

HOTĂRÂRE

**privind adoptarea Planului pentru amenajare, organizare și utilizare a parcărilor la
nivelul Sectorului 1, pentru perioada 2025–2030**

Având în vedere Referatul de aprobare nr. al Primarului Sectorului 1 și Raportul de specialitate al Direcției Siguranța Cetățenilor, Locuire și Dezvoltarea nr....., din cadrul aparatului de specialitate al Primarului Sectorului 1;

Cu respectarea dispozițiilor Legii nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Luând la cunoștință de prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

În conformitate cu:

- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 227/2015 privind Codul Fiscal, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 1/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare;

Luând în considerare:

- H.C.G.M.B. nr. 124/2008 privind aprobarea strategiei de parcare pe teritoriul Municipiului București;
- H.C.G.M.B. nr. 95/2018 privind aprobarea regulamentului serviciului public de administrare a parcajelor;
- H.C.G.M.B. nr. 517/17.09.2019 privind aprobarea tarifelor de exploatare a parcajelor publice de utilitate generală din municipiul București;

Având în vedere:

- H.C.L. a Sectorului 1 nr. 181/25.10.2024 privind aprobarea reorganizării Direcției Generale de Impozite și Taxe Locale a Sectorului 1, a organigramei și Statutului de funcții ale Direcției Generale de Impozite și Taxe Locale a Sectorului 1;

- H.C.L. a Sectorului 1 nr.50/2025 pentru aprobarea Regulamentului privind procedura de lucru pentru vehiculele fără stăpân sau abandonate pe terenuri aparținând domeniului public sau privat al Sectorului 1 al Municipiului București și abrogarea Hotărârii Consiliului Local al Sectorului 1 nr. 16/2016 privind procedura de lucru pe linia vehiculelor fără stăpân sau abandonate pe terenuri aparținând domeniului public sau privat al Sectorului 1;
- H.C.L. nr.74/2025 a Sectorului 1 privind aprobarea tarifelor percepute pentru utilizarea domeniului public aflat în administrarea Consiliului Local al Sectorului 1 al Municipiului București;

În temeiul prevederilor art. 139 alin. (3) lit. f), art. 166 alin. (2) lit. s) și alin. (3), 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 SECTORULUI 1 HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă *Planul pentru amenajare, organizare și utilizare a parcurilor la nivelul Sectorului 1, pentru perioada 2025–2030*, conform **Anexei nr. 1**, parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Prezenta Hotărâre se aduce la cunoștință publică prin afișare sau prin orice altă formă de publicitate.

Art. 3. (1) Primarul Sectorului 1, prin Direcția de Utilități Publice, Salubritate și Protecția Mediului Sector 1, Direcția Generală de Impozite și Taxe Locale Sector 1 și Direcția Generală Poliția Locală Sector 1, va asigura implementarea prevederilor prezentei hotărâri.

(2) Serviciul Tehnică Legislativă, Secretariat, Arhivă, Evidență Electorală, va comunica prezenta Hotărâre Direcției Generale Poliția Locală Sector 1, Direcției de Utilități Publice, Salubritate și Protecția Mediului Sector 1, Direcției Generale de Impozite și Taxe Locale Sector 1 precum și Instituției Prefectului Municipiului București.

Art. 4. Prezenta Hotărâre intră în vigoare la data aducerii la cunoștință publică.

AVIZEAZĂ,

conform art. 243 alin. (1) lit. a) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ,
cu modificările și completările ulterioare,

**SECRETAR GENERAL,
Mirona-Giorgiana MUREȘAN**

Nume și prenume	Funcția	Semnătura	Întocmit/Avizat	Data
Petrică Marius Ionescu	Director executiv		Verificat	13.06.2025
Bogdan Istrătescu	Consilier asistent		Întocmit	13.06.2025



Nr. /

REFERAT DE APROBARE

privind aprobarea Planului pentru amenajare, organizare și utilizare a parcărilor la nivelul Sectorului 1, pentru perioada 2025–2030

1.1. Descrierea situației actuale

Sistemul de gestionare al parcărilor în municipiul București este în prezent dezvoltat ca o strategie separată în cele 6 sectoare, izolată de alte inițiative de mobilitate durabilă, fiecare folosindu-l ca un instrument ce abordează și tratează problemele provocate de parcare autoturismelor în locații specifice, de multe ori altele decât parcurile amenajate.

Având în vedere că gestionarea eficientă a parcărilor constituie un factor determinant în orientarea mobilității urbane către forme durabile de transport, se impune adoptarea unor măsuri care să contribuie la restructurarea comportamentului de deplasare al conducătorilor auto.

În lipsa unor intervenții concrete asupra condițiilor actuale de administrare a parcărilor, utilizatorii nu vor fi expuși unor stimuli urbani adecvați care să încurajeze transferul către mijloace alternative de mobilitate, menținându-se astfel tiparele actuale de utilizare a autovehiculelor personale.

