

ROMÂNIA
JUDEȚUL HARGHITA
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI
GHEORGHENI
www.gheorgheni.ro

HOTĂRÂREA nr.41/2019

privind aprobarea Politicii de Parcare a Municipiului Gheorgheni

Consiliul Local al Municipiului Gheorgheni,

întrunit în ședința ordinară din data de 18 aprilie 2019,
Având în vedere:

- Expunerea de motive nr. 5136/2019 a primarului Municipiului Gheorgheni;
- Raportul de specialitate nr. 5137 al Direcției tehnice din cadrul aparatului de specialitate al primarului municipiului Gheorgheni ;
- rapoartele comisiilor de specialitate constituite din cadrul Consiliului Local Gheorgheni,

Luând în considerare prevederile:

- Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu completările ulterioare
- Legii nr.273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare
- O.G.71/2002, privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, cu modificările și completările ulterioare;
- H.G.955/2004, pentru aprobarea reglementărilor-cadru de aplicare a Ordonanței Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, cu modificările și completările ulterioare;
- O.U.G. nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- HG.nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a OUG nr. 195/2002 privind circulație pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare;
- O.G.43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinului Ministerului Transporturilor nr. 49/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localități urbane,

În temeiul prevederilor: art. 36, alin.(2), lit. c), lit. d), alin. (6) lit. a) pct.19 și art. 45 alin (2) lit. e), coroborat cu art.115 alin.(1) lit.b) din Legea 215/2001, privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art.1 – Se aprobă *Politica de Parcare a Municipiului Gheorgheni*, conform Anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2 – Prevederile prezentei hotărâri vor fi duse la îndeplinire de către: primarul Municipiului Gheorgheni, Direcția tehnică din cadrul aparatului de specialitate al primarului municipiului Gheorgheni.

Art.3 – (1) Prezenta hotărâre se comunică: Prefectului județului Harghita, Primarului, Viceprimarului Municipiului Gheorgheni, Direcției tehnice din cadrul aparatului de specialitate al primarului municipiului Gheorgheni,

(2) Prevederile prezentei hotărâri vor fi duse la cunoștință publică prin afișare la sediul Primăriei Municipiului Gheorgheni și pe site-ul oficial al Municipiului Gheorgheni.

Gheorgheni, la data de 18 aprilie 2019

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Selyem Mária-Antónia

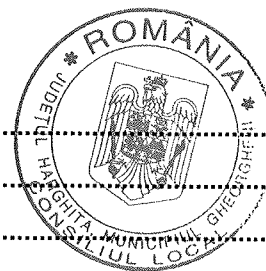
CONTRASEMNEAZĂ PENTRU LEGALITATE
SECRETARUL MUNICIPIULUI

Nag *án*



**Politica de Parcare
a Municipiului Gheorgheni**

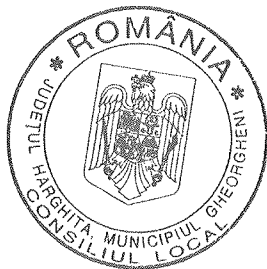
Anexă
la HCL nr. 1/2019



Cuprins

1.	PREAMBUL	3
2.	CONSIDERAȚII GENERALE	3
2.1.	INTRODUCERE	3
2.2.	SCOP ȘI OBIECTIVE	3
2.3.	CADRUL LEGISLATIV	4
2.3.1.	REGLEMENTĂRI NAȚIONALE	4
2.3.2.	ALTE ACTE NORMATIVE RELEVANTE	5
2.4.	IMPACTUL POLITICII DE PARCARE LA NIVELUL ORAȘULUI	5
2.4.1.	IMPACTUL ASUPRA TRAFICULUI RUTIER	5
2.4.2.	GRADUL DE MOTORIZARE LA NIVELUL LOCALITĂȚII ȘI ZONEI ADIACENTE	5
2.4.3.	CATEGORII ȘI TEME ABORDATE	5
1)	Străzi care favorizează pietonii	5
2)	Standarde de parcare	5
3)	Reglementarea parcărilor	5
4)	Aplicarea regulamentelor	6
2.5.	SITUAȚIA PARCĂRILOR ÎN MUNICIPIUL GHEORGHENI	6
2.5.1.	REȚEAUA STRADALA A MUNICIPIULUI GHEORGHENI	6
2.5.2.	TIPOLOGII DE PARCARE	7
2.5.3.	ANALIZA SITUAȚIEI LOCURILOR DE PARCARE	7
2.5.4.	DEFICIENȚE ȘI EFECTE SPECIFICE ALE SISTEMULUI DE PARCARE ACTUAL	8
3.	POLITICA DE PARCARE	8
3.1.	OBIECTIVE	8
3.2.	METODOLOGIE ȘI ELABORARE	9
3.3.	STANDARDE DE PARCARE	10
3.4.	MASURI PROPUSE	11
	Rețeaua de piste de biciclete	11
	Construirea de parări noi și amenajarea celor existente	11
	Reglementarea parcărilor	12
3.5.	POLITICA TARIFARA ȘI SISTEMELE DE PLATA	12
3.6.	DEZVOLTAREA SISTEMULUI DE PARCARE	13
	Modele și strategii de dezvoltare	13
	Parcarea locala cu preluarea prin transport public („Park & Ride”)	13
4.	IMPLEMENTAREA POLITICILOR DE PARCARE	14
4.1.	MĂSURI DE IMPLEMENTARE A POLITICII DE PARCARE ȘI ATINGERE A OBIECTIVELOR	14

4.2.	TEHNOLOGIA SISTEMULUI DE GESTIONARE A PARCĂRILOR	15
4.3.	IMPUNEREA REGULAMENTELOR.....	15
5.	CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI	16





Politica de parcare a Municipiului Gheorgheni

1. PREAMBUL

O deplasare realizată cu autoturismul presupune invariabil utilizarea unui spațiu de parcare la cele două capete ale călătoriei - origine și destinație. Furnizarea acestor locuri de parcare are un impact asupra cererii și comportamentului de călătorie. Existența sau lipsa locurilor de parcare la destinație are implicații semnificative asupra cererii de transport public. Impactul gestionării sistemului de parcări asupra distribuției modale și a cererii de călătorie în general are, prin urmare, implicații pentru transport și durabilitate.

Prezentul document stabilește politicile pe baza cărora se vor elabora regulile generale ce trebuie respectate de către toți utilizatorii parcarilor publice pe teritoriul Municipiului Gheorgheni, în scopul utilizării cât mai eficiente a locurilor de parcare existente și a fluidizării traficului.

Parcările publice pe teritoriul Municipiului Gheorgheni sunt pe domeniul public al Municipiului Gheorgheni, iar accesul conducătorilor auto în spațiile de parcare se face doar în condițiile respectării prezentului document și a legislației rutiere în vigoare.

2. CONSIDERAȚII GENERALE

2.1. INTRODUCERE

Municipiul Gheorgheni este situat în partea de E al depresiunii Giurgeului din Carpații Orientali (Grupa Centrală), pe cursul mijlociu al pârâului Belchia căruiua își datorează existența. Apele pârâului creând condiții prielnice întemeierii acestei așezări pe malurile sale la o altitudine medie de 810 m. Coordonatele geografice sunt long. E 25° 35' lat. N 46° 43'. Municipiul este accesibil ușor atât pe calea rutieră cât și pe calea ferată. Pe cale rutieră municipiul se află situat la răscrucea unor drumuri comerciale importante de secole, cum sunt: DN 12 dinspre Brașov prin Miercurea Ciuc spre Toplița și Tg Mureș cu DN 12C- 13B Bicăz prin Lacu Roșu spre Praid, Sovata. Municipiul se află situat la 350 km de București și la 600 km de Budapesta, din ambele capitale se poate ajunge pe drumuri modernizate dar aglomerate. Realizarea autostrăzilor Brașov – Borș și Tg. Mureș – Iași vor facilita accesul spre și dinspre Europa via Budapesta.

Pentru cei care doresc să ajungă cu autobuzul au la dispoziție numeroase curse regulate de autobuz care trec prin Gheorgheni. Pe cale ferată municipiul Gheorgheni este situat pe magistrala CF400, la jumătatea distanței între Tg Mureș și Brașov. Sunt legături bune pe calea ferată între București, Budapesta și litoralul românesc, numeroase trenuri directe opresc în gara din Gheorgheni.

Primăria Municipiului Gheorgheni administrează orașul și este condusă de Primar și de 1 viceprimar.

După anul 1990, numărul vehiculelor a crescut foarte mult, iar aglomerația rutieră și parcare au devenit probleme foarte mari pentru fiecare posesor de vehicul, în special în centrul orașului, dar și pe străzile adiacente centrului, acestea ajungând să fie aproape blocate ca urmare a parcării mașinilor pe lateralele acestora, în lipsa spațiului necesar pentru organizarea de locuri de parcare dedicate. De asemenea, există străzi și intersecții care pe perioada zilei sunt foarte aglomerate și practic blocate datorită persoanelor active, implicate major în activitatea economică și care se deplasează în mod curent cu autoturismul personal, fiind obligate să îl parcheze în proximitatea serviciului pe perioada zilei în perioada în care se află în activitatea profesională.

