

Sursă: NACTO - Urban Street Design Guide

Seria

“Documente de lucru pentru sprijinirea pregătirii proiectelor de mobilitate urbană durabilă în România – **2017/2018**”

5

Ghid aplicat

Politici de parcare pentru mobilitate urbană durabilă

JASPERS și MDRAP nu garantează acuratețea, adecvarea sau deplinătatea informației conținute în documentele din această serie, și nu își asumă vreo răspundere legală, directă sau indirectă, pentru orice pagube sau orice alt fel de pierderi cauzate sau implicate a fi cauzate de (sau în legătură cu) utilizarea prezentului material. Documentul nu prezintă poziția oficială a partenerilor JASPERS (Comisia Europeană și Banca Europeană de Investiții). Prezentul document este a fi considerat un document de lucru (care ar putea fi așadar revizuit în viitor).

Versiunea 1, 5 octombrie 2018

1 De ce este esențială politica de parcare?

Politica de gestionare a parcării urbane este unul dintre cele mai puternice instrumente aflate la dispoziția primăriilor pentru a influența tiparele de mobilitate urbană, pentru a controla amenajarea și utilizarea spațiului urban și, în ultimă instanță, pentru a determina calitatea vieții urbane și deci fericirea locuitorilor orașului.

În ultimii ani, în majoritatea orașelor României se află pe agenda publică o **falsă** problemă a lipsei locurilor de parcare, atât în zonele centrale cât și în cartierele de locuințe, asociată cu creșterea considerabilă a deținerii și utilizării mașinilor personale.

Ca atare, multe dintre administrațiile orașelor își propun creșterea numărului de locuri de parcare din orașe. Această abordare însă:

- 1) Rezolvă doar *pe termen scurt* problema, în timp conducând la o și mai mare utilizare a autoturismelor, și provocând probleme și mai grave de trafic.

A rezolva problemele de trafic (lipsa locurilor de parcare, aglomerație în trafic) prin construcția de noi locuri de parcare

este ca și cum cineva ar încerca să...

...rezolve problema obezității lărgindu-și cureaua.

...rezolve problema dependenței de alcool bând din ce în ce mai mult.

- 2) *Pe termen lung*, are un impact catastrofal asupra calității vieții urbane și asupra tiparelor de utilizare a spațiului urban, angajând orașele în traiectorii de creștere și dezvoltare nesustenabile – cu siguranță caracterizate de probleme de aglomerație în trafic mult mai grave.

Impactul catastrofal pe termen lung al creșterii numărului de locuri de parcare:

Aer mai poluat

Zgomot mai mare

Mai multe accidente rutiere

Sedentaritate crescută

Mai puțin spațiu urban disponibil pentru zone verzi

Alienare socială

→

Sănătate agravată a populației – fizică dar și psihică

Din păcate, în ultimele două decenii în România administrațiile din majoritatea orașelor din România au operat în această direcție, amenajând noi și noi locuri de parcare, de multe ori pe seama trotuarelor sau chiar a spațiilor verzi. Ca atare calitatea vieții urbane s-a deteriorat considerabil (din acest punct de vedere) în comparație cu anii '90.

În egală măsură la apariția acestei situații au contribuit lipsa unor politici integrate și eficiente de management al transporturilor și parcărilor, o aplicare slabă a regulilor, care tolerează parcările

excesive ilegale pe străzi (și, în foarte multe cazuri, pe trotuare sau zone verzi), o promovare nesatisfăcătoare a utilizării transportului public și nemotorizat, și, în ultimă instanță, o lipsă de temeritate politică privind disponibilitatea și determinarea factorilor de decizie de a își asuma și de a implementa acele măsuri ale politicilor care nu sunt populare (pentru o parte a populației), dar care sunt necesare pentru combaterea problemelor.

Orașele mari și medii ale României se află astăzi în fața unei alegeri:

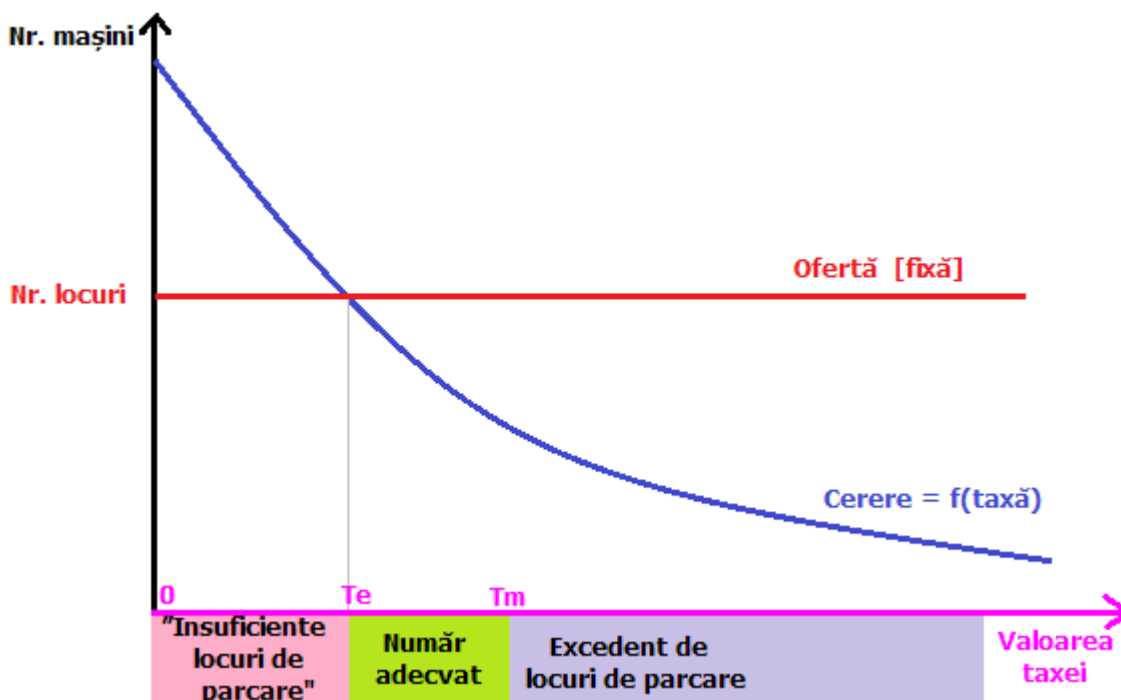
- să continue abordarea centrată pe transportul personal cu autoturismul, astfel urmând a apărea probleme din ce în ce mai grave (cu parcare, cu traficul, cu sănătatea publică, cu calitatea vieții urbane);
- să inverseze tiparul nesustenabil observat în ultimele două decenii pentru a se redefini ca orașe curate, liniștite, verzi, plăcute traiului.

Prezentul ghid vine în sprijinul administrațiilor care urmăresc cea din urmă abordare, prin prezentarea unor strategii punctuale care (după cum s-a demonstrat în multe dintre orașele de top ale Europei) vor conduce la o schimbare semnificativă în bine.

De ce este lipsa locurilor de parcare o falsă problemă?

Pentru o anumită stradă, zonă sau cartier, la un moment dat, cererea de locuri de parcare va depinde de costul parcării, respectiv costul pe unitatea de timp pe care un proprietar/utilizator de autoturism îl plătește orașului pentru închirierea spațiului de parcare respectiv. Pentru aceeași stradă / zonă / cartier, numărul de locuri de parcare total va fi constant, evident independent de costul parcării.

