



### **HOTĂRÂREA NR. 223 /2018\***

**privind aprobarea documentului „Politica de parcare publică în aria de impact a proiectului Modernizarea transportului în municipiul Hunedoara prin investiții în transportul public ecologic – Coridorul Central”**

Consiliul Local al Municipiului Hunedoara;

Având în vedere:

- proiectul de hotărâre nr. 261/08.06.2018;  
- expunerea de motive a Primarului municipiului Hunedoara nr. 42155/08.06.2018 prin care se propune aprobarea **documentului ”Politica de parcare publică în aria de impact a proiectului Modernizarea transportului în municipiul Hunedoara prin investiții în transportul public ecologic – Coridorul Central”**;

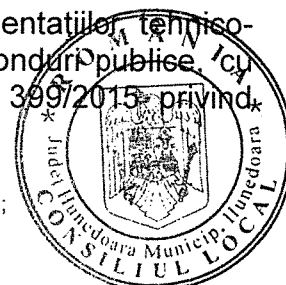
- raportul compartimentului de specialitate nr. 42170/08.06.2018;  
- Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 3: Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon, Prioritatea de investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 3.2: Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă;

Luând în considerare: Ghidul Solicitantului – condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte cu titlul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI (Cod nr. POR/186/3), Axa prioritară 3: Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon, Prioritatea de investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 3.2: Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă;

Având în vedere raportul Comisiei de studii, prognoze economico-sociale, buget, finanțe și administrarea domeniului public și privat al municipiului Hunedoara nr.42454/11.06.2018, al Comisiei pentru administrație publică locală, juridică, apărarea ordinii publice, respectarea drepturilor și libertăților cetățenilor nr.42505/11.06.2018, al Comisiei de organizare și dezvoltare urbanistică, realizarea lucrărilor publice, protecția mediului înconjurător, conservarea monumentelor istorice și de arhitectură nr.42478/11.06.2018, al Comisiei pentru servicii publice și comerț nr.42518/11.06.2018, precum și al Comisiei pentru activități științifice, învățământ, sănătate, cultură, protecție socială, sportive și de agrement nr.42512/11.06.2018;

În temeiul art. 44, alin. 1 din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, ale O.U.G. nr. 64/2009 privind gestionarea financiară a instrumentelor structurale și utilizarea acestora pentru obiectivul de convergență, cu modificările și completările ulterioare, ale Hotărârii Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare, și ale Hotărârii Guvernului nr. 399/2015 privind

\* Hotărârea a fost adoptată cu vot liber exprimat 16 voturi "pentru", art.1-3 vot liber exprimat 16 voturi "pentru";



regulile de eligibilitate a cheltuielilor efectuate în cadrul operațiunilor finanțate prin Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune 2014-2020 și ale Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

În baza prevederilor art. 36, alin. (2), lit."b", "d", alin. (4), lit. "e", alin. (6), lit."a", pct.11, pct.14, alin. (9), precum și ale art. 45 din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

## HOTĂRĂȘTE:

**Art.1.** – Se aprobă **documentul "Politica de parcare publică în aria de impact a proiectului Modernizarea transportului în municipiul Hunedoara prin investiții în transportul public ecologic – Coridorul Central"**, conform Anexei, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art.2.** – Prezenta hotărâre se poate contesta de cei interesați la instanța competentă, în termenul prevăzut de lege.

**Art.3.** – Hotărârea se comunică Prefectului județului Hunedoara, Primarului, Secretarului, Administratorului Public, Serviciului Administrație Publică Locală și Autoritate Tutelară, Direcției Economice, Direcției Tehnice, Biroului Urbanism, Biroului Încasări și Inventar, Biroului Proiecte cu Finanțare Europeană, Biroului Comunicare, Promovare, Imagine, Compartimentului Audit Intern, Compartimentului Informatică și tehnică de calcul, Societății Prim Transprest Hunedoara S.R.L.

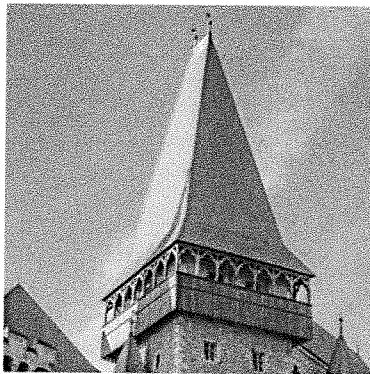
Hunedoara, la 11.06.2018

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,  
POPOVICI CORINA VIRGINIA**

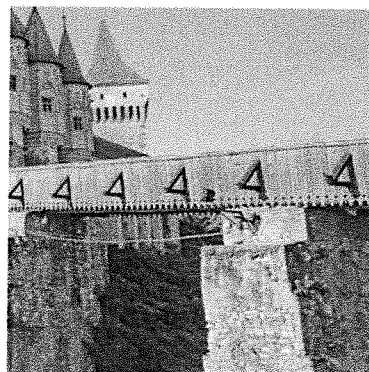


**CONTRASEMNEAZĂ SECRETAR,  
Laslău Dănuț Militon**

# Politică de Parcare



CORIDORUL DE CENTRU



FIP Consulting  
2018

## Politica de parcare

### Modernizarea transportului în municipiul Hunedoara prin investiții în transportul public ecologic – CORIDORUL DE CENTRU

#### Versiune finală

Colectiv de elaborare

Radu Andronic

Director General



Alexandru Bunea

Urbanist

Sorin Constantin

Economist

#### Informații despre livrabil

Revizie	Livrabil	Data
1	Versiune finală	03/05/2018

#### 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. Acordul FIP Consulting este obligatoriu pentru informațiile și datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare și prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană. Preluarea acestora de către terțe parti poate constitui concurență neloială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea 11/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare.

Sursa analizelor (figuri, planșe, tabele, diagrame etc.) este reprezentată de analiza Consultantului, dacă nu se specifică altceva.

## Listă tabele

Tabel 1 Starea trotuarelor din aria de impact a proiectului .....	8
Tabel 2 Populația și angajații din aria de impact a proiectului .....	8
Tabel 3 Rata de motorizare din aria de impact a proiectului .....	11
Tabel 4 Raport cerere/oferta de locuri de parcare în aria de impact a proiectului .....	12
Tabel 5 Raportul parcuri amenajate-parcuri nereglementate .....	13
Tabel 6 Numărul de locuri de parcare în urma implementării proiectului pe coridorul de mobilitate urbana .....	23
Tabel 7 Numărul de locuri de parcare înainte și după implementării proiectului pe străzi .....	23
Tabel 8 Propuneri tarifare .....	24

## Listă figuri

Figură 1 Aria de impact a Politicii de parcare pe coridorul de mobilitate zona centrală.....	6
Figură 2 Populația raportată la nivel stradal în mun. Hunedoara (include și zona de studiu).....	9
Figură 3 Evoluția gradului de motorizare în mun. Hunedoara .....	10
Figură 4 Comparatie între gradele de motorizare ale diferitelor municipii din România .....	11
Figură 5 Răspuns la chestionar referitor la nr. locuri de parcare.....	16
Figură 6 Situația existența a locurilor de parcare.....	17
Figură 7 Aria de impact a proiectului și intervențiile propuse.....	18
Figură 8 Simulare grafică după implementarea proiectului .....	19

## 1. Informații generale privind politica de parcare

Titlu

Politica de parcare publica în aria de impact a proiectului *Modernizarea transportului în municipiul Hunedoara prin investiții în transportul public ecologic – CORIDORUL DE CENTRU* (conform PMUD a municipiului Hunedoara)

### 1.1. Beneficiarul investiției

Beneficiarul prezentului document este Municipiul Hunedoara

### 1.2. Elaboratorul studiului privind politica de parcare

S.C. F.I.P. Consulting SRL

### 1.3. Referințe legale

#### 1. REGULAMENTE NAȚIONALE

- a) Ordonanța Guvernamentală de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice ("Legea Circulației"), republicată și actualizată în 2017;
- b) 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");
- c) Ordonanța Guvernamentală nr. 43/1997 privind regimul drumurilor ("OG nr. 43/1997");
- d) Legea 155/2010 – Legea poliției locale;
- e) Ordonanța Guvernului nr. 71/2002 actualizată privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;
- f) Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;
- g) Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice;

