

**STUDIU PRIVIND POLITICA PARCĂRILOR LA NIVELUL ARIEI DE STUDIU A
OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII "REGENERARE URBANĂ A ZONEI MICRO 15" -
MUNICIPIUL DEVA, JUDEȚUL HUNEDOARA**



Cuprins

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND POLITICA DE PARCARE	3
1.1. Titlu	3
1.2. Beneficiarul investiției	3
1.3. Elaboratorul studiului privind politica de parcare	3
1.4. Baza legală a elaborării	3
2. SITUAȚIA ACTUALĂ LA NIVELUL ARIEI DE IMPACT A PROIECTULUI	5
2.1. Amplasament	5
2.2. Caracterul zonei	6
2.3. Parcarea în zonă	6
3. ANALIZA OFERTEI DE LOCURI DE PARCARE	8
3.1. Locuri de parcare amenajate - reglementate	8
3.2. Locuri de parcare neamenajate - nereglementare	12
3.3. Tarifarea locurilor de parcare	14
4. ANALIZA CERERII DE LOCURI DE PARCARE	17
5. DECIFITUL LOCURILOR DE PARCARE	22
6. PROFILUL UTILIZATORILOR	25
7. ADMINISTRARE	27
8. DIAGNOSTIC	29
9. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI	31

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND POLITICA DE PARCARE

1.1. Titlu

Studiu privind politica parcarilor la nivelul ariei de studiu a obiectivului de investiții „Regenerare urbană a zonei Micro 15” Municipiul Deva, județul Hunedoara.

1.2. Beneficiarul investiției

U.A.T. Municipiul Deva

1.3. Elaboratorul studiului privind politica de parcare

Agorapolis SRL

1.4. Baza legală a elaborării

Legislație aplicabilă național:

- Ordonanța de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu republicările și actualizările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, cu republicările și actualizările ulterioare;
- Hotărârea de Guvern nr. 525 din 27.06.1996, republicată în 2002 pentru aprobarea regulamentului general de urbanism, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, cu modificările și completările ulterioare;

Legislație locală:

- Hotărârea de Consiliu Local nr. 317/2025 privind stabilirea chiriilor anuale pentru închirierea locurilor de parcare arondate blocurilor de locuințe din municipiul Deva;
- Hotărârea de Consiliu Local nr. 11/2019 privind regulamentul de închiriere a locurilor de parcare din parcurile de reședință din Municipiul Deva;
- Planul Urbanistic General al Municipiului Deva, aprobat prin HCL nr. 223/1999, prelungit prin HCL 483/2015, modificat prin HCL 111/2016 și prin HCL nr. 490/2018;
- Planul Urbanistic General al Municipiului Deva - aflat în actualizare;
- Strategia Integrată pentru Dezvoltare Urbană a Municipiului Deva 2021-2027(SIDU), aprobată prin HCL 410/2023;
- Planul de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Deva 2016-2030;

- Planul Urbanistic Zonal "Regenerare urbană a zonei Micro 15" și RLU aferent, aprobat prin HCL nr. 56 din 27.02.2025;

2. SITUAȚIA ACTUALĂ LA NIVELUL ARIEI DE IMPACT A PROIECTULUI

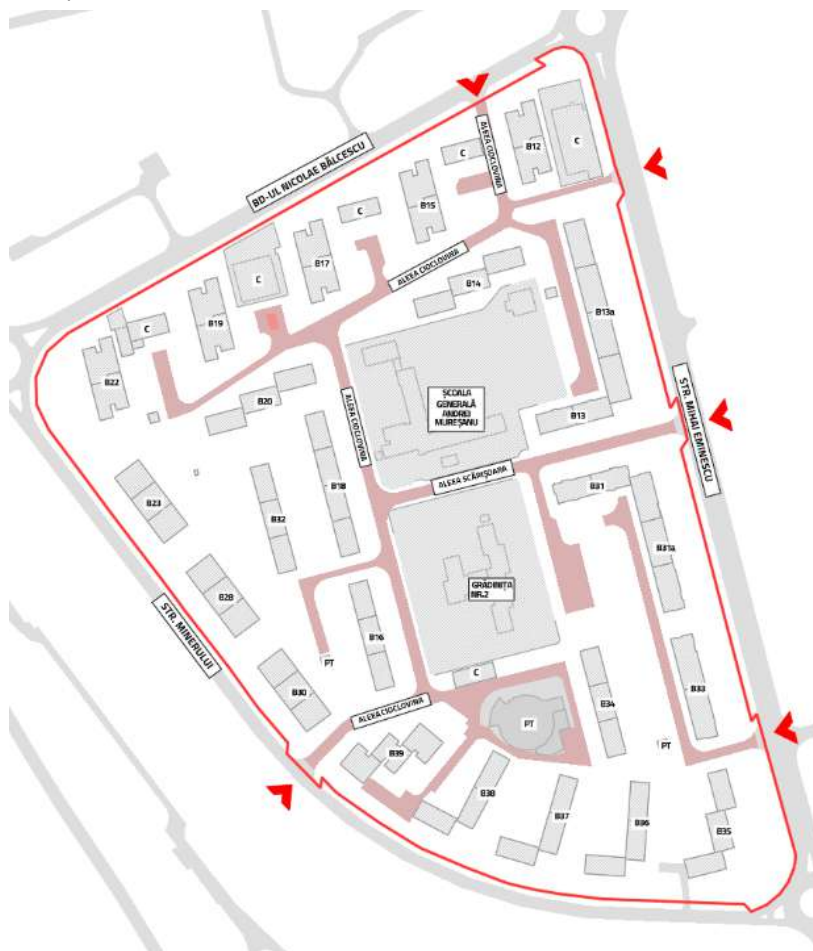
2.1. Amplasament

Aria de analiză a politicii de parcare este definită de zona centrală a cartierului Micro 15, areal care face obiectul investiției „Regenerare Urbană a Zonei Micro 15”.

Arealul este delimitat de străzi principale, fără a fi însă cuprinse în aria de intervenție:

- la Nord – Bulevardul Nicolae Bălcescu,
- la Sud și Vest – Strada Minerului,
- la Est – Strada Mihai Eminescu.

Suprafața totală a amplasamentului este de 108.217,35 mp, și cuprinde arterele de circulație Aleea Cioclovina și Aleea Scărișoara.



2.2. Caracterul zonei

Aria studiată este o zonă constituită, ocupată cu ansambluri de locuințe colective (aproximativ 24 de blocuri de locuințe colective realizate în jurul anilor '75), dar și cu dotări complementare acestora, precum: dotări educaționale (școală, grădiniță), dotări comerciale (piață agroalimentară, puncte de alimentație publică, magazine de cartier etc.) și spații verzi aferente ansamblurilor. Cartierul Micro 15 a fost realizat în etapa de extindere urbană socialistă a municipiului Deva, ca parte a politicii de dezvoltare a fondului locativ destinat angajaților întreprinderilor industriale locale. Structura urbană este una planificată, cu blocuri dispuse ordonat în jurul unor axe principale de circulație și cu o separare relativ clară între traficul auto și spațiile pietonale dintre blocuri.

Circulațiile prezente în zonă sunt de deservire locală, cu tranzit redus, accesate preponderent de riverani și utilizatorii dotărilor din zonă. Gradul de motorizare al locuitorilor este ridicat, în creștere constantă față de perioada realizării cartierului, când numărul de autoturisme era redus, iar infrastructura rutieră și spațiile de parcare au fost dimensionate minimal. Conform PMUD Deva, la nivelul anului 2021 s-a înregistrat un nivel de aproximativ 489 autovehicule/1.000 de locuitori (date de la nivelul anului 2021). La nivel național, conform *Institutului Național de Statistică*, rata de motorizare pentru anul 2021 a fost de 398 autovehicule/1.000 de locuitori, astfel că **la nivelul Municipiului Deva rata de motorizare este cu circa 23% mai mare decât media națională.**

În prezent, presiunea asupra spațiilor publice și a zonelor verzi dintre blocuri este vizibilă, o parte dintre acestea fiind utilizate informal pentru parcare autoturismelor. Lipsa unei infrastructuri de parcare organizate determină dificultăți de circulație și de acces pentru autospeciale, mai ales în orele de vârf.