1.2. Motivele de fapt care reclamă reglementarea respectivă, rațiunile care au determinat inițierea proiectului de hotărâre și, după caz, scopul urmărit

În ultimii ani, **Sectorul 1 al Municipiului București** a cunoscut o creștere accelerată a parcului auto, ceea ce a generat o presiune tot mai accentuată asupra spațiului public urban. Acest fenomen a scos în evidență **insuficiența locurilor de parcare organizate**, dar și **utilizarea inefficientă a celor existente**. În plus, **parcarea neregulamentară** a devenit o practică frecventă, contribuind la disfuncționalități în circulația rutieră, dar și la ocuparea abuzivă a zonelor pietonale, spațiilor verzi sau a traseelor de mobilitate alternativă.

Traficul de tranzit, suprapus peste mobilitatea internă a locuitorilor sectorului, generează **congestii majore în rețeaua stradală**, determinând creșterea timpilor de deplasare, a emisiilor poluante și a zgomotului ambiental. Toate aceste aspecte au un impact direct asupra **calității vieții urbane** și subminează eforturile autorităților locale de a încuraja o mobilitate echilibrată, sustenabilă și sigură.



Planul propune o tranziție de la o abordare reactivă și fragmentată a parcurii la un sistem integrat, digital și echitabil. Mecanismele de implementare sunt construite pentru a răspunde presiunilor reale ale Sectorului 1, nu doar prin adăugarea de locuri, ci prin gestionarea eficientă a cererii, optimizarea ofertei existente și utilizarea tehnologiei pentru control și transparență. Parcarea este o formă de utilizare temporară și exclusivă a unei resurse comune, iar compensarea trebuie să fie calculată în funcție de impact.

1.3. Justificarea măsurii propuse

Având în vedere dinamica urbană actuală și presiunea tot mai accentuată asupra spațiului public din Sectorul 1, devine imperativă elaborarea și implementarea unei strategii care să permită gestionarea integrată și sustenabilă a parcarilor publice. Prezentul plan urmărește dezvoltarea unui sistem de parcare modern, eficient și adaptat realităților locale, în corelare cu politicile de mobilitate urbană pentru perioada 2025–2030.

Necesitatea unei intervenții coordonate este determinată de creșterea semnificativă a utilizării autovehiculului personal, cu efecte directe asupra aglomerării traficului, scăderii calității aerului și reducerii siguranței și accesibilității în zonele urbane dens populate. Sistemul actual de parcare, fragmentat și insuficient adaptat diversității nevoilor utilizatorilor, nu mai răspunde eficient provocărilor curente.

Gestionarea serviciului public de parcare trebuie să țină cont de caracteristicile specifice fiecărei zone din sector și de cerințele variate ale rezidenților, vizitatorilor, comercianților sau ale celor care utilizează alte forme de mobilitate urbană. Nu este posibilă satisfacerea simultană a tuturor cerințelor, motiv pentru care se impune aplicarea unor soluții de echilibru, bazate pe criterii transparente și măsuri de reglementare clare.

Totodată, viziunea de dezvoltare a parcarilor trebuie să depășească paradigma tradițională centrată exclusiv pe extinderea spațiilor de parcare și să integreze principii de mobilitate durabilă, protejarea utilizatorilor vulnerabili și promovarea transportului alternativ.

În acest sens, prin prezentul proiect de hotărâre se propune aprobarea **Planului pentru amenajare, organizare și utilizare a parcarilor la nivelul Sectorului 1, pentru perioada 2025–2030** în vederea implementării unui sistem unitar, transparent și performant de gestiune a parcarilor publice.

1.4. Impactul financiar asupra bugetului

- **Pe termen scurt:** Costuri administrative pentru implementarea strategiei, inclusiv dezvoltarea infrastructurii digitale și formarea personalului responsabil;



- **Pe termen mediu:** Creșterea veniturilor bugetare prin taxele aplicate pentru locurile de parcare publice;
- **Pe termen lung:** Optimizarea gestionării domeniului public și creșterea atractivității sectorului.

1.5. Modul de realizare, măsurile de implementare, resursele necesare

Gestionarea serviciului public de administrare a parcarilor aparținând domeniului public sau privat al Sectorului 1 al Municipiului București se va face de către D.U.P.S.P.M. S1 și/sau D.G.I.T.L. S1.

Organizarea serviciului public de administrare a parcarilor în Sectorul 1 al Municipiului București are la bază principiul eficienței economice, vizând asigurarea unui echilibru optim între costurile de operare și calitatea serviciilor oferite cetățenilor. În acest sens, structura și funcționarea serviciului sunt adaptate dimensiunii teritoriale a sectorului, nivelului său de dezvoltare urbană, caracteristicilor economico-sociale și stadiului actual al infrastructurii edilitare, având în vedere totodată potențialul de extindere și modernizare a acesteia.