## 2. REGULAMENTE MUNICIPALE

- a) HCL 26/2001 pentru modificarea Hotărârii Consiliului local nr.41/1998 privind stabilirea taxei de parcare și a parcărilor cu plată din municipiul Hunedoara
- b) HCL 87/2002 pentru stabilirea taxei de parcare și a parcărilor cu plată din municipiul Hunedoara
- c) HCL 89/2003 pentru stabilirea taxei de parcare și a parcărilor cu plată din municipiul Hunedoara, pe anul 2004
- d) HCL 107/2005 privind stabilirea parcărilor ocazionale cu plată din municipiul Hunedoara a numărului de locuri pentru fiecare parcare și a programului zilnic de aplicare a taxei de parcare
- e) HCL 147/2005 privind stabilirea parcărilor ocazionale cu plată din municipiul Hunedoara, a numărului de locuri pentru fiecare parcare, programul zilnic de aplicare a taxei de parcare, a modului de organizare și funcționare a parcărilor ocazionale precum și stabilirea faptei ce constituie contravenție în cauză, a limitelor amenzii contravenționale și a modului de aplicare a acesteia
- f) HCL 14 / 2009 privind alegerea gestiunii delegate, prin licitație publică, ca formă de gestiune a serviciului public de administrare a parcărilor publice cu plată din Municipiul Hunedoara
- g) HCL 51 / 2009 privind aprobarea întocmirii unui studiu de oportunitate în vederea delegării gestiunii serviciului public de administrare a parcărilor publice cu plată din Municipiul Hunedoara
- h) HCL 82 / 2009 privind aprobarea studiului de oportunitate, a regulamentului de serviciu și a caietului de sarcini pentru delegarea prin concesiune, prin licitație publică, a gestiunii serviciului public de administrare a parcărilor publice cu plată din Municipiul Hunedoara
- i) HCL 28 / 2010 pentru modificarea art. 5 din Hotărârea Consiliului local nr.82/2009 privind aprobarea studiului de oportunitate, a regulamentului de serviciu și a caietului de sarcini pentru delegarea prin concesiune, prin licitație publică, a gestiunii serviciului public de administrare a parcărilor publice cu plată din Municipiul Hunedoara
- j) HCL 261 / 2013 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a parcărilor publice de reședință aflate pe raza municipiului Hunedoara
- k) HCL 253 / 2015 pentru modificarea și completarea Hotărârii Consiliului Local al municipiului Hunedoara nr.261/2013 privind Regulamentul de organizare și funcționare a parcărilor publice de reședințe aflate pe raza municipiului Hunedoara
- l) HCL 59 / 2017 privind aprobarea modelului cadru a Cererii de prelungire(Reînnoire) și a Actelor adiționale la contractul de închiriere respectiv de comodat, având ca obiect închirierea, respectiv folosința gratuită a parcărilor publice de reședință aflate pe raza municipiului Hunedoara

## 3. ALTE LEGI ȘI REGULAMENTE RELEVANTE

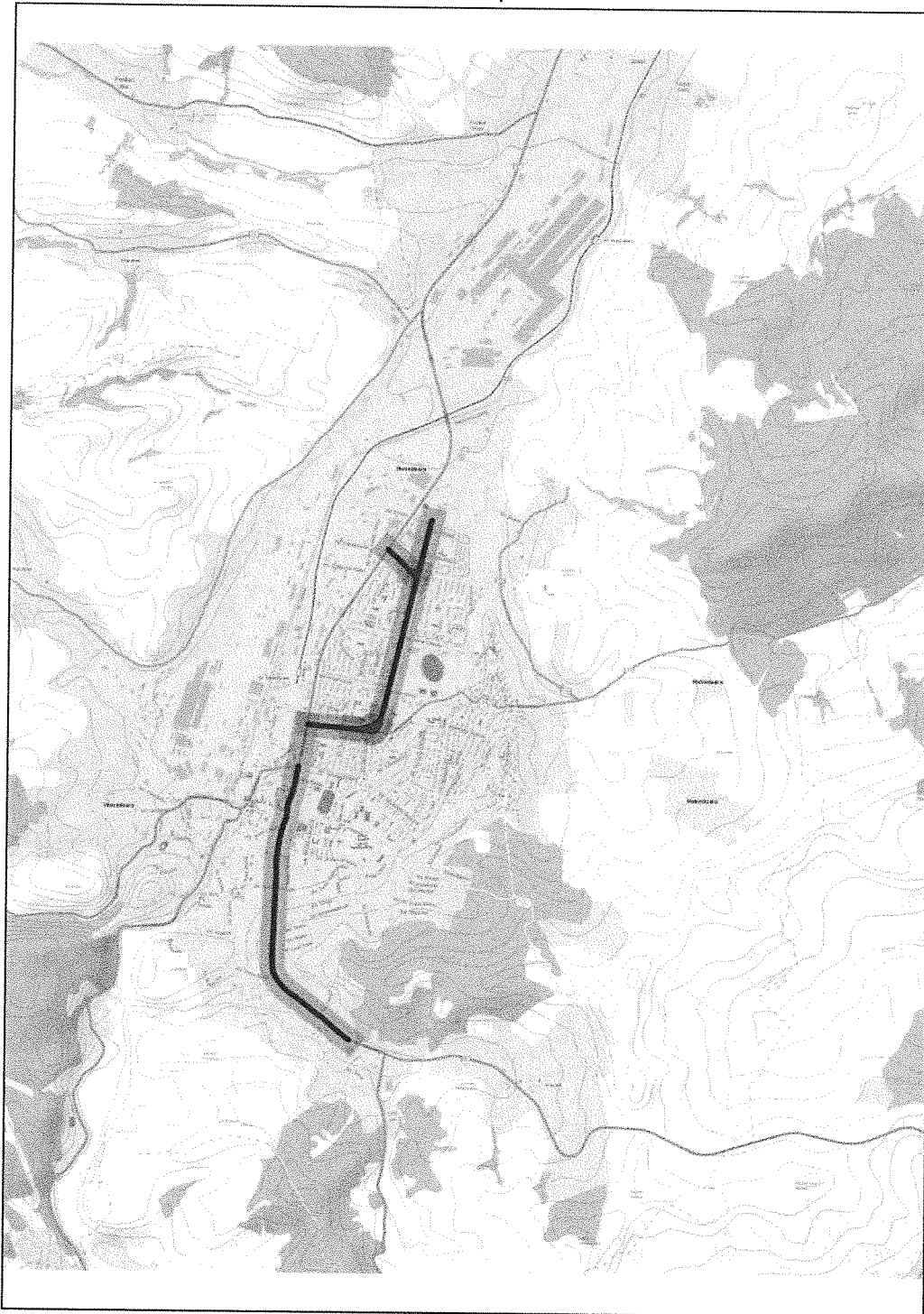
- a) Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală ("Legea nr. 215/2001") actualizată și republicată;
- b) Legea nr. 227/2015 actualizată privind Codul Fiscal ("Codul Fiscal");
- c) Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale ("Legea nr. 273/2006");

## 2. Situația actuala la nivelul ariei de impact a proiectului

### 2.1. Prezentarea ariei de impact a proiectului

Amplasament

Aria de impact analizata este zona centrală a municipiului Hunedoara



*Figură 1 Aria de impact a Politicii de parcare pe coridorul de mobilitate zona centrală*

Rețea stradala

Rețeaua stradală analizată este formată din **Str. Bucegi, Bulevardul Dacia** [tronson int. Bucegi - Republicii], până la Atuo baza Hasdad (format din tronsonul străzilor - **Strada Aurel Vlaicu, B-dul Decebal, Strada Rotarilor**).

Regimul tehnic:

**Bd. Dacia** [tronson int. Buituri - Republicii] – Partea carosabilă a prezentului tronson este modernizată, iar în acest sens nu se vor realiza intervenții asupra străzii. Pe ambele părți ale bulevardului au fost amenajate cu pavele autoblocante pe toată lungimea prezentului tronson. Aceste trotuare sunt uneori despărțite de zona carosabilă prin aliniamente pentru spațiu verde, cu lățime de 1 m. Pe anumite tronsoane, între trotuare și frontul construit există scuaruri de spațiu verde. Starea tehnică a trotuarelor, a spațiilor verzi, parcărilor și a stațiilor de transport public, va fi stabilită printr-o expertiză tehnică, însă vizual se poate aprecia ca este în stare medie spre rea, prezentând crăpături și faiantări.

