



Primăria
Sectorului 1

ANEXĂ LA HOTĂRÂREA CONSILIULUI
LOCAL AL SECTORULUI 1

Nr. 138 30 JUN 2025
Anexa

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
Ramona Perunb

SECTORUL 1 SE SCHIMBĂ



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

VIZAT
spre neschimbare
SECRETAR GENERAL

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 parcarilor.

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 neregulate 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 parcarilor 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;

VIZAT
spre neschimbare
SECRETAR GENERAL



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

VIZAT
spre neschimbare
SECRETAR GENERAL



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 parcarii 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

VIZAT
spre neschimbare
SECRETAR GENERAL



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 4%), vehicule electrice (10%) și biciclete. Pentru navetiști, se creează parcuri tip Park & Ride, corelate cu transportul public, iar pentru rezidenți se păstrează drepturi prioritare în proximitatea domiciliului/reședinței.

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.

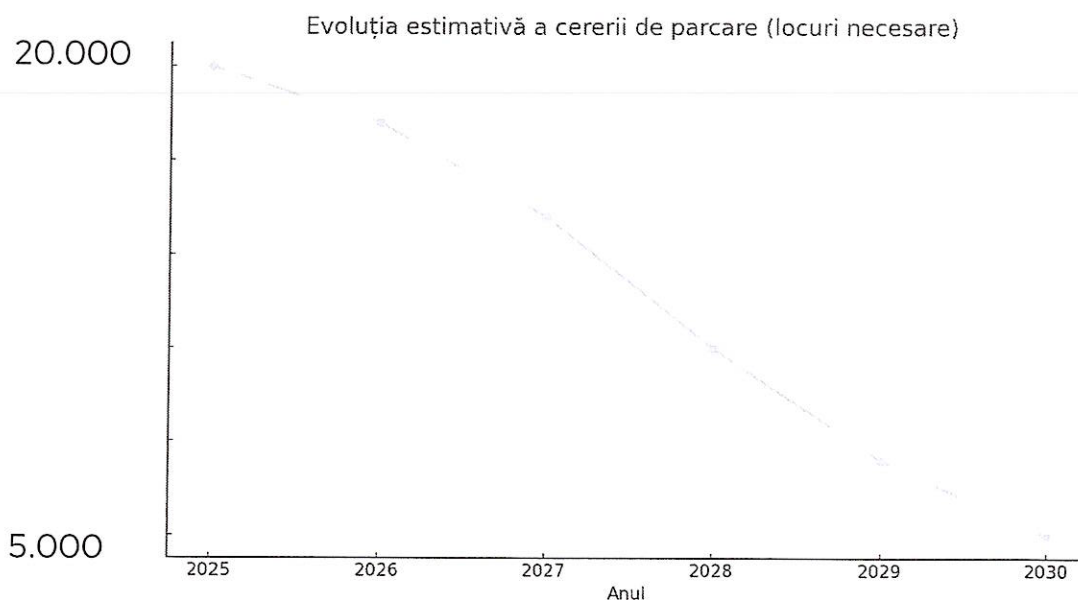
VIZAT
spre neschimbare
SECRETAR GENERAL



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.

VIZAT
spre neschimbare
SECRETAR GENERAL



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 marcarea, 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.

VIZAT
spre neschimbare
SECRETAR GENERAL



5. Intervenții pentru pietoni și persoane cu dizabilități

Se delimitează clar zonele pietonale, se amplasează stâlpi de protecție, se creează treceri pietonale largi. Minim 4% 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 aloca 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.

VIZAT
spre neschimbare
SECRETAR GENERAL



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.

VIZAT
spre neschimbare
SECRETAR GENERAL



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.

VIZAT
spre neschimbare
SECRETAR GENERAL