



STUDIU DE
FUNDAMENTARE PENTRU
POLITICA DE PARCARE
PENTRU

MUNICIPIUL BRAȘOV

2022-2030

CIVITTA



Vegacomp
CONSULTING

Echipa de proiect

(Ordine alfabetică)

Cornel Bărbuț

Reinhold Stadler

Ana Maria Motoc

Ancuța Maria Ion

Doina Dumitrescu

Alexandru Obretin

Marius Verdeș

Silviu Nicolescu

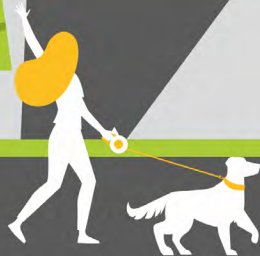
” Dreptul de a avea acces la fiecare clădire din oraş folosind un autovehicul privat, într-o vreme când toată lumea deţine un astfel de vehicul, este, în realitate, dreptul de a distruge oraşul. ”

Lewis Mumford



PRIMĂRIA
MUNICIPIULUI
BRAŞOV

ORAŞUL TREBUIE SĂ FIE GÂNDIT PENTRU OAMENI NU PENTRU MAŞINI



BRAŞOV 2022: DATE GENERALE



aproximativ
95.000
de AUTOTURISME



aproximativ
392,71
număr de vehicule
la 1.000 de locuitori



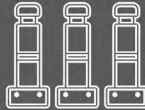
peste
40% din gospodării
deţin mai mult de
1 MAŞINĂ



aproximativ **2.222**
de parcări
neregulate care pot fi amenajate
ca parcări



6.529 (15%) de
maşini parcate sunt
din ALTE JUDEŢE



peste **16.000**
de BLOCATOARE
amenajate în oraş

parcări persoane cu
DIZABILITĂŢI, BICICLETE
ŞI TAXI

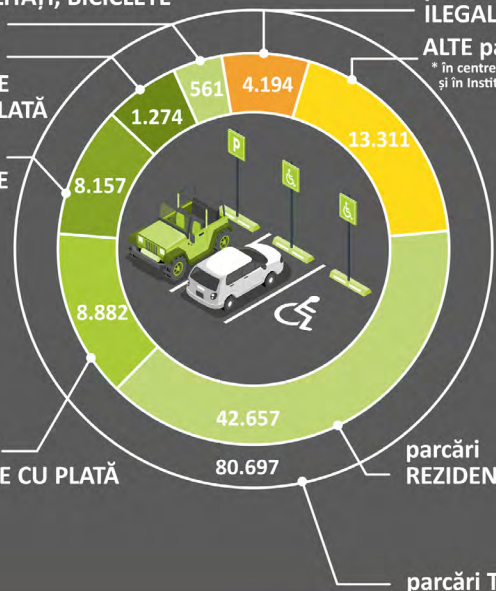
parcări
PUBLICE
FĂRĂ PLATĂ

parcări
PRIVATE

parcări
PUBLICE CU PLATĂ

parcări
ILEGALE

ALTE parcări*
* în centre comerciale
şi în instituţii Publice



BRAŞOV 2030: POLITICA DE PARCARE

110 kmp intravilan
BV
spaţiu ocupat de
PARCARE în oraş

5.78 kmp străzi



4.119 parcări
NEREGULAMENTARE



1 autoturism foloseşte
**4 LOCURI
DE PARCARE**
loc de muncă, reşedinţă
magazin, agrement



1 autoturism
ocupă 1 loc de
parcare de 12.5mp
23/24H

IMO Braşov 2022

=
1.442€/mp

1 TEREN PENTRU
PARCARE =
18.025€/mp



1 MAŞINĂ
SECOND-HAND
DACIA DUSTER
= de la
7.000€



1 MAŞINĂ
NOUĂ
DACIA DUSTER
= de la
14.600€

ce pot pune în 12.5 mp?

- loc pentru o cafenea
- rastel de biciclete

ce pot pune în 25 mp?

- 1 garsonieră
- staţii încărcare autoturisme

ALTERNATIVE, CE POŢI FACE CU 18.025€

- 4 ani de chirie ap. 2 camere 350€/lună
- 12 sejururi exotice Rep. Dominicană 1.460€/sejur
- 6 MacBookPro 16 inch 2022 3.100€/laptop
- avansul pentru prima casă

ALTERNATIVE, PENTRU CE AM PUTEA UTILIZA
BANII DIN PARCARE (3 MIL.€/AN)

ce pot pune în 50 mp?

- 1 parc cu loc de joacă pt. copii
- FUN ARENA parc aventură
- 1 grădină urbană

- 1 parcare multietajată de 250 locuri
- 4 spaţii publice renovate
- 4 autobuze electrice 18m

CUPRINS

1. ABREVIERI	5
2. INTRODUCERE	6
3. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE	7
3.1. Radiografia locurilor de parcare	7
3.1.1. Parcări rezidențiale	9
3.1.2. Parcări de destinație	10
3.1.3. Parcări în zonele turistice	12
3.1.4. Zone critice	15
3.1.5. Intermodalitate	24
3.2. Exploatarea locurilor de parcare	25
3.3. Evaluarea măsurilor de management al parcării aplicate până în prezent	31
4. DIAGNOSTIC	35
5. CADRUL STRATEGIC PENTRU POLITICA DE PARCARE	37
5.1. Obiective	39
5.2. Ținte (Orizont 2030-2035)	40
5.3. Proiecte, reguli și măsuri	41
5.3.1. Măsuri de organizare pentru gestionarea locurilor de parcare	42
5.3.2. Strategia de tarifare a parcărilor	42
5.3.3. Strategia controlului utilizării parcărilor	43
5.3.4. Politica parcărilor pe fiecare categorie în parte	43
6. MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII	49
6.1. Indicatori generali	49
6.2. Indicatori specifici	49
7. CONCLUZII	50

1. Abrevieri

HCL – Hotărâre de Consiliu Local

PMUD – Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

PMBV – Primăria Municipiului Braşov

Park & Ride – Parchează și Călătorește cu transportul public

Park & Walk – Parchează și plimbă-te pe jos

„Spillover“ – un fenomen vizibil de regulă la marginea zonelor cu un tarif ridicat pentru parcare, de regulă la marginea zonei centrale. Conducători auto preferă să parcheze la marginea zonei cu restricții. Astfel, problemele de parcare a unei zone sunt externalizate către zonele învecinate, generând acest efect de „spillover“.

2. INTRODUCERE

Prezenta Studiu de Fundamentare pentru Politică de Parcare a Municipiului Braşov este primul studiu de acest fel care se face în Braşov şi care îşi propune să completeze şi să aprofundeze PMUD-ul făcut în 2015.

În România nu există prea multe Politici de Parcare întocmite de municipalităţi. Ca referinţe, le menţionăm pe cele făcute în Bucureşti, în 2008 în HCL 124/2008 privind Strategia de parcare pe teritoriul Municipiului Bucureşti, în Oradea prin HCL nr. 867/2017 privind Strategia de parcări a Municipiului Oradea şi la Bacău prin HCL nr. 518/2018 privind aprobarea Politicii de Parcări pentru Municipiul Bacău.

În acest document, plecând de la analiza actualizată a tot ceea ce s-a realizat în legătură cu locurile de parcare în Municipiul Braşov până la data elaborării acestuia, este prezentat rezultatul auditului locurilor de parcare realizat în perioada octombrie 2021 – ianuarie 2022, în baza căruia a fost elaborată Studiul de Fundamentare pentru Politica de Parcare cu obiective generale şi particulare, concrete, măsurabile şi care pot fi implementate în următorii 9 ani cu un angajament ferm şi determinare din partea autorităţii locale.

Studiul de Fundamentare pentru Politica de Parcare din acest document reprezintă descrierea modului prin care Primăria Braşov poate asigura legătura dintre fiecare şofer şi orice loc de parcare din Braşov pe cele 3 niveluri: fizic/static/GIS/hartă, dinamic/afişaj/informaţii în timp real asupra disponibilităţii şi managementul datelor parcărilor integrat în traficul şi mobilitatea urbană.

Propunerile din acest document privind organizarea şi politica tarifară vin din perspectiva specialiştilor cu experienţă şi a unei analize raportată la tarifele din oraşele României şi din alte ţări, dar implementarea lor necesită analiza, validarea şi aprobarea de către echipa Primăriei şi a Consiliului Local Braşov.

3. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

3.1. RADIOGRAFIA LOCURILOR DE PARCARE

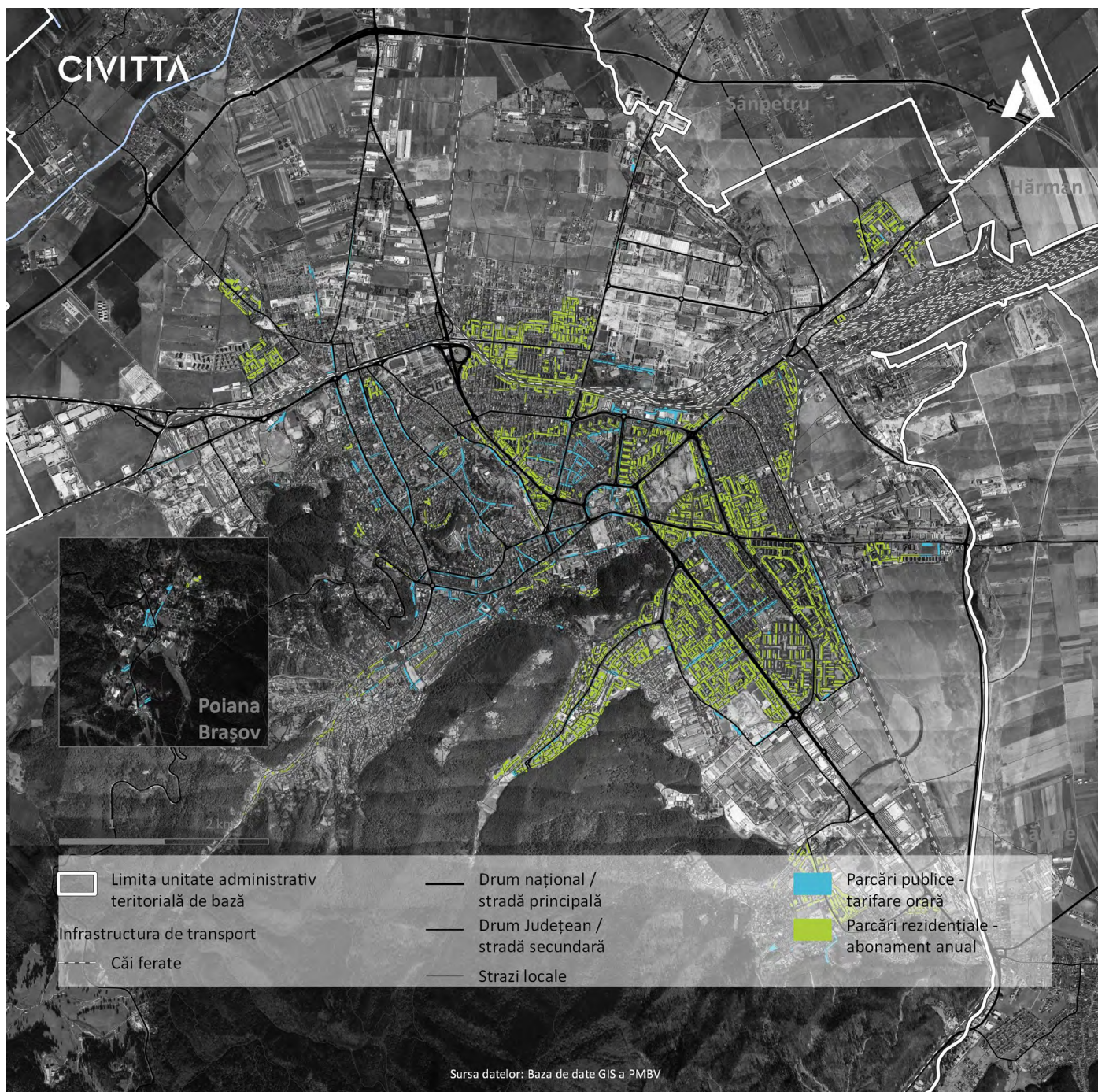
Actuala rețea de parcări este formată din 3 tipuri principale: 1. parcări publice cu tarifyare orară, 2. parcări rezidențiale publice cu abonament anual și 3. parcări private accesibile publicului (preponderent în centrele comerciale). La acestea se mai adaugă cele două parcări construite cu fonduri europene (Poiana Braşov și Regina Maria) care funcționează mixt, cu tarifyare orară și cu o serie de abonamente rezidențiale.

TABEL 1. CENTRALIZATOR PARCĂRI PUBLICE (2017-2021)

Nr.	Tip	2017	2018	2019	2020	2021
	TOTALE	47.520	47.520	55.707	57.856	67.529
1	Parcări rezidențiale	44.306	44.306	44.400	44.400	42.657
2	Parcări publice uz general cu plată	2.475	2.475	2.475	10.200	8.882
3	Parcări publice uz general fără plată			8.083	358	1.274
4	Parcări pentru persoane cu dizabilități				1.453	442
5	Parcări pentru mașini electrice			10	6	24
6	Parcări Park & Ride				700	85
7	Parcări în centre comerciale					10.017
8	Parcare Regina Maria	306	306	306	306	306
9	Parcare Poiana Braşov	433	433	433	433	433

Parcările publice, tarifyate de regulă la oră, sunt localizate cu precădere în lungul principalelor artere, în vecinătatea unor obiective de interes cotidian și în câteva cartiere de locuințe individuale cu o mixitate funcțională mai mare (ex. str. Lungă, str. De Mijloc sau str. Traian). Parcările rezidențiale sunt localizate cu precădere în cartierele de locuințe colective construite înainte de anii 90' (ex. Astra, Răcădău, Kreiter, Triaj și parțial Gării sau Griviței). Există un număr foarte redus de locuri de parcare rezidențială în zonele de locuințe individuală. De regulă, rezidenții acestor zone folosesc parcările publice pe bază de abonament.

FIGURA 1. LOCALIZAREA PARCĂRILOR PUBLICE (TARIFARE ORARĂ ȘI REZIDENȚIAL)



Sursa: prelucrarea consultantului după date furnizate de PMBV

Există desigur și un număr ridicat de parcări rezidențiale în noile ansambluri de locuințe colective (Avantgarden, Coresi etc.), însă acestea nu fac direct obiectul prezentului studiu, fiind administrate de dezvoltatori sau asociațiile de proprietari și nu de autoritatea publică locală. Acest stoc de parcări este abordat doar din perspectiva reglementărilor privind autorizarea noilor construcții.

3.1.1. PARCĂRI REZIDENȚIALE

Pe baza auditului de parcare realizat în perioada noiembrie – decembrie 2021 au fost identificate 42.657 locuri de parcare rezidențiale. De asemenea, în intervalul 2017-2021 au fost autorizate prin autorizații de construire 22.389 de locuri de parcare în noile cartiere de locuințe colective / blocuri.

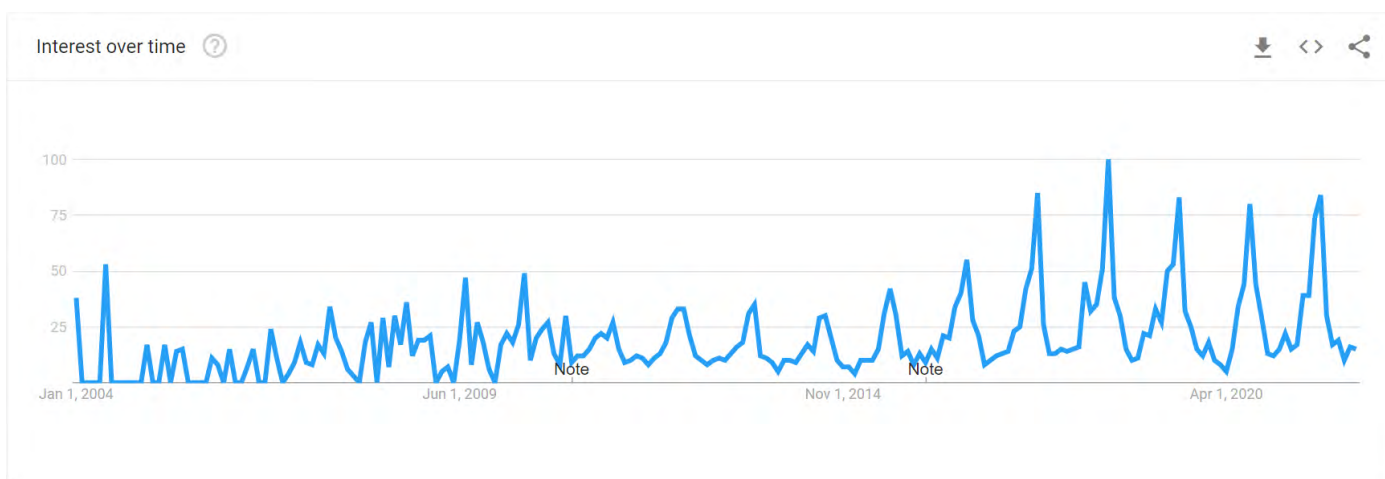
Nevoia pentru parcări rezidențiale variază în funcție de 3 criterii principale:

- Vechimea cartierului / a fondului construit
- Tipologia locuinței: locuințe individuale sau colective
- Localizarea în oraș, mai ales în relație cu sistemul de transport public

Vechimea fondului construit este un aspect important în determinarea cererii de parcare pentru că o parte considerabilă din Braşov a fost construită înainte de anii 90', când indicele de motorizare era foarte redus. Practic, toate aceste zone, de la Centrul vechi până la marile cartiere de locuințe colective au fost proiectate pentru un număr mult mai redus de autoturisme sau fără a avea în vedere autoturismul, cum ar fi cazul Centrului istoric.