În diagrama alăturată curba albastră reprezintă cererea care variază în funcție de taxă iar oferta (constantă) este reprezentată cu roșu. Cererea pornește de la o valoare maximă C_{max} în ipoteza parcării gratuite (valoarea taxei 0) și scade continuu cu creșterea taxei.



Astfel, doar în ipoteza în care taxa este mai mică decât valoarea T_e (valoarea de echilibru, unde teoretic cererea este egală cu oferta), apare falsa problemă a insuficienței locurilor de parcare, cu consecințele bine-cunoscute:

- Aglomerație suplimentară semnificativă în trafic, generată de șoferi în căutarea de locuri de parcare;
- Parcare neregulamentară (pe trotuar, parcare dublă etc.);
- Nemulțumire a tuturor: șoferii nu găsesc locuri de parcare (și traficul este mai rău), pietonii nu pot circula adecvat.

Stabilirea unei taxe în intervalul $[T_e, T_m]$, unde T_m corespunde unei cereri la cca. 70-80% din ofertă (altfel spus, o situație în care – în cele mai aglomerate perioade ale zilei – sunt ocupate cca. 70-80% din locuri) reprezintă o situație în care numărul locurilor de parcare este adecvat cererii, iar taxa este considerată corespunzătoare.

O valoare a taxei mai mare decât T_m reprezintă o suprataxare a parcării și conduce la un excedent de locuri de parcare (presupunând sancționarea tuturor sau a majorității celor care nu plătesc parcare).

În timp, administrațiile locale care sunt preocupate de sănătatea și calitatea vieții locuitorilor orașelor respective vor investi în schimbarea paradigmei de mobilitate în direcția mobilității urbane durabile, prin realocarea spațiului urban blocat de parcări către utilizări mai "sănătoase" (trotuare, zone verzi, zone pietonale, piste pentru biciclete).

Ca urmare a acestui fapt, oferta de locuri de parcare va scădea – altfel spus, linia roșie din diagrama alăturată va "coboară". Ca urmare a acestui fapt, taxa de parcare va trebui crescută, ajustarea conducând la un nou echilibru constând în număr de locuri de parcare adecvat cererii.

Următoarele imagini istorice din Londra¹ ilustrează cele expuse mai sus.



Parcarea gratuită



Se introduce taxa de parcare



Taxa crește de patru ori

¹ Sursă: [IDTP – Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation.](#)

2 Zece strategii privind parcare în orașele României

Aplicarea următoarelor zece strategii, recomandate pentru toate orașele medii și mari din România, va conduce în mod cert la o îmbunătățire semnificativă a calității vieții urbane și a sănătății și stării de bine în ansamblu a locuitorilor.

1. Sancționarea consistentă a nerespectării regulilor de parcare

Fără o impunere și un control strict al respectării legilor și reglementărilor privind parcare², orice strategie sau măsură privind parcare nu va avea succes. Înăsprirea sancționării nerespectării regimului de parcare va conduce la o schimbare în mentalitatea șoferilor auto, în sensul conștientizării faptului că:

- Parcare este un privilegiu, nu un drept.
- Regulele de parcare trebuie respectate, iar nerespectarea lor atrage sancțiuni majore.

În acest sens prezentul ghid formulează următoarele recomandări:

- Blocarea roților este unul dintre cele mai eficiente și vizibile eforturi de impunere a regulilor, și implică atașarea unui dispozitiv de una dintre roțile vehiculului pentru a-l imobiliza și emiterea unei amenzi de parcare. Șoferul trebuie să plătească o taxă de eliberare a roții și să aștepte eliberarea vehiculului.
- Utilizarea dispozitivelor de blocat roata este crucială pentru orice oraș mediu sau mare din România. Este recomandată o stabilire clară (și marcarea) a zonelor în care această sancțiune se aplică, precum și o stabilire (internă) a priorității aplicării. Pentru orașele care sunt deja la un nivel rezonabil cu controlul parcării (în sensul că parcare nu mai este gratuită și haotică, iar parcare ilegală nu este endemică), blocarea roții poate fi folosită și pentru mașinile parcate legal, în ipoteza evaziunii de la taxa de parcare.
- Tractarea mașinilor ar trebui să reprezintă o opțiune pentru orașele mari, utilizată în cazul în care mașina parcată cauzează disfuncții majore. În mod normal ridicarea mașinii ar fi măsura aplicată în situații precum: pe treceri de pietoni (sau anterior acestora, astfel încât șoferilor și pietonilor le este obstructată vizibilitatea reciprocă), în / la intersecții, în stațiile de transport în comun, pe benzile dedicate transportului public (respectiv sub catenara de troleibuz sau pe liniile de tramvai). La fel ca blocarea roților, tractarea vehiculelor reprezintă timp pierdut și costuri financiare pentru șoferul care a încălcat regulile.
- Pentru orașele care încep de la o situație caracterizată prin nerespectare cvasigeneralizată a regimului de parcare (cum este Bucureștiul), impunerea ar trebui să înceapă tratându-se zone sau sectoare de drum unde impactul parcării nereglementare este cel mai mare, extinzându-se apoi pentru a acoperi întreaga zonă centrală.
- Pentru orașele în care în zona centrală există deja un control bun al respectării, acesta trebuie extins în cartierele de locuințe, iar la urmă în zonele industriale și comerciale necentrale.

² În prezentul ghid prin "parcare" se înțelege orice formă de imobilizare voluntară a unui vehicul (indiferent de definiția din codul rutier: oprire, staționare, parcare sau garare).

- Similar cu detectarea și sancționarea altor contravenții (spre exemplu suprataxa pentru evaziunea plății biletului de transport public urban sau de tren), nu ar trebui să existe un motiv pentru care această activitate să nu fie realizată, în privința parcării, fără asistența poliției.
- Entitatea responsabilă cu controlul și sancționarea trebuie să dezvolte un plan operațional ce vizează mai accentuat unele încălcări în comparație cu altele, cum ar fi parcare pe trotuare. În plus, planul trebuie să includă perioade bruște de supraveghere intensă urmate de perioade cu un nivel obișnuit al inspecțiilor. S-a demonstrat că desfășurarea unei activități intense de control și sancționare (prezentă în fiecare zi vreme de 1-2 săptămâni pe tronsonul respectiv) conduce la o respectare mult mai temeinică a restricțiilor, chiar și în absența acțiunii de control, pentru câteva luni după acțiunea intensă.

În zona centrală din București s-a legiferat, începând cu iulie 2018, un sistem de taxare a parcării pe principiile discutate la strategia 6 de mai jos, însă cel puțin până în octombrie 2018 controlul și sancționarea nu este pusă în practică – astfel încât practic reglementarea este cu totul ignorată de către cei care parchează în zona centrală (sau chiar necunoscută lor).

2. Toleranță zero față de parcare pe trotuare și pe zone verzi

Parcare pe trotuar este un act de extremă lipsă de respect față de conlocuitori, în special față de cei cu mobilitate redusă, și care pune în nesiguranță circulația pietonilor, forțându-i uneori să utilizeze zona carosabilă.

Ca atare parcare pe trotuar ar trebui descurajată în mod explicit și sancționată drastic (inclusiv cu blocarea roții) – nu doar în zonele centrale, cât și (mai ales) în zona cartierelor de locuințe.

