

H O T Ă R Ă R E
privind Strategia de parcuri a Municipiului Oradea

Analizând Raportul de specialitate, înregistrat sub nr. 323966 din 20.10.2017, întocmit de către Direcția Patrimoniu Imobiliar, prin care se propune Consiliului Local al municipiului Oradea aprobarea strategiei de parcuri a Municipiului Oradea.

Având în vedere necesitatea implementării, la nivelul Municipiului Oradea, a unei strategii de parcuri care să:

- asigure aplicarea efectivă a reglementărilor legale privind parcare;
- reducă cererile de parcare prin îmbunătățirea transportului public;
- stimuleze reducerea traficului în zona centrală;
- faciliteze circulația pietonilor și bicicliștilor;
- creeze accesibilitate la spațiile de parcare;
- reducă perioada de parcare a vehiculelor în centrul orașului și în zonele aglomerate;
- asigure administrarea eficientă a parcarilor și să îmbunătățească serviciile de parcare;
- îmbunătățească fluxul circulației prin reducerea zonelor de aglomerație;
- reducă poluarea prin scăderea numărului de vehicule care circulă în zona centrală;
- ofere străzi mai sigure pentru pietoni, bicicliști, motocicliști și șoferi;
- îmbunătățească accesul pentru vehiculele de urgență și de transport public în comun.

Este necesară asigurarea de spații cu caracter specific tuturor grupurilor de utilizatori ai străzii: pietoni, cicliști și conducători auto.

Întrucât numărul de autoturisme din Municipiul Oradea crește exponențial, crește și cererea de locuri de parcare iar zonele centrale și așa aglomerate vor suferi din cauza congestiei traficului și poluării excesive.

Prin gestionarea parcarilor stradale autoritatea locală trebuie să urmărească obiective pentru asigurarea locurilor de parcare a vizitatorilor orașului, controlul prețului prin stabilirea unor taxe diferențiate pentru a o face relativ mai scumpă pentru ocuparea pe durată lungă dar mai ieftină pentru ocuparea pe durată scurtă, restricții de parcare pe o parte a unui drum îngust pentru a permite fluxul de trafic în ambele direcții, parcare pe stradă cu timp limitat pentru a facilita rulajul spațiilor de parcare în zona centrală, în zona piețelor și în alte zone aglomerate.

În lipsa conceperii unor măsuri eficiente în viitorul apropiat, problemele parcarilor, ale accesului obstrucționat pentru vehiculele de urgență și ale accesului obstrucționat pentru persoanele ce se deplasează nemotorizat se vor agrava în mod constant pe parcursul următorilor ani.

Prin stabilirea de către autoritățile locale a regulilor privind politicile de parcare bine organizate se urmărește obținerea unui efect atenuant asupra mobilității urbane a mașinilor.

O politică de parcare reușită trebuie să fie susținută printr-o gestionare bine organizată a parcarii, care vizează calitatea și orientarea către servicii publice eficiente.

Cu un număr din ce în ce mai mare de vehicule care încearcă să utilizeze spațiul limitat de drumuri pe care să parcheze, există cerințe crescânde pentru o anumită formă de reglementare pentru a asigura cea mai eficientă utilizare a spațiului disponibil.

Ținând seama de faptul că prin această strategie se urmărește crearea unui cadru pentru dezvoltarea investițiilor în domeniul parcarilor publice și asigurarea necesarului de locuri de parcare concomitent cu descurajarea deplasărilor cu autovehiculul propriu în zona centrală și alte locuri aglomerate din Municipiul Oradea.

Văzând proiectul de hotărâre și avizul Comisiei de specialitate a Consiliului Local,

În temeiul art. 36 alin. 1, alin. 2 lit. b și c, alin. 4 lit. e, și art. 45 alin. (2), lit. e) din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată și actualizată

Consiliul Local al Municipiului Oradea
H o t ă r ă ș t e:

Art. 1. Se aprobă STRATEGIA DE PARCĂRI A MUNICIPIULUI ORADEA, astfel cum aceasta este prevăzută în Anexa nr. 1 la prezenta Hotărâre.

Art. 2. Cu îndeplinirea prevederilor acestei Strategii se încredințează Direcția Patrimoniu Imobiliar - Serviciul Parcări, Instituția Arhitectului Șef, Direcția Tehnică, Direcția Economică, Poliția Municipiului Oradea, Poliția Locală Oradea precum și orice altă structură din aparatul de specialitate al primarului.