Rezultatul creșterii rapide a indicelui de motorizare a însemnat în ultimii douăzeci de ani o adaptare continuă a spațiului public la nevoia de parcare. În cartierele de locuințe colective, pentru a crește stocul de parcări s-a recurs la eliminarea de spații verzi (ex. str. Pârâului), introducerea de sensuri unice (str. Pârâului) sau amenajarea de parcări în spic în lungul bulevardelor, pe trotuar (ex. A. Vlahuță, Valea Cetății, Toamnei, Iuliu Maniu sau 15 Noiembrie). Se păstrează și un număr foarte redus de garaje, acestea fiind concentrate preponderent în zona străzii Molidului sau în vecinătatea Pieței Decebal. Procesul de creștere a numărului de locuri de parcare a redus considerabil calitatea spațiului public în zonele de locuințe colective, există incinte ocupate aproape în totalitate numai de parcări, dar și siguranța rutieră și fluiditatea traficului, prin parcările în spic. Nevoia de parcare a devenit astfel unul din principalii consumatori de spațiu urban, aspect sesizat de către comunitate abia în ultimi 5-7 ani, când nevoia pentru parcuri, spații publice de calitate a devenit un subiect din ce în ce mai prezent pe agenda publică. Desigur, și nevoia de parcare a înregistrat o creștere în acest sens.

FIGURA 2. EVOLUȚIA INTERESULUI FAȚĂ DE CUVÂNTUL "PARC" ÎN GOOGLE TRENDS, JUDEȚUL BRAȘOV



Sursa: trends.google.com

În acest sens, va fi esențial ca și Braşovul să pornească investițiile în parcări multietajate în zonele rezidențiale, vizând în primul rând recuperarea spațiului urban și redarea acestuia către activități și dotări comunitare.

În zonele de locuințe individuale locul de parcare trebuie asigurat pe parcelă. Posibilitatea de a oferi acest loc pe parcelă diferă însă de la cartier la cartier, preponderent în funcție de procentul de ocupare a terenului (POT). Astfel cartiere cu parcele generoase cum ar fi cartierul Florilor, Kreiter, str. Vulcan sau str. Olteniei ar putea acoperi fără dificultăți nevoia de parcare rezidențială în interiorul parcelei. Pe de altă parte, în cartiere mai vechi cum ar fi Schei, Prund sau zona Lungă sunt specifice locuințe cu o utilizare mult mai extinsă a parcelei, cu un procent de utilizare a terenului de peste 75%. În aceste cazuri parcare autoturismului pe propria parcelă este foarte dificilă. Fie că nu este posibilă, accesul fiind foarte dificil, fie nu se pot parca mai multe autoturisme în curte, deși ea deservește mai multe gospodării.¹

Un ultim criteriu important în ceea ce privește nevoia de parcare este localizarea în raport cu sistemul de transport public. Cartierele periferice, aflate la marginea orașului, cu o deservire încă precară cu transportul public (frecvență de peste 7 minute) vor putea satisface nevoia de mobilitate doar prin autoturisme personale, în lipsa unei alternative viabile. De aceea, în aceste cartiere indicele de motorizare este mult mai mare, la fel și cererea pentru locuri de parcare. Un exemplu în acest sens sunt nu doar cartierele de locuințe colective proiectate înainte de anii 90', cum ar fi Valea Cetății / Răcădău sau Platforma Industrială Zizin, ci și noi dezvoltări cum ar fi cele din zona Bartolomeu Nord (Avantgarden 1,2,3 și 4). De exemplu, deși au fost proiectate după o normă de 1 loc de parcare pe apartament stocul existent de parcări rezidențiale este deja suprasolicitat, motiv pentru care o parte din rezidenți au început să-și parcheze autoturismele pe câmp, la marginea cartierului. Trebuie totuși luat în considerare că dezvoltatorul nu a integrat parcare în preț total al apartamentelor, ci le-a vândut separat, motiv pentru care o parte din rezidenți au renunțat la achiziția unui loc de parcare, în timp ce alții au cumpărat mai multe locuri de parcare. Opusul acestei situații se aplică la acele cartiere care beneficiază de o foarte bună legătură cu zona centrală și celelalte zone de interes în care nevoia de a deține și utiliza zilnic autoturismul personal este mult mai redusă (ex. Centrul Civic, str. Lungă, bd. 15 Noiembrie etc.).

3.1.2. PARCĂRI DE DESTINAȚIE

Pe baza auditului de parcare realizat în perioada noiembrie – decembrie 2021 au fost identificate 10.156 parcări publice, 3.294 parcări în instituții publice și 10.017 locuri de parcare în centre comerciale. Parcările de destinație se pot clasifica după mai multe criterii: dimensiune, proprietate, tip de acces etc. Acest studiu se concentrează însă pe parcările publice în proprietatea autorității publice locale și cele private cu acces public de dimensiuni medii / mari (peste 50 de locuri).

Stocul de parcări publice este localizat cu precădere în jurul celor două centre (Centrul istoric și Centrul civic) și în vecinătatea unor centre secundare, de regulă în lungul principalelor artere de transport (ex. Calea București, Bd. Gării, Bd. Victoriei, str. Lungă etc). Aceste parcări acoperă nevoia de parcare pentru vizitatori și angajați, dar sunt utilizate și de rezidenți, mai ales în Schei și Prund, pe bază de abonament. Utilizarea acestor parcări în scop rezidențial este justificată de densitatea foarte ridicată a fondului

¹ Acest caz este valabil mai ales pe str. Lungă, unde este vorba de case vagon, cu mai multe gospodării în lungul unei curți foarte înguste. Practic, deși pe lungime curtea ar permite parcare a mai multor autoturisme, faptul că este foarte îngustă face imposibilă depășirea între autoturisme. Ca să poată ieși autoturismul parcat în capătul curții, trebuie să fie mutate toate celelalte autoturisme pentru a face loc.

construit (POT peste 70%) – case cu curţi de mici dimensiuni şi înguste în care parcare a unui autoturism este de multe ori imposibilă. Pe de altă parte, fiind vorba de o cerere ridicată şi pe parcursul zilei, aceste parcări, chiar dacă utilizate de rezidenţi, nu sunt blocate (rezervate 24/24) aşa cum este cazul în cartierele de locuinţe colective.

Un stoc important de parcări este cel al centrelor comerciale. Desigur că cea mai mare parte a acestora e localizată la periferie (DN1 – zona Selgros / Carrefour / Metro şi DN73). Doar AFI Mall, recent inaugurat, are o poziţie mai centrală, deservind practic toţi generatorii de trafic din apropiere (ex. IPJ, Serviciul Imigrări etc.). După deschiderea parcării de peste 900 de locuri cererea pentru locurile de parcare pe strada Nicolae Titulescu a scăzut semnificativ. Un caz aparte este reprezentat şi de centrele comerciale de dimensiuni medii din reţelele Lidl, Kaufland sau Penny, care beneficiază de un stoc important de parcări şi sunt amplasate de regulă în cartierele rezidenţiale cu o densitate mare a populaţiei. Parcările marilor centre comerciale sunt utilizate intens în cursul zilei, însă noaptea rămân în mare parte goale. Importanţa lor este însă foarte mare în cartierele dense de locuinţe colective unde presiunea pe locurile de parcare este foarte mare. În aceste zone, deschiderea parcărilor către rezidenţi pe parcursul nopţii ar putea reduce presiunea pe stocul existent de parcări.

FIGURA 3. LOCALIZAREA PARCĂRILOR AFERENTE MARILOR CENTRE COMERCIALE

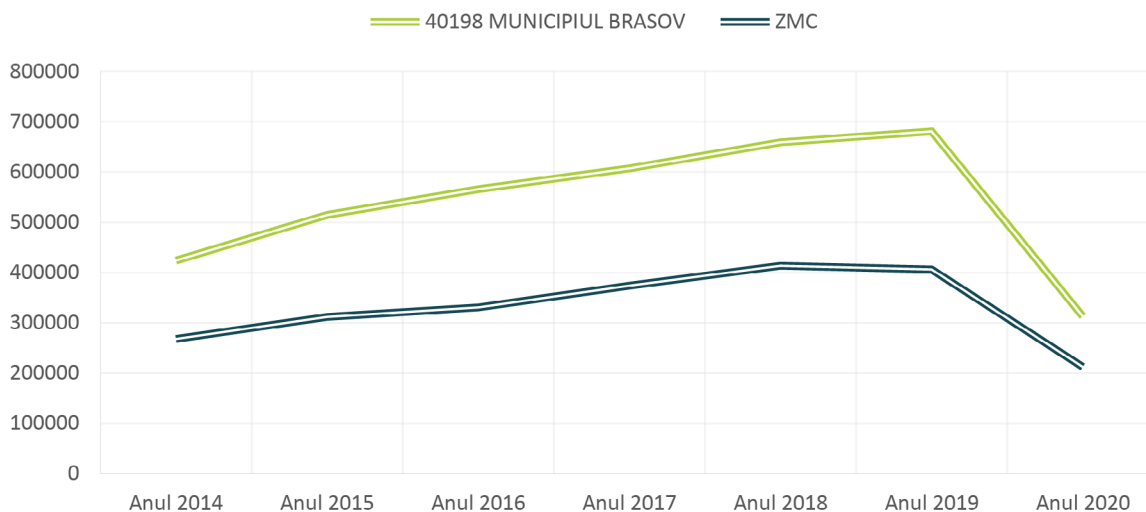


Sursa: prelucrarea consultantului după date obţinute la audit

3.1.3. PARCĂRI ÎN ZONELE TURISTICE

Municipiul Braşov și zona sa metropolitană reprezintă una din principalele destinații turistice ale României, atrăgând anual peste 600.000 de turiști. Deși prognoza din PMUD 2015 miza pe un aflux de peste 700.000 de turiști în anul 2020 și peste 1 milion în 2025, pandemia a făcut ca aceste valori să nu fie atinse. Chiar și așa numărul ridicat de turiști care sosesc cu autoturismul personal pune presiune pe numărul deja redus de parcări în Centrul istoric, cartierul Schei dar și în Poiana Braşov pe timpul iernii. După perioada pandemică este de așteptat ca numărul turiștilor să revină la situația dinainte de 2020 și să continue creșterea anuală de 10%. Mai mult de atât, luând în considerare investițiile din Poiana Braşov în ceea ce privește traseele pentru biciclete, este de așteptat ca raportul de turiști între vară și iarnă să se mai echilibreze.