Parcare pe zonele verzi distruge plantele și estetica zonei urbane și contribuie la formarea noroiului și a prafului – ar trebui de asemenea ca orașele să aibă toleranță zero în acest sens.

3. Schimbarea paradigmei din "parcare este permisă oriunde nu este interzisă" în "parcare este interzisă oriunde nu este explicit permisă"

O bună utilizare a spațiului public urban presupune stabilirea clară a destinației fiecărui metru pătrat al acestuia. Ca atare, este esențial ca spațiile destinate parcării să fie clar evidențiate față de spațiile cu alte utilizări (benzi de circulație, trotuare și suprafețe cu mobilierul urban aferent, spații de joacă, zone pietonale etc.)

Locurile de parcare (sau zonele de parcare, în cazul în care locurile individuale nu sunt distinct evidențiate – această practică fiind recomandată în cazurile parcării la bordură în zone rezidențiale) trebuie marcate clar, fiind marcat cu vopsea **întreg** perimetrul locului (sau zonei) de parcare. Culori diferite pot fi utilizate pentru a indica locuri de parcare în care se aplică diverse regimuri.

Această abordare trebuie avută în vedere pentru întinderea întregului oraș, prioritară fiind rezolvarea situației în zonele centrale și de locuințe, iar apoi în zone comerciale și industriale necentrale.

4. Inventarierea într-o bază de date GIS a tuturor locurilor de parcare din oraș

O bază de date cu stocul de locuri de parcare este esențială pentru ca administrația locală să poată planifica și urmări implementarea diverselor politici de mobilitate urbană. O asemenea bază de

date ar trebui să conțină numărul și tipul (regimul) locurilor (sau zonelor) de parcare precum și locația exactă a acestora (georeferențiată pe un suport cartografic adecvat).

În acest sens orașul poate fi împărțit funcțional în mai multe zone (vezi și strategia 7 privind zonele rezidențiale) cu o suprafață de cca. 0,25-1 km², separate funcțional sau (pentru zonele cu aceleași caracteristici funcționale) de artere majore sau alte "obstacole" (râu, cale ferată).

Este recomandat ca activitatea de inventariere să decurgă în paralel cu cea de (re)sistematizare discutată la punctul anterior, secvențial, zonă cu zonă.

Inventarierea ar trebui să vizeze și locurile de parcare în afara străzii, indiferent dacă acestea sunt disponibile publicului general sau nu.

5. Înghețarea numărului de locuri de parcare, însoțită de reducerea anuală a acestora

Numeroase orașe europene care actualmente sunt recunoscute pentru un nivel înalt al calității vieții (cu ar fi Copenhaga sau Zürich) au redus, sistematic, an de an, pe o perioadă de timp lungă (uneori întinsă pe mai multe decenii) numărul de locuri de parcare.

În acest sens odată stabilit numărul de locuri de parcare (evident, legale) existente într-o zonă dată a orașului, recomandăm emiterea unei dispoziții (HCL) prin care numărul de locuri de parcare este plafonat superior ("înghețat") la numărul existent în teren la data respectivă, astfel încât orice amenajare de noi locuri de parcare să fie posibilă doar în condițiile eliminării unui număr de locuri egal din zona respectivă (în principiu locuri de parcare la stradă)³.

Un angajament ferm în direcția tranziției înspre mobilitatea urbană durabilă ar presupune reducerea pe o perioadă mai lungă a numărului de locuri de parcare pentru zonele orașului – putându-se urmări reducerea cu procente variind între 3-5% pe an pentru zonele rezidențiale cu densitate mare, și 10-15% pentru zone centrale (cu funcție preponderent non-rezidențială).

Reducerea se poate realiza, printre altele și:

- Alegând cu predilecție zone în care parcare ilegală afectează clar funcționarea urbană, cum ar fi trotuare ocupate sau îngustate semnificativ de mașini parcate, însă care au un flux pietonal important.
- Alegând oricare alte zone în care există un grad ridicat de parcare ilegală – eventual prin introducerea de separare fizică (garduri, bolarzi, plantații).
- Realizarea reconversiei zonelor de parcare în zone verzi, părculețe, piațete, spații de joacă sau cu bănci etc.
- Pietonalizarea cu totul a unor străzi, nu doar în zona centrală, ci și în zone aflate între blocuri, eventual prin amenajarea unor locuri sigure – în sensul inaccesibilității vehiculelor motorizate

³ În practică ar putea exista probleme în zonele unde situația existentă *de facto* este parcare majorității autoturismelor în mod ilegal (cum ar fi pe trotuare sau zone verzi), acesta fiind cazul tipic pentru cartierele de locuințe de mare densitate din București. În asemenea cazuri este greu de imaginat o soluție practică alta decât tolerarea, pentru o perioadă de tranziție de câțiva ani, a parcării ilegale, prioritizându-se eliminarea parcării în zonele în care dăunează cel mai mult (spre exemplu de pe cele mai circulat trotuare, sau urmărindu-se asigurarea de trotuare decente măcar pentru una dintre cele două părți pentru străzile secundare etc.)

(asigurându-se însă accesul vehiculelor de urgență unde este cazul) – de joacă pentru copiii ce locuiesc în vecinătate.

6. Introducerea unui sistem de tarifare a parcării care să potrivească cererea cu oferta

Parcarea presupune *de facto* închirierea, de către posesorul (sau utilizatorul) unui autoturism, a unui spațiu urban care este blocat pe perioadă limitată de către autoturismul respectiv, în detrimentul utilizării acestui spațiu pentru oricare alt scop.

Parcarea presupune blocarea unui spațiu urban (în majoritatea cazurilor valoros) de către un vehicul, și nu ar trebui să fie gratuită nicăieri pe domeniul public al orașului...
...decât în măsura în care și alte servicii publice similare (amenajarea de chioșcuri pe spațiul public, închirierea locuințelor publice, utilizarea transportului în comun) sunt gratuite!

În mod normal politicile de taxare a parcării din orașele medii și mari ale țării ar trebui să respecte următoarele principii:

- Parcarea nu ar trebui să fie gratuită nicăieri pe domeniul public al orașului. În mod excepțional, în zone (sau perioade) în care cererea nu este ridicată, primele 0,5-1 ore de parcare ar putea fi gratuite.
- Un anumit loc de parcare nu ar trebui să fie rezervat, indiferent de suma plătită, pentru un singur utilizator. Această abordare conduce la o utilizare extrem de ineficientă a spațiului public urban și ar trebui întreruptă de orașele care o utilizează. De asemenea, cu excepția vehiculelor de urgență, alocarea de locuri rezervate pentru instituții și alte entități publice și comerciale private nu ar trebui să fie permisă.
- Costul parcării ar trebui să reflecte utilitatea relativă a spațiului respectiv, astfel:
 - Costul să fie cu atât mai ridicat cu cât locul este mai central sau mai apropiat de zone de interes;
 - Costul ar trebui să fie mai ridicat pentru parcare la stradă față de parcare în afara străzii (de exemplu în parcaje subterane sau supraterane), prima fiind mai convenabilă din punctul de vedere al apropierii față de destinație;
 - Costul ar trebui să fie mai ridicat în perioadele în care cererea este mai mare (în timpul zilelor lucrătoare).