Art. 3. Prezenta Hotărâre se publică pe site-ul instituției www.oradea.ro și se comunică:

- Instituției Prefectului – Județul Bihor;
- Primarului Municipiului Oradea;
- Direcției Patrimoniu Imobiliar - Serviciul Parcări;
- Instituției Arhitectului Șef;
- Direcției Tehnice;
- Direcției Economice;
- Inspectoratului de Poliție Județean Bihor;
- Poliției Locale Oradea;
- Se publică în Monitorul Oficial al Județului Bihor și pe www.oradea.ro

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
Revnice Adrian

Oradea, 26 octombrie 2017
Nr. 867

CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR
Ionel Vila

Hotărârea a fost adoptată cu 18 de voturi „pentru”, 4 voturi „abținere” și 5 voturi „împotriva”

STRATEGIA DE PARCĂRI a Municipiului Oradea

1. Considerații generale

O politică coerentă privind parcările este una dintre cele mai eficiente pârghii ale autorității locale pentru a planifica, administra și exploata un sistem durabil de transport urban.

2. Obiective

Obiectivele care se au în vedere prin politica de parcări sunt:

- reducerea blocajelor în trafic și scăderea poluării aerului;
- administrarea corectă a parcărilor reduce circulația mașinilor și scade emisiile de carbon;
- creșterea numărului de călători pe mijloacele de transport în comun;
- șanse egale pentru toți,

Oamenii care vin în centru sau la lucru în oraș și nu pot folosi mijloacele de transport în comun pentru că nu au un acces facil la aceste servicii au probleme dacă nu găsesc locuri de parcare în zona centrală.

- revigorarea centrului orașului - siguranță în deplasare;

Extinderea suprafețelor destinate pietonilor și bicicliștilor, reducerea traficului în zona centrală și asigurarea unei discipline în trafic și la parcare va face ca mișcarea tuturor celor aflați în trafic, în special pietoni și bicicliști, să fie făcută în condiții de siguranță.

- susținerea creșterii economice;

Restricționarea posibilităților de parcare de lungă durată și reducerea locurilor de parcare pentru navetiști, amenajarea unor locații de parcare pentru cumpărători, vizitatori și turiști va asigura vitalitatea economică a centrului orașului.

Politica de administrare a parcărilor va urmări crearea unui echilibru între cererea de locuri de parcare și ofertă. Se va urmări prevenirea unei situații de creștere excedentară a solicitării de locuri de parcare și, pe de altă parte, aplicarea unor măsuri pentru a crește numărul de vizitatori în centrul orașului.

Excesul cererii pentru locuri de parcare generează o congestie a traficului în zona centrală, printr-un trafic suplimentar cauzat de căutarea unui loc de parcare.

3. Măsuri

Măsurile care vor fi puse în practică pentru buna administrare a parcărilor sunt:

- creșterea numărului sau a ofertei de locuri de parcare;
- scăderea numărului de mașini care e necesar să parcheze în zona centrală;
- soluții de parcare de scurtă durată;
- favorizarea parcării pentru rezidenți și cumpărători;
- taxarea diferențiată funcție de locație și de timp.

Toate activitățile prin care se instituie taxe de parcare și se aplică amenzi pentru parcare ilegală urmăresc reducerea cererii de locuri de parcare și a numărului de călătorii cu mașina personală în centrul orașului și, implicit, reducerea frecvenței blocajelor în trafic.

4. Tendențe care au influență asupra politicilor de parcări în Municipiul Oradea

În ultimii 15 ani, următoarele aspecte au influențat politicile de parcări în Oradea:

4.1. Creșterea numărului de autoturisme și a cererii de locuri de parcare.

Îmbunătățirea situației economice a făcut ca numărul de mașini să crească în fiecare an, tot mai multe persoane optând să naveteze cu mașina personală, în dauna transportului în comun.

Față de anul 2004, când erau înmatriculate în Municipiul Oradea 52.123 de autovehicule, an de an numărul acestora a crescut. Până în anul 2008, am avut o creștere cu aproape 10% în fiecare an, ajungându-se la 76.657 de autovehicule. Din 2009, ritmul de creștere a parcului auto a scăzut, ajungându-se în 2012 la 85.599. Din 2012 și până în 2016, am avut o creștere de aproape 5% în fiecare an, ajungând ca la sfârșitul anului 2016 să avem înmatriculate în Oradea 102.339 de autovehicule. Eliminarea taxei de înmatriculare, la începutul anului 2016, a avut ca efect o creștere a numărului de mașini înmatriculate și în Oradea. Ajungând la 500 de mașini la 1.000 de locuitori, se estimează o creștere mai lentă în anii următori, înspre media europeană de 600 - 700 de mașini la 1.000 de locuitori.