Practic în acest moment în Municipiul Gheorgheni sistemul rutier și cel de parcare este relativ neadaptat la numărul de vehicule care circula în fiecare zi. Din statisticile actuale rezultă că numărul de autovehicule înmatriculate ajunge la valoarea de 23.058 autovehicule la care se mai adaugă și cele în tranzit.

Chiar dacă în viitor se vor implementa măsuri de creștere a capacității rutiere și de parcare stradale, acest lucru nu mai este posibil în centrul orașului și este necesar să se identifice modalități care să descurajeze folosirea vehiculelor în aceste zone, prin asigurarea de soluții alternative de transport.

De asemenea, este necesară introducerea unor reglementări unitare privind parcare autovehiculelor și găsirea unor modalități eficiente de stimulare a respectării acestor reglementări.

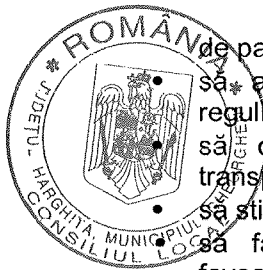
Astfel, analizând natura problemelor cu care se confruntă, Primăria Municipiului Gheorgheni a hotărât să abordeze soluționarea acestora pe baza unei politici adecvate privind dezvoltarea și operarea sistemului de parcare la nivelul Municipiului.

2.2. SCOP ȘI OBIECTIVE

Principalul scop al Politici de Parcare este realizarea unui cadru legal atât pentru dezvoltarea investițiilor în domeniul parcarilor publice, pentru a asigura necesarul de locuri de parcare, cât și pentru realizarea de investiții și programe complementare pentru descurajarea deplasărilor cu autovehiculul propriu în zonele în care parcările sunt aglomerate (în special în zona centrală a Municipiului Gheorgheni) și utilizarea pe scară cât mai largă a transportului public.

De asemenea, Politica de Parcare mai are următoarele scopuri:

- să implementeze soluții de informare a cetățenilor utilizatori a sistemului rutier (automobiliști, bicicliști etc.) astfel încât aceștia să poată opta pentru cele mai eficiente și rapide rute de trafic și de parcare, în cunoștință de cauză privind disponibilitatea și aglomerația locală;
- să asigure aplicarea efectivă a reglementărilor privind parcare, dar și impunerea efectivă a



- de parcare, în cunoștință de cauză privind disponibilitatea și aglomerarea locală;
să asigure aplicarea efectivă a reglementărilor privind parcare, dar și impunerea efectivă a regulilor;
să conducă la reducerea cererii de parcare prin îmbunătățirea transportului public și a transportului nemotorizat;
să stimuleze reducerea traficului în zona centrală; să faciliteze circulația pietonilor pe trotuare;
să faciliteze circulația bicicliștilor, inclusiv a celor care renunță la utilizarea autoturismului în favoarea bicicletei (sau a altor vehicule personale nemotorizate sau cu motoare ecologice);
- să mărească numărul locurilor de parcare și accesibilitatea la spațiile de parcare în general și pentru persoanele cu handicap în particular;
 - să reducă perioada de parcare a vehiculelor în centrul orașului și pe străzi;
 - să asigure administrarea parcajelor și să îmbunătățească serviciile de parcare;
 - să îmbunătățească fluxul circulației, prin reducerea zonelor de aglomerație;
 - să conducă la străzi mai sigure pentru pietoni, bicicliști, motocicliști și șoferi;
 - să faciliteze îmbunătățirea accesului pentru vehiculele de urgență și transport public;
 - să asigure includerea în totalitate a prevederilor ei în procesul de luare a deciziilor și în concordanță cu alte strategii conexe.

Politica de parcare este unul dintre elementele esențiale ale administrării unui oraș. Astfel, obiectivul politicii este integrarea sistemului de parcare al orașului într-un cadru mai larg care influențează folosirea terenului, transportul și traficul.

Principalul obiectiv al politicii este creșterea folosirii transportului public, în paralel cu dezvoltarea facilităților de parcare, pentru a avea rezultatele dorite.

Oferta și tarifele pentru parcare influențează modul în care oamenii călătoresc către locurile de muncă, divertisment sau magazine, și modul în care folosesc autovehiculele private și modul în care decid cu privire la utilizarea acestora sau a transportului public sau chiar utilizarea de mijloace de transport alternative nemotorizate (biciclete, trotinete etc.) pe distanțe scurte și atunci când condițiile meteo sunt favorabile.

Politica de parcare va avea efect, direct sau indirect, asupra calității vieții pentru rezidenți și asupra calității mediului prin reducerea poluării generate de fluxul mare de autoturisme care se acumulează în zonele de interes ale orașului (aglomerările urbane). De asemenea, politica va avea efect asupra blocajelor în circulație, prin eliminarea lor, asupra puterii de atracție a zonelor urbane și a performanțelor financiare - prea multe locuri de parcare pot conduce la degradarea spațiilor urbane în timp ce prea puține locuri de parcare pot afecta viabilitatea activităților comerciale.

Politica propusă are la bază o abordare de analiza tip „zonă cu zonă” a ariei analizate a orașului, având în vedere situația actuală și anume blocajele de circulație care sunt foarte des întâlnite în centrul orașului.

2.3. CADRUL LEGISLATIV

2.3.1. REGLEMENTĂRI NAȚIONALE

LEGE nr. 188 din 8 decembrie 1999 republicată, actualizată privind Statutul funcționarilor publici;

LEGE nr. 215 din 23 aprilie 2001 administrației publice locale, actualizată;

LEGE nr. 554 din 2 decembrie 2004;

LEGE nr. 273 din 29 iunie 2006 privind finanțele publice locale;

Ordonanța de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, actualizată și republicată în 2017;

Ordonanța urgentă 90/2017 privind unele măsuri fiscal-bugetare, modificarea și completarea unor acte normative și prorogarea unor termene;

Ordonanța 14/2017 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;

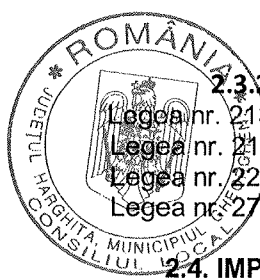
Regulamente privind implementarea Ordonanței de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobată prin HG. 1391/2006 ("Regulament pentru implementarea legii circulației");

Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor ("OG nr. 43/1997");

Legea nr. 155/2010 - Legea politiei locale;

Ordonanța Guvernului nr. 71/2002 actualizată privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;

Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice-republicată



2.3.2. ALTE ACTE NORMATIVE RELEVANTE

Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală actualizată;
Legea nr. 227/2015 actualizată privind Codul Fiscal;
Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;

2.4. IMPACTUL POLITICII DE PARCARE LA NIVELUL ORAȘULUI

2.4.1. IMPACTUL ASUPRA TRAFICULUI RUTIER

În ansamblul său, sistemul de parcuri ale unui oraș are impact direct asupra traficului rutier, a fluentei acestuia și a capacității de circulație pe arterele principale și secundare.

Primăria Gheorgheni este responsabilă de gestionarea locurilor de parcare disponibile pe străzi și în afara acestora. Aceste aspecte vor fi îmbunătățite odată cu punerea în aplicare a PMUD și a noii Politici de parcare, precum și regulamentelor de parcare aferente.

2.4.2. GRADUL DE MOTORIZARE LA NIVELUL LOCALITĂȚII ȘI ZONEI ADIACENTE

Conform statisticilor, gradul de motorizare local la începutul anului 2019 este următorul:

Total autovehicule înregistrate în Municipiul Gheorgheni – 23.058 vehicule.

2.4.3. CATEGORII ȘI TEME ABORDATE

În vederea soluționării problemelor identificate privind parcare la nivelul municipiului, se impune modificarea principiilor de bază ale sistemului de administrare a parcarilor. Aceasta determină o politică revizuită privind parcare, axată pe abordarea următoarelor teme majore:

1) Străzi care favorizează pietonii

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 aceasta, este necesar ca traficul rutier să fie menținut în limite de siguranță iar parcarile să nu afecteze zonele pietonale (trotoarele și esplanadele).

În cazul redesenării intersecțiilor rutiere, acestea vor fi concepute luând în considerare, în primul rând, nevoile pietonilor: vor fi proiectate în așa fel încât să fie adaptate zonei respective și formelor urbane.

Mobilierul stradal va fi localizat în așa fel încât să ofere beneficii maxime, fără a obstrucționa deplasările pietonale, dar cu potențial limitativ în ceea ce privește vehiculele și totodată să ofere creșterea siguranței pietonilor și a bicicliștilor.

Pentru a împiedica intrarea mașinilor în spațiul pietonal, se vor amplasa borne fixe și bolarzi - aceștia se vor retracta în sol pentru a permite accesul limitat al unor vehicule sau pentru intervențiile de urgență sau aprovizionare. Vehiculelor li se va interzice accesul în zonele pietonale, cu excepția celor de aprovizionare, în timpul anumitor ore din zi.