2.3. Parcare în zonă

Parcare în zonă se realizează în locuri de parcare amenajate, spontan de-a lungul arterelor de circulație, dar și spontan pe trotuare sau spații verzi. De asemenea, în zonă sunt prezente un număr de 47 de garaje auto, dar care sunt preponderent utilizate pentru depozitare. Locurile de parcare existente sunt organizate ineficient – atât dimensiunile locurilor de parcare cât și ale căilor de acces nu sunt conforme cu normativele în vigoare. Astfel, zonei îi sunt alocate 425 de locuri de parcare amenajate la sol + 47 de garaje auto.

STUDIU PRIVIND POLITICA PARCĂRILOR LA NIVELUL ARIEI DE STUDIU A OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII "REGENERARE URBANĂ A ZONEI MICRO 15" - MUNICIPIUL DEVA, JUDEȚUL HUNEDOARA



Parcarea în zona; sursa: prelucrare autor

3. ANALIZA OFERTEI DE LOCURI DE PARCARE

3.1. Locuri de parcare amenajate - reglementate

Capacitatea totală de parcare în zonă este de 472 de locuri de parcare. Din cele 425 de locuri de parcare amenajate la sol, **aproximativ 20% sunt amplasate de-a lungul străzilor principale**, în timp ce **circa 80% sunt situate pe aleile adiacente dintre blocuri**, în interiorul perimetrului rezidențial. Pe lângă acestea, zona dispune de 47 de garaje auto, reprezentând **aproximativ 10% din capacitatea totală de parcare** din zonă.

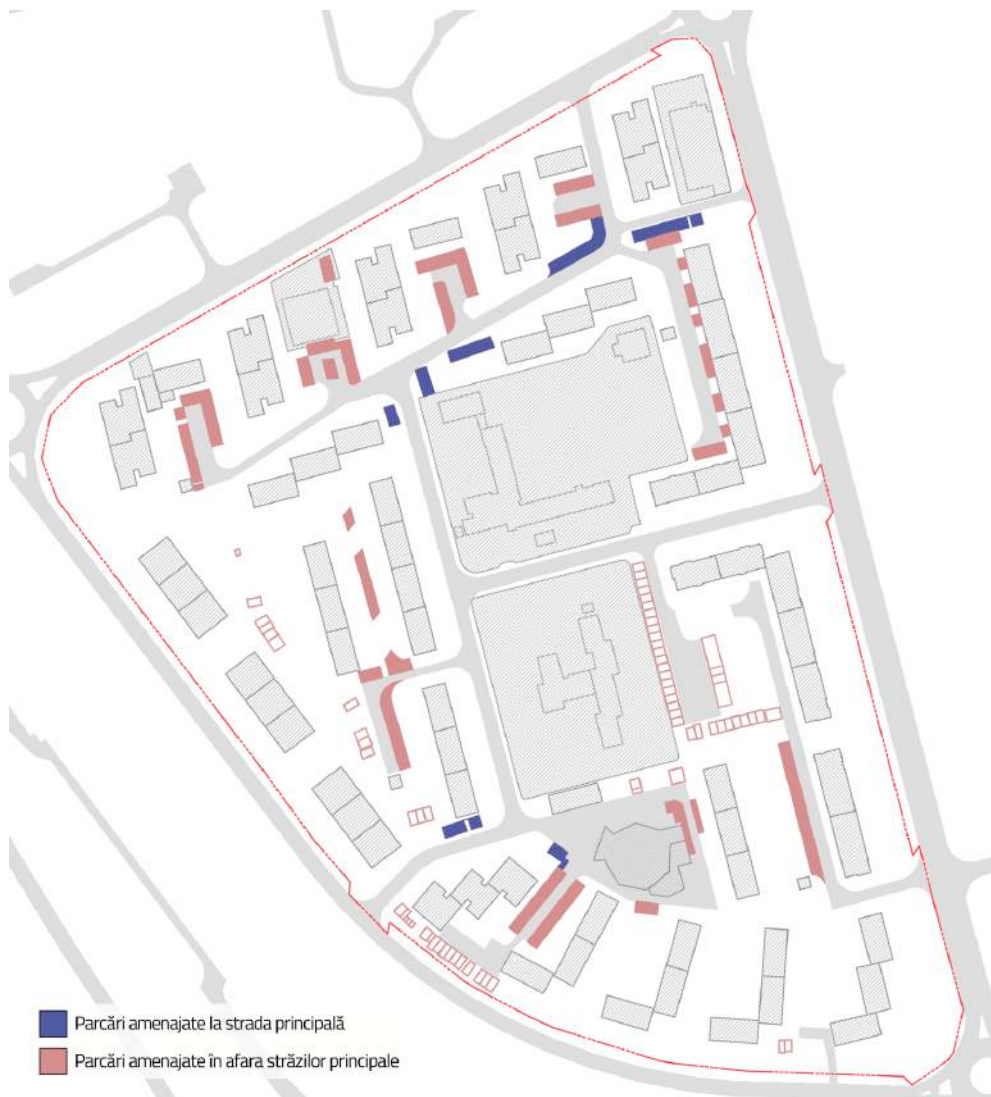
Pe **arterele perimetrice zonei de studiu** (strada Mihai Eminescu, strada Minerului și Bulevardul Nicolae Bălcescu) **sunt amenajate aproximativ 150 de locuri de parcare publice**, care deservește cartierul și utilizatorii funcțiunilor existente. Aceste locuri **contribuie la completarea capacității generale de staționare a zonei**, însă nu acoperă necesarul real raportat la nivelul actual de motorizare, fiind utilizate intens și de către autovehiculele aflate în tranzit sau aparținând altor cartiere adiacente.

În prezent, garajele auto nu mai îndeplinesc în majoritate funcția pentru care au fost proiectate, **fiind utilizate preponderent ca spații de depozitare**. Ca urmare, **capacitatea reală de garare a zonei este diminuată**, iar presiunea asupra locurilor de parcare de la nivelul spațiilor publice adiacente blocurilor a crescut semnificativ. Lipsa utilizării efective a garajelor pentru parcarele autovehiculelor reduce eficiența fondului construit existent și amplifică disfuncționalitățile legate de staționarea autovehiculelor în cartier.

Zona studiată **nu beneficiază**, în prezent, **de locuri de parcare amenajate și semnalizate pentru persoane cu dizabilități**, acestea lipsind atât în cadrul parcărilor publice, cât și în incintele dintre blocuri. De asemenea, **nu sunt prevăzute spații dedicate pentru parcarele bicicletelor**, ceea ce descurajează utilizarea transportului alternativ și afectează accesibilitatea nemotorizată la dotările din cartier. Totodată, infrastructura existentă **nu include stații de încărcare pentru autovehicule electrice**, fapt ce limitează adaptarea zonei la noile tendințe de mobilitate urbană durabilă. Lipsa acestor facilități indică o infrastructură de parcare învechită, nealinată cerințelor actuale privind accesibilitatea și mobilitatea sustenabilă.

Toate locurile de parcare amenajate la sol sunt **publice, cu destinație rezidențială**, aflate în administrarea Primăriei Municipiului Deva și **amenajate pe domeniul public al UAT**. Ele sunt **atribuite nominal și marcate cu numărul de înmatriculare** al autovehiculului căruia îi sunt repartizate, asigurând utilizarea eficientă și evitarea suprapunerilor. În schimb, garajele auto sunt în proprietatea și

administrarea persoanelor fizice sau juridice, în multe situații aceștia având concesiune asupra terenurilor pe care sunt edificate garajele.



O parte semnificativă a locurilor de parcare sunt **amenajate pe suport de dale înierbate**, pentru stabilitatea terenului și integrarea estetică în spațiul urban. Toate spațiile sunt **numerotate și marcate corespunzător** pentru a facilita identificarea și gestionarea lor. În zonă nu există parcuri de tip **supraetajat sau subteran**, toate locurile fiind amplasate exclusiv la nivelul solului.

Majoritatea locurilor de parcare, respectiv aproximativ 92% din total, sunt amenajate în sistem perpendicular pe aliniamentul străzii/aleii. Această dispunere permite utilizarea mai eficientă a suprafeței disponibile și facilitează accesul vehiculelor în/din spațiul de parcare, oferind totodată un grad mai mare de ordine și vizibilitate în cadrul zonei. Restul de aproximativ 8% dintre locuri sunt configurate

lateral sau oblic față de carosabil, soluții adaptate la particularitățile geometrice ale străzii și la constrângerile impuse de spațiul existent.

Din totalul locurilor de parcare amenajate în perimetrul analizat, aproximativ **18,4% prezintă dimensiuni sub limita impusă de normativele actuale.**



Aceste locuri sunt subdimensionate și pot crea dificultăți la manevrarea autovehiculelor, în special pentru modelele de gabarit mediu și mare. Situația impune o gestionare atentă a acestor spații și identificarea unor soluții de reconfigurare sau modernizare pentru a asigura o utilizare optimă și conformă cu nevoile actuale de mobilitate urbană.