Nu sunt amenajate piste de biciclete în vederea asigurării deplasării a bicicliștilor în condiții de siguranță

**Str. Bucegi** – Este situată de la intersecția cu Bulevardul Traian până la intersecția cu Bulevardul Dacia. Pe acest tronson nu se va interveni asupra părții carosabile, deoarece a urmează să fie reabilitat prin alt program de finanțare. Partea carosabilă este marginită de spații verzi, iar acestea sunt încadrate de trotuare pe toată lungimea prezentului tronson. Starea tehnică a trotuarelor, a spațiilor verzi, parcărilor și a stațiilor de transport public, va fi stabilită printr-o expertiză tehnică, însă vizual se poate aprecia ca este în stare medie spre rea, prezentând crăpături și faiantări.

Nu sunt amenajate piste de biciclete în vederea asigurării deplasării a bicicliștilor în condiții de siguranță.

Autobaza unde urmează să fie garate autobuzele este situată în acest moment în Hăsdad – Strada Rotarilor nr. 142. În prezent spațiul pentru gararea, întreținerea și reparația materialului rulant se prezintă într-o stare tehnică rea, având clădirile aferente garajelor și atelierelor într-o puternică stare de degradare.

Alte străzi adiacente care fac parte din coridorul de mobilitate integrată propus prin proiect sunt:

- **Strada Câmpului,**
- **Strada Rândunicii,**
- **Strada Mioriței,**
- **Strada Ghiocilor,**
- **Strada Avram Iancu,**
- **Strada Topitorului,**
- **Strada Căprioarei,**
- **Strada Runcului,**
- **Strada Munteniei**
- **Aleea Câmpului.**

**Tabel 1 Starea trotuarelor din aria de impact a proiectului**

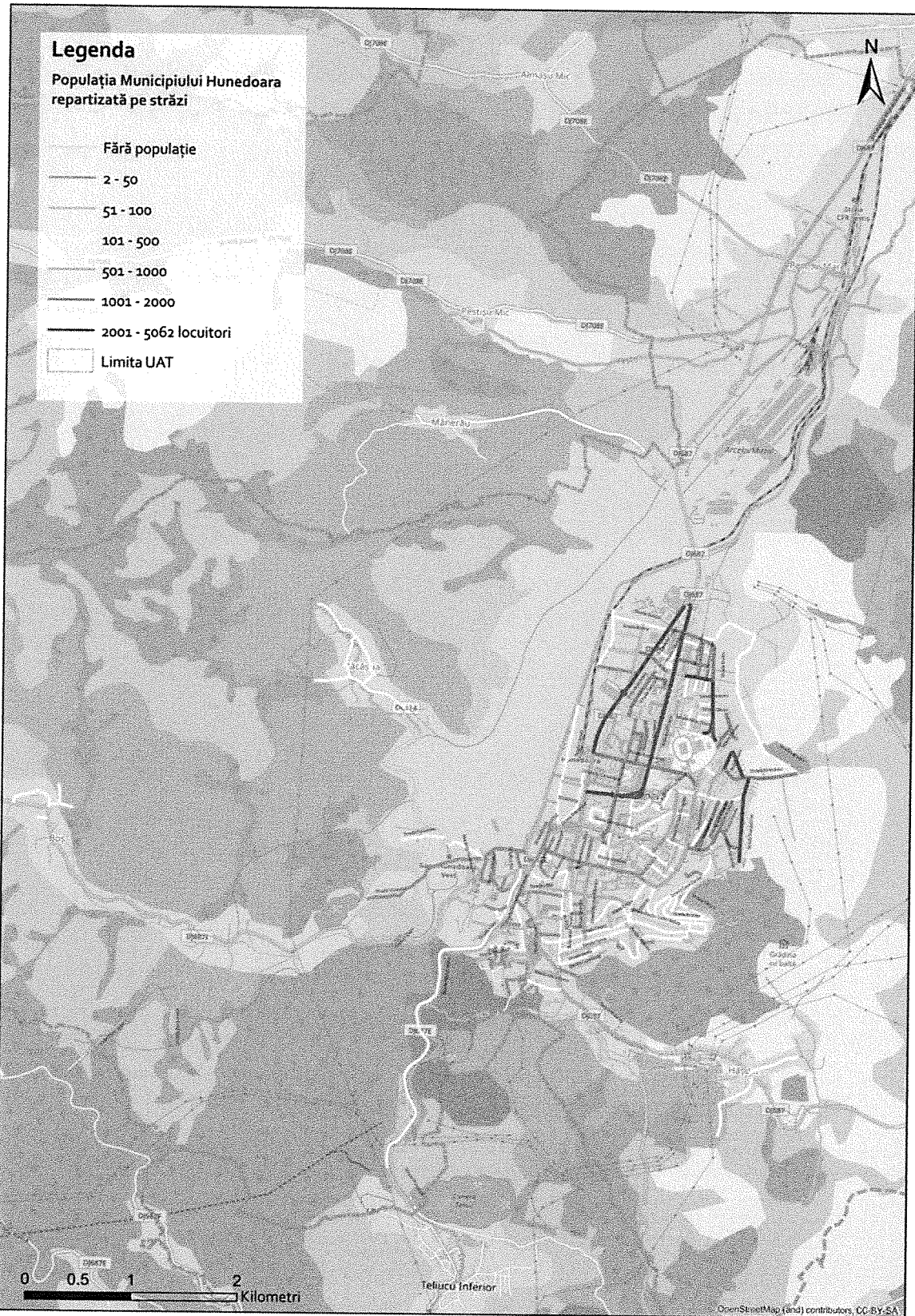
Strada	Starea tehnică
Aurel Vlaicu	buna-foarte buna
Bucegi	
Bulevardul Dacia	
Bulevardul Decebal	
Rotarilor	

Populație, zone de densitate, populație totala străzi/cartiere în aria de impact  
Potrivit informațiilor in baza cărora s-a întocmit prezentul document, populația in aria de impact analizata este următoarea:

**Tabel 2 Populația si angajații din aria de impact a proiectului**

Coridor	Strada	Populația	Nr. Salariați
Modernizarea transportului în municipiul Hunedoara prin investiții în transportul public ecologic – CORIDORUL DE CENTRU	Aurel Vlaicu	159	38
	Bucegi	1051	0
	Bulevardul Dacia	5033	545
	Bulevardul Decebal	216	22
	Rotarilor	670	118

Sursa date:INS și Lista Firme



**Figură 2 Populația raportată la nivel stradal în mun. Hunedoara (include și zona de studiu)**

Sursa date: Primăria Hunedoara

Nivelul de motorizare raportat la ariei de impact (număr autovehicule)

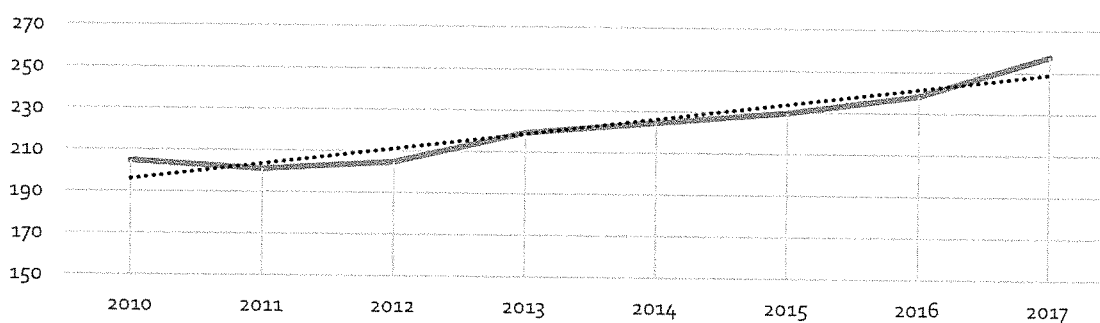
Parcul local de vehicule al municipiului Hunedoara, se află pe un trend ascendent. Astfel, numărul de autoturisme deținut de persoane fizice, a crescut cu circa 25% din 2010 și până în 2017.

Gradul de motorizare calculat este unul ridicat, acesta fiind de 310 autovehicule pasageri / 1.000 locuitori (pentru anul 2017), valoare considerabil mai mare față de media înregistrată în județ (257 vehicule / 1.000 locuitori- Jud. Hunedoara, respectiv 297 vehicule / 1.000 locuitori medie națională).

Sursa: Primăria Hunedoara

Lipsa unor modalități alternative și eficiente de transport (facilități pietonale, piste pentru bicicliști, transport public eficient) a determinat creșterea gradului de deținere în proprietate a unui autoturism. Astfel că, după mersul pe jos, majoritatea deplasărilor efectuate la nivelul municipiului Hunedoara, se realizează cu autoturismele personale.