2) Standarde de parcare

Având în vedere experiența orașelor europene, politicile și standardele de parcare din Municipiul Gheorgheni au fost propuse și vor fi stabilite pe baza celor mai bune practici. Prin standardele de parcare ce se vor aplica, urmărim următoarele obiective: rulaj optim de vizitatori, parcuri rezidențiale prioritare, atenuarea congestiilor în trafic și promovarea mijloacelor alternative de transport. Premisa de la care se pornește este că disponibilitatea redusă a locurilor de parcare în zona este unul din instrumentele ce vor ajuta la schimbarea comportamentului de călătorie către moduri mai durabile, precum mersul pe bicicletă și mersul pe jos. Standardele minime presupun furnizarea de mai mult spațiu destinat pentru parcuri iar cele maxime un spațiu mult mai mic.

3) Reglementarea parcarilor

Tarifile de parcare stabilite pe locurile cu durată limitată vor avea în vedere menținerea unui raport optim de încărcare a parcarilor. Gestionarea parcarilor fără un preț corect nu va ajuta orașul, deoarece furnizarea de locuri de parcare gratuite sau sub-cotate se transformă indirect într-un stimulent pentru utilizarea autoturismului personal, iar numărul celor care vor circula cu mașina proprie va continua să crească.

Parcare stradală va fi organizată pe zone, în funcție de gradul de aglomerare și interes socio-economic local (zona turistică, centru, zona de afaceri sau industrială etc.), corelată cu reglementările din întregul oraș.



4) Aplicarea regulamentelor

Politicile de parcare nu funcționează fără aplicarea regulamentelor și sancționarea celor care parchează nepermis sau a celor care nu achita taxa de parcare. Aplicarea regulamentelor și sancționarea contravențiilor trebuie să fie eficiente, corecte și echitabile. Scopul lor este de a încuraja conformarea la reglementările în vigoare, pentru a menține eficiența utilizării spațiului public. Coerența și corectitudinea sancționărilor ajută la menținerea unui nivel ridicat de conformitate, dar și la asigurarea unui climat de echitate socială la nivelul întregului oraș.

2.5. SITUAȚIA PARCĂRILOR ÎN MUNICIPIUL GHEORGHENI

2.5.1. REȚEAUA STRADALĂ A MUNICIPIULUI GHEORGHENI

Municipiul Gheorgheni are o suprafață de 222 km² și o rețea stradală de 62,162 km. Rețeaua stradală este compusă din 89 străzi, două bulevarde, trei cartiere și trei piețe. Străzile existente sunt de categoria tehnică II cu două benzi de circulație și respectiv de categoria IV cu o singură bandă. În zonele pentru locuințe și funcțiuni complementare, traficul este local pentru accese și staționări, iar rețeaua stradală este în general satisfăcătoare din punct de vedere al capacității, dar insuficient amenajată pentru parcare și circulația pietonală. Rețeaua secundară de circulație se compune din accesele locale cu una sau două benzi carosabile care în general se infundă sau se racordează la străzile principale. Municipiul este penetrat de drumul european DE 578 (DN 12), din direcția Miercurea-Ciuc spre Reghin, drumul național DN 12C (spre Bicăz) și drumul național DN 13B (spre Praid). Parcarea se realizează adeseori haotic de-a lungul străzilor, parcajele sunt în număr insuficient și neamenajate corespunzător.

Rețeaua stradală pe teritoriul studiat este dezvoltat tentacular, rezultat din intersecția a mai multor structuri longitudinale (DN 12, DN 12C, DN 13 B și pâraul Belchiei).

Rețeaua de drumuri – cu privire la construcție și tehnică, respectiv starea fizică – arată o imagine diversificată. În centrul orașului există mai multe străzi de calitate, care au fost modernizate în ultimul deceniu, în timp ce unele drumuri și construcții sunt într-o stare degradată.

În ceea ce privește reglementarea circulației, în centrul orașului nu există nici o intersecție semaforizată, ceea ce este un lucru binevenit din punctul de vedere al mobilității sustenabile, dat fiind faptul că intersecțiile nereglementate/neseamnalizate îndeamnă participanții la trafic la colaborare, care este un element de bază pentru dezvoltarea traficului pietonal și ciclist. Sentimentul de siguranță pe drumurile publice și situația obiectivă a siguranței rutiere au fost determinate pe baza informațiilor privind accidentele rutiere, solicitate de municipalitate de la poliția municipală și pusă la dispoziția noastră.

Structura rețelei de drumuri facilitează mai degrabă deplasarea motorizată. Arhitectura străzilor, lățimea și amenajarea lor nu stimulează circulația cu o viteză moderată. Asemenea sisteme nu încurajează traficul pietonal și ciclist, dar în municipiul Gheorgheni sunt mai multe investiții (trotuare pentru pietoni) deja realizate cu succes. Datele indică însă, în contradicție cu cele enunțate mai înainte, că viteza de deplasare a șoferilor din mun. Gheorgheni, este mult mai moderată față de cele înregistrate în alte orașe, datorită și prezenței sporite a poliției rutiere. Acest fapt ar asigura condiții bune traficului pietonal și ciclist – și reprezintă o oportunitate pentru calmarea suplimentară a traficului prin amenajarea corespunzătoare a mediului construit.

Cel mai popular și cel mai răspândit mod de deplasare este cel pietonal, chiar în situația în care condițiile și posibilitățile aferente acestui mod de deplasare au fost slabe, chiar critice în trecut – însă infrastructura pietonală a fost ameliorată recent, și în mai multe intersecții au fost inițiate unele forme de treceri cu mai mare siguranță pietonală. Investițiile din ani precedenți facilitează în mod deosebit traficul pietonal, fiind o direcție pozitivă eliminarea obstacolelor și creșterea accesibilității, zona pietonală din centru, dar au rămas și elemente negative. Continuitatea deplasării pietonale nu este asigurată pe deplin, sunt destule trotuare unde nu este asigurată accesibilitatea iar sistemul informativ nu este complet.

Pe parcursul lucrărilor de reabilitare a străzilor se ține cont și de dezvoltarea deplasării pe biciclete, însă arhitectura acestora nu încurajează întocmai acest tip de mobilitate. Străzile mai circulă cu autovehicule, fără o arhitectură accesibilă bicicletelor, obligă la ocoliri pe cei care se deplasează cu bicicleta, iar în mai multe puncte intersecția lor reprezintă o sarcină dificilă – această problemă este caracteristică și în privința traficului pietonal.

Transportul public local este asigurat prin rețea de transport prin autobuze operată de o societate comercială privată. Popularitatea scăzută și utilizarea redusă a serviciilor se datorează frecvenței reduse a rutelor, rute care nu sunt corelate cu necesitățile populației și starea vehiculelor de transport. Cursele nu răspund la nevoia publicului călător, având o organizare deficitară, nefiind în concordanță cu principalele așteptări față de acest serviciu (de exemplu sosirea/pornirea trenurilor). Sistemul de tarification nu este atrăgător, pentru o familie cu 4 membri este mai avantajos taxiul. Informarea populației este deficitară, chiar și cu dezvoltările operate în ultima vreme.

Este important dezvoltarea zonelor legate de transportul public, reînnoirea acestora, în principal a stațiilor de autobuz și a gării feroviare.

Pentru persoanele cu deficiențe locomotorii, cei în vârstă și cei care circulă cu cărucioare pentru copii, parcul de autobuze nu este accesibil,

Transportul în comun din municipiul Gheorgheni este alcătuit din: transportul local cu autobuze, transport cu autobuze pe rute intra și interjudețene, transport feroviar și transport cu taxiul local



Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul Municipiului Gheorgheni):

În prezent în municipiu nu există un sistem integrat / inteligent de gestionare a traficului. Autoritatea publică locală a introdus unele măsuri de gestionare a traficului care constau în:

- măsuri de creștere a siguranței rutiere prin amenajarea și reabilitarea trotuarelor în zonele cele mai circulat
- în municipiul Gheorgheni nu există în prezent intersecții semaforizate
- drumurile reabilite recent sunt dotate cu indicatoare rutiere în mod corăspunzător și sunt realizate marcajele rutiere necesare
- pe drumurile care nu sunt reabilite (majoritatea drumurilor din municipiu) nu există marcaje iar indicatoarele rutiere sunt învechite sau necorăspunzătoare – această situație îngreunează circulația
- datorită lipsei unei centuri ocolitoare, traficul greu utilizează infrastructura rutieră din municipiu - cu excepția unor porțiuni de drumuri cu lungime redusă nu există sensuri unice
- responsabil pentru organizarea și gestionarea traficului în municipiu este autoritatea publică locală prin primarul și consiliul local al municipiului.
- porțiunile de drumuri naționale care traversează municipiul sunt în administrarea autorității publice locale.

