

OPINIE

Cu privire la Concepția privind dezvoltarea și managementul sistemului de parcuri urbane în mun. Chișinău

EXPEDIATĂ PRIN E-MAIL ȘI PLASATĂ PE SITE-UL WWW.IPRE.MD

Data: 18 mai 2020

Adresată: Victor Chironda, Viceprimar al mun. Chisinau. Email: primaria@pmc.md

Elaborată de: Stanislav Ghilețchi, Director Executiv adjunct, IPRE. Email: stas.ghiletchi@ipre.md

La 11 mai 2020, autoritățile locale au publicat proiectul Concepției privind dezvoltarea sistemului de parcare în municipiul Chișinău. Elaborarea și discutarea publică a acestui document este o acțiune salutară, având în vedere că gestiunea a sistemului de parcare reprezintă o provocare semnificativă pentru autoritățile locale deja de foarte mulți ani. Iar până acum nu au fost identificate soluții care să fie acceptate atât de factorul politic, cât și de cetățeni chiar dacă numărul de automobile a continuat să crească, iar parcare a devenit tot mai haotică.

IPRE propune următoarele recomandări pentru îmbunătățirea măsurilor pentru dezvoltarea și managementul parcarilor în oraș:

1. **Ar fi recomandabil ca documentul aprobat să conțină referințe clare despre aprobarea unui plan de acțiuni** care va conține obiective specifice, acțiuni ce urmează a fi realizate pe termen scurt și mediu, indicatori de monitorizare, termeni de realizare și instituția responsabilă de realizarea acțiunilor planificate.

2. Conform documentului, primăria urmează să impună standarde maxime și nu minime pentru numărul locurilor de parcare ce urmează a fi construite. Schimbarea de paradigmă este binevenită, având în vedere că tot mai multe orașe renunță la standardele minime care au fost introduse pentru prima dată în anul 1923. Cercetările de la universitatea UCLA au estimat că obligativitatea asigurării unui număr minim de spații de parcare crește costul unui centru comercial cu 67% (în cazul parcarilor stradale) sau cu 93% (în cazul parcarilor terestre). **În acest context, ar fi**

recomandabil ca primăria să includă în acest document o estimare cu privire la cât ar trebui să fie acest maxim pentru a putea răspunde adecvat necesităților pieței dar și tuturor părților afectat de această decizie (investitorii, dezvoltatorii, șoferii, pietonii și autoritățile). Detalierea acestui principiu este importantă, având în vedere că există multiple voci în spațiul public care consideră că problema lipsei spațiului de parcare poate fi rezolvată prin impunere unui număr minim de parcări la toate construcțiile.

3. Concepția nu conține nici o referință cu privire utilizarea sistemului de parcare ca un stimul important pentru încurajarea electrificării parcului rulant. Atât facilitățile de tip *Park and Ride*, cât și parcările stradale, subterane sau multietajate ar trebui să conțină în mod obligatoriu și stații de încărcare electrice. După introducerea parcărilor cu plată, la etapa inițială, parcare și încărcarea automobilelor electrice ar putea fi gratuită/subvenționată. Astfel, ar fi recomandabil ca acest principiu să fie inclus în concepția sistemului de parcări.

4. Există necesitatea creării Fondului de Mobilitate Urbană. Ideea a fost expusă și descrisă în mai multe documente de politici elaborate de către echipa IPRE^{1,2}. Dar **veniturile fondului nu ar trebui să fie limitate doar la banii colectați din plata pentru parcare și amenzi, dar ar trebui să includă inclusiv și toate subvențiile care la moment sunt acordate celor două întreprinderi municipale RTEC și PUA.** Noul fond ar permite o abordare comprehensivă asupra tuturor componentelor de transport. Acordarea subvențiilor din bugetul municipal ar trebui efectuată prin intermediul acestui fond și nu direct din bugetul general, așa cum se practică la moment.

5. Deși pe parcursul strategiei se menționează de mai multe ori despre parcare rezidențială și de faptul că rezidenții se situează cel mai des în partea superioară a listei de priorități, totuși măsurile propuse nu conțin acțiuni exacte pentru abordarea și rezolvarea problemei parcărilor rezidențiale. De exemplu, în anul 2018 în oraș au fost puse în vânzare 5 mii de apartamente noi, dublu față de acum 10 ani. Aceste tendințe se vor păstra și în viitorul apropiat. În rezultat, zonele rezidențiale s-au transformat în parcări haotice, care contribuie la răspândirea glodului prin oraș, îngreunează accesul serviciilor de urgență sau altor servicii municipale, reduc semnificativ din spațiul verde destinat copiilor și pietonilor și provoacă deseori neînțelegeri între vecini. Experiența orașelor europene demonstrează sensibilitatea acestui subiect. De exemplu în orașul Amsterdam, trei sferturi din toate locurile de parcare din centrul orașului sunt ocupate de rezidenți și nu de vizitatori, iar prețul achitat de aceștia este cu mult mai mic decât de ceilalți. **Astfel, recomandăm ca documentul să includă principiile care vor sta la baza elaborării programului de permise pentru rezidenți: cum se stabilește costul permisului de parcare, cum se gestionează cererea dacă aceasta depășește oferta, cine va elibera și va gestiona programul pentru rezidenți etc.**

