

Soluții durabile la problema parcarilor din București

– Idila bucureștenilor cu automobilul trebuie să înceteze! –



‘Bucureștenii au o idilă cu automobilul’, susține Jan Gehl, designer de orașe și profesor de design urban la renumita Școală de Arhitectură din cadrul Academiei Regale Daneze de Arte Frumoase din Copenhaga.

Mai mult decât în oricare alt oraș al țării, în capitala României problema locurilor de parcare reprezintă o provocare din ce în ce mai mare.

În ultimii 20 de ani, la fel ca în toate țările est-europene, și în cazul României s-a înregistrat un boom al numărului de mașini aflate în circulație, infrastructura locală neputând ține pasul cu acest fenomen.

Astfel, în București s-a constatat o depășire de 10 ori a volumelor de trafic față de nivelul de solicitare înregistrat în 1990, în condițiile aceleiași rețele de infrastructură. Acest fapt este atestat de statistici, conform cărora, la o populație de circa 2 milioane de locuitori sunt înmatriculate peste 1.200.000 de autoturisme, în trafic aflându-se zilnic circa 1.850.000 de autoturisme.

Raportarea acestor cifre la numărul disponibil al locurilor de parcare din București denotă dimensiunea problemei parcarilor din capitală. Astfel, primăriile de sector și Primăria Generală asigură un număr total de circa 450.000 de locuri de parcare, situația locurilor de parcare fiind următoarea:

- | | |
|--|---|
| ↪ 70.000 locuri de parcare în sectorul 1, | ↪ 113.000 locuri de parcare în sectorul 2, |
| ↪ 100.000 locuri de parcare în sectorul 3, | ↪ 40.000 locuri de parcare în sectorul 4, |
| ↪ 19.000 locuri de parcare în sectorul 5, | ↪ 40.000 locuri de parcare în sectorul 6, |
| ↪ 35.000 locuri de parcare asigurate de
Primăria Generală a Capitalei | ↪ aproximativ 40.000 pe marile artere,
unde parcare nu este interzisă. |

Problema locurilor de parcare este acutizată și de diferitele modalități de aplicare a sancțiunilor pentru parcare neregulamentară, în unele sectoare acestea fiind excesiv de împovărătoare. Practic, în fiecare lună, în jur de 3.400 de mașini parcate ilegal sunt ridicate de pe străzile Bucureștiului, în special de pe marile bulevarde și din intersecții, sectorul 5 fiind singurul care nu aplică sancțiunea ridicării mașinilor. Taxele de ridicare a autovehiculelor sunt între 500 și 700 de lei, în funcție de sector.

În ideea soluționării durabile a problemei locurilor de parcare din capitala României, municipalitatea a inițiat elaborarea unei analize diagnostic a actualei stări de fapt, respectiv a elaborat *"Studiul complex asupra transportului urban în orașul București și aria sa metropolitană"*, prin intermediul Agenției de Cooperare Internațională din Japonia (JICA). În baza acestui studiu, a fost elaborată *"Strategia de parcare pe teritoriul municipiului București"*, între recomandările căreia regăsindu-se și propunerea de realizare a unui sistem de parcare în zona centrală, prin construirea unui număr de 15.000 locuri în interiorul inelului central al Bucureștiului. Pentru acest proiect, Primăria Municipiului București a primit un grant de la Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare. Strategia de parcare urmează a fi integrată, cu ajutorul unui grup de specialiști, în *"Conceptul Strategic București 2035"*.

Strategiile elaborate se vor integra în noul PUG, cu termen propus de adoptare fiind anul 2012. În acest sens, în aprilie 2012, Primăria Generală a supus dezbaterii publice *Planul Integrat de Dezvoltare Urbană*, plan ce prevede, pe modelul londonez, taxe prohibitive pentru tranzitarea și parcare în centrul Bucureștiului, în scopul descurajării călătoriilor cu automobilul în zona centrală și a încurajării utilizării transportului în comun, inclusiv prin construcția de parcuri de tip „park & ride” lângă aeroportul Băneasa, la capătul șoselei Pantelimon – lângă supermarketul Cora și la intersecția bulevardelor Liviu Rebreanu și 1 Decembrie. Fiecare parcaj va avea circa 150 de locuri.