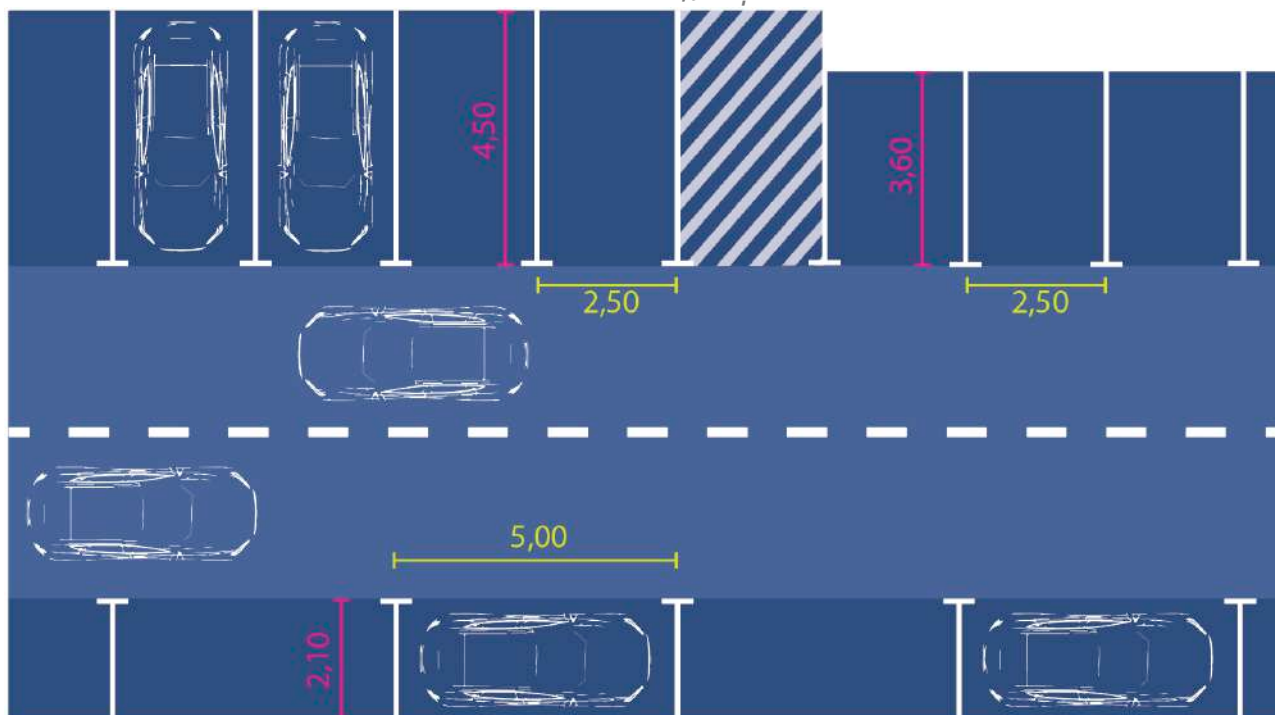
Conform NP 24-2002 privind dimensionarea parcărilor, dimensiunile minime pentru locurile de parcare la sol, precum și pentru căile de acces se stabilesc în funcție de unghiul de parcare în raport cu calea de circulație, dar și în raport cu lățimea căii de circulație interioară. Astfel, conform normativului,

majoritatea locurilor de parcare trebuie dimensionate la minim 5m lungime, respectiv 2,5m lățime, având în vedere că majoritatea locurilor de parcare sunt amenajate perpendicular pe stradă (unghi 90).

Conform normativelor tehnice, dimensiunile locurilor de parcare și ale căilor de acces diferă în funcție de modul în care acestea sunt dispuse față de axul de circulație.

- **Parcarea perpendiculară (90°):** reprezintă cea mai utilizată soluție de amenajare. În acest caz, lățimea minimă a căii de circulație trebuie să fie de 5,00 m pentru străzi cu sens unic și de 6,00 m pentru străzi cu dublu sens. Lungimea locului de parcare este de 5,00 m, iar lățimea acestuia de 2,50 m;
- **Parcarea oblică la 75°:** necesită o lățime a căii de circulație de minimum 4,50 m pentru sens unic și 6,00 m pentru dublu sens. Locul de parcare trebuie să aibă o lungime de cel puțin 5,15 m și o lățime de 2,50 m;
- **Parcarea oblică la 60°:** pentru acest tip de dispunere, calea de circulație trebuie să aibă o lățime de minimum 4,00 m în cazul sensului unic și de 6,00 m pentru dublu sens. Dimensiunile locului de parcare sunt de 5,00 m lungime și 2,50 m lățime;
- **Parcarea oblică la 45°:** presupune o lățime a căii de circulație de minimum 3,50 m pentru sens unic și 6,00 m pentru dublu sens. Locul de parcare are o lungime minimă de 4,45 m și o lățime de 2,50 m;
- **Parcarea paralelă (0°):** în cazul acestei dispuneri, lățimea căii de circulație trebuie să fie de cel puțin 3,50 m pentru străzi cu sens unic și de 6,00 m pentru străzi cu dublu sens. Locul de parcare necesită o lungime de 5,75 m și o lățime de 2,50 m.

Astfel, alegerea unghiului de parcare influențează direct atât dimensiunile locului de parcare, cât și lățimea minimă a carosabilului necesar pentru manevre. În general, parcarea perpendiculară oferă cel mai bun randament al spațiului, dar presupune o lățime mai mare a căii de acces, în timp ce parcarea paralelă ocupă mai mult spațiu pe lungime și are un randament mai scăzut.



Ilustrare probleme tip de dimensionare a parcarilor din zona de studiu; sursa: prelucrare autor

3.2. Locuri de parcare neamenajate - neregulamentare

În perimetrul analizat, pe lângă spațiile de parcare amenajate, se constată existența unor parcuri spontane, neregulate, generate de insuficiența locurilor de parcare din zonă. La nivelul arealului se remarcă două tipuri de parcuri neregulate: pe trotuar și pe spațiile verzi.

Astfel, trotuarele sunt ocupate pe aproximativ **940 de ml**, echivalentul a circa **180 de locuri de parcare**. Această practică afectează grav circulația pietonilor, reduce siguranța deplasărilor și limitează accesibilitatea spațiului public destinat exclusiv fluxului pietonal.

De asemenea, pe **spațiile verzi** sunt utilizate pentru parcare suprafețe însumând aproximativ **300mp** ceea ce corespunde la circa **24 de locuri de parcare spontane**. Această utilizare necorespunzătoare conduce la degradarea solului și a vegetației, compromite funcțiile ecologice și estetice ale zonelor verzi și alterează imaginea urbană a cartierului. Fenomenul parcarilor neregulate are la bază un **nivel ridicat al motorizării**, care generează o cerere mare de locuri de parcare, în raport cu oferta existentă de locuri de parcare. În prezent, capacitatea amenajată nu reușește să satisfacă cererea tot mai mare, ceea ce determină conducătorii auto să recurgă la soluții spontane, cu consecințe negative asupra mobilității urbane și a calității spațiului public.

STUDIU PRIVIND POLITICA PARCĂRILOR LA NIVELUL ARIEI DE STUDIU A OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII "REGENERARE URBANĂ A ZONEI MICRO 15" - MUNICIPIUL DEVA, JUDEȚUL HUNEDOARA



Parcare amenajată - Alea Cioclovina; sursa: Google maps



Parcare neregulamentară pe trotuar - Aleea Scărișoara; sursa: Google maps

3.3. Tarifarea locurilor de parcare

La nivelul zonei de studiu nu există locuri de parcare publice cu plată, ci doar locuri de parcare pe bază de contract de închiriere, rezidențiale, închiriate de locatarii blocurilor de locuințe pe baza arondării.

Conform Regulamentului de închiriere a locurilor de parcare din parcările de reședință din Municipiul Deva - Anexa 1, aprobat prin HCL nr. 11/2019, închirierea terenurilor pentru locurile de parcare se realizează în baza unui contract de închiriere pentru o perioadă de un an, acestea se pot închiria doar proprietarilor de autovehicule cu domiciliul declarat în blocul din zona unde este arondată parcare. De asemenea, proprietarii de garaje auto sau copertine nu mai pot solicita rezervarea unui loc de parcare.