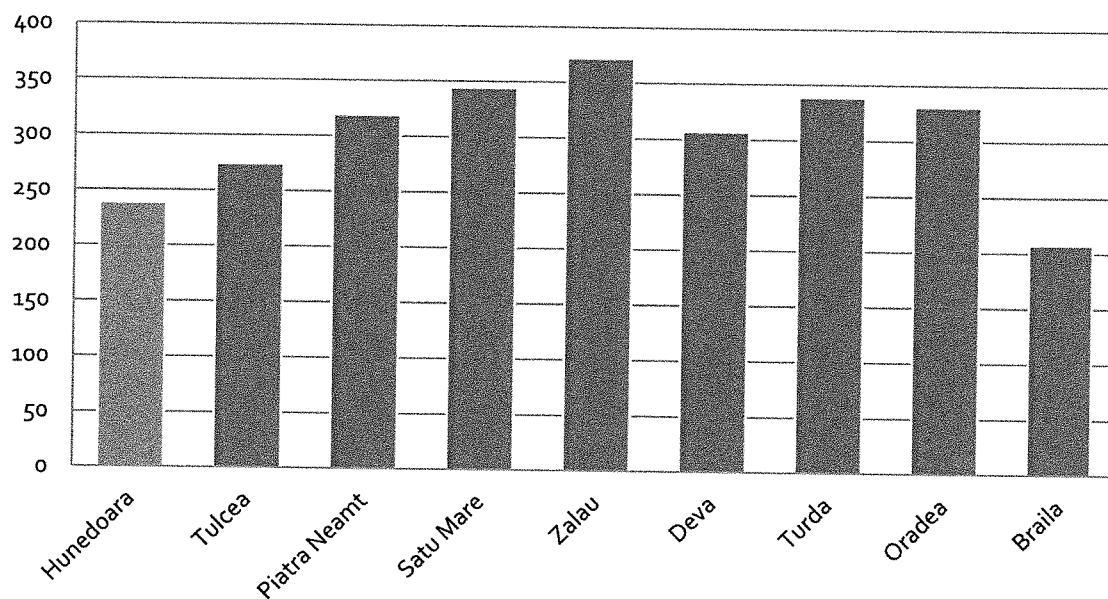
Gradul de deținere în proprietate a autoturismelor în municipiul Hunedoara este inferior celor mai multe orașe, dar în creștere.



Figură 3 Evoluția gradului de motorizare în mun. Hunedoara

Sursa: Primăria Hunedoara

## Grad de motorizare 2016



Figură 4 Comparație între gradele de motorizare ale diferitelor municipii din România

Sursa: Primăria Hunedoara

Pe aria de impact, nivelul de motorizare este următorul (calculat prin raportarea numărului de vehicule la populație, înmulțit cu 1000):

Tabel 3 Rata de motorizare din aria de impact a proiectului

Strada	Populație	Nr. de autoturisme înregistrate pe strada	Rata de motorizare (auto./1000 locuitori)
Aurel Vlaicu	159	81	509
Bucegi	1051	289	275
Bulevardul Dacia	5033	1653	328
Bulevardul Decebal	216	119	551
Rotarilor	670	248	370

Sursa date: Primăria Hunedoara

Concluzii referitoare la gradul de motorizare:

Gradul de motorizare înregistrează valori ridicate pentru zona de impact a proiectului 335 (autovehicule / 1.000 locuitori), peste valorile medii înregistrate pentru municipiu (310 autovehicule / 1.000 locuitori municipiul Hunedoara 2017). Acest lucru se datorează în special lipsei alternativelor de deplasare în interiorul municipiului și a numărului mare de autovehicule prezent pe străzile din centrul orașului și în municipiu. Creșterea pe viitor a gradului de motorizare va conduce la presiuni asupra autorităților publice locale pentru amenajarea spațiilor de parcare pentru autoturismele personale. Pentru contracararea acestui efect negativ, autoritatea publică poate genera proiecte investiționale de promovare și conștientizare pentru susținerea modurilor alternative de transport (pietonal, transport public, velo, car sharing, etc.).

Situația actuală a locurilor de parcare:

Raport cerere/oferta locuri de parcare

*Tabel 4 Raport cerere/oferta de locuri de parcare în aria de impact a proiectului*

Strada	nr. de autoturisme înregistrate pe strada	parcări nereglementate (în aria de impact a proiectului) <sup>1</sup>	numar locuri de parcare amenajate (în aria de impact a proiectului) <sup>2</sup>	Raportul locuri de parcare amenajate și nr. de autoturisme	numar locuri rezidențiale (pe strazi adiacente)
Aurel Vlaicu	81	14	0	0.0%	1502
Bucegi	289	33	0	0.0%	
Bulevardul Dacia	1653	100	332	20.1%	
Bulevardul Decebal	119	11	0	0.0%	
Rotarilor	248	11	0	0.0%	

*Sursa date: Primăria Hunedoara și analiza consultantului*

- **Tronsonul 1** (str. Bucegi) – pe acest tronson nu sunt parcări amenajate cu indicator sau marcaj pe suprafața stradală. Parcările nereglementate/ neamenajate identificate sunt în număr de 14, în general poziționate pe prima bandă de pe fiecare sens de mers sau pe spațiul pietonal.
- **Tronsonul 2** (bd. Dacia – tronson de la intersecția cu str. Bucegi până la intersecția cu str. Avram Iancu) – pe acest tronson nu sunt parcări amenajate cu indicator sau marcaj pe suprafața stradală. Cu toate acestea există și un număr mare de nereglementate/neamenajate prima bandă de pe fiecare sens de mers.
- **Tronsonul 3** (Bd. Dacia – tronson intersecția str. Avram Iancu – intersecția str. 22 Decembrie) – pe acest tronson există parcări amenajate pe fiecare sens de mers, de tip spic. Spațiile de parcare sunt alternate de zone verzi cu aliniament de vegetație.
- **Tronsonul 4** (Bd. Dacia – tronson intersecția str. 22 Decembrie – intersecția str. Corvin) – pe acest tronson există parcări amenajate pe fiecare sens de mers, de tip spic. Spațiile de parcare sunt alternate de zone verzi cu aliniament de vegetație.

<sup>1</sup> Se referă la numărul de autoturisme oprite în zone marcate cu semnul staționarea/parcarea interzisă, pe prima bandă de circulație sau pe spațiul rezervat pentru alte tipuri de transport (pietonal, velo, etc.).

<sup>2</sup> Se referă la numărul total de spații semnalizate cu indicator și/sau marcaj pe asfalt, exceptând spațiile rezervate conform regulamentului local.

- **Tronsonul 5** (Bd. Dacia – tronson intersecția str. Corvin – Bd Republicii) - pe acest tronson există parcări amenajate de tip spic. Spațiile de parcare sunt alternate de zone verzi cu aliniament de vegetație.
- **Str. Aurel Vlaicu, Bd. Decebal și Str. Rotarilor** – pe acest tronson nu sunt parcări amenajate cu indicator sau marcaj pe suprafața stradală. Parcărilor nereglementate/ neamenajate sunt în general poziționate pe prima banda de pe fiecare sens de mers sau pe spațiul pietonal.

Număr total de locuri de parcare: locuri reglementate/ nereglementate

Potrivit datelor recenzate, numărul total de locuri de parcare din zona de impact, împărțite pe categorii (amenajate/nereglementate) și pe străzi, este următorul:

*Tabel 5 Raportul parcări amenajate-parcări nereglementate*

Strada	numar locuri de parcare amenajate cu indicator si marcaj	parcari nereglementate	raportul parcari nereglementate-amenajate
<b>Aurel Vlaicu</b>	0	14	
<b>Bucegi</b>	0	33	
<b>Bulevardul Dacia</b>	332	100	30%
<b>Bulevardul Decebal</b>	0	11	
<b>Rotarilor</b>	0	11	

*Sursa date: Primăria Hunedoara și analiza consultantului*

Din însumarea datelor de mai sus, rezulta că în aria de impact a proiectului privind coridorul în cauză există 332 locuri de parcare amenajate, iar 169 de spații de parcare nereglementate/neregulamentare. În total parcările nereglementate/neregulamentare reprezintă o pondere de 34% din totalul parcărilor din zona de impact a proiectului.

Este necesară astfel reglementarea locurilor de parcare neamenajate sau a parcărilor ilegale în zona centrală, pentru:

- Echilibrarea raportului cerere vs oferta a locurilor de parcare în zona de impact
- Reconfigurarea și reorganizarea spațiului urban, eliminând elementele de poluare vizuală datorită traficului staționar nereglementat sau ilegal
- Decongestionarea traficului în zonele cu parcări ilegale
- Creșterea veniturilor la bugetul local prin tarifarea parcărilor nereglementate.

