



Politică Parcarea

Suținerea intermodalității și transportului alternativ în municipiul Târgoviște

2024



FIP CONSULTING
LINKING OPPORTUNITIES

Politică de Parcare

Suștinerea intermodalității și transportului alternativ în municipiul Târgoviște

Prestator	SC F.I.P. Consulting S.R.L.	
Beneficiar	Municipiul Târgoviște	
Contract	56/95380 / 05.08.2024	
Obiectivul contractului	Politică de parcare pentru obiectul de investiții: "Suștinerea intermodalității și transportului alternativ în municipiul Târgoviște"	
Colectiv de Elaborare	Radu Andronic	Director General

Disclaimer

Acest document a fost elaborat de FIP CONSULTING SRL pentru a fi utilizat numai de către Client, conform principiilor de consultanță general acceptate, a bugetului și a termenilor de referință în legătură cu care s-a ajuns la un acord între FIP CONSULTING și Client. Nicio terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client și de către FIP CONSULTING SRL. Acordul FIP Consulting este obligatoriu pentru Informațiile și datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare și prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană și transporturi. Preluarea acestora de către terțe părți poate constitui concurență neloială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea 11/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare.

Cuprins

1	Informații generale privind politica de parcare.....	1
1.1	Titlul lucrării	1
1.2	Beneficiarul investiției	1
1.3	Elaboratorul studiului privind politica de parcare	1
1.4	Referințe legale	1
2	Situația actuală la nivelul ariei de impact a proiectului	3
3	Analiza ofertei de locuri de parcare.....	5
4	Analiza cererii de locuri de parcare	14
5	Profilul utilizatorilor	16
6	Administrare	19
7	Diagnostic	21
8	Concluzii și recomandări	23

Listă figuri

Figură 2-1 Aria de interes a politicii de parcare	3
Figură 3-1 Localizarea parcărilor	5
Figură 3-2 Exemple de parcări regulamentare la stradă.....	6
Figură 3-3 Exemple de parcări neregulamentare la stradă.....	6
Figură 3-4 Statistica locurilor de parcare la stradă în aria de studiu	7
Figură 3-5 Localizarea parcărilor la stradă în funcție de statul lor	7
Figură 3-6 Poziția parcărilor în aria de studiu	8
Figură 3-7 Imagini reprezentative - Strada Constantin Brâncoveanu, marcaje lipsă (sursă: google maps)	8
Figură 3-8 Imagini reprezentative - Strada Constantin Brâncoveanu, parcare neregulamentară (sursă: google maps)	9
Figură 3-9 Imagini reprezentative - Strada Regele Carol I, parcare neregulamentară (sursă: google maps)	9
Figură 3-10 Imagini reprezentative - Calea București, parcare regulamentară de reședință (sursă: google maps).....	9
Figură 3-11 Tipul parcărilor localizate în afara străzii.....	10
Figură 3-12 Statutul parcărilor identificate în aria de studiu.....	11
Figură 3-13 Evoluția veniturilor și a parcărilor publice în municipiul Târgoviște	12
Figură 3-14 Raportul dintre cererea - oferta locurilor de parcare în funcție de taxă..	13
Figură 4-1 Ariile de studiu analizate.....	14
Figură 6-1 Schema de administrare optimă a parcarilor.....	19



1 Informații generale privind politica de parcare

1.1 Titlul lucrării

Politică de parcare pentru obiectul de investiții: „Susținerea intermodalității și transportului alternativ în municipiul Târgoviște”

1.2 Beneficiarul investiției

Municipiul Târgoviște

Date de contact:

- Adresa: Str. Revoluției, nr. 1-3, Târgoviște, Dâmbovița
- Telefon: 0245/611.222/ Fax: 0245/217.951

1.3 Elaboratorul studiului privind politica de parcare

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

Date de contact:

- Adresa: Str. Cluceru Udricani, nr.20, Sector 3, București
- Website: www.fipconsulting.ro

1.4 Referințe legale

1. Regulamente Naționale:

- Ordonanța Guvernamentală de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (“Legea Circulației”), rePublicăta și actualizata in 2017;



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

2. Regulamente Municipale:

- Hotărârea de Consiliu Local nr. 379/ 2009 privind aprobarea Regulamentului cu privire la parcare, amenajarea, întreținerea și exploatarea locurilor de parcare situate pe raza municipiului Târgoviște și inventarul parcarilor existente;
- Hotărârea de Consiliu Local nr. 326/ 2021 ce republică HCL 379/ 2009;
- Planul Urbanistic General - Regulamentul local de urbanism.

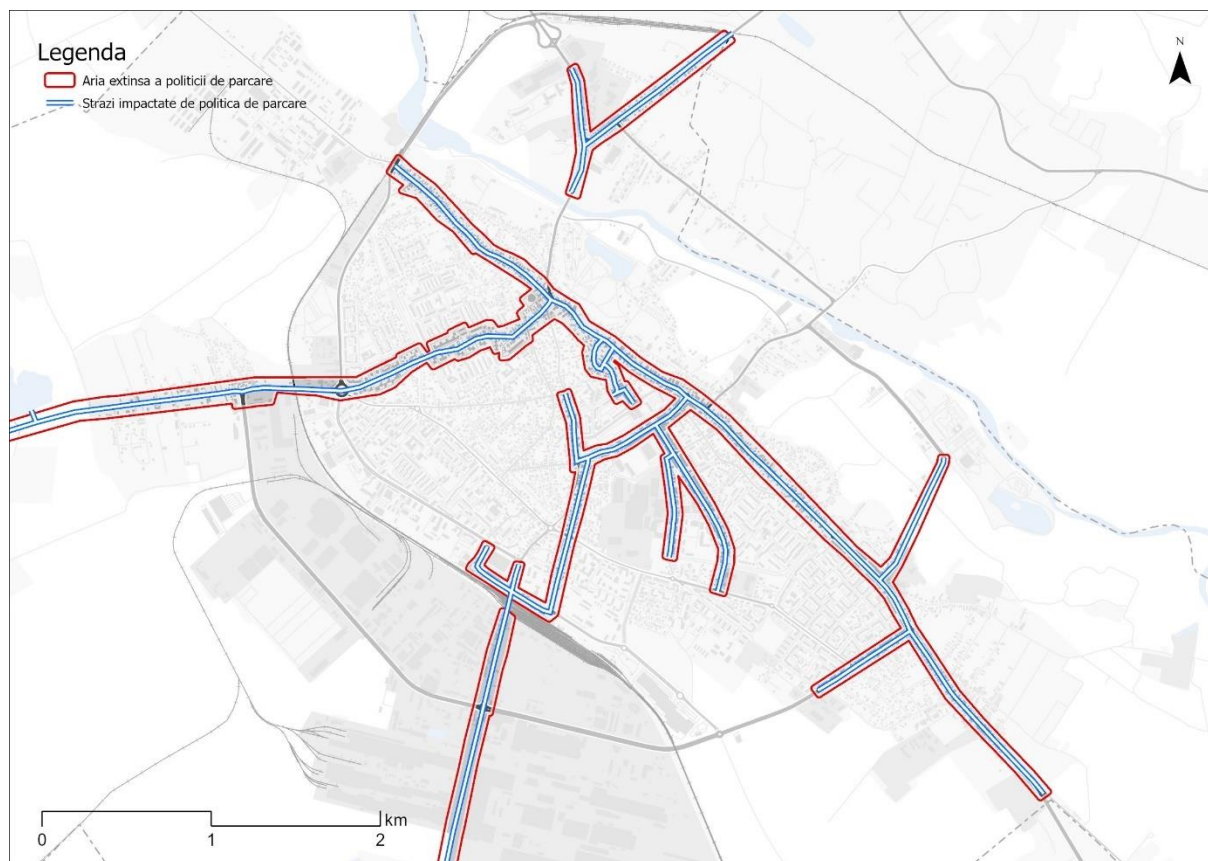
3. Alte legi și regulamente relevante:

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

2 Situația actuală la nivelul ariei de impact a proiectului

Amplasament

Aria de interes este aflată în Municipiul Târgoviște, figura următoare prezentând aria de analiză a politicii de parcare.



Figură 2-1 Aria de interes a politicii de parcare

Aria politicii de parcare este formată preponderent din artere de circulație, acestea fiind următoarele: Piața Eroilor; Bulevardul Eroilor; Strada Constantin Brâncoveanu; Calea Domnească; Calea București; Calea Ploiești; Strada Vasile Cârlova; Strada Alexandru Ioan Cuza; Strada Plutonier Dițescu Stan; Strada Stelea; Strada Mircea cel Bătrân; Strada Grigore Alexandrescu; Bulevardul Regele Carol I; Strada Gării; Șoseaua Găești; Strada Mănăstirea Dealu; Calea Ialomiței; Bulevardul Independenței; Piața Bărăției; Calea Câmpulung.