TABEL 2. NUMĂRUL DE SOSIRI TURIȘTI ÎN INTERVALUL 2014-2020



Sursa: Prelucrarea consultantului după INS Tempo Online

Braşovul este în prezent unul din principalele noduri feroviare din România și beneficiază de o bună conexiune pe cale ferată cu marile centre urbane din apropiere, mai ales cu Bucureştiul². Mai mult de atât, deschiderea aeroportului, planificată pentru sfârșitul anului 2022, va oferi o alternativă suplimentară pentru utilizarea autoturismului personal de către turiști. Specificul turistic al Braşovului face ca comportamentul de mobilitate a turiștilor să aibă un impact major asupra sistemului de parcări public și private.

În acest sens, în funcție de cerere, zonele turistice trebuie să ofere posibilitatea turiștilor de a parca la unitatea de cazare sau în apropierea ei, dar și în apropierea obiectivelor turistice.

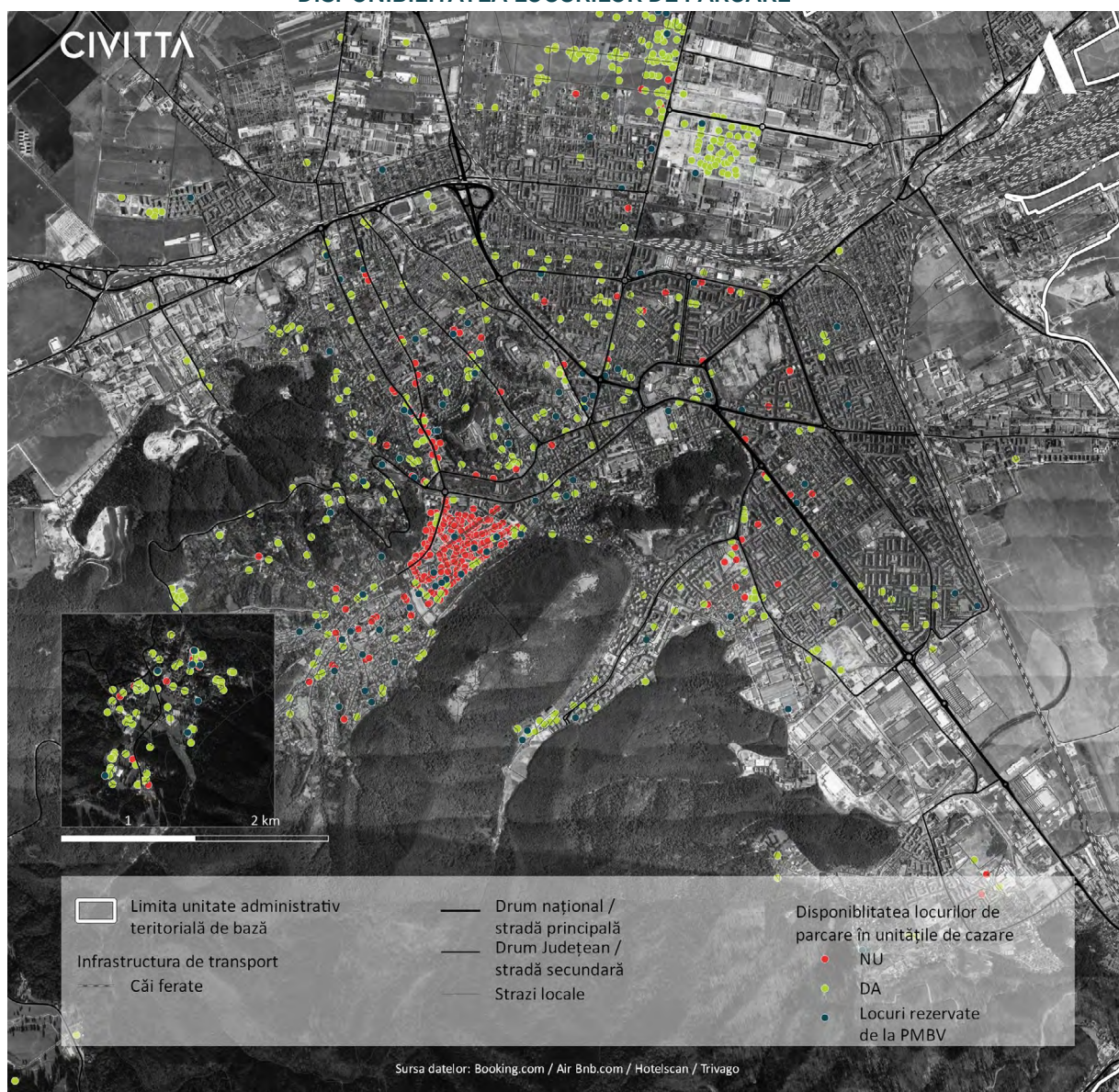
Pe baza unei hotărâri de Consiliu Local 30 de unități de cazare localizate preponderent în zona centrală sau în apropierea ei și în Poiana Braşov au închiriat un total de 550 de locuri de parcare de la Primăria Municipiului Braşov. Celelalte unități de cazare fie oferă parcările pe propria parcelă sau mizând pe parcările publice. O provocare specifică în acest sens este numărul ridicat de unități de cazare și apartamente de închiriat pe o perioadă scurtă aflate în Centrul istoric, care sunt înscrise în platforme precum Booking sau Airbnb și care nu beneficiază de locuri de parcare. Numai în Centrul istoric se regăsesc peste 200 de astfel de unități de cazare, față de doar 30 care oferă un loc de parcare. Specificul morfologic al Centrului istoric, un procent de ocupare a terenului de peste 75% și curți foarte mici și înguste, face ca parcare pe parcelă să fie foarte dificilă sau chiar imposibilă.

2 Parcurș mai rapid pe calea ferată decât pe cale rutieră, mai ales când DN1 este congestionat.

Turiştii care sosesc cu autoturismul personal la aceste unităţi de cazare sunt nevoiţi să parcheze autoturismul personal pe unul din puţinele locuri de parcare publice disponibile, aceleaşi locuri care sunt utilizate şi de către rezidenţi şi alţi utilizatori ai zonei centrale. Aproximativ 28% din autoturismele parcate în zona centrală sunt înmatriculate în alt judeţ decât Braşov (sau ţară) faţă de media de 15% la nivel de oraş³, iar cele aproximativ 2.800 de locuri de parcare (inclusiv cele de la magazinul Universal / Star) trebuie să satisfacă nevoia de parcare pentru turişti, vizitatori, angajaţi şi rezidenţi care nu au suficient loc de parcare pe parcelă. Pe adrese din Centrul istoric erau înmatriculate în 2021 1.975 de autoturisme pe persoană fizică, la care se mai adaugă 1.050 de autoturisme pe persoană juridică. Totuşi în ceea ce priveşte normarea acestor unităţi de cazare, cât timp este vorba de apartamente transformate în unităţi de cazare, cererea de parcare ar trebui să fie similară cu cea a unei locuinţe, ba chiar mai mică.

Pe de altă parte, în ultimii ani un număr foarte mare de unităţi de cazare au apărut în noile dezvoltări (mai ales Coresi) care reprezintă în fapt apartamente închiriate în regim hotelier. Acestea beneficiază de regulă de un loc de parcare, cel rezidenţial, achiziţionat împreună cu apartamentul.