Tipuri locuri de parcare: parcări de rezidență, parcări termen scurt, parcări libere

Potrivit *Regulamentului de organizare și funcționare a parcărilor publice de reședință aflate pe raza municipiului Hunedoara* se disting următoarele tipuri de parcări:

- Parcarea reprezintă acel spațiu destinat în mod special imobilizării voluntare a autovehiculelor, semnalizat prin indicatoare și marcaje care îl delimitează de partea carosabilă a drumului.

- Parcarea de reședință este situată pe domeniul public sau privat al municipiului Hunedoara, lângă imobilele utilizate de locatari; staționarea autoturismelor este permisă contra cost, percepându-se o chirie anuală. Un loc de parcare are o suprafață de 12,5 mp (2,5 x 5 mp). Exploatarea și întreținerea acestora se efectuează de Serviciul Administrarea Domeniului Public și Privat din cadrul Primăriei municipiului Hunedoara.

#### Parcări cu plată

Din categoria parcărilor cu plată fac parte și parcările de scurtă durată, parcările pe bază de abonament, parcările cu locuri rezervate, parcările individuale și parcările pe trotuar pentru care se stabilesc unele particularități.

În parcările cu plată, funcționarii publici din cadrul Poliției Locale a municipiului Hunedoara care au atribuții de control, în calitate de agenți constatatori împuterniciți ai vor efectua control și vor aplica sancțiuni contravenționale în cazul nerespectării de către utilizatorii parcărilor conform prevederilor prezente în regulamentul local.

La momentul întocmirii acestui document parcările cu plată nu sunt reglementate prin regulamentul local.

#### Parcări reședință de domiciliu

##### **Cap. II. Atribuirea locurilor de parcare de reședință**

- Art. 6 În parcările de reședință se vor atribui locuri de parcare numai proprietarilor/deținătorilor de autovehicule cu masa maximă autorizată de până la 3,5 tone, care se încadrează dimensional în limita parcărilor amenajate. Deținerea unui autovehicul în proprietate sau în folosință reprezintă o condiție obligatorie pentru a putea participa la procedura de atribuire/licitație a locurilor de parcare din parcările de reședință.
- Art. 7 Se va atribui câte un loc de parcare pentru fiecare solicitant care face dovada punctului de lucru autorizat/domiciliului/proprietății/folosinței unei locuințe în imobilul la care este arondată parcare și a deținerii sau folosinței unui autovehicul.
- Art. 8 Locurile de parcare din parcările de reședință vor fi atribuite numai după amenajarea, semnalizarea și numerotarea acestora de către Serviciul Administrarea Domeniului Public și Privat.
- Art. 9 La licitație nu vor fi admise persoanele care dețin garaje amplasate pe domeniul public sau privat al municipiului Hunedoara ori care dețin curți sau au alte posibilități de parcare. În cazul în care proprietarul unui garaj deține 2 sau mai multe autovehicule, acesta poate participa la procedura de închiriere a locului de parcare pentru numărul suplimentar de autovehicule deținute. În cazurile în care numărul solicitărilor este mai mic decât numărul locurilor de parcare, locurile rămase libere vor avea regim de parcare publică.
- Art. 10 Atribuirea locurilor de parcare de reședință locatarilor solicitanți se va face în următoarea ordine de prioritate: a) persoane cu handicap; b) persoane fizice/juridice;
- Art. 11 Procedura de atribuire/licitație se va organiza nominal pentru fiecare loc de parcare situat în parcare de reședință.
- Art. 12 Tariful de închiriere/prețul de pornire a licitației va fi de 100 lei/an/loc de parcare. Tariful de închiriere va fi achitat anual, în două tranșe egale, respectiv până la data de 31 martie și până la data de 30 septembrie. Pentru primul an calendaristic, plata se va face integral în termen de 30 de zile de la data atribuirii locului de parcare. Acest tarif poate fi modificat prin hotărâre a

Consiliul Local al municipiului Hunedoara. Neachitarea tarifului de închiriere la termenele prevăzute în contractul de închiriere duce la rezilierea contractului și implicit la pierderea locului de parcare de drept, fără a mai fi necesară hotărârea instanței de judecată.

- Art. 13 În cazul în care numărul de locuri de parcare din parcare de reședință aferentă asociației de proprietari este mai mare sau egal cu numărul solicitanților admiși la procedură, se va atribui câte un loc de parcare pentru fiecare solicitant, la tariful de bază pentru parcarile de reședință, stabilit prin hotărâre a Consiliului Local.
- Art. 14 În situațiile în care numărul de solicitanți depășește numărul de locuri amenajate în parcare de reședință sau când unul sau mai multe locuri sunt solicitate expres de mai mulți locatari, atribuirea se va face prin licitație publică cu strigare, prețul de pornire fiind de 100 lei/loc/an, iar pasul de 5 lei. Garanția de participare la licitație va fi de 30 lei/loc, taxa de participare va fi de 10 lei/loc și documentația va fi de 5 lei/loc. În cazul adjudicării unui loc de parcare, garanția va fi trecută în contul chiriei; în caz de neadjudicare, va fi returnată, la cerere, plătitorului. Numărul locurilor de parcare care vor fi scoase la licitație se stabilește de către Primăria municipiului Hunedoara. Sumele provenite din închirierea parcarilor/taxei de participare/contravaloarea documentației, se constituie venit la bugetul local.
- Art. 15 În parcare de reședință se atribuie locurile de parcare persoanelor cu handicap care solicită, probează și au nevoie de astfel de parcare, în condițiile Legii 448/2006.
- Art. 16 După finalizarea etapelor de atribuire și licitație a parcarilor, unde este cazul, locul/locurile de parcare rămas(e) vor fi considerate spații de parcare publică, fiind marcate specific.

Venituri generate: locuri de parcare reglementate

În aria de impact a proiectului nu există locuri de parcare cu plată, deci nici venituri generate.

Rezultatele cercetării sociologice privind locurile de parcare

În ultimii ani, următoarele aspecte au influențat politicile de parcări în Hunedoara:

- *Creșterea numărului de autoturisme și a cererii de locuri de parcare.*

Îmbunătățirea situației economice a făcut ca numărul de mașini să crească în fiecare an, tot mai multe persoane optând să naveteze cu mașina personală, în dauna transportului în comun.

Eliminarea taxei de înmatriculare, la începutul acestui an, a avut ca efect o creștere a numărului de mașini înmatriculate și în Hunedoara.

- *Creșterea traficului și a perioadelor de congestionare.*

Cu toate că România are printre cele mai puține mașini în circulație dintre țările europene, raportat la numărul de locuitori, avem cele mai mici viteze medii de trafic. Acest lucru se datorează lipsei autostrăzilor și a șoselelor ocolitoare, mașinile fiind nevoite să traverseze centrul localităților, generând ambuteiaje.

- *Creșterea volumului de mărfuri și de pasageri transportate rutier.*

Neglijarea infrastructurii feroviare a făcut ca ponderea transportului feroviar să scadă. Cea mai mare parte a mărfurilor au ajuns să fie transportate rutier. În condițiile integrării europene a țării noastre și a creșterii schimbului de mărfuri cu țările UE, transportul de mărfuri prin majoritatea localităților a cunoscut o creștere însemnată, contribuind la îngreunarea traficului.

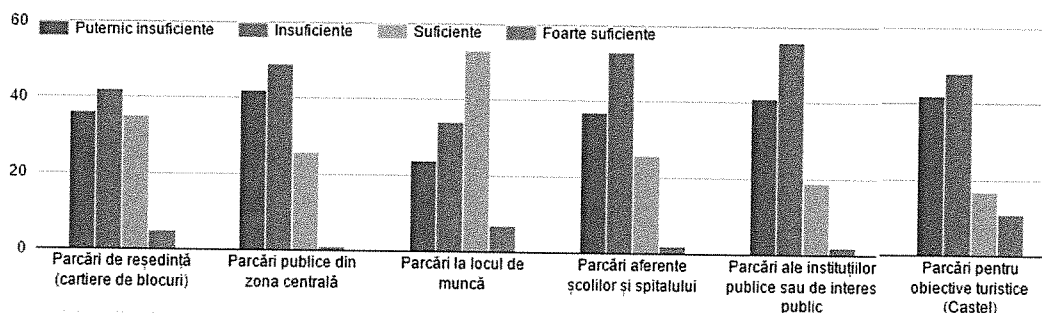
- *Dezvoltarea comunelor din zona metropolitană.*

În jurul marilor orașe din România s-a înregistrat, după 1989, un fenomen de suburbanizare. Disponibilitatea terenurilor din localitățile suburbane și prețul mai scăzut al acestora față de cel din oraș au făcut aceste zone atractive, ajungând ca unele comune să-și dubleze populația. Mulți locuitori din județ sau din municipiu și-au construit case în comunele de lângă Hunedoara, navetând zilnic spre oraș. Această navetă crește numărul de mașini în trafic dimineața și după amiaza, când oamenii vin la locurile de muncă și când se întorc acasă.