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

Analiza ofertei de locuri de parcare a fost realizată pe mai multe criterii:

- Tipul proprietății:
 - Public;
 - Privat.



■ Localizare:

- La stradă;
- În afara străzii.

■ Structură:

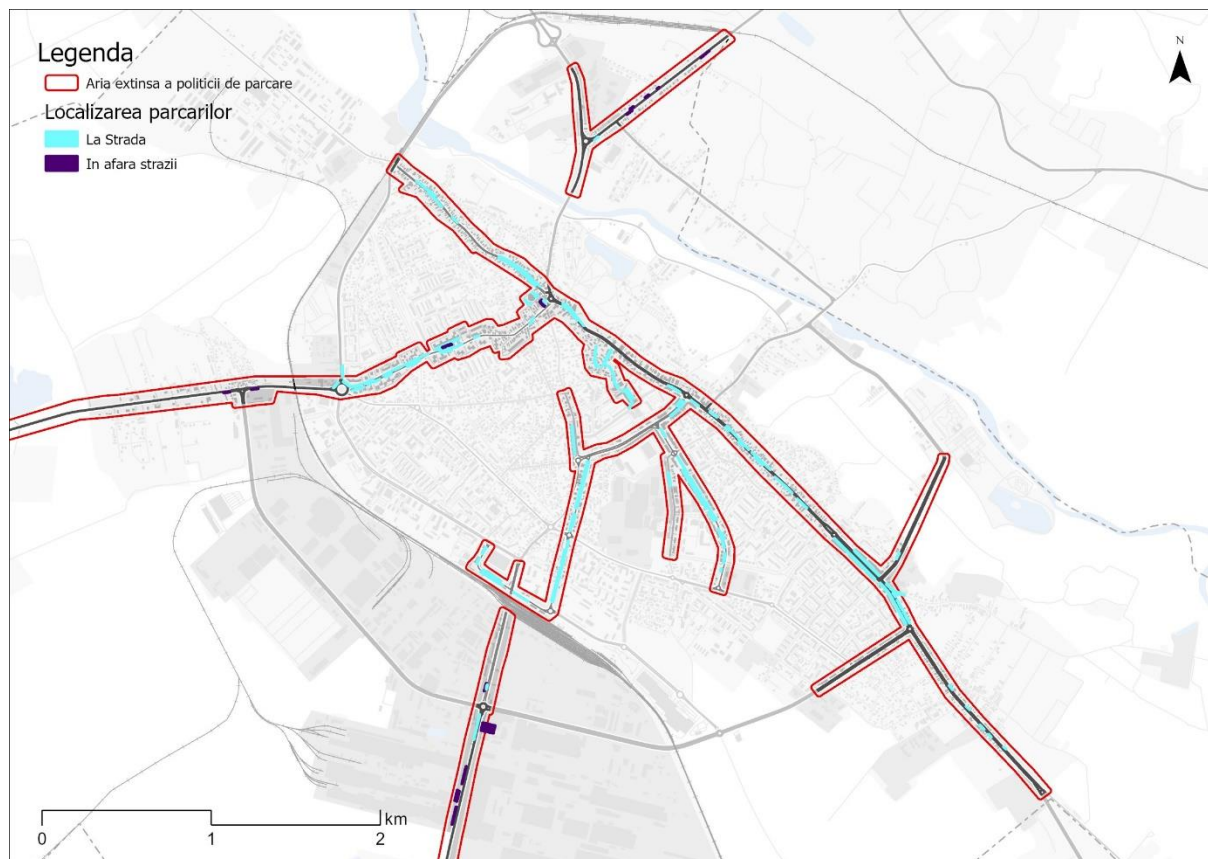
- Longitudinală;
- Perpendiculară;
- Oblică.

■ Utilitate:

- Reședință/publică;
- Pentru activități economice/ Instituționale.

În aria de analiză au fost identificate 2183 de locuri de parcare (private + publice). Definim privat ca fiind proprietate unei firme (parcări economice, comerciale) și publice ca fiind pe domeniu public (în cea mai mare parte acestea fiind localizate la stradă).

3 Analiza ofertei de locuri de parcare



Figură 3-1 Localizarea parcărilor

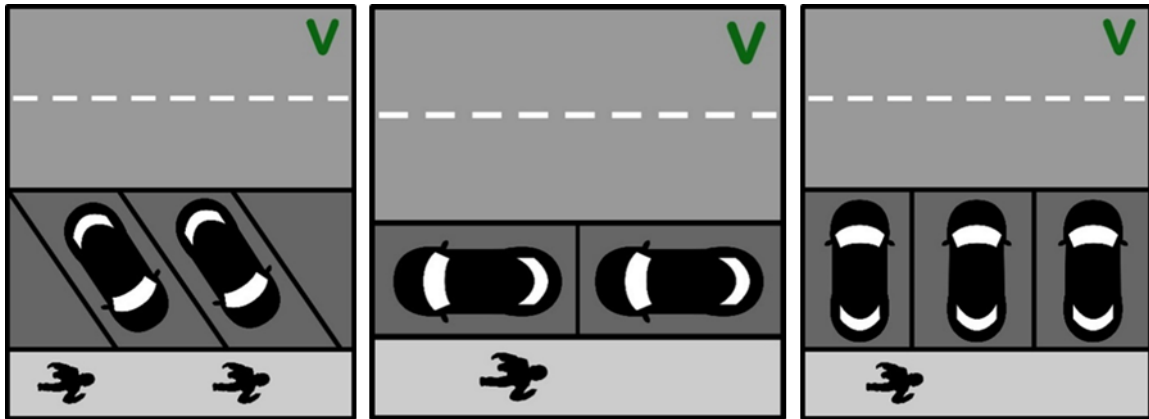
Din totalul parcărilor identificate, 84.4% sunt localizate la stradă iar restul de 15.6% sunt localizate în afara străzii. Din cele 2183 de locuri de parcare, 76 au fost identificate ca fiind parcări private aparținând punctelor economice, comerciale sau ale altor servicii.

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

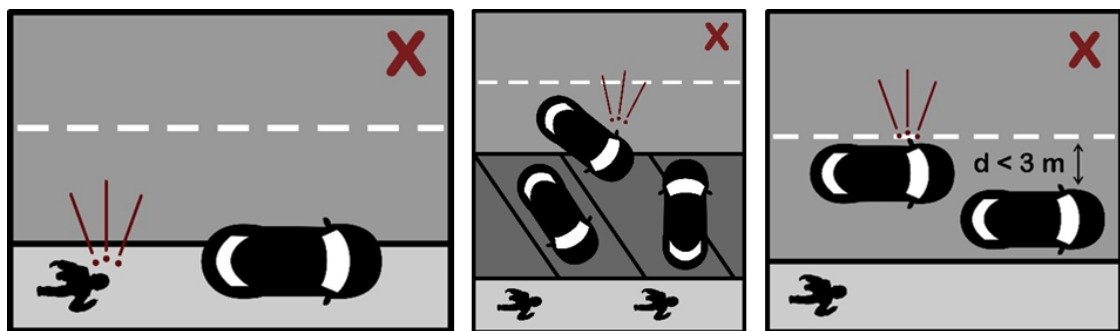
Parcarea la stradă

Parcări la stradă se clasifică pe 3 categorii:

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



Figură 3-2 Exemple de parcări regulamentare la stradă

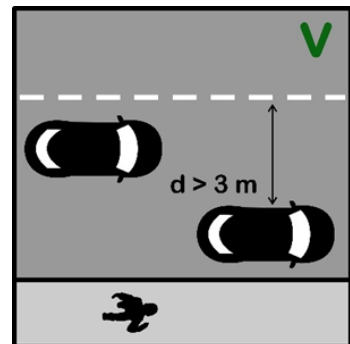


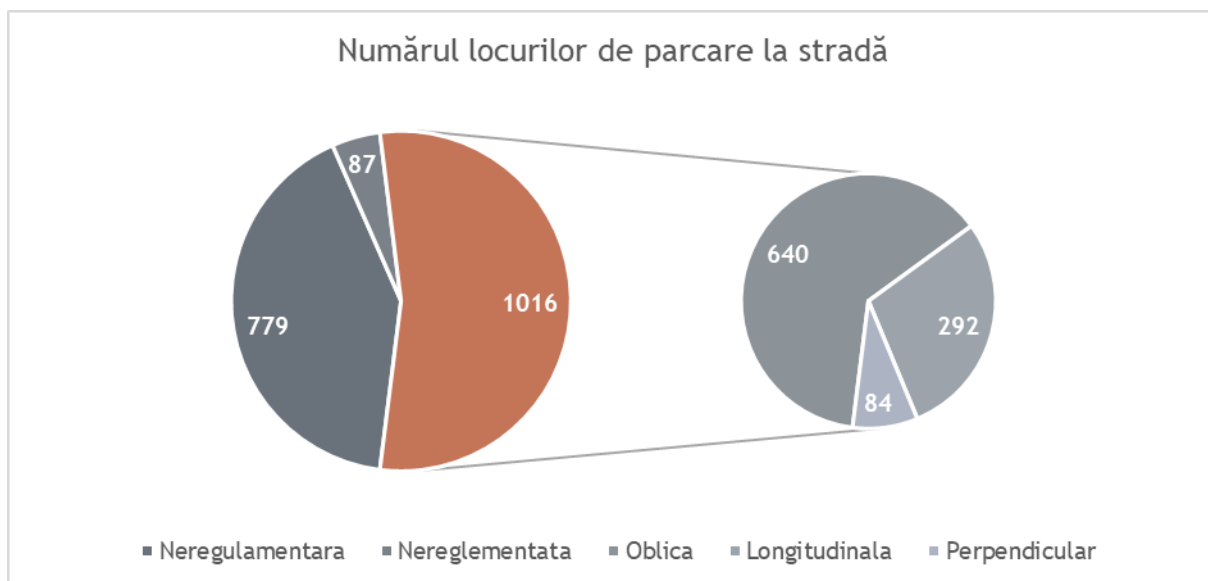
Figură 3-3 Exemple de parcări neregulamentare la stradă

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

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

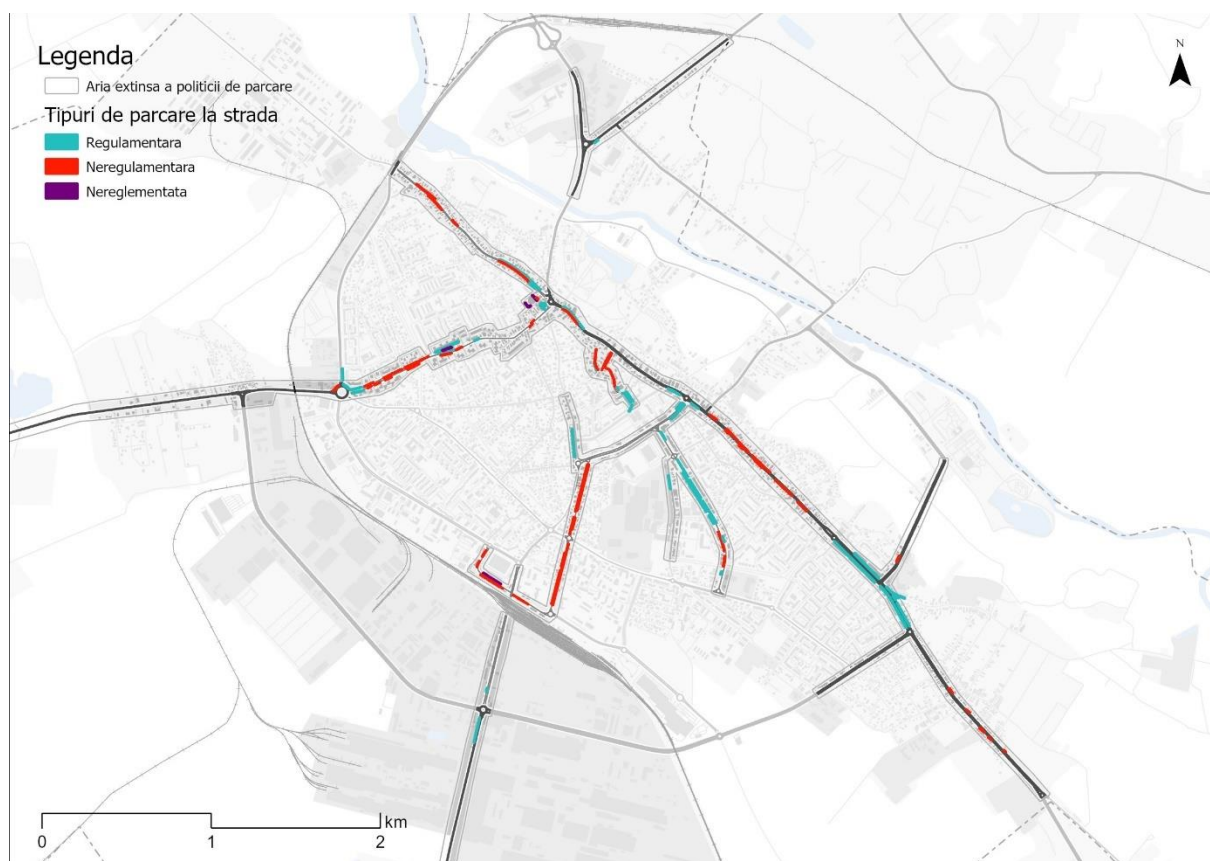
Figura următoare prezintă tipurile de parcare la stradă (neregulamentare, nereglementate și regulamentare cu statistica lor).



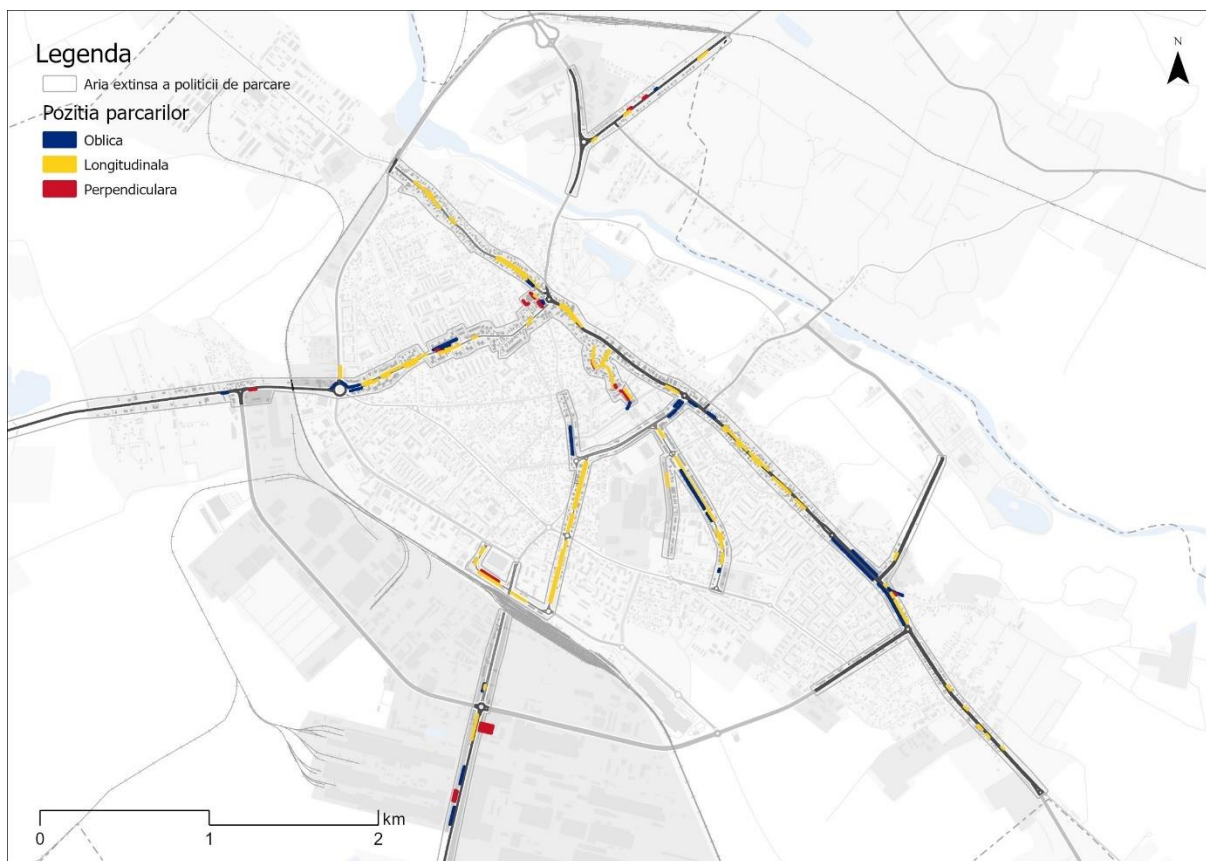


Figură 3-4 Statistica locurilor de parcare la stradă în aria de studiu

Așa cum se poate observa din graficul anterior, 54% din locurile de parcare la stradă sunt regulamentare cu posibilitatea ca 4.6% din acestea să fie regulamentare în urma amenajării acestora și transformarea locurilor de parcare nereglementate în regulamentare.