Tarifele de închiriere a locurilor de parcare se stabilesc anual, prin hotărâre a Consiliului Local al Municipiului Deva și sunt indexate anual cu indicii de inflație aferent unei perioade de 12 luni. Astfel, la nivelul anului 2025, prin HCL nr. 317 din 20.08.2025 privind stabilirea chiriilor anuale pentru închirierea locurilor de parcare arondate blocurilor de locuințe din municipiul Deva, sunt prevăzute următoarele tarife:

- Închirierea locurilor de parcare neacoperite, arondate blocurilor de locuințe colective:
 - Pentru persoane fizice: 170,00 lei/an, fără TVA - 205,70 lei cu TVA;
 - Pentru persoane juridice: 514,00 lei/an, fără TVA - 621,94 lei cu TVA;
- Închirierea locurilor de parcare acoperite cu copertine, arondate blocurilor de locuințe colective (nu sunt prezente în zona de studiu):
 - Pentru persoane fizice: 324,00 lei/an, fără TVA - 392,04 lei cu TVA;

- Pentru persoane juridice: 943,00lei/an, fără TVA - 1141,03lei cu TVA.

Costurile curente pentru închirierea locurilor de parcare sunt relativ reduse în raport cu cheltuielile reale de întreținere și administrare. Estimând cheltuieli anuale per loc de parcare cuprinse între 70 și 210 lei/an, acestea includ costuri pentru iluminat public (10–30 lei), marcaje rutiere, reparații ale îmbrăcăminții asfaltice și întreținerea pavimentului (20–50 lei), curățenie și întreținere generală (20–40 lei), administrare (gestionare, contracte, monitorizare – 15–40 lei), precum și amortizarea investițiilor și reparații majore (20–50 lei).

Raportat la aceste valori, tariful actual de 205,70 lei/an (TVA inclus) pentru **închirierea unui loc de parcare pe domeniul public** acoperă doar costurile de întreținere de bază, **fără a genera venituri suplimentare la bugetul local** care să permită investiții ulterioare în modernizarea infrastructurii de parcare, extinderea capacității existente sau implementarea unor soluții moderne de mobilitate urbană (de exemplu, stații de încărcare electrică, sisteme de monitorizare digitală sau amenajarea de parcuri pentru biciclete).

În acest context, nivelul actual al taxei de închiriere poate fi considerat fezabil pentru acoperirea costurilor minime de operare, însă insuficient pentru susținerea unei politici de dezvoltare sustenabilă a parcarilor publice la nivelul municipiului Deva.

Analiza comparativă a locurilor de parcare din municipii similare

- Municipiul Arad
 - atribuirea locurilor de parcare de reședință se realizează prin închirierea acestora, în urma unei licitații publice. Prețul de pornire este anunțat la momentul licitației. După atribuirea locului de parcare, beneficiarul trebuie să achite și contravaloarea de 170lei pentru montarea dispozitivului de blocare;
 - Tarifele pentru abonamentele de parcare în zona parcarilor cu plată este 190 de lei în Zona 1, 160 de lei în Zona 2 și 124 lei – Zona 3. Dacă însă vor parcare pe o stradă anume sau abonament cu blocarea parcarii, costurile sunt între 350lei - 14 140lei;
- Municipiul Alba-Iulia
 - atribuirea locurilor de parcare de reședință se realizează similar Devei, prin închiriere anuală. Tariful anual de închiriere este de 135 lei/an/loc de parcare cu TVA inclus pentru persoane fizice și 270 lei/an/loc de parcare cu TVA inclus pentru persoane juridice;

- Municipiul Sibiu
 - Atribuirea locurilor de parcare se realizează în baza unui abonament de riveran, care se eliberează numai proprietarilor de autoturisme, persoane fizice, care au domiciliul pe străzile respective. Tariful este de 23lei/lună/autovehicul, deci circa 276lei/an;
- Municipiul Lugoj
 - atribuirea locurilor de parcare de reședință se realizează prin închirierea acestora, în urma unei licitații publice. Prețul de pornire este de 201lei/an.

4. ANALIZA CERERII DE LOCURI DE PARCARE

La nivelul zonei de studiu staționarea autovehiculelor este reglementată prin Planul Urbanistic Zonal "Regenerare urbană a zonei Micro 15" și RLU aferent, aprobat prin HCL nr. 56 din 27.02.2025. Documentația reglementează numărul minim de locuri de parcare pe care fiecare categorie funcțională trebuie să îl asigure.

Conform Regulamentului Local de Urbanism, la nivelul zonei de studiu se remarcă existența a 4 UTR-uri care reglementează arealul, având următoarele prevederi cu privire la staționarea autovehiculelor:

- Pentru funcțiunile comerciale:
 - 1 loc de parcare/garare la 50-100 mp suprafață desfășurată a construcției pentru unități între 500-1000 mp;
 - 1 loc de parcare/garare la 100 mp suprafață desfășurată a construcției pentru unități mai mici de 500 mp;
- Pentru funcțiunile administrative/birouri/financiar-bancare/centre de cercetare/servicii de interes general:
 - 1 loc de parcare/garare pentru 15 salariați;
 - la numărul locurilor de parcare pentru salariați se va asigura suplimentar 40% pentru clienți;
- Pentru învățământul preuniversitar și universitar se va asigura 1 loc parcare/200 mp suprafață utilă;
- Pentru instituții ce includ săli pentru spectacole, întruniri, congrese, conferințe, săli polivalente etc se va asigura 1 loc parcare/10 locuri în sală + 1 loc parcare la 15 persoane (pentru personal);
- Pentru galerii, muzee, biblioteci, mediateci, centre culturale se va asigura 1 loc parcare/50 mp suprafață utilă destinată activității de bază+1 loc parcare la 15 persoane (pentru personal);
- Pentru terenurile și sălile de sport se va asigura 1 loc parcare autoturisme și 1 loc parcare biciclete/250 mp teren de sport, iar în cazul terenurilor/sălilor cu public se va suplimenta cu 1 loc parcare/15 locuri pe scaun;
- 1 loc de parcare la 35 mp suprafață de vânzare, pentru funcțiuni comerciale (magazine integrate parterului clădirilor multifuncționale, complexe, centre și galerii comerciale), dar minimum 2 locuri de parcare 1 loc de parcare la 50 mp suprafață de vânzare, pentru funcțiuni comerciale cu număr redus de clienți (comerț specializat, produse care nu sunt de larg consum: anticariate, galerii de artă, desfacere de produse manufacturiere, desfacerea unor produse dedicate exclusiv unor anumite categorii profesionale sau de utilizatori etc).

Reglementările urbanistice prevăzute prin Planul Urbanistic Zonal stabilesc norme clare privind necesarul de locuri de parcare, raportat la tipologia construcțiilor și la funcțiunile propuse. Aceste prevederi constituie un instrument util și necesar pentru dimensionarea corectă a parcarilor în cazul **inserțiilor noi** sau al dezvoltărilor urbane planificate.

În cazul de față însă, zona analizată este **deja constituită**, având caracterul unui **cartier rezidențial de tip „dormitor”**, alcătuit în principal din blocuri de locuințe colective, și echipamente publice (școală, grădiniță). Într-un astfel de context, reglementările PUZ privind parcare nu pot fi considerate definitorii pentru situația existentă, întrucât ele au fost concepute mai degrabă pentru a ghida dezvoltările viitoare, nu pentru a reflecta condițiile reale dintr-un țesut urban deja consolidat.

Prin urmare, pentru a evalua în mod corect **cererea actuală de locuri de parcare**, un reper mult mai relevant îl constituie **numărul autovehiculelor înmatriculate în zonă**, raportat la structura locuirii și la funcțiunile existente. Această abordare permite conturarea unei imagini mai precise asupra cererii de locuri de parcare reale și constituie baza pentru dimensionarea și reglementarea parcarilor la nivel local.