**La momentul întocmirii Planului de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Hunedoara, s-au efectuat recensăminte pe populația interviuata inclusiv cu privire la parcări.**

În general, numărul de parcări a fost estimat de către respondenții la chestionarul online ca fiind insuficient și puternic insuficient, în special în ceea ce privește parcările publice din zona centrală (77% puternic insuficiente și insuficiente), parcările școlilor și spitalului (76%), parcările instituțiilor publice sau de interes public (82%) și parcările pentru obiective turistice (76%). Parcările la locul de muncă au fost considerate de jumătate din ei 118 respondenți ca fiind suficiente și foarte suficiente.

Cum apreciați numărul de locuri de parcare amenajate pentru următoarele:



**Figură 5 Răspuns la chestionar referitor la nr. locuri de parcare**

Sursa date: PMUD Hunedoara

Impactul parcărilor asupra traficului, fluentei în trafic și a capacitații de circulație pe arterele ariei de impact a proiectului

Primăria Hunedoara este responsabilă de gestionarea locurilor de parcare disponibile pe străzi și în afara acestora. Ca în majoritatea orașelor din România, costurile cu parcare sunt extrem de scăzute.

În mare parte zona de studiu nu este deservită de suficiente locuri de parcare și se înregistrează un număr mare de parcări nereglementate/neregulamentare deși la momentul realizării recensământului existau spații de parcare disponibile. Parcărilor nereglementate/neregulamentare reprezintă un obstacol pentru toate tipurile de circulații (în special pentru persoanele cu dizabilități, persoanele în vârstă și persoanele cu cărucioare pentru copii) și reprezintă un element generator de poluare vizuală.



Figură 6 Situația existentă a locurilor de parcare.

## 2.2. Prezentarea proiectului investițional

Se apreciază pentru trotuarele executate cu îmbrăcăminte asfaltică, cu pavaje, sau beton, și scări de acces, de pe Tronson 3 lângă imobile și de pe Tronson 4 lângă imobile, că  $ID > 13$ , indicând o stare de degradare rea.

Pentru sectoarele modernizate de trotuare cu asfalt de pe Tronson 1 strada Bucegi, sau cu pavele autoblocante de pe Tronson 2,3,4 și 5 Bd.Dacia de lângă carosabil, se apreciează că  $ID < 5$  indicând o stare de degradare foarte bună.

Există și zone cu tasări pe Tronsonul 4 și 5 pe zona trotuarelor cu pavaje autoblocante care trebuie refăcute.

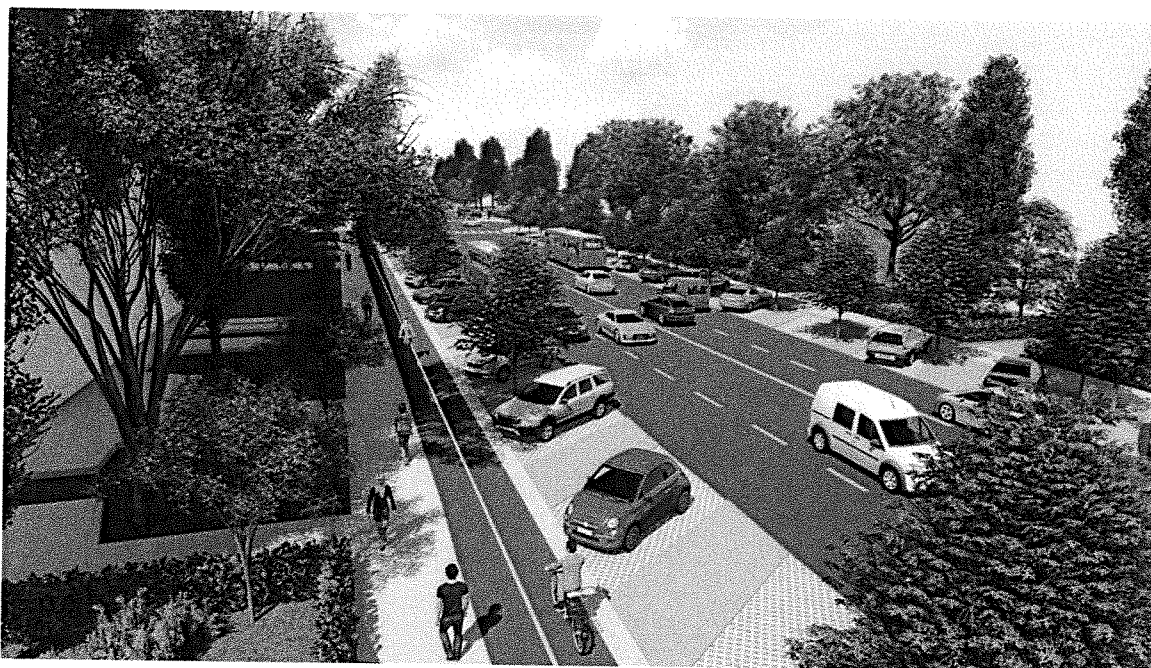


*Figură 7 Aria de impact a proiectului și intervențiile propuse.*

Investiția propusă urmărește îndeplinirea obiectivelor strategice și operaționale stabilite prin Planul de Mobilitate Urbana Durabila a municipiului Hunedoara, privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a gazelor cu efect de sera datorate utilizării autoturismului. Se propune încurajarea și dezvoltarea de infrastructuri pentru moduri de transport alternative și durabile, nepoluante – transport public, transport velo și pietonal. Implementarea proiectului va conduce la scăderea cotei modale a transportului cu autoturismul personal, atât datorită opțiunilor multiple de deplasare ce vor fi create prin proiect – transport în comun eficient, rapid, modern și accesibil, transport cu bicicleta și/sau pietonal. Alte măsuri adiacente presupun implementarea unei politici de parcare în zona de impact a proiectului și a acțiuni de informare, promovare și conștientizare pentru locuitorii municipiului, derulate în scopul schimbării mentalităților privind deplasările zilnice către moduri de deplasare durabile, nepoluante.

Proiectul investițional presupune acțiuni corelate de modernizare a elementelor de infrastructură pentru transportul nepoluant în aria de intervenție în cadrul unui proiect integrat de reconfigurare a spațiului urban pentru creșterea calității mediului și implicit a vieții locuitorilor din municipiul Hunedoara.

Pe tronsonul 1, 2, 3, 4 și 5 se propune restructurarea spațiului pietonal și amenajarea unui spațiu delimitat fizic cu acces exclusiv circulației velo.



Figură 8 Simulare grafică după implementarea proiectului

Proiectul propus este un proiect integrat de dezvoltare a infrastructurii pentru mobilitatea urbana, compus din următoarele elemente investiționale:

- Modernizarea trotuarelor pentru asigurarea condițiilor de deplasare pietonală;
- Construirea de piste de biciclete, separate de traficul rutier și de traficul pietonal pe traseului analizat.
- Modernizarea aliniamentelor de spațiu verde, precum și plantarea de arbori maturi cu grad ridicat de retenție a CO<sub>2</sub>
- Modernizarea stațiilor de autobuz de pe traseul analizat
- Implementarea sistemului de închiriere a bicicletelor
- Implementarea sistemului de e-ticketing și de informare dinamică a pasagerilor în stațiile de autobuz
- Implementarea sistemului de management inteligent al traficului, cu scopul de prioritizare a autobuzelor în fața autovehiculelor particulare în zona unde nu vor fi amenajate benzi dedicate, precum și la intersecțiile cu drumurile laterale, modul de supraveghere și interdicere a accesului autoturismelor pe banda dedicată autobuzelor, semaforizarea adaptivă a trecerilor de pietoni și a intersecțiilor principale;
- Alte elemente de infrastructură pentru asigurarea siguranței pietonilor și evitarea conflictelor cu traficul rutier și traficul staționar (ex autovehicule parcate pe trotuar)

- Achiziția de autobuze hibrid noi pentru încurajarea utilizării transportului în comun în această zonă
- Lucrări privind îmbunătățirea siguranței pietonilor și a participanților la trafic, cum ar fi sisteme de protecție a trotuarelor prin amplasarea de bolarzi, semnalizarea și relocarea trecerilor de pietoni, signalistică verticală și orizontală.