FIGURA 4. LOCALIZAREA ŞI CLASIFICAREA UNITĂŢILOR DE CAZARE DUPĂ DISPONIBILITATEA LOCURILOR DE PARCHARE



Sursa: Cartarea şi prelucrarea consultantului după date de pe Booking.com / Air Bnb.com / Hotelscan / Trivago

3 Cf. Audit Parcări realizat în perioada octombrie – decembrie 2021

De regulă oraşele cu centre istorice cu o morfologie similară cu cea a Braşovului oferă la marginea zonei centrale o suită de parcări de capacitate medie (100-250 de locuri), unde turiştii îşi pot lăsa autoturismele fie contra cost sau pe baza unui abonament deţinut de proprietarul unităţii de cazare. Aceste parcări denumite adesea „park & walk” au ca principal rol transferul de la deplasarea cu autoturismul către mersul pe jos, dar mai ales pe parcursul nopţii îşi păstrează şi rolul de parcare rezidenţială sau pentru turişti. De exemplu, unităţile de cazare din centrul Clujului oferă un loc de parcare gratuit în parcare multietajată de la Sala Polivalentă aflată la marginea zonei centrale. În acest fel turiştii sosiţi pot parca pe termen scurt în apropierea unităţii de cazare (până la mutarea bagajelor), urmând să lase apoi autoturismul într-o parcare multietajată mai îndepărtată. Pornind de la un preţ bine reglat la parcare la stradă în centru, nevoia de parcări la marginea centrului este susţinută în Cluj-Napoca şi de dezvoltatori privaţi care au început să construiască parcări (ex. Parking Cimitirul Central). Municipiul Sibiu a adoptat o strategie similară, investind treptat în parcări la marginea zonei centrale (Parcare Continental Forum, Parking Teatru, Parking Gară sau Parking Piaţa Cibin – în curs de amenajare), dar şi în parcări în lungul străzii prin amenajare de sensuri unice. Totuşi, deşi în prezent municipiul Sibiu deţine un stoc mai mare de parcări în interiorul şi în jurul centrului istoric, parcările deja puţin mai îndepărtate de intrarea în zona de interes sunt subutilizate, cum ar fi de exemplu Parking Teatru, unde de regulă peste 40% din locurile de parcare sunt libere.

În cazul Braşovului, la marginea zonei centrale se află o singură parcare multietajată (Parcarea de la Regina Maria), care însă nu oferă pachete pentru turişti şi păstrează doar un număr limitat de abonamente pentru rezidenţi şi angajaţi. Mai există parcare de la magazinul Universal / Star care este tarifată la oră şi parcările de la Primărie, Livada Poştei şi din lungul Bd. Eroilor. Acest cumul de parcări are rolul de a prelua cererea de parcare pentru zona centrală, astfel încât turiştii şi vizitatorii să parcheze la marginea centrului istoric continuând deplasarea pe jos.

TABEL 3. ANALIZĂ COMPARATIVĂ A STOCULUI DE PARCĂRI ÎN CENTRUL ISTORIC SIBIU, BRAŞOV ŞI CLUJ-NAPOCA

	Sibiu	Braşov	Cluj-Napoca
Suprafaţă	95 ha	84 ha	80 ha
Nr. parcări	3005	2800	1151* (+ 368 riverani şi 743 de suport)
Nr. Park & Walk	797	990* (360 parking)	482
Preţ parcare	2 lei / oră 10 lei / zi	3 lei	8 / 10 lei pe oră

A doua zonă problematică este Poiana Braşov, unde aflul ridicat de turişti şi vizitatori care vin cu autoturismul personal suprasolicite reţeaua de parcări publice. Aici, majoritatea unităţilor de cazare dispun de locuri de parcare pe parcelă sau parcări închiriate de la Primăria Municipiului Braşov. Problema în acest caz este însă la disponibilitatea parcărilor publice în perioada de vârf. Cele 618 locuri de parcare nu fac faţă cererii, motiv pentru care a fost construită recent o parcare multietajată în Poiana Mică. Parcare este conectată direct printr-un autobuz la telecabina Kanzel⁴.

De asemenea, în cazul în care parcările unităţilor de cazare nu sunt suprasolicitate de turiştii cazaţi, acestea sunt deschise, contra cost şi publicului larg. Deşi capacitatea

4 Singura linie de transport public care ajunge până la acea telecabină, cea mai îndepărtată faţă de intrarea în Poiană.

locurilor de parcare în Poiană la orele de vârf în sezon apare ca fiind un subiect important, trebuie luată în considerare și capacitatea infrastructurii de transport pe cablu. În prezent, gradul de suprasolicitare a acesteia este mult mai ridicat decât cel al parcării. Creșterea numărului de locuri de parcare, ar implica o cerere mai ridicată pe care infrastructura de transport pe cablu nu ar putea să o mai satisfacă.

3.1.4. ZONE CRITICE

La nivelul municipiului Braşov zonele critice au fost identificate prin:

- localizarea și cuantificarea cererilor de parcări rezidențiale nesoluționate,
- analiza parcărilor neregulate,
- prețul parcărilor rezidențiale licitate și
- analiza de deficit de locuri de parcare pentru zonele de locuințe colective și cartierul Schei.

Pentru validarea zonelor critice este nevoie ca acestea să fie selectate în cel puțin două din cele patru analize menționate mai sus.

ZONELE ÎN CARE SUNT CELE MAI SCUMPE PARCĂRI REZIDENȚIALE

Conform datelor furnizate de Direcția Tehnică în anul 2021, cel mai scump abonament rezidențial ajungea la o valoare de 1.942 lei în zona Fundătura Roșiorilor. Zonele care cumulează cele mai scumpe parcări rezidențiale sunt: Berzei, Bartolomeu, Grivitei, Scriitorilor și Carpaților. În total, în anul 2021 doar 1.422 de locuri de parcare rezidențială au fost licitate (aprox. 3.7% din totalul parcărilor rezidențiale). Doar 56 de locuri de parcare au ajuns însă să fie licitate la peste 600 de lei (valoarea maximă pentru parcare rezidențială în Capitală).

TABEL 4. TOP 20 CELE MAI SCUMPE PARCĂRI REZIDENȚIALE

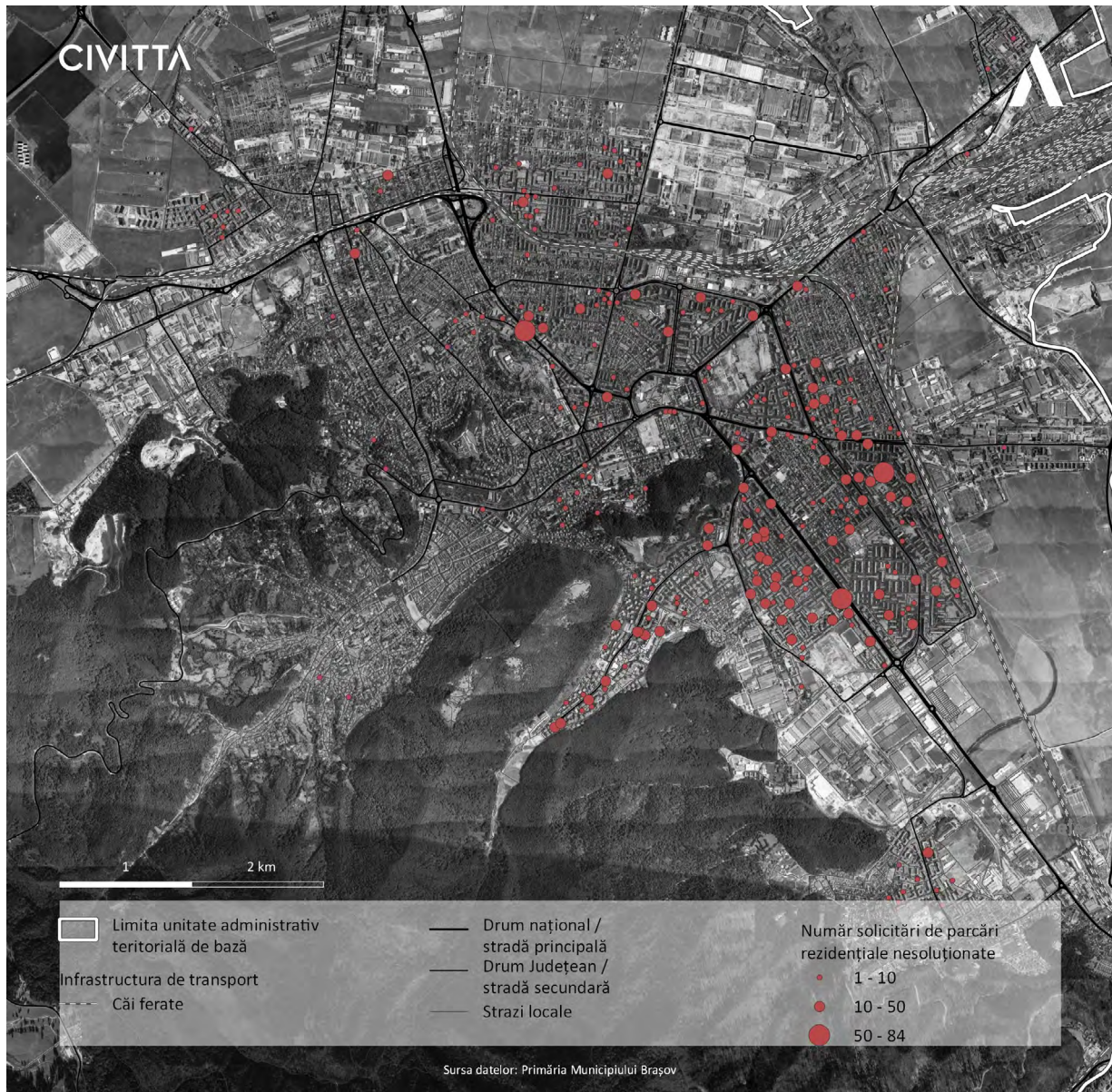
Denumire Parcare	zona	suma
FUNDATURA ROSIORILOR	A	1942
BARTOLOMEU SECTOR A	D	1750
EMINESCU SECTOR A	B	1400
GRIVITEI SECTOR B	B	1310
TOAMNEI SECTOR A	A	1300
VISINULUI SECTOR L	C	1300
SCRIITORILOR SECTOR B	B	1200
BERZEI SECTOR J	C	1100
COLINEI SECTOR B	B	1050
GRIVITEI SECTOR X	B	1020
VISINULUI SECTOR C	C	1020
SCHEI SECTOR A	B	1000
CARPATILOR SECTOR B	B	1000
SCRIITORILOR SECTOR Z	B	1000
TUDOR VLADIMIRESCU SECTOR B	C	1000
IULIU MANIU SECTOR A	A	950
BARTOLOMEU SECTOR T	D	950

