

Locurile de parcare

Prevederi prea relaxate sau prea excesive

Clădirile nou construite atrag și mai mult trafic în marile orașe deja sufocate de autoturisme parcate pe străzi, trotuare și uneori chiar și pe spații verzi. În București, numărul minim de locuri de parcare care trebuie asigurat de fiecare clădire nouă este reglementat prin HCGMB nr. 66/2006. Polemica dacă prevederile din acest regulament sunt prea relaxate sau, din contră, sunt excesive continuă.

Pentru dimensionarea parcajelor, prevederile actuale țin cont de diferențele funcționale pe care le pot avea clădirile noi, dar nu și de alte criterii, precum amplasarea în cadrul orașului sau poziționarea lor față de mijloacele de transport în comun.

“O singură măsură nu este suficientă, este nevoie de un program complex, un pachet de măsuri coerent, deasupra rivalităților politice, pentru că este un lucru care pur și simplu trebuie făcut, este o chestiune tehnică”, consideră arh. Sorin Gabrea, director general Western Outdoor, companie implicată în elaborarea a numeroase planuri urbanistice zonale și proiecte de clădiri comerciale și rezidențiale din București.

În opinia sa, în anumite zone trebuie să se inhibe amenajarea de locuri de parcare, iar în altele să se stimuleze realizarea lor.



De exemplu, ar trebui solicitate mai puține locuri de parcare pentru clădirile din centrul Bucureștiului, care concentrează și majoritatea zonelor protejate, mai ales pentru funcțiunile nerezidențiale.

Este clar că în cele mai multe cazuri suprafața terenului este insuficientă pentru amenajarea de locuri de parcare la sol. În același timp multe dintre clădirile vechi sunt prea mici sau oricum este prea dificil să construiești sub ele locuri de parcare. În aceste cazuri, ar trebui ca reglementările să permită luarea în calcul a parcarilor existente în spațiul public pe o anumită rază, susține domnul Gabrea.

În prezent, sunt zone în centru, conform unor analize, în care peste 60% din suprafața străzilor este folosită pentru parcare de autoturisme. Aceasta în condițiile în care 13%, maxim 15% din suprafața intravilanului Bucureștiului este ocupată de străzi, deși o pondere minimă recomandată ar fi de 20%. Prin urmare, există un deficit major în acest sens, acutizat de mașinile parcate pe carosabil, în aceste condiții, este evident că apar probleme în trafic, atrage atenția domnului Gabrea.

Pentru a răspunde cât mai bine cerințelor orașului, hotărârea 66 ar trebui actualizată și completată.

“Hotărârea 66 din 2006 este de nediscutat, indiferent că respectiva clădire este în centru sau la periferie. Hotărârea este depășită, nu spun să fie desființată, ci nuanțată, să fie adaptată la cerințele de acum, pentru că a trecut cam mult timp de la elaborarea ei”, spune arh. Florin Medvedovici, partener în cadrul biroului de proiectare Studio 10 M, autorul mai multor proiecte importante de birouri și centre comerciale din Capitală.

În opinia sa, funcțiunile prevăzute în reglementare ar trebui detaliate, nu introduse la grămadă. De exemplu, sunt lanțuri de retail care vând exclusiv către clienți persoane juridice și care au parcarile goale în mare parte, și sunt lanțuri de retail care vând către toate categoriile de clienți, iar parcarile lor sunt pline. Reglementarea le introduce generic la



funcțiunea comercială. “Deci pe de o parte supradimensionăm, iar pe de altă parte subdimensionăm”, remarcă domnul Medvedovici.

În același timp, reprezintă o cheltuială suplimentară inutilă să faci 1.200 de locuri de parcare pentru un centru comercial poziționat lângă metrou și mijloacele de transport în comun de suprafață, așa cum este cazul Veranda Mall din Obor. Tot așa, să amenajezi multe locuri de parcare pentru clădiri de birouri deservite de metrou, de exemplu ansamblul Timpuri Noi Square. Ar avea poate mai mult sens interzicerea parcarilor pentru clădirile de birouri aflate în centrul orașului sau lângă stațiile de metrou, pentru a încuraja oamenii să folosească transportul în comun, susține domnul Medvedovici.

Hotărârea nu face diferențieri nici pentru structurile cu funcțiune sportivă, deși nu pot fi comparate necesitățile unui stadion cu cele ale unui teren de tenis, de exemplu.

De asemenea, în cazul locuințelor prevederile sunt neclare și nu fac diferența între locuințele colective și cele semicolective. Pentru că legislația nu îi obligă, mulți cumpărători de locuințe noi preferă să nu achiziționeze de la dezvoltator și locul de parcare dacă trebuie să plătească suplimentar pentru acesta. Sunt dezvoltatori care au investit mulți bani în parcuri subterane și care au cerut primăriei să reglementeze lucrurile astfel încât să nu se mai poată parca aiurea în jurul lor, relatează domnul Medvedovici.

O altă deficiență a hotărârii privind parcarile este că tratează hotelurile similar clădirilor de birouri în privința necesarului de locuri, cu toată că relativ puțină lume se duce la hotel cu

autoturismul. Prin urmare, devine inutil să ai tot atâtea locuri de parcare ca la o clădire de birouri, consideră domnul Gabrea.

În proiectele mixte trebuie prevăzute locuri de parcare pentru fiecare funcțiune în parte

În piață încep să își facă apariția din ce în ce mai multe proiecte imobiliare cu funcțiuni mixte, care înglobează, de exemplu, spații de birouri, spații comerciale și locuințe. Pentru fiecare dintre aceste funcțiuni trebuie prevăzute locuri de parcare separat și se ajunge astfel la un număr foarte mare. Dar, practic nu ar fi necesare atât de multe locuri de parcare, pentru că ele oricum vor fi utilizate la momente diferite din zi. De exemplu, locurile de parcare din clădirile de birouri sunt folosite în timpul zilei, în timp ce locurile de parcare din ansamblurile rezidențiale sunt utilizate preponderent în timpul nopții. Actuala hotărâre nu permite nicio variantă de interpretare în sensul de a permite ca aceleași parcări să poată fi luate în considerare pentru ambele funcțiuni și astfel să fie diminuat numărul total de locuri.

Pentru ansamblurile rezidențiale sunt prevăzute suficiente locuri de parcare

În cazul ansamblurilor rezidențiale, dacă sunt respectate prevederile hotărârii 66, respectiv câte un loc de parcare pentru fiecare apartament cu suprafața construită de până în 100 de metri pătrați și câte două pentru cele mai mari, la care se adaugă 20% pentru vizitatori, atunci numărul locurilor de parcare este suficient, este de părere domnul Gabrea.

În privința modului în care sunt amenajate aceste parcări, abordările diferă. Dacă dezvoltatorii propun realizarea parcărilor la nivelul solului, atunci se diminuează foarte mult indicatorii de construibilitate ai terenului. Dacă ei optează pentru construirea parcărilor în subteran, atunci trebuie ținut cont că fiecare loc de parcare subteran reprezintă o suprafață construită desfășurată de circa 40 mp. Raportat la locuințele mici, de exemplu garsoniere de 45-47 mp construite, suprafața parcării din subteran ajunge să fie comparabilă cu suprafața locuinței de deasupra ei, ceea ce este în mod evident în dauna investiției.

În cazul apartamentelor mari, costul parcării se apropie de o anumită rentabilitate. În cele din urmă, decizia de a construi parcări la nivelul solului sau în subteran ține de o ecuație între costul terenului și costul construirii parcării în subteran.

În piață se vorbește deja despre anumite practici prin care este mimită îndeplinirea cerințelor privind numărul locurilor de parcare, de exemplu prin utilizarea unor sisteme de parcare supraetajate pe structură metalică. După recepția lucrării, acestea sunt pur și simplu demontate și mutate în altă parte.



Investiția într-o parcare subterană nu poate fi recuperată dacă se parchează gratuit deasupra

Problema parcărilor, mai ales în centrul orașului, nu poate fi rezolvată fără o intervenție a autorității locale, în sensul de a construi parcaje subterane. Acum, multe dintre piețele Bucureștiului, exceptând Piața Universității, sunt transformate practic în parcări, când acestea din urmă ar trebui să fie introduse în subteran. Dar, odată realizate parcările subterane, este important să fie sancționați cei care parchează în locurile nepermise, măcar pe o anumită zonă de influență a parcării subterane. Investiția într-o parcare subterană nu are cum să fie recuperată din tariful de închiriere, atât timp cât se poate parca în continuare gratuit deasupra ei. Este important să existe un sistem de gestionare a parcărilor la nivelul întregului București, corelat cu politica orașului în privința accesului mașinilor în centru și încurajarea transportului în comun. “Nu există o politică coerentă a primăriei pentru gestionarea subiectului, ci doar lucruri punctuale”, consideră domnul Medvedovici.

În condițiile în care românii sunt în mare parte proprietari de locuințe, înseamnă că rareori își schimbă domiciliul odată cu locul de muncă și atunci trebuie să facă zilnic naveta într-un fel sau altul, punând și mai multă presiune asupra drumurilor și locurilor de parcare.

Problema parcărilor este mai gravă la clădirile vechi decât la cele noi

Prevederile din hotărârea 66 tind să fie respectate în general de investitori. Arh. Alina Alisa Bratu, arhitectul șef al Sectorului 2 ne-a declarat: “Prevederile din hotărârea 66 sunt suficient înțelese și fiecare știe ce are de făcut. La

noi în Sector, din ce știu eu, se respectă 100% prevederile”.

În opinia sa, problema hotărârii 66 este că nu clarifică și ce trebuie făcut pentru construcțiile existente, nu doar pentru cele noi. Până la urmă, construcțiile noi sunt relativ puține comparativ cu cele vechi, deci impactul lor este mai mic în privința necesarului de locuri de parcare. Parcărilor clădirilor vechi tind să fie subdimensionate, pentru că la momentul construirii lor prevederile erau cu totul altele. “Blocurile construite înainte de 1990 sunt făcute cu subsoluri tehnice, nu a prevăzut nimeni atunci că se va ajunge la cel puțin o mașină per apartament. Nu știu dacă se poate compensa totul cu ceea ce pot face primăriile. Deci problema constă mai degrabă că în București s-a construit în trecut la densitate mare. Sigur că este nevoie de





soluții, să se dezvolte cât mai mult transportul public și să nu mai trebuiască să mergi la birou cu mașina”, subliniază doamna Bratu.

În privința clădirilor de birouri din Sectorul 2, concentrate în zona Pipera, necesarul de locuri de parcare este acoperit și chiar mai mult, având în vedere că parcările de la subsolul clădirilor sunt goale.

În opinia arhitectului șef al Sectorului 2, există și o problemă de mentalitate, în sensul că mulți oameni preferă să parcheze la nivelul solului decât în subteran. Din acest motiv, parcările subterane de la Piața Universității sunt goale, de exemplu.

Probleme în privința locurilor de parcare sunt mai ales în zonele protejate. “Zonele protejate ar trebui tratate diferit, pentru că nu poți să te apuci să construiești parcare subterană sub un monument isotric. Ar trebui o altă regulă. În plus, scopul nu este să atragi trafic în zonele istorice”, mai spune doamna Bratu.

Dezvoltatorii fac locuri de parcare, dar clienții nu le cumpără

Că sunt prevăzute multe sau puține, dezvoltatorii imobiliari nu prea au de ales atunci când vine vorba despre locurile de parcare. “Noi ca

dezvoltatori nu avem de ales, respectăm legislația, pentru că altfel nu se face recepția”, ne-a declarat Silviu Grigorescu, managing partner Metropolitan Residence.

În cazul construirii de parcări subterane investiția este semnificativă, în jur de 7.000-8.000 de euro pentru fiecare loc. Acesta poate fi vândut ulterior cu circa 10.000 de euro.

„Dacă în cazul apartamentelor premium nu reprezintă o povară foarte mare achiziția unui loc de parcare, în schimb la cele vândute prin programul Prima Casă sau sub pragul de 100.000 de euro, să plătești 10.000 de euro pentru locul de parcare ar putea reprezenta un preț mai mare decât valoarea mașinii. Cum nu există obligația pentru locatari să cumpere locul de parcare, dezvoltatorii rămân cu multe locuri nevândute mult timp după ce termină vânzarea apartamentelor”, precizează domnul Grigorescu.

Locurile de parcare rămase la dezvoltator se vând apoi ușor-ușor. Alternativ, dezvoltatorul poate fie să le închirieze, fie să aplice un sistem de închiriere pentru cumpărare (rent-to-buy). Concret, clientul plătește o chirie ceva mai mare, iar după un anumit timp locul îi revine în proprietate.

În zonele bune din centrul Bucureștiului dezvoltatorii nu prea dispun de teren pentru parcări la nivelul solului, preferând să își utilizeze coeficienții parcelei pentru construcția propriu-zisă, având în vedere că terenul tinde să fie scump. În aceste condiții, ei optează în general să construiască locuri de parcare în subteran. În schimb la periferie, unde terenul este mai ieftin, dezvoltatorii își permit să facă parcările la nivelul solului. De la caz la caz, sunt dezvoltatori care vând locurile de parcare împreună cu apartamentul, iar alții care le vând separat.

Întrucât cerințele privind locurile de parcare sunt stricte, proiectarea unui nou ansamblu pornește de la acestea. „În București, atunci când îți concepi proiectul, ajungi să pleci de la

numărul de locuri de parcare care încap pe teren și în funcție de asta dimensionezi și apartamentele. Practic, eviți să faci multe apartamente mici pentru că automat ai nevoie de mai multe locuri de parcare, dar pe de altă parte trebuie să ai în vedere că apartamentele mari se vând mai greu. Deci trebuie un mix potrivit”, susține domnul Grigorescu.

O soluție în privința problemei locurilor de parcare ar fi, cred dezvoltatorii, ca reglementările să îi oblige să vândă locuința împreună cu locul de parcare. Desigur, prețurile locurilor de parcare vor varia în funcție de zonă, iar apartamentele ar ajunge să coste mai mult, dar la nivelul unui credit ipotecar pe 30 de ani, 5.000 - 7.000 - 10.000 de euro în plus nu reprezintă chiar așa de mult, susține la rândul său un cunoscut dezvoltator rezidențial din Sectorul 5. În prezent, cam toți dezvoltatorii vând locul de parcare separat de apartament. Din acest motiv rămân parcări nevândute, pe care ulterior dezvoltatorii le închiriază. “Mie, ca dezvoltator, nu îmi convine pentru că recuperez greu investiția în parcări. Probabil copiii noștri o să moștenească parcări în stilul ăsta”, mai spune același dezvoltator.

Reglementarea actuală prevede și un surplus de locuri de parcare, de 20%, impus pentru vizitatori. Ținând cont că în jur de 15-20% dintre locatari nu au mașină, oricum, mai rămân locuri libere. Acest excedent fie este vândut locatarilor care vor două locuri de parcare, fie este închiriat.

În prezent, dezvoltatorul citat ia în calcul să construiască în cadrul proiectelor sale parcări modulare supraetajate. Consideră că investiția este similară cu cea pentru construirea locurilor de parcare în subteran. Marele avantaj pe care îl oferă față de cele subterane este că nu mai condiționează configurarea structurii clădirii. “Indiferent cum, când ai locuri de parcare la subsol trebuie să îți adaptezi deasupra structura clădirii”, motivează dezvoltatorul. ■

Regulament privind asigurarea numărului minim de locuri de parcare pentru lucrările de construcții și amenajări, autorizate pe teritoriul Municipiului București și prospectele necesare unei corecte funcționări a arterelor de circulație pe teritoriul Municipiului București (HCGMB nr. 66/2006) – fragment:

Locuințe

- minim 1 loc de parcare pentru locuințele cu suprafața construită desfășurată de maxim 100 mp
- minim 2 locuri de parcare pentru locuințele cu suprafața construită desfășurată mai mare de 100 mp
- în cazul locuințelor colective (tip blocuri), la cele de mai sus se adaugă minim 20% pentru vizitatori

Instituții cu funcțiuni de învățământ, financiar bancare, birouri, hoteluri, de alimentație publică

- minim 1 loc de parcare pentru fiecare 60 mp ai suprafeței utile, cu excepția construcțiilor destinate alimentației publice, pentru care se va asigura minim 1 loc de parcare la fiecare 20 mp ai suprafeței construite desfășurate.
- se va asigura suplimentarea numărului de locuri de parcare cu minim 20% pentru vizitatori

Construcții cu funcțiuni comerciale, amenajări pentru agrement, sportive

- minim un loc de parcare pentru fiecare 20 mp ai suprafeței desfășurate construite

- Se va asigura suplimentarea cu minim 10% pentru vizitatori

Construcții cu funcțiuni industriale (producție și depozitare), service auto/showroom, de sănătate

- minim 1 loc de parcare pentru fiecare 100 mp ai suprafeței desfășurate construite

- Se va asigura suplimentarea cu minim 30% pentru vizitatori

Construcții cu funcțiuni de servicii publice (spălătorii auto, vulcanizări, stații de distribuție carburanți)

- minim 1 loc de parcare pentru fiecare 30 mp ai suprafeței desfășurate construite.

- Se va asigura suplimentarea cu minim 20% pentru vizitatori.

Nerealizarea numărului de locuri de parcare prevăzut, cu excepția zonei centrale a orașului, obligă investitorul la plata unei taxe de 10.000 de euro pentru fiecare loc nerealizat. Această prevedere se aplică numai pentru maxim 20% din norma de locuri calculată.