Prin optarea pentru forma de gestiune directă, autoritatea administrației publice locale – Sectorul 1 al Municipiului București – își asumă în mod nemijlocit întreaga responsabilitate privind organizarea, conducerea, finanțarea, coordonarea și monitorizarea activităților specifice acestui serviciu public. Această abordare presupune atât gestionarea operațională a parcarilor aflate în domeniul public sau privat al sectorului, cât și asigurarea unei administrări coerente și eficiente a întregului domeniu public și privat aferent acestor activități.

1.6. Temeiul legal care stă la baza adoptării

- prevederile Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare;
- O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată;
- H.G.C.G.M.B. nr. 124/2008 privind aprobarea strategiei de parcare pe teritoriul Municipiului București, cu modificările și completările ulterioare.

Pentru considerentele mai sus expuse și în temeiul art. 136 alin. (1) și alin. (2) din Ordonanța de Urgență nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, supunem dezbaterii Consiliului Local al Sectorului 1 Strategia privind implementarea programului de amenajare, organizare și utilizare a parcarilor la nivelul Sectorului 1, pentru perioada 2025–2030.

**PRIMAR
GEORGE-CRISTIAN TUȚĂ**



Nr. ____/____2025

RAPORT DE SPECIALITATE

**privind necesitatea adoptării Planului pentru amenajare, organizare și utilizare a parcărilor la
nivelul Sectorului 1, pentru perioada 2025–2030**

1. Scopul proiectului

Această plan propune măsuri concrete pentru dezvoltarea unui sistem de parcare modern, eficient și sustenabil, integrat într-o viziune amplă de mobilitate urbană pentru perioada **2025–2030**.

Nevoia unui grad de control mai mare asupra sistemului de parcare s-a dezvoltat ca urmare a expansiunii îngrijorătoare a nivelului de utilizare a autoturismului individual și a cotelor alarmante ale traficului auto. Această situație a propulsat congestia traficului și poluarea orașului, în special în zonele dens populate.

Gestionarea sistemului de parcare trebuie adaptată situațiilor particulare și soluțiile implementate trebuie să răspundă cerințelor specifice.

2. Obiective specifice

Planul privind implementarea la nivelul Sectorului 1 al Municipiului București a programului privind amenajarea, organizarea și exploatarea parcărilor publice stabilește următoarele obiective specifice:

1. Creșterea controlului privind aplicarea efectivă a reglementărilor privind parcare;



2. Reducerea cererii de parcare prin îmbunătățirea transportului public și a transportului alternativ;
3. Acces mai ușor în instituții publice, precum unități de învățământ și spitale;
4. Facilitarea circulației pietonilor pe trotuare;
5. Gestionarea corectă a parcărilor cu scopul de a reduce circulația mașinilor și de a scădea emisiile de carbon și poluarea aerului;
6. Creșterea numărului de locuri de parcare și accesibilitatea la spațiile de parcare în general și pentru persoanele cu dizabilități;
7. Descongestionarea zonelor aglomerate prin descurajarea staționării pe termen lung;
8. Optimizarea transportului în comun și creșterea numărului de călători pe mijloacele de transport în comun;
9. Dotarea parcărilor cu parcometre moderne pentru digitalizarea eliberării tichetelor;
10. Scăderea numărului de staționări neregulate prin intensificarea aplicării măsurilor sancționării, asigurând astfel străzi mai sigure pentru pietoni, bicicliști, motocicliști și pentru mijloacele de transport în comun;
11. Îmbunătățirea calității aerului și implicit, a sănătății locuitorilor.

3. Necesitatea unui plan

Obiectivul general al planului îl constituie gestionarea parcărilor din Sectorul 1 al Municipiului București, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii parcărilor existente pentru o mai bună exploatare a acestora, pentru a asigura necesarul de locuri de parcare, concomitent cu descurajarea deplasărilor cu autovehiculul propriu.

Obiectivele strategice este gestionarea echitabilă, transparentă și durabilă a parcărilor în Sectorul 1, bazată pe principiul că domeniul public este resursă comună, întreținută de toți prin taxe și impozite; ocuparea sa cu vehicule trebuie compensată de utilizatori proporțional cu impactul asupra comunității.

Proiectarea și gestionarea ofertei existente de parcare poate fi o modalitate eficientă de a reduce cererea de parcare sau de a crește atractivitatea spațiilor neutilizate. Potrivit studiilor la nivel european, construirea unor locuri suplimentare dedicate parcării fără a gestiona oferta existentă, induce un nivel ridicat de utilizare a autoturismului și poate crește cererea pentru un număr cât mai mare de locuri de



parcare.