Deoarece, până în 2008, nu exista o limitare a duratei de parcare în zona centrală iar cei care lucrau la instituțiile publice din zone aglomerate aveau parcare gratuită sau puteau beneficia facil de abonamente de parcare, majoritatea locurilor de parcare de pe stradă erau ocupate de angajați. Această situație a făcut ca cei care aveau probleme de rezolvat în zona centrală să aibă tot mai puține locuri de parcare. Un alt efect generat a fost numărul ridicat de parcări ilegale. Șoferii își asumau riscul unei amenzi dacă nu aveau unde parca legal pentru a-și rezolva problemele.

După 2009, odată cu punerea în practică a sistemului european de parcări s-a ajuns, treptat, treptat, la un echilibru relativ între cererea de locuri de parcare și ofertă. Au fost eliminate gratuitățile pentru unii angajați. Parcările pe stradă din zonele foarte aglomerate au fost limitate ca durată la două ore, favorizându-i pe vizitatori. Tarifele au fost diferențiate și aduse la zi. Au început să fie construite parcări în afara carosabilului: prima, cea din spatele clădirii Tribunalului, finalizată în 2014, a doua la Spitalul Municipal, deschisă în 2016 și a treia, subterană, aflată în construcție pe malul stâng al Crișului Repede. Se verifică legalitatea parcărilor și se iau măsuri pentru asigurarea disciplinei în trafic și la parcare în zona centrală.

4.2. Creșterea traficului și a perioadelor de congestionare.

Cu toate că România are printre cele mai puține mașini în circulație dintre țările europene, raportat la numărul de locuitori, avem cele mai mici viteze medii de trafic. Acest lucru se datorează lipsei autostrăzilor și a șoselelor ocolitoare a localităților, mașinile fiind nevoite să traverseze localitățile, generând ambuteiaje.

Începerea în 2008 a lucrărilor la centura de 16,5 km ocolitoare a orașului și în anii următori la pasajele peste centură și la dublarea podului Densușianu au făcut ca în 2016 Oradea să aibă o centură funcțională ce preia majoritatea traficului de tranzit.

4.3. Creșterea volumului de mărfuri și de pasageri transportate rutier.

Neglijarea infrastructurii feroviare a făcut ca ponderea transportului feroviar să scadă. Cea mai mare parte a mărfurilor au ajuns să fie transportate rutier. În condițiile integrării europene a țării noastre și a creșterii schimbului de mărfuri cu țările UE, transportul de mărfuri prin Oradea a cunoscut o creștere însemnată, contribuind la îngreunarea traficului.

4.4. Dezvoltarea comunelor din zona metropolitană.

În jurul marilor orașe din România s-a înregistrat, după 1989, un fenomen de suburbanizare. Disponibilitatea terenurilor din localitățile suburbane și prețul mai scăzut al acestora față de cel din oraș au făcut aceste zone atractive, ajungând ca unele comune să-și dubleze populația. Mulți orădeni sau locuitori din județ și-au construit case în comunele de lângă Oradea, navetând zilnic spre oraș. Această navetă crește numărul de mașini în trafic dimineața și după amiaza, când oamenii vin la locurile de muncă/ își aduc copii la școală și când se întorc acasă.

4.5. Investiții reduse în rețeaua principală de transport până în 2008.

Cu excepția porțiunii din șoseaua de centură, pe două benzi, de 5,2 km, ce lega cele două drumuri naționale spre Deva și spre Arad, dintre str. Nufărului și Aradului, până în 2008 în Oradea nu s-au executat noi axe de transport, ci s-a lucrat doar la reabilitarea și întreținerea celor existente înainte de 1989. Fără o șosea de centură operațională, mașinile aflate în tranzit treceau prin municipiu, aglomerând circulația pe arterele Magheru, Republicii, Decebal și Dacia, artere aflate la limita centrului istoric. Traversarea Crișului Repede, pe podurile existente, se făcea greoi, în intervalele orare în care traficul atinge valori ridicate.

Podurile și drumurile principale noi care au fost construite în perioada 2009 - 2016 au preluat o parte din traficul urban. Cu excepția axei de circulație Gara CFR - zona Cantemir - Nufărul, unde circulația se desfășoară greoi în anumite intervale de timp, accesul spre zona centrală sau către principalele cartiere se face fără probleme majore în trafic.

