

## Dragă cititorule,

EPOMM a fost partener în proiectul Push&Pull și a participat la întâlnirea finală din Gent, la finalul lunii ianuarie 2017. Proiectul a reprezentat o sursă de inspirație și a furnizat o multitudine de rezultate. Rezultatele sunt interesante pentru orice tip de oraș - fie el mare sau mic, avansat sau mai puțin avansat care este interesat de îmbunătățirea gestionării sistemului de parcare, a finanțelor și în dezvoltarea unei mobilități urbane cât mai durabile. Aceasta broșură electronică actualizată poate servi ca punct de plecare pentru îmbunătățirea politicilor de parcare ale orașului dumneavoastră! Vă prezentăm repere și vă oferim acces facil la resursele utile care sperăm să vă inspire!

De asemenea, vă oferim unele informații despre conferințe viitoare – a 21-a Conferință ECOMM, a 4-a Conferință PMUD - și a 4-a Conferință Europeană Cycle Logistics – vezi ultimul capitol.

## Sfaturi pentru o bună Gestionare a Parcărilor



Converted parking space în Örebro, Suedia

O bună gestionare a parcarilor s-a dovedit a fi o sursă de schimbare a regulilor din orașe: eliberează spațiul public, sprijină afacerile locale, reduce timpurile de căutare a locurilor de parcare, reduce călătoriile efectuate cu autoturismul crescând în același timp utilizarea modurilor de transport durabil, îmbunătățește accesul transportului de marfă, generează venituri, sporește siguranța, susține planificarea urbană și poate face orașele mai atractive. Toate acestea pot fi realizate cu costuri relativ scăzute – se pot chiar autofinanța! Pe de altă parte, o slabă gestionare a parcarilor poate duce la contrariu, cum ar fi aglomerarea spațiului urban, reducerea accesului pentru modurile de transport durabile, reducerea siguranței și o structură a orașului orientată către utilizarea autoturismelor.

Proiectul Push&Pull a elaborat o serie de recomandări importante pentru o bună gestionare a parcarilor.

- **Utilizați gestionarea parcarilor în mod strategic:** prin toate mijloacele - nu doar prin taxarea parcarilor.

Parcarea vă poate aduce venituri, reducerea călătoriilor auto nedorite, creșterea accesibilității, influențarea distribuției modale, influențarea nivelului de proprietate a autoturismelor, eliberarea spațiului public. Integrați parcarea în planul general de mobilitate și stabiliți obiective!

- **Implementați atât măsuri de tip "push", cât și măsuri de tip "pull":** măsuri de tip "push" presupun reducerea privilegiilor pentru autoturisme: de ex. extinderea zonei de parcare cu plată, creșterea tarifelor, introducerea parcarilor cu plată pentru rezidenți. Aceste lucruri sunt adesea nepopulare, cel puțin la prima vedere.

Dar, atunci când sunt combinate cu măsuri de tip "pull": de ex. îmbunătățirea transportului public, noi piste pentru biciclete și precum și locuri de parcare pentru biciclete, proceduri de parcare simplificate, managementul mobilității... atunci este mai ușoară introducerea unor măsuri de tip "push" făcând beneficiile mai vizibile. Este ideal ca cele două măsuri să fie introduse simultan.

- **Asigurați utilizarea inteligentă și vizibilă a veniturilor din taxele de parcare:** Fiecare oraș Push&Pull a implementat așa-numitul "mecanism principal de finanțare". Acest lucru înseamnă că veniturile din parcare sunt cel puțin parțial alocate și utilizate pentru finanțarea costurilor de gestionare a parcarilor (de ex. personal, infrastructură, tehnologie), a măsurilor "pull" și chiar a bugetului general al orașului. Dacă acest lucru este transparent și comunicat corect, publicul larg poate vedea în mod direct marile beneficii oferite de gestionarea parcarilor.



Source: Municipal Mobility Company of the City of Ghent

Utilizarea veniturilor din parcare în Ghent 2015  
(click pe imagine pentru marire)

### • Îmbunătățiți și extindeți!

Toate orașele au început cu scheme relativ mici. Orașele, care au avut politici de gestionare a parcarilor de peste un deceniu sau chiar mai mult, le-au extins și îmbunătățit și le-au folosit din ce în ce mai mult drept un instrument strategic pentru gestionarea mobilității. Ca exemplu pozitiv [vezi evoluția orașului Graz \[ / L \], Austria, din 1979 până în prezent.](#)

## Exemplul strălucitor: Gent



Gent (E: Ghent, F: Gand)