4. Baza legală

Având în vedere principiul continuității serviciilor de utilitate publică, precum și atribuțiile ce revin autorităților administrației publice locale în gestionarea acestora, prezenta strategie a fost elaborată cu respectarea prevederilor următoarelor acte normative, astfel cum au fost modificate și completate ulterior:

- O.G. nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Normativul NP 24-97/1997 – pentru proiectarea și executarea parcarilor pentru autoturisme;
- O.G. nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare;
- O.G. nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;
- Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată;
- O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, cu modificările și completările ulterioare;
- H.G. nr. 268/2007 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a prevederilor Legii nr. 448/2006;
- Hotărârea nr. 1391/2006 pentru aprobarea regulamentului de aplicare a O.U.G. nr. 195/2002, cu modificările și completările ulterioare;
- H.C.G.M.B. nr. 124/2008 privind aprobarea strategiei de parcare pe teritoriul Municipiului București;



- Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 227/2015 privind Codul Fiscal, cu modificările și completările ulterioare;
- H.G. nr. 1/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 227/2015, cu modificările și completările ulterioare;
- H.C.G.M.B. nr. 95/2018 privind aprobarea regulamentului serviciului public de administrare a parcajelor;
- O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;
- H.C.G.M.B. nr. 517/17.09.2019 privind aprobarea tarifelor de exploatare a parcajelor publice de utilitate generală din municipiul București.
- H.C.L. Sectorului 1 nr.50/2025 pentru aprobarea Regulamentului privind procedura de lucru pentru vehiculele fără stăpân sau abandonate pe terenuri aparținând domeniului public sau privat al Sectorului 1 al Municipiului București și abrogarea Hotărârii Consiliului Local al Sectorului 1 nr. 16/2016 privind procedura de lucru pe linia vehiculelor fără stăpân sau abandonate pe terenuri aparținând domeniului public sau privat al Sectorului 1;
- H.C.L. Sectorului 1 nr.74/2025 privind aprobarea tarifelor percepute pentru utilizarea domeniului public aflat în administrarea Consiliului Local al Sectorului 1 al Municipiului București;
- H.C.L. Sector 1 nr. 113/2025 privind aprobarea regulamentului de organizare și funcționare a D.U.P.S.P.M. S1.

5. Impactul financiar asupra bugetului local

Impactul financiar poate fi împărțit în:

- **Pe termen scurt:** Costuri administrative pentru implementarea strategiei, inclusiv dezvoltarea infrastructurii digitale și formarea personalului responsabil;
- **Pe termen mediu:** Creșterea veniturilor bugetare prin taxele aplicate pentru locurile de parcare publice;
- **Pe termen lung:** Optimizarea gestionării domeniului public și creșterea atractivității sectorului.



6. Concluzii și propuneri

Ținând cont de aspectele menționate anterior și de necesitatea unei reglementări clare a serviciului de administrare, modernizare și exploatare a parcărilor publice, se propune adoptarea, prin **Hotărâre a Consiliului Local al Sectorului 1, a Planului pentru amenajare, organizare și utilizare a parcărilor la nivelul Sectorului 1, pentru perioada 2025–2030**, plan anexat prezentului raport.

Nume și prenume	Funcția	Semnătura	Întocmit/Avizat	Data
Petrică Marius Ionescu	Director executiv		Verificat	13.06.2025
Bogdan Istrătescu	Consilier asistent		Întocmit	13.06.2025

Planul pentru amenajare, organizare și utilizare a parcărilor la nivelul Sectorului 1 pentru perioada 2025–2030

Obiectiv Strategic

Gestionarea echitabilă, transparentă și durabilă a parcărilor în Sectorul 1, bazată pe principiul că domeniul public este resursă comună, întreținută de toți prin taxe și impozite; ocuparea sa cu vehicule trebuie compensată de utilizatori proporțional cu impactul asupra comunității.

Cuprins

- I. Context și diagnostic
- II. Cadrul legislativ
- III. Principii Fundamentale
- IV. Mecanisme operaționale
- V. Model de Finanțare
- VI. Programul de Implementare
- VII. Beneficii și Impact
- VIII. Măsuri de eficientizare a locurilor de parcare
- IX. Condiții de eligibilitate și funcționare

I. Context și Diagnostic

Sectorul 1 al Bucureștiului, cu aproximativ 265.000 de locuitori și o densitate de peste 3 900 pers/km², se confruntă cu presiune intensă asupra domeniului public. Raportul dintre locurile de parcare și populație nu acoperă nevoile reale, generând un deficit care se traduce prin trafic „de căutare” și blocaje pe trotuare. La nivelul străzilor din Sectorul 1 sunt 27.000 de locuri de parcare gestionate de CM Parking București și 10544 parcări de reședință gestionate de administrația Sectorului 1.