2.5.2. TIPOLOGII DE PARCARE

Există patru tipuri principale de parcare. Acestea sunt:

- 1) Publică, pe stradă.** Acest tip de parcare presupune un spațiu special amenajat pe un drum public - deși acest lucru poate deveni oarecum neclar în cazul în care drumul, sau marginea lui, este numai semi-public.
Parcarea pe stradă se află aproape întotdeauna în proprietate publică și este furnizată de autoritățile locale. Autoritățile locale decid care sunt restricțiile ce trebuie aplicate în locații specifice, în cadrul liniilor directoare dictate de legislația specifică (acestea țin cont de presiunile naționale și locale pentru siguranță rutieră, flux de trafic, furnizare de transport public, funcționarea economiei locale, nevoile rezidenților și accesul serviciilor de urgență).
Orice modificare a politicii de parcare publică trebuie comunicată în mod eficient utilizatorilor locali ai drumurilor. Măsura în care spațiul de la bordură este utilizat în mod reglementat pentru parcare este determinată și de cererea zonei și de disponibilitatea unor alternative de parcare în afara străzii.
- 2) Publică, în afara străzii:** o parcare care nu este amenajată pe un drum public, în care orice persoană își poate parca autoturismul, sub rezerva respectării tuturor regulamentelor (de exemplu, timp maxim de staționare (în ore), sau plata unei taxe). Acest tip de parcare poate fi deținută și / sau exploatată de către sectorul public și / sau privat și poate fi de tip supraetajat situată la suprafață sau în subteran;
- 3) Privată, non-rezidențială în afara străzii:** acest tip de parcare este asociat cu o anumită clădire sau cu un tip de funcțiune a unui teren. Exemplele includ parcarile centrelor comerciale sau cele ale unei clădiri de birouri. Doar acele persoane ce au o legătură specifică cu acea clădire sau cu acel tip de funcțiune ar trebui, în teorie, să poată utiliza acea parcare și proprietarul terenului are control asupra acestei utilizări, într-un cadru de constrângeri legale relevante;
- 4) Parcare rezidențială privată:** acest tip de parcare se referă în general la parcare din afara străzii asociată unor case sau apartamente. În teorie, doar locuitorii acestor case sau apartamente ar trebui să poată utiliza această parcare.

2.5.3. ANALIZA SITUAȚIEI LOCURILOR DE PARCARE

Parcările în special în zona centrală a orașelor a devenit una dintre cele mai mari probleme ale circulației urbane actuale. Cauzele acestei sunt multiple, unele sunt obiective, altele subiective. Aceste cauze sunt după cum urmează:

A. Cauze obiective:

1. Creșterea explozivă a numărului de mașini și autoutilitare.
2. Creșterea unităților economice deservite de mașini și autoutilitare.
3. Lipsa spațiilor fizice.

B. Cauze subiective:

1. Lipsa disciplinei și strategiei de reorganizare a unor imobile (prin schimbarea destinației s-a mărit numărul necesar al locurilor de parcare, fără ca acest lucru să se materializeze fizic).
2. Lipsa unei strategii continue și perseverente de către autoritățile locale din 1989 până în zilele noastre.
3. Indisciplina și lipsa de cultură a factorilor implicați în trafic (atât șoferi cât și pietoni).
4. Lipsa unui sistem de control, verificare și constrângere coerentă și consecventă din partea autorităților implicate (Organele locale – primăria, poliția, poliția locală, servicii de resort).

Se vede clar că optimizarea unui sistem de parcare într-un oraș necesită reflecția și soluții pentru toate problemele enumerate mai sus. Vom face propuneri și în acest sens, dar acest lucru necesită un efort financiar, legislativ, logistic, urbanistic și uman deosebit, ale căror corelare este vitală pentru o acțiune de succes în acest sens. Deoarece acest lucru este foarte puțin probabil de realizat în viitorul apropiat, propunem o soluție imediată și realizabilă.

Această soluție la cererea beneficiarului este o reorganizare a sistemului actual prin marcare rutiere permise



de lege cu restricții clare la treceri de pietoni și intersecții, prin realizarea de insule separatoare prin marcaje rutiere și borduri după caz). Marcajele sunt de trei tipuri, laterale (orizontale – paralele cu sensul de circulație), oblice, respectiv perpendiculare la sensul de circulație.

Analizând zonele posibile în limitele spațiilor fizice s-a ajuns la concluzia că se pot realiza 663 de parcări separate prin marcaje rutiere conform tabelului de mai jos.

Denumirea locului de parcare	Număr locuri	Loc de parcare pentru persoane cu dizabilități
P-ta Libertății	68	5
Str. Băii	32	1
Str. Budai-Nagy Antal	29	1
Str. Márton Áron –între P-ța. Libertății și Str. Fogarassy Mihály	32	1
Str. Fogarassy Mihály	9	1
Str. Kossuth Lajos-lângă Primărie	13	1
Bld. Lacu Roșu	91	1
Str. Nicolae Bălcescu	41	2
Bld. Frăției	189	8
Str. Kossuth Lajos-lângă str. Ciocarliei	18	1
Str. Belchia	56	1
Str. Rozelor	28	1
Str. Spitalului	47	1
Str. Miron Cristea	10	1

Mențiune: În tabel nu sunt incluse posibilitățile de parcare înafara carosabilului din cartierele de locuințe fapt ce necesită un studiu mai amplu având în vedere spațiul liber restrâns, spațiul deja ocupat cu garaje (marea majoritate construite ilegal) și numărul de mașini foarte mare a locatarilor din aceste zone.

2.5.4. DEFICIENȚE ȘI EFECTE SPECIFICE ALE SISTEMULUI DE PARCARE ACTUAL

Lipsa unui proces eficient de gestionare a parcarilor poate rezulta în situații diverse la nivelul orașului precum:

- Parcarea în locuri necorespunzătoare - de ex. pe trotuare sau spații verzi;
- Obstrucționarea accesului pentru diverse vehicule pentru situații de urgență (salvare, pompieri);
- Obstrucționarea deplasării pietonilor și bicicliștilor;
- Obstrucționarea vizibilității celorlalți participanți la trafic;
- Interpunere vizuală și reducere a calităților estetice ale arilor urbane.

În cazul în care cererea de spații pentru parcare nu este gestionată, atunci situațiile precizate anterior se vor produce în mod inevitabil, fiind numai o problema de timp și de cuantizarea anvergurii impactului ei în acel moment.

Aceste tendințe sugerează faptul că, numărul posesorilor de autoturisme va crește continuu, cel puțin până la atingerea unor valori statistice comparabile cu cele din alte țări din UE (respectiv o creștere cu cel puțin 25% peste valorile actuale). Acest lucru va duce și la creșterea presiunii pe spațiile de parcare din locațiile existente și din noile dezvoltări, ce nu vor rezista impactului rezultat din generarea deplasărilor cu autoturismul care și-a atins și uneori și-a depășit capacitatea.

Astfel, în lipsa adoptării unor măsuri eficiente în viitorul apropiat, problemele parcarilor abuzive, 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.

3. POLITICA DE PARCARE

3.1. OBIECTIVE

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

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

- Reducerea blocajelor în trafic și scăderea poluării aerului, în special în zona centrală a orașului, unde poluarea generată de transportul rutier este relevantă;
- Administrarea corectă a parcarilor reduce circulația vehiculelor;
- Creșterea numărului de călători pe mijloacele de transport în comun;
- Revigorarea centrului orașului prin siguranță crescută în spațiul public;
- Reducerea traficului în zona centrală și asigurarea unei discipline în trafic și la parcare;
- Susținerea creșterii economice;



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

Promovarea parării vehiculelor personale în zone cât mai depărtate de centrul orașului și utilizarea pe scară cât mai largă a transportului în comun;

Creșterea încasărilor din parcare și utilizarea fondurilor astfel obținute pentru amenajarea de parări noi și pentru dotarea și dezvoltarea sistemului existent;

Creșterea fluidității traficului rutier și informarea participanților la trafic cu privire la starea de încărcare a parcarilor, precum și direcționarea acestora către locurile disponibile cu ajutorul unor soluții de informare în timp real;

- Implementarea de soluții de informare, plata și rezervare a parării, prin intermediul tehnologiilor moderne (Internet, telefon mobil etc.).

Politica de administrare a parcarilor va urmări crearea unui echilibru între cererea de locuri de parcare și disponibil (ofertă). Se va urmări prevenirea unei situații de creștere excedentară a solicitării de locuri de parcare - 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.

3.2. METODOLOGIE ȘI ELABORARE

Dezvoltarea unei Politici de parcare sprijină o abordare structurată a modalității în care parcare poate contribui la realizarea acestor obiective mai ample.

Politicile naționale de transport au obiective similare în majoritatea țărilor din spațiul european și vizează:

- Dezvoltarea economiei locale și naționale și transformarea centrelor orașelor în spații atractive pentru activitățile economice;
- Reducerea utilizării autoturismului pentru a reduce congestia traficului
- O încurajare a utilizării modurilor alternative de deplasare;
- Îmbunătățirea transportului public, inclusiv integrarea sa cu alte moduri de transport, în special în orașele mai mari;
- Reducerea impactului asupra mediului pe care îl are utilizarea autoturismului;
- Accesibilitate deplină pentru toate grupurile societății.