4.6. Extinderea dezorganizată a zonei de locuit.

Dacă până în anul 2004 Oradea și-a controlat suprafața intravilanului, după acest an, când sectorul imobiliar a cunoscut o dezvoltare generală, intravilanul s-a extins, ajungând în 2010 la aproape 8.000 de ha, cu 15% mai mult. Zonele în care orașul s-a extins cel mai mult sunt: Apateului - Nojoridului, peste 100 de ha; zona Calea Sântandrei, peste 50 ha; zona de dealuri, peste 40 de ha și zona Oncea - Episcopia Bihor, peste 30 de ha. Cei care și-au construit case la limita intravilanului, în afara rutelor de transport în comun, vin în oraș cu mașinile personale. Până la extinderea utilităților în aceste zone și la asphaltarea drumurilor pentru a putea conecta cartierele noi la liniile de transport în comun, se va înregistra un trafic suplimentar.

4.7. Schimbarea structurii unor zone și a amplasării zonelor comerciale.

Vechile zone industriale au fost dezafectate în cea mai mare parte. S-au dezvoltat zone de locuit și industriale noi. Prin dezvoltarea noilor zone comerciale în afara zonei centrale, fluxurile de trafic s-au schimbat. A crescut circulația spre aceste zone. În unele situații, infrastructura rutieră nu era dimensionată corespunzător, ceea ce a generat probleme de circulație.

5. Situația administrării locurilor de parcare în Municipiul Oradea.

Locurile de parcare în zona centrală a Municipiului Oradea se încadrează în următoarele categorii:

5.1. De scurtă durată, marcate cu galben. Sunt situate pe stradă sau în parcări relativ mici în jurul instituțiilor ce oferă servicii publice sau în fața piețelor. Durata de parcare pe aceste locuri este limitată la două ore. Locurile de parcare cu durată limitată sunt administrate de Serviciul Parcări. Pe aceste locuri se poate parca exclusiv contra cost. Tariful aprobat, în prezent, este de 2,6 lei/oră. Abonamentele generale nu sunt valabile pe aceste locuri, ci doar cele pentru rezidenți. Ele sunt destinate în principal celor care au probleme de rezolvat în zona centrală, vizitatorilor și cumpărătorilor. Restricția de parcare de două ore a fost introdusă întrucât în aceste zone oferta de locuri de parcare era depășită de cerere iar cei care-și căutau un loc de parcare generau congestionarea traficului.

Introducerea parcarilor cu durată limitată a început în 2009, la sfârșitul anului 2010 ajungându-se la peste 500 de locuri de parcare galbene. Numărul acestora a crescut an de an, pe măsura amenajării de parcări în afara carosabilului. În prezent, în zona centrală sunt marcate 2.120 de parcări cu durată limitată.

5.2. De lungă durată pe stradă, marcate cu alb. Situate pe străzi secundare sau la limita zonei centrale, care nu sunt în imediata vecinătate a unor zone aglomerate sau a unor parcări amenajate în afara carosabilului. Pot fi folosite contra cost sau cu

abonament. Sunt destinate în principal navetiștilor și rezidenților sau celor care trebuie să staționeze o durată mai mare de timp. Tariful orar pentru parcare ocazională este egal cu cel de la parcarile galbene. Abonamentele lunare costă, în prezent, 85 lei/lună. Dacă se optează pentru un abonament plătit pe tot anul, acesta costă 870 lei/an.

În prezent sunt amenajate în zona centrală 5.534 de parcuri cu durată nelimitată pe stradă. Între 3.500 și 3.900 de abonamente se emit în fiecare lună pentru aceste locuri.

În ultimii ani, o dată cu extinderea zonelor pietonale, au fost desființate de pe carosabil peste 400 de locuri de parcare - cele mai multe în Piața Unirii (peste 120 de locuri) și în zona străzii Independenței (peste 170 de locuri de parcare). Acestea și cele de pe strada V. Alecsandri (peste 70 de locuri) vor fi compensate de noile parcuri de pe malul stâng al Crișului Repede, în parcare subterană ce va fi terminată la sfârșitul anului 2018.

Până în 2018, se prevede marcarea a încă 517 locuri de parcare pe străzile din zona centrală, în locurile unde parcarile nu sunt reglementate.

Riveranii, persoane fizice, în parcarile cu plată beneficiază de tarife preferențiale, 20 lei/lună și 200 lei/an, având posibilitatea să parcheze în proximitatea reședinței.

Parcare se plătește de luni până vineri, de la ora 7 la 18. La final de săptămână parcare este gratuită. Plata parcarii se poate face prin mai multe opțiuni: cu telefonul, prin cele 147 de parcometre amplasate în oraș sau prin tichete.