Populație și motorizare

Sectorul 1 are o populație în continuă creștere. Cu o rată de motorizare care urmează trendul național, creșterea parcului auto a depășit semnificativ capacitatea infrastructurii de parcare. Mașinile înmatriculate în alte județe și tranzitul dinspre DN1 agravează presiunea zilnică asupra parcărilor.

Situația stocului de locuri

Numărul locurilor de parcare organizate este de aproximativ 10.500 în Sectorul 1, în timp ce numărul total de autovehicule înmatriculate de către persoanele fizice în Sectorul 1 sunt de peste 103.000. Diferența este compensată prin parcări nereglementare pe trotuare, spații verzi sau marginea carosabilului. Lipsa unei evidențe digitale și a unei politici comune la nivelul Capitalei contribuie la fragmentarea gestionării.

Venituri și gestionare

Sectorul 1 are un potențial nevalorificat din cauza unei rețele neuniforme, a

lipsei unei digitalizări extinse și a evaziunii spațiale – zone în care parcare se face gratuit, necontrolat. Gestiunea trebuie modernizată pentru a maximiza eficiența colectării și reinvestirii.

Parking ilegal și blocaje

Ocupațiile ilegale ale trotuarelor și intersecțiilor contribuie semnificativ la haosul urban. Pietonii, bicicliștii și intervențiile de urgență sunt afectate. Măsurile actuale (blocatori, amenzi) sunt reactive și insuficiente. Este necesară o abordare digitală, predictivă și corectivă pentru a transforma spațiul într-unul prietenos și sigur.

II. Cadrul legislativ

Cadrul legislativ național

Prin raportarea la principiul continuității serviciilor de utilitate publică și a atribuțiilor care revin autorităților administrației publice locale în ceea ce privește aceste servicii, prezentul plan s-a întocmit cu respectarea următoarelor acte normative, cu modificările și completările ulterioare:

- O.G. nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Normativul NP 24-97/1997 – pentru proiectarea și executarea parcajelor pentru autoturisme;
- O.G. nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare;
- O.G. nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;
- Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată;

- O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, cu modificările și completările ulterioare;
- H.G. nr. 268/2007 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a prevederilor Legii nr. 448/2006;
- Hotărârea nr. 1391/2006 pentru aprobarea regulamentului de aplicare a O.U.G. nr. 195/2002, cu modificările și completările ulterioare;
- H.C.G.M.B. nr. 124/2008 privind aprobarea strategiei de parcare pe teritoriul Municipiului București;
- Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 227/2015 privind Codul Fiscal, cu modificările și completările ulterioare;
- H.G. nr. 1/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 227/2015, cu modificările și completările ulterioare;
- H.C.G.M.B. nr. 95/2018 privind aprobarea regulamentului serviciului public de administrare a parcajelor;
- O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;
- H.C.G.M.B. nr. 517/17.09.2019 privind aprobarea tarifelor de exploatare a parcajelor publice de utilitate generală din municipiul București.

Cadrul legislativ local

Prin raportarea la principiul continuității serviciilor de utilitate publică și a atribuțiilor care revin autorităților administrației publice locale în ceea ce privește aceste servicii, prezentul plan s-a întocmit cu respectarea următoarelor acte normative, cu modificările și completările ulterioare:

Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr 124/2008 privind aprobarea strategiei de parcare pe teritoriul Municipiului București;

Regulamentul nr. 37248/05.12.2022 privind organizarea și funcționarea parcărilor publice de reședință administrate de Administrația Dezvoltare Urbană Sector 1;

H.C.L. Sector 1 nr. 180/25.10.2024 privind reorganizarea Direcției de Utilități Publice, Salubritate și Protecția Mediului Sector 1, prin preluarea Administrației Domeniului Public Sector 1;

H.C.L. Sector 1 nr. 181/25.10.2024 privind aprobarea reorganizării Direcției Generale de Impozite și Taxe Locale a Sectorului 1, a organigramei și Statutului de funcții ale Direcției Generale de Impozite și Taxe Locale a Sectorului 1;

H.C.L. nr.50/2025 a Sectorului 1 pentru aprobarea Regulamentului privind procedura de lucru pentru vehiculele fără stăpân sau abandonate pe terenuri aparținând domeniului public sau privat al Sectorului 1 al Municipiului București și abrogarea Hotărârii Consiliului Local al Sectorului 1 nr. 16/2016 privind procedura de lucru pe linia vehiculelor fără stăpân sau abandonate pe terenuri aparținând domeniului public sau privat al Sectorului 1;

H.C.L. nr.74/2025 a Sectorului 1 privind aprobarea tarifelor percepute pentru utilizarea domeniului public aflat în administrarea Consiliului Local al Sectorului 1 al Municipiului București;

H.C.L. Sector 1 nr. 113/2025 privind aprobarea regulamentului de organizare și funcționare a D.U.P.S.P.M. S1.