Sursa: Prelucrarea consultantului după date furnizate de către Primăria Municipiului Braşov, 2021

ZONELE CU CEL MAI MARE NUMĂR DE SOLICITĂRI DE PARCĂRI REZIDENŢIALE NEREZOLVATE

Accesul la locurile de parcare rezidenţiale se face pe baza unui abonament pe 5 ani, care implică plata unei taxe anuale. Pentru că indicele de motorizare creşte constant, posibilitatea de a amenaja locuri de parcare suplimentare este din ce în ce mai redusă. De aceea, există în prezent 2.477 de cereri pentru parcări rezidenţiale nesoluţionate. Cele mai mari probleme din această perspectivă se regăsesc în cartiere precum Saturn (str. Apollo / Neptun), Astra - Calea Bucureşti (în zona parcului Someş) şi pe Calea Griviţei (mai ales în zona Mircea cel Bătrân). Per total, cartierul Astra 2 (Calea Bucureşti – Carpaţilor – Poienelor) înregistrează cel mai mare număr de cereri nerezolvate (peste 2.000 de cereri).

FIGURA 5. LOCALIZAREA CERERILOR PENTRU PARCĂRI REZIDENŢIALE NESOLUŢIONATE



Sursa: prelucrarea consultantului după date furnizate de PMBV

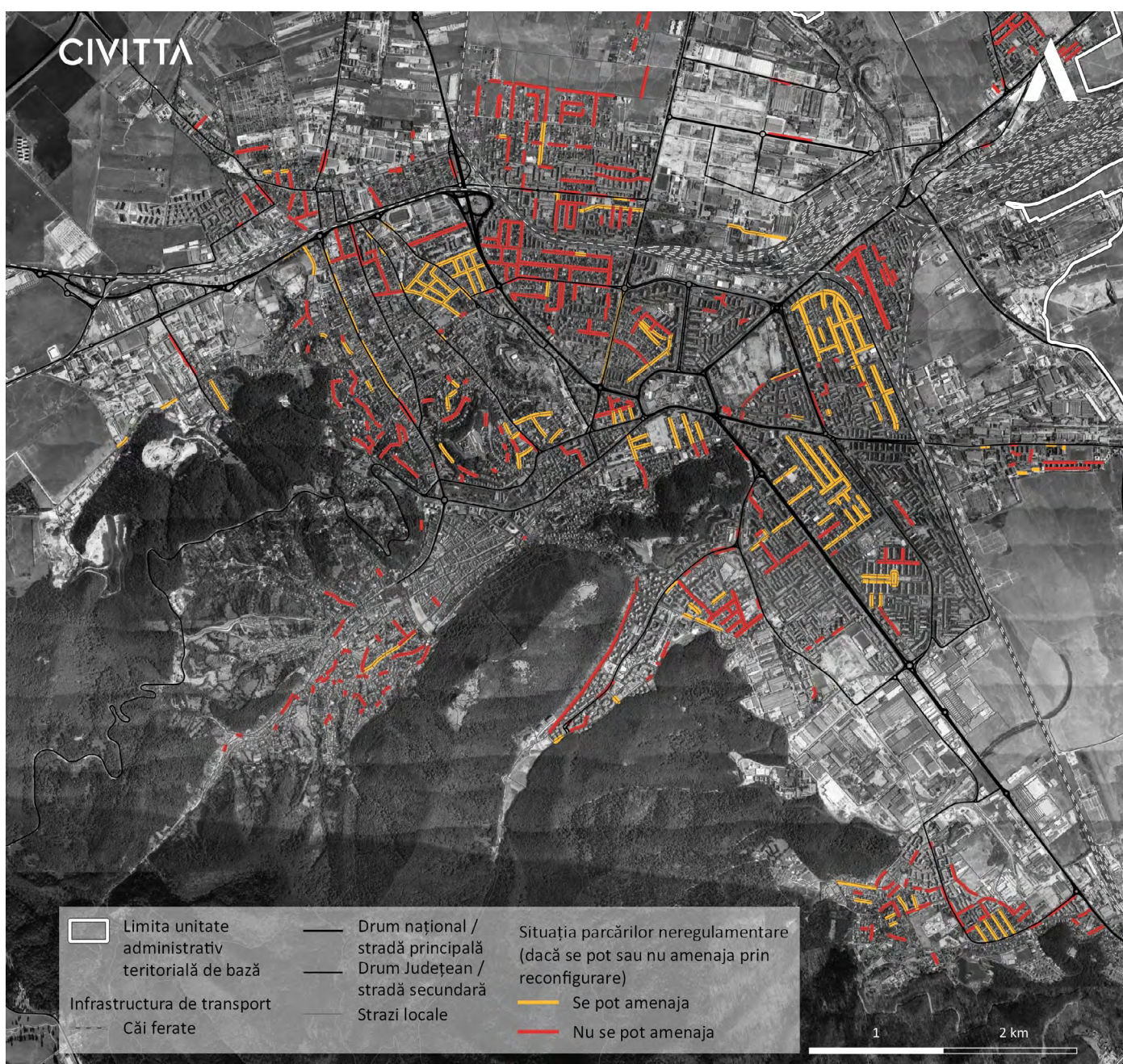
Problemele privind deficitul de parcare rezidenţială sunt mai acute în zonele în care diferite tipuri de locuire se întrepătrund (locuire individuală şi colectivă), deoarece procesul de sistematizare nefinalizat nu a mai permis spaţii generoase în jurul locuinţelor colective (cum este cazul unor cartiere bine gândite, precum Astra – zona Ştefan cel Mare şi Sfânt). De aceea învecinarea unor locuinţe colective cu un regim de înălţime de P+7 şi mai mare cu mici parcelări de case creează presiune mare asupra spaţiului public pentru a asigura necesarul de parcări.

ANALIZA ZONELOR CU PARCĂRI NEREGULAMENTARE

Un alt mecanism de a identifica zone critice are la bază analiza parcărilor neregulate, considerând că acolo unde nevoia de parcare este mare și oferta insuficientă, șoferii recurg la soluții neregulate. Din auditul parcărilor realizat în luna decembrie 2021 dar și din analize suplimentare au fost identificate aproximativ 6.000 de locuri de parcare neregulate, din care aproximativ 2.200 se pot amenaja prin reconfigurarea circulațiilor (intervenții minore).

Cauzele pentru acest parcare neregulate variază în funcție de morfologia zonei și desigur stocul existent de parcare.

FIGURA 6. PRINCIPALELE ZONE CU PARCĂRI NEREGULAMENTARE



Sursa: prelucrarea consultantului după cercetări realizate pe teren / vizite de site

Parcarea neregulamentară în zonele de locuinţe colective este mai puţin frecventă întrucât aici au fost amenajate sute, chiar mii de locuri de parcare în ultimii ani. Se păstrează însă câteva zone problematice cum ar fi străzile Pârâului / Vulturului / Apollo / Ştefan cel Mare şi Sfânt / Bd. Vlahuţă / Codrii Cosminului / Olteţ etc. În zonele de locuinţe colective, parcarea neregulamentară este vizibilă în timpul zilei, când o parte din parcările rezidenţiale sunt libere, dar vizitatorii nu au suficiente locuri de parcare, deci sunt nevoiţi să parcheze neregulamentar. De regulă aceste locuri de parcare sunt blocate cu obişnuitele blocoare (deşi sunt interzise, există peste 16.043 de blocoare în Braşov). Prin regulament utilizarea lor de către alte persoane decât cea care a rezervat locul este interzisă. Acest fenomen este critic mai ales în cazul parcărilor rezidenţiale aflate în vecinătatea unor generatori de trafic importanţi sau a unor artere importante (ex. Bd. Victoriei, str. Zizinului, Calea Griviţei etc.).

Deşi este mare nevoie de locuri de parcare în timpul zilei, şoferii parchează pe banda întâi, blocând frecvent circulaţia autobuzelor, a bicicliştilor şi a traficului general.

FIGURA 7. EXEMPLU DE PARCARE NEREGULAMENTARĂ PE CALEA GRIVIŢEI



Sursa: arhiva consultantului

Un fenomen mult mai frecvent este însă parcare neregulamentară în zona locuinţelor individuale, mai ales când acestea se află în vecinătatea unor locuinţe colective. Astfel de cazuri se regăsesc în zona Decebal (str. Decebal / Tomis / Baba Novac), Codrii Cosminului / Vulcan, Calea Plevnei / Războieni sau în zona Toporaşului - Lămâiţei unde practic se parchează neregulamentar pe toate străzile. În zonele rezidenţiale cu locuinţe individuale cum ar fi Toporaşului – Lămâiţei rezidenţii preferă să parcheze pe stradă în loc să parcheze în curte, deşi este vorba de un parcelar bine dimensionat cu curţi generoase. Adicional există şi o suită de locuinţe utilizate ca spaţii de birouri, ceea ce face ca cererea de parcare să fie mult mai mare.