Un tarif minimal orar care ar putea fi considerat normal (la nivelul anului 2018) pentru zonele centrale din marile orașe este reprezentat de tariful din Cluj-Napoca, unde parcare pentru o oră în zona centrală costă (via SMS) 1,20 euro + TVA.

- Pe termen lung, prețurile ar trebui crescute pentru a reflecta cererea existentă în piață (pentru locurile disponibile, ținând cont de reducerea acestora ca urmare a reorientării orașului în direcția mobilității durabile).

- Se înțelege așadar că procesul de stabilire a taxelor de parcare este unul dinamic, spre exemplu impunându-se reanalizarea tarifelor de parcare în sensul creșterii acestora atunci când procentul de locuri ocupate este sistematic peste 70-80%.
- Pentru a asigura locuri de parcare disponibile de-a lungul întregii zile în zona centrală, durata maximă de parcare în zona centrală ar trebui limitată. În Cluj-Napoca parcare în zona ultracentrală este limitată la cel mult 2 ore, iar în restul zonei centrale la maxim 4 ore. În orașele unde în zona centrală este permisă plata parcării pentru o întreagă zi (ex. Brașov) este mult mai dificilă găsirea unui loc de parcare.
- În același scop este utilizată taxarea incrementală a parcării în zona centrală, în care a doua unitate de timp este mai scumpă decât prima etc. Spre exemplu, în Cluj-Napoca în zona centrală, primele 30 de minute costă 0,50 euro + TVA, în vreme ce primele 60 de minute costă 1,20 euro + TVA (așadar mai mult decât dublul tarifului pentru 30 de minute).
- Taxele de parcare trebuie aplicate într-o manieră coordonată în întreaga zonă (și respectiv întregul oraș), mai degrabă decât disparat, în doar câteva subzone / doar pe câteva străzi, altfel apărând fenomenul de *spill-over* ("revărsare", a se vedea secțiunea 3.4).
- Este total nerecomandată permiterea parcării în zona centrală pe bază de abonament⁴. În Cluj-Napoca eliminarea acestei posibilități a condus la o disponibilitate mult mai mare a locurilor de parcare în zona centrală de-a lungul întregii zile (anterior acestei măsuri, o mare parte din locuri erau ocupate la primele ore ale zilei de cei care lucrează în zona centrală).

7. Taxarea corectă a parcării în cartierele de locuințe

În majoritatea orașelor din România parcare în cartierele de locuințe este mult mai prost reglementată și controlată decât în zonele centrale ale orașelor, în ciuda impactului negativ pe care acest lucru îl are asupra majorității locuitorilor.

Pentru cartierele de locuințe, un sistem eficient și corect de alocare și taxare a parcării este propus prin următoarea abordare (utilizată în orașe din Elveția și din alte țări similare):

- Urmare a împărțirii cartierelor de locuințe în zone (numite zone accesibile pe bază de permis de reședință sau zone de parcare rezidențială) este determinat numărul de locuri de parcare din fiecare zonă de locuințe.
- Primăria vinde un număr de permise de parcare rezidențială (fiecare alocat specific unui anumit vehicul, adică netransferabil), aproximativ egal cu 85-90% din numărul locurilor. Permisele nu asigură în mod specific locuri pentru fiecare rezident, ci oferă deținătorului de permis *dreptul* să parcheze oriunde în cadrul zonei respective, nefiind însă garantat un loc de parcare pentru deținătorul permisului. Permisele nu ar trebui să fie disponibile pentru gospodăriile care dețin un loc de parcare privat, și în zonele cu densitate sporită de locuințe se impune o limitare la un permis pe gospodărie.
- Prețul acestora este stabilit astfel încât cererea la acel preț să fie apropiată de oferta existentă (prețul optim trebuie investigat anual) sau printr-o licitație electronică.

⁴ Excepție făcând eventual riveranii care nu posedă deja locuri de parcare (în curte sau în garaje private) și în limita unui autoturism pe gospodărie.

Pentru orașele cu adevărat dedicate mobilității urbane durabile, recomandăm următoarea abordare corectă, echilibrată și echitabilă:

Stabilirea prețului pentru permisele de parcare rezidențială la o valoare egală cu cea a unui abonament nominal pe toate liniile de transport public urban (pentru aceeași perioadă de timp).

- Pentru perioada zilei poate fi stabilit un sistem similar de permise (pentru cei care vin la lucru în zonele respective), numărul acestora fiind mai redus (25-40% din numărul de locuri din zona respectivă). Această recomandare este valabilă doar pentru zonele preponderent rezidențiale și care nu sunt centrale.
- Alți utilizatori pot parca în zonă (precum și rezidenții respectivi în alte zone din oraș) pentru o oră (sau 2-3 ore) gratuit (cu disc de parcare pe bord), iar mai mult decât atât doar plătind un tarif orar (eventual și zilnic – care ar trebui să fie de peste 6 ori mai mare decât tariful orar) universal valabil pentru toate zonele rezidențiale.

În mod special recomandăm a **nu** se aplica în zonele rezidențiale:

- Parcarea gratuită deoarece:
 - este o abordare inequitabilă, care în fapt înseamnă subvenționarea cetățenilor care își parchează mașina pe spațiul public de către toți ceilalți cetățeni;
 - conduce la situații precum mașini care sunt utilizate extrem de rar (de exemplu o dată pe lună, în rest blocând spațiul public), sunt semi-abandonate sau abandonate etc.
- Parcarea pe bază de abonament cu locuri alocate, aceasta generând o utilizare inefficientă a spațiilor respective.
- Parcarea pe bază de abonament valabil în întregul oraș (utilizarea acestui instrument este adecvată exclusiv pentru orașele mici și foarte mici).
- Menținerea bateriilor de garaje individuale de sine stătătoare (actualmente utilizate în multe cazuri pentru depozitare) realizate pe domeniul public în perioada antedecembristă și imediat postdecembristă. Este de la sine înțeles că acestea trebuie să dispară, iar spațiul aferent să fie redat comunității, preferabil prin amenajarea de locuri de joacă sau spații verzi.

Informarea și aplicarea regulilor sunt elemente foarte importante pentru succesul schemelor de parcare rezidențială. Informațiile trebuie adresate atât rezidenților, cu privire la dreptul acestora de a primi permis și la regulile corespunzătoare, cât și nerezidenților, cu privire la locurile unde aceștia pot sau nu să parcheze și la regulile corespunzătoare.

8. Pietonalizarea și separarea fizică – instrumente de realocare a spațiului urban către locuitorii săi

Un număr de orașe din România au implementat sau implementează proiecte de pietonalizare ale unor zone centrale cu scopul de a îmbunătăți calitatea vieții din orașele respective. Însă asemenea proiecte pot fi (și trebuie să fie) implementate și în cartierele de locuințe, în special în zonele în care spațiul verde sau pietonal este insuficient sau prea fragmentat – în aceste cazuri impactul va

fi cu atât mai mult asupra calității locuitorilor orașului, care efectiv trăiesc acolo, față de impactul pietonalizării în zonele centrale.

Separarea prin obstacole fizice este încă în multe cazuri necesară pentru protejarea trotuarelor, a zonelor verzi sau a spațiilor de joacă împotriva șoferilor fără respect față de semenii lor. O asemenea abordare este oportună acolo unde există suficient spațiu pentru instalarea de balustrade, parapeteți, bare de protecție (în formă de U întors, care pot fi folosite și pentru parcare bicicletelor), bare joase, fâșii plantate (cu arbuști sau pomi de înălțimi joase), bolovani, borduri în trepte (în loc de borduri înalte).