Lista de mai jos prezintă **situația actuală a autovehiculelor înmatriculate pe raza zonei analizate**, conform *Listelor mijloacelor de transport primite de la Primăria Deva*, dar și media de autovehicule/apartament:

Str.	Bl.	Apartamente	Nr autovehicule înmatriculate	Medie autovehicule/ap
Aleea Scărișoara	Bl. 13	26	18	0,7
	Bl. 31	26	28	1,1
	Total	52	46	
Str. Minerului	Bl. 23	43	60	1,4
	Bl. 28	43	48	1,1
	Bl. 30	43	72	1,7
	Bl. 35	41	47	1,1
	Bl. 36	37	46	1,2

STUDIU PRIVIND POLITICA PARCĂRILOR LA NIVELUL ARIEI DE STUDIU A OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII "REGENERARE URBANĂ A ZONEI MICRO 15" - MUNICIPIUL DEVA, JUDEȚUL HUNEDOARA

	Bl. 37	37	47	1,3
	Bl. 38	37	60	1,6
	Bl. 39	43	48	1,1
	Total	324	428	
Aleea Cioclovina	Bl. 14	39	52	1,3
	Bl. 18	49	77	1,6
	Bl. 32	36	50	1,4
	Bl. 16	37	57	1,5
	Bl. 20	38	56	1,5
	Bl. 34	37	52	1,4
	Total	236	344	
Str. Mihai Eminescu	Bl. 13A	57	64	1,1
	Bl. 31A	53	33	0,6
	Bl. 33	35	32	0,9
	Total	145	129	
Bd-ul Nicolae Bălcescu	Bl. 12	85	152	1,8
	Bl. 15	85	116	1,4
	Bl. 17	85	168	2,0
	Bl. 19	85	106	1,2
	Bl. 22	85	85	1,0
	Total	425	627	
Total pe zonă		1182	1574	1,3

Din analiza cererii, se observă un număr ridicat de mașini înmatriculate per apartament, cu **o medie de 1,3 autovehicule per apartament**, fiind necesar să se asigure cel puțin un loc de parcare/apartament, ceea ce de cele mai multe ori cartierele constituite în perioada comunistă nu permite, fiind realizate la un grad de motorizare mult mai mic. Acest aspect se traduce într-un deficit al locurilor de parcare, și implicit în disfuncții legate de parcări nereglementare pe spațiile verzi, pe trotuare sau pe o bandă de circulație.

În cadrul cartierelor rezidențiale de tip „dormitor”, deficitul de locuri de parcare reprezintă o problemă recurentă și tot mai acută. În mod particular, **blocurile înalte, cu un număr mare de apartamente**, generează o cerere sporită de spații de parcare, raportată la densitatea locuirii. Astfel, pe măsură ce indicii de motorizare a crescut constant – conform **PMUD Deva, în prezent fiind înregistrat un nivel de aproximativ 489 autovehicule/1000 de locuitori** (date de la nivelul anului 2021), presiunea asupra parcarilor existente a devenit semnificativă. La nivel național, conform Institutului Național de Statistică, rata de motorizare pentru anul 2021 a fost de 398 autovehicule/1000 de locuitori, astfel că **la nivelul Municipiului Deva rata de motorizare este cu circa 23% mai mare decât media națională**.

Pentru a răspunde acestei cereri, oferta de locuri de parcare a fost extinsă gradual, însă adesea în detrimentul altor dotări urbane: **diminuarea suprafețelor verzi, reducerea spațiilor pietonale și ocuparea unor zone de joacă sau recreere**. Această tendință are efecte vizibile asupra calității mediului și asupra atractivității spațiului urban.

Principalele cauze ale creșterii continue a motorizării sunt **accesibilitatea crescută la autoturisme personale, nevoia de mobilitate individuală, lipsa unor alternative eficiente de transport public sau velo, precum și schimbările sociale și economice**. Toți acești factori contribuie la un dezechilibru evident între cerere și ofertă, care se reflectă în ocuparea neregulamentară a spațiilor și în conflicte de utilizare a terenului în interiorul cartierului.

Dinamica ocupării locurilor de parcare în funcție de fluxurile zilnice

Zona analizată are un profil predominant rezidențial, specific cartierelor de tip „dormitor”, însă pe lângă ansamblurile de locuințe colective se regăsesc și câteva funcțiuni majore generatoare de trafic, în special o **școală, o grădiniță și o piață agroalimentară**. Acestea influențează direct gradul de ocupare a locurilor de parcare, prin fluxurile suplimentare de vehicule la anumite intervale orare.

Dimineața, odată cu **deplasarea populației active spre locurile de muncă**, multe dintre locurile de parcare rezidențiale se eliberează temporar. În același interval însă, are loc un **vârf de trafic concentrat în jurul dotărilor educaționale (școală și grădiniță) și pieței agroalimentare**, unde părinții vin simultan pentru a-și lăsa copiii, respectiv are loc aprovizionarea dotărilor alimentare. Această aglomerare punctuală determină utilizarea intensă a parcarilor din imediata vecinătate a unităților de învățământ și, adesea, generează staționări neregulate pe trotuare sau carosabil. În proximitatea acestor dotări sunt remarcate circa **25 de locuri de parcare**, insuficiente pentru a nevoie de staționare. În fața acestor

dotări nu sunt amenajate locuri de parcare sau spații de tip kiss and ride care să faciliteze activitățile de tip drop on/drop off pentru copii. Doar grădinița nr. 2 are o capacitate de circa 170 de copii, care în fluxuri se traduce în circa 130 de mașini (1-2 copii/mașină, 80-90% vin cu mașina). Aceste aproximativ 130 de autoturisme nu dispun de o zonă special amenajată pentru staționare de scurtă durată sau parcare, generând presiune asupra circulației și locurilor disponibile în imediata apropiere a grădiniței.

La prânz, odată cu **terminarea programului școlar și preșcolar**, situația se repetă, creând un nou vârf de cerere localizată pentru parcări pe termen scurt. Spre deosebire de intervalul de dimineață, când o parte din locurile rezidențiale sunt libere, la prânz presiunea se resimte mai puternic asupra spațiilor publice din jurul instituțiilor de învățământ.

Seara, odată cu **revenirea locuitorilor în cartier**, are loc cel mai ridicat grad de ocupare a parcărilor. Practic, majoritatea locurilor rezidențiale sunt ocupate, iar disponibilitatea scade drastic. În acest interval se conturează **suprapunerea cererii rezidențiale cu traficul generat de activitățile comerciale și instituționale de proximitate**, ceea ce explică nivelul ridicat de congestie și incidența crescută a parcărilor spontane nereglementare. Această dinamică evidențiază faptul că problema parcărilor nu este doar una cantitativă, ci și una **temporară și spațială**, cu vârfuri de cerere distincte, asociate funcțiunilor din zonă și ritmului zilnic al comunității.

Dinamica ocupării locurilor de parcare în zona studiată este influențată și de activitățile desfășurate la nivelul arterelor perimetrale, indicându-se o presiune semnificativă asupra infrastructurii existente, generată de fluxurile zilnice de autovehicule. Locurile de parcare de pe bulevardele principale, care **beneficiază de un tranzit intens și deservesc multiple dotări** (magazine, instituții, puncte de servicii), sunt utilizate frecvent atât de riverani, cât și de vizitatori ocazionali, ceea ce determină o **ocupare aproape permanentă a acestora**. Ca efect, **nevoia de parcare se transferă în interiorul cartierului**, către parcările aferente blocurilor și către locurile de parcare amenajate între ansamblurile de locuințe. Această **migrație a cererii generează o utilizare intensă a locurilor de parcare interioare**, reducând disponibilitatea acestora pentru rezidenți și accentuând conflictele de utilizare, în special în orele de vârf ale dimineții și după-amiezii.

5. DECIFITUL LOCURILOR DE PARCARE

Deficitul de locuri de parcare din zona analizată reprezintă una dintre cele mai importante probleme de mobilitate urbană și de calitate a vieții pentru locuitori. Acesta este determinat în principal de **structura funcțională a cartierului** și de **nivelul ridicat al motorizării** raportat la capacitatea de parcare existentă.

Zona este alcătuită din **24 de blocuri de locuințe colective**, însumând aproximativ **1.182 de apartamente**, ceea ce generează o cerere consistentă și constantă de locuri de parcare rezidențiale. Funcția de locuire colectivă, predominantă în perimetru, constituie factorul principal care alimentează presiunea asupra parcărilor.

Pe lângă locuințe, sunt prezente și câteva funcțiuni complementare cu rol de **atractori de trafic**: o **școală**, o **grădiniță**, piață agroalimentară, unități de **alimentație publică** și spații de **comerț de proximitate**. Acestea atrag fluxuri suplimentare de autovehicule, în special la orele de vârf, generând o competiție directă pentru utilizarea locurilor de parcare existente. Prin suprapunerea acestor cerințe – rezidențiale și funcționale – se conturează un **deficit semnificativ de locuri de parcare**, resimțit mai ales în intervalele de maximă utilizare (prânz și seara), când nivelul de ocupare depășește în mod evident oferta disponibilă.