Între proiectele punctuale propuse de municipalitate pentru soluționarea problemei locurilor de parcare, se numără o serie de *11 obiective de investiții*, două dintre acestea având termene de finalizare pentru anul în curs:

- 2012 – parcare subterană din Piața Universității, care va avea 3 nivele și va dispune de 420 de locuri pentru autoturisme și 25 pentru motocicletă;
- 2012 – parcare supraterană de la Arena Națională, care va avea un total de 1.300 de locuri, pe 4 nivele, cu două stații ecologice pentru spălat mașini; pe terasa și acoperișul clădirii vor exista terenuri de sport, iar eco-clădirea va fi acoperită în iedera; va avea afișaj electronic pentru comunicarea numărului locurilor rămase disponibile;
- 2013 – parcare de la Piața Edgar Quinet, cu 380 de locuri;
- 2014 – parcare subterană de la Piața Dorobanți, cu 254 de locuri;
- 2014 – parcare de la Piața Charles de Gaulle, cu 603 locuri;
- 2015 – parcare subterană Piața Walter Măcăineanu, cu 242 de locuri, în parteneriat public-privat;
- 2015 – parcare subterană de la Piața Alba Iulia, cu 1.200 de locuri, în parteneriat public-privat;
- 2015 – parcare supraterană de pe strada Pictor Nicolae Tonitza, cu 317 locuri;
- 2015 – parcare de la Colțea, cu 420 de locuri;
- 2016 – parcare subterană de la Gara de Nord, cu 1.487 de locuri;
- 2016 – parcare subterană de la Biblioteca Națională (Esplanada), cu 3.000 de locuri de parcare.

Există și proiecte în curs de derulare, dar care, din diverse motive, cum ar fi lipsa actelor necesare sau a surselor suficiente de finanțare, sunt fie întârziate, fie blocate. În această situație se află parcări de tip „park & ride”, anunțate cu termen de finalizare pentru anul 2011, cum este cea de la Băneasa, pentru care termenul de finalizare a fost decalat pentru primul semestru al anului 2012. Similar, lucrările la parcare subterană de la Piața Charles de Gaulle sau Piața Presei Libere ar fi trebuit să înceapă încă din vara lui 2011, însă termenele au fost decalate. Spre exemplu, în cazul pasajului rutier Charles de Gaulle, la solicitarea Ministerului Culturii, s-a inițiat procedura de modificare a PUZ-ului inițial.

Nu numai în zonele centrale sau pe marile bulevarde există probleme cu locurile de parcare, ci și în zonele de blocuri, unde, de asemenea, s-au demarat proiecte pentru suplimentarea locurilor de parcare. Astfel, în sectorul 2, de exemplu, s-a inițiat construcția unei parcări subterane la Obor, cu 200 de locuri. O soluție alternativă spațiilor mici dintre blocuri este amplasarea de parcări pe bază de module automate. Astfel de parcări vor fi amplasate în marile ansambluri de blocuri din cartierele Mihai Bravu, Colentina, Chișinău și Pantelimon, unde se înregistrează o criză acută a locurilor de parcare și unde nu există terenuri disponibile suficiente pentru construcția de parcări terane, supra sau subterane clasice.

*** La nivel european s-a lansat dezbateră publică pe tema *eliminării totale a traficului din orașe*. „Comisia Europeană a propus ca nicio mașină alimentată cu benzină sau diesel să nu mai circule în orașele europene până în anul 2050.” (UE vrea să scoată din orașe mașinile pe combustibili fosili până în 2050, <http://www.bbc.co.uk/news/uk-politics-12879566> , 28 martie 2011).

Pornind de la considerentele enunțate, invităm pe toți cei interesați în rezolvarea problemei parcărilor din municipiul București să își exprime opinia, în scris și verbal, în cadrul audierii publice simulate „*Soluții durabile la problema parcărilor din București*”, din cadrul programului de formare profesională „Dialog social și advocacy”, prin formularea de răspunsuri la următoarele întrebări:

1. **Cum apreciați propunerile municipalității la problema parcărilor din capitala României?**
2. **Ce alternative propuneți dvs. pentru soluționarea durabilă a problemei locurilor de parcare în București? Care sunt sursele optime de finanțare pentru implementarea soluțiilor dvs.?**

Opinia dvs. scrisă trebuie transmisă la adresa de email depozitii@gmail.com, până cel târziu **miercuri, 27 iunie 2012, ora 13.00.**

Numai absenții nu au dreptate!