Instalarea acestor obstacole reduce eforturile necesare pentru supravegherea fenomenului de parcare pe trotuar. Totuși, fiecare tip de obstacol poate avea dezavantaje: unele sunt considerate a fi inestetice; ele pot reduce lățimea trotuarului (acolo unde este posibil recomandăm instalarea lor pe carosabil); pot fi periculoase pentru persoanele cu dizabilități și pentru bicicliști. Prin urmare, trebuie să se facă evaluări de la caz la caz, în funcție de caracteristicile fiecărui drum și ale fiecărui trotuar, pentru a se stabili ce tipuri de obstacole trebuie folosite.

9. Utilizarea tehnologiilor la zi în managementul și controlul parcării

Este bine ca administrația locală să facă uz de soluții de dată recentă (sau relativ noi pentru România) cum ar fi:

- Pentru parcare pe termen limitat (zona centrală) este recomandată plata prin SMS (sau aplicație). În acest sens administrația poate contracta prin licitație furnizorul care să solicite cel mai mic comision de procesare. Având în vedere omniprezența telefonului mobil, nu mai este justificată în ziua de azi amenajarea altor metode de plată depășite (automate, monezi, tichet, agent de parcare etc.), care aduc costuri suplimentare semnificative și ocupă inutil terenul urban (de exemplu automatele pentru parcare). Avantajele plății prin SMS (sau aplicație) sunt indiscutabile:
 - Sistem flexibil și ușor de utilizat.
 - Plata poate fi făcută cu orice tip de telefon, nu este nevoie de monede, nu există necesitatea deplasării la automate pentru dovada de plată.
 - Durata parcării poate fi prelungită plătind în orice moment, *din orice loc*.
 - Este o metodă de plată ecologică, deoarece nu folosește hârtie.
 - Primăria dispune de o interfață a sistemului de monitorizare în timp real a plăților.
- Pentru parcare gratuită pe termen scurt recomandăm introducerea discului de parcare (utilizat pe scară largă în multe state europene: AT, BE, CH, DE, FR etc.) iar pentru permisele pentru zonele rezidențiale vinieta (netransferabilă).
- Pentru controlul parcării, agenția responsabilă poate echipa vehiculele de control cu camere video de mare viteză. În Amsterdam o furgonetă de scanare (care poate circula cu până la 40 km/h), echipată cu șase camere (cu 160 de cadre pe secundă) este urmată de agenți de parcare pe scutere care emit amenzi pentru mașinile identificate a nu fi plătite parcare.

- Camere de control pot fi instalate și la bordul vehiculelor de transport public, pentru a identifica nerespectarea regimului benzii dedicate sau a căii de rulare pentru tramvai.
- Un sistem de comunicare bine pus la punct între șoferii/vatmanii de pe vehiculele de TP și Agenția de Parcare trebuie să fie funcțional pentru ca aceștia să poată anunța în timp real vehiculele parcate în stațiile de TP, pe banda dedicată, pe calea de rulare a tramvaiului, sub catenara de troleibuz.
- Un sistem centralizat de informare în timp real privind numărul de locuri de parcare disponibile în parcaje poate fi utilizat pentru orașele foarte mari. Este suficient ca informația să fie făcută disponibilă printr-o aplicație pe telefonul mobil.

Pe de altă parte (valabil pentru oricare sisteme de transport inteligent) administrația ar trebui să evite să cheltuiască bani pe soluții tehnologice avansate doar pentru că "sunt de ultimă oră", mai ales dacă acestea aduc costuri semnificative de întreținere și nu generează beneficii substanțiale pentru contribuabili (în afară de un discutabil beneficiu de imagine).

10. Acordarea de atenție utilizatorilor speciali

Administrația locală trebuie să țină cont de nevoile anumitor utilizatori specifici:

- În condițiile în care administrația locală este interesată de mobilitatea activă și de buna sănătate a cetățenilor din oraș, va investi masiv în rasteluri pentru biciclete precum și în parcaje pentru biciclete și alte vehicule de mici dimensiuni (trotinete și scutere electrice de mici dimensiuni, skateboarduri electrice sau nemotorizate, role, vehicule de tip segway etc.), desigur în paralel cu amenajarea infrastructurii aferente. O administrație dedicată acestor scopuri poate introduce standarde privind numărul minim de rasteluri și locuri în parcaje de biciclete de a fi realizate cu ocazia oricărei noi dezvoltări imobiliare.
- O problemă specială o reprezintă încărcarea/descărcarea mărfurilor precum și livrările, acestea din urmă fiind în continuă creștere datorită creșterii vânzărilor online. După cum s-a discutat mai sus, în cazul stabilirii unor taxe adecvate pentru parcare (astfel încât cererea să fie potrivită cu oferta) nu ar exista dificultăți în identificarea unor locuri de parcare libere în zonele de livrare. Cu toate acestea poate fi oportună amenajarea unor locuri de parcare cu destinație specială pentru încărcare / descărcare marfă, în principal în zona centrală.
- Administrațiile locale care sunt interesate în promovarea turismului în orașele respective vor avea grijă să prevadă, amenajeze și controleze un număr de locuri de parcare pentru autocare, ideal nu prea departe de zona centrală sau de interes turistic.
- Un oraș interesat în reducerea poluării datorată noxelor de eșapament poate lua în calcul scutirea de taxe de parcare pentru mașinile electrice, cel puțin câtă vreme acestea sunt minoritare.

Așadar, un proces temeinic de reformă a politicii de parcare va trebui să țină cont de prezența și interesele tuturor factorilor de interes care coexistă în spațiul urban, și care au nevoi și interese diferite, uneori contrare.

Implementarea cu succes a celor 10 strategii propuse mai sus este însă condiționată de

0. Existența unei Agenții pentru Parcare puternice

Privitor la rolul și importanța Agenției de Parcare:

- Orașele României trebuie să își schimbe optica asupra problematicii parcării, dintr-o funcție în principal de administrare/gestionare a domeniului public, într-una strâns legată de *întreg sistemul de transport* al zonei urbane sau metropolitane. În acest sens, propunerile de îmbunătățiri privind managementul parcării ar aparține specialiștilor în mobilitate urbană care au o fină înțelegere a tuturor componentelor de mobilitate. Pentru orașele mari și foarte mari, Agenția de Parcare ar trebui să fie parte din Agenția (Metropolitană) pentru Transport (presupunând, desigur, o instituție funcțională în acest sens – care să centralizeze cu adevărat funcția de planificare, îmbunătățire și monitorizare a infrastructurii și serviciilor de transport în spațiul urban sau metropolitan).
- Politica de parcare și implementarea acesteia trebuie să fie integrate cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă care, la rândul său, ar trebui integrat cu amenajarea teritorială și planificarea de mediu, altminteri pot apărea măsuri contradictorii în cadrul unor acțiuni implementate de diverse departamente și nivele ale administrației locale. Această abordare va fi utilă la momentul elaborării celei de-a doua generații de Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă.
- În lumina celor de mai sus, pentru a evita adoptarea de politici contradictorii și a promova sinergiile între transport, managementul parcarilor și planificarea amenajării teritoriale, departamentele municipalității care se ocupă cu aceste aspecte trebuie să coopereze și să fie strâns integrate. Este important ca toate aceste departamente să cunoască integral țintele și direcțiile planurilor din fiecare departament. O modalitate (mai puțin eficientă) pentru a aborda această problemă este instituirea comitetelor care conectează toate departamentele responsabile. Suplimentar, relația Agenției de Parcare cu poliția locală și rutieră trebuie să fie foarte bună și eficientă.
- Actualizarea tarifelor de parcare (și a stocului de parcare) trebuie privită ca un proces *continuu*, fiind necesară investirea de resurse în observarea și înțelegerea tiparelor de mobilitate în continuă schimbare, și ajustarea ca atare (prin modificarea tarifelor, desființarea/reconversia locurilor de parcare etc.)
- Activitățile aferente colectării taxei de parcare pot fi gestionate comercial, Agenția de Parcare fiind în fapt un centru de profit, iar profitul rezultat din închirierea spațiului urban pentru parcare putând fi reinvestit de către administrația locală (acesta constituindu-se drept venit la bugetul Agenției Metropolitane de Transport) în îmbunătățirea transportului public și nemotorizat. De exemplu, în Barcelona 100% din venitul net generat din taxa de parcare a fost investit în sistemul de bike sharing al orașului, ceea ce a condus la o creștere a călătoriilor cu bicicleta de la 30.000 pe zi în 2006 la 100.000 pe zi în 2009⁵.

⁵ Recomandăm analiza studiilor de caz prezentate în [ITDP - Parking Guidebook for Chinese Cities](#). Deși studiile de caz tratează orașe foarte mari și metropole (Amsterdam, Barcelona, Beijing, Budapesta etc.), anumite acțiuni de succes pot fi reproduse în orașele medii și mari din România.

- Agenția de Parcare trebuie să fie cea care dezvoltă și întreține baza de date încărcată într-un Sistem Geografic Informațional (GIS). Existența unui GIS actualizat în mod constant este foarte importantă pentru multe motive: stabilirea și optimizarea strategiilor de taxare, înțelegerea tiparelor de parcare, planificarea acțiunilor de control și sancționare etc.
- Ca urmare existența, în cadrul Agenției de Parcare, a unei echipe de experți GIS (dimensionată în funcție de mărimea orașului) este esențială. În cazul în care agenția este parte din Agenția Metropolitană de Transport, baza de date poate fi construită astfel încât să conțină și alte straturi de informație privind sistemul de transport urban.
- Agenția poate fi și o companie privată 100% deținută de consiliul local. Gestionarea problemei parcării prin intermediul unei direcții din primărie este recomandată doar pentru orașele mici (populație sub 50.000-75.000).
- Activitățile privind marcarea și întreținerea locurilor de parcare, precum și taxarea și sancționarea neplății taxei de parcare pot fi externalizate către un partener privat.
- Este esențial ca administrația locală (prin Agenția de Parcare) să mențină un control asupra întregului stoc de locuri de parcare din oraș, precum și asupra sistemelor de tarifare. Dacă furnizarea de locuri private de parcare nu este controlată de autoritățile locale, există riscul ca restricțiile aplicate parcarilor publice să îi motiveze pe dezvoltatorii privați să ofere facilități private de parcare, deoarece o astfel de afacere ar deveni profitabilă. Asemenea proiecte ar submina obiectivele de mobilitate urbană durabilă.

3 De la teorie la practică

Acest capitol discută abordări de avut în vedere de orașele angajate în utilizarea reformei managementului parcării ca vector pentru tranziția către o mobilitate urbană durabilă și către o îmbunătățire a vieții în orașele respective.

3.1 Pași preliminari: Agenția de Parcare. Baza de date GIS. Inventarul ofertei de parcare.

Înființarea sau reorganizarea Agenției de Parcare (ca parte a Agenției Metropolitane de Transport, dacă aceasta este cu adevărat funcțională), cu funcțiile discutate mai sus, și stabilirea relațiilor instituționale descrise este crucială. Anterior acestui proces, poate fi deja formată o echipă-nucleu pentru problematica parcării, care să se ocupe de pregătirea strategiei de parcare (inclusiv de construcția bazei de date GIS) în paralel cu finalizarea construcției instituționale necesare pentru Agenția de Parcare / Agenția de Transport Metropolitan.

Construcția bazei de date GIS pentru parcare (și eventual pentru alte sisteme de transport urban), și popularea sa cu date detaliate și la zi, este chintesențială – însă necesită un efort și un timp semnificativ, ca atare trebuie demarată cât mai devreme.

Cartografierea trebuie realizată la o rezoluție satisfăcătoare pentru identificarea distinctă a locurilor de parcare (corespunzând unei scări de cel puțin 1:500).

Inventarul ofertei identifică fiecare loc de parcare legal, fie el public sau privat, pe stradă sau în afara străzii și cuprinde informații referitoare la amplasarea acestor locuri de parcare, la restricțiile

aplicate utilizărilor și la alte caracteristici. Procesul va include înregistrarea indicatoarelor și marcajele orizontale de parcare curente și lățimea străzilor, precum și felul acestora – străzi cu sens unic sau cu două sensuri. Stabilirea ofertei curente trebuie să ia în calcul legislația referitoare la distanțele minime față de stațiile de autobuz, față de intersecții etc., precum și orice indicatoare greșite ce ar putea exista în zonă.

Similar vor fi inventariate locurile de parcare în afara străzii, fiind precizate toate locurile de parcare existente în structuri de parcare a vehiculelor, atât publice cât și private, în zonele de parcare din stabilimentele comerciale, din clădirile de birouri, din centrele de divertisment, din facilitățile culturale, din campusurile educaționale, din arenele sportive etc.

Inventarul trebuie să includă toate facilitățile de parcare, toate locurile izolate și zonele dedicate utilizatorilor speciali, precum persoanele cu dizabilități, taxiurile, vehiculele ce oferă servicii de car-sharing, vehiculele de urgență, autobuzele și microbuzele, vehiculele de livrări etc. De asemenea, el trebuie să includă locurile de parcare disponibile în cadrul facilităților de tip Park&Ride (formale sau informale – în ultimul caz putând fi vorba de parcări ale unor mari centre comerciale aflate la marginea orașului care funcționează *de facto* ca Park&Ride).

Realizarea bazei de date GIS pentru parcare constituie o foarte bună oportunitate pentru conceperea și planificarea unor măsuri de reamenajare a spațiului urban similare cu cele din schițele prezentate pe prima pagină a acestui ghid.

În acest sens, analiza celor patru ghiduri NACTO de referință ([Urban street design guide](#), [Transit street design guide](#), [Urban bikeway design guide](#) și [Urban street stormwater guide](#)) este foarte utilă.

3.2 Analiza situației existente și construcția unei strategii de parcare

Analiza situației existente ar trebui să privească asupra problemelor generate de parcare, gradului de răspândire a acestora și asupra impactului lor asupra diverselor grupuri de locuitori din oraș.

În scopul componentei prezentului proiect de sprijin al JASPERS particularizată pentru 10 orașe din România, pentru analiza **coerenței politicilor de parcare din zona centrală cu mobilitatea urbană durabilă** a fost dezvoltat un set de 15 indicatori, prezentați în anexă, și care pot fi folosiți utilizând foaia de calcul atașată la ghid. Expertul contractat de JASPERS în acest sens a realizat o evaluare detaliată a celor 10 orașe, inclusiv o observare *in situ* a situației din centrele acestora, parte a unei vizite de documentare.