Figură 3-5 Localizarea parcărilor la stradă în funcție de statul lor



Figură 3-6 Poziția parcărilor în aria de studiu

Trebuie menționat faptul că aproape 80% din locurile de parcare regulamentare și administrate de primărie în aria de studiu necesită o remarcare/ revopsire, la momentul redactării documentului de față, marcajele fiind ori lipsă ori șterse.



Figură 3-7 Imagini reprezentative - Strada Constantin Brâncoveanu, marcaje lipsă (sursă: google maps)



Figură 3-8 Imagini reprezentative - Strada Constantin Brâncoveanu, parcare neregulamentară (sursă: google maps)



Figură 3-9 Imagini reprezentative - Strada Regele Carol I, parcare neregulamentară (sursă: google maps)



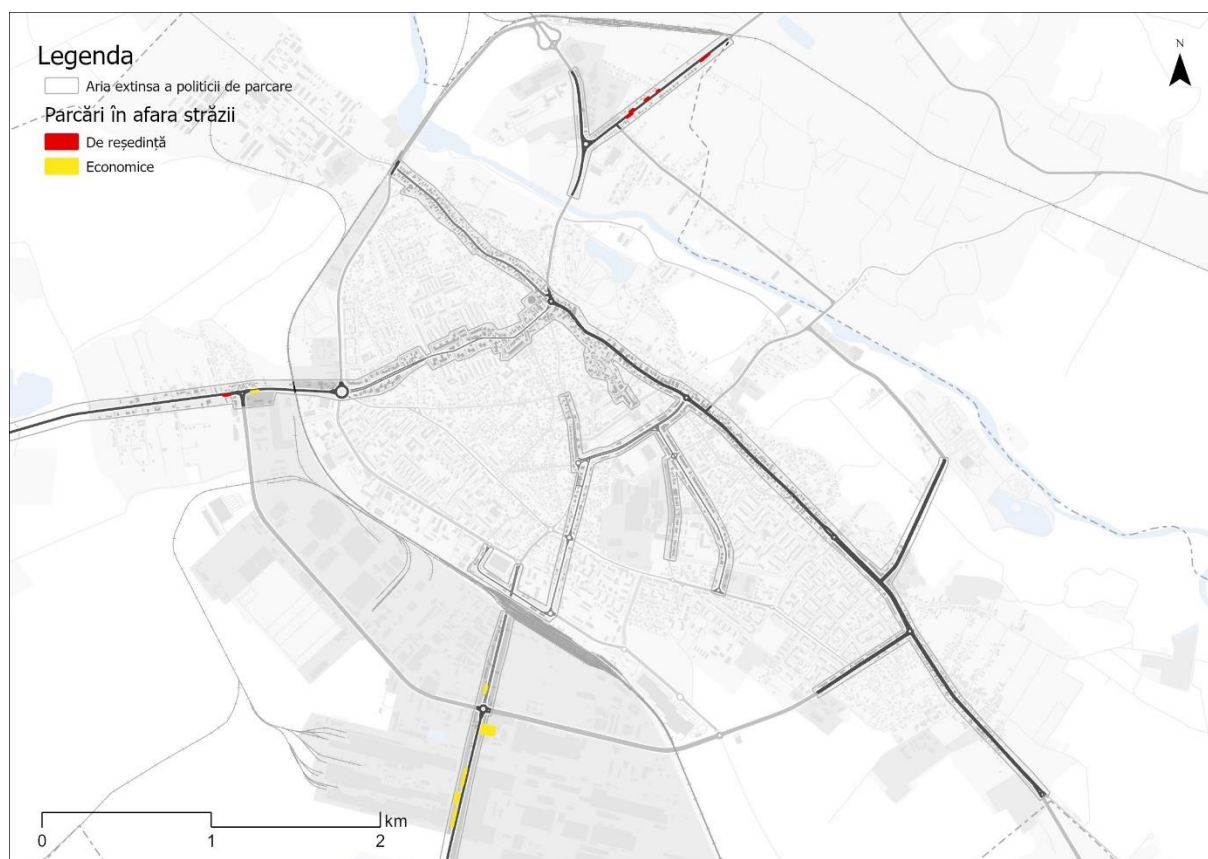
Figură 3-10 Imagini reprezentative - Calea București, parcare regulamentară de reședință (sursă: google maps)

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

Parcarea în afara străzii

Acestea sunt clasificate în:

- De reședință;
- În garaje/ cu prelată (nefiind identificate în aria de studiu, acestea;
- Economice, comerciale sau instituționale.



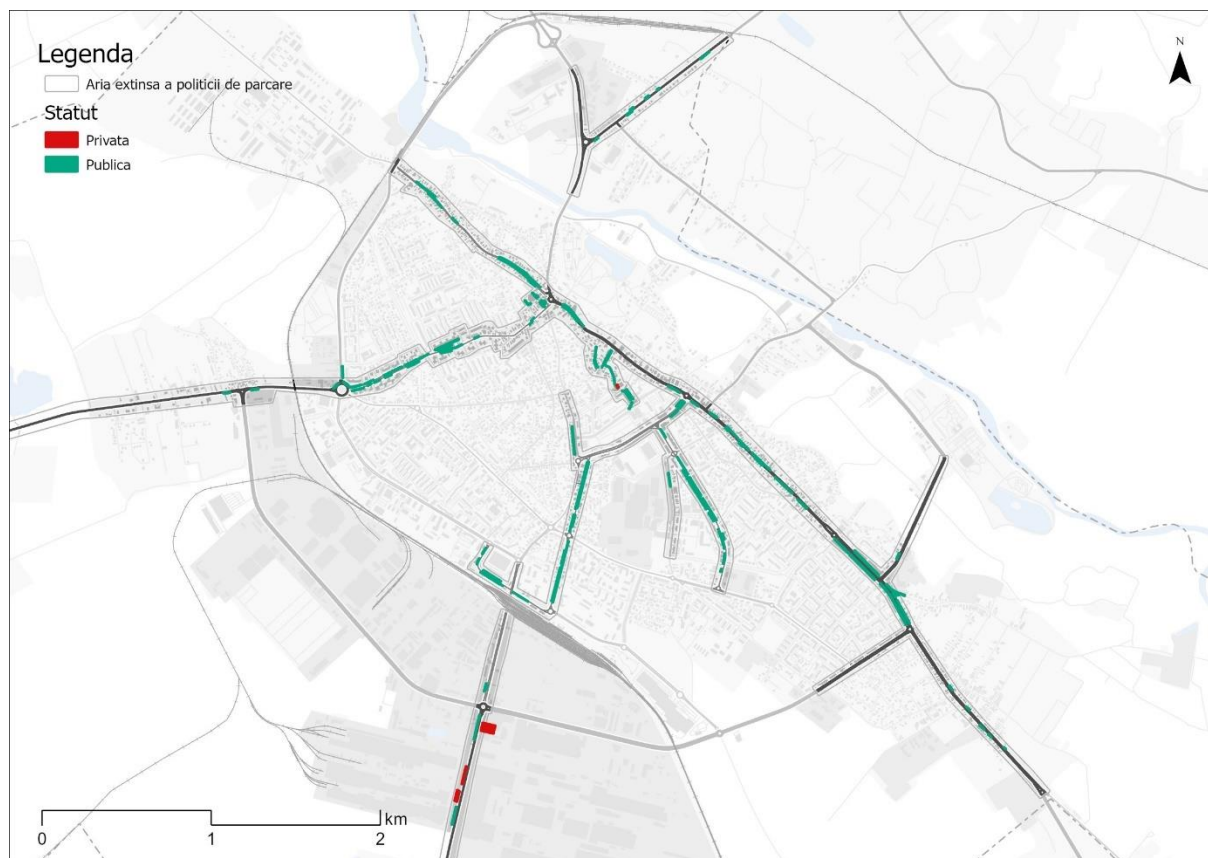
Figură 3-11 Tipul parcărilor localizate în afara străzii

Din cele 341 locuri de parcare în afara străzii, 80.1% aparțin instituțiilor/ firmelor din aria de interes, iar 19.9% sunt de tip reședință la sol.

Analizele efectuate în teren pentru aria de studiu nu au prezentat rezerve amle de teren ce pot fi amenajate în parcări supraetajate (subterane sau supraterane).

Statutul parcărilor

În funcție de proprietatea lor, parcărilor pot fi private sau publice. În aria de studiu din cele 2183 de locuri de parcare, 214 de locuri, reprezentând 9.8% din totalul locurilor de parcare, sunt parcări private de tip economic. În total, numărul parcărilor private este de 273, reprezentând 12.5% din totalul parcărilor.