6. Locuri de parcare publice, în afara străzii.

Acestea sunt locuri de parcare ce nu sunt amenajate pe un drum public, în care orice persoană își poate parca mașina, sub rezerva respectării regulamentelor (de exemplu, plata unei taxe sau respectarea unui timp de parcare). Acest tip de parcare este deținută de autoritatea publică și exploatată de Serviciul Parcuri (parcare supraterrană din spatele Tribunalului cu 455 de locuri, parcare din curtea Primăriei cu 44 de locuri sau cea de la Spitalul Municipal cu 394 de locuri) sau este deținută de sectorul privat și exploatată în regim privat (ex. - parcare subterană de la Oradea Plaza).

Construcția parcarilor supraterrane publice în Oradea a început din 2012, prima parcare fiind operațională, în spatele Tribunalului, doi ani mai târziu.

Taxa în parcarile din afara străzii este mai mică în același interval orar ca pe stradă, cu 30%, pentru a încuraja parcare în afara carosabilului. În parcare din spatele Tribunalului tariful este de 2 lei/oră. Abonamentele în aceste parcuri au aceeași valoare ca și cele de pe locurile cu durată nelimitată de pe carosabil.

În parcare din curtea primăriei, pentru a încuraja folosirea unui loc de parcare de mai multe ori, primele 30 de minute sunt gratuite, fiecare oră fiind taxată suplimentar pentru descurajarea staționării.

7. Locuri de parcare private în afara străzii.

Acest tip de parcare este asociat unor case (rezidențial) sau unei anumite clădiri de birouri sau comercială (non-rezidențială). Teoretic, doar locuitorii casei sau cei ce au legătură cu acea clădire pot utiliza acele locuri de parcare. Estimativ, în zona centrală sunt peste 2.000 de locuri de parcare de tipul acesta.

8. Proiectarea străzilor din centru pentru un spațiu urban de calitate

Ani de zile zona centrală a fost ocupată de mașinile parcate și de cele din trafic. În afara străzii Republicii, nu există o zonă pietonală exclusivă sau o zonă în care bicicliștii să poată pedala în siguranță. Alături de celelalte măsuri adoptate în ultimii ani, urmărim punerea în practică a unei serii de măsuri care să schimbe lucrurile. Se are în vedere susținerea economiei locale, crearea unui mediu plăcut pentru oameni, regenerarea centrului istoric al orașului și ajungerea la un trafic fluent, reducând perioadele de congestie. Administrarea parcarilor va fi parte a sistemului de transport integrat.

Străzile din zona centrală au funcții importante de spații publice pe lângă cele legate de traficul auto. Acestea sunt flancate de clădiri de patrimoniu sau de spații publice, piețe sau zone verzi. În timp ce facilitarea circulației este încă o funcție cheie, ele sprijină și o serie de funcții sociale, de relaxare și de comerț.

Cerințele și impactul pietonilor (care vor fi plasați pe primul loc), bicicliștilor și celor care călătoresc cu mașinile vor fi în acord cu specificul centrului istoric al orașului.

Străzile din zona centrală urmează să fie reproiectate până în 2020 în vederea reabilitării acestora și aducerii la un standard corespunzător.

La întocmirea proiectelor se va ține seama de următoarele elemente:

8.1. Viteza adecvată pentru traficul urban în zona centrală.

Proiectarea străzilor din zona centrală va avea în vedere influențarea comportamentului șoferilor în vederea reducerii vitezei, contribuind la creșterea nivelului de siguranță al străzilor. Facilitățile de control ale vitezei vor fi prevăzute, de la început, în structura străzii:

8.2. Alternarea grupurilor de parcuri

Câte 3 - 5 în fiecare grup, pe cele două laturi ale străzilor înguste va acționa ca un obstacol și va încetini viteza mașinilor, forțându-le să urmărească strada curbilinie creată de mașinile parcate (pe str. R. Ciorogariu și M. Eminescu, de exemplu);

8.3. Extensii ale trotuarelor

În locul unor locuri de parcare, în zona trecerilor de pietoni (pentru scăderea timpului de traversare a pietonilor) sau în zona intersecțiilor, unde se vor planta arbori, monta bănci de odihnă, coșuri de gunoi sau rasteluri de biciclete;

8.4. Trecerile de pietoni vor fi amenajate la nivelul trotuarului

Pe străzile unde pietonii sunt în număr mare, trecerile de pietoni vor fi amenajate la nivelul trotuarului, înălțat, favorizând pietonii și acționând ca un limitator de viteză.

8.5. Parcarile vor fi îndepărtate de lângă intersecții

În scopul de a mări vizibilitatea pentru mașini și pentru siguranța pietonilor. La cel puțin 5 m de colțul străzilor, parcarile vor fi desființate.