Media scorurilor agregate pentru cele 10 orașe analizate detaliat a fost 36 (din 100 maxim posibil), cu cel mai mare scor fiind de doar 62 (înregistrat în orașele Cluj-Napoca și Craiova) și cel mai mic scor 17. Analiza a confirmat așadar situația proastă, în ansamblu, în România din punctul de vedere al modului în care politicile de parcare din zonele centrale ale orașelor vin în sprijinul mobilității urbane durabile.

Odată înțeleasă situația existentă, construcția unei strategii de tranziție a politicilor de parcare în direcția mobilității urbane durabile și, în general, cu intenția de a crește calitatea vieții în orașele respective, va trebui să urmărească aplicarea în cât mai mare măsură a celor 10 strategii discutate în capitolul 2, și în particular pentru zona centrală, a ajungerii într-o situație caracterizată de un scor agregat (pentru instrumentul din anexă) cu o valoare cât mai mare – ideal situația descrisă în coloana cu fundal verde-albastru pentru fiecare dintre cei 15 indicatori.

3.3 Gestionarea eventualelor nemulțumiri asociate reformei politicilor de parcare

Deși aplicarea celor 10+1 strategii discutate în capitolul 2 va conduce fără dubiu la o îmbunătățire semnificativă a calității vieții urbane pentru practic toți locuitorii orașului, o minoritate de cetățeni va fi deranjată de orice măsură de îmbunătățire a situației în oraș. Pentru a evita situația în care o minoritate mai zgomotoasă obstrucționează măsuri ce vin în sprijinul majorității sunt recomandate următoarele strategii:

- Strategiile de politici de parcare nu pot, doar ele, să atingă țintele de mobilitate durabilă ale unui oraș. Ca atare, atunci când se reduce spațiul urban destinat parcării, ar fi de așteptat ca municipalitatea să ofere imediat ceva "pozitiv" în schimb (în aceeași zonă), din punctul de vedere al îmbunătățirii mobilității durabile și/sau al calității vieții – de exemplu o zonă pietonală, un părculeț, trotuare mai bune și cu mobilier urban mai variat, serviciu de transport public îmbunătățit.
- Implementarea măsurilor restrictive pas cu pas (zonal, însă nu excesiv de fragmentat) este uneori mai ușor de digerat. În asemenea cazuri, prioritare ar trebui să fie zonele unde impactul pozitiv urmează să fie cel mai mare.
- Anterior implementării, fiecare măsură trebuie gândită din punctul de vedere al tuturor claselor de locuitori, înțelegând interesele fiecăreia, și anticipând impactul măsurii asupra lor. Ulterior se impune (în cazul schimbărilor radicale) realizarea unei dezbateri publice, autoritatea locală trebuind să fie deschisă la ajustarea măsurii, însă nu prin compromiterea sau subminarea ei.
- Comunicarea (și marketing-ul) aferentă măsurii trebuie să fie foarte bună. Comunicarea trebuie să se concentreze pe motivele din spatele restricțiilor de parcare ce urmează a fi aplicate, și în special pe beneficiile acestora. În plus, autoritățile ar putea să mobilizeze diverse sectoare ale populației care beneficiază de pe urma acestor reguli, pentru a-și exprima punctele de vedere. Anumite orașe au ales să angajeze un expert de comunicare pentru a fi susținute în cazul unora dintre măsurile cu adevărat reformatoare.
- Trebuie înțeles și comunicat faptul că în anumite cazuri situația s-ar putea înrăutăți înainte să devină mai bună (ca în cazul analogiei cu dependența de alcool realizată la începutul ghidului), în principiu fiind vorba de câteva săptămâni necesare pentru reatingerea unui nou echilibru modal sau reorientarea tiparelor de mobilitate.

Evident, de egală importanță sunt implementarea unui control strict și a unui sistem de verificare eficient; și nu în ultimul rând o determinare neabătută din partea autorităților locale de a aplica aceste măsuri până la capăt.

Aspectul cheie este însă integrarea: reforma radicală a politicii de parcare pentru tranziția spre mobilitate urbană durabilă va avea cu adevărat succes doar în condițiile în care în oraș există:

- un sistem de transport în comun de top;
- o infrastructură de mers pe jos de foarte bună calitate, echipată din belșug cu mobilier urban corespunzător;
- ideal și o infrastructură (rețea, rasteluri, parcaje) dedicată bicicletelor și altor vehicule de mici dimensiuni pentru transport personal: trotinete și scutere electrice de mici dimensiuni, skateboarduri electrice sau nemotorizate, role, vehicule de tip *segway* etc.

3.4 Comentarii privind alte instrumente pentru managementul parcărilor

În plus față de cele 10+1 strategii menționate în capitolul 2, prezentăm pe scurt alte câteva dintre ideile și instrumentele de management al parcărilor care au fost deja folosite cu succes și sunt sugerate de către ghidurile internaționale, putând fi utilizate în orașele României:

- Investițiile în facilități Park&Ride trebuie analizate cu atenție aparte. Pentru majoritatea orașelor din România (practic toate, cu excepția Bucureștiului) este o soluție mult mai utilă extinderea transportului public în localitățile din zona urbană funcțională (cu rute periurbane care să pătrundă până în centrul orașului, fiind o practică nepotrivită terminarea lor la marginea orașului). Trebuie înțeles că odată urcată o persoană în autoturismul propriu pentru a-și începe călătoria este mult mai greu a o convinge să coboare și să ia transportul public, prin comparație cu a-i oferi un transport public de calitate de la un capăt la altul al călătoriei sale. Orîșicât, pentru a avea succes un terminal P&R trebuie să fie deservit de una (ideal mai multe) linii de transport public caracterizate prin:
 - Capacitate suficientă;
 - Viteză atrăgătoare (ideal tren, metrou ușor, metrou sau cel puțin autobuz cu cale de rulare dedicată / benzi dedicate și prioritate la semafoare);
 - Frecvență excelentă la ora de vârf.

În plus, facilitatea P&R trebuie să confere siguranță maximă atât mașinii pe parcursul întregii zile cât și călătorilor la momentul transferurilor.

Ca atare, prin prezentul ghid nu este recomandată investiția în facilități P&R (cu excepția Bucureștiului) anterior dezvoltării unui serviciu de transport public cu o capacitate, viteză și frecvență foarte atrăgătoare.

- Orașele mari ar trebui să ia în calcul aplicarea de impozite pe locurile de parcare private, atât pentru agenți economici cât și pentru clădiri de locuințe. Acest fapt va conduce la scăderea, în timp, a numărului de locuri de parcare private amenajate. Orașele ar trebui să studieze impunerea de cote **maxime** de locuri de parcare permise pentru diversele tipuri de dezvoltări imobiliare.
- În anumite cazuri este oportună restricționarea accesului pentru anumite grupuri specifice de utilizatori, rezervând zonele de parcare exclusiv pentru utilizatori precum: riverani, șoferi cu dizabilități, taxiuri, vehicule de livrare.
- Orașele trebuie să studieze efectul de *spill-over* (autoturisme care anterior erau parcate într-o anumită zonă, ca urmare a introducerii sau creșterii taxei în zona respectivă, se "revarsă" în altă zonă cu restricții mai puține) și să ia măsuri pentru asigurarea celui mai bun echilibru la interfața dintre zone cu regimuri de parcare diferite.
- Orașele ar trebui să aibă strategii și planuri operaționale privind parcare în cazul evenimentelor speciale (festivaluri, concerte, meciuri etc.) și să le comunice eficient persoanelor participante.
- În resistemizarea spațiilor de parcare și circulație nu trebuie neglijată importanta componentă estetică. Spre exemplu, prin utilizarea de plantații adecvate se poate schimba radical aspectul inestetic generat de șiruri de mașini parcate sau în general aferent traficului urban motorizat. În acest sens există nenumărate exemple (inclusiv vizuale) de bune practici în cele patru ghiduri NACTO menționate mai sus, ce pot fi studiate online gratuit.