III. Principii Fundamentale

Strategia se ancorează în două valori esențiale: echitate fiscală și responsabilitate colectivă asupra spațiului public. Domeniul public nu este creație individuală, ci aparține comunității, finanțat de toți prin taxe și impozite. Oricând un vehicul ocupă un metru pătrat de trotuar sau parcare, el limitează accesul altora – așadar utilizatorul trebuie să compenseze colectiv, nu doar prin sancțiuni, ci prin tarife care reflectă impactul. Astfel, parcare nu mai este un drept firesc al posesorului de mașină, ci o concesiune temporară și tarifată.

Domeniu public = resursă comună

Domeniul public este întreținut de toți contribuabilii. Dreptul de a ocupa temporar o porțiune din acesta trebuie să fie reglementat și echitabil tarifat. Nicio persoană nu poate revendica utilizarea exclusivă fără a compensa ceilalți membri ai comunității

Redistribuție prin taxare

Veniturile generate din parări trebuie reinvestite exclusiv în infrastructura urbană și mobilitate durabilă. Aceasta permite crearea unui cerc virtuos: utilizarea responsabilă a spațiului public finanțează îmbunătățirea acestuia.

Transparență și responsabilizare

Platforma digitală va oferi în timp real informații despre veniturile colectate, gradul de ocupare și alocările bugetare. Încrederea cetățenilor se bazează pe transparență și pe implicarea lor în monitorizarea rezultatelor.

Prioritate traficului durabil

Planul are ca obiectiv central creșterea mobilității durabile: mersul pe jos, bicicleta, transportul public. Parcarea trebuie planificată astfel încât să nu încurajeze utilizarea excesivă a autoturismului personal.

IV. Mecanisme Strategice

Planul propune o tranziție de la o abordare reactivă și fragmentată a parcării la un sistem **integrat, digital și echitabil**. Mecanismele de implementare sunt construite pentru a răspunde presiunilor reale ale Sectorului 1, nu doar prin adăugarea de locuri, ci prin gestionarea eficientă a cererii, optimizarea ofertei existente și utilizarea tehnologiei pentru control și transparență. Parcarea este o formă de utilizare temporară și exclusivă a unei resurse comune, iar compensarea trebuie să fie calculată în funcție de impact.

Reconfigurare urbană pentru parcări eficiente

Trotuarele vor fi eliberate, iar străzile reorganizate: sensuri unice, parcare în spic, amenajare de spații temporare. Fără investiții masive în betoane, dar cu optimizare spațială. Se analizează fiecare stradă pentru a determina unde poate fi amplasată o parcare fără să afecteze fluxurile pietonale sau de urgență. Garajele ilegale vor fi demolate și transformate în zone urbane pentru comunitate.

Digitalizare completă și supraveghere automată

Implementarea unei platforme digitale unice, care să permită alocarea, plata, abonarea și urmărirea utilizării în timp real. Sisteme automatizate care

permit sau blochează accesul în funcție de dreptul de utilizare. Amenzi care se emit automat, evitând abuzurile și corupția.

Politici pentru utilizatori vulnerabili și mobilitate nouă

Locuri rezervate pentru persoane cu dizabilități (minim 2%), vehicule electrice (10%) și biciclete. Pentru navetiști, se creează parcări tip Park & Ride, corelate cu transportul public, iar pentru rezidenți se păstrează drepturi prioritare în proximitatea domiciliului.

Sistem de indicatori și evaluare permanentă

Planul include un set de indicatori clari: rotație, timp de căutare, cerere long-term, procent pietonal. Fiecare este urmărit anual și publicat pe un dashboard transparent. Pe baza acestor date, se ajustează planul, se prioritizează investițiile și se pot lua decizii fundamentate pe date.

V. Program de Implementare

Planul se bazează pe un program de implementare etapizat pe 5 ani, cu obiective clare, indicatori și posibilitate de adaptare. Etapele includ: auditarea situației existente, implementarea fazei-pilot digitalizate, extinderea la nivel sectorului, reorganizarea spațiului urban și evaluarea finală. Planul se axează pe eficiență, implicare publică și investiții inteligente.

Audit și consultare (2025 – Q3–Q4)

Identificarea tuturor spațiilor posibile, analiza gradului de ocupare, nevoilor reale, comportamentului de utilizare. Consultări cu cetățenii, ONG-uri, experți în mobilitate, urbanism, persoane cu dizabilități. Aceste date vor fundamenta măsurile ulterioare.

Fază-pilot digitalizare (2026 – Q1)

Implementare test în 2–3 zone cu grad ridicat de ocupare. Sisteme automatizate, aplicație unică, sancționare automată. Analiză comparativă a performanței versus zonele neimplementate.