Tabelul de mai jos prezintă situația locurilor de parcare rezidențiale arondate fiecărui bloc din perimetrul analizat, corelată cu numărul de apartamente și de autovehicule înmatriculate de locatari.

În cadrul analizei **sunt calculați mai mulți indicatori**: **raportul locuri de parcare/apartament**, care reflectă nivelul de dotare al fiecărui imobil; **gradul de acoperire al cererii**, exprimat procentual ca raport dintre numărul locurilor de parcare existente și numărul de autovehicule înmatriculate; precum și **deficitul de locuri de parcare**, adică diferența dintre cerere și oferta disponibilă. În acest mod, tabelul evidențiază nu doar distribuția actuală a locurilor de parcare, ci și lipsurile specifice fiecărui bloc.

STUDIU PRIVIND POLITICA PARCĂRILOR LA NIVELUL ARIEI DE STUDIU A OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII "REGENERARE URBANĂ A ZONEI MICRO 15" - MUNICIPIUL DEVA, JUDEȚUL HUNEDOARA

Str.	Bl.	Ap	Nr. mașini înmatriculate	Medie mașini/ap	Nr. locuri de parcare rezidențiale/ publice arondate per bloc conform	Gradul de acoperire al cererii (%)	Deficitul de locuri de parcare
Aleea Scărișoara	Bl. 13	26	18	0,7	1	5,6%	17
	Bl. 31	26	28	1,1	0	0,0%	28
	Total	52	46		1		
Str. Minerului	Bl. 23	43	60	1,4	15	25,0%	45
	Bl. 28	43	48	1,1	14	29,2%	34
	Bl. 30	43	72	1,7	12	16,7%	60
	Bl. 35	41	47	1,1	10	21,3%	37
	Bl. 36	37	46	1,2	23	50,0%	23
	Bl. 37	37	47	1,3	13	27,7%	34
	Bl. 38	37	60	1,6	34	56,7%	26
	Bl. 39	43	48	1,1	33	68,8%	15
	Total	324	428		154		
Aleea Cioclovina	Bl. 14	39	52	1,3	19	36,5%	33
	Bl. 18	49	77	1,6	5	6,5%	72
	Bl. 32	36	50	1,4	8	16,0%	42
	Bl. 16	37	57	1,5	18	31,6%	39
	Bl. 20	38	56	1,5	3	5,4%	53
	Bl. 34	37	52	1,4	6	11,5%	46
	Total	236	344		59		
Str. Mihai Eminescu	Bl.	57	64	1,1	24	37,5%	40
	Bl.	53	33	0,6	0	0,0%	33
	Bl. 33	35	32	0,9	23	71,9%	9
	Total	145	129		47		
	Bl. 12	85	152	1,8	24	15,8%	128

STUDIU PRIVIND POLITICA PARCĂRILOR LA NIVELUL ARIEI DE STUDIU A OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII "REGENERARE URBANĂ A ZONEI MICRO 15" - MUNICIPIUL DEVA, JUDEȚUL HUNEDOARA

Bd-ul Nicolae Bălcescu	Bl. 15	85	116	1,4	34	29,3%	82
	Bl. 17	85	168	2,0	33	19,6%	135
	Bl. 19	85	106	1,2	34	32,1%	72
	Bl. 22	85	85	1,0	39	45,9%	46
	Total	425	627		164		
GARAJE total					47		
Total pe zonă		1182	1574	1,3	472	30,0%	1102

Analiza comparativă dintre numărul de autovehicule înmatriculate în zonă și numărul locurilor de parcare rezidențiale arondate evidențiază un **deficit semnificativ**. Din totalul de **1.574 de autovehicule**, doar **472 dispun de locuri de parcare alocate**, ceea ce corespunde unui **grad de acoperire de 30,0%**. Prin urmare, în zonă lipsesc **1.102 de locuri de parcare** pentru a răspunde integral cererii actuale.

Această situație confirmă presiunea ridicată asupra spațiilor disponibile și explică recurența parcărilor spontane și nereglementare pe trotuare și spații verzi. Deficitul nu este doar cantitativ, ci are și implicații asupra **calității mediului urban**, generând conflicte de utilizare a terenului, diminuarea spațiilor verzi și reducerea accesibilității pietonale.

6. PROFILUL UTILIZATORILOR

Spațiile de parcare și infrastructura de mobilitate din zona analizată sunt utilizate de o varietate de categorii de utilizatori, fiecare având nevoi specifice și priorități diferite. Pentru a înțelege complexitatea cererii și pentru a putea formula măsuri adecvate de organizare, este necesară conturarea unui profil al acestor utilizatori. Tabelul de mai jos prezintă principalele categorii identificate – de la rezidenți, până la vizitatori, furnizori, persoane cu dizabilități sau vehicule de urgență – și descrie pe scurt caracteristicile acestora, nevoile asociate și măsurile recomandate pentru satisfacerea acestora într-un cadru echilibrat și funcțional.

Tip utilizatori	Descriere	Nevoi	Măsuri
Rezidentul cartierului	Locuitor permanent al blocurilor de locuințe colective, deține cel puțin un autoturism și utilizează zilnic parcare rezidențială.	Loc de parcare sigur, aproape de domiciliu, disponibil seara și pe timpul nopții; protejarea mașinii; predictibilitate și stabilitate în utilizarea parării	Alocarea locurilor de parcare pe bază de abonament/închiriere, inscripționarea cu numărul de înmatriculare, monitorizarea utilizării, extinderea graduală a
Utilizatorul școlii și grădiniței	Părinți sau tutori care își aduc/iau copiii, cu preponderență în intervale de vârf (dimineața și la prânz).	Parcare de scurtă durată, accesibilă și apropiată de unitatea de învățământ, timp rapid de staționare	Locuri de tip „Kiss & Ride” în imediata vecinătate a școlii și grădiniței, reguli stricte de staționare temporară, supraveghere pentru evitarea blocării
Utilizatorul dotărilor comerciale	Clienți ocazionali sau de proximitate, care folosesc autoturismul pentru cumpărături sau servicii	Locuri de parcare de scurtă durată, apropiate de punctele comerciale, acces facil la trotuare și spații pietonale	Rezervarea unor locuri cu durată limitată (ex. 30 min – 1h), semnalizare clară, sistem de supraveghere pentru respectarea

STUDIU PRIVIND POLITICA PARCĂRILOR LA NIVELUL ARIEI DE STUDIU A OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII "REGENERARE URBANĂ A ZONEI MICRO 15" - MUNICIPIUL DEVA, JUDEȚUL HUNEDOARA

Furnizorul (aprovizionare)	Vehicule de transport marfă care intră periodic în cartier pentru aprovizionare.	Acces facil în apropierea spațiilor comerciale, locuri pentru încărcare-descărcare, manevrabilitate pentru vehicule de gabarit mediu/	Spații de aprovizionare dedicate și marcate, stabilirea unor intervale orare de aprovizionare (în afara vârfurilor de trafic), interzicerea staționării
Persoanele cu dizabilități	Rezidenți sau vizitatori cu mobilitate redusă, care au nevoie de acces prioritar.	Locuri de parcare speciale, mai late decât cele obișnuite, amplasate cât mai aproape de intrările în blocuri, instituții și magazine	Asigurarea unui număr minim conform normativelor, semnalizare clară, control permanent pentru prevenirea utilizării abuzive de către alți șoferi
Vehiculele de urgență (salvare, pompieri, poliție)	Vehicule de intervenție rapidă, cu acces ocazional, dar esențial în situații critice.	Acces liber și neobstrucționat către blocuri, școală, grădiniță și spații comerciale; posibilitatea de a opri în imediata apropiere a punctului de intervenție	Menținerea liberă a căilor de acces și a racordurilor la drumurile principale, interzicerea parcării pe zonele de acces la hidranți și căi de intervenție, semnalizare vizibilă și
Biciclistul	Utilizator al bicicletei pentru deplasări de proximitate, fie rezident, fie vizitator.	Spații sigure și accesibile pentru depozitarea bicicletelor, trasee neobturate de mașini, siguranță la deplasarea printre autoturisme	Amenajarea de rastele pentru biciclete lângă intrările în blocuri, școală, grădiniță și magazine; crearea unor trasee prietenoase pentru bicicliști; integrarea

7. ADMINISTRARE

Parcările de pe raza Municipiului Deva sunt gestionate de către Serviciul Administrarea Domeniului Public și Privat - Primăria Deva, atât cele rezidențiale cât și cele publice. Misiunea principală a serviciului constă în modernizarea permanentă a infrastructurii de parcare și în administrarea acestora astfel încât utilizarea locurilor să se facă în condiții de echitate, accesibilitate și siguranță.