Raportul COST 342 - *"Dezvoltarea unei politici tipice de parcare"* stabilește o cronologie utilă a modului în care s-a dezvoltat politica tipică de parcare, referindu-se în special la parcare pe stradă. Este util de constatat faptul că, în general, politicile de parcare au început să se dezvolte în mod formal doar atunci când cererea de parcare a început să depășească oferta, pentru că acela a fost momentul în care problemele au început să apară. Tipologiile prezentate în raportul COST pornesc încă dinainte de această etapă:

Etapă 1- Nu sunt probleme, spațiul de parcare disponibil este folosit treptat. Nu este necesară nici o acțiune formală, spațiul de parcare disponibil este utilizat până la nivelul la care numărul autoturismelor parcate are un impact negativ asupra calității zonei și a nivelului de atractivitate;

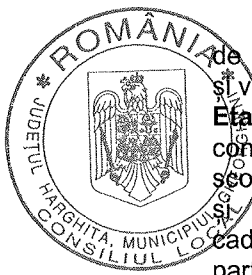
Etapă 2 - Pe măsură ce cererea începe să depășească oferta pe anumite străzi, sunt introduse unele reglementări specifice locației. Parcare poate fi interzisă în anumite locații și reglementată și marcată mult mai clar în altele, ducând astfel la o utilizare mai eficientă a spațiului disponibil;

Etapă 3 - Pe măsură ce cererea crește în continuare, o anumită formă de limitare a timpilor de ședere este introdusă în centrele orașelor, pentru a crește rulajul spațiilor, astfel încât acestea să aibă un grad mai ridicat de ocupare de către cumpărători și vizitatori, și mai puțin de navetiști. Parcare cu disc poate fi metoda inițială utilizată pentru a stimula rulajul autoturismelor, dar taxarea poate fi apoi introdusă pentru a gestiona în continuare stocul de parcare. Parcare subterană și/sau de orice alt fel din afara străzii poate fi de asemenea construită în această etapă pentru a completa și înlocui locurile de parcare de pe stradă. Astfel, spațiul disponibil este folosit mai eficient prin creșterea rulajului automobilelor. Această măsură îi încurajează pe cei ce necesită parcare pe termen lung (mai ales navetiști) să caute alte spații de multe ori mai departe de centru și pe vizitatori și cumpărători să parcheze într-un mod mai eficient din punct de vedere al timpului;

Etapă 4 - Navetiști sunt împinși către zonele adiacente centrului. Se dezvoltă o concurență cu rezidenții pentru locurile de parcare. Sunt introduse zonele rezidențiale pentru a face față acestei situații. Controlul parcarilor devine mai strict rezultând într-un exces de parări în zonele învecinate care au fost de cele mai multe ori zone rezidențiale. Schemele de parcare pentru rezidenți care implică satisfacerea unui set de criterii și plata unei taxe din partea rezidenților va fi soluția aplicată pentru a atenua sau elimina această situație. Aceste scheme permit rezidenților să aibă prioritate la utilizarea acestor spații în fața non-rezidenților;

Etapă 5 - Se diferențiază tarifele de parcare din ce în ce mai mult, tarife ce vizează diferite grupuri țintă, încurajând un grup față de altul în utilizarea spațiilor de parcare. Tarifele de parcare (diferențiate) devin astfel elementul cheie în controlul utilizării locurilor de parcare;

Etapă 6 - Având în vedere creșterea continuă a numărului de utilizatori auto și reducerea simultană a furnizării de locuri de parcare în centrele orașelor și în alte puncte de atracție importante, devine evidentă nevoia unui concept de furnizarea unor locuri de parcare la distanțe mai mari. Conceptul



de park&ride a fost introdus ca un mijloc de stimulare a automobilelor (inițial navetiști, ulterior și vizitatori) să parcheze la marginea orașului;

Etapa 7 - Mai recent conceptul de "management al mobilității" a fost introdus în unele țări. Acest concept implică, în raport cu sistemul de parcare, combinația transportului public și privat cu scopul de a oferi un lanț de mobilitate acceptabil pentru călători. Acest lucru vizează menținerea și sporirea accesibilității orașelor pentru vizitatori și nu neapărat numai pentru traficul auto. În cadrul acestui concept, parcare este un element important. Dacă utilizatorii auto vor realiza o parte a călătoriei lor cu transportul public, trebuie să își parcheze autoturismul cu ușurință undeva în etapa de început a acestui traseu, călătorind mai departe cu transportul public, încercând să obțină așa-numita "călătorie fără întrerupere".

3.3. STANDARDE DE PARCARE

Având în vedere experiența orașelor europene, politicile și standardele de parcare aplicate în Municipiul Gheorgheni vor fi stabilite pe baza celor mai bune practici. Prin standardele de parcare ce se vor aplica și se vor urmări următoarele aspecte de ordin tehnic și de eficiență: rulaj optim de vizitatori, parcări rezidențiale prioritare în orele de odihnă, atenuarea congestiilor în trafic și promovarea mijloacelor de transport în comun și ne-motorizate.

Premisa de la care se pornește 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.

Se va 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 și turistic 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 este cazul.

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

Stațiile de călători se vor amplasa cu prioritate în apropierea parcărilor cu număr mare de locuri disponibile, astfel încât să faciliteze preluarea utilizatorilor de vehicule personale de către autobuze. Prioritar, stațiile vor fi dotate cu sisteme de informare în timp real privind graficul de circulație al autobuzelor.

Sistemele de informare rutiere, dotate cu panouri cu mesaje variabile, vor fi instalate în principalele noduri rutiere din oraș și vor semnaliza, permanent și actualizat în timp real, direcțiile către parcările libere, precum și numărul de locuri disponibile din fiecare.

Documentele reglementatoare elaborate de UE subliniază o schimbare de paradigmă în furnizarea numărului de locuri de parcare, utilizând astfel disponibilitatea redusă a acestor locuri de parcare drept unul din instrumentele ce vor ajuta la schimbarea comportamentului de călătorie către moduri mai durabile, precum mersul pe bicicletă și mersul pe jos.

În orașele europene, odată cu dezvoltarea noilor standarde de parcare o schimbare fundamentală inclusă în acest proces de revizuire o reprezintă transferul către standarde minime la originea deplasărilor (parcare rezidențială) și standarde maxime la destinații (de ex. parcare zonelor comerciale sau micilor magazine, zonele de agrement). S-a constatat faptul că limitarea disponibilității locurilor de parcare la origine nu descurajează în mod necesar nivelul de proprietate de autoturisme și poate împinge parcare acestora pe drumurile publice adiacente, obstruționând accesul vehiculelor de transport public, vehiculelor de urgență și deteriorând calitatea vizuală a mediului urban.

Necesitatea de a revizui standardele de parcare în mod regulat reprezintă o bună practică care se asigură că documentul servește în continuare scopului său inițial.

Standardele minime de parcare existente se bazează adesea pe ideea că este de preferat furnizarea a mult mai mult spațiu dedicat parcării. Se presupune că fără locuri de parcare suficiente șoferii vor rula în căutarea unui loc parcare în carierele din apropiere, provocând un nivel ridicat de congestie nedorită.

Majoritatea administrațiilor locale și a dezvoltatorilor doresc să evite astfel de rezultate. Din păcate, datele utilizate pentru a stabili cerințele minime de parcare sunt limitate și adesea irelevante.

În afară de standardele de parcare, oferta de parcare este de asemenea influențată de nevoia de parcare, de contextul local și de dinamica pieței locuințelor. Deoarece nu toți acești factori sunt ușor măsurabili și controlabili, comparațiile dintre orașe sunt supuse unor probleme de comisie a variabilelor și este puțin probabil să poată genera estimări precise ale efectelor pe care standardele de parcare le au asupra mediului urban.

Utilizarea permanentă a cerințelor minime de parcare reprezintă o "abordare convențională" a politicii de parcare care privește parcare drept un serviciu auxiliar al clădirilor. Pentru a controla extinderea nevoilor de parcare către parcare pe stradă (sau către alte parcări publice) din proximitate, clădirile trebuie să furnizeze suficiente locuri de parcare în locație pentru utilizatorii lor. Cererea de parcare este



intermedie, sau cel puțin în mod ideal acest lucru este realizat.

Cu toate acestea, deoarece cerințele minime de parcare reflectă cu greu nevoile exacte de parcare, clădirile dispun în final de locuri de parcare prea multe (în cazul în care standardele sunt respectate).