Extindere sistemică (2026–2027)

Implementarea concluziilor din faza pilot și digitalizarea în întregului sector. Integrare cu transportul public și infrastructura alternativă. Lansarea stațiilor de încărcare pentru EV.

Reorganizare spațială & incluziune (2028–2029)

Finalizarea transformării străzilor secundare: trotuare eliberate, benzi dedicate, spații verzi. Construcția a 2 parcări automatizate sau supraetajate. Extindere a locurilor pentru biciclete, transport alternativ și stații de încărcare pentru EV. Adaptarea sistemului în funcție de feedbackul comunitar.

Finalizare și audit extern (2030)

Evaluare completă a impactului: indicatori, eficiență financiară, satisfacție publică. Audit independent. Campanii de informare și educare. Revizuire strategică pentru ciclul 2030–2035.

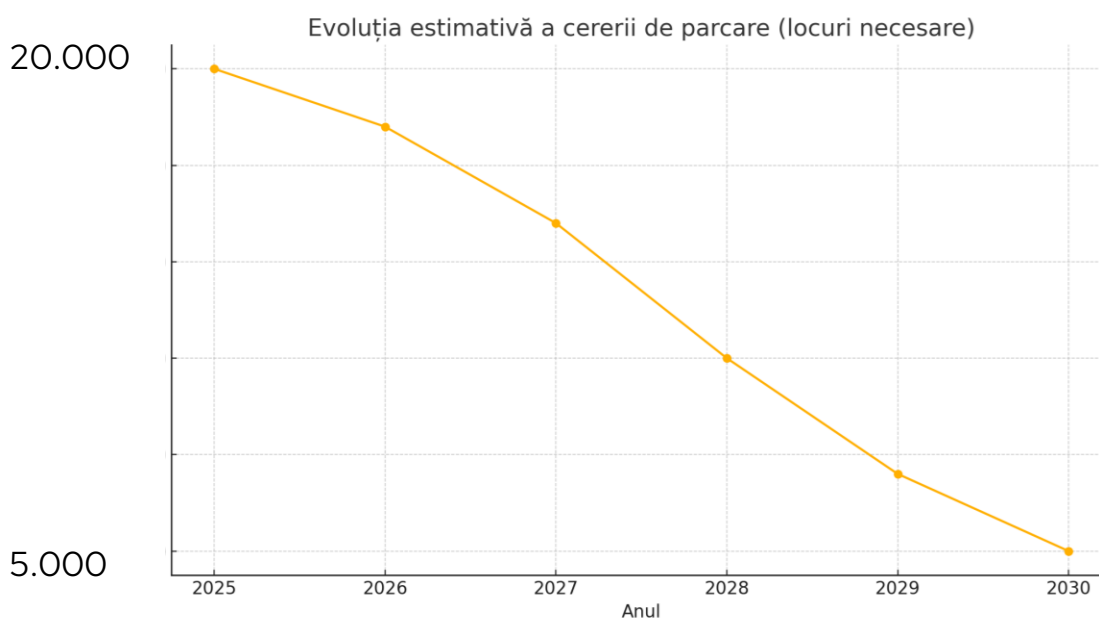
VI. Model de Finanțare

Finanțarea planului se bazează pe un mix responsabil și durabil: fonduri proprii, fonduri europene și veniturile proprii colectate din utilizarea sistemului de parcaje. Toate veniturile obținute sunt reinvestite în infrastructura de mobilitate, conform principiului “plătești–beneficiezi”. Structura de finanțare include și parteneriate public–private și granturi speciale pentru digitalizare și mobilitate durabilă.

VII. Beneficii și Impact

Beneficiile strategiei sunt multiple: creșterea accesibilității și siguranței, eliberarea spațiilor pietonale, reducerea timpilor pierduți și a emisiilor, precum și autofinanțarea sistemului.

Prin crearea unui model replicabil, Sectorul 1 devine un exemplu de bune practici urbane. În plus, încrederea cetățenilor este consolidată prin transparență, calitate a vieții și participare activă.



Grafic 2: Estimarea scăderii cererii de locuri de parcare datorită măsurilor adoptate.

VIII. Măsurile de eficientizare a locurilor de parcare

Pentru o utilizare eficientă a infrastructurii existente și în acord cu obiectivul echitabil al utilizării domeniului public – unde ocuparea exclusivă trebuie compensată financiar și social – este esențială reorganizarea fizică și administrativă a locurilor de parcare. Nu este nevoie de extinderi haotice, ci de o reconversie inteligentă a spațiilor existente. Măsurile propuse sunt în acord cu nevoile comunitare.

