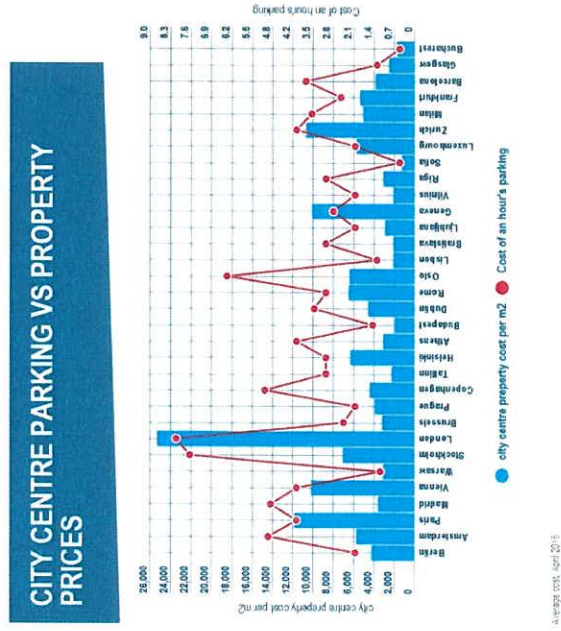
Tabel 4 Avantaje și dezavantaje în aplicarea scenariilor de administrare

1. Poliția locală	2. Companie privată externă	3. Companie privată internă
(-) Limitări în extinderea personalului	(-) dificultăți în a controla veniturile și redevența	(-) dificultăți în aplicarea amenzi
(-) Dificultăți în a reinvesti veniturile	(-) pârghii reduse în controlul calității serviciului	(-) Risc de politizare
(+) există personal deja format	(-) dificultăți în aplicarea amenzi	(+) mai ușor de reinvestit veniturile
(+) amenziile se aplică mai ușor	(+) Veniturile se reinvestesc mai ușor (redevență)	(+) corelarea cu primăria mai ușor de realizat
	(+) poate angaja mai ușor personal	(+) control direct asupra calității serviciilor
		(+) poate angaja mai ușor personal
		(+) Veniturile se reinvestesc mai ușor (redevență)

Politica tarifară

Acest subcapitol are în vedere fundamentarea principalelor tarife aplicate pentru diferitele tipuri de parcare. La baza tarifulor 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 parcării și valoarea imobiliară; sursa: Euronews, 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 parării pe oră crește cu mărimea orașului. În ceea ce privește tarifele publice de parcare stradale, 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 sustine 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 salariale sunt măsurate față de cheltuielile necesare pentru a menține un standard de viață de bază în anumite regiuni geografice specifice.

Corelația între parări 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 parării.

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.

Tabel 5 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 - parcuri stradale	Preț: prețuri ridicate per ora (e.g. 25¢ per 10 minute). Limitări: Căvea spați pentru marfă cu timp limitat.	Preț: prețuri medii (ex. 25¢ per 30 minute). Limitări: timp limitat 1-2 ore.	Limitări: timp limitat 1-3 ore.
	Preț: prețuri ridicate pe oră, zi și lună. (e.g., \$5-10 per zi)	Preț: prețuri medii pe oră, zi și lună. (e.g., \$2-5 per zi)	Preț: prețuri mici lunare (\$15-\$30 per lună)
Centre comerciale, Parcuri publice amenajate	Limitări: căteodată, prima oră gratis pentru clienți.	Limitări: căteodată, prima oră gratis pentru clienți.	Limitări: timp limitat 2-3 ore.
	Preț: prețuri ridicate pe zi și lună. (e.g., \$5-10 per zi)	Preț: prețuri medii pe zi și lună. (e.g., \$2-5 per zi)	Preț: prețuri mici lunare (\$15-\$30 per lună)
Centre comerciale, Parcuri private amenajate	Limitări: 1-3 ore	Limitări: 1-4 ore	Fără limitări.
	Limitări: "Numai Rezidenți", ce ar putea implica permise de parcare.	Fără limitări.	Fără limitări.
Cartiere rezidențiale - parcuri stradale	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.
	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 păghie 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 6 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
-----------------	-----------------------	---------------------

Amsterda m	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 €
Pizen	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. Pizen, 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), Pizen (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.