MASURI PROPUSE

3.4. Masuri tehnice

Measurele care vor fi puse în practică pentru buna administrare a parcarilor și promovarea creșterii numărului de utilizatori ai transportului public în defavoarea vehiculului personal sunt:

- Creșterea numărului de parări și a ofertei de locuri de parcare în special în proximitatea stațiilor de transport public;
- Organizarea și dotarea de parări noi, atât pe principalele rute de intrare în oraș (cu număr major de locuri disponibile) cât și în zonele principalelor stații de transport în comun;
- Dotarea parcarilor relevante cu mijloace specifice capabile să asigure securitatea vehiculelor și a bunurilor (camere de luat vederi);
- Implementarea unor politici de taxare diferențiată în funcție de zona și de durata de staționare;
- Realizarea de soluții de parcare de scurtă / medie / lungă durată, cu implementarea de sisteme de plată corespunzătoare;
- Favorizarea parării pentru rezidenți și cumpărători;
- Taxarea diferențiată în funcție de locație și de timp;
- Implementarea de soluții de plată a parării moderne și viabile disponibile în multiple variante, facile atât localnicilor cât și turiștilor și a persoanelor care folosesc ocazional parcare (de exemplu plată prin SMS, utilizând instrumente de tip „portofel electronic” sau direct din card / cont bancar cu validare în timp real);
- Aplicarea mai strictă și mai fermă a regulilor și legislației rutiere în ceea ce privește parările, în vederea descurajării parării pe spații nepermise;
- Dezvoltarea și dotarea serviciului de control a parcarilor publice și aplicarea strictă a legii și a politicii de taxare, în vederea aducerii la un nivel corect al încasărilor din parcare;
- Îmbunătățirea regulamentelor de urbanism și impunerea ca orice clădire nou construită sau modernizată să aibă și propriile spații de parcare, fără de care să nu poată fi autorizată, precum și creșterea eficienței serviciilor de inspecție în construcții astfel încât spațiile proiectate ca și parcare să își păstreze destinația pe toată perioada de utilizare a lucrării;

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.

Rețeaua de piste de biciclete

O componentă importantă și complementară amenajării parării vorfi spațiile pietonale și piste de biciclete. Acolo unde este posibil, se va proceda la transformarea unor străzi în zone pietonale și se va realiza la lărgirea și reabilitarea trotuarelor, precum și alocarea de spații (piste) dedicate bicicliștilor.

Extinderea actualei rețele de piste de biciclete în zona centrală a orașului precum și conectarea acesteia cu zonele de acces în oraș în care se vor amenaja parări publice va fi o prioritate pentru administrație și va beneficia de alocări de fonduri din veniturile realizate din parări.

Construirea de parări noi și amenajarea celor existente

Toate locurile de parcare vor fi recenzate și întreținute prin marcarea, asfaltare (unde este cazul), iar parările publice cu mai multe locuri vorfi dotate cu camere video de supraveghere și senzori de încărcare a locurilor de parcare. Opțional, se vor prevedea senzori de calitate a aerului, capabili să transmită, în timp real, cantitatea de noxe și calitatea aerului în zona.

Pentru limitarea accesului cu vehicule în zona centrală, la intrările în oraș se vor identifica terenuri disponibile și se vor amenaja parări cu număr mare de locuri, iar în incinta acestora (la limita stradală) se vor amplasa stații de transport în comun precum și stații/rasteluri de biciclete.

În vederea documentării exacte a necesarului optim de locuri de parcare și amplasarea ideală a acestora, se va proceda la efectuarea de analize complete de trafic (după metodologia standard „Studiu de trafic”, inclusiv cu componenta O-D („origine - destinație”)) astfel încât să existe o imagine cât mai corectă privind evoluția traficului și necesitatea parcarilor la intrările în oraș. Complementar, astfel de studii vor reliefa și necesarul de transport public și adaptarea acestuia, atât în ceea ce privește liniile de transport cât și necesarul de capacitate în funcție de orar.

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, este necesar să se construiască noi locuri de parcare în afara carosabilului.

În condițiile în care un metru pătrat de spațiu de parcare costă aproximativ dublu într-o parcare subterană față de una supraterană, acolo unde este posibil se vor construi parări supraterane. În condițiile în care aceste parări au un front vizibil la stradă, acestea vor fi amenajate 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 acestora.

Reglementarea parcarilor

În aproape toate țările europene, autoritatea locală decide cu privire la reglementările parcarilor de pe stradă. Există o tendință generală a reglementărilor de parcare pe stradă pentru a deveni mai stricte (mai restrictive), pe măsură ce se apropie de centrele orașelor - deoarece acestea sunt arile cu cea mai mare cerere. Pe măsură ce cererea crește, unele restricții tipice care ar putea fi impuse includ:

- Parcare interzisă în orice moment la intrarea în intersecții pentru a asigura vizibilitatea vehiculelor, siguranța și accesul pietonilor la traversare;
- Restricții de parcare pe arterele principale la orele de vârf pentru a facilita fluxul de trafic;
- 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 - de obicei pentru a asigura celor ce parchează pe termen scurt (de ex. cumpărătorii) spațiu liber de parcare;
- Restricții de parcare în anumite zone pentru a asigura spațiu liber la marginea bordurii pentru ca vehiculele comerciale să poată încărca și descărca pentru magazinele și birourile situate de-a lungul drumului;
- Parcare restricționată cu acces doar pentru rezidenți.

Parcarea din afara străzii va asigura, în orașul european mediu și mare, majoritatea spațiului dedicat parcarilor din și dimprejurul centrului orașului.

În cazul în care se decide construirea de parcări publice în afara străzii în interiorul sau în apropierea centrului orașului, atunci următoarele chestiuni trebuie luate în considerare:

- Situatăea ei în apropierea destinațiilor populare;
- Autoritatea locală trebuie să influențeze structura tarifară (chiar dacă parcare este operată în mod privat);
- Setarea unor tarife mai mici pe oră pentru șederi scurte și mult mai mari pe oră pentru șederi lungi;
- Setarea unor tarife mai mici decât prețul parcarilor adiacente pe stradă;
- Transformarea parcarilor într-un spațiu cât mai plăcută și mai sigur cu putință;
- Traficul spre și dinspre parcare nu cauzează congestie (în special pentru transportul public);
- Deschiderea parcarilor parcare pe stradă trebuie redusă/eliminată pentru a compensa (furnizarea de spațiu transportului public/pietonilor).

3.5.POLITICA TARIFARA ȘI SISTEMELE DE PLATA

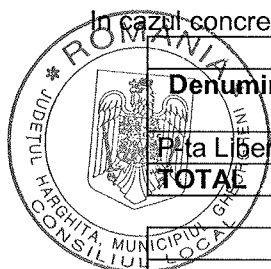
Având în vedere că cererea de locuri de parcare în zona centrală nu va scădea în anii următori și că se impun investiții continue pentru creșterea numărului de spații de parcare dar și a zonelor dedicate pietonilor și bicicliștilor (în dauna locurilor de parcare de pe trotuar și carosabil), este necesar să se construiască noi locuri de parcare în afara carosabilului.

Mentținerea neocupată a unui procent de 15% din locurile de parcare este un nivel optim din punct de vedere al minimizării timpului pe care oamenii îl petrec căutând un loc de parcare. Cele mai multe dintre orașele europene au implementat sisteme de taxare la niveluri care variază în diferite locații și diferite momente ale zilei pentru a menține gradul de ocupare al parcarilor la nivelul de 85%.

Există o tensiune inerentă în politica parcarilor publice între trei obiective cheie pentru autoritățile locale: dezvoltarea economică locală (conservarea vitalității economice), creșterea veniturilor provenite din taxele de parcare și gestionarea cererii de parcare și călătorie. Aceste ultime două obiective implică necesitatea reducerii numărului de locuri de parcare și/sau taxarea utilizării lor. Pe de altă parte, în lipsa unor soluții de transport viabile și eficiente pentru calatori, dezvoltarea economică locală pare să sugereze adesea că trebuie asigurat atât de mult spațiu dedicat parcarilor cât este necesar, pentru a avea certitudinea că nici un vehicul ce sprijină activitatea economică nu trebuie descurajat să acceseze zona.

O soluție reală, o constituie furnizarea sistemului de tip *park & ride*. Costul acestuia, perceput de către utilizatori, trebuie să fie mai mic decât suma costurilor drumului parcurs în totalitate cu autoturismul (inclusiv costul parcarilor).

Gestionarea parcarilor fără stabilirea unui preț corect nu va ajuta o municipalitate deoarece furnizarea de locuri de parcare gratuite sau sub-cotate reprezintă un stimulent clar pentru utilizarea autoturismului, iar numărul șoferilor și al autoturismelor vor continua să crească, proporțional cu gradul de atractivitate a zonei și cu numărul de mașini. Pe măsură ce cererea de parcare crește, municipalitatea va trebui să hotărască dacă va crește și oferta locurilor de parcare la un cost ridicat sau va implementa sisteme tarifare pentru parcare bazate pe nivelul pieței.