8.6. Limitarea vitezei la 30 km/h

Până în anul 2020, o dată cu reproiectarea străzilor din zona centrală respectând cerințele de mai sus, se vor crea zone „Tempo 30”, cu scopul de a face străzile mai liniștite, prin limitarea vitezei la 30 km/h.

9. Străzi pentru oameni

Proiectarea străzilor se va face punându-se accentul pe interacțiunea dintre oameni. Proiectarea stradală va încuraja acest lucru prin crearea de spații unde copiii se pot juca, oamenii se pot plimba și pot dialoga, pot contempla clădirile și piețele, se pot odihni, unde se pot organiza evenimente și alte activități în condiții de siguranță. Pentru ca aceste lucruri să se petreacă, traficul de mașini nu va trebui să domine străzile în zona centrală.

Spațiile pietonale vor fi extinse în piețe și pe toate străzile din centrul istoric. Trotuarele vor fi lărgite. În tot centrul se va avea în vedere posibilitatea deplasării pe jos, fără nicio piedică. O rețea de străzi care fac legătura între actuala zonă pietonală, malul Crișului Repede și zona cetății va deveni exclusiv pietonală. Această măsură va stimula afacerile din centru, pentru că magazinele și unitățile de alimentație publică cu spații pentru pietoni generează mai multe venituri.

O rețea de piste de biciclete va asigura legătura dintre pista amplasată de-a lungul Crișului Repede și piețele, școlile din zona centrală și zona comercială, prin eliminarea unor locuri de parcare de pe carosabil.

Intersecțiile vor fi concepute luând în considerare, în primul rând, nevoile pietonilor. Ele vor fi proiectate în așa fel încât să fie adaptate zonei respective și formelor urbane. Elementele standardizate nu vor dicta modelul stradal.

Mobilierul stradal va fi localizat în așa fel încât să ofere beneficii maxime, fără a obstrucționa deplasările pietonale.

Materialele folosite vor trebui să confere durabilitate, să fie ușor de întreținut și să fie de bună calitate, cu impact vizual pozitiv în contextul centrului istoric.

Pentru a împiedica intrarea mașinilor în spațiul pietonal, se vor amplasa borne. Acestea se vor retracta la sol pentru a permite accesul limitat al unor vehicule sau pentru

intervențiile de urgență. Vehiculelor li se va interzice accesul în zonele pietonale, cu excepția celor de aprovizionare, în timpul anumitor ore din zi.

Pe străzile care se intersectează cu strada Republicii în zona pietonală, locurile de parcare se vor desființa pe o lungime de până la 30 de metri de intersecții, în locul acestora fiind extins spațiul pentru terasele cafenelelor și restaurantelor și instalarea de bănci pentru recreere.

10. Standarde de parcare.

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

Premiza de la care se pleacă este că disponibilitatea redusă a locurilor de parcare în zona centrală este unul din instrumentele ce vor ajuta la schimbarea comportamentului de călătorie către moduri mai durabile, precum mersul pe bicicletă și mersul pe jos. Vom urmări ca noile standarde de parcare să fie minime la originea deplasărilor - parcare rezidențială și maxime la destinații - parcare micilor magazine și a zonelor de agrement. Standardele minime presupun furnizarea de mai mult spațiu destinat pentru parcări iar cele maxime un spațiu mult mai mic.

Numărul parcărilor de pe stradă va scădea într-un ritm echilibrat, ca efect al amenajării pistelor pentru biciclete, parcărilor pentru biciclete, extinderii spațiilor pietonale și relocarea unor spații stradale pentru liniile de autobuz.

Standardele de parcări în centrul istoric vor fi mai permissive pentru clădirile non-rezidențiale, prin permiterea împărțirii spațiilor de parcare între angajați și alți utilizatori din zonă. Dacă noile construcții sunt în vecinătatea unei parcări în afara carosabilului (până la 300 m distanță), numărul de locuri de parcare ce vor trebui amenajate va putea fi redus dacă antreprenorul negociază rezervarea locurilor pentru angajați în parcare existentă.

Pentru construcțiile care se vor edifica aproape de stațiile de tramvai sau autobuz (până la 300 m), având nevoie de mai puține locuri de parcare, standardele de parcare vor fi mai permissive.

11. Plafonarea locurilor de parcare.

Oradea va avea în vedere menținerea actualului număr de parcări. În acest sens se va urmări respectarea unui plafon de 6.000 de locuri de parcare în centrul istoric, în zona delimitată de străzile pietonale și de o rază de 300 m de la parcările 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 stradă și va reduce congestia rezultată din căutarea unui loc de parcare pe carosabil.