Mai jos regăsim diferențele între costurile înregistrate în orașele analizate și Municipiul Bacău. Se observă diferențe pozitive, în cele mai multe orașe, la nivelul tuturor indicatorilor selecțai. Din aceste date, putem considera că indicatorii de Transport prezențai, sunt puternic corelați cu costul vieții; observând clar diferențele dintre orașele Amsterdam și Rzeszow. 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 mică și a unui Cost al vieții inferior Municipiului Bacău.

[illegible]

Tabel 8 Analiză comparativă a costurilor pentru mobilitate în orașele analizate; sursa: prelucrare după www.numbeo.com

În ceea ce privește costul parcarilor 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 nivelul 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.

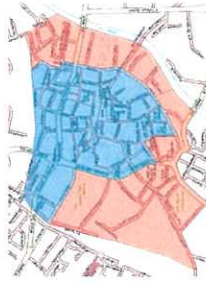
În anul 2018, parcare la stradă în Amsterdam este taxată cu 4-5 Euro în zona centrală și de-a lungul canalelor incluse în această zonă, de luni până sâmbătă între orele 9.00 am și 2.00 am și duminică între orele 12.00 pm – 2.00 am. În zona imediat învecinată a nucleului urban, prețul parcarilor variază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

Rzeszow, Polonia

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

Figura 30 Zonele de tarify a parcarilor 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 după 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).

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, urmăm următoarele obiective: rulaj optim de vizitatori, parări rezidențiale prioritare, atenuarea congestiilor în trafic și promovarea mijloacelor alternative de transport.

Oradea are în vedere menținerea actualului număr de parări. 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 parările 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.

Parcare 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

Rezidenții celor două zone tarifate pot achiziționa abonamente lunare la un cost preferențial, foarte redus, 2.3 Euro pentru prima mașină sau 23 Euro pentru vehicule suplimentare.

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

Pizen, Republica Cehă

Tariful pentru o oră de parcare în orașul Pizen 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 tarify practicate sunt mai reduse față de cele din Amsterdam este interesant faptul că parcare este tarifyată și pe parcursul nopții.

Studii de caz - orașe din Romania

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

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

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 parcare 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 parcarile din afara carosabilului, în așa fel încât ultimele să devină mai competitive.

În zona pietelor 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

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 prezentați. Aceste date subliniază necesitatea creșterii tarifulor 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 9 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-NAP-ROCA	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	1.378,03 €	35,63
ALBA-ULIA	74.574	nd	nd

Tabel 10 Costul mobilității în orașele analizate (România), sursa: www.numbeo.com, actualizarea consultantului (mai 2018).

Transport	Bacău	Orad	Arad	Cluj-Napoca	Const	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)	70,00 lei	90,00 lei	90,00 lei	60,00 lei	77,50 lei	73,00 lei	60,00 lei	60,00 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)	20,00 lei	25,00 lei	25,90 lei	22,50 lei	26,00 lei	25,00 lei	24,40 lei	20,00 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)	71,20 lei	81,10 lei	81,10 lei	73,60 lei	77,90 lei	67,50 lei	72,10 lei	64,60 lei
	50,00 lei	50,00 lei	25,00 lei	00,00 lei	47,50 lei	00,00 lei	85,00 lei	50,00 lei

Tabel 11 Comparație între Bacău și celelalte orașe analizate din perspectiva costului mobilității

Transport	Bacău	Oradea	Arad	Cluj-Napoca	Constanța	Iasi	Sibiu	Alba Iulia
Bilet calătorie (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	71,250 lei	+13%	-5.9%	+3.3%	+9.4%	-5.2%	+1.3%	-9.2%
Trendline (sau o mașină echivalentă nouă)								

Tabel 12 Politica tarifară pentru parcarile publice în diferitele orașe analizate din România