Figură 3-12 Statutul parcărilor identificate în aria de studiu

Tarifare

La nivelul municipiului, tarifarea este reglementată prin hotărârea de consiliu 379/ 2009, cu toate completările și modificările ulterioare.

Direcția de Administrare a Patrimoniului Public și Privat, prin Biroul Transporturi, este responsabil de serviciul parcărilor.

În prezent, la nivelul municipiului Târgoviște, parcurile cu plată sunt reprezentate de cele amenajate și semnalizate prin marcaje rutiere și indicatoare cu simbolul „P”, însoțite de informații referitoare la tariff, orarul de funcționare și modul de achitare a tarifelor.

În municipiu se aplică următoarele tipuri de parcări:

- **Parcările de reședință** - sunt acele spații destinate parcării autovehiculelor, situate la mai puțin de 30 m de frontul imobilelor utilizate de locatari;
- **Parcările publice fără plată** - sunt acele spații, de interes public, destinate parcării autovehiculelor pentru care nu se percep tarife de parcare. De aceste spații de parcare, beneficiind toți șoferii.

Programul de funcționare a parcării este de luni până vineri în intervale diferite în funcție de tipul parcării:

- **Parcările de reședință** - sunt parcări cu plată în intervalul 08:00 - 17:00 dacă nu sunt ocupate de către vehiculele deținute de locatarii imobilelor.

Taxele de parcare pe raza municipiului Târgoviște sunt următoarele:

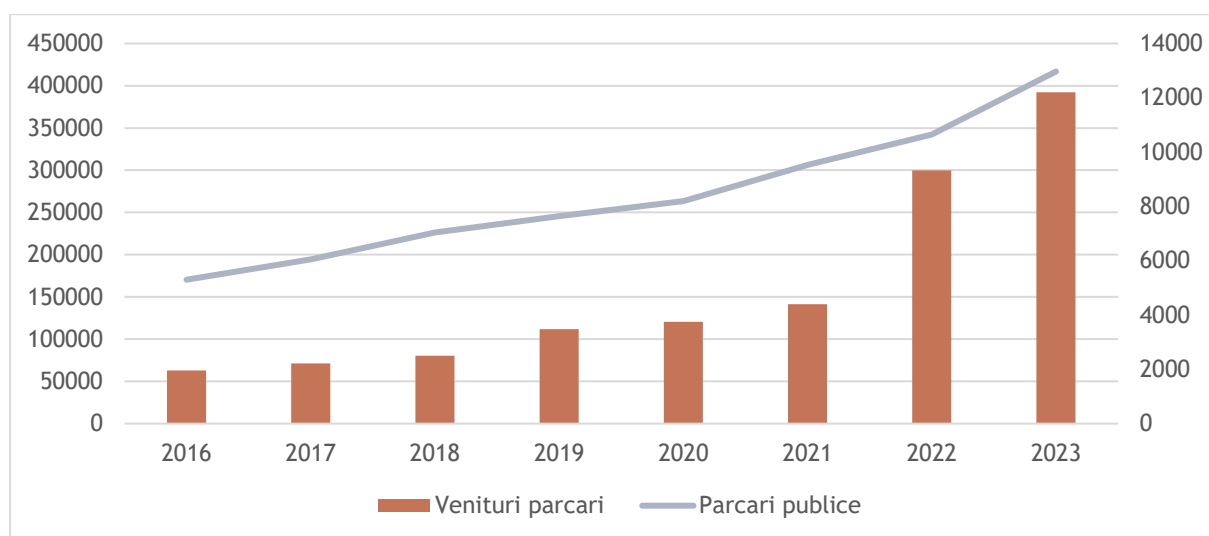
- Parcărilor de reședință închiriate pentru:
 - Persoane fizice - 300 lei/an/loc;
 - Persoane juridice - 600 lei/an/loc;

Abonamentul se achită la casele Direcției Impozite și Taze din cadrul Primăriei Municipiului Târgoviște.

Sumele provenite din amenzile aplicate conform Hotărârilor, sunt utilizate pentru administrarea și modernizarea parcarilor auto din municipiu.

Referitor la parcările de reședință, acestea sunt taxabile prin abonament anual, aceste locuri de parcare fiind arondate blocurilor de locuințe din municipiul Târgoviște.

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



Figură 3-13 Evoluția veniturilor și a parcarilor publice în municipiul Târgoviște

Analizând datele recepționate cu privire la evoluția numărului de parcări și a veniturilor din parcare, se constată că numărul parcarilor crește cu aproximativ 12% în fiecare an, în timp ce numărul încasărilor din parcare crește cu circa 21% în fiecare an.

Această statistică ne arată că cererea locurilor de parcare este în continuare ridicată iar tarifele parcarii pot fi majorate ce aduce beneficii directe (venituri suplimentare la bugetul local) și indirecte (scăderea numărului de autovehicule înregistrate la nivelul municipiului).

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

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

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

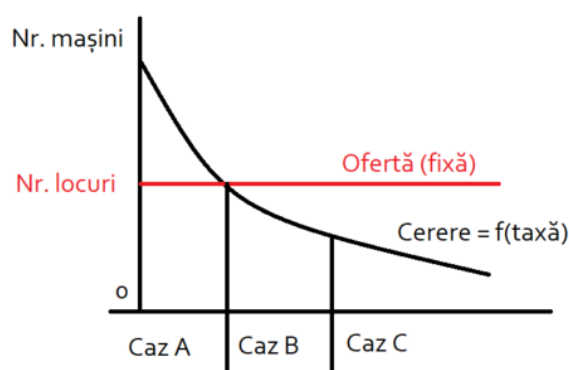
Odată cu dezvoltarea economică și creșterea puterii de cumpărare, locuitorii orașului au achiziționat din ce în ce mai multe mașini personale ceea ce a condus la o presiune asupra

autorităților publice de a crea mai multă infrastructură rutieră și mai multe spații de parcare. Mai mult decât atât, multe dintre orașe, ca și în cazul municipiului Târgoviște, nu au fost dezvoltate pentru o utilizare intensivă a automobilului, iar odată cu creșterea gradului de motorizare, primăria a realizat demersuri în a promova mijloacele alternative de mobilitate precum transportul public și pe bicicletă (piste de biciclete, benzi dedicate mijloacelor de transport în comun, terminale de tip park&ride, modernizarea flotei de autobuze.

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

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

- **Caz A** - Prețul prea mic sau oferirea fără taxă a parcării generează o cerere mare și insuficiența locurilor de parcare;
- **Caz B** - Prețul parcării face ca cel puțin 10-20% din locurile amenajate să rămână libere, acesta este un caz în care prețul este corespunzător, deci numărul de locuri de parcare este adecvat cererii;
- **Caz C** - Reprezintă suprataxarea parcării și conduce la un excedent de locuri de parcare (presupunând sancționarea tuturor sau a majorității celor care nu plătesc).



Figură 3-14 Raportul dintre cererea - oferta locurilor de parcare în funcție de taxă

În municipiul Târgoviște s-a constatat că tarifele pentru parcările publice la stradă sunt inexistente. Posibilitatea de a parca liber fără a fi constrâns de un tarif pe oră sau pe zi, creează o problemă în promovarea mijloacelor de deplasare alternativă. Este vital ca populația să înțeleagă că locul de parcare nu este un drept ci un beneficiu pentru cei ce sunt dispuși să plătească. Proiectele precum cele de tip park&ride pot să nu aibă efectul dorit dacă parcare (mai ales în zonele de atragere ridicată sau în zonele care stochează cererea) este în continuare gratuită.