1. Reamenajare spațială a parcarilor existente

Prin implementarea de sensuri unice, reorganizare în spic și delimitarea corectă a spațiilor de staționare, se poate crește capacitatea fără construcții noi. Se propune conversia parcarilor paralele cu axului drumului în parări în spic acolo unde lățimea drumului permite, cu respectarea fluxului pietonal și a normativelor ISU.

2. Legalizarea parcarilor neamenajate existente

Multe autoturisme parchează informal lângă borduri și trotuare. Aceste locuri pot fi organizate prin marcare, semnalizare și taxare corespunzătoare, reducând comportamentele abuzive și periculoase. Aceste locuri vor fi prioritare pentru eliminare pe măsură ce infrastructura se extinde.

3. Parări pentru mobilitate alternativă și EV

Se rezervă un minim de 10% din noile locuri pentru vehicule electrice, dotate cu stații de încărcare rapidă. De asemenea, se amenajează spații sigure și marcate pentru biciclete, moped și trotinete electrice în proximitatea intersecțiilor importante.

4. Împărțirea clară a locurilor de lungă și scurtă durată

În zonele comerciale și instituționale, minim 30% dintre locuri vor fi dedicate utilizării pe termen scurt (sub 2 ore).. Se aplică politici de rotație prin control automatizat și mesaje digitale afișate în aplicație sau pe totemuri.

5. Intervenții pentru pietoni și persoane cu dizabilități

Se delimitează clar zonele pietonale, se amplasează stâlpi de protecție, se creează treceri pietonale largi. Minim 2% din locuri sunt rezervate pentru persoane cu dizabilități, respectând standardele de accesibilitate.

IX. Condiții de eligibilitate și funcționare

Pentru ca utilizarea parcarilor să fie corectă și să reflecte contribuția fiecărui cetățean la bugetul local, ocuparea unui spațiu public trebuie să fie reglementată prin criterii clare de eligibilitate. Nu orice vehicul trebuie să beneficieze automat de acces la un loc public, ci doar în măsura în care respectă condițiile impuse de echitate, legalitate și capacitate urbană.

1. Eligibilitate pentru parcări rezidențiale

Solicitantul trebuie să aibă domiciliul, în Sectorul 1, mașină înmatriculată pe persoana respectivă (sau în leasing), fără datorii la bugetul local. Se va alocă un singur loc per imobil, în limita distanței de 100 metri de la domiciliu. Accesul este gestionat digital.

2. Eligibilitate pentru parcări publice pentru riverani

Poate beneficia de abonament pentru utilizarea unui loc de parcare publică orice persoană fizică care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- a) are domiciliul sau reședința stabilă pe raza Sectorului 1 al Municipiului București;
- b) deține un autovehicul înmatriculat pe numele său sau utilizat în baza unui contract de leasing;
- c) nu figurează cu obligații de plată restante către bugetul local.

Accesul la parcările publice se realizează exclusiv în baza unui abonament lunar/anual, achitat anticipat prin intermediul platformei digitale dedicate.

Alocarea abonamentelor se face automat, în funcție de cererile înregistrate, în limita locurilor disponibile din proximitatea adresei de domiciliu/reședință.

Se pot atribui:

- maximum două locuri de parcare pentru fiecare imobil, în limita unei raze de 300 de metri față de domiciliu, în situația în care solicitantul nu deține un abonament de parcare de reședință sau nu beneficiază de un loc autorizat în curtea imobilului;
- maximum un loc de parcare pentru fiecare imobil, în aceleași condiții de proximitate, dacă solicitantul are deja atribuit un loc de parcare de reședință sau un loc autorizat în incinta proprietății.

Locurile de parcare nu sunt rezervabile.

În absența cererilor eligibile din proximitate, locurile disponibile pot fi alocate și solicitanților din afara razei de 300 de metri, cu respectarea principiului utilizării optime și eficiente a spațiului disponibil.

3. Parcări publice cu plată – utilizare tranzitorie

Sunt deschise oricărui utilizator, cu plata efectuată digital sau la automat. Programul de funcționare este zilnic 08:00–20:00. În afara acestui interval, parcare este gratuită, dar nu rezervabilă.

3. Parcări automatizate – reguli de utilizare

Accesul se face pe bază de abonament lunar sau anual, achitat anticipat. Platforma digitală alocă locurile automat, în funcție de compatibilitate tehnică (dimensiuni vehicul). În caz de întârziere a plății, accesul este restricționat.



4. Parcări pentru două roți

Vehiculele trebuie să fie înmatriculate și asigurate. În lipsa cererilor valabile, se poate alocă și celor din afara proximității, respectând principiul maximizării eficienței spațiului.

5. Reguli generale de exploatare

Parcarea este permisă doar în perimetrul marcat. Sunt interzise ocuparea abuzivă, semnalizarea falsă, obstrucționarea sau închirierea informală. Abaterile vor fi sancționate automatizat prin sistem digital.