Parcare	Oradea	Arad	Cluj-Napoca	Iasi	Alba-Iulia
Parcare 1 h zona centrala	Tariful: 2.60 lei 400 lei parcarile prin SMA în 2021 cu plata în lei la curtea din data facturării: 0.33 euro	Tariful: 2 lei Prin SMA: 0.5 Euro + TVA	Zona 1: 2 lei în zona 2: 2 lei Zona 1/2: 2 lei zona 1/5 leptura	Zona 0: 3 lei	Zona 1: 4 lei
Alte zone		Tariful: 0.8 lei / 30 minute 1.5 lei / 1 ora 2.5 lei / 2 ore Prin SMA: Zona A (120 min) - 0.4 Euro / Zona B (60 min) - 0.35 Euro / Zona C (30 min) - 0.35 Euro + TVA / Zona C (90 min) - 0.7 Euro + TVA / Zona C (120 min) - 1.4 Euro + TVA	8 ore zona 1: 10 lei 6 ore în zona 1: 12 lei	Zona 1: 3.5 lei / ora Zona 1b: 0.75 lei / ora	Zona 1: 2 lei / ora Zona 2: 1 lei / ora
Parcare 30 min	1.30 lei		Zona 1: 0.50 / 1 ora în zona 2: 1 lei		
Abonament 1 zi	Prin parcarile prin SMA în 2021: 3 lei în 1000 lei în lei la curtea din data facturării: 8 h 3.37 euro	25 lei Zona A și B 20 lei			

Abonament 1 luna	1 luna 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	Zone 1 - abonament lunar - 70 lei/an - persoane fizice 525 lei/an - persoane juridice Zone 2 - abonament lunar 20 lei 240 lei/an - persoane fizice 20 lei/luna - persoane juridice Zone 3 - abonament lunar 10 lei 120 lei/an - persoane fizice 120 lei/luna - abonament lunar full time - 60 lei Zone 4 - abonament lunar full time - 60 lei Zone 5 - abonament lunar full time - 40 lei	Zone 1 - abonament lunar - 80 lei + 40 lei Zone 2 - abonament lunar 20 lei Zone 3 - abonament lunar 10 lei Zone 4 - abonament lunar full time - 60 lei Zone 5 - abonament lunar full time - 40 lei	100 de lei pe luna, dar pentru persoanele juridice - 200 de lei pe luna abonament transanual, pentru persoanele juridice - 150 de lei pe luna abonament transanual, pentru persoanele juridice - 150 de lei pe luna locul de parcare din cadrul societății - 400 de lei pe luna în zona 1, 300 de lei pe luna în zona 2 bunuri în zona 2
Parcare rezidențială	10 lei/lună Zona A - 15 lei/lună Zona B 15,5 lei/lună Zona A 12,8 lei/lună Zona B reședință 6 luni 110.00 lei reședință 1 an 200.00 lei cumpara de domiciliu 1 an 400.00 lei	70 lei/an - persoane fizice 525 lei/an - persoane juridice Zone 2 - abonament lunar 20 lei 240 lei/an - persoane fizice 20 lei/luna - persoane juridice Zone 3 - abonament lunar 10 lei 120 lei/an - persoane fizice 120 lei/luna - abonament lunar full time - 60 lei Zone 4 - abonament lunar full time - 60 lei Zone 5 - abonament lunar full time - 40 lei	Zone 1 - abonament lunar - 80 lei + 40 lei Zone 2 - abonament lunar 20 lei Zone 3 - abonament lunar 10 lei Zone 4 - abonament lunar full time - 60 lei Zone 5 - abonament lunar full time - 40 lei	Zone 1 - abonament lunar - 80 lei + 40 lei Zone 2 - abonament lunar 20 lei Zone 3 - abonament lunar 10 lei Zone 4 - abonament lunar full time - 60 lei Zone 5 - abonament lunar full time - 40 lei	100 de lei pe luna, dar pentru persoanele juridice - 200 de lei pe luna abonament transanual, pentru persoanele juridice - 150 de lei pe luna abonament transanual, pentru persoanele juridice - 150 de lei pe luna locul de parcare din cadrul societății - 400 de lei pe luna în zona 1, 300 de lei pe luna în zona 2 bunuri în zona 2