¹ http://ipre.md/wp-content/uploads/2019/10/Nota-Analitica-IPRE_Costul-unui-bilet-de-calatorie_SG-1.pdf#pdfjs.action=download

² <https://ipre.md/2019/06/28/ipre-propune-patru-masuri-de-interventie-privind-dezvoltarea-mobilitatii-urbane-sustenabile-pentru-chisinau/>

6. Documentul menționează sistematizarea și reorganizarea proiectelor de marcaj rutier, astfel încât fiecare loc de parcare să fie clar marcat și delimitat fizic. Această problemă este una majoră, având în vedere că în ultimii ani marcajul rutier aplicat nu era corelat cu realitatea de pe stradă, iar marcajul, în loc să faciliteze deplasarea șoferilor



pe stradă, contribuia la o și mai mare confuzie. **În contextul în care, recent, autoritățile locale au început aplicarea marcajului rutier în municipiul Chișinău, este extrem de important ca acesta să fie aplicat deja respectând principiul de redimensionare menționat în concepție, cel puțin pe străzile din centrul orașului unde este permisă parcare paralelă.**

7. La capitolul *Taxarea parcărilor – politici tarifare*, **este important de menționat faptul că urmează să fie utilizată metoda dinamică de stabilire a prețului.** Parcare gratuită în tot municipiul Chișinău a împiedicat dezvoltarea și modernizarea transportului public și a stimulat utilizarea transportului privat în defavoarea transportului în comun. Prin urmare, introducerea parcărilor cu plată, în baza unei metode dinamice de stabilire a prețului reprezintă un pas corect pentru mobilitatea urbană. Acceptarea ratei de ocupare ca un indicator de bază, ar permite o reevaluare constantă a prețului pentru parcare, astfel încât atât cetățenii, cât și autoritățile locale să fie sigure că achită și percep un preț de piață corect. Un grad de ocupare de 85% înseamnă un loc liber de parcare la fiecare 8 locuri ocupate. O altă consecință a parcării gratuite este ocuparea locurilor de parcare pe tot parcursul zilei de muncă, parcare pe termen scurt fiind extrem de limitată. Introducerea parcării cu plată va stimula parcare de durată scurtă și va maximiza numărul de șoferi care vor putea identifica un loc liber de parcare.

8. Comunicarea cu cetățenii este esențială pentru succesul modificărilor propuse. Trecerea de la parcare gratuită la parcare cu plată va crea nemulțumire și inconveniențe, la etapa inițială, așa cum s-a întâmplat în majoritatea orașelor care au adoptat politici mai restrictive în acest domeniu. **De aceea, considerăm că este extrem de important să existe o perioadă de adaptare și o bună campanie de informare cu privire la importanța și necesitatea introducerii parcărilor cu plată.** Lipsa transparenței în gestionarea resurselor publice, deseori, reprezintă un impediment major pentru cetățeni la achitarea taxelor existente sau la crearea unor plăți noi. Schimbarea paradigmei va fi posibilă doar cu ajutorul unei ample campanii de informare și unui proces larg de dezbateri și consultări.



Institutul pentru Politici și Reforme Europene (IPRE) a fost înființat în martie 2015 în calitate de centru de analiză și cercetare (eng.: think-tank) independent, non-profit și apolitic. Misiunea IPRE este de a accelera integrarea europeană a Republicii Moldova prin promovarea reformelor sistemice, sporirea democrației participative și consolidarea rolului cetățenilor în procesele decizionale la nivel național și local.

IPRE este membru al Platformei Naționale a Forumului Societății Civile a Parteneriatului Estic (www.eap-csf.eu), co-inițiator al Forumului Parteneriatului Estic al Centrelor de Cercetare (EaP Think-Tank Forum) lansat în anul 2017 la Chișinău.

Adresa: Str. București 90, of. 20
Chișinău, MD-2001, Republica Moldova
Tel.: + 373 22 788 989
E-mail: info@ipre.md
Web: www.ipre.md