În cazul concret al Municipiului Gheorgheni, politica de zonare propusă cuprinde următoarele segmente:

Zona A		
Denumirea locului de parcare	Număr locuri	Loc de parcare pentru persoane cu dizabilități
P-ța Libertății	68	5
TOTAL	68	5

Zona B		
Denumirea locului de parcare	Număr locuri	Loc de parcare pentru persoane cu dizabilități
Str. Băii	32	1
Str. Budai-Nagy Antal	29	1
Str. Márton Áron –între P-ța. Libertății și Str. Fogarassy Mihály	32	1
Str. Fogarassy Mihály	9	1
Str. Kossuth Lajos-lângă Primărie	13	1
Bld. Lacu Roșu	91	1
TOTAL	206	6

Zona C		
Denumirea locului de parcare	Număr locuri	Loc de parcare pentru persoane cu dizabilități
Str. Nicolae Bălcescu	41	2
Bld. Frăției	189	8
Str. Kossuth Lajos-lângă str. Ciocarliei	18	1
Str. Belchia	56	1
Str. Rozelor	28	1
Str. Spitalului	47	1
Str. Miron Cristea	10	1
TOTAL	389	14

3.6. DEZVOLTAREA SISTEMULUI DE PARCARE

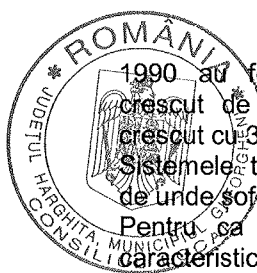
Modele și strategii de dezvoltare

Atunci când se analizează noile dezvoltări, există mai multe opțiuni principale disponibile:

- 1) **Furnizarea unui sistem de parcare care să răspundă nevoilor viitoare anticipate** (standarde minime) - în această situație, obiectivul politicii de parcare este de a evita transferul autoturismelor către parcare pe stradă, menținând toate autovehiculele parcate pe proprietate sau în zone depărtate de cele aglomerate.
Acesta se întâmplă în principal datorită faptului că dezvoltatorii din imobiliar și de afaceri nu pot ști care dintre clienți vor avea două sau trei vehicule, prin urmare se va crea o situație de ofertă excedentară.
- 2) **Limitarea numărului de spații destinate parcarilor** pentru a menține densitatea și a descuraja nivelul de proprietate al autoturismelor (standard maxim). Această politică impune un nivel maxim de număr de locuri de parcare ce pot fi furnizate într-o locație. În general, acest lucru a fost dificil de implementat, nefiind clar dacă acest nivel maxim s-a impus unei dezvoltări sau unui întreg oraș.
- 3) **Opțiunea principală finală vizează raționalizarea și/sau taxarea pentru permise de parcare.** Acest lucru poate fi implementat și pentru spații de parcare din afara străzii (parcare subterană), deși mai frecvent acest lucru este folosit ca un instrument de a gestiona cererea de spații de parcare pe stradă. De obicei rezidenților le sunt alocate un număr exact de spații de parcare și se pot impune costuri suplimentare pentru un număr mai mare de spații utilizate. În unele orașe costul permiselor a fost legat de performanțele ecologice ale vehiculelor. Permisele pentru vizitatori sunt de obicei oferite ca parte a acestui proces.

Parcarea locală cu preluarea prin transport public („Park & Ride”)

Orașele moderne adoptă adesea schemele de tip „Park & Ride”, prin amenajarea de parcuri în apropierea stațiilor de calatori (ale sistemului de transport public) și oferirea de facilități pentru migrarea către transportul public în oraș, ca parte a strategiei lor de a rezolva problema congestionării traficului pe principalele rute din zonele centrale. Deși primele implementări de tip *park & ride* deservește locuri de muncă majore din afara orașelor, fiind în general dezvoltat de operatori privați sau chiar de către firmele beneficiare ale forței de muncă deplasată, conceptul este din ce în ce mai apreciat și are efecte notabile în toate zonele aglomerate, cu condiția ca sistemul de transport în comun să funcționeze complementar și să fie eficient și să ofere un serviciu de bună calitate. Ca exemplu de bune practici, în Europa, în anul



1990 au fost implementate 76 de sisteme *park & ride* municipale (practic numărul implementărilor a crescut de trei ori), iar rezultatul înregistrat a fost acela ca numărul de locuri de parcare disponibile a crescut cu 337%.

Sistemele tip *park & ride* funcționează prin redirectionarea călătoriilor din centrul orașului către o parcare de unde soferii și pasagerii își continuă călătoria cu transportul public.

Pentru ca sistemele de *park & ride* să aibă succes, este important sa se îndeplinească următoarele caracteristici ale serviciului local:

- Traseul de transport public să fie rapid, frecvent și fiabil. Dacă este mai rapid decât călătoria corespunzătoare acelei rute cu autoturismul (inclusiv transferul și timpii de așteptare), tipologia utilizatorilor nu se va limita doar la cei care nu au locuri de parcare (gratuite) disponibile în centrul orașului;
- Frecvența serviciilor *park & ride* urbane ar trebui să fie la fiecare 10 minute sau, dacă este posibil, la un interval mai scurt. Pentru serviciile ce au ca ultimă oprire locația *park&ride*, este de preferat ca frecvența serviciului să fie suficient de mare, astfel încât un vehicul să aștepte întotdeauna la capăt, în cazul în care acesta nu este capăt de linie, informații în timp real sunt de ajutor pentru a indica frecvența serviciului;
- Serviciul de informare a calatorilor sa fie exact și disponibil tuturor (serviciu public), ușor accesibil tuturor categoriilor de calatori, pentru ca aceștia sa își poată planifica călătoriile rapid și eficient, fără întârzieri sau modificări ale orarelor sau ale rutelor.
- Costul (perceput) de utilizare a serviciului trebuie să fie mai mic decât costul combustibilului și al parcării pe care îl presupune accesul cu autoturismul în centrul orașului. În funcție de piața țintă pentru sistemul *park&ride*, poate fi de dorit stabilirea unui tarif aferent unui autoturism plin de oameni (adică, o persoană plătește același tarif cu o familie care călătorește împreună), având în vedere că aceasta este comparația prețurilor pe care oamenii o vor face atunci când se decid dacă să utilizeze sau nu sistemul *park&ride*.

De asemenea, pentru ca sistemul sa fie atractiv și sa înregistreze creștere continuă (pană la preluarea a peste 90% din traficul tradițional), se impune ca acesta sa asigure următoarele caracteristici:

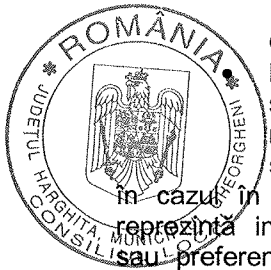
- Accesul de la rețeaua de drumuri principale către *park&ride* ar trebui să fie facil și, de preferință, ieșiri separate din *park&ride* pentru vehiculele de transport public (în cazul în care rulează pe drum);
- Capacitatea ar trebui să fie suficientă pentru a satisface cererea, dar nu atât de mare încât distanțele pietonale de la părțile mai îndepărtate ale parcării să fie excesive. Acest lucru poate implica un anumit tip de structură a parcării (pe mai multe nivele) în cazul în care cererea crește dincolo de un anumit punct;
- Securitate pasagerilor și a autoturismelor lor în locație ar trebui sa fie ridicată - CCTV și, de preferință, prezenta personalului de administrare si/sau pază, cel puțin in prima perioadă de utilizare (1 an), va crește încrederea utilizatorilor în acest serviciu.

4. IMPLEMENTAREA POLITICILOR DE PARCARE

4.1. MĂSURI DE IMPLEMENTARE A POLITICII DE PARCARE ȘI ATINGERE A OBIECTIVELOR

Pentru ca politica de parcare sa poată fi implementata într-un interval de timp rezonabil și să își atingă scopul în mod eficient și durabil, se impune ca aceasta sa fie implementata în etape succesive, prin adoptarea treptata a masurilor specifice:

- Investigarea și identificarea zonelor cu cea mai mare cerere;
- Introducerea politicii tarifare, cu posibilitatea de a modifica tarifele treptat, până când nivelul de ocupare este optimizat (cu aproximativ 85% din spatii pline la orele de vârf - acest lucru garantează că încă este relativ ușor de găsit un spațiu);
- Menținerea duratei de ședere maximă de cca 3-4 ore în zonele comerciale/de afaceri, astfel încât navetiștii să fie mai atrași de utilizarea parcurilor de tip "park & ride", iar locurile de parcare de termen scurt să poată fi folosite de mai multe ori pe zi de cumpărători și vizitatori;
- Retragera controlului și al sancționării din responsabilitatea poliției și transferarea acestor atribuții către un serviciu dedicat - se constata ca acest lucru face ca aplicarea regulamentelor de parcare mult mai eficienta;
- Stabilirea de preturi mai mici pentru parcările din afara străzii față de parcările de pe stradă și diseminarea acestui lucru oamenilor pentru a fi încurajați să le utilizeze;
- Zonarea orașului pe cel puțin 3 categorii și implementarea unui program automat și integrat de taxare, precum și instalarea de panouri de afișare și derularea unei campanii de informare a cetățenilor cu privire la aceasta;
- Explicarea clară a modului în care sunt folosite veniturile generate de parcare, pentru a crește acceptabilitatea taxării;
- Utilizarea măsurilor de auto-sancționare acolo unde este posibil pentru a face controlul și sancționarea cât mai ieftine și mai eficiente posibil;
- Impunerea de standarde maxime și nu minime pentru numărul locurilor de parcare ce urmează a fi construite în noile dezvoltări;
- Realizarea și administrarea parcărilor turistice, cu regim de tarifare special, atractiv pentru turiști



dar în egală măsură defavorabil utilizatorilor zilnici;

Promovarea și susținerea utilizării bicicletei: realizarea de piste de bicicliști, integrarea acestora în sistemul de semaforizare, dotarea cu rasteluri pentru parcare de biciclete și dotarea zonelor respective cu camere de luat vederi pentru supraveghere, achiziționarea și implementarea sistemului de biciclete publice (tip bike-sharing).