ANEXĂ: INDICATORI REFERITORI LA POLITICA DE PARCARE ÎN ZONA CENTRALĂ

(mai jos este prezentată doar descrierea indicatorilor și a scorurilor; a se folosi fișierul de calcul Excel pentru a realiza calculul ponderat al scorului total)

| Indi-cator | Indicatori ai politicii de parcare în zona centrală (introduceți date în căsuțe cu fundal gri) | | | Numele orașului | | |
|------------|---|--|---|---|--|---|
| | Descriere indicator | Punctaj 1 - Descriere | Punctaj 2 - Descriere | Punctaj 3 - Descriere | Punctaj 4 - Descriere | Punctaj 5 - Descriere |
| 1 | Numărul de locuri de parcare în zona centrală | | | | | |
| 1a | Prioritatea spațiului alocat parcării în zona centrală | FOARTE MARE - cât mai mult posibil, aproape tot spațiul fezabil este alocat parcării | MARE - spații de parcare extinse, facilități pietonale și alte spații (de ex. spații verzi) decente | MEDIE - distribuirea aproximativ egală între utilizarea spațiului de parcare și non-parcare | SCĂZUTĂ - utilizările spațiilor non-parcare sunt prevalente, totuși, există un număr destul de mare de locuri de parcare | FOARTE SCĂZUTĂ - alocarea indică clar o utilizare a spațiului urban pentru pietoni, pentru bicicliști și în general pentru persoane, nu pentru vehicule |
| 1b | Raportul dintre locurile de parcare pe stradă - în afara străzii în zona centrală | ≥1,50 | <1,50 și >1,0 | =1,0 | <1,0 și >0,50 | 0,50 sau mai puțin |
| 1c | Procentul din lungimea totală a drumurilor principale din zona centrală cu parcare legală pe stradă | 91%-100% din lungimea totală | 61%-90% din lungimea totală | 31%-60% din lungimea totală | 1%-30% din lungimea totală | 0% din lungimea totală |
| 2 | Controlul parcării în zona centrală | | | | | |
| 2a | Restricții de taxă și timp pentru parcare pe stradă în zona centrală | ÎN GENERAL GRATUITĂ (toata lumea poate parca fără restricții) | PERMIS LUNAR ȘI TARIFE ORARE (toata lumea poate parca cu plată) | DOAR PE ORĂ, fără limită de timp | DOAR PE ORĂ, limitat la 2-3 ore (navetiștii sunt descurajați) | DOAR PE ORĂ, limitat la 2-3 ore, incremental/oră (parcare pe termen scurt favorizată) |
| 2b | Valoarea taxei de parcare pe stradă, pe oră (prima oră de parcare) în zona centrală | Nu este cazul, deoarece parcare este de obicei gratuită | Sub 2 lei | între 2 și 4 lei | între 4 și 6 lei | 6 lei sau mai mult |
| 2c | Locuri de parcare cu control al taxei / duratei, ca procent din locurile totale de parcare pe stradă în zona centrală | 0% | >0% și ≤25% | >25% și ≤50% | >50% și <75% | 75% sau mai mult |
| 2d | Raportul dintre tariful de parcare pe stradă și în afara străzii | <1,0 | =1,0 | >1,0 și ≤1,25 | <1,25 și >1,50 | 1,50 sau mai mult |

| | | | | | | |
|-----------|--|--|---|---|--|--|
| 3 | Nivelul parcării ilegale în zona centrală | | | | | |
| 3a | Nivelul parcării pe trotuar în zona centrală | SEMNFICATIVĂ, cu impact negativ serios asupra pietonilor | FRECVENTĂ, cu impact negativ considerabil asupra pietonilor | OCAZIONALĂ, cu impact negativ limitat asupra pietonilor | FOARTE RARĂ, cu impact minim asupra pietonilor | PRACTIC NICIODATĂ, fără impact negativ asupra pietonilor |
| 3b | Nivelul parcării ilegale în zona centrală, care deranjează transportul public (de ex. în stațiile de autobuz, pe liniile de tramvai) | SEMNFICATIVĂ, cu impact negativ serios asupra transportului public | FRECVENTĂ, cu impact negativ considerabil asupra transportului public | OCAZIONALĂ, cu impact negativ limitat asupra transportului public | FOARTE RARĂ, cu impact minim asupra transportului public | PRACTIC NICIODATĂ, fără impact negativ asupra transportului public |
| 3c | Controlul și sancționarea parcării ilegale | Foarte slabă | Redusă | Medie | Bună | Foarte bună |
| 4 | Utilizatori speciali | | | | | |
| 4a | Locuri de parcare pentru biciclete, ca procent din locurile de parcare pentru mașini în zona centrală | 1% sau mai puțin | >1% și ≤4% | >4% și ≤7% | >7% și <10% | 10% sau mai mult |
| 4b | Locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități, ca procent din locurile de parcare pentru mașini în zona centrală | 1% sau mai puțin | >1% și ≤3% | >3% și ≤4% | >4% și <5% | 5% sau mai mult |
| 4c | Procentul din lungimea totală a străzilor din zona centrală care sunt pietonizate sau au facilități ample de calmare a traficului | 1% sau mai puțin | >1% și ≤10% | >10% și ≤30% | >30% și <50% | 50% sau mai mult |
| 5 | Indicatori privind întregul oraș | | | | | |
| 5a | Disponibilitatea parcărilor de tip P&R sau Park&Walk (parchează și mergi pe jos – alternativă pentru orașele mai mici) (formale sau informale) | Nu există | Extrem de limitat (de exemplu, o singură facilitate P&R sau parcarea unui centru comercial) | Limitat (de ex. două locații posibile) | Adecvat (de ex. trei locații posibile) | Excelent (de ex. patru sau mai multe locații posibile) |
| 5b | Calitatea transportului public | Foarte slabă | Redusă | Medie | Bună | Foarte bună |

În absența fișierului Excel: alocați câte un punctaj (p_i) de la 1 la 5 fiecăruia dintre cei 15 indicatori (în funcție de descrierea ce caracterizează cel mai bine situația din orașul analizat), apoi calculați scorul global (normalizat la 100, adică scorul minim posibil este 0 iar scorul maxim posibil este 100) ca fiind egal cu $\sum[(p_i - 1) * j_i] / 124$, utilizând valorile: $j_i=1$ pentru indicatorii 1b, 2d, 4a, 4b, 5a; $j_i=2$ pentru 1c, 2b, 2c, 4c și $j_i=3$ pentru 1a, 2a, 3a, 3b, 3c, 5b.