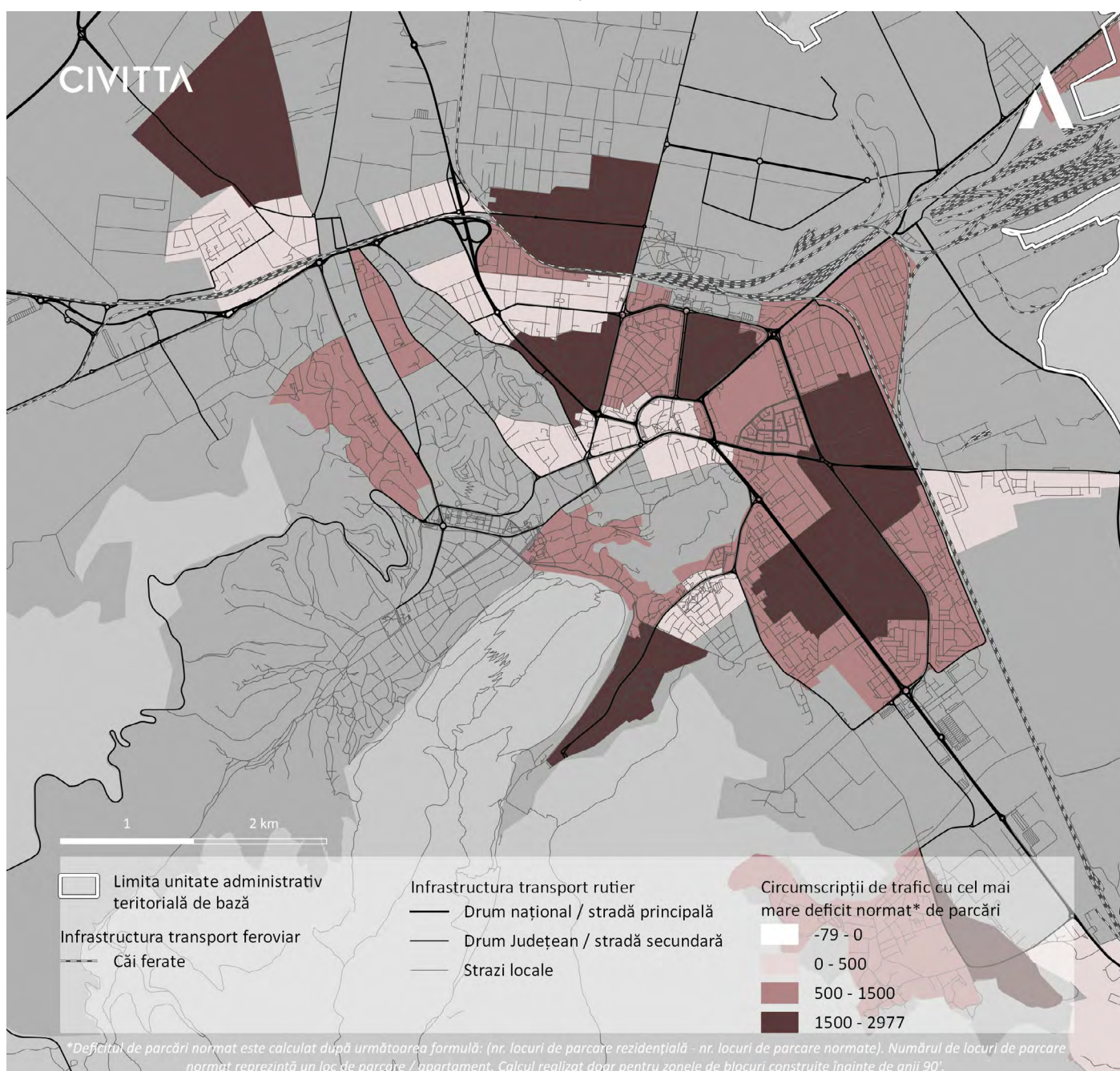
Tendinţa în aceste zone este să se parcheze neregulamentar pe străzi cu dublu sens. Practic rămâne funcţional un singur sens, un autoturism fiind nevoit să facă loc când se intersectează cu altul sau trec unul pe lângă celălalt cu o viteză foarte redusă. Prin reconfigurarea circulaţiilor pe aceste străzi (transformare în sensuri unice) se pot amenaja parcări, astfel încât actualele parcări neregulamentare să devină regulamentare. Desigur că în acest proces care vizează obţinerea de spaţiu suplimentare trebuie luate în considerare şi alte nevoi poate mult mai acute decât parcare (ex. aducerea la standard a unui trotuar).

Un caz aparte de parcări neregulamentare se regăseşte în cartierul Schei. Pentru că nu sunt suficiente locuri de parcare la marginea Centrului istoric, foarte mulţi utilizatori şi turişti preferă să parcheze regulamentar sau neregulamentar pe străzile înguste din cartierul Schei, suprasolicitând practic stocul deja foarte limitat de parcări rezidenţiale. Zonele vizate de acest fenomen sunt străzile: Poarta Schei, Castelului, N. Bălcescu, Constantin Lacea, Dr. Gheorghe Baiulescu, str. Prundului sau Aleea Tiberiu Brediceanu.

DEFICITUL DE LOCURI DE PARCARE PENTRU ZONELE DE LOCUINȚE COLECTIVE

În majoritatea orașelor din România problemele de parcare sunt cele mai acute în cartierele de locuințe colective care au fost planificate și configurate pentru alt indice de motorizare. Cu o creștere rapidă a indicelui de motorizare în ultimii 20 de ani aceste cartiere au fost treptat reconfigurate pentru a face loc mai multor locuri de parcare. Luând în considerare că noile cartiere rezidențiale de locuințe colective sunt teoretic dimensionate corespunzător și dețin suficiente locuri de parcare rezidențiale, iar cele de locuințe individuale (mai puțin Schei – Prund – Centrul Istoric) dispun de parcări pe parcelă, Politica de parcare se concentrează pe cartierele de locuințe colective construite în perioada comunistă și până la finalul anilor 90'.

FIGURA 8. CIRCUMSCRIȚII DE TRAFIC CU DEFICIT NORMAT DE PARCĂRI RIDICAT



Sursa: analiza consultantului

Deficitul locurilor de parcare în aceste cartiere a fost analizat folosind 2 indicatori: numărul estimat de apartamente de bloc (date primite de la Direcția Fiscală, colectate pentru recensământul din 2021) și numărul autoturismelor înregistrate (conform. Direcției Taxe și Impozite 2021). Oferta de locuri de parcare este calculată ca suma locurilor de parcare rezidențiale disponibile în prezent (marcate în teren și gestionate de serviciile de specialitate ale PMBV). Pentru a asigura o continuitate în procesul de planificare și de agregare a datelor în cadrul analizei au fost utilizate circumscripțiile de trafic din modelul de transport al municipiului⁶. Cererea de parcare a fost normată ca un loc de parcare pentru fiecare apartament. La aceasta ar trebui adăugat de regulă un surplus de 20% pentru vizitatori (ex. HCGMB 66/2006).

Raportând cererea normată (câte parcări ar trebui amenajate pentru fiecare apartament) la numărul actual de autoturisme înregistrate se poate observa foarte ușor că în zone mai periferice precum Berzei, Constructorilor (Tractorul), Bartolomeu, Zizin Est sau Lămâiței, tendința de a avea mai multe autoturisme este vizibilă la nivelul întregului municipiu, unde 40% din respondenții la sondajul aferent politicii de parcare au declarat că dețin două sau mai multe autoturisme. Aceste valori impun o planificare atentă a modului în care sunt alocate locurile de parcare⁷ pentru al doilea autoturism pe gospodărie, mai ales în zonele periferice, încă insuficient de bine conectate la rețeaua de transport public.

În ceea ce privește deficitul de parcări rezidențiale (raportat la cererea normată) cele mai mari probleme se regăsesc în cartierele Tractorul - Constructorilor, Bartolomeu Nord, Griviței, Saturn - Zizin, Uranus, Zorilor și desigur Valea Cetății.

În aceste zone este nevoie de peste 2000 de locuri de parcare pentru a putea atinge acel deziderat de 1 loc de parcare / apartament. Totuși presiunea în aceste cartiere este mai redusă datorită faptului că sunt mai bine deservite de transportul public, au o populație mai îmbătrânită, și în consecință un număr mai redus de autoturisme înregistrate. Dacă raportăm numărul de autoturisme înregistrate la oferta de parcări publice, zonele critice sunt: Dârste, Valea Cetății, Platforma Industrială Zizin, Tractorul - Constructorilor, Uranus și Bartolomeu Nord. Cu excepția zonei Uranus, toate celelalte sunt caracterizate de o localizare periferică și o frecvență mai redusă a mijloacelor de transport public.