4 Analiza cererii de locuri de parcare

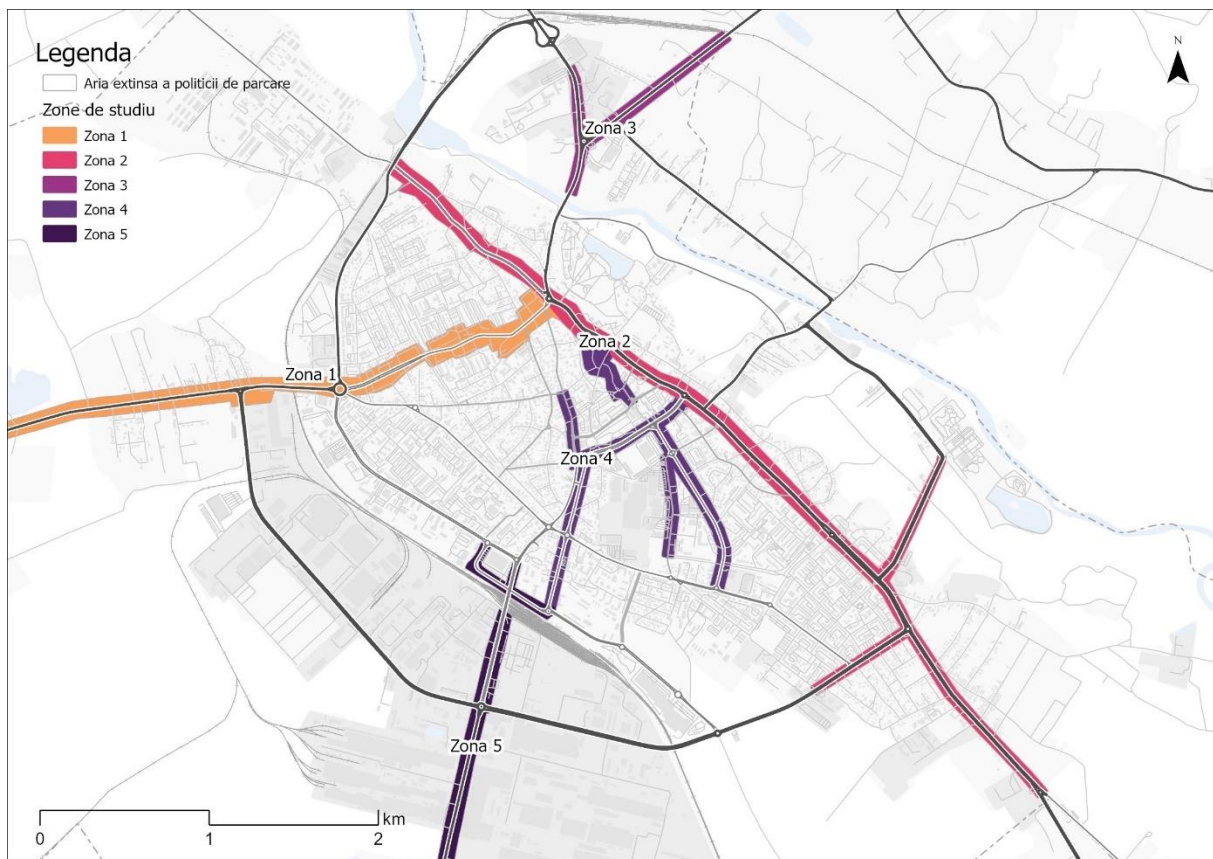
Pentru analiza cererii de locuri de parcare, datorită ariei restrânse a politicii de parcare, au fost efectuate următoarele:

Identificarea zonei de studiu:

- Aria de studiu - a fost împărțită în 5 arii mai mici, ce înglobează funcțiuni asemănătoare (zone rezidențiale în locuințe colective, zone rezidențiale în locuințe individuale, zone mixte, zone comerciale);
- Selecția parcărilor - pentru analiza cererii au fost folosite toate parcărilor identificate (publice și private);

Colectarea datelor:

- Prin observații directe asupra parcărilor au fost alese 3 intervale orare în care a fost verificat numărul de vehicule pe locurile de parcare (orele alese fiind între 07:00 - 09:00, 12:00 - 14:00, 17:00 - 19:00). Aceasta a permis calcularea ratei de ocupare precum și frecvența de utilizare.
- Numărul vehiculelor înregistrate pe străzile respective.



Figură 4-1 Ariile de studiu analizate

În urma efectuării colectării de date pentru aria de studiu, se relevă câteva aspecte esențiale care trebuie abordate pentru a optimiza utilizarea spațiului public.

Zona 1:

Parcărilor neregulate ad-hoc sunt frecvent utilizate în funcție de nevoile imediate ale cetățenilor, cu o durată medie de ocupare de aproape două ore. Parcărilor regulate, predominant de reședință, sunt intens folosite în intervalul 17:00 - 09:00, în timp ce în



timpul zilei (09:00 - 16:00) rămâne un procent de 15-20% de locuri neocupate. Acest fapt sugerează necesitatea unei utilizări mai eficiente a acestor spații în timpul zilei, posibil prin implementarea unor măsuri care să încurajeze „rotirea vehiculelor”.

Zona 2:

Parcărilor nereglementare ad-hoc sunt prezente atât în zona locuințelor individuale, cât și în zonele de interes, cu durate de ocupare de la 6 până la 12 ore. Aceste parcări ocupă abuziv spațiul carosabil, reducând semnificativ capacitatea drumurilor. Parcărilor regulamentare sunt utilizate intens, dar necesită remarcare în anumite zone pentru a preveni parcare necorespunzătoare, care reduce eficiența spațiului. În această zonă, se recomandă intervenții de marcaj și o mai bună organizare a spațiilor de parcare pentru a optimiza utilizarea acestora. Parcărilor de reședință (din zona locuințelor colective) prezintă un surplus de 5% din totalul locurilor de parcare disponibile în zonă, în perioada 09:00 - 16:00.

Zona 3:

Datorită prezenței Drumului Național, parcările la stradă sunt rare, iar vehiculele sunt parcate pe acostament, pe spațiile de aliniament sau pe platformele betonate din fața caselor. Aceste parcări nu afectează traficul auto sau pietonal, majoritatea vehiculelor fiind parcate pe proprietăți private. Această situație nu necesită intervenții majore, dar se poate considera consolidarea infrastructurii existente pentru a menține fluiditatea traficului.

Zona 4:

În această zonă se înregistrează cel mai mare număr de parcări nereglementare, în special pe Bulevardul „Regele Carol I”, unde durata medie de ocupare este de 6-8 ore, afectând capacitatea drumului. Pe străzi precum Vasile Cârlova, Alexandru Ioan Cuza, și Plutonier Dițescu Stan, parcările nereglementare blochează atât spațiul carosabil, cât și trotuarele. Se recomandă amenajarea de rânduri de parcări regulamentare, în special pe străzile cu sens unic, pentru a gestiona mai bine spațiul disponibil. Parcarea publică fără plată de pe strada Stelea este la capacitate maximă în timpul zilei, dar prezintă un surplus de aproape 50% după ora 17:00, indicând o oportunitate pentru introducerea unei politici de tarificare pentru a stimula utilizarea pe termen scurt precum și de a folosi parcare în vederea generării de venituri.

Zona 5:

Pe Șoseaua Găești, parcările sunt în mare parte de tip economic sau publice la stradă, fiind ocupate la capacitate maximă între 09:00 și 17:00, iar după această oră se observă un surplus de 40% din totalul capacității. Pe strada Gării, în zona Centrului Comercial Pavcom, cererea de parcare a depășit cu mult oferta, iar parcările nereglementare sunt frecvente, cu durate variabile de la 1 la 8 ore în funcție de categoria șoferului (angajat sau client). Aceasta indică necesitatea unei politici de tarificare pe durate scurte pentru a încuraja „rotirea vehiculelor” și a preveni ocuparea abuzivă a stațiilor de taxi sau autobuz.

5 Profilul utilizatorilor

Următorul tabel prezintă tipologii de utilizatori din aria de studiu.

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



Tip	Descriere	Nevoi	Măsuri
Furnizor	Este utilizatorul care ocupă pentru o perioadă foarte scurtă locul de parcare, în general acesta are nevoie de un loc de parcare cât mai aproape de zona de desfășurare a activității.	Parcare cu plată pentru durate mai mari de o oră și gratuită pentru cele de scurtă durată și pe timpul nopții.	Acces la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare printr-o hartă interactivă sau indicatoare. Taxarea parcării. Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită într-un mod onest și cât se poate de transparent. Măsuri de management, taxare, amenzi specifice pentru reducerea suprasolicitării locurilor de parcare sau ocuparea abuzivă a domeniului public.
Navetistul	Are caracteristici similare cu utilizatorul de tip angajat cu mențiunea că acesta depinde de transportul cu autovehiculul personal pentru a pleca din localitatea de domiciliu către localitatea de destinație	Parcare asigurată pentru ziua de lucru, în intervalul 08:00-18:00. Beneficii sau mijloace alternative de deplasare oferite de angajator pentru cei ce nu folosesc autovehiculul personal. Terminale intermodale. Sisteme de tip Park&Ride.	Detalierea și diversificarea normelor de parcare (pentru construcțiile noi). Modificarea normelor pentru parcare și includerea „numărului maxim admis” nu doar minim. Terminale intermodale cu parcări de tip park&ride, cu capacitate mare. Încurajarea folosirii mijloacelor alternative de mobilitate și facilitarea accesului către acesta sau oferirea gratuită a locului de parcare pentru persoanele care dețin un abonament la transportul public. Taxarea parcării. Beneficii pentru cei ce aleg să nu folosească autovehiculul personal. Acces la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare printr-o hartă interactivă sau indicatoare. Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită într-un mod onest și cât se poate de transparent. Măsuri de management, taxare, amenzi specifice pentru reducerea suprasolicitării locurilor de parcare.
Persoanele cu dizabilități	Acestea sunt personajele care necesita o acordare de prioritate din punct de vedere al poziționării locului de parcare, cât mai aproape de zona de interes a acestuia (domiciliu, locul de muncă, diferite servicii).	Parcare gratuită pe baza unei dovezi medicale. Locuri de parcare destinate exclusiv și marcate corespunzător.	Oferirea unui minim de locuri de parcare pentru diferite instituții/centre comerciale în funcție de atractivitatea acesteia. Dezvoltarea unei infrastructuri dedicate pentru persoanele cu dizabilități pentru a facilita deplasarea acestora cu mijloace alternative de mobilitate.
Urgențele (salvare, politie, pompieri etc.)	În diferite situații de urgență este necesară staționarea unor vehicule speciale de intervenție pe o perioadă nedefinită.	Parcare gratuită la orice oră în raza localității. Oferirea de locuri de parcare special	Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită într-un mod onest și cât se poate de transparent.



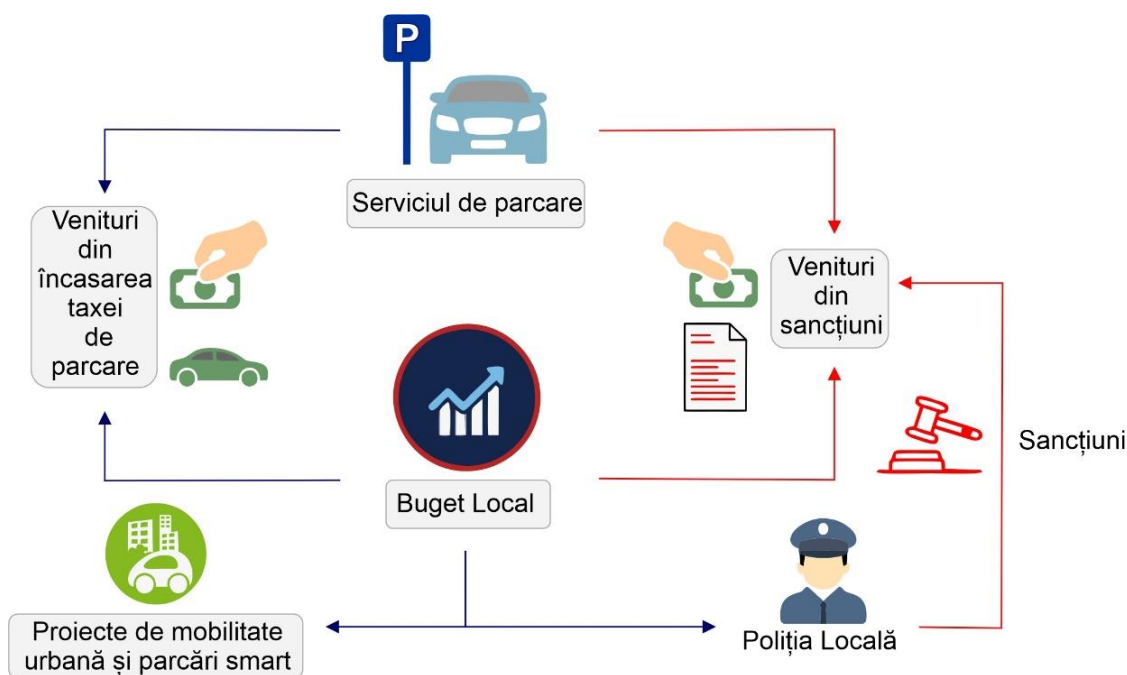
Tip	Descriere	Nevoi	Măsuri
		amenajate și destinate numai acestor tipuri de vehicule	Îmbunătățirea și eficientizarea parcarilor din perspectiva proiectării.
Vizitatorul	Acesta nu necesită un loc special amenajat, deși este recomandat să se țină cont ca în zonele de locuințe colective să se ofere un surplus de locuri.	Parcare la stradă sau în afara străzii cu sau fără plată în funcție de durata de staționare.	Detalierea și diversificarea normelor de parcare (pentru construcțiile noi). Terminale intermodale cu parcări cu capacitate mare. Dezvoltări orientate în jurul transportului public și/sau velo precum și încurajarea folosirii acestor mijloace de transport. Eficientizarea spațiului alocat deja parcarilor dintre locuințele colective. Măsuri mai eficiente de plată a parcării. Acces la informații despre disponibilitatea locurilor de parcare printr-o hartă interactivă sau indicatoare. Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită într-un mod onest și cât se poate de transparent.
Biciclistul	Acesta are nevoie de rastele (parcare specială pentru bicicliști și dedicate stric acestora) pe întreg teritoriul localității și mai ales în zone asociate cu intermodalitatea.	Parcare gratuită atât la stradă cât și în afara străzii de lungă și scurtă durată. Facilități Bike-Sharing	Creearea de centre de bike-sharing. Îmbunătățirea și extinderea pistelor de biciclete la standarde europene. Încurajarea acestor tipare de deplasare mult mai eficiente. Transformarea unor străzi pe parcursul weekend-ului în pietonale. Adăugarea de rastele sau centre de bike sharing în zonele intermodale. Acces facil cu privire la traseele velo. Parcarea sau blocarea pistelor velo de către autovehicule trebuie pedepsită într-un mod onest și cât se poate de transparent.
Taximetristul	Această categorie are zone dedicate de parcare în diferite puncte de interes ale orașului. Acesta nu are nevoie de parcare dedicată și poate opri pentru o perioadă mai mică de 5 minute pe diferite locuri de parcare găsite atunci când preia sau finalizează o comandă.	Parcare gratuită pe locurile destinate taxiurilor. Parcare cu plata la stradă sau în afara străzii în cazul staționării pe o perioadă mai mare de 5 minute.	Măsuri mai eficiente de plată a parcării. Parcarea neregulamentară trebuie pedepsită într-un mod onest și cât se poate de transparent. Măsuri de management, taxare, amenzi specifice pentru reducerea suprasolicitării locurilor de parcare.

6 Administrare

Direcția de Administrare a Patrimoniului Public si Privat, prin Biroul Transport

Aceasta prezintă un total de 12.970 parcări publice și 177 de garaje.

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



Figură 6-1 Schema de administrare optimă a parcarilor

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

Poliția locală este entitatea care se ocupă de verificarea plății taxei de parcare și aplică sancțiuni în caz de nerespectare a acestui lucru.

Principalele dificultăți în administrarea parcarilor sunt următoarele:

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

Contravenții și sancțiuni

Faptele săvârșite ca urmare a nerespectării prevederilor legale referitoare la parcare a autovehiculelor pe domeniul public, sunt considerate infracțiuni, constituie contravenții și



se sancționează ca atare în conformitate cu dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 rePublicată, privind regimul juridic al contravențiilor.

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

Deși nu au fost primite date cu privire la veniturile din sancționarea parcării neregulamentare sau din neplata parcării, parcările neregulamentare încă sunt realizate în special în zonele de locuințe individuale și în zonele în care populația are interes (centre comerciale, zone cu locuri de muncă și/sau instituții), ocupând abuziv trotuarul și spațiu carosabil ce îngenunchează traficul în orele de vârf.



7 Diagnostic

În urma analizelor efectuate, s-a constatat că problemele cu privire la parcări diferă de la zonă la zonă, capitolul 8 oferind pe scurt diferite propuneri/ soluții.