12. Utilizarea veniturilor din parcare.

Toate veniturile din parcări vor fi folosite exclusiv pentru amenajarea altor locuri de parcare și pentru extinderea spațiilor pietonale din zona centrală.

Veniturile strânse nu sunt doar o formă de impozitare aplicată automobilistilor. Banii încasați nu se vor amesteca în bugetul general al orașului. Veniturile vor fi alocate sectorului de transport. O componentă importantă va fi amenajarea de noi locuri de parcare.

În zona rezidențială a orașului, cartierele de blocuri, unde în multe zone există un deficit de locuri de parcare amenajate, vor fi amenajate, anual, până în 2020, cel puțin 2.000 de locuri de parcare.

În zona centrală vor fi proiectate și construite mai multe parcuri în afara carosabilului, care vor prelua mașinile ce nu vor mai putea parca pe stradă, datorită extinderii zonei pietonale. Parcurile vor fi amplasate ținând seama de amplasamentele disponibile și de „acoperirea” zonei centrale. Numărul de locuri amenajate în noile parcuri subterane și supraterane va fi de cel puțin 1.500 de locuri.

O altă componentă importantă vor fi spațiile pietonale și piste de biciclete. De la amenajarea Pieței Ferdinand, la transformarea unor străzi în zone pietonale și până la lărgirea și reabilitarea trotuarelor, reabilitarea și extinderea zonelor pietonale va fi o prioritate în anii următori.

Extinderea actualei rețele de piste de biciclete în zona centrală a orașului va beneficia de alocări de fonduri din veniturile realizate din parcuri.

La începutul fiecărui an se va face o informare publică privind veniturile din parcuri și modul în care au fost folosiți banii încasați.

13. Costurile parcarilor.

Având în vedere că cererea de locuri de parcare în zona centrală nu va scădea în anii următori și că se impune creșterea spațiilor dedicate pietonilor și bicicliștilor în dauna locurilor de parcare de pe carosabil, e necesar să se construiască noi locuri de parcare în afara carosabilului. Ținând seama de costurile ridicate ale terenurilor în zona centrală, suprafețele reduse ca număr și suprafața unde s-ar putea amenaja noi locuri de parcare și terenurile disponibile, este mai economic să se construiască pe verticală decât pe orizontală.

În condițiile în care un metru pătrat de spațiu de parcare costă dublu într-o parcare subterană față de una supraterană, acolo unde este posibil se vor construi parcuri supraterane. În condițiile în care aceste parcuri au un front vizibil la stradă, acesta va fi amenajat în așa fel încât să aibă funcțiuni de birouri sau comerciale cel puțin la parterul fațadei, atât pentru a îmbunătăți aspectul stradal, cât și pentru amortizarea mai rapidă a acesteia. Deoarece veniturile din operarea unei parcuri din afara străzii nu pot acoperi investiția inițială și cheltuielile de operare ale acesteia, cel puțin la actualele tarife, la calculul recuperării investiției se vor adăuga și veniturile din parcurile de pe strada din zona limitrofă parcarii, pe o rază de până la 300 m. Acestea vor subvenționa parcurile din afara străzii, toate parcurile fiind gândite într-un sistem.

Construirea parcarilor în afara străzii implică cheltuieli semnificative. În condițiile în care până în 2020 se va începe construcția unor parcuri în afara străzii care vor cumula peste 1.500 de locuri de parcare, valoarea investițiilor se va ridica la aproape 20 milioane de euro. În condițiile în care autoritatea publică nu va găsi sursele de finanțare pentru aceste investiții, se va analiza posibilitatea unor parteneriate public - private pentru construirea și operarea acestora. Chiar dacă parcurile ar putea fi operate în sistem privat, autoritatea locală va păstra posibilitatea de a influența structura tarifară.

Semnalizarea clară și ghidajul către fiecare parcare, amplasate pe străzile din vecinătatea parcarii vor ajuta șoferii să localizeze rapid parcare.

14. Reglementarea parcarilor. Politici tarifare.

Nivelul optim pe care urmărim să-l atingem în anii următori este ca la 8 -10 locuri de parcare să existe 1 - 2 locuri libere, ceea ce reduce timpul de căutare a unui loc de parcare. Tarifele de parcare stabilite pe stradă pe locurile cu durată limitată vor avea în vedere menținerea la un nivel care să genereze acest raport și care să reflecte valoarea reală a pieței. Gestionarea parcarilor fără un preț corect nu va ajuta orașul, deoarece furnizarea de locuri de parcare gratuite reprezintă un stimulent pentru utilizarea autoturismului, iar numărul celor care vor circula cu mașina va continua să crească.