### MOBILITEITSPLAN GENT

Strategische mobiliteitsvisie

Mobiliteit als motor voor een duurzame en bereikbare stad



Detaliu al planului de circulație – [click](#) pentru a descărca plan complet de

Gent reprezintă o sursă de inspirație, deoarece este un oraș frumos, energic, istoric și ospitalier, dar, mai ales pentru că în primul rând, îmbină toate atributele de mai sus atât de bine și în al doilea rând, pentru că a dus integrarea strategică a gestionării parcarilor la un cu totul alt nivel: în 2012 au fuzionat compania care se ocupa de parcuri și departamentul de mobilitate al orașului în **Compania de Mobilitate** (Mobiliteitsbedrijf). Noul director angajat din exterior a trebuit să integreze două culturi corporatiste complet diferite și a dublat numărul angajaților (în prezent, aproximativ 160). Compania este 100% deținută de oraș, responsabilă față de oraș, dar autonomă cu buget propriu - care în cea mai mare parte este constituit din venituri provenite din parcare. Acest lucru oferă mari avantaje:

- Pot investi cu ușurință și în mod strategic în mobilitatea durabilă
- )
- Au coerență în abordare și în colectarea datelor
- Au un management integrat - fără "separarea departamentelor" așa cum se obișnuiește în orașe
- Au continuitate, și dincolo de momentul alegerilor (asigură gândire pe termen lung, implicare și planificare)

Iată câteva dintre realizările lor:

- Au dezvoltat un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă foarte detaliat cu obiective foarte ambițioase (descărcați de [aici în limba olandeză 27MB](#))
- O parte a acestuia îl reprezintă noul plan de parcare, care este în dezvoltare și aproape a dublat numărul de locuri de parcare cu plată și a modernizat complet sistemul (complet informatizat și digital).
- O altă parte îl reprezintă așa-numitul Plan de Circulație, care va fi elaborat în acest an și care prevede dublarea zonei pietonale și așa foarte extinsă, precum și separarea unei suprafețe destul de mari din centrul orașului în zone disticte, care pot fi accesate cu mașina doar din șoseaua de centură. Scopul este de a reduce accesul traficului auto la zero și de a crește în mod substanțial mersul pe jos, cu bicicleta și transportul public - precum și recuperarea spațiului public.
- Pentru a recupera spațiul public există de asemenea, un program de „străzi active”, prin care locuitorii oricărei străzi din oraș pot solicita transformarea permanentă sau temporară a zonei lor în "străzi active".
- Pentru ciclism, Gent urmărește atingerea ambițiosului obiectiv de a dispune de spațiu de parcare pe stradă la maxim 100m distanță de locuința fiecărui cetățean.
- Și toate aceste intervenții nu costă orașul un cent - dimpotrivă, în 2015 Compania de Mobilitate a transferat 6 milioane de euro la bugetul general al orașului - iar această cifră va crește cu siguranță odată cu noua zonă extinsă de parcare cu plată.

## Exemple foarte bune din alte orașe P&P



Örebro standarde de parcare grafic și harta – [click](#) pe imagine pentru mărire

Am prezentat orașul Gent pentru a avea cel puțin o imagine completă a unei politici dintr-un oraș P&P, dar celelalte orașe au implementat de asemenea măsuri pioniere. Iată câteva exemple:

Örebro în Suedia, își extinde rapid suprafața (peste 1%/an) și urmărește să reducă la minimum utilizarea auto în noile dezvoltări. Pentru a atinge acest obiectiv, orașul și-a revizuit standardele de parcare: a redus, în general, cerințele minime și a introdus cote maxime de parcare. În plus a introdus garaje colective în loc de garaje individuale pentru fiecare casă - stimulând astfel utilizarea transportului public, a mersului cu bicicleta și a mersului pe jos.

Nottingham este primul oraș din Marea Britanie, și din Europa, care a introdus **Taxarea Parcării la Locul de Muncă**: orice activitate economică cu mai mult de 10 locuri de parcare pentru angajați trebuie să plătească aproape 400 de euro/an pentru fiecare loc. Acestă prevedere a fost acceptată întrucât Nottingham a folosit veniturile (în prezent, aproximativ 8



Tarifele de parcare noi și zonele în Tarragona



Noile orientări de parcare din Romania

milioane de euro / an) pentru a îmbunătăți foarte mult sistemul său de transport public și pentru introducerea a 2 noi linii de tramvai.