Analiză SWOT

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



	Strengths (Puncte Tari):	Weaknesses (Puncte Slabe):	Opportunities (Oportunități):	Threats (Amenințări):
	aplicațiile de plată și monitorizare.			
	Facilitarea controlului și monitorizării parcărilor prin utilizarea senzorilor și camerelor de supraveghere.	Costurile ridicate asociate cu implementarea și întreținerea soluțiilor informatice avansate.	Utilizarea datelor colectate pentru a optimiza utilizarea parcărilor și a reduce timpul de căutare a unui loc liber.	Posibile defecțiuni tehnice care ar putea duce la întreruperi în furnizarea serviciilor.
	Disponibilitatea tehnologiei pentru a oferi informații în timp real despre disponibilitatea locurilor de parcare.	Posibilă lipsă de pregătire a personalului pentru utilizarea noilor tehnologii.	Crearea de platforme digitale pentru feedback și comunicare directă cu utilizatorii de parcare.	
		Lipsa marcării parcărilor (în special a celor cu plată)	Marcarea parcărilor și introducerea plății pe jumătate de zi/ pe întreaga zi	

Aplicarea de sancțiuni și retrasearea locurilor de parcare, poate reduce deficitul de locuri de parcare prin mai multe mecanisme și anume:

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

8 Concluzii și recomandări

Așa cum a fost enunțat în capitolul anterior „Diagnostic”, în următorul tabel se pot găsi recomandări cu privire la parcărilor identificate

Nr. Ord.	Localizare	Tip 1	Tip 2	Statut	Observatii	Longitudine	Latitudine	Nr. Parcări
1	În afara străzii	La sol	Longitudinală	Publică		25.468482	44.946337	10
2	În afara străzii	La sol	Oblică	Publică		25.464944	44.944571	5
3	În afara străzii	La sol	Perpendiculară	Publică		25.464119	44.94414	8
4	În afara străzii	La sol	Perpendiculară	Publică		25.462971	44.943523	8
5	În afara străzii	La sol	Longitudinală	Publică		25.462789	44.943282	7
6	La stradă	Regulamentară	Perpendiculară	Privat		25.46179	44.928764	6
7	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.480001	44.919112	77
8	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.480388	44.919264	68
9	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.482365	44.917158	74
10	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.481966	44.918054	4
11	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.482675	44.917711	32
12	La stradă	Regulamentară	Perpendiculară	Publică		25.482558	44.917647	12
13	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.482426	44.917578	5
14	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.483105	44.916669	24
15	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.466375	44.927832	18
16	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.466024	44.927309	17

Nr. Ord.	Localizare	Tip 1	Tip 2	Statut	Observatii	Longitudine	Latitudine	Nr. Parcări
17	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.466608	44.927744	13
18	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.469459	44.918951	6
19	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.478458	44.920222	37
20	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică	Lățimea parcării nu este suficientă, aceasta intrând și pe trotuar. Se recomandă regândirea parcărilor prin amenajarea în totalitate a acestora pe carosabil	25.451105	44.910719	19
21	În afara străzii	La sol	Perpendiculară	Privat	Necesita modernizare precum și trasarea cu vopsea pentru delimitarea locurilor de parcare.	25.451943	44.910627	138
22	În afara străzii	La sol	Perpendiculară	Publică	Necesita modernizare precum și trasarea cu vopsea pentru delimitarea locurilor de parcare. Se recomandă introducerea taxei pentru parcare publică	25.434604	44.928703	14
23	În afara străzii	La sol	Oblică	Publică		25.432507	44.928533	10
24	În afara străzii	La sol	Oblică	Publică		25.451772	44.91281	1
25	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică	Necesită trasarea cu vopsea pentru delimitarea locurilor de parcare	25.454524	44.934972	60
26	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.455395	44.934313	21
27	În afara străzii	Regulamentară	Perpendiculară	Publică		25.456166	44.933178	20
28	La stradă	Regulamentară	Perpendiculară	Publică	Necesită trasarea cu vopsea pentru delimitarea locurilor de parcare. Se recomandă introducerea taxei pentru parcare rezidențială	25.460114	44.929963	7
29	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.466643	44.924494	20
30	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.467565	44.923421	23
31	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.46834	44.922524	11
32	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.467678	44.923051	63
33	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.458518	44.932629	24

Nr. Ord.	Localizare	Tip 1	Tip 2	Statut	Observatii	Longitudine	Latitudine	Nr. Parcări	
34	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.467551	44.927821	14	
35	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.468868	44.921913	10	
36	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.466794	44.92409	15	
37	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.441469	44.928964	12	
38	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.442146	44.928848	19	
39	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.442344	44.92868	19	
40	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.44903	44.931042	50	
41	La stradă	Regulamentară	Perpendiculară	Publică		25.448661	44.93077	15	
42	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.458479	44.925666	28	
43	La stradă	Regulamentară	Perpendiculară	Publică		25.462501	44.928322	24	
44	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.462754	44.927728	14	
45	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.45839	44.926409	14	
46	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.468757	44.921792	20	
47	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.466029	44.928589	14	
48	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		Orice parcare neregulamentară trebuie sancționată. Ocuparea abuzivă a spațiului public trebuie pedepsită	25.457108	44.918295	38
49	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică			25.457545	44.919476	4
50	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică			25.457691	44.91987	8
51	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică	25.457508		44.919111	20	
52	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică	25.457198		44.918278	10	

Nr. Ord.	Localizare	Tip 1	Tip 2	Statut	Observatii	Longitudine	Latitudine	Nr. Parcări
53	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.456956	44.917628	13
54	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.457889	44.920138	15
55	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.458301	44.921515	18
56	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.45844	44.921628	18
57	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.458808	44.922878	30
58	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.458893	44.922848	26
59	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.459293	44.924192	19
60	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.459365	44.924123	23
61	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.471206	44.925633	12
62	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.470349	44.926287	15
63	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.469957	44.926435	4
64	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.470988	44.925625	6
65	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.472307	44.924725	8
66	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.472507	44.92472	22
67	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.475566	44.922456	12
68	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.474198	44.92344	21
69	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.447511	44.939307	23
70	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.448217	44.938709	17
71	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.449664	44.937637	6

Nr. Ord.	Localizare	Tip 1	Tip 2	Statut	Observatii	Longitudine	Latitudine	Nr. Parcări
72	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.454103	44.935096	34
73	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.458289	44.932667	18
74	La stradă	Neregulamentară	Oblică	Publică		25.468962	44.927211	12
75	La stradă	Neregulamentară	Oblică	Publică		25.440687	44.928885	11
76	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.46145	44.929261	25
77	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.460956	44.930247	20
78	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.460163	44.930327	23
79	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.461107	44.93032	15
80	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.488919	44.910506	6
81	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.489499	44.91006	4
82	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.490616	44.909413	3
83	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.48789	44.911539	4
84	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.486615	44.912622	5
85	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.451547	44.919835	16
86	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.444601	44.929536	11
87	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.443186	44.929078	11
88	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.446759	44.930242	25
89	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.445155	44.929716	2
90	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.445466	44.929817	5

Nr. Ord.	Localizare	Tip 1	Tip 2	Statut	Observatii	Longitudine	Latitudine	Nr. Parcări
91	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.455808	44.933589	3
92	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.469513	44.920617	21
93	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.469702	44.919581	10
94	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.443215	44.928926	6
95	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.44378	44.929112	7
96	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.446509	44.930009	10
97	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.444616	44.929383	7
98	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.449922	44.930955	6
99	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.448943	44.930654	10
100	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.455329	44.932156	5
101	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.455451	44.93236	5
102	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.482702	44.919644	8
103	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică	Parcare neregulamentara realizata pe banda speciala de BUS. Orice parcare neregulamentară trebuie sancționată. Ocuparea abuzivă a spațiului public trebuie pedepsită	25.45399	44.917791	3
104	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.454598	44.917517	12
105	La stradă	Neregulamentară	Longitudinală	Publică		25.452278	44.918559	28
106	În afara străzii	La sol	Perpendiculară	Privat	Parcare privata a zonei industriale Erdemir	25.449659	44.907015	22
107	În afara străzii	La sol	Oblică	Privat		25.450126	44.908135	26
108	În afara străzii	La sol	Perpendiculară	Privat		25.449493	44.90693	14
109	În afara străzii	La sol	Perpendiculară	Privat		25.449599	44.907248	8

Nr. Ord.	Localizare	Tip 1	Tip 2	Statut	Observatii	Longitudine	Latitudine	Nr. Parcări
110	În afara străzii	La sol	Oblică	Public	Parcare publica. Recomandăm a fi lăsată fără plată	25.449361	44.905977	30
111	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică	Parcare Taxi	25.441195	44.929613	10
112	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.449361	44.930822	6
113	La stradă	Regulamentară	Oblică	Publică		25.456375	44.933273	9
114	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.465171	44.926259	10
115	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.469645	44.920753	10
116	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.465627	44.923782	15
117	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.460299	44.941913	5
118	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.451226	44.931406	4
119	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.462702	44.928345	13
120	La stradă	Regulamentară	Longitudinală	Publică		25.45186	44.912803	5
121	În afara străzii	Nereglementată	Oblică	Publică		Posibilitatea de amenajare a unei parcări regulamentare	25.44903	44.930939
122	La stradă	Nereglementată	Perpendiculară	Publică	Posibilitatea de amenajare a unei parcări regulamentare pentru deservirea centrului comercial/ pieței. Politica tarifară nu trebuie să susțină oarcarea pe durate lungi de timp	25.45227	44.918721	40
123	La stradă	Nereglementată	Perpendiculară	Publică		25.455623	44.933624	15
124	La stradă	Nereglementată	Perpendiculară	Publică		25.455253	44.933176	4
125	La stradă	Nereglementată	Perpendiculară	Publică		25.454934	44.933318	4
126	La stradă	Nereglementată	Perpendiculară	Publică		25.455077	44.933187	4