Stabilirea tarifului mediu

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

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

Tabel 13 Propunere de tarife pentru parările publice – variantă revizuită cu Polția Locală

Politica de preț	Actuala	Propusa	Maximala
Parcare autoturisme 1 h (aparat autotaxare) Zona I (centrala)	1.5 lei	3 lei	3.5 lei
Parcare autoturisme 1 h (aparat autotaxare) Zona II	1.5	2 lei	3 lei
Parcare autoturisme 1/2 h (aparat autotaxare) Zona I	0.75 lei	1.5 lei	2 lei
Parcare autoturisme 1/2 h (aparat 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 perpendiculară și	123 lei	250 lei	

oblic cu axul șoselei/ luna S1 (Zona 1)	123 lei	180 lei
Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare perpendicular și oblic cu axul șoselei/ luna S1 (Zona 2)	364 lei	635 lei
Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare perpendicular și oblic cu axul șoselei/trim S1 (Zona 1)	364 lei	460 lei
Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare perpendicular și oblic cu axul șoselei/ an S1 (Zona 2)	1449 lei	2000 lei
Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare perpendicular și oblic cu axul șoselei/ an S1 (Zona 1)	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)	15 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 țințele 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 parcări 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 călătorilor împreună cu subvențiile acoperă doar costurile de operare. În cazul parcarilor, 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 parcarilor și acces la informații despre serviciu (localizarea parcarilor 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;

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

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

Măsuri 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 parcarilor. Indicatoarele care

semnalizează plata parcarilor 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 parcării gratuite



Figura 32 Model infografic despre costul ridicat al parcării; 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/moodle_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 autoluw [Online]. Disponibil la: <http://amsterdamcity.nl/media/u>

ploads/parkernota.pdf (Accesat: 6 Mai 2018)	https://www.mos.ru/en/news/item/31338073/ (Accesat la: 11 Mai 2018)	about-demand-responsive-parking (Accesat la: 14 Mai 2018)	Wikipedia (2018) Moscova [Online]. Disponibil la: https://ro.wikipedia.org/wiki/Moscova (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/moodle_subpagini_fisiere/1122/pct.2062%20completeare.pdf (Accesat la: 15 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)	SFMTA (fără dată) New Color Curb [Online]. Disponibil la: https://www.sfmta.com/services/new-color-curb (Accesat la: 14 Mai 2018)	Wikipedia (2018) San Francisco [Online]. Disponibil la: https://en.wikipedia.org/wiki/San Francisco (Accesat la: 14 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)	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)	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)	Wikipedia (2018) Vilnius [Online]. Disponibil la: https://en.wikipedia.org/wiki/Vilnius (Accesat la: 15 Mai 2018)
Ivan M. (2018) Optar.RO – Facebook [Online]. Disponibil la: https://www.facebook.com/optar.ro/posts/1910630585677070 (Accesat la: 15 Mai 2018)	Moscow Parking (fără dată) FAQ [Online]. Disponibil la: http://parking.mos.ru/en/faq/ (Accesat la: 12 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)	World Population Review (fără dată) US City Populations 2018 [Online]. Disponibil la: http://worldpopulationreview.com/us-cities/ (Accesat la: 14 Mai 2018)
Kodrasky, 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)	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)	TPARK (fără dată) Plată cu SMS [Online]. Disponibil la: https://www.tpark.ro/oradea/ (Accesat la: 15 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)
Krušinskaitė G. (2017) VILNIUS SUMP [Online]. Disponibil la: https://www.interregeurope.eu/fleadmin/user_upload/tx_tevproj-ects/library/VilniusSUMP%2019.04.2017.pdf (Accesat la: 15 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)	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)	
Moscow Mayor official website (2017) Everything you need to know about paid parking in Moscow [Online]. Disponibil la:	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-	Vilnius (fără dată) VILNIUS RESPONSE TO CLIMATE CHANGE [Online]. Disponibil la: https://www.gridw.pl/images/koferencia/miasto_a_zmiany_klimatu_E_Randytc-min.pdf (Accesat la: 15 Mai 2018)	