Parcare pe stradă în zona centrală va fi organizată pe două zone (galben și alb), astfel: parcare mai scumpă pentru șederi pe termen scurt (2 sau 3 ore) în centru și în zonele cu cerere mare de parcare, înconjurată de un inel de parcuri cu prețuri mai scăzute pentru șederi pe termen mai lung. În paralel, serviciul de transport public va fi dezvoltat în continuare, urmărindu-se o frecvență și o acoperire bună.

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

Tichetele de parcare din zona roșie vor putea fi utilizate și în zona mai ieftină, galbenă sau albă, în timp ce un tichet din zona galbenă nu va putea fi utilizat în zona roșie.

Abonamentele anuale nu vor mai permite reduceri. Abonamentul standard pentru rezident 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 piețelor și în parcare de la primărie se va menține un sistem de parcare cu o primă perioadă de timp gratuită (30 de minute sau 1 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.

Politicile tarifare adecvate pentru parcare pe stradă vor fi corelate cu măsurile de centralizare și limitare a locurilor de parcare din afara străzii, cu stimularea modurilor de transport alternative, în așa fel încât să contribuie la o calitate ridicată a vieții în comunitatea noastră.

15. Impunerea regulamentelor. Control și sancționare.

Politicile de parcare nu funcționează fără aplicarea regulamentelor și sancționarea ilegalităților.

Aplicarea regulamentelor și sancționarea trebuie să fie eficiente, atente și echitabile. Scopul lor este de a încuraja conformarea la reglementările în vigoare, pentru a menține eficiența utilizării spațiului public. Coerența sancționărilor ajută la menținerea unui nivel ridicat de conformitate.

Autoritatea publică, chiar și în cazul unor parteneriate public - private pentru dezvoltarea sistemului de parcare, va păstra controlul asupra strategiei și politicii de parcare.

Aplicarea regulamentelor și a sancționării care se face în prezent de Serviciul Parcare, încorporat în aparatul primăriei, va fi menținută sau ar putea fi făcută într-o formă externalizată.

Nivelul actual al sancțiunilor raportat la câștigul salarial din Oradea va fi menținut și în anii următori. Pentru prima încălcare a legii se va putea reduce cuantumul amenzii. Pentru recidiviști, amenziile vor putea fi majorate.

Parcare pe trotuare în centrul istoric va fi complet eliminată, deoarece în prezent mai există câteva zone marginale unde se parchează parțial pe trotuar, afectând circulația pietonilor. Din experiența altor orașe, o dată ce autoturismele au fost eliminate de pe trotuare, situația economică a comercianților din zonele respective s-a îmbunătățit semnificativ iar cetățenii sunt mult mai încântați de orașul lor.

Se vor proiecta rute de control și sancționare, pentru a avea un circuit complet ce coincide cu timpul de staționare de 2 ore. Numărul de supraveghetori va fi adaptat în funcție de gradul de conformare.

Toți supraveghetorii vor avea acces, cu ajutorul aparatului portabil, la o platformă software care include toate informațiile despre amenzi și legitimații de parcare. Performanța serviciului se va măsura prin numărul de mașini parcate corect. De două ori pe an, în aprilie și octombrie, se va analiza câte mașini au parcat corect. Ținta care va fi urmărită este ca în 2020 cel puțin 75% din mașini să fie parcate corect.

În contextul proiectelor de reabilitare a clădirilor și de revitalizare a centrului orașului din ultimii ani, momentul este oportun cu privire la trecerea într-o nouă etapă privitoare la cerințele de parcare și la comportamentul de transport. O modalitate importantă de a reduce cererea de parcare, precum și necesitatea de a furniza un număr suficient de locuri de parcare care să satisfacă cererea maximă, constă în îmbunătățirea serviciilor de transport în comun și crearea unor condiții bune pentru mersul pe jos sau

cu bicicleta. Un transport public performant va fi parte a noului pachet de politici privind introducerea gestionării sistemului de parcare.

Acest material a avut la bază următoarea

Bibliografie:

Shoup, D.C., 2005: The high cost of free parking

Gehl, J. 2012: Orașe pentru oameni

Kodransky M., Hermann G., 2011: Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation

Program UE, 2015: Ghid de planificare și gestionare a sistemului de parări urbane

NACTO, 2016: Global Street Design Guide

Ionescu-Heroiu, M. și alții, 2014 - 2016: Rapoarte ale Băncii Mondiale pentru România