În vederea soluționării problemelor privind parcare ilustrate în cadrul acestei analize, se impune modificarea principiilor de bază ale sistemului de administrare a parcarilor. Aceasta determină o politică revizuită privind parcare.

Prin proiectul de finanțare a modernizării coridorului de mobilitate, nu se vor amenaja parcări sau construi spații de parcare.

Pe viitor vor putea fi luate următoarele măsuri complementare:

- Orientarea locuitorilor către spații de parcare pe străzile adiacente coridorului principal de mobilitate.
- Aplicarea unei politici a parcarilor care să prevină parcările neregulate.

**Pe această tronson nu se vor amenaja locuri de parcare prin proiect! În cazul în care se vor amenaja locuri de parcare după perioada de durabilitate a proiectului, acestea se vor supune regulamentului de administrare al parcarilor.**

Politicile tarifare adecvate pentru parcare pe stradă vor fi corelate cu măsurile de centralizare și limitare a locurilor de parcare din afara străzii, cu stimularea modurilor de transport alternative, în așa fel încât să contribuie la o calitate ridicată a vieții în comunitate.

- Impunerea regulamentelor. Control și sancționare

Politicile de parcare nu funcționează fără aplicarea regulamentelor și sancționarea ilegalităților. Aplicarea regulamentelor și sancționarea trebuie să fie eficiente, atente și echitabile. Scopul lor este de a încuraja conformarea la reglementările în vigoare, pentru a menține eficiența utilizării spațiului public. Coerența sancționărilor ajută la menținerea unui nivel ridicat de conformitate.

Prin implementarea unei piste de biciclete, separată fizic de spațiul carosabil, va deveni practic imposibilă parcare neregulată de-a lungul acestui traseu, precum și accesul către trotuare. Monitorizarea zonei printr-un sistem de camere de luat vederi va permite autorităților competente să acționeze în cazul în care au loc parcări neregulate.

Principalele priorități privind parcarile din zona de impact a proiectului

Politica revizuită privind parcare și proiectele necesare cu privire la locurile de parcare

#### 1. Prioritățile politicii privind parcare

Reducerea cererii de locuri de parcare și punerea la dispoziție de locuri suplimentare pentru vizitatori în același timp presupune stabilirea unor priorități. În prezent, politica privind parcare satisface într-o măsură prea pronunțată cererea de locuri de parcare pe termen lung.

Prioritățile privind politica de parcare pentru zona de impact a proiectului:

- Prima prioritate îi vizează pe rezidenți. Locuitorii din zona de intervenție vor putea utiliza parcarile de reședință disponibile, amenajate în acest sens. Într-o perspectivă mai largă, la nivelul zonei adiacente zonei de impact, areale cu locuințe individuale și străzi cu trafic ușor și foarte ușor, se va permite parcare fără a avea o reglementare specifică.

Pentru spațiul în cauză va fi interzisă parcare autoturismelor pe această stradă, indiferent de natura parcarii (rezidențială, nerezidențială), în afara spațiilor publice de parcare amenajate în acest sens.

Municipalitatea va cauta concomitent cu realizarea proiectului investițional, soluții pentru amenajarea spațiilor de parcare destinate rezidenților, în zona de proximitate a locuințelor acestora. În cazul în care nu vor putea fi identificate și realizate spații de parcare pentru rezidenți, se va încerca stabilirea unui regulament de parcare cu agenții economici din zonă, pentru a permite parcare pe timp de seară a rezidenților în parcarile amenajate de entitățile private.

- A doua prioritate o reprezintă traficul rutier atras din alte zone ale orașului sau din afara acestuia. Pentru această categorie se impune ca parcare să se facă doar în locurile special amenajate pentru parcare la agenții economici ce reprezintă destinația deplasărilor. Nu vor fi permise parcări neregulate.

Prin reducerea spațiului potențial ocupat de mașini parcate neregulate, se va încuraja utilizarea modurilor alternative de deplasare (transportul în comun, sistemul de închiriere a bicicletelor sau transportul pietonal). Practic, se încurajează lăsarea autoturismului personal în favoarea modurilor alternative de deplasare pentru accesul în zonele cu cerere mare de locuri de parcare.

## 2. Aplicarea normelor privind parcare trebuie îmbunătățită

Niciun sistem de parcare nu poate funcționa corect fără aplicarea adecvată a regulilor.

Aplicarea normelor privind parcare se poate dovedi eficientă din punctul de vedere al costurilor, având în vedere că veniturile obținute din amenzi ajung în bugetul municipalității. Prin urmare, crearea unei echipe speciale la nivelul Poliției Locale, care să asigure respectarea regulilor privind parcare, se va dovedi eficientă din punctul de vedere al costurilor și va reduce în mod substanțial parcare ilegală.

### 3. Asigurarea transparenței financiare

Toate părțile implicate trebuie să înțeleagă că administrarea parcarilor este eficientă din punct de vedere al costurilor. În consecință, trebuie să se creeze un cont/fond de parcări, în care să se depună toate veniturile din parcări și din care să fie plătite toate costurile de exploatare și de investiții. În acest fel, administrația va avea posibilitatea de a monitoriza funcționarea și din punct de vedere financiar, iar publicul și politicienii vor putea vedea clar care este randamentul investițiilor.

Politica revizuită va spori resursele disponibile pentru investiții în alte mijloace de transport alternativ, dar va spori și simțul răspunderii.

- Riscuri și constrângeri

Parcarea este un aspect sensibil. Politica revizuită va întâmpina rezistență în anumite grupuri, la început, fiindcă unul dintre obiectivele sale este modificarea comportamentului de deplasare.

Municipalitatea ar trebui să comunice și cu locuitorii din zonele în care este introdus sistemul de reglementare, explicând că administrarea sistemului nu are ca scop generarea de profit, ci dimpotrivă, municipalitatea va investi tot în folosul comunitatii.

### 3. Politica de parcare la nivelul zonei de impact a proiectului investițional

#### 3.1. Situația parcarilor în urma proiectului investițional raport cerere/oferta locuri de parcare

Prin implementarea proiectului se va realiza pista de velo ce va favoriza deplasările nemotorizate iar numărul disponibil de locuri de parcare amenajate va scădea. Prin acest proiect se urmărește scăderea numărului de deplasări cu automobilul personal și scăderea cererii de locuri de parcare în zona centrală. Prin modernizarea spațiilor verzi și implementarea pistelor velo se va realiza o "barieră" ce nu va permite automobilelor să parcheze pe spațiul pietonal.

Număr total de locuri de parcare: locuri reglementate/ nereglementate

Efectul proiectului:

*Tabel 6 Numărul de locuri de parcare în urma implementării proiectului pe coridorul de mobilitate urbana*

Indicator	Tip	Situație actuală	Situație post- implementare
Parcari	Nereglementată	169	0
	Reglementată	332	332
Parcari reglementate	tarifate	0	332
	netarifate	332	0
Total reglementat		332	332
Total reglementat + nereglementat		501	332

*Sursa date: analiza consultantului*

Se anticipează ca în urma implementării proiectului va exista un raport deficitar între cererea și oferta de locuri de parcare. Aceasta ofertă va fi extrem de limitată, astfel încât, pentru o echilibrare a acestui raport, administrația publică locală are singura opțiune, anume de a acționa asupra cererii de locuri de parcare, care poate fi diminuată prin:

- Propunerea de măsuri alternative transportului cu autoturisme către zona cu cerere ridicată – transport public, transport velo, transport pietonal – susținute prin proiectul investițional propus
- Propuneri de amenajări a unor spații de parcare pentru rezidenți, în proximitatea ariei de intervenție (cum ar fi străzi laterale).

Tipuri locuri de parcare:

În urma implementării proiectului, nu se vor realiza parcări reglementate, în paralel cu eliminarea spațiilor care ar fi permis parcare nereglementată.

Situația locurilor de parcare cu acces public după implementarea proiectului este următoarea:

*Tabel 7 Numărul de locuri de parcare înainte și după implementării proiectului pe străzi*

Strada	Nr. locuri parcare existent	Nr. locuri parcare după intervenție
Aurel Vlaicu	0	0
Bucegi	0	0
Bulevardul Dacia	332	332
Bulevardul Decebal	0	0
Rotarilor	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>332</b>	<b>332</b>

*Sursa date: analiza consultantului*

Venituri generate: locuri de parcare reglementate

În urma implementării proiectului nu vor exista locuri de parcare noi amenajate. Locurile de parcare generatoare de venit sunt în număr de 332, localizate pe Bulevardul Dacia. Locurile de parcare rezidențiale nu sunt modificate prin implementare proiectului.