În cadrul zonei de studiu și imediata proximitate (*parcări strada Mihai Eminescu, strada Minerului, bd-ul Nicolae Bălcescu*), serviciul administrează circa 432 de locuri de parcare (*dintre care 288 în interiorul zonei de studiu*) și 64 de garaje auto. În cadrul analizelor de teren realizate s-a constatat existența unor locuri de parcare „trasate” ilegal pe domeniul public de către rezidenții ansamblurilor de locuințe colective, utilizând domeniul public fără plata vreunui tarif de parcare, dar și utilizarea multiplelor modalități de blocare a accesului către locurile de parcare închiriate, ceea ce arată deficitul major existent și presiunea pe puținele locuri de parcare publice.

Managementul parcărilor necesită o abordare complexă și optimizată, care să îmbine reglementarea, sancționarea și dezvoltarea unor soluții viabile pentru satisfacerea cererii. Aplicarea **sancțiunilor pentru parcare neregulamentară** nu trebuie privită exclusiv ca o măsură coercitivă, ci și ca un instrument de disciplinare a utilizatorilor și de generare a unor venituri suplimentare la bugetul local. Aceste resurse financiare pot fi reinvestite în **dezvoltarea infrastructurii de parcare** (amenajarea de noi locuri, modernizarea celor existente, digitalizarea sistemului de gestionare), dar și în proiecte mai largi de mobilitate urbană, precum **crearea de trasee pentru bicicliști, îmbunătățirea transportului public sau extinderea spațiilor pietonale**, menite să descurajeze utilizarea autovehiculului personal.

În acest fel, se creează un circuit funcțional în care respectarea regulilor și contribuția utilizatorilor se întorc în beneficiul comunității, prin creșterea calității vieții urbane. Totodată, o astfel de strategie poate avea și rol de descurajare a deținerii excesive de autoturisme personale, prin corelarea sancțiunilor cu oferirea de alternative de mobilitate atractive și eficiente.

Principalele dificultăți în administrarea parcărilor sunt următoarele:

- Cererea este de 3,6 ori mai mare decât oferta, astfel că alocarea locurilor de parcare este o provocare și generează conflicte la nivelul comunității;

- Lipsa sancțiunilor acordate pentru parcare neregulamentară, acest lucru fiind vizibil prin faptul că populația continuă parcare spontană pe trotuare, spații verzi sau benzi de circulație;
- Tarife mici raportate la cererea de parcare, tarifele mici de închiriere a locurilor de parcare încurajează închirierea acestora dar și deținerea unui autovehicul personal;
- Atractivitate scăzută pentru modurile alternative de transport (transport în comun, bicicleta etc).

Sanctiuni și contravenții

- Nerespectarea prevederilor privind utilizarea parcărilor publice de la nivelul Municipiului Deva se sancționează conform prevederilor locale privind administrarea parcărilor;
- Poliția Locală a Municipiului Deva este responsabilă e controlul și asigurarea prevederilor legale privind utilizarea parcărilor publice, de verificare a achitării tarifului de parcare în cazul parcărilor cu plată, în timp ce Poliția Rutieră este responsabilă cu identificare și sancționarea parcărilor neregulamentare de pe domeniul public (benzi de circulație, trotuare, spații verzi);
- Serviciul Administrarea Domeniului Public și Privat - Primăria Deva este responsabil cu gestionarea și identificarea neplătitorilor tarifului anual de închiriere a locurilor de parcare rezidențiale și retragerea dreptului de utilizare a locului de parcare. De asemenea, este importantă respectarea prevederilor legale privind închirierea locurilor de parcare, conform cărora proprietarii de garaje auto nu au dreptul de închiriere a unui loc de parcare public. Având în vedere utilizarea deficitară a garajelor auto (ca spații de depozitare, ateliere etc) este necesară o verificare atentă a acestor posibile suprapuneri și sancționarea proprietarilor în consecință.

8. DIAGNOSTIC

În urma analizelor realizate privind cererea și oferta de locuri de parcare, s-a remarcat existența unui **deficit de 1142 de locuri de parcare**, existând un **grad de acoperire al cererii de parcare de doar 27,4%**. Fiind vorba despre un cartier de locuințe colective realizat în anii ~70, rezervele de teren pentru realizarea de parcaje noi sunt limitate, astfel că pentru diminuarea deficitului este oportună eficientizarea organizării locurilor de parcare și a modului de utilizare a acestora. **De asemenea, au fost remarcate multiple locuri de parcare subdimensionate, dar și trotuare și spații verzi ocupate cu mașini parcate neregulamentar.**

Respectarea regulamentelor de parcare și închiriere, aplicarea de sancțiuni și contravenții, creșterea tarifului de închiriere a locurilor de parcare raportat la cererea de 3,6 ori mai mare și reorganizarea locurilor de parcare existente poate contribui la diminuarea deficitului și la descurajarea utilizării/deținerii de autovehicule personale:

- **Respectarea regulamentelor de parcare și închiriere:** Aplicarea regulilor de parcare asigură faptul că locurile disponibile sunt folosite de persoanele autorizate, reducând conflictele între rezidenți și ocuparea abuzivă a parcarilor. De asemenea, rezidenții care respectă regulile beneficiază de un acces sigur și echitabil la locurile de parcare;
- **Aplicarea de sancțiuni și contravenții:** Sancțiunile aplicate descurajează parcare ilegală. Șoferii sunt descurajați să parcheze în locuri nepermise, cum ar fi pe trotuare, benzi de circulație sau spații verzi;
- **Creșterea tarifelor de parcare:** Creșterea tarifelor de închiriere anuală a locurilor de parcare rezidențiale, cât și a celor publice cu plată, descurajează motorizarea excesivă și determină utilizatorii autovehiculelor să se orienteze spre alte mijloace de transport (bicicleta, transportul în comun) sau să utilizeze locurile de parcare pe o perioadă mai scurtă de timp;
- **Creșterea rotativității:** Rotativitatea ridicată permite ca aceleași locuri de parcare să deservească mai mulți utilizatori, fără a fi nevoie de creșterea imediată a numărului de parcare. Astfel, se reduce deficitul perceput de locuri disponibile. În cazul parcarilor cu tarif, locurile cu rotativitate mare generează venituri mai mari și permit o utilizare mai bună a investiției în infrastructură;
- **Reorganizarea locurilor de parcare existente:** Optimizarea spațiului se poate realiza prin retrăsări sau reorganizări a locurilor de parcare existente care permite crearea unor locuri de parcare suplimentare dar și corect dimensionate. De asemenea, eficientizarea spațiului generează și o fluidizare a circulației reducând blocajele și timpul pentru identificarea unui loc de parcare disponibil;

- **Promovarea mobilității alternative:** Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și transport public poate reduce numărul de mașini din cartiere. Încurajarea utilizării transportului alternativ reduce numărul de autoturisme care necesită parcare, diminuând deficitul de locuri disponibile și presiunea asupra parcărilor din cartierele de locuințe colective.

Având în vedere deficitul semnificativ de locuri de parcare și spațiile limitate disponibile în cartier, eficientizarea utilizării parcărilor existente reprezintă soluția cea mai realistă pe termen scurt. Respectarea regulamentelor, aplicarea sancțiunilor, creșterea tarifelor, creșterea rotativității locurilor, reorganizarea parcărilor și promovarea mobilității alternative pot contribui împreună la reducerea deficitului de locuri, la o utilizare mai echitabilă și mai eficientă a spațiilor și la descurajarea utilizării excesive a autoturismelor personale.

9. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

În urma analizelor efectuate, studiul privind politica parcărilor de la nivelul cartierului Micro 15 propune măsuri și recomandări care au drept obiectiv diminuarea deficitului de locuri de parcare și eliminarea parcărilor neregulamentare existente.

Măsurile propuse pentru diminuarea gradului de motorizare în cartier pot fi percepute ca nepopulare din perspectiva electorală, însă sunt necesare pentru o gestionare eficientă și echitabilă a teritoriului. Abordarea urmărește crearea unui **spațiu public inclusiv**, în care parcare a autovehiculelor să nu ocupe rolul principal și să nu devină o funcțiune predominantă a domeniului public. În acest mod, spațiile între blocuri și bulevardele principale pot fi utilizate pentru diverse tipuri de circulații — pietonală, ciclistă, acces pentru autospeciale de intervenție, precum și pentru activități de recreere și loisir.