În cazul în care problemele de parcare devin și mai severe decât sunt în prezent, un răspuns tipic îl reprezintă introducerea unei forme de restricționare a parcării, pentru a oferi rezidenților acces exclusiv sau preferențial la stocul limitat de parcare pe stradă în proximitatea locuinței, cu un număr mai mic de spații (plăți) aflate la dispoziția cumpărătorilor și a altor vizitatori.

4.2. TEHNOLOGIA SISTEMULUI DE GESTIONARE A PARCĂRILOR

În prezent, există un nivel considerabil de tehnologie disponibilă pentru gestionarea sistemelor de parcare. Principalele instrumente tehnologice potențial utilizabile sunt:

- Automate de taxare pentru emiterea de bilete de parcare;
- Plata parcării utilizând telefonul mobil;
- Evidența, rezervarea și plata parcării prin portaluri Internet și de mobil;
- Bariere și bolarzi pentru parcarile în zonele cu acces restricționat;
- Sisteme de identificare automată a vehiculelor (prin citirea automată a numărului de înmatriculare);
- Sisteme de ghidare în parcare în timp real, atât cu panouri de afișare publice cât și prin aplicații de tip mobil (proprietate sau prin integrare cu aplicații existente care permit interfațarea la nivel de API (de exemplu Waze sau Google Maps)).

Astfel de sisteme sunt deja utilizate în mod tradițional în majoritatea orașelor UE și dau rezultatele scontate.

4.3. IMPUNEREA REGULAMENTELOR

Cadrul instituțional

Experiența internațională arată că o organizație de tip „privat” ce funcționează sub coordonarea administrației publice pare a fi cea mai eficientă formă de organizare pentru gestionarea sistemului de parcare. În acest context, autoritatea publică își păstrează controlul asupra politicii și strategiei (de exemplu, oferta totală de parcare pe stradă și în afara ei) și asupra unor probleme importante ale politicii, precum nivelul amenzilor și dacă acestea ar trebui să varieze în funcție de gravitatea contravenției de parcare comisă.

Sarcinile organizației care se va ocupa de administrarea parcarilor vor include:

- Furnizarea de informații privind statistica locurilor de parcare;
- Prognoze atât pentru ofertă, cât și pentru cererea de parcare;
- Furnizarea unui nivel de ofertă de parcare pe stradă (proiectare, marcaje rutiere, semnalizare);
- Controlul facilităților de parcare publică;
- Definirea termenilor de utilizare pentru parcare;

Sarcinile acestei organizații sunt:

- Controlul zonelor cu parcare în zonele cu reglementări specifice (restricții de timp, taxe de parcare);
- Emiterea amenzilor;
- Controlul plății amenzilor.

Veniturile provenite din amenzi vor fi utilizate pentru finanțarea serviciului de administrare a parcarilor, iar excedentul, dacă există, va fi utilizat anual pentru dezvoltarea sistemului de parcare publică al Municipiului.

Control și sancționarea contravențiilor

Politica de parcare nu funcționează fără aplicarea regulamentelor și sancționarea contravențiilor. Aceste procese par insurmontabile uneori.

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

Politica de sancționare va fi una progresivă, astfel:

- la o primă abatere minoră (întârzierea plății parcării sau lipsa acesteia) se va proceda la avertizarea șoferilor;
- la abateri succesive se va crește regimul sancționator, astfel încât abaterea însăși să devină complet neatractivă pentru cel care o săvârșește;
- în mod evident, în cazul abaterilor care intra sub incidența legislației rutiere (de exemplu parcare în locuri nepermise, semnalizate corespunzător) se va aplica regimul de sancțiuni impus prin lege;

Informarea și comunicarea

Deoarece complexitatea procesului de gestionare a parcarilor este de multe ori neînțeleasă și nu este acceptată, măsurile restrictive pot duce la o respingere generală din partea cetățenilor.

Măsurile neordonate pot conduce la efecte contraproductive. Planificatorul, precum și managerul departamentului de transport și parcare trebuie să înțeleagă că o abordare atentă, pas-cu-pas este mai bună

decât o avansare prea rapidă.

În cazul implementării sistemelor noi în spațiul public și care afectează cetățenii și în special poate să schimbe modul de viață a acestora, comunicarea și informarea reprezintă cheia relevantă pentru îmbunătățirile viitoare și pentru o politică de parcare mai eficientă, ca parte a unui proces integrat de planificare a transportului. Pentru aceasta, se vor avea în vedere următoarele aspecte:

- 1) **Informarea și relația cu publicul cu privire la gestionarea sistemului de parcare, ca parte a procesului de comunicare** - este esențială informarea cetățeanului în special cu privire la ideea de gestionare a sistemului de parcare la nivelul întregului oraș și nu numai cu privire la parametri tehnici (de exemplu, restricții de timp și costuri);
- 2) **Promovarea pe scară largă a măsurilor și implicațiilor ce decurg ca urmare a modernizării sistemului de parcare** - un proces participativ amplu (multidisciplinar) va asigura analizarea tuturor opiniilor și obiecțiilor provenind de la părțile și grupurile de interes implicate;
- 3) **Monitorizarea implementării ca parte a procesului de comunicare** - un proces de monitorizare poate evidenția prosperitatea economică, accesibilitatea și calitatea vieții. În plus, comportamentul relevant în trafic al persoanelor după informarea acestora este, în cele mai multe cazuri, semnificativ mai pozitiv decât în situația impunerii măsurilor fără nici o explicație transmisă către cetățeni.
- 4) **Managementul reclamațiilor ca parte a procesului de comunicare** - trebuie să existe posibilitatea ca cetățenii să își afirme obiecțiile și griile cu privire la procesul de gestionare a parcarii. Pentru aceasta, serviciul care va administra parcare și în egală măsură primăria vor implementa un sistem informatic de preluare a sesizărilor și formulare de răspunsuri în cel mai scurt timp;
- 5) **Îmbunătățirea transportului public, reproiectarea liniilor de transport și informarea calatorilor**
- dotarea stațiilor de calatori cu hărți intuitive, grafice de circulație și informarea pro-activă a calatorilor cu privire la facilitățile oferite de serviciul de transport public va asigura o percepție pozitivă asupra schimbărilor și totodată va promova migrarea calatorilor către utilizarea parcarilor de tip „park & ride” și utilizarea transportului public.

5. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

În urma aplicării propunerilor din prezenta Politica de Parcare, se urmărește contribuția la atingerea următoarelor rezultate:

- Modernizarea sistemului de parcare în ansamblu în special și a celui de transport în general, la nivelul întregului oraș;
- Încurajarea parcarii pe termen scurt în zona centrală, fără opțiunea parcarii pe termen lung, prin aplicarea unei politici de tarification diferențiată pe durata de staționare;
- Asigurarea de locuri de parcare dedicate turiștilor, în zonele frecventate de aceștia și aplicarea unei politici tarifare corespunzătoare;
- Încurajarea utilizării transportului în comun pentru deplasările către oraș și creșterea numărului de pasageri transport public, prin aplicarea unei politici tarifare orare superioare prețului tichetului de călătorie cu transportul în comun dar și a unui sistem de bonificare corespunzător pentru cei care renunță la autoturismul personal în favoarea transportului alternativ;
- Creșterea numărului de bicicliști și a utilizatorilor de vehicule mici ecologice (eBike, scutere electrice sau altele similare) prin aplicarea unei politici corecte de bonificare alternativă la utilizarea autoturismelor;
- Creșterea siguranței cetățenilor și a vehiculelor parcate în spațiile special amenajate, ca urmare a implementării politicilor și a sistemelor de securitate locală (supraveghere video, recunoașterea numerelor de înmatriculare etc.);
- Creșterea calității aerului și a mediului în general la nivelul Municipiului Gheorgheni prin reducerea cantității de emisii GES și CO₂ generate de transport;
- Creșterea gradului de ocupare a spațiilor de parcare special amenajate prin eliminarea și sancționarea parcarilor neregulate;
- Creșterea gradului de colectare a taxelor la bugetul local față de nivelul actual printr-o administrare eficientă a locurilor de parcare amenajate;
- Modernizarea în ansamblu a Municipiului Gheorgheni, prin dezvoltarea unei infrastructuri rutiere și pietonale moderne, sigure și facile cetățenilor săi, dar și turiștilor și a celor aflați în tranzit.

Președinte de



Secretarul
Municipiului