### 3.2. Regulamentul și politica tarifara privind parcare în zona de impact a proiectului

În zona aferentă coridorului nu o sa mai existe locuri de parcare fără plată. Parcarea în această zonă se va face conform principiilor:

- Parcarea va fi permisa doar în locurile special amenajate
- Se va aplica un sistem de tarifyare orar, fără posibilitatea de utilizare sau de achiziționare de abonamente pe termen lung în aceasta zonă (exceptând parcările rezidențiale existente).
- Se va aplica un sistem tarifar diferentiat în funcție de durata de staționare, cu scopul descurajării parcării pe termen lung
- Propunerile tarifyare sunt:

Tabel 8 Propuneri tarifyare

Interval parcare	Cost oră	Total de plata
O ora	2 lei	2 lei
A doua ora	4 lei	6 lei
A treia ora	8 lei	14 lei
A patra ora	12 lei	26 lei
Peste 4 ore	12 lei	

- Pentru intervalul care depășește o ora întreaga se va aplica tariful orei următoare.
- Neachitarea taxei de parcare va fi sancționata cu amenda. Amenda pentru neplata locului de parcare va fi cuantificata la 144 lei, cu posibilitatea achitării a jumătate din contravaloare în 24 de ore de la constatarea încălcării prevederilor regulamentului.
- Parcarea în afara locurilor special amenajate se va sancționa cu ridicarea autovehiculului parcat neregulamentar și sancțiuni complementare privind amenda pentru parcare, taxa de transport și garare autoturism.
- Politica tarifyara de mai sus se aplica în intervalul orar 8:00 – 20:00.

### 3.3. Cadrul instituțional privind implementarea și monitorizarea politicii de parcare

În conformitate cu cadrul legal aplicabil, un număr de 3 categorii de autorități publice au responsabilități în stabilirea, aprobarea și administrarea facilităților de parcare, și anume (i) autoritățile publice locale, (ii) Poliția Rutieră și (iii) Poliția Locală.

Trebuie menționat că acest cadru juridic aplicabil este uneori confuz în ceea ce privește responsabilitățile pe care fiecare dintre entitățile sus menționate le are în raport cu fiecare dintre categoriile de parcare.

Menționăm, de asemenea, că nu toate prevederile juridice corespunzătoare furnizează detalii referitoare la departamentele sau entitățile specifice subordonate autorităților publice locale cu competențe în ceea ce privește administrarea, înființarea și aprobarea zonelor de parcare.

Autoritatea publică, chiar și în cazul unor parteneriate public-private pentru dezvoltarea sistemului de parcare, va păstra controlul asupra strategiei și politicii de parcare.

La momentul întocmirii prezentului document, administrarea situației parcarilor din municipiul Hunedoara se desfășoară prin intermediul **Serviciului Administrarea Domeniului Public si Privat din cadrul Primăriei municipiului Hunedoara.**

De asemenea, pentru implementarea și monitorizarea politicii de parcare este necesară aplicarea regulamentelor și sancționarea ilegalităților.

Aplicarea regulamentelor și sancționarea trebuie să fie eficiente, atente și echitabile. Scopul lor este de a încuraja conformarea la reglementările în vigoare, pentru a menține eficiența utilizării spațiului public. Coerența sancționărilor ajută la menținerea unui nivel ridicat de conformitate.

Procesul de monitorizare se va concentra pe de-o parte pe numărul locurilor de parcare nou create și pe de altă parte pe gradul lor de ocupare.

#### **4. Recomandari privind pașii de urmat pentru implementarea soluției recomandate**

##### **4.1. Elemente de ordin juridic, procedural**

Consiliul Local va decide asupra unor aspecte precum (i) încredințarea administrației, concesionarea sau închirierea bunurilor deținute ca proprietate publică, precum și a serviciilor publice de interes local, (ii) vânzarea, concesionarea sau închirierea bunurilor deținute sub proprietate privată, (iii) avizarea și aprobarea documentației de planificare, precum și (iv) asigurarea cadrului necesar pentru asigurarea serviciilor publice de interes local.

Avizarea hotărârilor sau regulamentelor emise de Consiliul Local este coordonată de Primarul Municipiului Hunedoara prin departamentele din cadrul Primăriei Hunedoara sau prin entitățile subordonate acestora.

Competențele autorităților publice locale privind parcare sunt detaliate mai jos:

##### **1. ADMINISTRAREA**

În ceea ce privește parcare, sunt relevante prevederile Legii nr. 215/2001 potrivit căreia autoritățile publice locale sunt responsabile de administrarea activelor deținute ca proprietate publică și privată.

Altfel spus, locurile de parcare organizate pe terenurile aparținând municipiului Hunedoara, fie ca proprietate publică, fie ca proprietate privată, intra sub administrația municipalității.

Astfel, potrivit Regulamentului de organizare și funcționare a parcarilor publice de reședință aflate pe raza municipiului Hunedoara, consiliul local își îndeplinește obligațiile în domeniul parcarilor prin intermediul Serviciului Administrarea Domeniului Public și Privat din cadrul Primăriei municipiului Hunedoara are calitatea de administrator al terenurilor proprietatea municipiului Hunedoara cu destinația de parcare/garare autovehicule.

##### **2. INFIINTAREA**

Potrivit Legii nr. 215/2001 privind administrația publică locală, autoritățile administrației publice sunt singurele care pot dispune de resursele și bunurile proprietate publică sau privată ale localității,

in conformitate cu principiul autonomiei locale. Astfel fiind, consiliul local este cel care poate dispune înființarea sau desființarea de locuri de parcare de utilitate publica sau privată.

Staționarea pe strada nu este considerata a fi loc de parcare si va fi permisa conform regulilor impuse prin Legea circulației si a Regulamentului de implementare a Legii Circulației. Interdicțiile de staționare vor fi stabilite tot de Municipiul Hunedoara, indiferent de administratorul drumului.

Reglementările privind circulația pe drumurile publice se emit de către autoritățile publice locale cu atribuții în acest domeniu, cu avizul Inspectoratului Politiei Județene Hunedoara.

### 3. APROBAREA

Crearea de locuri de parcare se aproba de către Serviciului Administrarea Domeniului Public si Privat din cadrul Primăriei municipiului Hunedoara.

Toate locurile de parcare vor trebui aprobate inclusiv de Politia Rutiera Hunedoara.

#### 4.2. Calendar de implementare

Implementarea politicii de parcare aferenta zonei centrale va începe după finalizarea investiei propuse prin proiectul **“Modernizarea transportului în municipiul Hunedoara prin investiții în transportul public ecologic -CORIDORUL DE CENTRU”**.

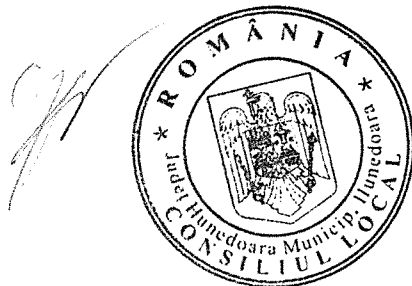
## 5. Concluzii

5.1. Rezultate estimate privind alinierea cu obiectivele PMUD; contribuție la atingerea obiectivelor și indicatorilor de proiect

În urma aplicării propunerilor din prezenta Politică de Parcare aferentă ariei de impact a proiectului „Modernizarea transportului în municipiul Hunedoara prin investiții în transportul public ecologic -CORIDORUL DE CENTRU”, se urmărește contribuția la atingerea următoarelor rezultate:

- Creșterea numărului de bicicliști cu 28,6% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2023), respectiv cu 42,9% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (2027)
- Creșterea numărului de pietoni cu 14,2% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2023), respectiv cu 21,8% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (2027)
- Creșterea numărului de pasageri transport public cu 17,9% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (estimat 2023), respectiv cu 18,5% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2027)
- Reducerea traficului de autoturisme personal cu -4,7% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2023), respectiv cu -5,7% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2027)
- Reducerea cantității de emisii GES cu -3,5% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2023), respectiv cu -4,1% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2027)
- **eliminarea și sancționarea parcărilor neregulate.**

HUNEDOARA, LA 11.06.2018  
PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ  
POPOVICI CORINA VIRGINIA



CONTRASEMNEAZĂ SECRETAR  
LĂSLĂU MILITON DĂNUȚ