

# STANDARDELE DE PARCARE CA INSTRUMENT DE GHIDARE ÎN URBANISM ȘI ÎN PLANIFICAREA MOBILITĂȚII

Cum se pot face standardele de parcare mai sustenabile



## EDITURĂ

### Despre

Această publicație a fost elaborată în cadrul proiectului Park4SUMP, finanțat prin programul „Orizont 2020” al Uniunii Europene, Cercetare și Inovare, prin Acordul de Grant nr. 769072

Park4SUMP este un proiect derulat în cadrul inițiativei CIVITAS. Mai multe detalii pe - [civitas.eu](http://civitas.eu)

### Titlu

Standardele de parcare ca instrument de ghidare în urbanism și în planificarea mobilității Cum se pot face standardele de parcare mai sustenabile

### Autor(i)

Dr. Jürgen Gies (DIFU), analiza liderului WP al Park4SUMP

Martina Hertel (DIFU), analiza liderului WP al Park4SUMP

Susan Tully (ENU), controlul intern al calității pentru proiectele Push & Pull și Park4SUMP

### Mulțumiri

Această publicație este posibilă datorită contribuțiilor aduse de organizațiile implicate în proiectele Park4SUMP și Push & Pull, cărora le mulțumim pentru implicare.

Dorim să mulțumim în mod deosebit și ECF pentru trimiterea la raportul său recent privind parcare și reglementările corespunzătoare privind parcare bicicletelor și a autoturismelor în afara carosabilului în Europa.

### Drepturi de autor

Opiniile exprimate în această publicație reprezintă responsabilitatea exclusivă a autorilor menționați și nu reflectă neapărat punctul de vedere al Comisiei Europene.

### Copyright

Toate imaginile din această publicație sunt proprietatea organizațiilor sau a persoanelor cărora le sunt atribuite. Conținutul acestei publicații poate fi reprodus și dezvoltat ulterior.

Imaginea de pe copertă: Freiburg Vauban © FGM-AMOR/Harry Schiffer

## CUPRINS

1. Introducere.....	5
2. Context .....	7
3. Bunele practici actuale din orașele europene .....	11
3.1 Digresiune: Ciclul de viață al unei gospodării - câte spații de parcare sunt necesare?.....	14
3.2 Digresiune: Utilizarea multiplă a spațiilor de parcare utilizate în comun.....	14
4. Importanța reglementării ca instrument de ghidare în urbanism și în planificarea transportului .....	16
5. Ghidare și concepție pe baza standardelor în practică.....	18
5.1 Londra: Standarde maxime în loc de standarde minime.....	19
5.2 Freiburg: abaterea de la standarde pentru a dezvolta un cartier fără mașini în vauban.....	20
5.3 Zürich: Standarde restrictive pentru amenajările noi .....	21
5.4 Orașul Mainz: Cerințe mai reduse pentru parcări datorită bonusului pentru transportul public .....	23
5.5 Graz: Contracte de mobilitate .....	23
5.6 Bulgaria: Standarde minime pentru parcările de biciclete .....	24
6. Exemple pentru amenajările noi: standarde care să sprijine cartierele adecvate pentru locuire .....	27
6.1 Darmstadt: Lincoln .....	27
6.2 Freiburg: Dietenbach .....	28
6.3 Zurich: Sihlbogen .....	29
7. Cum pot fi abordate standardele din trecut? .....	31
7.1 Nottingham: Taxă de parcare la locul de muncă .....	32
7.2 Zürich: „Compromis istoric” pentru înghețarea numărului de spații de parcare.....	32
7.3 Umeå: Beneficiile parcărilor verzi și alte amenajări.....	34
8. Standarde de parcare îmbunătățite ca parte a strategiei de management al parcărilor și integrarea în PMUD – Principalele constatări și perspective.....	37
9. Lista de referințe.....	39



**Figura 1:** Locuință rezidențială tipică cu parcare alăturată.  
*Sursa: Fotografie de Martina Hertel, Difu*

# 1. Introducere

Unul dintre domeniile activităților din cadrul Park4SUMP îl reprezintă standardele de parcare. Standardele de parcare mai sunt cunoscute și ca cerințe de parcare sau norme de parcare. În acest document, ne vom concentra pe standardele de parcare pentru amenajări (dezvoltări) noi. Amenajare nouă este un termen larg. Acesta se referă la zone rezidențiale noi, dar și la zone cu o utilizare mixtă de spațiu rezidențial și comercial, pe care se concentrează tot mai mult noile proiecte de expansiune urbană. Standardele de parcare destinate strict zonelor comerciale nu vor fi avute în vedere în acest document.

Standardele de parcare pentru amenajările noi reglementează cât spațiu de parcare (pentru autoturisme) este construit. Standardele de parcare au fost elaborate pentru a da indicații dezvoltatorilor cu privire la construirea de parcări în funcție de:

- Numărul de apartamente (sau dimensiunea apartamentelor)
- Numărul de birouri/magazine/locuri de muncă noi etc.
- Reglementările pentru mall-uri, zone de afaceri, zone de recreere etc. variază semnificativ

Cerințele ridicate de construire la standarde fixe afectează costurile de construcție și întreținere ale clădirilor (noi), creând conflicte de exploatare a terenurilor și probleme grave de mediu. În majoritatea țărilor, există așa-numite „cerințe minime”. Acest lucru implică faptul că dezvoltatorii imobiliari pot construi mai mult, dacă doresc. Un număr maxim fix al locurilor de parcare pentru autoturisme limitează locurile de parcare asigurate în clădirile noi, pentru a reduce costurile și pentru a aborda toate celelalte probleme menționate.

Aproximativ 80% din călătorii încep și se termină acasă, astfel încât disponibilitatea parcarilor de reședință are o relevanță specială pentru alegerea modului de transport. În afară de aceasta, parcare reprezintă un factor de cost

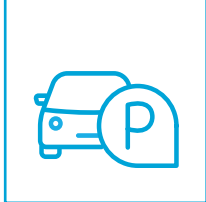
în construirea locuințelor, iar parcare necesită spațiu, care nu doar că reduce suprafața pe care se poate construi, dar ocupă și spațiu de ședere și joacă.

În cazul în care autoturismul dvs. este cel mai apropiat mijloc de transport de locuința dvs., acesta reprezintă deseori prima alegere. Într-un astfel de caz, un autoturism necesită spații de parcare suplimentare - la locul de muncă, la centrele comerciale și la spațiile de agrement.

În concluzie, există o serie de motive bune pentru a lua în considerare standardele de parcare. În continuare, vor fi dezvoltate principiile de bază ale acestor standarde și vor fi prezentate exemple de bune practici. Standardele de parcare reprezintă un instrument de ghidare extrem de important în urbanism și în planificarea transportului!



**Figura 2:** O stradă rezidențială tipică din afara centrului unui oraș din Germania, cu autoturisme în loc de cetățeni.  
*Sursa: Fotografie de Jürgen Gies, Difu*



## 2. Context

Autoturismul privat ca simbol al statutului social și, în special, ca mijloc de transport de agrement pentru categoriile înstărite de populație s-a răspândit încă din anii 1930. În Germania, „Reichsgaragenordnung”, care a avut scopul de a crea spații de parcare pentru autoturisme și de a contribui la răspândirea lor, datează din această perioadă. După Al Doilea Război Mondial, în majoritatea țărilor din Europa de Vest, au fost introduse cerințe de parcare deoarece autoturismul a devenit „indispensabil”. Odată cu creșterea prosperității populației și cu tendința de suburbanizare, numărul de autoturisme a explodat.

Orașele europene nu au fost construite pentru autoturisme, astfel încât a fost necesar ca toate clădirile noi și toate zonele nou-dezvoltate să asigure spații de parcare suficiente în afara carosabilului. Fiecare apartament nou ar trebui să aibă „propriul” spațiu de parcare. Clădirile de birouri, centrele comerciale și alte puncte de interes (restaurante, cinematografe, baze sportive etc.) ar trebui să asigure spații de parcare suficiente pentru clienți, livrări și angajați. Ideea era ca străzile să fie menținute libere pentru fluxul de trafic și „să se prevină situația în care o amenajare (nouă), de ex. o clădire de birouri, să genereze probleme de parcare în vecinătatea sa, de exemplu în zonele rezidențiale” (Mingardo 2016: 16). Astfel, au fost stabilite standarde de parcare în cadrul unor reglementări locale, regionale sau uneori naționale, în aproape toate țările europene. Cea mai frecventă regulă a fost și este în continuare „un spațiu de parcare per apartament”. În zonele rurale și suburbane, regula a fost și este în continuare mult mai sus: locuințele au o cerință medie de 1,5 spații de parcare pentru autoturisme per gospodărie.

Dar, asigurând tot mai multe spații de parcare la punctul de pornire al călătoriei, a crescut cererea de parcări și la sfârșitul călătoriei - în centrele orașelor, în mall-uri, în parcurile

de afaceri etc. Spațiile de parcare de pe proprietățile comerciale depind de metrii pătrați și de tipul utilizării. În loc de a satisface cererea, a crescut presiunea de a asigura tot mai multe spații de parcare.

Cea mai frecventă regulă a fost și este în continuare „un spațiu de parcare per apartament”.



Figura 3: Piața istorică dominată de autoturisme, în loc de oameni. Sursa: Fotografie de Martina Hertel, Difu



**Figura 4:** Centrele comerciale și spațiile de agrement au devenit generatoare de trafic. Sursa: Fotografie de Martina Hertel, Difu



**Figura 5:** În cazul în care parcare pe stradă este gratuită sau ieftină și disponibilă, nimeni nu mai utilizează parcare în afara carosabilului. Sursa: Fotografie de Martina Hertel, Difu

Tot mai mult spațiu - pe stradă și în afara carosabilului - a fost construit pentru parcări sau dedicat acestora, însă presiunea nu s-a redus.

Astfel, spațiul consumat de traficul auto și de parcări a devenit din ce în ce mai mare. Acest lucru a dus și continuă să ducă la o problemă, în special în orașe, unde spațiul este deficitar. Spațiile de parcare costă și intră în concurență cu alte utilizări ale terenurilor. Dacă se construiesc prea multe spații de parcare, acestea atrag traficul. Centrele comerciale și spațiile de agrement devin generatoare de trafic, iar în plus față de problemele de mediu, acestea duc la congestii ale traficului și zgomot.

În cazul clădirilor rezidențiale, obligația de a construi spații de parcare pentru autoturisme duce la costuri de construcție mai mari, locuințele devenind mai costisitoare. Utilizarea unui spațiu mai redus pentru parcările permanente înseamnă spațiu economisit pentru alte utilizări. Odată construită o parcare - în special în afara carosabilului - este dificil

să i se dea o altă utilizare sau să se inițieze o transformare pentru alte scopuri!

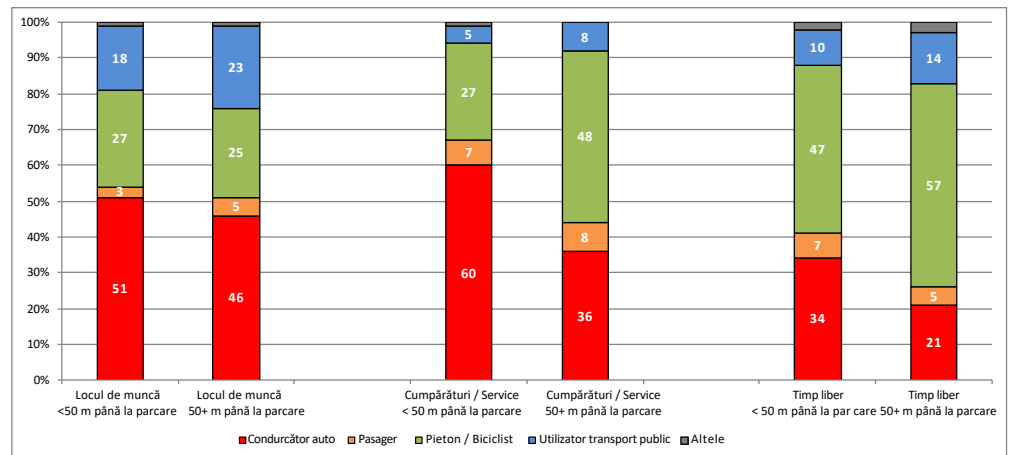
Raportul recent al ECF a ajuns la concluzia că: „Există un consens în rândul cercetătorilor universitari că disponibilitatea parcărilor stimulează deținerea și utilizarea de autoturisme. Gospodăriile dețin mai multe autoturisme, le utilizează mai des și le conduc pe distanțe mai mari dacă există un acces bun la parcările din afara carosabilului.” (Küster / Peters 2018: 6) Mai multe studii arată că numărul, amplasarea, distanțele și confortul spațiilor de parcare influențează atractivitatea utilizării private a autoturismelor (de exemplu Christiansen et al. 2017). Acest lucru poate reduce atractivitatea modurilor de transport active, cum ar fi mersul cu bicicleta și pe jos și utilizarea mijloacelor de transport public sau a celor utilizate în comun.

Există o corelație între disponibilitatea unui spațiu de parcare aflat la o distanță scurtă și deținerea și utilizarea autoturismelor, dar nu există nicio cauzalitate în virtutea alegerii proprii (Christiansen et al. 2017: 1493). De exemplu:





**Figura 7:** Cartierul francez din Tübingen, Germania, spațiu public pentru oameni și nu pentru autoturisme.  
Sursa: Fotografie de Jürgen Gies, Difu



**Figura 6:** Reglementările privind parcarile din Europa (a se vedea nota de subsol pentru comentarii privind reglementarea din Franța).  
Sursa: Prezentare proprie conform Christiansen et al. 2017: 4192

Persoanele care nu doresc să utilizeze un autoturism locuiesc în zone cu un acces bun la moduri de transport alternative.

Amenajările noi care promovează moduri alternative de transport reprezintă o ofertă de regândire a comportamentului de mobilitate și poate un imbold pentru schimbarea rutinelor.

Așa cum s-a menționat mai sus, cerințele ridicate de construire la standarde fixe au afectat costurile de construcție și întreținere, creând conflicte de exploatare a terenurilor și probleme grave de mediu. Sunt posibile trei opțiuni pentru municipalități - dacă sunt reglementate la nivel local - pentru a aborda aceste probleme:

- Eliminarea standardului de parcare (fără cerințe minime pentru parcări) pentru a reduce costurile de construcție, exemple în acest sens fiind orașele Berlin și Hamburg
- Permișiunea acordată dezvoltatorilor de a reduce cerințele minime pentru

parcări dacă există alternative, de exemplu dacă amenajarea se află într-o zonă cu o accesibilitate de transport bună - sunt disponibile bunele practici din Viena și München

- Stabilirea unui număr fix al locurilor de parcare, care să limiteze numărul locurilor de parcare asigurate în clădirile noi, exemple în acest sens fiind orașul Zürich, care dispune de cea mai avansată abordare a standardelor de parcare maxime pentru locuințe, și centrul Londrei, unde trecerea de la standardele minime la cele maxime a avut loc în anul 1976, înainte de a fi extinsă mai apoi pentru întregul oraș.

Experiența cu toate cele trei opțiuni - sub diferite forme - arată că standardele de parcare reprezintă un instrument de ghidare extrem de important în urbanism și în planificarea transportului!

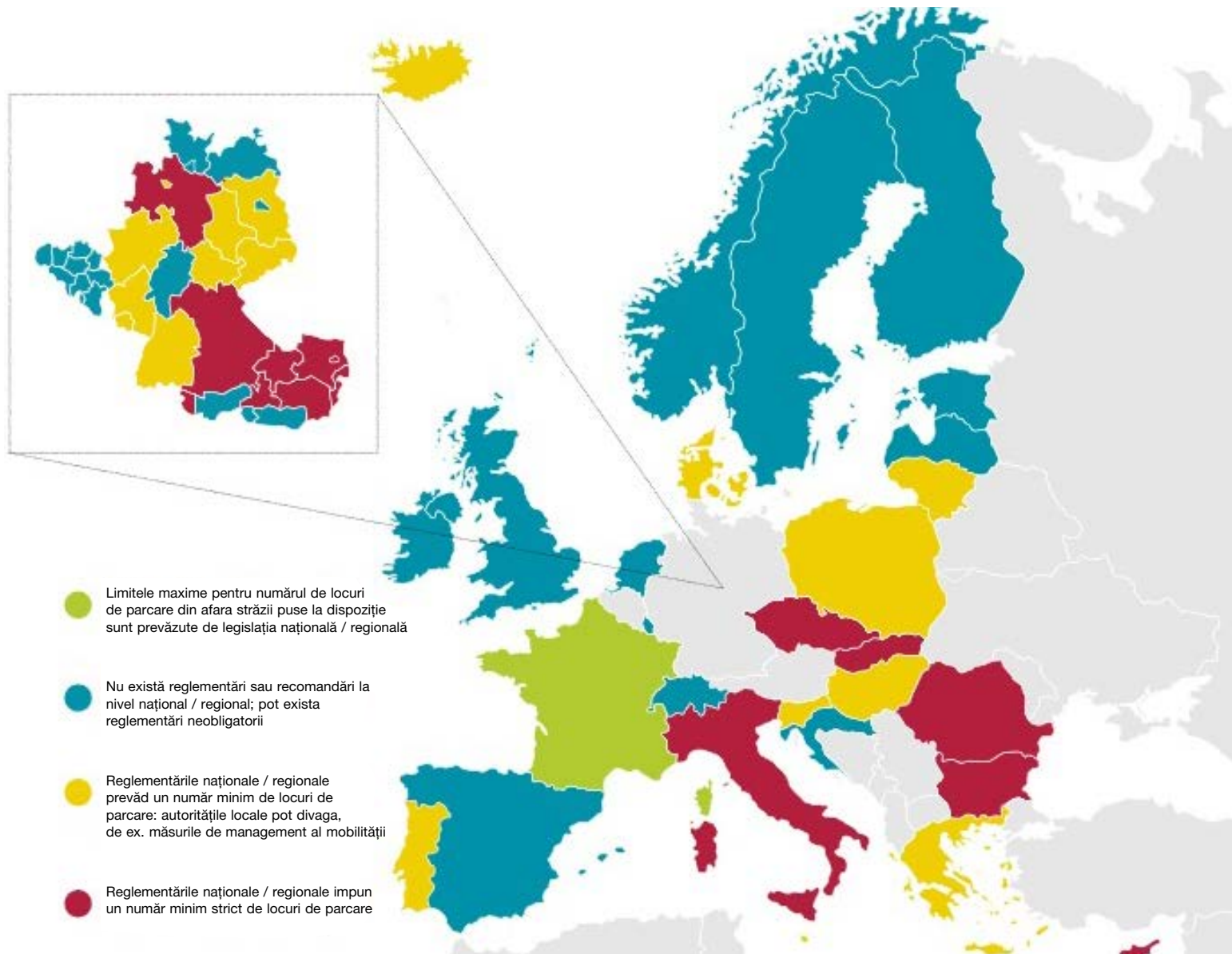
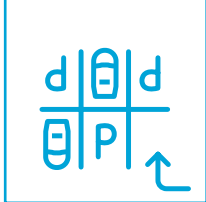


Figura 8: Reglementările privind parcarile din Europa (a se vedea nota de subsol pentru comentarii privind reglementarea din Franța!).

Sursa: Küster / Peters 2018: 27<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Este important de menționat că în Franța există un așa-numit „minim plafonat”, în locul unui maxim pentru locuințe. Legislația națională prevede că autoritățile locale pot fixa norme maxime pentru orice construcție, cu excepția locuințelor. Pentru locuințe, autoritățile locale pot stabili un minim dacă și cum doresc, dar nu peste o anumită limită. Reglementarea este pe mai multe niveluri. Mai întâi, sunt vizate diferite tipuri de locuințe, de ex. locuințe sociale, locuințe pentru studenți, locuințe pentru vârstnici. Pentru aceste locuințe, limitele se aplică diferit în zone diferite: Indiferent de amplasare, numărul minim fixat de către autoritățile locale nu poate depăși 1 loc de parcare per locuință. Pe o rază de 500 m în jurul unei gări/stații de metrou/tramvai cu o calitate suficient de bună a transportului public („calitatea suficientă” fiind definită la nivel local), numărul minim fixat de către autoritățile locale nu poate fi mai mare de 0,5 locuri/locuință pentru locuințele respective. Pentru orice altă locuință, pe o rază de 500 m în jurul unei gări/stații de metrou/tramvai cu o calitate suficient de bună a transportului public („suficient” fiind definit la nivel local), numărul minim fixat de către autoritățile locale nu poate fi mai mare de 1 loc/locuință. Constructorii au voie să construiască mai multe locuri decât este prevăzut în cadrul legal. Chiar dacă acest cadru este un stimulent bun pentru a construi mai puține parcări în apropierea infrastructurii de transport public, deoarece constructorii de locuințe au deseori tendința de a se limita la nivelurile minime, nu există un maxim și nici nu a existat. Autorii îi mulțumesc lui Olivier Asselin (orașul Lille) pentru această informație.



### 3. Bunele practici actuale din orașele europene

Standardele de parcare pentru amenajările noi reglementează numărul de locuri de parcare construite - cadrul legal putând fi reprezentat de reglementări naționale, regionale și locale. În majoritatea țărilor există cerințe minime, însă dezvoltatorii imobiliari pot construi mai mult, dacă doresc. „Shoup (1999 și 2005) și Litman (2006) au discutat în detaliu problemele legate de cerințele de parcare, cel mai important lucru fiind faptul că”... urbanistii neglijează atât prețul, cât și costul parcării atunci când stabilesc cerințele de parcare, iar cererea maximă de parcare observată devine oferta minimă de parcare necesară” (Shoup, 2005: p. 580).“ (Mingardo / van Weeb / Rye 2015)

Deși au fost introduse pentru un motiv de înțeles, standardele minime împing în sus costurile clădirilor și creează zone urbane dominate de parcări - spații pentru automobile, nu pentru oameni.

Reglementările privind standardele de parcare minime și maxime pot fi utilizate pentru diferite scopuri. „Standardele de parcare minime sunt utilizate, de regulă, atunci când autoritățile locale doresc ca dezvoltatorul unui proiect să asigure o capacitate de parcare suficientă pentru a satisface cererea generată de amplasamentul respectiv. Obiectivul este să se prevină situația în care un amplasament (nou), de ex. o clădire de birouri, ar genera probleme de parcare în vecinătatea sa, de exemplu în zonele rezidențiale. Pe de altă parte, standardele maxime sunt utilizate în special în zonele centrale, în general bine deservite de transportul public, având scopul de a restricționa numărul de conducători auto care intră în zona respectivă.” (Mingardo / van Weeb / Rye 2015).

Standardele de parcare pot fi utilizate de către autoritățile locale ca minim sau ca maxim.

O trecere generală de la standardele minime la standardele maxime este tot mai recomandată,

dar este încă departe de a fi o practică comună în orașele europene.

„În majoritatea țărilor europene, politica privind parcările este o politică locală. Fiecare municipiu și oraș este, de regulă, liber să-și stabilească obiectivele politicii și să aleagă instrumentele de politică pentru a le implementa. De regulă, guvernele naționale furnizează orientări, în special legate de cerințele privind parcare, dar rareori intervin în stabilirea politicilor. Motivul principal pentru aceasta este recunoașterea faptului că parcare este o problemă locală, iar autoritățile locale se pot ocupa de aceasta mai bine decât guvernul regional sau național.” (Mingardo / van Weeb / Rye 2015)

Oraș	Standarde de parcare maximale pentru construcții noi	Comentarii
Sint-Niklaas	Stadtweit în tot orașul	
Freiburg	Avem doar standarde minime	
Rotterdam	Avem doar standarde minime	
Umeå	Avem doar standarde minime	
Vitoria-Gasteiz	În tot orașul	Există standarde minime și maxime pentru toate tipurile de construcții noi, cu unele excepții
Gdańsk	În tot orașul	Există și unele zone din oraș unde se aplică standarde de parcare minime
Krakow	În tot orașul și în strânsă legătură cu accesul la transportul public	
Reggio Emilia	Avem doar standarde minime	
Sofia	Avem doar standarde minime	
Lisbon	În tot orașul și în strânsă legătură cu accesul la transportul public	
Trondheim	În tot orașul	Standarde maximale de parcare doar pentru zonele comerciale, locul de muncă și comerț; nu se aplică zonelor rezidențiale (=> Standarde minime)
La Rochelle	Avem doar standarde minime	[Avem doar standarde minime] Avem doar standarde minime (dar aceste standarde minime pot fi reduse când sunt în legătură / în apropierea facilităților de transport public - se aplică de la finele 2019)
Tallinn	Standarde maximale pentru centrul orașului	Reglementări minore pentru alte zone din oraș
Zadar	Avem doar standarde minime	
Shkodër	Avem doar standarde minime	
Slatina	Avem doar standarde minime	

Figura 9: Standardele de parcare maxime pentru amenajările noi în orașele partener ale Park4SUMP.  
Sursa: CĂnaliza orașelor Park4SUMP (ianuarie 2019)

În orașul Tallinn, capitala Estoniei, are loc o dezbatere intensă privind abordarea standardelor de parcare, înainte de finalizarea planului de mobilitate urbană durabilă - PMUD (iunie 2020). Partea veche a orașului Tallinn este un sit al patrimoniului mondial UNESCO din anul 1997. Pentru centrul orașului, standardul de parcare minim și maxim stabilește un coeficient de 1,2 locuri de parcare per gospodărie, fiind posibilă și plata unei compensații, astfel încât trebuie construit un număr fix, dar acest număr nu poate fi depășit. Pentru zonele suburbane și cele periferice ale orașului Tallinn, coeficientul minim de parcare este de 1,2 spații de parcare, dar dezvoltatorul poate construi oricâte dorește. Modificările sunt discutate, iar standardele se pot modifica în funcție de dezvoltarea PMUD.

Orașele care au introdus standardul de parcare maxim „pentru toate zonele sau doar pentru o parte a acestora, cum ar fi Cracovia, Edinburgh, Amsterdam sau Ljubljana, nu au constatat că acest lucru ar opri societățile să își stabilească sediul în zona lor - de fapt, au constatat chiar contrariul - economiile acestor orașe continuând să crească puternic. Orașul Oxford din Anglia nu a mai permis construirea de parcări pentru clădirile noi din centrul orașului încă din anul 1973, dar și acesta a rămas un oraș de mare succes din punct de vedere economic, fiind unul cu un sistem de transport foarte durabil.” (Rye 2017: 28)

În timp ce o trecere generală către standarde maxime este recomandată frecvent, standardele minime sunt introduse pentru vehiculele electrice/vehiculele cu combustibil alternativ,

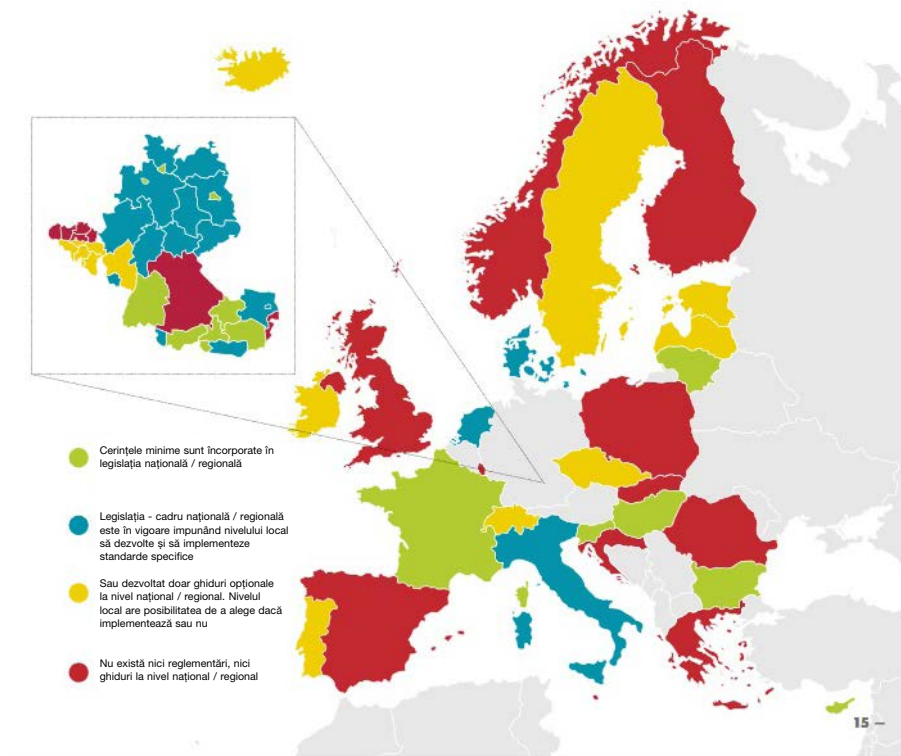


Figura 10: Reglementările privind parcările de biciclete din Europa.  
Sursa: Küster / Peters 2018: 15

- Building costs **per parking space** (including cost for access) depending on property costs based on empirical values



- Plus: Annual operating costs between 2% and 8 % of the building costs

Figura 11: Costurile standardelor de parcare.  
Sursa: Martina Hertel, Difu și Martin Randelhoff, QIMBY.net

pentru parcările destinate autoturismelor utilizate în comun și pentru parcările de biciclete.

Pentru a promova utilizarea bicicletelor, au fost stabilite și standarde de calitate pentru parcările de biciclete.

Parcările subterane pentru autoturisme reprezintă circa 10% din costurile de construcție ale clădirilor, costuri împărțite, de regulă, între toți rezidenții.

Nu se ia în considerare dacă aceștia dețin un autoturism sau nu. Astfel, garajele subterane sunt, de regulă, cofinanțate de către toți chiriașii sau rezidenții.

### 3.1 DIGRESIUNE: CICLUL DE VIAȚĂ AL UNEI GOSPODĂRII - CÂTE SPAȚII DE PARCARE SUNT NECESARE?

Ciclul de viață tipic al unei familii implică diferite cerințe de parcare în decursul timpului. De exemplu, odată cu apariția copiilor, este posibil ca un autoturism să fie cumpărat pentru prima dată. Dacă un singur părinte lucrează, un autoturism ar putea fi suficient. Dacă ambii

părinți merg la serviciu, ar putea fi necesare două autoturisme, în funcție de amplasamentul locului de muncă.

După ce copiii se mută din locuință, iar părinții se pensionează, este posibil să nu mai fie din nou niciun autoturism în gospodărie. De aceea, numărul corect de spații de parcare pentru fiecare apartament nu este ușor de determinat și astfel soluțiile flexibile, cum ar fi garajele de cartier, devin tot mai importante. Următoarea figură prezintă un alt ciclu de viață tipic al unei familii.

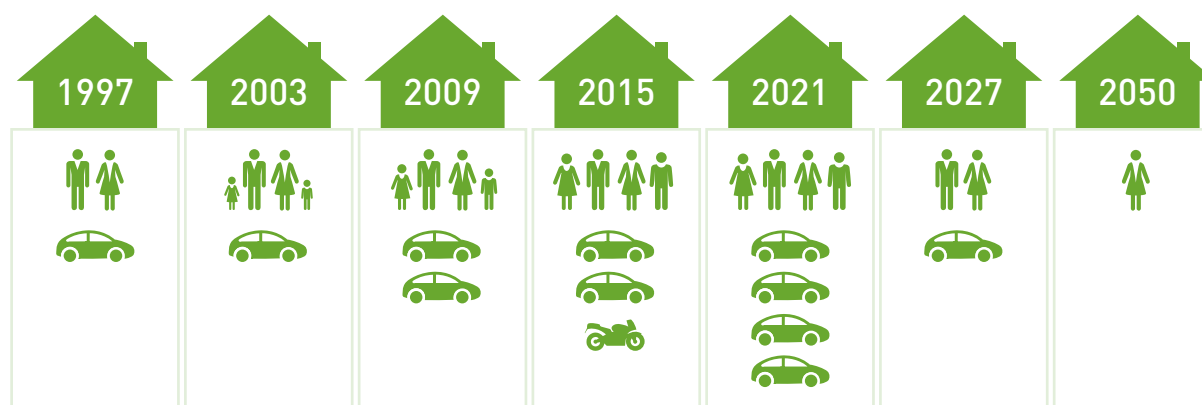


Figura 12: Cerințele variabile privind spațiile de parcare pe parcursul ciclului de viață al unei clădiri rezidențiale.  
Sursa: Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017: 17

### 3.2 DIGRESIUNE: UTILIZAREA MULTIPLĂ A SPAȚIILOR DE PARCARE UTILIZATE ÎN COMUN

În noile cartiere urbane, există o trecere către parcările utilizate în comun, înlocuind ideea că un spațiu de parcare este alocat permanent unui apartament. Spațiile de parcare utilizate în comun sunt utilizate de către diferite grupuri țintă în mod egal. Rezidenții, angajații și cumpărătorii utilizează cu toții spațiile, ceea ce asigură faptul că acestea sunt utilizate complet. Spațiul de parcare individual este astfel utilizat de mai multe ori pe parcursul zilei. O condiție preliminară pentru ca acest

concept să funcționeze este deficitul de spații de parcare și managementul consecvent al acestora în spațiile publice.

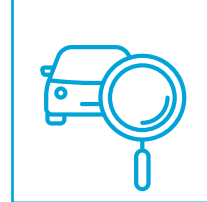
Un exemplu în acest sens este așa-numitul Seestadt Aspern (orașul Viena, Austria) în care sunt oferite spații de parcare pe termen scurt, în plus față de spațiile de parcare permanente pentru rezidenți. Străzile, drumurile și piețele din Seestadt nu sunt concepute pentru parcare permanentă a vehiculelor. Există facilități de oprire și parcare pe drumurile de acces principale. Acestea sunt concepute ca parcări pe termen scurt și zone de încărcare sau ca spații de parcare pentru persoanele cu dizabilități.



**Figura 13:** Parcare supra-etajată utilizată în comun în Seestadt Aspern (orașul Viena, Austria).

Sursa: © Daniel Hawelka

„Parcarea pe stradă este stabilită doar ca parcare pe termen scurt și zonă de încărcare sau ca spațiu de parcare pentru persoanele cu dizabilități.”



## 4. Importanța reglementării ca instrument de ghidare în urbanism și în planificarea transportului

Standardele de parcare reprezintă un instrument important, dar în unele locuri se ia în considerare eliminarea acestora. În Germania, orașele Berlin și Hamburg au eliminat deja standardele de parcare.



Figura 14: Fără parcare pe stradă în Freiburg-Vauban.  
Sursa: Harry Schiffer, FGM AMOR



În Berlin, s-a eliminat obligația de a construi spații de parcare în anul 1997, iar în Hamburg în anul 2014. Proprietarul imobiliar sau dezvoltatorul poate decide liber cu privire la numărul de spații de parcare care urmează a fi construite. Totodată, este posibilă renunțarea completă la construcția de spații de parcare. Pentru Berlin, s-a demonstrat în anul 2009 că eliminarea standardelor de parcare nu a dus la o construire inadecvată a spațiilor de parcare, în legătură cu care existau temeri. Construirea spațiilor de parcare din Berlin s-a dezvoltat în funcție de zona orașului și de segmentul de preț al unui proiect. La capătul superior al pieței, se construiesc mai multe spații de parcare, deoarece acestea sunt un argument de vânzare. Eliminarea obligației de a construi spații de parcare face mai dificilă implementarea managementului mobilității și reduce influența orașului asupra creării de spații de parcare. În cadrul schemelor de management al mobilității, investitorul a oferit, de exemplu, bilete ieftine pentru transportul public, utilizarea în comun a autoturismelor și a bicicletelor, în locul construirii de spații de parcare, dar acestea nu mai pot fi o cerință impusă dezvoltatorului. În plus, nu există venituri din plata compensațiilor, care este comună în alte orașe din Germania, în cazul în care nu sunt construite spațiile de parcare cerute.

Până la sfârșitul anului 2013, reglementările în construcții din orașul Hamburg au solicitat dezvoltatorilor să furnizeze dovezi că a fost respectat un coeficient de 0,8 spații de parcare per rezidență (sau 0,6 în districtele centrale cu clădiri rezidențiale cu mai multe etaje). Raportul de evaluare întocmit după eliminarea obligației de a construi spații de parcare a ajuns la concluzia că au fost create, în medie, 0,52 spații în zonele centrale urbane și 0,57 în restul orașului. Raportul de evaluare a conchis că s-a construit un nivel corespunzător de spații de parcare, chiar și fără această obligație (Gertz 2018: 20).

În Hamburg există încă obligația de a construi spații de parcare pentru proiectele comerciale. De aceea, impactul financiar a fost minim, deoarece plata compensațiilor este aplicabilă aproape exclusiv pentru proiecte comerciale. În afară de aceasta, sunt implementate în Hamburg mai multe proiecte imobiliare urbane cu un număr redus de spații de parcare și măsuri de mobilitate legate de cartier. Reducerea costurilor de construcție poate fi utilizată (cel puțin parțial) pentru finanțarea măsurilor de mobilitate alternative (exemplu: infrastructura de încărcare din HafenCity). Orașul Hamburg utilizează aceste fonduri în special pentru a finanța spațiile Park and Ride.

Stabilirea de standarde reprezintă un instrument de ghidare important pentru municipalități. Există și opțiunea plății de compensații în cazul în care dezvoltatorului i se oferă posibilitatea de a plăti pentru spațiile de parcare, în loc să construiască efectiv spații de parcare.

Stabilirea de standarde de parcare pentru amenajările noi reprezintă un instrument de ghidare important pentru municipalități.

Banii sunt utilizați fie pentru finanțarea spațiilor de parcare în altă parte, fie pentru moduri de transport alternative. Trebuie să se aibă în vedere în ce măsură standardele maxime, care sunt considerate în general ca fiind de ultimă generație, pot oferi un stimulent pentru dezvoltatorii imobiliari de a lua în considerare soluții de mobilitate alternative pentru proiectele lor.



## 5. Ghidare și concepție pe baza standardelor în practică

Multe municipalități încearcă să gestioneze mobilitatea. Standardele de parcare pot fi utilizate flexibil și combinate cu alte concepte de mobilitate. Unele exemple de bune practici sunt prezentate mai jos.



**Figura 15:** Zonă pietonală în Freiburg-Vauban, Germania.  
Sursa: FGM-AMOR/Harry Schiffer

	Spații per unitate	Procent al spațiilor asigurate pe baza standardului minim vechi	Procent al spațiilor asigurate pe baza standardului maxim nou
Înainte de reformă	1,1	94%	N/A
După reformă	0,63	52%	68%

Figura 16: Comparația practicii de dinaintea și de după reformă.  
Sursa: Ilustrație proprie bazată pe datele Guo 2016: 31

## 5.1 LONDRA: STANDARDE MAXIME ÎN LOC DE STANDARDE MINIME

În Regatul Unit, standardele de parcare sunt stabilite de către autoritățile locale. În Londra, trecerea de la standardele minime la cele maxime a avut loc pentru prima dată în zona centrală, odată cu Planul de dezvoltare a Londrei și a împrejurimilor, în 1976. Reforma parcarilor din 2004 a extins această modificare la întregul oraș. Londra și-a inversat cerințele de parcare, eliminând valorile minime anterioare și stabilind noi valori maxime privind oferta de parcări pentru toate amenajările din zona metropolitană.

„Înainte de reforma parcarilor din 2004, aproape jumătate din cele 216 amenajări au asigurat parcări exact la nivelul minim solicitat, iar numai 26% au asigurat parcări peste acest nivel. După 2004, doar 17% au asigurat parcări la nivelul minim solicitat anterior, iar 67% au asigurat parcări sub nivelul minim anterior. Cu un minim, dar fără maxim, majoritatea amenajărilor nu au asigurat mai mult decât valoarea minimă

solicitată, în timp ce cu maxim, dar fără minim, majoritatea amenajărilor au asigurat mai puțin decât nivelul maxim permis.” (Guo 2016: 31)

„După trecerea la niveluri maxime de parcare, un sfert din amenajări nu au mai asigurat nicio parcare. Conform nivelurilor minime anterioare, acestor amenajări li s-ar fi solicitat să asigure cel puțin 30 154 spații de parcare. 22% din amenajări au asigurat parcări la nivelul plafonului maxim, dar aceste amenajări reprezintă numai 4,2% din unitățile locative. Cu alte cuvinte, noul maxim nu a împiedicat construirea multor spații de parcare, dar nivelul minim anterior solicita multe locuri de parcare care nu ar fi fost construite.” (Guo 2016: 31)

Datele studiului arată un declin al spațiilor de parcare per unitate de la 1,1 (înainte de reformă) la 0,63 (după reformă).

„Numărul de spații de parcare asigurate după reforma parcarilor din 2004 a scăzut cu aproape 40% prin comparație cu numărul de spații de parcare care ar fi fost asigurate pe baza cerințelor minime de parcare anterioare.

Aceasta înseamnă că, între 2004 și 2010, noile cerințe de parcare au dus la o reducere totală de 143 893 spații. Nicio explicație alternativă (saturația deținerii de autoturisme, constrângeri de dezvoltare, taxarea congestiei, vârful prețului petrolului etc.) nu justifică un asemenea declin dramatic. De asemenea, aproape întreaga reducere a ofertei de parcări a fost cauzată de eliminarea standardelor minime, înregistrându-se doar un declin de 2,2% din cauza adoptării standardelor maxime.” (Guo 2016: 34)

Totodată, studiul a „constatat că piața a asigurat de fapt mai multe spații de parcare în zonele cu cea mai mare densitate și cel mai bun serviciu de tranzit, decât în zonele adiacente imediate cu o densitate mai redusă și cu un serviciu de tranzit mai puțin bun. De aceea, este posibil ca plafoanele de parcări să mai fie necesare pentru o piață eficientă a parcărilor, deoarece piața dereglementată pare să asigure mai multe spații de parcare în zonele cele mai dense și mai bogate în tranzit și nu ia în considerare costul social ridicat de conducere în aceste zone, care sunt deseori congestionate.” (Guo 2016: 34)

## 5.2 FREIBURG: ABATEREA DE LA STANDARDE PENTRU A DEZVOLTA UN CARTIER FĂRĂ MAȘINI ÎN VAUBAN

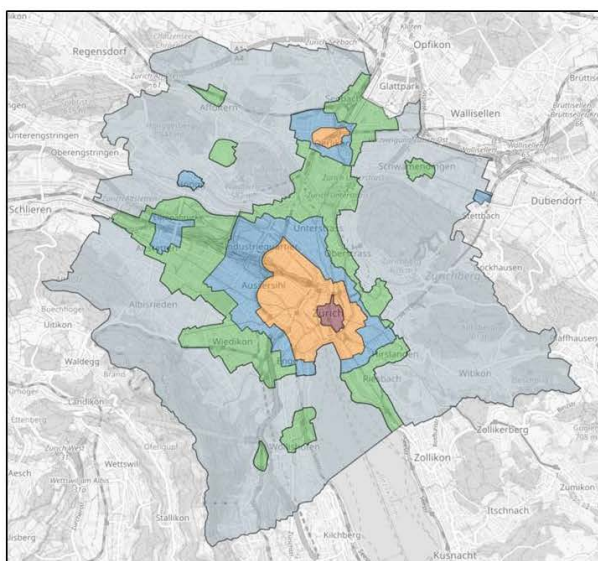
Freiburg-Vauban este considerat încă un model pentru un nou cartier urban bazat pe criterii de sustenabilitate. Conceptul de trafic se axează pe utilizarea spațiului de parcare. Parcarea a fost limitată și separată de spațiile locative nu doar spațial, ci și sub aspectul poverii financiare. Spațiile de parcare au fost oferite la costul efectiv fără subvenționare încrucișată de la construirea de locuințe și au fost sub formă de parcări supraetajate (garaje înalte) la marginea cartierului Vauban.

Cu toate acestea, este permisă conducerea pe străzile rezidențiale pentru încărcare și descărcare. Nu există spații de parcare publice pe străzile rezidențiale și nici spații de parcare pe proprietățile private. Rezidenții străzilor fără spații de parcare trebuie să achiziționeze un spațiu de parcare într-una din cele două parcări de la marginea districtului. De-a lungul axei de dezvoltare principale (aleea Vauban și altele), spațiul de parcare este gestionat. Aici sunt amplasate și unele dintre vehiculele furnizorilor de autoturisme utilizate în comun.

Majoritatea complexelor rezidențiale de-a lungul aleii Vauban (a se vedea coperta) nu au spații de parcare; deținătorii de autoturisme trebuie să-și parcheze autoturismele într-una din cele două parcări de la marginea cartierului. Rezidenții fără automobil care doresc să locuiască acolo trebuie să semneze o declarație în sensul că nu vor achiziționa un automobil. Cu toate acestea, o zonă va fi rezervată pentru a permite extinderea parcării într-un alt garaj privat din cartier, dacă este necesar. Rezidenții fără autoturism finanțează această zonă cu o plată unică de 3 500 euro. Pentru administrarea sistemului, a fost fondată o asociație pentru locuirea fără mașini.

Extinderea liniei de tramvai din Freiburg până în Vauban a fost finalizată în anul 2006. Aceasta asigură legătura între district și centrul orașului și gară în doar 15 minute. În același timp, integrarea în rețeaua de piste pentru biciclete este importantă pentru mobilitate.

Cu spațiile sale limitate de parcare și separarea costului locuirii de cel al parcării autoturismului, amenajarea a reprezentat o reală inovație la momentul respectiv. În consecință, Vauban a căpătat atenție la nivel internațional. Conceptul încă mai funcționează și astăzi!



Municipal Parking - City of Zürich Map of areas with reduced mandatory parking spaces (Art. 5 Para. 1 PPV)			
Update: 31.12.2015			
In the following areas, the number of minimum required and the maximum permitted parking spaces due to the quality of access is as follows:			
<span style="color: red;">■</span> Area A	Min. 10%	Max. 10%	Max.10%*
<span style="color: orange;">■</span> Area B	Min. 25%	Max. 45%	Max.50%*
<span style="color: lightblue;">■</span> Area C	Min. 40%	Max. 70%	Max.75%*
<span style="color: green;">■</span> Area D	Min. 40%	Max. 70%	Max.75%*
<span style="color: grey;">■</span> Other Areas	Min. 70%	Max. 115%	Max.130%*

\*as soon as and as long as the permissible pollution limit of the „Air Pollution Control Ordinance“ („Luftreinhalte-Verordnung“) are met throughout the entire city area, these max. values apply.

Figura 17: Standarde minime și maxime în diferite zone ale orașului Zürich.  
Sursa: reprezentare proprie, sursa datelor: orașul Zürich

### 5.3 ZÜRICH: STANDARDE RESTRICTIVE PENTRU AMENAJĂRILE NOI

Un exemplu de bună practică pentru implementarea standardelor maxime de parcare îl reprezintă gara Hardbrücke din Zürich. Complexul a fost deschis în anul 2011 cu un total de doar 250 spații de parcare, cu peste 65 032 128 m<sup>2</sup> de spațiu de închiriat, iar parcare a asigurat un coeficient de doar 0,35 spații de parcare per 92 903 m<sup>2</sup>.

Ordonanța privind parcare autoturismelor private (Ordonanța privind parcările) a orașului Zürich a fost revizuită fundamental în anul 2015, iar aceasta reglementează, printre altele, numărul de spații de parcare private minimum solicitate și maximum admisibile pentru autoturismele private. Numărul de spații de parcare depinde de

- utilizarea și folosința proprietății (cerere normală)
- gradul de accesibilitate cu ajutorul transportului public, de cât de central

este amplasamentul și de capacitatea străzii (calitatea accesului)

- cerințele privind protecția imaginii locale

Pentru uz rezidențial, cerința normală este de un spațiu de parcare per 120 m<sup>2</sup> de suprafață utilă. Cu toate acestea, pe baza calității asigurării infrastructurii, numărul minim solicitat și maxim admisibil al spațiilor de parcare în diferite zone este stabilit ca procentaj din respectiva cerință normală, așa cum este prezentat în figura următoare.

Pentru o utilizare redusă a autoturismelor, cerința minimă de spații de parcare pentru rezidenți și angajați poate fi determinată de la caz la caz, în funcție de natura planului de mobilitate relevant<sup>2</sup>. Elemente ale planului de mobilitate pot fi, de exemplu:

- Reglementarea deținerii unui autoturism printr-un contract de închiriere
- Oferta de utilizare în comun a autoturismelor
- Condiții bune de parcare a bicicletelor
- Biletele de transport public
- Măsuri de management al mobilității

<sup>2</sup> <https://www.eltis.org/discover/news/house-builders-no-longer-obliged-provide-car-parking-spaces-zurich-switzerland-0> <https://www.umea.se/download/18.65c1214d14f38ac155364e41/1446109860348/Good%20practices.pdf>

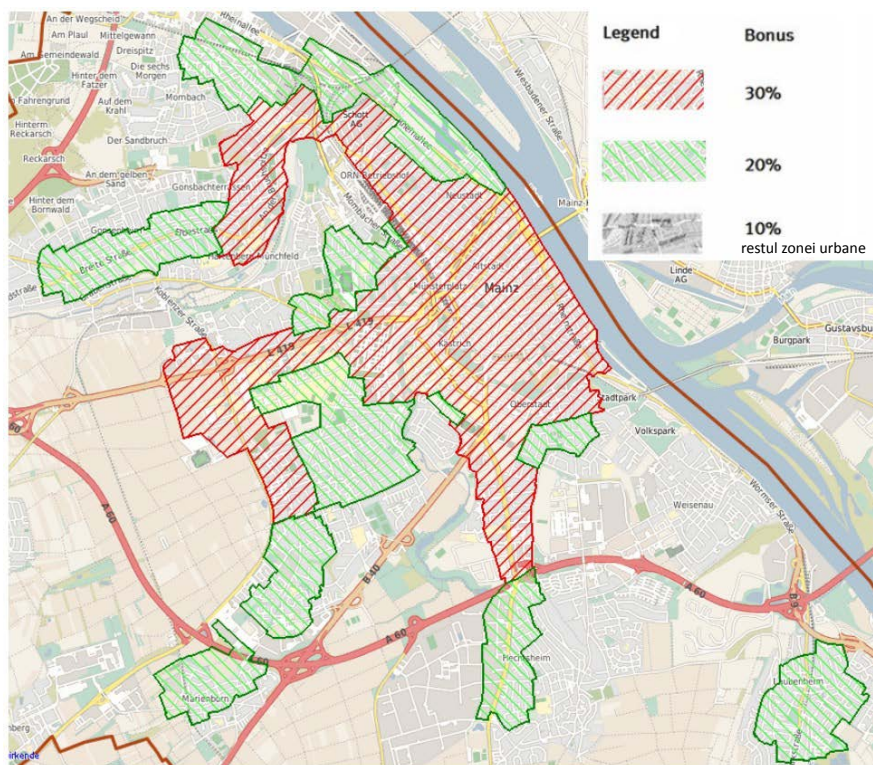


Figura 18: Diferitele zone ale bonusului pentru transportul public pentru reducerea cerințelor privind parcare în Mainz.  
Sursa: Landeshauptstadt Mainz, Stadtplanungsamt

Bonus TP	Numai autobuz		Numai tramvai	
<b>30%</b>	≥12 plecări/oră	și ≤ 10 minute de stația principală	≥12 plecări/oră	și ≤ 15 minute de stația principală
	sau		sau	
	6 - 11 plecări/oră	și ≤ 5 minute de stația principală	6 - 11 plecări/oră sau	și ≤ 10 minute de stația principală sau
	sau		sau	
	Distanță mică de mers pe jos până la Teatrul Roman (600 m)	și ≤ 10 minute de stația principală	≤6 plecări/oră	și ≤ 5 minute de stația principală
<b>20%</b>	≥12 plecări/oră	și 11 – 15 minute de stația principală	≥12 plecări/oră	și 16 – 20 minute de stația principală
	sau		sau	
	6 - 11 plecări/oră	și 6 – 10 minute de stația principală	6 - 11 plecări/oră	și 11 – 15 minute de stația principală
	sau		sau	
	≤6 plecări/oră	și ≤ 5 minute de stația principală	≤6 plecări/oră	și ≤ 10 minute de stația principală
<b>10%</b>	Toate celelalte servicii de transport public (autobuz/tramvai) se află într-o rază de 300 m de stațiile de transport public.			

Figura 19: Bonusul pentru transportul public în orașul Mainz.  
Sursa: Prezentare proprie bazată pe „Satzung der Landeshauptstadt Mainz über die Herstellung und Bereitstellung von Kfz-Stellplätzen und Fahrradstellplätzen” ([https://bi.mainz.de/vo0050.php?\\_kvonr=16807](https://bi.mainz.de/vo0050.php?_kvonr=16807))



Figura 20: Campusul din districtul Eggenberg din Graz.  
Sursa: FGM-AMOR

#### 5.4 ORAȘUL MAINZ: CERINȚE MAI REDUSE PENTRU PARCĂRI DATORITĂ BONUSULUI PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC

Începând din anul 2015, orașul Mainz a utilizat puterile acordate municipalităților de către reglementările în construcții ale landului Renania Palatinat, pentru a stabili numărul necesar de spații de parcare pentru noile proiecte de construcții. Statutul spațiului de parcare definește un bonus pentru transportul public bazat pe calitatea accesului. Bonusul pentru transportul public este utilizat pentru a împărți suprafața orașului. Această reglementare are scopul de a lua în considerare cerințele mai scăzute privind spațiile de parcare din zonele cu legături bune de transport public și, în același timp, de a contribui la reducerea costurilor de construcție.

#### 5.5 GRAZ: CONTRACTE DE MOBILITATE

Un contract de mobilitate este încheiat între orașul Graz din Austria și societatea care își depune planurile de dezvoltare imobiliară. Acest contract are scopul de a reduce traficul preconizat al autovehiculelor ca rezultat al proiectului de construcție. Sunt stabilite ca măsuri de tipul Push & Pull: parcarile la un nivel semnificativ mai redus decât standardul actual reprezintă un element-cheie, împreună cu ofertele și informațiile privind un transport public mai ușor de utilizat, mersul pe jos și cu bicicleta, dar și utilizarea în comun a autoturismelor și e-mobilitatea.

Un contract de mobilitate presupune:

- Limite privind spațiile de parcare
- Spațiu optim și suficient pentru parcarile de biciclete
- Disponibilitatea utilizării în comun a vehiculelor electrice

- Pentru achiziția inițială: asigurarea unor abonamente anuale pentru transportul public
- Asigurarea gratuită de căi publice de traversare pe jos și cu bicicleta a amplasamentului
- Asigurarea de facilități de încărcare pentru vehiculele electrice
- Construirea de casete pentru colete
- Organizarea de zile de service pentru biciclete în cartier și instalarea de compartimente de service pentru biciclete
- Consultanță privind mobilitatea, marketing în dialog, asigurarea de pachete informative
- Afișaje electronice cu timpii de plecare pentru transportul public de la stația sau stațiile cele mai apropiate
- Raport de evaluare după implementare (bienioal): implementarea cerințelor, numărul de călătorii ... => reajustare, dacă este necesar

În Graz, primele contracte de mobilitate au fost deja semnate în anul 2011. De atunci, au fost încheiate 33 de astfel de contracte (situația din iulie 2020). Un bun exemplu din Graz este campusul din districtul Eggenberg. Aici au fost construite 386 de apartamente, plus un cămin studentesc.

Dezvoltatorul a semnat un contract de mobilitate cu orașul, datorită disponibilității excelente a transportului public.

De asemenea, acesta a asigurat opțiuni de mobilitate în comun, cum ar fi utilizarea în comun a autoturismelor, a implementat facilități de parcare a bicicletelor de înaltă calitate, sub forma unor casete de livrare pentru colete, asigurarea de abonamente anuale de transport public și afișaje cu informații dinamice privind transportul public în casele scării. Și, desigur, numărul de spații de parcare cerut de lege a putut fi redus.

Mai multe informații privind contractele de mobilitate din Graz sunt disponibile pe site-ul <https://park4sump.eu/resources-tools/videos>.

## 5.6 BULGARIA: STANDARDE MINIME PENTRU PARCĂRILE DE BICICLETE

Bulgaria a introdus standarde minime pentru parcările de biciclete. Alături de Cipru, Franța, Ungaria, Lituania și Slovenia, este una dintre puținele țări din Uniunea Europeană care are reglementări naționale privind standardele minime pentru parcările de biciclete în clădirile noi. Legea care reglementează mărimea și structura spațiilor de parcare pentru biciclete a intrat în vigoare în luna septembrie 2016. Aceasta se aplică numai în zonele urbane.

Ca element inovator, au fost introduse două clase de spații de parcare. Clasa 1 este destinată parcării pe termen lung (de ex. în spații împrejmuite, barăci, zone cu securitate controlată, cutii pentru biciclete, camere pentru biciclete etc.); clasa a 2-a este destinată parcării pe termen scurt (de ex. în zone publice deschise, ușor accesibile, acoperite sau neacoperite).

Aceste clase asigură un amestec adecvat de parcări pentru o gamă de diferite tipuri de clădiri, cu mai multe spații de parcare pe termen lung în clădirile în care mai mulți oameni locuiesc pentru o perioadă mai lungă de timp (de ex. clădiri rezidențiale, spitale) și mai puține în clădirile cu vizitatori preponderent temporari (de ex. cinematografe, magazine). (Küster / Peters 2018: 25)

„Numai câteva țări din Uniunea Europeană au introdus deja standarde minime pentru parcările de biciclete.”



BUILDING TYPE	REGULATION PARKING SPACES	CLASSIFICATION
Hotels	1 space per 10 rooms	- Class 1: 60% - Class 2: 40%
Hospitals	1 space per 500 m <sup>2</sup>	- Class 1: 75% - Class 2: 25%
Cinemas, theatres	1 space per 20 visitors	- Class 1: 20% - Class 2: 80%
Places of religious worship	(minimum 10 spaces)	- Class 1: 100%
Stadiums, sports arenas, etc.	1 space per 100 m <sup>2</sup>	- Class 1: 20% - Class 2: 80%
Administrative/ business offices	1 space per 100 m <sup>2</sup>	- Class 1: 50% - Class 2: 50%
Shops in city-centre areas	(minimum 10 spaces)	- Class 1: 30% - Class 2: 70%
Libraries, museums, galleries	1 space per 100 m <sup>2</sup>	- Class 1: 20% - Class 2: 80%
Schools, colleges, universities	- 1 space per 5 students - 1 space per 10 employees	- Class 1: 20% - Class 2: 80%
Childcare facilities	- 1 space per 10 children - 1 space per 10 employees	- Class 1: 10% for employees - Class 2: 90%
Multifamily residential buildings	1.5 spaces per household (minimum 6 spaces)	- Class 1: 100%
Dormitories	1 space per 2 beds (minimum 6 spaces)	- Class 1: 60% - Class 2: 40%
Sanatoriums, rest homes/ homes for the elderly	1 space per 4 employees	- Class 1: 25% - Class 2: 75%
Railways, bus terminals, airports	- 1 space per 30 passengers/ hour - 1 space per 10 employees	- Class 1: 30% - Class 2: 70%
Metro stations/ Intermodal passenger terminals	- Station with 1 line: 6 spaces - Station with >1 line: 12 spaces	- Class 2: 100%

Figura 21: Reglementare pentru parcările de biciclete din Bulgaria.  
Sursa: Küster / Peters 2018: 26

Cum se pot face standardele de parcare mai sustenabile

EXEMPLE PENTRU AMENAJĂRILE NOI:  
STANDARDE CARE SĂ SPRIJINE CARTIERELE  
ADECVATE PENTRU LOCUIRE



Figura 22: Conceptul de mobilitate pentru zona de locuințe a cartierului Lincoln din Darmstadt.  
Sursa: Fachbroschüre Lincoln-Siedlung – Mobilitätskonzept:14



## 6. Exemple pentru amenajările noi: standarde care să sprijine cartierele adecvate pentru locuire

Multe orașe sunt în dezvoltare. Se construiesc noi locuințe prin redensificare și expansiune urbană. În același timp, se creează noi locuri de muncă în orașe, în special în domeniile cercetării, dezvoltării și consultanței. În combinație cu o creștere suplimentară a traficului motorizat, sistemul de transport își atinge limitele. Volumul mare al traficului duce la congestie, pericole pentru sănătate cauzate de zgomot, poluarea aerului și emisie de gaze cu efect de seră. Nu ar trebui cartierele urbane noi să ofere rutine de mobilitate diferite și șansa de a reduce semnificativ deținerea de autoturisme private?

Mobilitatea joacă acum un rol important în dezvoltarea de noi cartiere. Cartierele sunt conectate la transportul public, sunt asigurate servicii de utilizare în comun a vehiculelor și parcurile sunt separate de spațiile de locuit și de costurile acestora. Un spațiu de parcare nu mai este închiriat în mod automat. Noile cartiere în care se locuiește și se lucrează permit utilizări multiple ale spațiilor de parcare. Scopul nu este numai de a face transportul mai sustenabil prin promovarea de alternative la automobilele private, ci și de a reduce costurile de construcție și astfel și costurile pentru chiriași. Următoarele exemple de bună practică arată cum se poate planifica și lucra în acest sens. Noile amenajări pot fi laboratorul mobilității de mâine.

### 6.1 DARMSTADT: LINCOLN

Zona de locuințe Lincoln este o nouă zonă de locuințe din orașul în creștere Darmstadt, aflat la sud de Frankfurt/Main. Planificarea pentru transformarea fostelor cazărmi a început în anul 2010, cu finalizare în anul 2015. A fost clar că ar fi necesar un plan de mobilitate ambițios pentru a proteja districtele din împrejurimi de impactul negativ al creșterii traficului auto.

Orașul utilizează orice opțiune legală disponibilă pentru a face utilizarea autoturismelor mai puțin

atractivă decât modurile alternative de transport. Pentru parcări, acest lucru înseamnă o reducere a numărului locurilor de parcare per apartament până la un coeficient de 0,65. Coeficientul conține 0,15 spații de parcare aproape de apartamente pentru persoanele cu dizabilități, dar și pentru utilizarea în comun a autoturismelor și 0,5 spații per apartament în garajele auto aflate la o distanță maximă de 300 metri. Deținătorii de autoturisme trebuie să închirieze un spațiu de parcare în garaj. Nu este posibilă parcare în altă parte. Rezidenții care nu dețin un autoturism nu trebuie să suporte costurile parcării. Alternativele pentru utilizarea autoturismului sunt reprezentate de un transport public cu o ritmicitate atractivă, o ofertă de utilizare în comun a autoturismelor și a bicicletelor, piste pentru biciclete atractive și parcări pentru biciclete.

Scopul nu este numai de a face transportul mai sustenabil prin promovarea de alternative la automobilele private, ci și de a reduce costurile de construcție și astfel și costurile pentru chiriași.



© K9 Architekten / Latz + Partner / die-grille

Figura 23: Conceptul planificat de mobilitate pentru Freiburg - Dietenbach.  
Sursa: K9 Architekten / Latz + Partner / die-grille

## 6.2 FREIBURG: DIETENBACH

Districtul Dietenbach, care urmează a fi dezvoltat în anii 2020, este amplasat la aproximativ patru kilometri de centrul orașului Freiburg. O piață centrală cu facilități locale va deveni punctul central al amenajării, ca și alte piețe de cartier din întreaga zonă. Zona va deveni accesibilă pentru transportul public prin extinderea unei linii de tramvai. Traficul pietonal reprezintă lăitmotivul dezvoltării interne! Traficul de biciclete va fi conectat cu rețeaua de rute rapide pentru biciclete a orașului. Repartizarea modală în districtul urban planificat este menită să aducă o contribuție pozitivă la cifra-țintă pentru oraș în ansamblul său (80% moduri de transport durabile și 20% transport motorizat individual). Se va asigura un coeficient de spații de parcare de 0,5 până la 0,7 per unitate locativă, exclusiv în garajele de cartier.

Următoarele aspecte sunt în discuție în prezent:

- Cum va respecta proiectul garajului reglementările în construcții ale țării (jurisdicție regională)?
- Cât de mare ar trebui să fie zona rezervată pentru spații de parcare suplimentare?
- Dacă poate fi posibilă utilizarea în comun a spațiilor de parcare și cum ar trebui organizată aceasta?
- Cum ia în considerare o politică bună de prețuri costul spațiilor de parcare din garaje?
- Cum ar trebui proiectate garajele de cartier pentru ca acestea să poată fi mărite sau reduse după necesități?



Figura 24: Cartierul Sihlbogen; orașul Zürich.  
Sursa: BG Zurlinden

### 6.3 ZÜRICH: SIHLBOGEN

Cartierul Sihlbogen cu cele 220 de apartamente aferente cooperativei Zurlinden din Zürich a fost ocupat pentru prima dată în anul 2013. Sihlbogen a fost primul cartier din Zürich la acel moment care dispunea de un plan de mobilitate, astfel că a fost posibilă o reducere suplimentară a numărului de spații de parcare până la puțin sub 0,3 per apartament.

În plus, amplasarea sa între râul Sihl și linia ferată ar fi făcut crearea unui număr uzual de spații de parcare într-o parcare subterană din Sihlbogen disproporționat de costisitoare.

În contractul de închiriere, rezidenții s-au angajat că nu vor deține un autoturism. Deținerea unui autoturism este posibilă pe baza unei cereri, numai în cazuri justificate. Factorul decisiv în dezvoltarea acestui cartier cu un număr redus

de autoturisme a fost proximitatea unei gări de pe linia ferată suburbană.

Rezidenții primesc un voucher pentru achiziția de bilete pentru transportul public, pe care îl pot utiliza pentru obținerea unui abonament anual pentru orașul Zürich.

În plus față de oferta comercială de utilizare în comun a autoturismelor, cooperativa mai oferă și propriul vehicul pentru a fi împrumutat, care este alimentat cu energie electrică generată de panourile de pe acoperișul clădirii.

Rapoartele anuale de management transmise orașului Zürich trebuie să facă dovada faptului că numărul redus de spații de parcare este suficient. Până acum, conceptul de mobilitate funcționează și nu a survenit nicio încălcare a interdicției de a deține autovehicule de către rezidenți.

Cum se pot face standardele de  
parcare mai sustenabile  
CUM POT FI ABORDATE  
STANDARDELE DIN TRECUT?

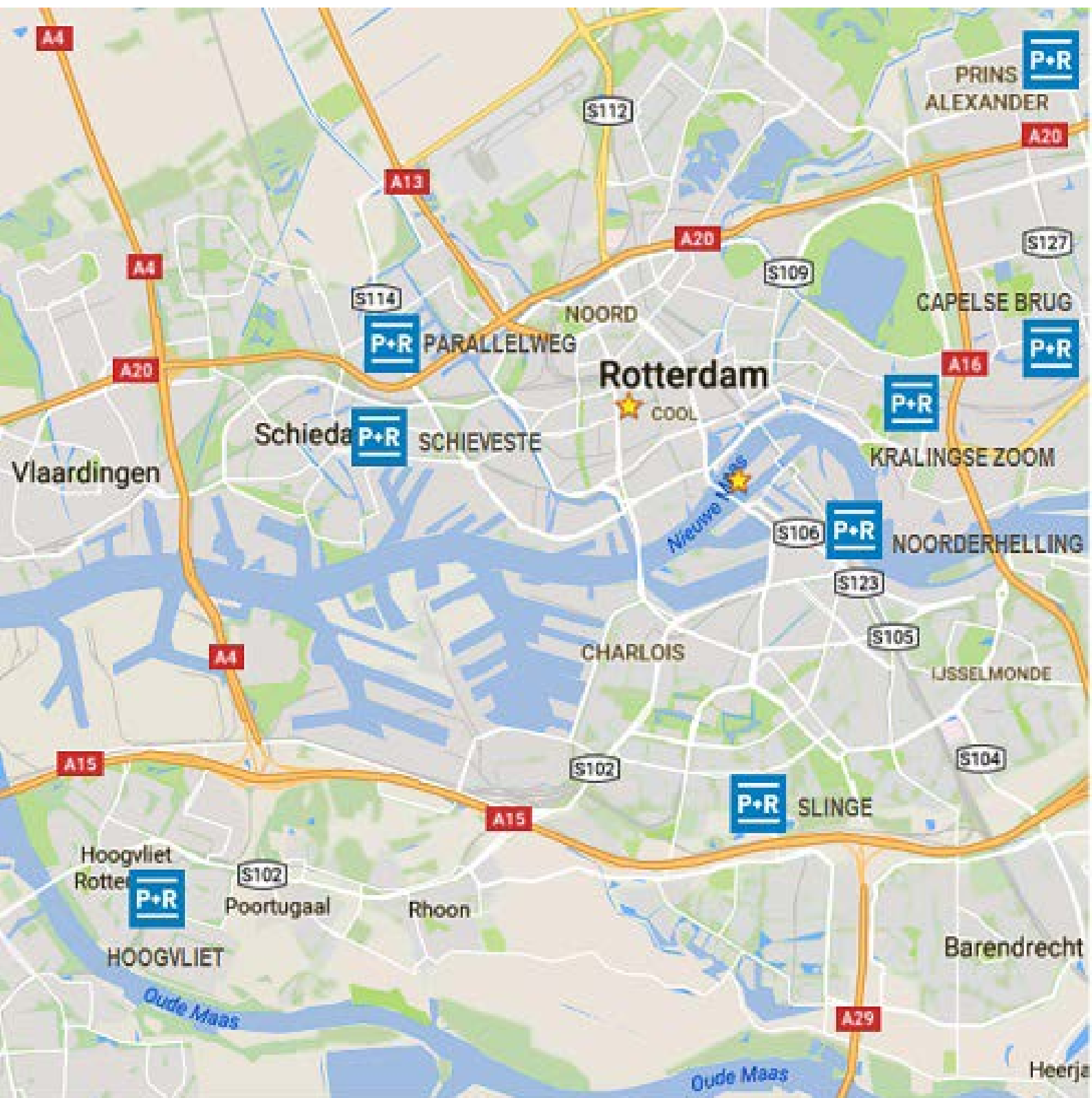


Figura 25: Park & Ride în Rotterdam  
Sursa: <https://www.car-parking.eu/netherlands/rotterdam/pr>



## 7. Cum pot fi abordate standardele din trecut?

Chiar dacă sunt implementate standarde ambițioase în noile cartiere urbane, acestea reprezintă numai un procentaj mic din suprafața totală a orașului. Moștenirea prevederilor generoase din trecut privind parcările rămâne. Trebuie găsite căi pentru a aborda această moștenire, astfel încât deciziile de ieri să nu fie un obstacol pentru politica de transport orientată către viitor. Este prezentată o selecție de exemple de bune practici.

Orașul Rotterdam, de exemplu, a mărit prețul parcării pe stradă pentru utilizatori, iar parcare în afara carosabilului a devenit mult mai ieftină. Costul mai redus pentru parcare în afara carosabilului în garaje de parcare este

completat cu veniturile din taxele mari pentru parcare pe stradă.

În plus, unele parcări din zonele suburbane sunt utilizate pentru Park and Ride.



Figura 26: În trecut, au fost construite prea multe spații de parcare.  
Sursa: pixabay



Figura 27: Parcare în afara carosabilului și parcare pe stradă redusă în Rotterdam.  
Sursa: Fotografii de Martina Hertel, Difu

## 7.1 NOTTINGHAM: TAXĂ DE PARCARE LA LOCUL DE MUNCĂ

Începând din luna aprilie 2012, orașul Nottingham a perceput o taxă pe spațiile de parcare utilizate în scopuri de afaceri și profesionale aflate pe terenurile private din oraș. Aceasta se aplică spațiilor de parcare pentru vehiculele angajaților, ale clienților regulați sau ale elevilor/studentilor (locuri de parcare la locul de muncă, WPP). Taxa de parcare la locul de muncă (WPL) a devenit posibilă în Anglia și Țara Galilor prin Legea transporturilor din 2000, iar veniturile trebuie utilizate pentru a realiza obiectivele și măsurile Planului local de transport (LTP). Taxa are un efect de reglementare și, în același timp, generează fonduri pentru extinderea sistemului feroviar ușor (Nottingham Express Transit, NET), pentru mărirea atractivității gării și pentru îmbunătățirea serviciului de autobuze.

Proprietarii societăților solicită un permis pentru fiecare dintre sediile societății lor. Condiția preliminară pentru utilizarea unui spațiu de parcare pe proprietatea societății este plata taxei corespunzătoare. Unele costuri sunt transferate către utilizatorii parcarilor aparținând societății. Este responsabilitatea angajatorilor să achiziționeze numărul necesar de licențe pentru parcarile aparținând societății, astfel încât să nu se utilizeze spații fără licență. Verificarea este efectuată de către municipalitate. Spațiile de parcare pentru vehiculele de salvare, pentru persoanele cu deficiențe de mobilitate multiple și societățile cu 10 sau mai puține spații de parcare sunt scutite de la plata taxei.

Un studiu arată faptul „că 8,6% dintre navetiștii care călătoresc în prezent cu moduri durabile au renunțat la autoturism între anii 2010 și 2016, cel puțin parțial datorită implementării WPL și/sau a îmbunătățirilor asociate aduse transportului. În regiune, 50% din aceste persoane au menționat că WPL, ca schemă de sine stătătoare, reprezintă un factor important în decizia de a renunța la autoturism din cauza creșterii costului parcării la locul de muncă sau din cauza faptului că angajatorul lor a desființat spațiile de parcare.



**Figura 28:** Nottingham Express Transit, NET cofinanțat prin taxa de parcare la locul de muncă (WPL).

*Sursa: Push & Pull Fact Sheet – Parking Policy and the implementation of the core funding mechanism in Nottingham, UK (Fișa informativă Push & Pull - Politică privind parcarile și implementarea mecanismului de bază de finanțare în Nottingham, Regatul Unit) ([http://push-pull-parking.eu/docs/file/PP\\_factsheet\\_Nottingham\\_06062016\\_EN\\_web.pdf](http://push-pull-parking.eu/docs/file/PP_factsheet_Nottingham_06062016_EN_web.pdf))*

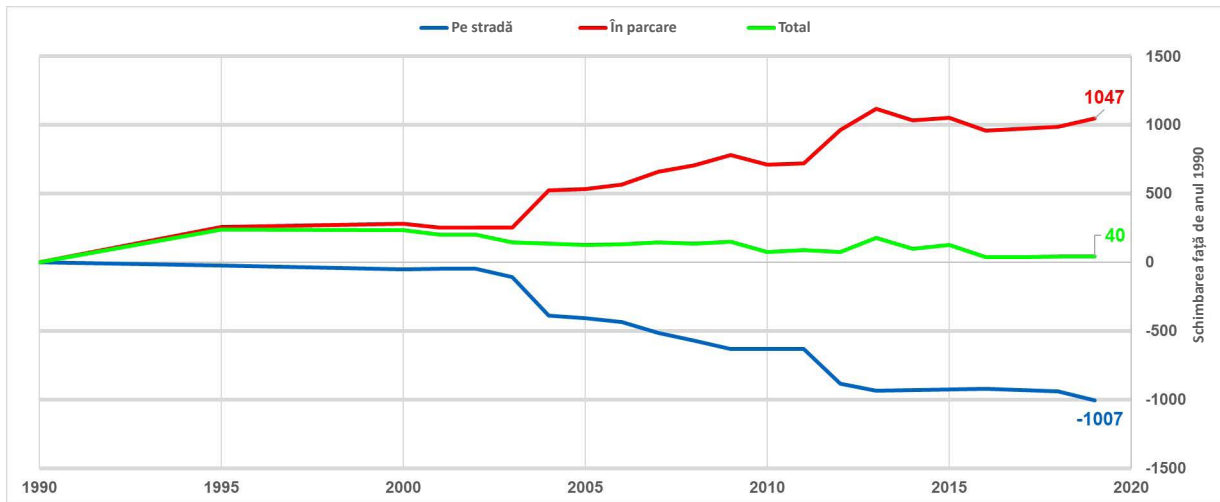
Această cercetare a adus însă și dovezi că navetiștii care trec la autoturisme de la alte moduri demonstrează o cerere semnificativă suprimată de călătorie cu autoturismul, care compensează parțial impactul benefic al pachetului WPL.” (Dale et al. 2019: 749)

Nottingham a fost pentru multă vreme singurul oraș cu o taxă WPL, dar acest lucru este avut acum în vedere în mai multe locuri, de exemplu în Birmingham, Edinburgh, Glasgow, Cambridge, Bristol, Hounslow și Camden din Londra.

## 7.2 ZÜRICH: „COMPROMIS ISTORIC” PENTRU ÎNGHEȚAREA NUMĂRULUI DE SPAȚII DE PARCARE

Pentru centrul orașului Zürich, există un așa-numit „compromis istoric” din anul 1996. Numărul de spații de parcare, aproximativ 7 600, a fost fixat la nivelul anului 1990 (plafonul locurilor de parcare).





**Figura 29:** Compromisul istoric în practică.  
Sursa: Robert Dorbritz, Tiefbauamt der Stadt Zürich



**Figura 30:** Rennweg cu și fără parcare pe stradă.  
ursa: Tiefbauamt der Stadt Zürich (stânga), Hannes Bickel (dreapta)

Pentru fiecare spațiu nou creat în afara carosabilului, trebuie desființat un spațiu de pe stradă. Spațiile de parcare supratereane sunt compensate prin spații de parcare subterane.

Compromisul a fost făcut pentru a face centrul orașului mai atractiv pentru pietoni, abordând totodată nevoile de parcare ale afacerilor.

Reglementarea înseamnă însă și că există o limită absolută a numărului de spații de parcare. Compromisul istoric este acum dezvoltat în continuare. Spațiile de parcare supratereane ar putea fi eliminate fără compensații până la 10% sub nivelul din 1990. Spațiile de parcare supratereane vor fi reduse semnificativ pentru a câștiga spațiu pentru pistele destinate bicicletelor (Willi 2019).



Figura 31: Malul râului amenajat recent în Umeå.  
Sursa: Fotografii de Martina Hertel, Difu

### 7.3 UMEĂ: BENEFICIILE PARCĂRILOR VERZI ȘI ALTE AMENAJĂRI

Umeå, un oraș din nord-estul Suediei, cunoscut pentru universitatea și activitățile sale științifice, a devenit capitală culturală europeană în anul 2014.

Până atunci, au existat zone extinse de parcări pe stradă în apropierea râului și a centrului orașului. Centrul orașului Umeå a fost reamenajat. Zonele de parcare pe stradă au fost eliminate, pentru a crea spațiu pentru o nouă bibliotecă și pentru activități urbane de-a lungul malului râului.

O măsură introdusă de Umeå a fost proiectul Beneficiile parcarilor verzi. „Dezvoltatorii de proprietăți asigură servicii de mobilitate durabilă în schimbul unor cerințe de parcare mai scăzute.

Exemple de servicii sunt furnizarea de facilități pentru biciclete, cum ar fi stații de service și vestiare, conectarea proprietății de un parc auto și alocarea de resurse către un fond de management al mobilității. Municipalitatea din Umeå dorește să dea un bun exemplu prin participarea la proiectul Beneficiile parcarilor verzi”.

Între timp, a fost reconstruită clădirea primăriei, a fost ridicat noul cartier Forsete, recent amenajat, iar spațiile de parcare au fost transferate într-o parcare supra-etajată amplasată aproape de gară.

În loc să construiască spații de parcare adiacente clădirilor, a fost necesar ca dezvoltatorul/ dezvoltatorii să plătească o anumită sumă într-un fond de mobilitate care a fost utilizat pentru a construi parcare supra-etajată. Parcare supra-etajată asigură locuri de parcare pentru clienții, vizitatorii, personalul și rezidenții din zonă.

Dacă vin noi dezvoltatori și extind zona sau îi schimbă utilizarea, vor fi colectați mai mulți bani și s-ar putea construi o a doua parcare.

Ca o dezvoltare suplimentară a proiectului Beneficiile parcarilor verzi, Umeå analizează posibilitatea de extindere a acestei idei la o nouă zonă rezidențială. Noua zonă este planificată pentru cca. 3 000 de unități rezidențiale numai cu parcări disponibile în parcarile de cartier.

Acest lucru reprezintă o provocare mai mare decât parcarile la locul de muncă dar, în același timp, oferă un impact mai mare asupra traficului și a utilizării terenurilor în oraș.



**Figura 32:** Parcare supra-etajată din Umeå și noul cartier Forsete.  
*Sursa: Fotografii de Martina Hertel, Difu*



**Figura 33:** Străzi pentru moduri active - în loc de autoturisme - au fost create în Umeå.  
*Fotografii de Martina Hertel, Difu*

Chiar dacă sunt implementate standarde  
ambicioase în noile cartiere urbane, acestea  
reprezintă numai un procentaj mic din suprafața  
totală a orașului. Moștenirea prevederilor generoase  
din trecut privind parcarile rămâne.



Figura 34: Cei 12 pași ai planificării mobilității urbane durabile (ediția a 2-a) – O prezentare generală a factorilor de decizie.  
Sursa: © Rupprecht Consult 2019



## 8. Standarde de parcare îmbunătățite ca parte a strategiei de management al parcărilor și integrarea în PMUD – principalele constatări și perspective

De prea mult timp, discuția privind mobilitatea durabilă s-a concentrat pe fluxul de trafic. S-a pierdut din vedere faptul că și traficul staționar este un factor major în alegerea modului de transport. Multe spații de parcare, eventual și gratuite, aflate aproape de începutul și sfârșitul unei călătorii încurajează utilizarea autoturismului propriu. De aceea, este important să se abordeze și (in)disponibilitatea spațiului de parcare ca parte a planificării mobilității durabile.

Spațiile de parcare din proiectele de dezvoltare urbană noi ar trebui să nu mai fie orientate către cererea viitoare preconizată, ci ar trebui să atingă ținte de repartizare modală în sensul dezvoltării urbane durabile.

Pentru parcări, acest lucru implică înlocuirea cerințelor minime cu cerințe maxime; iar pentru modurile alternative, cum ar fi mersul cu bicicleta, cerințele minime sunt adecvate. În afară de aceasta, trebuie examinate opțiuni de utilizare multiplă atunci când se realizează planificarea cartierelor noi cu utilizări multiple, care includ locuirea, lucrul, mersul la cumpărături și agrementul.

Este importantă totodată separarea parcării și locuirii nu doar spațial, ci și sub aspectul costurilor (disociere). Distanța până la autoturism ar trebui să fie cel puțin la fel de mare ca cea până la cea mai apropiată stație

de transport public. Un spațiu de parcare nu ar trebui să facă automat parte dintr-un apartament, ci ar trebui să fie închiriat sau achiziționat separat.

Standardele ambițioase privind clădirile noi nu au efect dacă nu este gestionată în același timp și parcare în spațiile publice. Dezvoltatorilor ar trebui să li se permită - pe baza unei reglementări - să reducă cerințele minime pentru parcare autoturismelor dacă există alternative datorate:

- disponibilității excelente a transportului public (numită „bonus de transport public”)
- opțiunilor de mobilitate cu utilizare în comun, cum ar fi autoturismele utilizate în comun, bicicletele utilizate în comun, bicicletele pentru transport de marfă utilizate în comun etc.



- facilităților de parcare de înaltă calitate pentru biciclete
- unui plan avansat de mobilitate.

Oportunitățile de mutare în spațiile publice trebuie evitate.

O condiție preliminară absolut necesară pentru cerințe de parcare mai scăzute o reprezintă parcare pe stradă plătită sau reglementată în zonă și în împrejurimi. Moștenirea trecutului nu trebuie subestimată. Pe viitor, scopul va fi de a deplasa cererea departe de spațiul public și către spațiul privat.

Managementul consecvent al spațiului public și dezvoltarea de parcări în zone private sprijină alegerea modurilor de transport durabile ca alternativă la autoturismul privat. Acestea sunt transportul public, infrastructura pentru biciclete și mersul pe jos și opțiunile de închiriere de autoturisme.

De aceea, este clar că politica privind parcările trebuie integrată în PMUD. Managementul parcărilor ar trebui să fie o parte importantă a planificării mobilității urbane durabile (PMUD), însă din nefericire, acesta este unul dintre segmentele cele mai subdezvoltate. Standardele de parcare trebuie să derive din

Spațiile de parcare din proiectele de dezvoltare urbană noi ar trebui să nu mai fie orientate către cererea viitoare preconizată, ci ar trebui să atingă ținte de distribuire modală în sensul dezvoltării urbane durabile.

obiectivele politicii de transport care ghidează și dezvoltarea alternativelor la autoturismul privat.

Limitarea construirii de spații de parcare în cadrul amenajărilor noi creează baza pentru o mobilitate mai durabilă, dacă soluțiile de mobilitate fac parte din planul de dezvoltare. De aceea, pare rațional să se dezvolte standardele de parcare în direcția standardelor de mobilitate.

## 9. Lista de referințe

1. Christiansen P., Fearnley, N., Hanssen, J. U., și Skollerud, K. (2017): Household parking facilities: relationship to travel behaviour and car ownership (Facilitățile de parcare aferente gospodăriilor: relația cu comportamentul de călătorie și deținerea de autoturisme), în: *Transportation Research Procedia* 25 (2017) 4185–4195.
2. Christiansen, P., Engebretsen, Ø., Fearnley, N., Hanssen, J. U. (2017): Parking facilities and the built environment: Impacts on travel behaviour (Facilitățile de parcare și mediul construit: impactul asupra comportamentului de călătorie), în: *Transportation Research Partea A* 95 (2017), Paginile 198-206.
3. Dale, S., Frost, M., Ison, S., și Budd, L. (2019): The impact of the Nottingham Workplace Parking Levy on travel to work mode share (Impactul taxei de parcare la locul de muncă din Nottingham asupra repartizării modale), în: *Case Studies on Transport Policy*, volumul 7, ediția 4, decembrie 2019, paginile 749-760.
4. Eriksen, H. C. (2018): The effect of flexible parking norms on car use and car ownership in new residential development: a multiple-case study of Malmö, Gothenburg and Copenhagen (Efectul normelor flexibile de parcare asupra utilizării autoturismelor și deținerii de autoturisme în noile amenajări rezidențiale: un studiu de caz multiplu al orașelor Malmö, Göteborg și Copenhaga), <http://danskedelebiler.dk/wp-content/uploads/2018/04/Flexible-parking-norms-effect-on-car-use-and-car-ownership-in-residential-housing.pdf>.
5. Gertz, Carsten (2018): Stellplatzschlüssel und Mobilitätskonzepte – Erste Bilanz nach Aufhebung der Stellplatzverpflichtung im Wohnungsbau in Hamburg. In: *PlanerIn*, Heft 3/2018, S. 19-21.
6. Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW (ed.) (2017): *Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW*, Köln.
7. Guo, Z. (2016): From Parking Minimums to Parking Maximums in London (De la standarde minime de parcare la standarde maxime în Londra), *ACCESS* 49, toamna anului 2016.
8. Küster, F. și Peters, M. (2018). Making buildings fit for sustainable mobility – Comparing regulations for off-street bicycle and car parking in Europe (Aducerea clădirilor într-o stare adecvată pentru mobilitatea durabilă – Compararea reglementărilor pentru parcările de biciclete și automobile în afara carosabilului în Europa).
9. European Cyclists' Federation (Federația Europeană a Cicliștilor). Bruxelles. Noiembrie 2018.
10. Mingardo, G. (2016), Articles on Parking Policy (Articole referitoare la politica privind parcările). TRAIL Thesis Series no. T2016/17.
11. Mingardo, G., van Weeb, B., și Rye, T. (2015): Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends (Politica urbană privind parcările în Europa: o conceptualizare a tendințelor trecute și posibil viitoare), în: *Transportation Research Partea A: Policy and Practice*, volumul 74, aprilie 2015, paginile 268-281.
12. Rye, T. (2017): Tom Rye on parking standards, in: Rye, T., Mingardo, G., Hertel, M., Thiemann-Linden, J. et al.: *Parking management and incentives as successful strategies for energy-efficient urban transport* (Tom Rye despre

- standardele de parcare, în: Rye, T., Mingardo, G., Hertel, M., Thiemann-Linden, J. et al.: Managementul parcărilor și stimulentele, ca strategii de succes pentru transportul urban eficient energetic, proiectul), Push&Pull, raportul final, [http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2017/0217/doc/Push&Pull\\_Final\\_Brochure\\_EN\\_web\\_final.pdf](http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2017/0217/doc/Push&Pull_Final_Brochure_EN_web_final.pdf).
13. Rye, T., Mingardo, G., Hertel, M., Thiemann-Linden, J. et al. (2015): Catalogue on Parking Management Solutions (Catalogul privind soluțiile de management al parcărilor), [https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/pp\\_pm\\_catalogue\\_01062015\\_final.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/pp_pm_catalogue_01062015_final.pdf).
  14. Sprei, F., Hult, C., Hult, Å., și Roth, A. (2020): Review of the Effects of Developments with Low Parking Requirements (Analiză privind efectele amenajărilor cu cerințe de parcare reduse), <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/5/1744>.
  15. Willi, E. (2019): Parkraumplanung im Zeichen der Verdichtung. Das Beispiel der Stadt Zürich. Vorlesungsreihe „Standort- und Projektentwicklung“, ETH Zürich 15 noiembrie 2019, [https://ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/baug/irl/irl-dam/lehrveranstaltungen/msc/project-development/01-vorlesung/07\\_Prae\\_ETHPPPPlan\\_191115.pdf](https://ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/baug/irl/irl-dam/lehrveranstaltungen/msc/project-development/01-vorlesung/07_Prae_ETHPPPPlan_191115.pdf).





## Note

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---





[www.Park4SUMP.eu](http://www.Park4SUMP.eu)



@civitas\_P4S

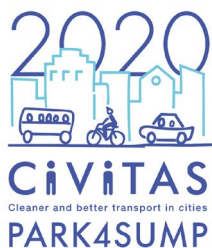


Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Responsabilitatea pentru conținutul acestei publicații revine exclusiv autorilor. Aceasta nu reflectă neapărat opinia Uniunii Europene. Comisia Europeană nu răspunde de modul în care ar putea fi utilizate informațiile cuprinse în această publicație. Toate imaginile sunt puse la dispoziție de partenerii respectivi (dacă nu se menționează altfel) și sunt aprobate pentru reproducerea în această publicație.



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

Park4SUMP este un proiect derulat în cadrul inițiativei CIVITAS.  
Mai multe detalii pe - [civitas.eu](http://civitas.eu)

Acest proiect a primit finanțare din programul de cercetare și inovare Orizont 2020 al Uniunii Europene, în baza acordului de finanțare nr. 769072.