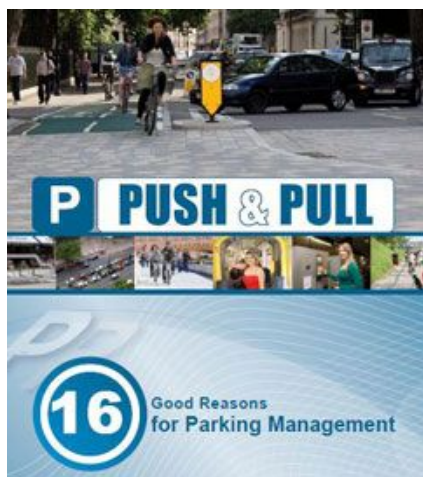
Cele două orașe din România, Bacău și Iași ar putea beneficia de **Ghidul de planificare și gestionare a sistemului de parcuri urbane** dezvoltat de proiectul Push & Pull ca un exemplu pilot pentru toate Statele Noi Membre Europene, acolo unde astfel de orientări lipsesc. Bacău și Iași au fost astfel pionieri în țara lor pentru în elaborarea unei politici integrate de parcare.

Tarragona în Spania, a introdus restricții de acces în centrul istoric, a introdus o nouă structură tarifară și a construit parcuri la marginea centrului. Toate aceste intervenții au scăzut gradul mediu de ocupare a spațiului de parcare de la 99% până la aproximativ 80%, reducând traficul de căutare a unui loc la un nivel minim și astăzi mulți vizitatori merg pe jos către centrul orașului (Park and Walk). Detalii în **Fișă**.

La Universitatea din Ljubljana a existat un conflict de interese deoarece noua locație a Universității a fost construită favorizând utilizarea auto. Cu toate acestea, echipa de proiect a reușit să introducă parcare cu plată și a deschis drumul către gestionarea parcurii. Un succes mai mare l-a reprezentat extinderea mecanismului principal de finanțare către mai multe orașe din Slovenia (de ex. Skofia Loka). Acest transfer s-a întâmplat și în Suedia - unde Jönköping preia exemplul orașului Örebro. Fără îndoială că mai multe orașe vor urma acest exemplu.

Cracovia a implementat complet întregul pachet Push & Pull: extinderea pe o suprafață mare a parcurii cu plată, eliminând un număr mare de locuri de parcare, folosind spațiul public și venitul pentru străzi mai active, cu mai mult spațiu pietonal, creând peste 1000 de **locuri de parcare pentru biciclete**, implementând mai multe campanii de mobilitate și integrând în cele din urmă politici de parcare în politica de mobilitate a orașelor.

## Resurse Push&Pull și EPOMM



Una dintre cele mai utile resurse elaborate de Proiectul Push&Pull

Vă recomandăm cu fermitate să consultați **buletinele informative de gestionare a parcurii și integrarea planificării teritoriului și a managementului mobilității** care furnizează informații mai detaliate.

Push&Pull a creat o multitudine de resurse (parte din ele traduse în până la 18 limbi străine):

- Un **video** de 3 minute ca parte introductivă
- Broșură: 16 motive întemeiate pentru gestionarea parcurii
- Un **catalog** cu studii de caz privind bunele practici în gestionarea parcurilor
- Un **catalog** cu studii de caz privind măsurile de succes de Management al Mobilității (care pot fi finanțate prin veniturile obținute din taxarea parcurilor)
- Pagina **36 a raportului final Push&Pull** ce oferă o bună imagine de ansamblu asupra întregului proiect
- **8 Fișe din 8 orașe** demonstrând bunele practici privind modul în care a fost aplicat mecanismul principal de finanțare
- Curricula ce conține **materiale de predare** pentru 7 cursuri de formare

## Trei conferințe

Vă anunțăm trei conferințe viitoare:



- Următoarea conferință ECOMM va fi la Maastricht între 31 Mai și 2 Iunie. Programul este finalizat, **pre-înregistrarea** este deschisă, deschiderea înregistrării este așteptată în următoarele săptămâni.
- A 4-a Conferință Europeană privind Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă va avea loc în perioada 29-30 Martie la Dubrovnik în Croatia. **Programul** poate fi consultat online și **înregistrarea** este deschisă – rețineți că termenul limită de înscriere este 3 Martie (de asemenea pentru tarife speciale la hoteluri)! Dacă veți completa **acest scurt chestionar** cu privire la PMUD-ul orașului dumneavoastră, puteți câștiga o excursie gratuită la conferință.
- Peste mai bine de o lună **Conferința Europeană pentru Transportul Bunurilor pe Bicicletă** va fi găzduită de Viena în perioada 20-21 Martie. **Înregistrarea** timpurie este deschisă până pe 20 Februarie. **Programul** oferă o experiență bogată asupra creșterii rapide a transportului de bunuri pe bicicletă, a eficienței costurilor, vitezei și exactității, asupra ultimelor dezvoltări (de ex. bicicleta pentru marfă, IT, containere).

Pentru mai multe evenimente, vă rugăm să accesați [L]Calendarul EPOMM .



ECOMM 2017



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive