



ROMÂNIA
JUDEȚUL HUNEDOARA
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI DEVA



HOTĂRÂREA
nr.303 din 12.11.2024

privind aprobarea Studiului privind politica parcurilor la nivelul ariei de studiu a proiectului „Reamenajare parc - Piața I.C.Brătianu - Municipiul Deva”

Analizând temeiurile juridice, respectiv:

Art.129 alin.2 lit.”b” și ”d”, alin.4 lit.”d”, alin.7 lit.”k”, alin.14 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

Ținând cont de:

Hotărârea Consiliului local nr.359/24.09.2023, prin care au fost aprobați indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investiții ”Reamenajare Parc - Piața I. C. Brătianu, municipiul Deva”- faza Proiect tehnic,

Decizia Șefului Autorității de Management Program Regional Vest nr.28/13.12.2023 privind aprobarea Ghidului solicitantului de finanțare aferent Intervenției Regionale 7.1.A Revitalizare și regenerare urbană, apelurile de proiecte nr.PR.V/7.1.A/1.1, nr.PR.V/7.1.A/1.2, nr.PR.V/7.1.A/1.3, nr.PR.V/7.1.A/1.4, nr.PR.V/7.1.A/1.5, nr.PR.V/7.1.A/1.6,

Decizia Șefului Autorității de Management Program Regional Vest nr.31/10.01.2024 privind aprobarea Corrigendum-ului nr.1 de modificare a Ghidului solicitantului de finanțare (GSF) aferent Intervenției Regionale 7.1.A Revitalizare și regenerare urbană,

Faptul că:

- pentru finanțarea proiectului ”Reamenajare Parc - Piața I. C. Brătianu, municipiul Deva” se are în vedere accesarea fondurilor nerambursabile prin depunerea unei cereri de finanțare în cadrul Programului Regional Vest 2021 – 2027, Prioritatea 7 - Regiune pentru oameni, Obiectivul specific 5.1. Promovarea dezvoltării integrate și incluzive în domeniul social, economic și al mediului, precum și a culturii, a patrimoniului natural, a turismului sustenabil și a securității în zonele urbane, Intervenția Regională 7.1.A Revitalizare și regenerare urbană,

- obiectivul Intervenției Regionale 7.1.A Revitalizare și regenerare urbană, în cadrul căreia se dorește obținerea finanțării, este creșterea accesului populației la spații publice atractive și de calitate și redarea acestora către cetățeni, prin transformarea și reinventarea spațiului public din zonele dens populate din intravilanul localităților urbane, într-o abordare integrată,

- printre documentele necesare depunerii cererii de finanțare se solicită, conform Ghidului solicitantului aferent acestui apel de proiecte, și Studiul privind politica parcurilor la nivelul ariei de studiu a proiectului „Reamenajare Parc - Piața I.C.Brătianu - Municipiul Deva”,

Luând act de:

Proiectul de hotărâre nr.339/2024, Referatul de aprobare nr.339/2024 prezentat de Primarul municipiului Deva, domnul Lucian Ioan Rus, din care reiese necesitatea și oportunitatea adoptării unei hotărâri privind aprobarea Studiului privind politica parcurilor la nivelul ariei de studiu a proiectului „Reamenajare Parc - Piața I. C. Brătianu - Municipiul Deva”,

Raportul Serviciului programe dezvoltare nr.111655/07.11.2024,

Avizul Comisiei pentru administrație publică locală, juridică, apărarea ordinii publice, respectarea drepturilor și a libertăților cetățenilor, agricultură nr.2/110815/12.11.2024, avizul Comisiei de studii, prognoze economico-sociale, buget-finanțe nr.1/110818/12.11.2024, precum și de avizul Comisiei de organizare și dezvoltare urbanistică, administrarea domeniului public și privat al municipiului, realizarea lucrărilor publice, conservarea monumentelor istorice și de arhitectură nr.2/110817/12.11.2024,

În temeiul prevederilor art. 139 alin. (1) coroborat cu art. 196 alin. (1) lit. a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI DEVA

Întrunit în ședință extraordinară, adoptă prezenta hotărâre:

Art.1. - Se aprobă Studiul privind politica parcurilor la nivelul ariei de studiu a proiectului „Reamenajare Parc - Piața I.C.Brătianu - Municipiul Deva”, conform Anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. - Prezenta hotărâre poate fi atacată potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr.554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Art.3. - Cu aducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se împuternicește Direcția tehnică și Direcția administrarea domeniului public și privat, prin structurile de specialitate.

Art.4. - Prezenta hotărâre se comunică:

- Instituției Prefectului județului Hunedoara;
- Primarului municipiului Deva;
- Direcției tehnice;
- Serviciului programe dezvoltare;
- Direcției administrarea domeniului public și privat;
- Serviciului administrarea domeniului public și privat.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Ion BĂDIN

CONTRASEMNEAZĂ PENTRU LEGALITATE:

SECRETARUL GENERAL AL MUNICIPIULUI DEVA

Oana-Diana MURA



FIP CONSULTING
LINKING OPPORTUNITIES

Studiu privind politica parcărilor la nivelul ariei de studiu a proiectului „Reamenajare parc Piața I.C Brătianu - Municipiul Deva”

SC FIP CONSULTING SRL

August 2024



FIP CONSULTING
LINKING OPPORTUNITIES

Prestator: SC F.I.P. Consulting S.R.L.

Beneficiar: Municipiul Deva

Contract: 74551/19.07.2024

Obiectivul contractului: Studiu privind politica parcarilor la nivelul ariei de studiu a proiectului „Reamenajare parc Piața I.C Brătianu - Municipiul Deva”

Elaborator:

SC F.I.P. Consulting SRL Radu Andronic - Director General



Disclaimer

Acest document a fost elaborat de FIP CONSULTING SRL pentru a fi utilizat de către Client, conform principiilor de consultanță general acceptate, a bugetului și a termenilor contractului încheiat între FIP CONSULTING și Client. Nicio terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client și de către FIP CONSULTING SRL. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare.



Cuprins

1.	Informații generale privind politica de parcare	1
2.	Situația actuală la nivelul ariei de impact a proiectului	3
3.	Analiza ofertei de locuri de parcare	4
4.	Analiza cererii de locuri de parcare	15
5.	Deficitul locurilor de parcare	18
6.	Profilul utilizatorilor	20
7.	Administrare	23
8.	Diagnostic.....	25
9.	Concluzii și recomandări	27

1. Informații generale privind politica de parcare

1.1. Titlu :

Studiu privind politica parcarilor la nivelul ariei de studiu a proiectului „Reamenajare parc I.C Brătianu - Municipiul Deva”

1.2. Beneficiarul investiției:

Beneficiarul prezentului document este Municipiul Deva

1.3. Elaboratorul studiului privind politica de parcare:

Studiul a fost elaborat de FIP Consulting SRL, companie de consultanță în domeniul mobilității urbane și a dezvoltării sistemelor de transport public ecologice.

Date de contact: Strada Cluceru Udricani 20, etaj 4, Sector 3, București

www.fipconsulting.ro

1.4. Referințe legale

1. Regulamente Naționale:

- Ordonanța Guvernamentală de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (“Legea Circulației”), rePublicată și actualizată în 2017;
- Regulamente privind implementarea Ordonanței Guvernamentale de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobată prin Hotărârea de Guvern nr. 1391/2006 (“Regulament pentru implementarea legii circulației”);
- Ordonanța Guvernamentală nr. 43/1997 privind regimul drumurilor (“OG nr. 43/1997”);
- Hotărârea de Guvern nr. 147/1992 privind blocarea, ridicarea, depozitarea și eliberarea autovehiculelor sau remorcilor stationate neregulamentar pe drumurile publice („HG nr. 147/1992”);
- RGU 27/1996 - Regulamentul General de Urbanism;
- Legea 155/2010 - Legea poliției locale;
- Ordonanța Guvernului nr. 71/2002 actualizată privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;
- Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;
- Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice.

2. Regulamente Municipale:

- Hotărârea de Consiliu Local nr. 476/2018 privind regulamentul de închiriere pentru parcarile neacoperite sau acoperite cu copertină din municipiul Deva;



- Hotărârea de Consiliu Local nr. 393/2018 privind organizarea și funcționarea sistemului de administrare a parcarilor publice cu plată pe domeniul public și privat al municipiului Deva;
- Regulament de organizare și funcționare al Serviciului Public Poliția Locală Deva;
- Planul Urbanistic General - Regulamentul local de urbanism

3. Alte legi și regulamente relevante:

- Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală ("Legea nr. 215/2001") actualizată și republicată;
- Legea nr. 227/2015 actualizată privind Codul Fiscal ("Codul Fiscal");
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale ("Legea nr. 273/2006").



2. Situația actuală la nivelul ariei de impact a proiectului

Amplasament

Aria de interes este definită de Planurile Zonale ce includ Parcul I.C. Brătianu/ Parcul Operei. Figura alăturată prezintă aria de impact a proiectului și aria de analiză a politicii de parcare.

Străzile componente în aria analizată sunt segmente din bulevarde principale precum:

- Bulevardul Decebal;
- Bulevardul 22 Decembrie;
- Bulevardul Mihail Kogălniceanu;
- Strada Ion Creangă;
- Strada Mareșal Averescu; și
- Aleea Neptun.

Orice deplasare cu autoturismul necesită utilizarea unui spațiu atât la originea cât și la destinația călătoriei, aceste spații fiind utilizate ineficient ca parcări. Parcarea reprezintă staționarea vehiculelor în spații special amenajate sau stabilite și semnalizate corespunzător. Parcarea poate fi de două feluri, regulamentară și neregulamentară. În analiza realizată a fost inserată și parcarea nereglementată, (parcare neamenajată), reprezentând acel spațiu nemarcat, folosit în prezent pentru gararea mașinilor, care nu crează disconfort deplasărilor pietonale sau auto și poate fi amenajată ca o parcare.

Analiza ofertei de locuri de parcare a fost realizată pe mai multe criterii: tip de proprietate (public sau privat), localizare (la stradă sau în afara străzii), structură (longitudinală, perpendiculară sau oblică), și utilitate (rezidențială sau pentru activități economice).

În aria de analiză au fost identificate 948 de locuri de parcare (private + publice). Definim privat ca fiind proprietatea unei firme (parcări economice, comerciale) și publice ca fiind pe domeniu public (în cea mai mare parte acestea fiind localizate la stradă).

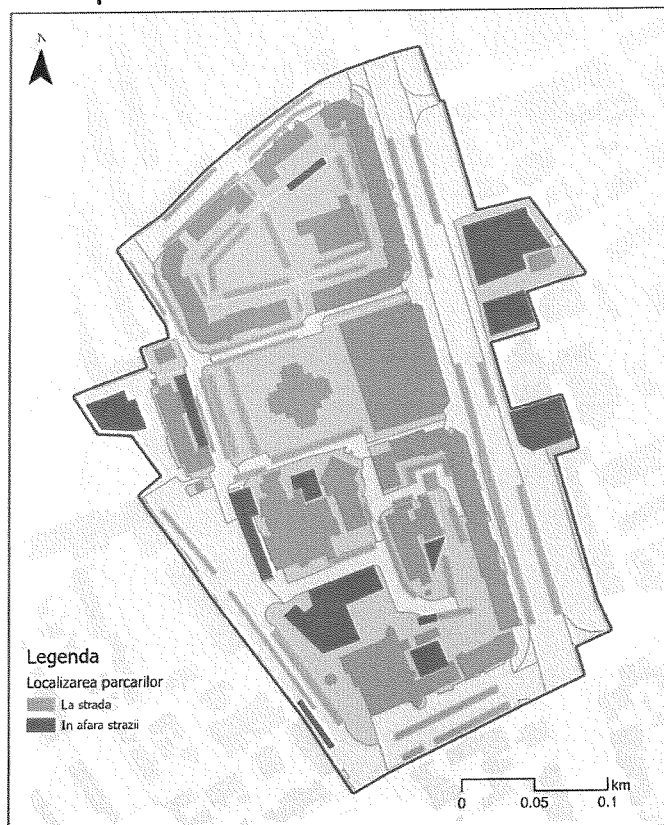


3. Analiza ofertei de locuri de parcare

Din totalul parcărilor identificate, 66.14% sunt localizate la stradă iar 33.86% sunt în afara străzii. Din cele 314 locuri de parcare în afara străzii, 255 din ele, reprezentând 79.44% sunt private, fiind parcări economice, comerciale sau instituționale.

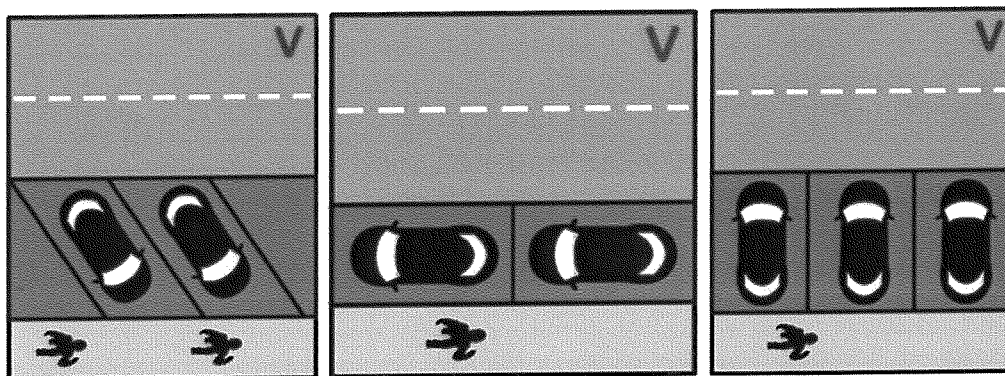
În aria analizată, administrația publică locală gestionează cea mai mare parte din parcări la nivelul solului, nefiind identificată o parcare supraetajată sau subterană în aria analizată.

Cum cea mai mare parte a parcărilor este localizată la stradă, se consideră necesar clasificarea acestora.



Figură 3-1 Localizarea parcarilor

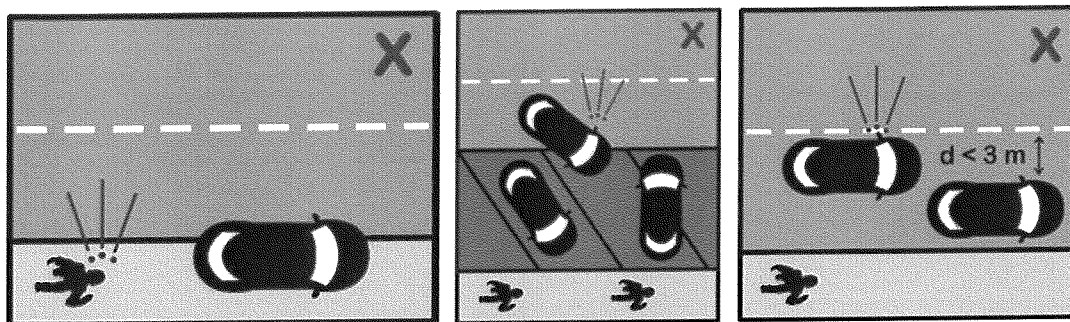
Parcarea la stradă



Figură 3-2 Exemple de parcări regulamentare

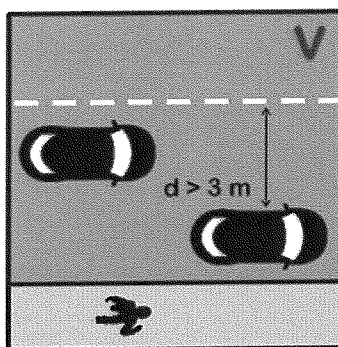
Parcărilor la stradă se clasifică pe 3 categorii:

- Oblică - sau în unghi cu strada;
- Laterală - sau paralelă cu strada; și
- Perpendiculară cu strada.



Figură 3-3 Exemple de parcări neregulate

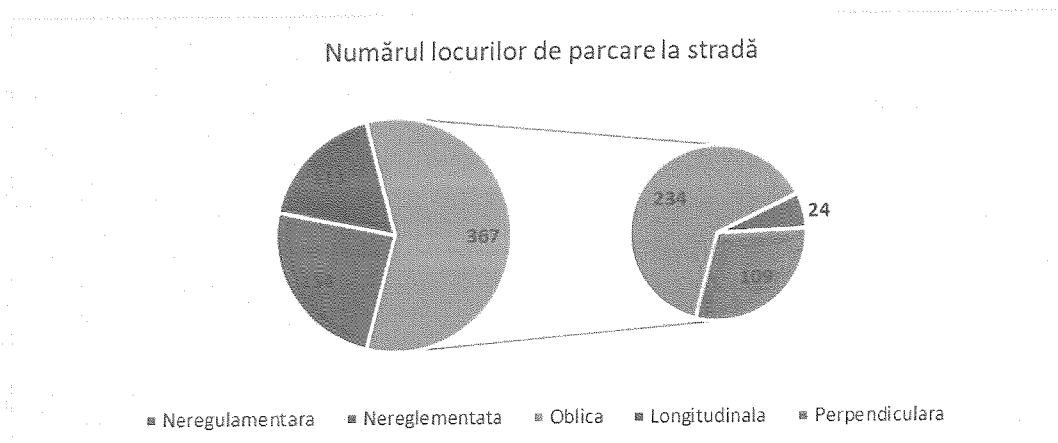
Parcările neregulate afectează circulația și deplasarea celorlalți participanți la trafic, blocând suprafețe carosabile, reducând capacitatea străzilor și/sau blocând trotuarele forțând pietonul să folosească carosabilul pentru a-și continua deplasarea.



Figură 3-4 Exemplu de parcare nereglementată

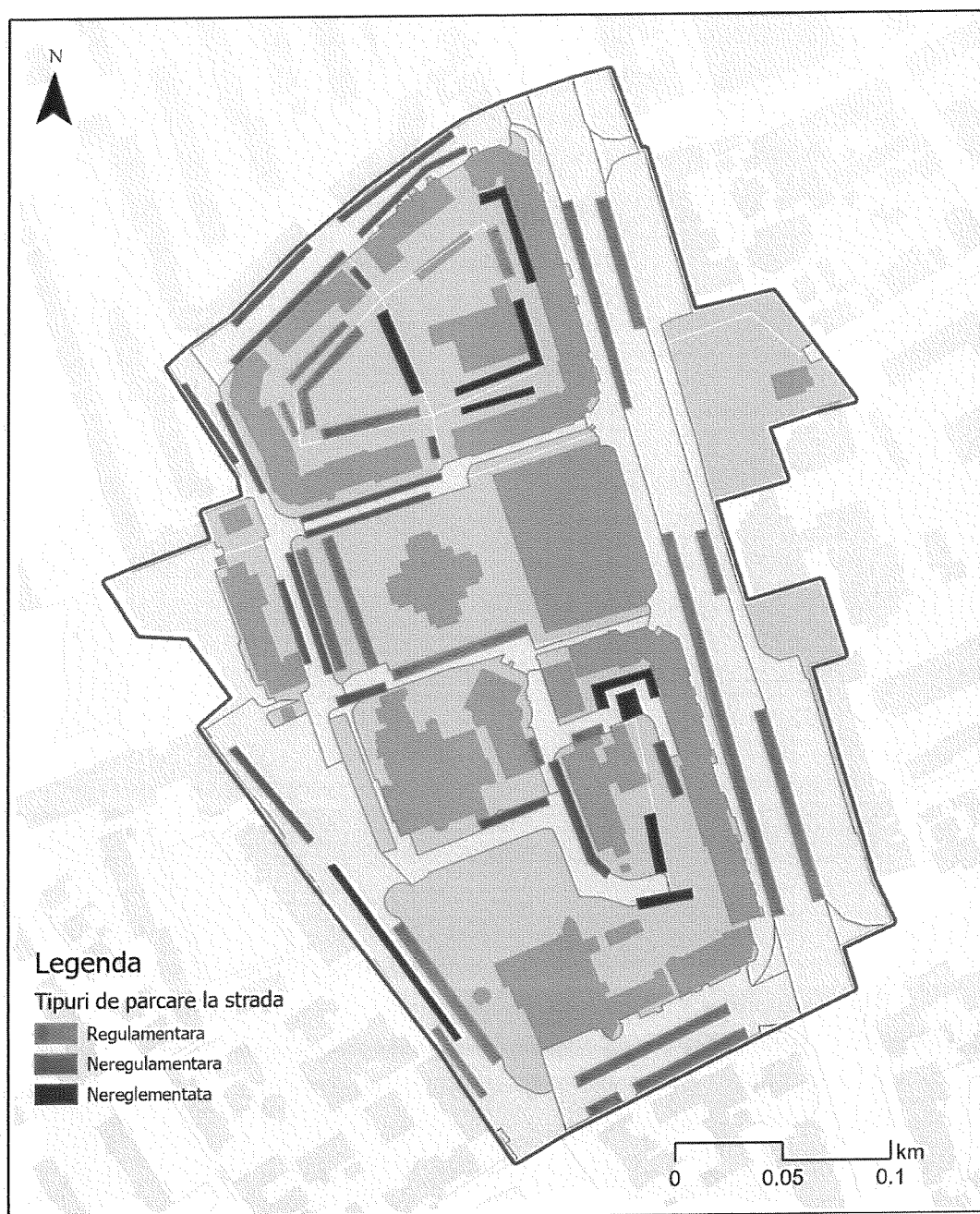
Parcarea nereglementată este o parcare ce nu este marcată dar care poate fi redusă, fără a încurca, circulația traficului auto și pietonal.

Figura următoare prezintă tipurile de parcare la stradă

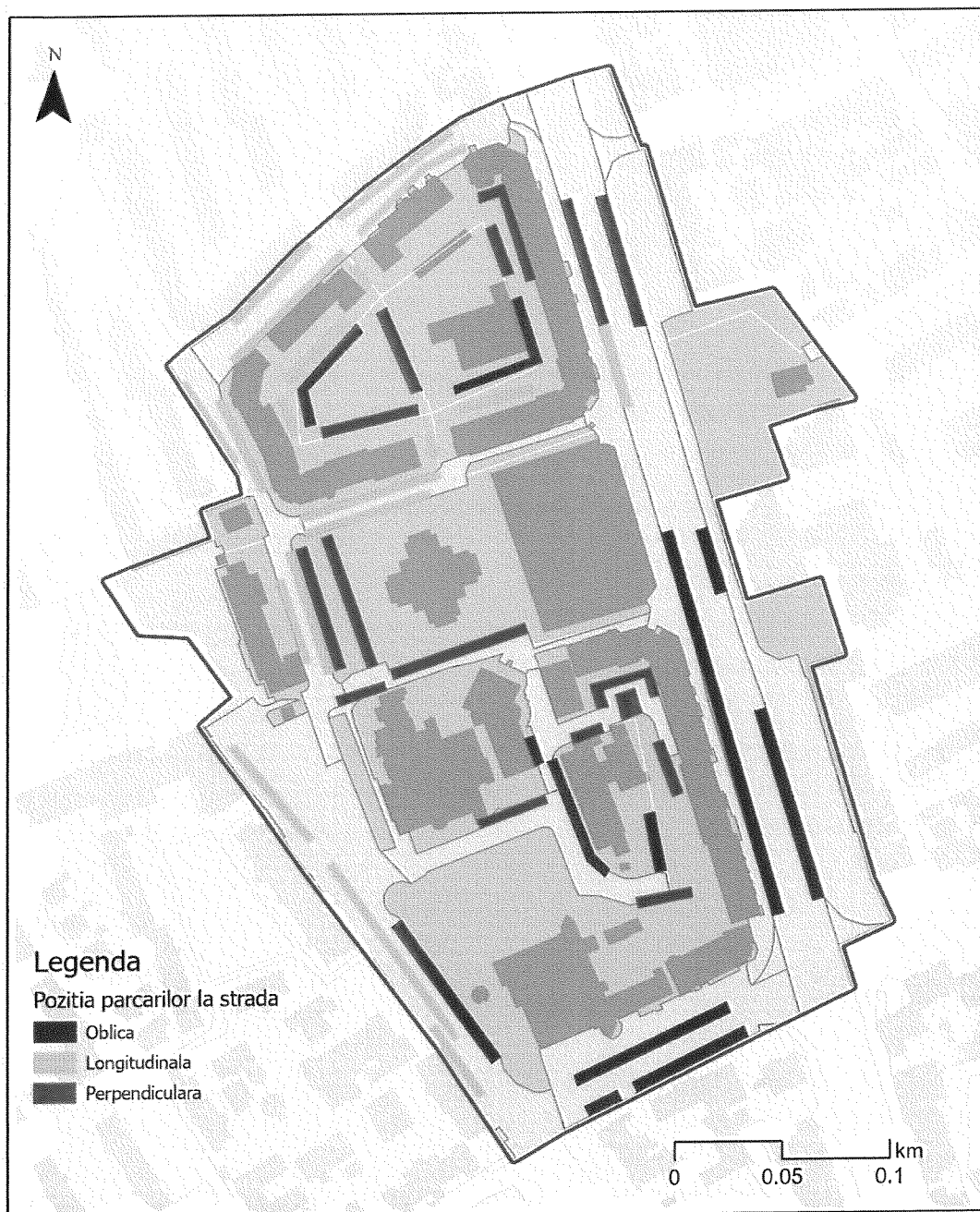


Figură 3-5 Statistica locurilor de parcare la stradă în aria de studiu

Așa cum se poate observa din graficul anterior, 58% din locurile de parcare la stradă sunt locuri de parcare regulamentare cu posibilitatea ca 18% din total să fie regulamentare în urma amenajării acestora și transformarea locurilor de parcare nereglementate în regulamentare.



Figură 3-6 Localizarea parcărilor la stradă în funcție de statutul lor



Figură 3-7 Localizarea parcărilor la stradă în funcție de poziția lor

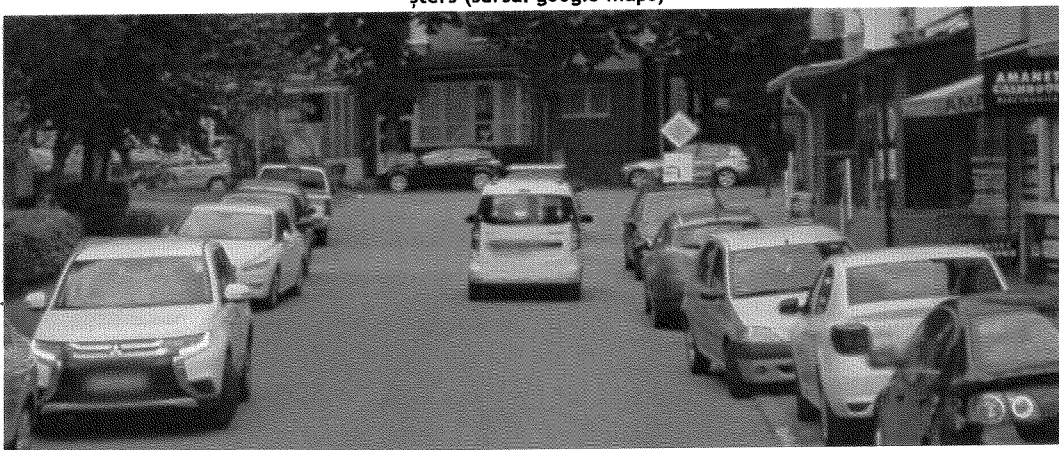
Trebuie menționat faptul că aproape 90% din locurile de parcare regulamentare și administrate de primărie în aria de studiu necesită o remarcare/ revopsire, la momentul redactării documentului marcajele fiind ori lipsă ori șterse.



Figură 3-8 Imagini reprezentative - Bulevardul Decebal, parcare nemarcată decât prin semnele de începere și terminare a parcării (sursă: google maps)



Figură 3-9 Imagini reprezentative - Bulevardul 22 Decembrie, parcare marcată prin semn dar cu marcaj șters (sursă: google maps)



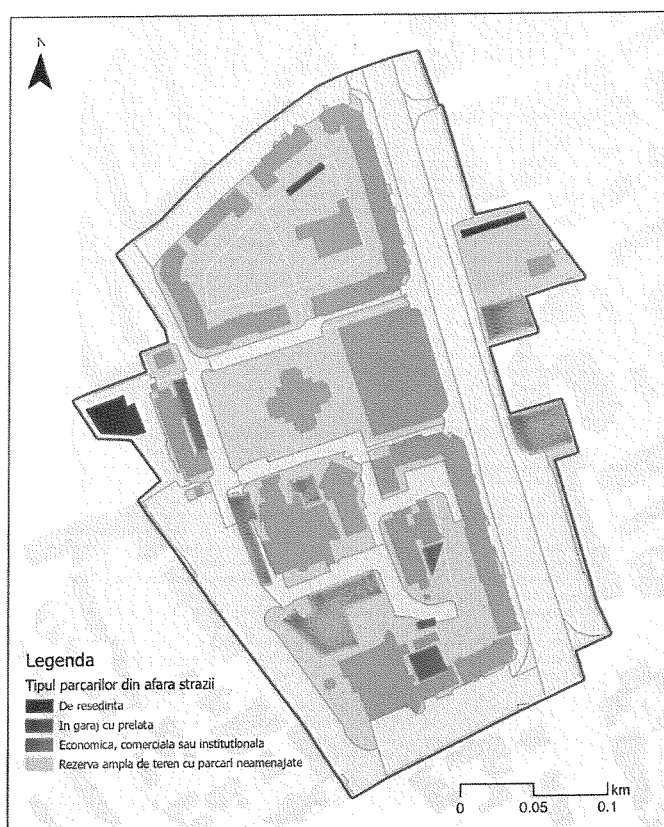
Figură 3-10 Imagini reprezentative - Strada Ion Creangă, parcări neregulate ce încurcă traficul auto și pietonal (sursă: google maps)

Amplasamentul parcărilor neregulate pe străzile locale ce nu prezintă semnalizare clară contribuie la creșterea riscului de accidente și îngreunează traficul. Aceste practici sunt adesea întâlnite în zone rezidențiale sau în zone de interes unde cererea de locuri de parcare depășește cu mult oferta disponibilă, forțând șoferii să caute soluții improvizate pentru a-și parca vehiculele.

Parcarea în afara străzii

Acestea sunt clasificate în:

- De reședință;
- În garaj/ cu prelată;
- Economică, comercială sau instituțională.



Figură 3-11 Localizarea parcarilor în afara străzii în funcție de statutul lor

Din cele 314 locuri de parcare localizate în afara străzii, 77.4% (243 de locuri), aparțin instituțiilor/ firmelor din aria de interes.

Analizele efectuate au prezentat rezerve ample de teren ce pot fi amenajate în parcuri supraetajate (subterane sau supraterane) care la momentul redactării documentului de față erau ocupate de parcuri neamenajate de tip ad-hoc pe spațiul verde.



Figură 3-12 Imagini reprezentative - Parcare de reședință amenajată (sursă: google maps)

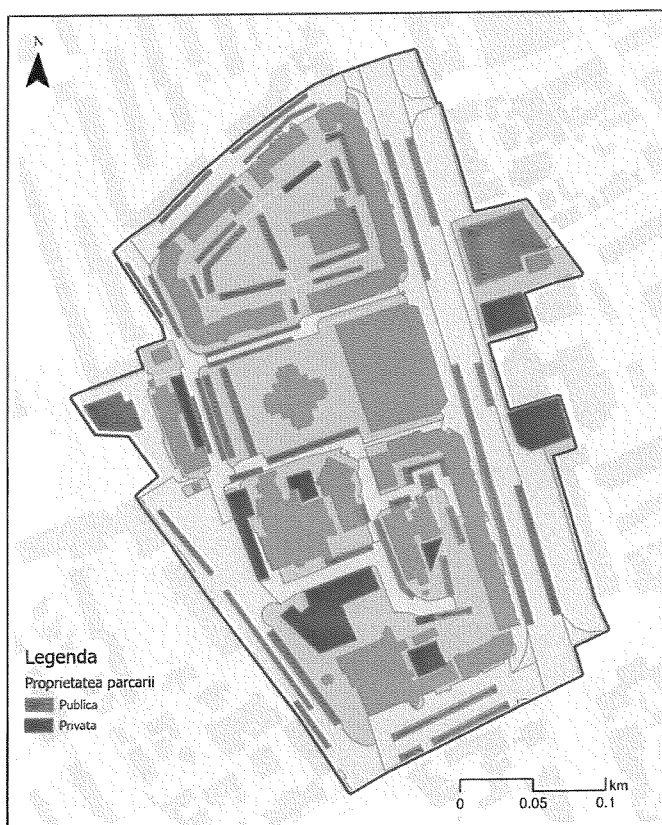


Figură 3-13 Imagini reprezentative - Parcare de reședință în garaje/ cu prelată (sursă: google maps)

În funcție de proprietatea lor, parcarile pot fi private și publice. În aria de studiu din cele 948 de locuri de parcare (atât regulamentare cât și nereglementare) 255 sunt private, reprezentând aproape 27% din totalul parcărilor.

Raportând numărul de parări private doar la parările regulamentare, acestea reprezintă aproape 56% din totalul ofertei de locuri de parcare.

Numărul ridicat de parări nereglementare din zonă prezintă un deficit de locuri de parcare în care cererea depășește cu mult oferta dar și probleme în politicile și controlul parării (taxarea acesteia)



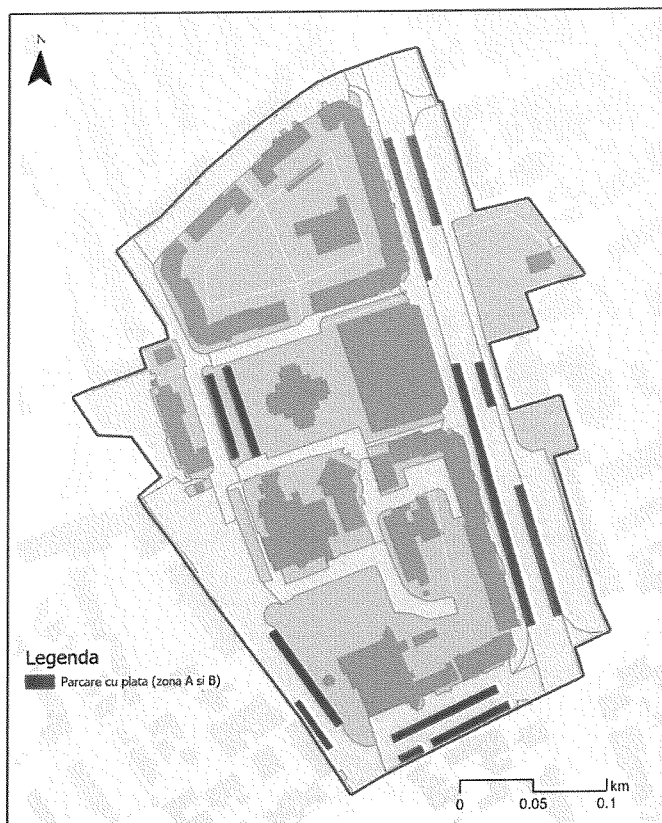
Figură 3-14 Localizarea parcarilor în funcție de proprietatea acestora

Tarifarea

La nivelul municipiului, tarficarea este reglamentată prin hotărâre de consiliu 393/2018, care cuprinde regulamentul privind instituirea de parcări supuse taxării, pe domeniul public.

Serviciul de parcare în municipiul Deva se află în grija Direcției și Serviciului de administrare a domeniului public și privat.

În prezent, la nivelul municipiului Deva, parcările cu plată sunt reprezentate de cele amenajate și semnalizate prin marcaje rutiere și indicatoare cu simbolul P, însoțire de informații referitoare la tarif, orarul de funcționare și modul de achitare a tarfielilor.



Figură 3-15 Parcări cu plată localizate

În municipiu se aplică următoarele tipuri de parcări:

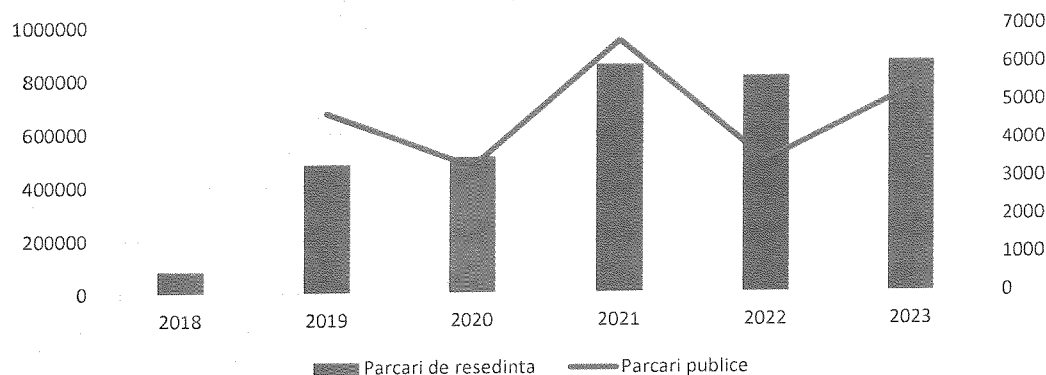
- **Parcări publice** - totalitatea parcarilor amenajate aflate pe raza administrativ - teritorială a municipiului Deva;
- **Parcări publice cu plată** - sunt parcările amenajate în conformitate cu prevederile regulamentului;
- **Parcările publice cu plată timp limitat max. 2h** - sunt parcări limitate pentru o perioadă de maxim două ore, aflate în zona centrală, a piețelor sau a altor zone aglomerate, timpul de parcare nefiind permis a fi prelungit prin taxare repetată;
- **Parcări publice pe bază de abonament** - sunt destinate pentru parcare autovehiculelor riveranilor - persoane fizice și juridice care au domiciliul, respectiv sediul social al firmei în zona parcarii publice cu plată. Instituțiile publice de interes local care au sediul în zona parcarii publice cu plată, pot beneficia de parcări în regim de rezervare pe bază de abonament, pentru autoturismele aflate în proprietatea acestora.

Programul de funcționare a parcarii în sistem de plată este de luni până vineri în intervalul orar 09:00 - 17:00, cu excepția sărbătorilor legale, iar în afara programului, parcare este gratuită.

Locurile de parcare se concentrează în zona centrală precum și pe bulevardele mari, principale.

Taxele de parcare se stabilesc în funcție de zonă după cum urmează:

- Zona A: 1 oră - 2.1 lei (0.55 EUR);
- Zona B:
 - (i) 1 oră - 1.05 lei;
 - (ii) 1 oră - microbus 10.50 lei;
 - (iii) 1 oră - autobus 15.75 lei;



Figură 3-16 Venituri din parcări (conform datelor primite)

Abonamentele se achită la casele Serviciul de Administrare a domeniului Public și Privat din cadrul Primăriei Municipiului Deva.

În cazul staționării sau parcării în locurile taxabile fără achitarea taxei de parcare, actul constituie contravenție și se sancționează cu amendă sau blocarea roților. Sumele provenite din amenzi aplicate conform Hotărârii menționate sunt utilizate pentru administrarea și modernizare parcarilor auto din municipiu.

Referitor la parcarile de reședință, acestea sunt taxabile prin abonament anual, acestea fiind locurile de parcare ardate blocurilor de locuințe din municipiului Deva. Acesta prezintă abonamente anuale pentru două categorii de locuri de parcare de reședință:

- Parcarile neacoperite:
 - (i) Persoane fizice: 202.00 lei/an cu TVA;
 - (ii) Persoane juridice: 612.00 lei/an cu TVA;
- Parcări acoperite cu copertină:
 - (i) Persoane fizice: 386.00 lei/an cu TVA;
 - (ii) Persoane juridice: 1,122.00 lei/an cu TVA.

Pentru o utilizare eficientă a teritoriului și asigurarea condițiilor de viață și calitate a mediului urban, parcarile rezidențiale și cele publice trebuie să fie taxate corespunzător zonei și cererii, în vederea descurajării utilizării automobilelor personale și pentru gestiunea corectă și echitabilă a spațiului public.

Analizând datele recepționate s-a constatat că 99% din veniturile generate din parcări sunt pe bază de abonament/ venituri din parcarile de reședință.

În baza valorilor furnizate de primărie, se poate face următoarea interpretare:

- Venitul anual per loc de parcare de reședință este de 143.2 lei;
- Venitul anual per loc de parcare public este de 3.5 lei.

Venitul din parcarile de reședință este de aproximativ 41 ori mai mare decât venitul per loc de parcare public. Aceasta este o diferență semnificativă ce indică că locurile de parcare publice necesită o reevaluare a tarifelor precum și asigurarea (aplicarea de sancțiuni) pentru vehiculele parcate în aceste zone, pentru a aduce veniturile celor publice mai aproape de cele rezidențiale.

Situația sugerează că ar trebui să fie examinate strategiile de tarifare și utilizare a parcarilor publice pentru a maximiza veniturile.

Analiza din teren a scos la iveală că locurile de parcare la destinație sunt suficiente, însă sunt necesare măsuri de schimbare a paradigmei asupra utilizării spațiului, parcare nefiind un drept ci o dotare pusă la dispoziție de autoritatea publică locală în schimbul unei taxe echitabile.

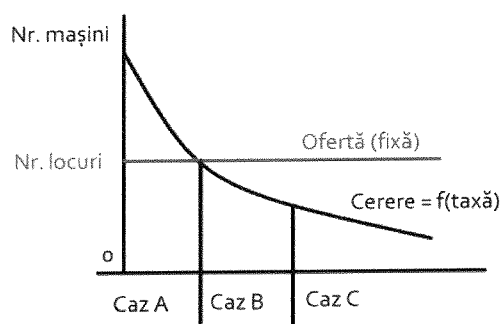
S-a concluzionat că este necesară acordarea de sancțiuni pentru parcarile neregulamentare precum și retrasarea locurilor de parcare (marcarea acestora conformă).

Odată cu dezvoltarea economică și creșterea puterii de cumpărare, locuitorii orașului au achiziționat din ce în ce mai multe mașini personale ceea ce a condus la o presiune asupra autorităților publice de a crea mai multă infrastructură rutieră și mai multe spații de parcare. Mai mult decât atât, multe dintre orașe, ca și cazul municipiului Deva, nu au fost dezvoltate pentru o utilizare intensivă a automobilului, iar odată cu creșterea gradului de motorizare spațiile publice au fost reamenajate pentru a îngloba noi spații de parcare.

Astfel, în trecut, problematica parcarii era soluționată prin sporirea locurilor de parcare și folosirea spațiului public în detrimentul deplasărilor nemotorizate. În prezent, problematica parcarilor necesită soluții integrate și un management eficient. Oferta adecvată, crearea de parcaje multietajate, aplicarea taxelor corespunzătoare diferitelor tipologii de parări, restricțiile de parcare din anumite areale și un sistem eficient de informare a utilizatorilor, sunt soluții durabile în vederea promovării unei mobilități durabile conform principiilor Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD).

În Figura - Raportul dintre cererea - oferta locurilor de parcare este reprezentată cererea care variază în funcție de taxă, și anume:

Caz A - Prețul prea mic sau oferirea fără taxă a parării generează o cerere mare și insuficiența locurilor de parcare;



Figură 3-17 - Raportul dintre cererea - oferta locurilor de parcare

Caz B - Prețul parării face ca cel puțin 10-20% din locurile amenajate să rămână libere, acesta este un caz în care prețul este corespunzător, deci numărul de locuri de parcare este adecvat cererii;

Caz C - Reprezintă suprataxarea parării și conduce la un excedent de locuri de parcare (presupunând sancționarea tuturor sau a majorității celor care nu plătesc).

4. Analiza cererii de locuri de parcare

La nivel municipiului Deva parcare este reglementată prin PUG Deva și RLU aferent. Documentul prevede numărul minim de locuri de parcare pe care fiecare nouă categorie funcțională trebuie să îl asigure.

În documentul de față s-a calculat cererea de locuri de parcare conform PUG pentru fiecare categorie funcțională relevantă în parte, realizându-se o analiză cât mai apropiată de realitate.

Planul Urbanistic General a fost aprobat în anul 1999, iar de atunci și-a produs efecte asupra noilor investiții realizate în municipiu. Astfel, reglementările asupra numărului minim de locuri de parcare se regăsesc în cazul noilor dezvoltări, aflate mai ales în zonele periferice de expansiune urbană. Aceste noi parcelări respectă organizarea pe parcelă în vederea garării automobilelor în afara circulațiilor publice.

Cu toate acestea, cele mai multe parcări nereglementare se regăsesc în zonele cu locuințe colective construite în anii 70-90, care nu au fost proiectate să asigure câte un loc de parcare pentru fiecare locuință. Structura acestor cartiere nu este compatibilă cu o mobilitate bazată pe autoturisme personale, astfel spațiile interstițiale blocurilor și cele publice s-au transformat d-a lungul timpului în circulații, platforme betonate și parcări.

De menționat faptul că conform PMUD Deva, gradul de motorizare (numărul de vehicule la 1000 locuitori) este de 387, calculat la vehiculele deținute de persoane fizice, și de 489, calculat la toate vehiculele înmatriculate în municipiu - date din 2021.

PUG-ul în vigoare preia Anexa 5 la Regulamentul General de Urbanism pentru RLU.

Astfel, necesarul de parcaje va fi dimensionat conform:

- **Construcții administrative**
 - (i) Câte un loc de parcare pentru 10-40 salariați;
 - (ii) Sporuri diferite (de la 10 la 30%) pentru diferite tipuri de construcții;
 - (iii) Atunci când construcțiile cuprind săli de conferințe și alte spații destinate reuniunilor se vor prevedea 1-2 locuri de parcare pentru autocare.
- **Construcții financiar-bancare**
 - (i) Pentru toate categoriile de construcții financiar-bancare vor fi prevăzute câte un loc de parcare la 20 de salariați și un spor de 50% pentru clienți.
- **Construcții comerciale**
 - (i) Un loc de parcare la 200 m2 suprafață desfășurată a construcției pentru unități de până la 400 m2;
 - (ii) Un loc de parcare la 100 m2 suprafață desfășurată a construcției pentru unități de 400-600 m2;
 - (iii) Un loc de parcare la 50 m2 suprafață desfășurată a construcției pentru complexuri comerciale de 600-2.000 m2;
 - (iv) Un loc de parcare la 40 m2 suprafață desfășurată a construcției pentru complexuri comerciale de peste 2.000 m2.
 - (v) Pentru restaurante va fi prevăzut câte un loc de parcare la 5-10 locuri la masă.

- **Construcții de cult**
 - (i) Pentru construcțiile de cult numărul spațiilor de parcare va fi stabilit în funcție de obiectiv, avându-se în vedere un minim de 5 locuri de parcare.
- **Construcții culturale**
 - (i) Un loc de parcare la 50 m² spațiu de expunere;
 - (ii) Un loc la 10-20 de locuri în sală.
- **Construcții de învățământ**
 - (i) Pentru toate categoriile de construcții de învățământ vor fi prevăzute 3-4 locuri de parcare la 12 cadre didactice.
- **Construcții de sănătate**
 - (i) câte un loc de parcare la 4 persoane angajate, cu un spor de 10%;
- **Construcții sportive**
 - (i) În funcție de capacitatea construcției, un loc de parcare la 30 de persoane.
 - (ii) În funcție de capacitatea construcției, un număr de 1-3 locuri de parcare pentru autocare.
- **Construcții de locuințe**
 - (i) Câte un loc de parcare la 1-5 locuințe unifamiliale cu lot propriu;
 - (ii) Câte un loc de parcare la 1-3 apartamente pentru locuințe semicolective cu acces propriu și lot folosit în comun;
 - (iii) Câte un loc de parcare la 2-10 apartamente în locuințe colective cu acces și lot în comun;
 - (iv) Din totalul locurilor de parcare pentru locuințele individuale vor fi prevăzute garaje în procent de 60-100%.
- **Construcții industriale**
 - (i) Activități desfășurate pe o suprafață de 10-100 m², un loc de parcare la 25 m²;
 - (ii) Activități desfășurate pe o suprafață de 100-1.000 m², un loc de parcare la 150 m²;
 - (iii) Activități desfășurate pe o suprafață mai mare de 1.000 m², un loc de parcare la o suprafață de 100 m².
- **Pentru construcții ce înglobează spații cu diferite destinații,**
 - (i) Pentru care există norme diferite de dimensionare a parcajelor, vor fi luate în considerare cele care prevăd un număr mai mare de locuri de parcare.

În document a fost realizată o cartogramă pentru deficit de locuri de parcare (rezidențial și economic).

Din cauza unui indice mare al motorizării (489 autovehicule la 1000 de locuitori) și a unui procent considerabil al populației care trăiește în locuințe colective, cea mai mare cerere de parcare se regăsește în zonele de blocuri/ locuințe colective, unde densitatea populației este mai mare.

Totodată, de-a lungul timpului, suprafața ocupată de locurile de parcare amenajate a crescut, fiind maniera cea mai comună de a rezolva deficitul întâlnit. Acest fapt a avut efecte negative asupra celorlalte dotări necesare unui spațiu urban de calitate, și anume:

- Spații verzi;
- Locuri de joacă pentru copii;

■ Spații de petrecerea timpului liber și socializare.

În cartierele tip „dormitor”, unde principala funcțiune este cea de locuire colectivă, cu densitate mare a populației, există o pondere ridicată a suprafețelor ocupate de mașini parcate, în detrimentul altor dotări pentru deplasări nemotorizate sau petrecerea timpului liber. Densitatea ridicată a populației, coroborată managementul deficitar al parcărilor și gradul scăzut de atractivitate al transportului public, au ca efect creșterea continuă a gradului de motorizare și implicit supraaglomerarea orașului.

Astfel, în prezent utilizarea terenurilor aferente locuințelor colective se realizează defectuos, în detrimentul folosirii mijloacelor alternative de mobilitate și încurajând folosirea automobilului personal. Mai mult decât atât, amenajarea locurilor de parcare la destinația și la originea deplasărilor și oferirea acestora în mod gratuit, susține utilizarea automobilului personal și implicit creșterea continuă a cotei modale.

Cererea de locuri de parcare a fost realizată prin analize în teren:

- **Observații directe:** S-a observa și înregistrat utilizarea parcărilor (numărul de vehicule) în diferite momente ale zilei pentru aria de studiu (dimineața, la amiază și seara) pentru aria analizată; și
- **Ocuparea parcărilor:** Măsurarea procentului de ocupare a parcărilor disponibile la diferite ore ale zilei (în special pentru ULPIA Shopping Center);

Concluziile în urma colectării datelor:

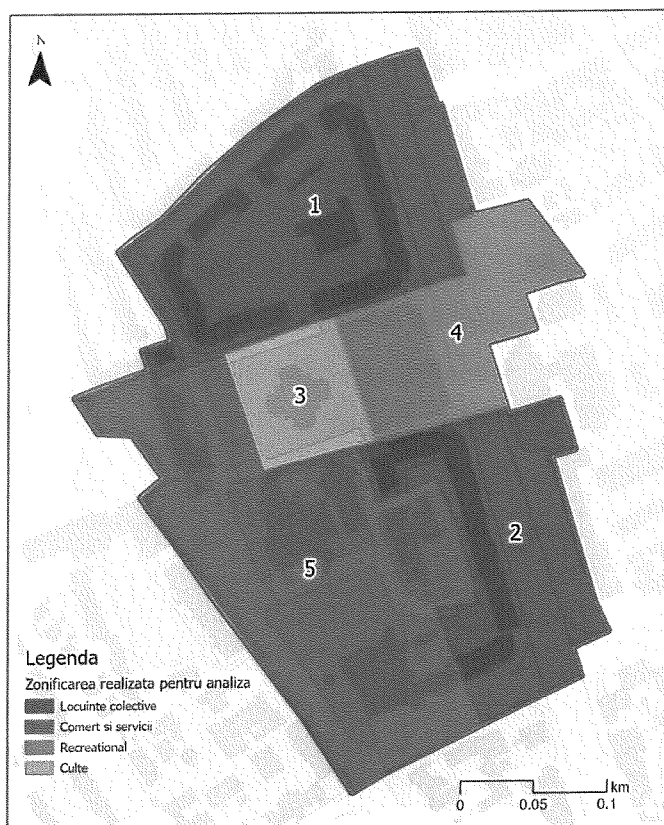
- Pentru aria de studiu este necesar:
 - (i) Pe timp de noapte un număr de 615 locuri de parcare;
 - (ii) Pe timp de zi un număr de 1.300 locuri de parcare.
- Un număr de circa 1.230 de locuri de parcare este necesarul optim;
- Un vehicul este parcat în medie:
 - (i) Pentru zonele de reședință între 14 și 22 de ore;
 - (ii) Pentru zonele economice (clienți) între 1 și 3 ore;
 - (iii) Pentru zonele economice (angajați) între 7 și 9 ore.
- În Deva o mașină este staționată în medie 22 de ore;
- Parcarea ULPIA Shopping prezintă cel mai mare deficit zonal din cauza parcărilor mixte (angajații din alte firme folosesc parcarea pe durate până la 8 ore, clienții fiind nevoiți să caute locuri de parcare sau să caute soluții improvizate pentru a-și parca vehiculele);
- În diferite zone apare fenomenul de „double parking” unde un autovehicul blochează altul pentru a ocupa cât mai puțin spațiu.

5. Deficitul locurilor de parcare

În figura alăturată se poate observa o zonificare a ariei studiate în funcție de funcționalitățile regăsite. Deficitul locurilor de parcare se află în strânsă legătură cu densitatea populației, prezența activităților economice dar și cu oferta locurilor de parcare din zonă.

Tabelul următor prezintă următoarele:

- Oferta reală de locuri de parcare - ce reprezintă numărul de locuri de parcare regulamentare (parcări care nu impactează circulația celorlalți participanți) din zonele trasate (1);
- Oferta locurilor de parcare RLU - ce reprezintă necesarul de locuri de parcare conform Regulamentului Local de Urbanism ce se bazează pe anexa nr. 5 la Regulamentul General de Urbanism (2);
- Deficitul RLU - Real - ce reprezintă diferența dintre situația reală și situația necesară conform $RLU((1) - (2))$;
- Deficitul Real - ce reprezintă deficitul/ numărul de locuri de parcare necesare în urma calculării locurilor de parcare necesare în urma analizei Cererii și Ofertei reale din teren.



Figură 5-1 Zonificarea propusa pentru aria de studiu

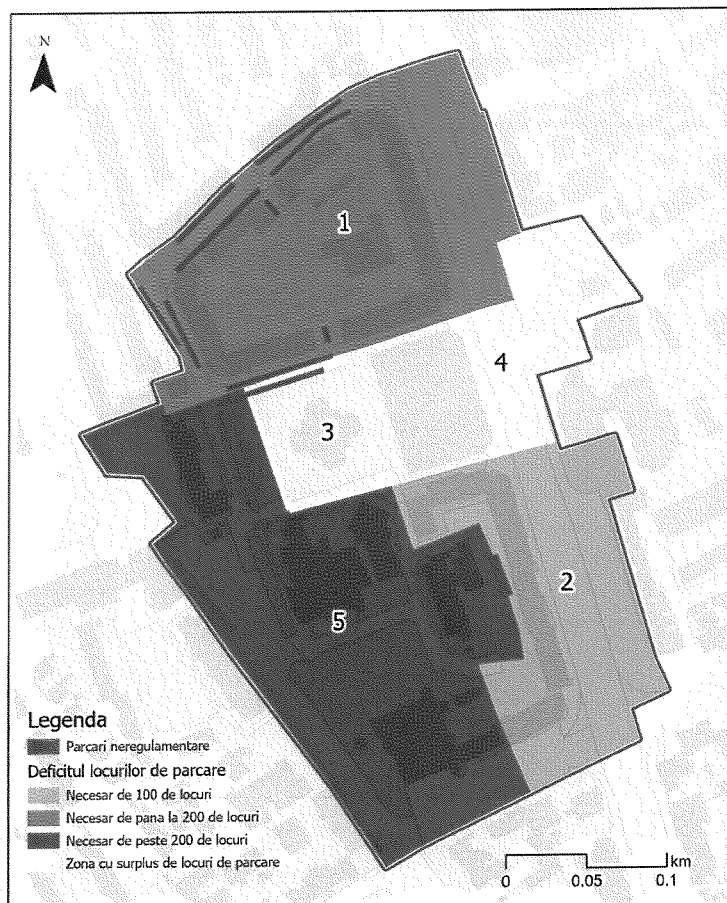
ID Zonă	1	2	3	4	5
Funcțiune dominantă	Locuințe colective	Locuințe colective	Culte	Recreațional	Comerț și servicii
Populație declarată	1267	1160	0	0	37
Autovehicule înmatriculate	423	391	0	0	0
Vehicule la 1000 de locuitori	333.9	337.1	0	0	0
Numărul de locuri de parcare identificat în teren	167	218	28	81	252
Numărul de locuri de parcare necesar conform RLU	159	135	5	16	210
Cererea de locuri de parcare	353	321	10	5	545
Deficitul RLU - Real	+8	+83	+23	+65	+42

ID Zonă	1	2	3	4	5
Funcțiune dominantă	Locuințe colective	Locuințe colective	Culte	Recreațional	Comerț și servicii
Deficitul Real	-186	-103	+18	+76	-293

Așa cum se poate observa din tabelul superior, conform RLU zonele prezintă un surplus de 221 de locuri de parcare.

În contradicție cu RLU, situația reală prezintă un deficit de 488 de locuri de parcare necesare în aria studiată.

Acest deficit este acoperit de în cea mai mare parte de prezența parcarilor neregulate pe diferite străzi precum și de alte parcări adhoc (pe spațiu verde unde există rezerve de teren în afara străzii).



6. Profilul utilizatorilor

Următorul tabel prezintă tipologii de utilizatori din aria de studiu

Tip	Descriere	Nevoi	Măsur
Angajatul	Acesta poate utiliza diferitele alternative de mobilitate, mai ales dacă are parte de beneficii din partea angajatorului pentru alegerea acestor moduri de deplasare. Dacă totuși alege folosirea automobilului personal în deplasarea către serviciu, acesta va avea nevoie de un loc de parcare la locul de muncă sau în proximitatea acestuia pe toată durata programului de muncă.	Parcare asigurată pentru în intervalul 08:00-18:00. Beneficii sau mijloace alternative de deplasare oferite de angajator pentru cei ce nu folosesc autovehiculul personal.	Detalierea și diversificarea normelor de parcare (pentru construcțiile noi). Terminale intermodale cu parcuri de capacitate mare. Parcuri de mare capacitate în afara străzii. Încurajarea folosirii mijloacelor alternative de mobilitate. Taxarea parcurii în vederea descurajării folosirii automobilului personal. Beneficii pentru cei ce aleg să nu folosească autovehiculul personal. Acces la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare printr-o hartă interactivă sau prin indicatoare. Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită într-un mod onest și cât se poate de transparent. Măsur de management, taxare, amenzi specifice pentru reducerea suprasolicitării locurilor de parcare. Restructurarea normelor de parcare pentru obligarea comercianților să ofere un număr minim de locuri de parcare pentru clienți în funcție de atractivitatea instituției sau a sediului comercial. Acces la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare printr-o hartă interactivă sau indicatoare. Măsur mai eficiente de plată a parcurii (SMS, card bancar, aplicație, parcometre). Taxarea parcurii și adaptarea politicii de preț în funcție de cererea zonei. Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită într-un mod onest și cât se poate de transparent. Măsur de management, taxare, amenzi specifice pentru reducerea suprasolicitării locurilor de parcare. Încurajarea folosirii mijloacelor alternative de mobilitate.
Utilizator - Diferite activități de zi de zi	Acest tip de utilizator are diferite activități pe parcursul zilei, cumpărături, deplasări în interes privat sau în interes educațional. Acesta preferă un loc de parcare asigurat în zona de interes. Acest utilizator este cel mai predispus la parcurile neregulamentare deoarece consideră că timpul de staționare este relativ mic și neimportant.	Parcare la stradă, gratis sau cu plată, de scurtă durată. Parcare în afara străzii oferită de comercianți gratuită sau cu plată în anumite cazuri.	Acces la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare printr-o hartă interactivă sau indicatoare. Taxarea parcurii și adaptarea politicii de preț în funcție de cererea zonei. Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită într-un mod onest și cât se poate de transparent. Măsur de management, taxare, amenzi specifice pentru reducerea suprasolicitării locurilor de parcare. Încurajarea folosirii mijloacelor alternative de mobilitate.
Furnizor	Este utilizatorul care ocupă pentru o perioadă foarte scurtă locul de parcare, în general acesta are nevoie de un loc de parcare cât mai aproape de zona de desfășurare a activității.	Parcare cu plată pentru durate mai mari de o oră și gratuită pentru cele de scurtă durată și pe timpul nopții.	Acces la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare printr-o hartă interactivă sau indicatoare. Taxarea parcurii. Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită într-un mod onest și cât se poate de transparent. Măsur de management, taxare, amenzi specifice pentru reducerea suprasolicitării locurilor de parcare sau ocuparea abuzivă a domeniului public.



Tip	Descriere	Nevoi	Măsuri
Navetistul	Are caracteristici similare cu utilizatorul de tip angajat cu mențiunea că acesta depinde de transportul cu autovehiculul personal pentru a pleca din localitatea de domiciliu către localitatea de destinație	Parcare asigurată pentru ziua de lucru, în intervalul 08:00-18:00. Beneficii sau mijloace alternative de deplasare oferite de angajator pentru cei ce nu folosesc autovehiculul personal. Terminale intermodale. Sisteme de tip Park&Ride.	Detalierea și diversificarea normelor de parcare (pentru construcțiile noi). Modificarea normelor pentru parcare și includerea „numărului maxim admis” nu doar minim. Terminale intermodale cu parcuri de tip park&ride, cu capacitate mare. Încurajarea folosirii mijloacelor alternative de mobilitate și facilitarea accesului către acesta sau oferirea gratuită a locului de parcare pentru persoanele care dețin un abonament la transportul public. Taxarea parcurii. Beneficii pentru cei ce aleg să nu folosească autovehiculul personal. Acces la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare printr-o hartă interactivă sau indicatoare. Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită într-un mod onest și cât se poate de transparent. Măsuri de management, taxe, amenzi specifice pentru reducerea suprasolicitării locurilor de parcare.
Persoanele cu dizabilități	Acestea sunt personajele care necesită o acordare de prioritate din punct de vedere al poziționării locului de parcare, cât mai aproape de zona de interes a acestuia (domiciliu, locul de muncă, diferite servicii).	Parcare gratuită pe baza unei dovezi medicale. Locuri de parcare destinate exclusiv și marcate corespunzător.	Oferirea unui minim de locuri de parcare pentru diferite instituții/centre comerciale în funcție de atractivitatea acestora. Dezvoltarea unei infrastructuri dedicate pentru persoanele cu dizabilități pentru a facilita deplasarea acestora cu mijloace alternative de mobilitate.
Urgențele (salvare, poliție, pompieri etc.)	În diferite situații de urgență este necesară staționarea unor vehicule speciale de intervenție pe o perioadă nedefinită.	Parcare gratuită la orice oră în raza localității. Oferirea de locuri de parcare special amenajate și destinate numai acestor tipuri de vehicule	Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită într-un mod onest și cât se poate de transparent. Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării.
Vizitatorul	Acesta nu necesită un loc special amenajat, deși este recomandat să se țină cont ca în zonele de locuințe colective să se ofere un surplus de locuri.	Parcare la stradă sau în afara străzii cu sau fără plată în funcție de durata de staționare.	Detalierea și diversificarea normelor de parcare (pentru construcțiile noi). Terminale intermodale cu parcuri cu capacitate mare. Dezvoltări orientate în jurul transportului public și/sau velo precum și încurajarea folosirii acestor mijloace de transport. Eficientizarea spațiului alocat deja parcarilor dintre locuințele colective. Măsuri mai eficiente de plată a parcurii. Acces la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare printr-o hartă interactivă sau indicatoare. Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită într-un mod onest și cât se poate de transparent.
Biciclistul	Acesta are nevoie de rastele (parcare specială pentru	Parcare gratuită atât la stradă cât	Crearea de centre de bike-sharing. Îmbunătățirea și extinderea pistelor

Tip	Descriere	Nevoi	Măsuri
	bicicliști și dedicate stric acestora) pe întreg teritoriul localității și mai ales în zone asociate cu intermodalitatea.	și în afara străzii de lungă și scurtă durată. Facilități Bike-Sharing	de biciclete la standarde europene. Încurajarea acestor tipare de deplasare mult mai eficiente. Transformarea unor străzi pe parcursul weekend-ului în pietonale. Adăugarea de rastele sau centre de bike sharing în zonele intermodale. Acces facil cu privire la traseele velo. Parcarea sau blocarea pistelor velo de către autovehicule trebuie pedepsită într-un mod onest și cât se poate de transparent.
Taximetristul	Această categorie are zone dedicate de parcare în diferite puncte de interes ale orașului. Acesta nu are nevoie de parcare dedicată și poate opri pentru o perioadă mai mică de 5 minute pe diferite locuri de parcare găsite atunci când preia sau finalizează o comandă.	Parcare gratuită pe locurile destinate taxiurilor. Parcare cu plata la stradă sau în afara străzii în cazul staționării pe o perioadă mai mare de 5 minute.	Măsuri mai eficiente de plată a parcării. Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită într-un mod onest și cât se poate de transparent. Măsuri de management, taxare, amenzi specifice pentru reducerea suprasolicitării locurilor de parcare.

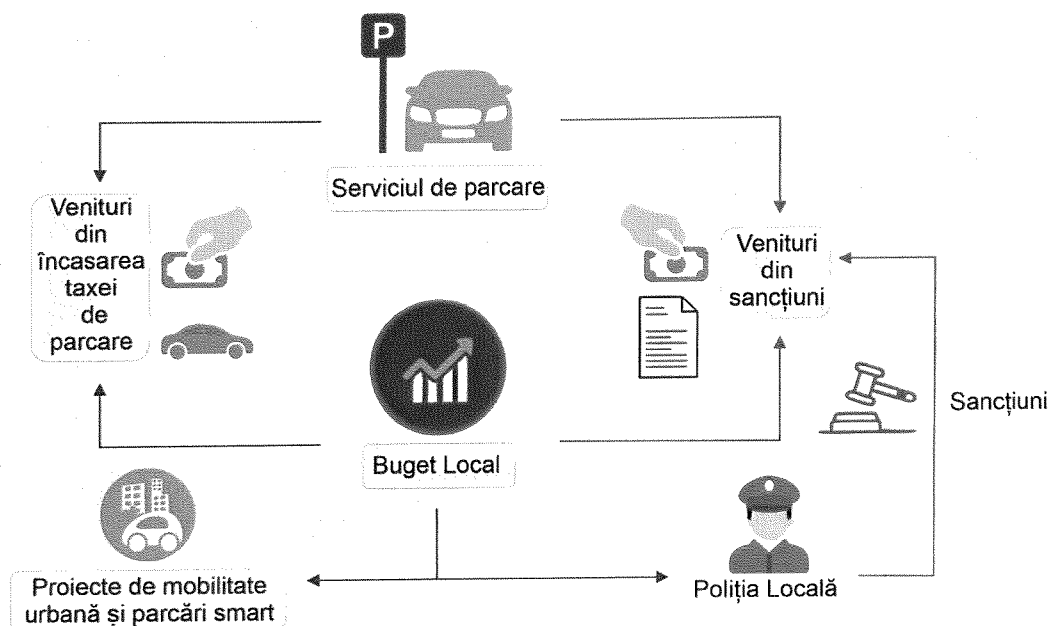
7. Administrare

Serviciul administrare domeniul public și privat, gestionează locurile de parcare pentru cetățenii municipiului Deva, atât parcuri de reședință cât și parcurile publice. Scopul acestui Serviciu este de a dezvolta în permanență infrastructura de parcare și de a se asigura că parcurile sunt disponibile în mod echitabil, accesibil și sigur.

Aceasta prezintă un total de 534 de garaje, 5537 parcuri de reședință și 1535 parcuri publice cu plată (1082 în zona A și 453 în zona B).

În urma analizelor din teren s-a observat că locurile cu plată nu erau amenajate neștiind care loc era cu plată și care era tariful practicat.

Figura următoare prezintă o schemă de funcționare optimă în managementul parcurii, acesta ar trebui să genereze venituri, cu ajutorul cărora se pot finanța proiecte de mobilitate sau de amenajare a parcurilor multietajate.



Figură 7-1 Schema de administrare optimă a parcurilor

Tarifele au rolul de descuraja parcare a automobilelor acolo unde atractivitatea și deficitul zonei sunt accentuate, spațiul fiind o resursă limitată și importantă în cadrul organismului urban. Totodată taxarea parcurii este indispensabilă, fiind metoda de a eficientiza și de a valorifica spațiul public limitat al localităților.

Poliția locală este entitatea care se ocupă de verificarea plății taxei de parcare și aplică sancțiuni în caz de nerespectare a acestui lucru. Din datele recepționate, încasările din amenzi nu au fost prezente.

Principalele dificultăți în administrarea parcurilor sunt următoarele:



- Lipsa sancțiunilor acordate pentru parcare nereglementară, acest lucru fiind vizibil prin faptul că populația continuă parcare de tip adhoc;
- Lipsa indicatoarelor și marării a parcarilor publice cu plată;
- Lipsa taxelor pentru parcare a autovehiculului raportat la cerere;
- Nerespectarea prevederilor legale în parcare a autovehiculelor pe domeniul public;
- Slaba încurajare a modurilor alternative de transport.

Contravenții și sancțiuni

Faptele săvârșite ca urmare a nerespectării prevederilor legale referitoare la parcare a autovehiculelor pe domeniul public, sunt considerate infracțiuni, constituie contravenții și se sancționează ca atare în conformitate cu dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 rePublicată, privind regimul juridic al contravențiilor.

Autoritatea responsabilă cu controlul și asigurarea respectării prevederilor legale este Poliția Locală a Municipiului Deva.

Deși nu au fost primite date cu privire la veniturile din sancționarea parării nereglementare sau din neplata parării, parările nereglementare încă sunt realizate în special în zonele de locuințe colective și individuale, ocupând abuziv trotuarul și spațiu carosabil ce îngreunează traficul în orele de vârf.

8. Diagnostic

În urma analizelor efectuate, deși deficit locurilor de parcare a fost identificat ca fiind de 488 de locuri, măsurile necesare sunt de aplicare a sancțiunilor precum și de retrase a locurilor și de introducerea parcarilor cu plată (pentru parcarile la stradă). Municipality poate folosi veniturile generate din taxele parcarilor și din amenzi pentru a amenaja locuri de parcare supraetajate.

Analiză SWOT

	Strengths (Puncte Tari):	Weaknesses (Puncte Slabe):	Opportunities (Oportunități):	Threats (Amenințări):
Reglementare, control și coerciție	Existența unui cadru legal bine definit pentru reglementarea parcarilor.	Posibilă rezistență din partea publicului la noile reglementări.	Implementarea unor soluții de supraveghere video și automatizare a sancțiunilor pentru a crește eficiența controlului.	Eșecul în aplicarea coerentă a reglementărilor poate duce la o pierdere a încrederii în autorități.
	Implementarea unor reguli stricte care descurajează parcare neregulamentară.	Capacitate limitată de monitorizare continuă a parcarilor din cauza resurselor umane și tehnologice insuficiente.	Crearea de parteneriate cu companii private pentru a gestiona mai bine spațiile de parcare și a asigura respectarea reglementărilor.	Posibile probleme juridice cauzate de reglementările prea stricte sau aplicate incorect.
	Autorități locale competente în monitorizarea și aplicarea sancțiunilor.	Proceduri de contestare a amenzilor greoaie și ineficiente, care ar putea duce la nemulțumiri.	Educația publicului cu privire la beneficiile respectării regulilor de parcare.	
Infrastructură	Existența unei infrastructuri de parcare bine dezvoltate în anumite zone.	Lipsa aplicării sancțiunilor adecvate		
	Disponibilitatea terenurilor pentru extinderea infrastructurii de parcare.	Infrastructură insuficientă în zonele aglomerate, ceea ce duce la supraaglomerare și trafic.	Posibilitatea de a construi parcuri supraetajate sau subterane pentru a optimiza utilizarea spațiului.	Creșterea costurilor de construcție și întreținere a infrastructurii.
		Calitatea slabă a unor facilități de parcare existente, necesitând investiții majore în reabilitare.	Dezvoltarea unor parcuri de tip „park and ride” pentru a încuraja utilizarea transportului public.	Rezistența locuitorilor la extinderea infrastructurii de parcare, în special în zonele rezidențiale.
	Integrarea parcarilor în planurile urbane de dezvoltare.		Parteneriate public-private pentru dezvoltarea și gestionarea infrastructurii de parcare.	Degradarea rapidă a infrastructurii din cauza utilizării excesive și a întreținerii neadecvate.
Informație	Existența terenurilor necesare dezvoltării infrastructurii pentru parcuri			
	Posibilitatea de a integra soluții smart pentru gestionarea parcarilor, cum ar fi aplicațiile de plată și monitorizare.	Lipsa unei infrastructuri IT adecvate sau a unei baze de date centralizate pentru gestionarea parcarilor.	Implementarea unui sistem integrat de gestionare a parcarilor care să includă plata online, rezervări, și monitorizare în timp real.	Rezistența utilizatorilor la adoptarea noilor tehnologii, în special a celor mai în vârstă.
	Facilitarea controlului și monitorizării parcarilor prin utilizarea senzorilor și camerelor de	Costurile ridicate asociate cu implementarea și întreținerea soluțiilor	Utilizarea datelor colectate pentru a optimiza utilizarea parcarilor și a reduce timpul de căutare a unui loc liber.	Posibile defecțiuni tehnice care ar putea duce la întreruperi în furnizarea serviciilor.



Strengths (Puncte Tari):	Weaknesses (Puncte Slabe):	Opportunities (Oportunități):	Threats (Amenințări):
supraveghere. Disponibilitatea tehnologiei pentru a oferi informații în timp real despre disponibilitatea locurilor de parcare.	informatică avansate. Posibilă lipsă de pregătire a personalului pentru utilizarea noilor tehnologii. Lipsa marcării parcarilor (în special a celor cu plată)	Crearea de platforme digitale pentru feedback și comunicare directă cu utilizatorii de parcare. Marcarea parcarilor și introducerea plății pe jumătate de zi/ pe întreaga zi	

Așa cum s-a putut observa în figura 3-11, în aria analizată există o rezervă amplă de teren ce poate fi folosită pentru amenajarea unei parări supraetajate și care poate genera venituri semnificative ținând cont de ampalsamentul acesteia, între două mari zone comenricale „Piața Agroalimentară” și „Ulpia Shopping Center”.

Aplicarea de sancțiuni și retrasearea locurilor de parcare, în special atunci când acestea sunt transformate în parări cu plată, poate reduce deficitul de locuri de parcare prin mai multe mecanisme și anume:

- **Descurajarea parării ilegale:** Sancțiunile aplicate pentru parcare ilegală descurajează șoferii să ocupe locuri în mod abuziv sau să parcheze în locuri nepermise, cum ar fi pe trotuare sau în intersecții. Acest lucru poate elibera locurile de parcare pentru utilizatorii care sunt dispuși să plătească pentru ele și să le folosească în mod corect;
- **Optimizarea utilizării spațiului:** Retrasearea locurilor de parcare poate duce la o organizare mai eficientă a spațiului disponibil, creând mai multe locuri de parcare sau optimizând utilizarea celor existente. De exemplu, locurile de parcare pot fi redesenate pentru a se conforma mai bine dimensiunilor vehiculelor sau pentru a încuraja o mai bună utilizare a spațiului;
- **Generarea de venituri:** Transformarea locurilor de parcare în parări cu plată generează venituri care pot fi reinvestite în infrastructură și gestionarea parcarilor. Aceste venituri pot finanța proiecte care să mărească numărul locurilor de parcare sau să îmbunătățească accesibilitatea acestora;
- **Reglarea cererii:** Prin introducerea unei taxe pentru parcare, cererea pentru locurile de parcare poate fi reglată. Șoferii vor fi mai înclinați să caute alte mijloace de transport sau să utilizeze locurile de parcare într-un mod mai rațional (de exemplu, să nu ocupe un loc de parcare pentru perioade lungi dacă nu este necesar). Astfel, locurile de parcare sunt utilizate mai eficient, reducând presiunea și deficitul;
- **Creșterea rotativității:** Parările cu plată încurajează o rotativitate mai mare a locurilor de parcare, ceea ce înseamnă că mai mulți șoferi pot folosi același loc de parcare pe parcursul unei zile. Acest lucru contribuie la reducerea deficitului perceput de locuri de parcare.

Prin aceste mecanisme, aplicarea sancțiunilor și retrasearea locurilor de parcare contribuie la o gestionare mai eficientă a spațiului și la diminuarea deficitului de locuri de parcare disponibile.

9. Concluzii și recomandări

În urma analizelor efectuate, politica de parcare de față propune ca pentru situația existentă (parcările regulamentare cât și neregulamentare) următoarele:

- **Recomandări pentru comunicare** în vederea asigurării unei facile comunicări și promovări a măsurilor incluse în politica de parcare.

Pentru o implementare eficientă a politicii de parcare, care cuprinde măsuri de tarificare și limitarea posibilităților de parcare, este necesar un plan de comunicare. Acesta are ca scop informarea și explicarea motivelor care stau la baza măsurilor, și de ce parcare are un cost și nu poate fi un serviciu oferit gratuit. Este importantă conștientizarea valorii unui loc de parcare, acesta reprezentând un spațiu public ocupat de mașini, în detrimentul altor activități. Totodată, veniturile trebuie colectate într-un mod cât mai transparent, iar utilizatorii aceluși serviciu tarifat trebuie să resimtă investițiile și modul în care vor fi folosiți banii acumulați. Costurile de administrare sunt mai mici decât veniturile obținute din parcare, astfel utilizatorii trebuie să vadă și să aibă acces la serviciile și dotările în care s-a investit surplusul de venituri.

Pentru ca serviciu să funcționeze optim, este nevoie de educarea și informarea populației privind principalele instrumente utilizate pentru parcare, acestea din urmă necesitând a funcționa cât mai intuitiv posibil. Astfel, plata parcării și accesul la informații despre acest serviciu (localizare și regulament) trebuie să fie accesibile tuturor categoriilor de persoane interesate.

Obiective de comunicare

- Utilizatorii sunt conștienți că acest serviciu nu este oferit în mod gratuit;
- Veniturile și cheltuielile referitoare la serviciul de parcare sunt gestionate într-un mod transparent, utilizatorii resimțind efectele favorabile ale investițiilor în mobilitate urbană;
- Utilizarea optimă a acestui serviciu, accesibilă tuturor utilizatorilor interesați.

- **Stabilirea unei politici tarifare în aria de studiu;**

Tabelul următor prezintă diferite politici de tarificare a parcării din România.

	București	Oradea	Constanța	Cluj-Napoca	Iași	Craiova	Timișoara
Gratuit - Zona centrală	-	Primele 15 minute, o dată pe zi	Primele 30 minute, o dată pe zi	-	-	-	-
30 minute - Zona centrală	-	2 lei	Gratuit	4 lei	-	-	4 lei
Parcare 1 oră în zona centrală 0/1/2	10/5/2,5 lei	4 lei	2 lei	8 lei	2 lei	2 lei	4 lei
Parcare două ore în zona centrală	20/10/5 lei	8 lei	6 lei	16 lei	4 lei	4 lei	9 lei
Abonament 1 zi în zona centrală	75 lei zona 0 38 lei zona 1 15 lei zona 2	30 lei	-	-	-	-	-



	București	Oradea	Constanța	Cluj-Napoca	Iași	Craiova	Timișoara
0 lună în zona centrală	900 lei lună 200lei fără rezervare loc	120 lei	199 lei (angajați)	-	85 lei	-	-
12 luni în zona centrală	-	1220 lei	-	-	-	-	-
Parcare rezidențială/an	8640/2000 lei zona 0 cu/ fără rezervare 6720/1000 lei zona 1 cu/ fără rezervare 3840/800 lei zona 2 cu/fără rezervare 400-600 lei în cartierele rezidențiale	360 lei zona I 250 lei zona II	399lei	115 lei persoane fizice 872 lei persoane juridice	384 lei/licitație publică	45 lei	110 lei 777 lei în tot orașul cu excepția zonei centrale

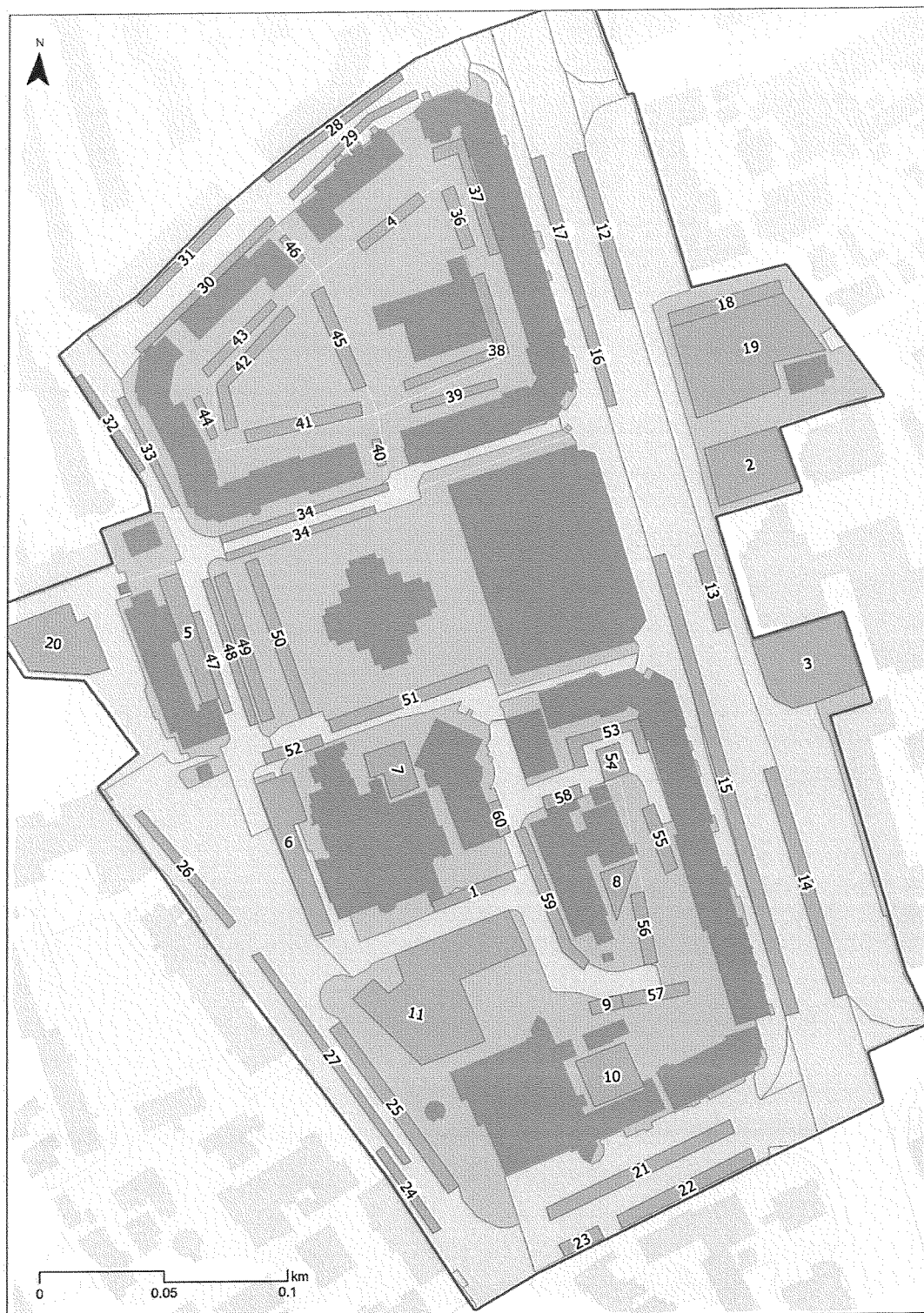
Deoarece zona analizată este în cea mai mare parte o zonă rezidențială cu locuințe colective se propun următoarele tipuri de parcuri cu plată precum și tarifele

Politica de preț	Perioadă	Propusă	Maximală
Parcare în zona locuințe colective (parcometru, SMS, Aplicație Mobilă, abonament achiziționat online) Luni-vineri orele 8.00 - 18.00	Pe oră	1 leu	1,5 lei
	Pe zi	5 lei	8 lei
	Abonament rezident pe an	300 lei	400 lei

- **Sanționarea parcărilor neregulamentare**, în caz de parcare neregulamentară, este necesară aplicarea sancțiunilor. Pentru aceasta trebuie amplasate indicatoare rutiere de parcare/staționare/oprire interziță. Pentru a descuraja staționarea pentru perioade foarte lungi;

Tabelulul 9.1 prezintă propunerile punctuale cu privire la parcărilor identificate precum și o cartogramă cu identificarea acestora.

- **Întocmirea unei noi politic de parcare** pe întreg municipiul Deva, deoarece politica de parcare de față reprezintă politica de parcare la un nivel restrâns al municipiului Deva, și ca atare se recomandă extinderea și/sau efectuarea unei politici de parcare pentru întreg municipiul Deva.



Figură 9-1 Identificarea parcarilor cu măsurile propuse

Tabel 9-1 Propuneri punctuale asupra parcărilor identificate în aria de studiu

Nr. Ord.	Localizare	Tip 1	Tip 2	Statut	Propunere	Longitudine	Latitudine	Nr. Parcări
1	La stradă	Neregulamentară	Perpendiculară	Publică	Aplicarea de sancțiuni în conformitate	22.90680	45.87820	7
2	În afara străzii	La sol	Economică	Privată		22.90810	45.87970	33
3	În afara străzii	La sol	Economică	Privată		22.90840	45.87900	36
4	În afara străzii	La sol	În garaj	Privată	Acoperită - cu prelată	22.90630	45.88050	12
5	În afara străzii	La sol	Economică	Privată		22.90540	45.87910	15
6	În afara străzii	La sol	Economică	Privată		22.90590	45.87840	30
7	În afara străzii	La sol	Economică	Privată		22.90640	45.87860	12
8	În afara străzii	La sol	Economică	Privată		22.90750	45.87830	7
9	În afara străzii	La sol	Economică	Privată		22.90750	45.87780	5
10	În afara străzii	La sol	Economică	Privată		22.90750	45.87760	15
11	În afara străzii	La sol	Economică	Privată/Publică	Necesită organizare	22.90670	45.87790	90
12	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		22.90740	45.88050	22
13	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică	Necesită remarcare și amenajare (panou) pentru introducerea parcurii cu plată	22.90790	45.87930	8
14	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		22.90850	45.87830	28
15	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		22.90800	45.87860	60
16	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică	Destinată transportului de persoane - taxiuri	22.90730	45.88010	8
17	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică	Necesită remarcare și amenajare (panou) pentru introducerea parcurii cu plată	22.90710	45.88050	15
18	În afara străzii	La sol	Reședință	Publică		22.90800	45.88030	10
19	În afara străzii	La sol	Nu se aplica	Publică	Rezervă amplă de teren pentru amenajarea unei parcuri	22.90810	45.88010	30
20	În afara străzii	La sol	Reședință	Publică		22.90470	45.87910	19
21	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică	Se recomandă transformarea acestora în parcare longitudinală cu plată sau sancționarea parcurii neregulamentare	22.90770	45.87730	28
22	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		22.90790	45.87720	20
23	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		22.90740	45.87700	5
24	Pe trotuar	Regulamentară	Longitudinală	Publică	Se recomandă desființarea acestora, se produce efectul de double parking, crează disconfort în deplasările pietonale	22.90650	45.87720	7

Nr. Ord.	Localizare	Tip 1	Tip 2	Statut	Propunere	Longitudine	Latitudine	Nr. Parcări
25	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică	Necesita remarcare și amenajare (panou) pentru introducerea parcării cu plată	22.90640	45.87750	26
26	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică	Aplicarea de sancțiuni în conformitate	22.90540	45.87830	8
27	La stradă	Nereglementată	Longitudinală	Publică	Poate fi transformată într-o parcare regulamentară sau longitudinală marcată cu plată	22.90610	45.87760	14
28	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică	Aplicarea de sancțiuni în conformitate	22.90600	45.88090	10
29	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		22.90610	45.88080	13
30	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		22.90540	45.88030	10
31	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		22.90530	45.88040	6
32	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		22.90490	45.87980	7
33	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		22.90510	45.87970	11
34	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		22.90590	45.87950	12
35	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică	Parcare de reședință	22.90590	45.87950	9
36	La stradă	Regulamentară	Perpendiculară	Publică		22.90660	45.88060	10
37	La stradă	Nereglementată	Perpendiculară	Publică		22.90670	45.88070	12
38	La stradă	Nereglementată	Oblică	Publică		22.90670	45.88010	25
39	La stradă	Nereglementată	Longitudinală	Publică	Aplicarea de sancțiuni în conformitate	22.90660	45.87990	7
40	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		22.90630	45.87970	2
41	La stradă	Regulamentară	Perpendiculară	Publică	Parcare de reședință	22.90590	45.87980	17
42	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		22.90560	45.88000	17
43	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		22.90560	45.88010	6
44	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		22.90540	45.87990	3
45	La stradă	Nereglementată	Oblică	Publică	Aplicarea de sancțiuni în conformitate	22.90610	45.88010	13
46	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		22.90580	45.88040	3
47	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		22.90550	45.87900	7
48	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		22.90560	45.87900	13

Nr. Ord.	Localizare	Tip 1	Tip 2	Statut	Propunere	Longitudine	Latitudine	Nr. Parcări
49	La stradă	Regulamentară	Perpendiculară	Publică	Necesită remarcare și amenajare (panou) pentru introducerea parcării cu plată	22.90560	45.87910	25
50	La stradă	Regulamentară	Perpendiculară	Publică		22.90580	45.87910	28
51	La stradă	Regulamentară	Perpendiculară	Publică		22.90650	45.87890	23
52	La stradă	Neregulamentară	Perpendiculară	Publică	Aplicarea de sancțiuni în conformitate	22.90590	45.87870	8
53	La stradă	Nereglementată	Perpendiculară	Publică	Parcare de reședință	22.90740	45.87880	15
54	La stradă	Nereglementată	Perpendiculară	Publică		22.90750	45.87870	10
55	La stradă	Neregulamentară	Perpendiculară	Publică		22.90770	45.87840	8
56	La stradă	Nereglementată	Oblică	Publică		22.90770	45.87810	7
57	La stradă	Nereglementată	Perpendiculară	Publică		22.90770	45.87790	10
58	La stradă	Regulamentară	Perpendiculară	Publică	Necesită remarcare și amenajare (panou) pentru introducerea parcării cu plată	22.90720	45.87860	6
59	La stradă	Neregulamentară	Oblică	Publică	Aplicarea de sancțiuni în conformitate	22.90720	45.87820	20
60	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică	Necesită remarcare și amenajare (panou) pentru introducerea parcării cu plată	22.90690	45.87850	5

De la 18 noiembrie 2024
Președinte de ședință
Consilier
Don Bodin
Costaș Mircea
Secretar general
Diana Diana Orla