Implementarea unor politici de **stimulare a mobilității alternative**, cum ar fi parcările rezidențiale cu tarife majorate, piste pentru biciclete, transportul public eficient și sancționarea parcării neregulamentare, va contribui la reducerea presiunii asupra locurilor de parcare și la creșterea calității vieții locuitorilor. Astfel, cartierul poate fi transformat într-un mediu mai sigur, mai accesibil și mai atractiv pentru toți utilizatorii spațiului public.

În vederea atingerii acestor obiective, se recomandă următoarele:

- **Reorganizarea circulațiilor de la nivelul aleilor Cioclovina și Scărișoara**, atât pentru încurajarea mijloacelor alternative de deplasare, cât și pentru eficientizarea staționării autovehiculelor în zonă;
- **Reorganizarea pachetelor de parcaje amenajate la sol și retrasarea eficientă a acestora**, respectându-se dimensionarea impusă prin normativul de parcări;
- **Stabilirea unei politici tarifare** la nivelul zonei de studiu și a unui **regulament de parcare** care să eficientizeze utilizarea și rotativitatea locurilor de parcare;
- **Sancționarea parcărilor neregulamentare**, atât prin atenționarea sancționării prin indicatoare rutiere, prin activități de patrulare a poliției locale, cât și prin aplicarea de sancțiuni, descurajând în acest fel parcare neregulamentară;
- **Elaborarea unei politici noi de parcare**, care să cuprindă parcările din întreg orașul și să fie diferențiată pe zonele specifice (exemplu: zona centrală, cartierele dormitor), dar care să răspundă gradului de motorizare actual și cererii actuale de locuri de parcare.

Propunerea de transformare a principalelor artere de circulație din interiorul cartierului Micro 15 în spații de tip shared-space respectă următoarele criterii:

- Asigură în orice punct zone delimitate (prin tratament diferit al pavimentului, marcaje rutiere, amplasarea bolarzilor) exclusiv dedicate circulației pietonale, eliminând inclusiv posibilitatea de staționare a autovehiculelor;
- Compactează zonele de parcare de reședință și suplimentează numărul de locuri de parcare disponibile;
- Optimizează circulațiile aferente zonelor de parcare, cu atenție acordată în special fluxurilor de circulație pietonale în cadrul acestora;
- Creează un ambient potrivit unei zone preponderent rezidențiale – maximizarea spațiilor verzi și pietonale, minimizarea circulațiilor auto.

Amenajarea de parcaje organizate pentru autovehicule și biciclete. Se reconfigurează zonele de parcare autovehicule în întregul areal studiat după următoarele principii:

- Proximitate optimă față de accesul în blocurile pe care le deservesc
- Respectarea dimensiunilor minime impuse de normativele în vigoare
- Asigurarea de spații verzi interstițiale și posibilitatea plantării de arbori care să asigure umbrirea (1 arbore la max. 5 locuri de parcare)
- Asigurarea lățimilor necesare și a razelor minime ale căilor de circulație ce dau acces la locurile de parcare
- Eliminarea posibilității de parcare a autovehiculelor în imediata vecinătate a fațadei blocurilor – astfel se asigură o distanță cât mai mare între locurile de parcare și încăperile de locuit.

Având în vedere că cererea de locuri de parcare în zonă este de aproximativ 3,6 ori mai mare decât oferta actuală, se impune **introducerea unui sistem de management diferențiat al parcărilor**, bazat pe tipologii distincte și pe un regim tarifar adecvat.

Propunerea de mai jos are ca principiu **raportarea la circa jumătate din cererea existentă**, pentru a atinge un echilibru între necesitatea de a asigura un număr rezonabil de locuri de parcare și obiectivul de a încuraja utilizarea alternativelor de mobilitate. Sistemul vizează atât **locurile de parcare rezidențiale**, gestionate prin abonamente anuale, cât și **parcățile publice cu plată**, accesibile pentru vizitatori sau utilizatori temporari. În plus, este propus un mecanism flexibil de utilizare **partajată a locurilor de parcare**, adaptat contextului local (școli, grădinițe, comerț de proximitate).

Tipologii de parcare și regim tarifar

- Parcări rezidențiale pe bază de închiriere anuală.
 - Se adresează locuitorilor din zonă care dețin autovehicule;
 - Alocarea se face nominal, pe baza numărului de înmatriculare;
 - Tarife propuse: persoane fizice: **306 lei/an + TVA**, persoane juridice: **925 lei/an + TVA**.
- Parcări publice cu plată
 - Destinate vizitatorilor, clienților magazinelor sau celor aflați temporar în zonă;
 - Regim tarifar diferențiat: **3,8 lei/oră**, 35 lei/zi.
- Mecanism de utilizare partajată („parcare la liber” pe intervale orare)
 - În proximitatea școlilor și grădinițelor, sau extins la nivelul întregii zone, locurile de parcare închiriate rezidențial pot fi utilizate pe timpul zilei (de exemplu între orele 08:00 – 16:00) de către părinți, vizitatori sau alți utilizatori temporari.

Propuneri punctuale de intervenție asupra parcărilor din zona de studiu



- 1** - reorganizare parcaje la sol - 77 locuri de parcare (2 pentru persoane cu dizabilități)
- 2** - eliminare locuri de parcare și realizare spații verzi
- 3** - reorganizare parcaje la sol și acces - 29 locuri de parcare (2 pentru persoane cu dizabilități)

4 - reorganizare parcaje la sol la nivel de shared space - 49 locuri de parcare (2 pentru persoane cu dizabilități)

5 - eliminare parcaje la sol, realizare piațetă publică

6 - eliminare garaje și reorganizare parcaje la sol - 69 locuri de parcare

7 - eliminare garaje și reorganizare parcaje la sol - 49 locuri de parcare (2 pentru persoane cu dizabilități)

8 - suplimentare locuri de parcare la nivel de shared space - 43 locuri de parcare

	Localizare	Tip parcare			Propunere	Nr parcări generate după propunere
1	Aleea Cioclovina	La sol	Perpendiculară	Publică de reședință	Reorganizare parcaje la sol conform normativ și introducerea parcări pentru persoane cu dizabilități	77 (2 pentru persoane cu dizabilități)
2	Aleea Cioclovina	La sol	Perpendiculară	Publică de reședință	Eliminare locuri de parcare și realizare spații verzi. Aplicare sancțiuni pentru parcare neregulamentară pe spații verzi/trotuar.	0
3	Aleea Cioclovina	La sol	Perpendiculară/ laterală	Publică de reședință	Reorganizare parcaje la sol și acces conform normativ și introducerea parcări pentru persoane cu dizabilități. Aplicare sancțiuni pentru parcare neregulamentară pe spații verzi/trotuar.	29 (2 pentru persoane cu dizabilități)
4	Aleea Scărișoara	La sol	Perpendiculară/ laterală	Publică de reședință	Reorganizare parcaje la sol la nivel de shared space și introducerea parcări pentru persoane cu dizabilități. Desființare garaje auto. Aplicare sancțiuni pentru parcare neregulamentară pe spații verzi/trotuar.	49 (2 pentru persoane cu dizabilități)

STUDIU PRIVIND POLITICA PARCĂRILOR LA NIVELUL ARIEI DE STUDIU A OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII "REGENERARE URBANĂ A ZONEI MICRO 15" - MUNICIPIUL DEVA, JUDEȚUL HUNEDOARA

5	Aleea Scărișoara	La sol	Perpendiculară/laterală	Publică de reședință	Eliminare parcaje auto și amenajare piațetă publică. Închidere stradă și aplicare sancțiuni pentru parcare neregulamentară pe trotuar/spațiu public.	0
6	Strada de acces din strada Mihai Eminescu	La sol	Perpendiculară	Publică de reședință	Reorganizare parcaje la sol și desființare garaje auto. Aplicare sancțiuni pentru parcare neregulamentară pe spații verzi/trotuar.	69
7	Aleea Scărișoara	La sol	Perpendiculară	Publică de reședință	Reorganizare parcaje la sol și introducere parcări pentru persoane cu dizabilități. Desființare garaje auto. Aplicare sancțiuni pentru parcare neregulamentară pe spații verzi/trotuar.	49 (2 pentru persoane cu dizabilități)
8	Aleea Scărișoara	La sol	Neregulamentară	Publică cu plată	Amenajare locuri de parcare suplimentare la nivel de shared space	43

Data:
15.10.2025

Elaborat:

Urb. Mihaela PUȘNAVA

Urb. peisag. Alexandra-Maria PĂUNA



Beneficiar,
UAT Municipiul Deva