LOCALIZAREA ZONELOR CRITICE

Zonele critice sunt acele zone în care cererea de parcare este mult mai mare decât oferta aspect care generează de regulă parcări neregulate, în zonă sau în vecinătatea ei (efect de „spillover”). În funcție de specificul și tipul parcării se pot distinge două tipuri de zone critice:

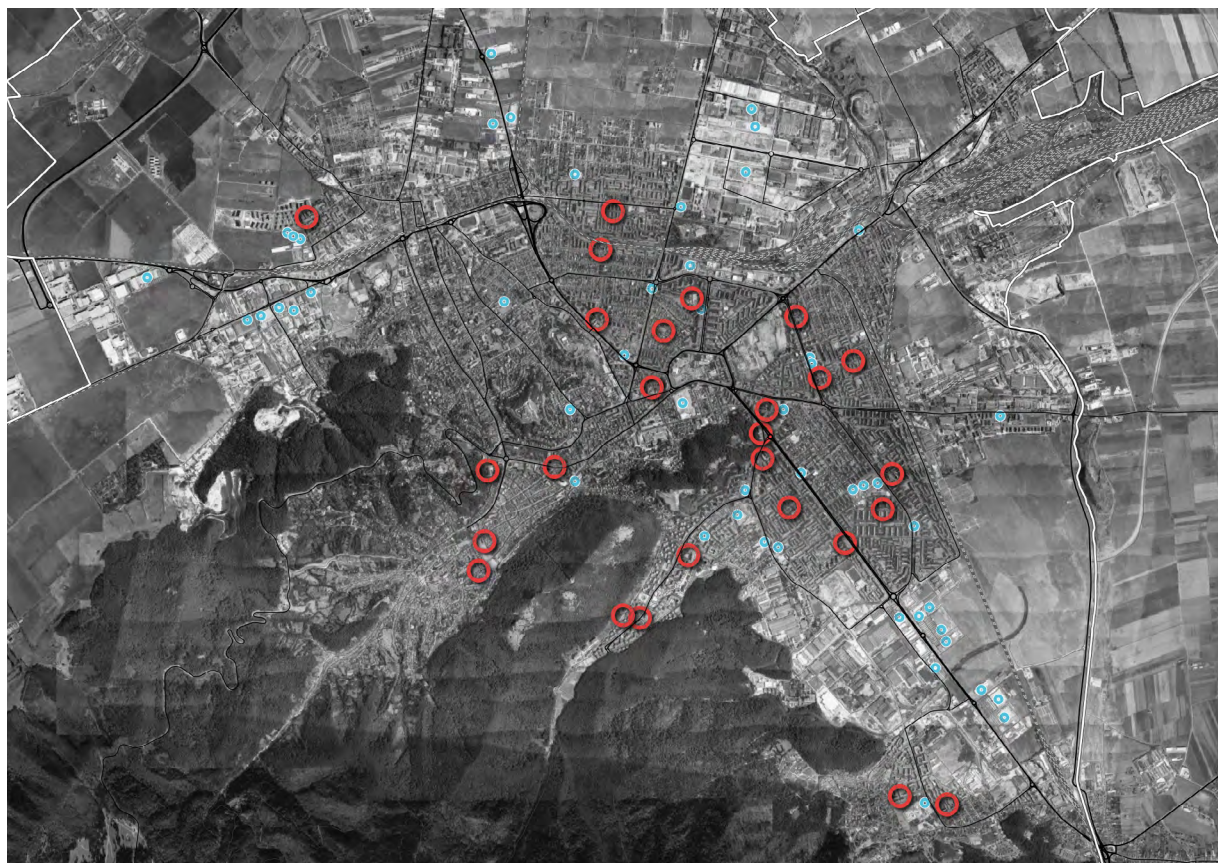
- Zone rezidențiale cu insuficiente locuri de parcare destinate rezidenților – efecte după ora 17:00
- Destinații / generatori de trafic – efecte între orele 09:00 și 17:00 (în centru până la ora 21:00)

În cartierele rezidențiale zonele critice sunt localizate fie în incintele de locuințe colective unde nu există suficient spațiu pentru a furniza locuri de parcare rezidențială sau în vecinătatea directă a unor importanți generatori de trafic, unde nevoia de parcare

⁶ Modelul de transport a fost elaborat odată cu realizarea primului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă în anul 2015.

⁷ 1209 respondenți

FIGURA 9. LOCALIZAREA ZONELOR CRITICE DIN PERSPECTIVA DEFICITULUI DE PARCARE



Sursă: prelucrarea consultantului

rezidențială este dublată de nevoia de parcare pentru vizitatori sau angajați. Desigur, deficitul de parcare este de regulă mai mare în cartierele periferice cu o conexiune mai precară la transportul public, unde indicele de motorizare este mai mare.

Ce este important de luat în considerare în cadrul zonelor critice este modul în care este gestionat stocul de parcări existente. În prezent, există de regulă trei tipuri de parcare care servesc unor nevoi de parcare care nu se suprapun perfect din punct de vedere temporar. Mai precis, în timpul zilei când cererea de locuri de parcare pentru angajați și vizitatori este mare, parcările rezidențiale care ar putea satisface nevoile sunt blocate. De asemenea, parcările centrelor comerciale, amplasate adesea în cartiere de locuințe dense cu un deficit de parcare ridicat, sunt închise pe parcursul serii exact când cererea pe parcare rezidențială este maximă.

Zona Bartolomeu Nord are probleme în ceea ce privește deficitul de parcare care are la bază o deservire încă precară cu servicii de transport public (frecvență redusă), un cartier rezidențial proiectat la o normă de un loc de parcare dar la periferie și un spațiu foarte limitat pentru parcările rezidențiale aferent locuințelor colective vechi (proiectate înainte de anii '90). Pe de altă parte, la îmbinarea între cele două zone (Avantgarden și zona de blocuri vechi) se regăsesc 4 centre comerciale cu un stoc considerabil de parcări care ar putea fi puse la dispoziția rezidenților pe parcursul serii. Există și terenuri libere, la marginea zonelor de blocuri care ar putea fi utilizate pentru a găzdui un parking însă gestiunea cererii este importantă fiind vorba de un cartier în care apar din ce în ce mai multe dotări și calitatea serviciilor de transport public se îmbunătățește.

Zona Valea Cetății – str. Molidului este aflată la marginea orașului, cu o frecvență încă scăzută a transportului public și un deficit destul de ridicat de parcări pentru că blocurile sunt construite pe o zonă destul de abruptă care face dificilă construirea de parcări. Mai mult de atât, se păstrează o serie de garaje care sunt folosite încă pentru depozitarea

diverselor bunuri și nu a autoturismului personal. În această zonă nu există parcări ale unor instituții publice sau centre comerciale care s-ar putea folosi în regim partajat. Într-o situație similară se află și zona de locuințe colective din lungul str. Jepilor unde există însă rezerve de teren care pot fi utilizate pentru a suplimenta și optimiza rețeaua de parcări rezidențiale.

Zona Codrii Cosminului / Vulcan se remarcă prin parcări neregulate în lungul celor două străzi. În incintele locuințelor colective spațiul pentru parcări este foarte redus, adesea acolo se păstrează încă locuințe individuale. Parcările rezidențiale sunt localizate fie în interiorul cvartalelor de locuințe colective sau pe str. Posada aflată la marginea căii ferate. Străzile Codrii Cosminului și Vulcan sunt însă zilnic blocate de parcări neregulate, fie de vizitatori, angajați sau chiar de rezidenți, inclusiv rezidenții locuințelor individuale (aspect vizibil mai ales pe str. Vulcan). În prezent zona nu dispune de parcări pentru vizitatori sau angajați. Prin reconfigurarea celor două străzi se poate contura un surplus de parcări în regim mixt, pentru vizitatori / turiști care să poată fi utilizat și de către rezidenți. În acest fel se eliberează spațiu pentru pietoni și chiar și bicicliști.

Zona Petru Maior deși are o accesibilitate bună în relație cu principale zone de interes se confruntă cu probleme în ceea ce privește deficitul de parcări. Zona este bordată de locuințe colective înalte iar spațiul pentru parcări rezidențiale este extrem de redus. Mai mult de atât, în zonă se află o suită de generatori de trafic mari cum ar fi Camera de Comerț, Spitalul Regina Maria alături de o varietate mare de alte companii. Există totuși lângă spital o parcare cu plată care poate fi utilizată de către vizitatori. Resursele de teren pentru a satisface nevoia de parcare pentru rezidenți și vizitatori sunt foarte limitate, motiv pentru care singura opțiune este parcare din Centrul Civic.

Zona Schei – Constantin Lacea și George Coșbuc fac parte din străzile care au preluat cererea de parcare pentru zona centrală în urma politicii desfășurată de parcări la marginea zonei centrale (Nicolae Iorga, N. Bălcescu etc.). O parte din deficit are la bază o deservire precară a liniilor de transport public dar și o cerere mult prea mare de locuri de parcare pentru turiști, angajați și vizitatori. Dezideratul în acest caz, este de a reduce pe cât posibil nevoia de parcare în zonă prin suplimentarea parcărilor la intrarea în centrul istoric și ameliorarea accesibilității cu transportul public.

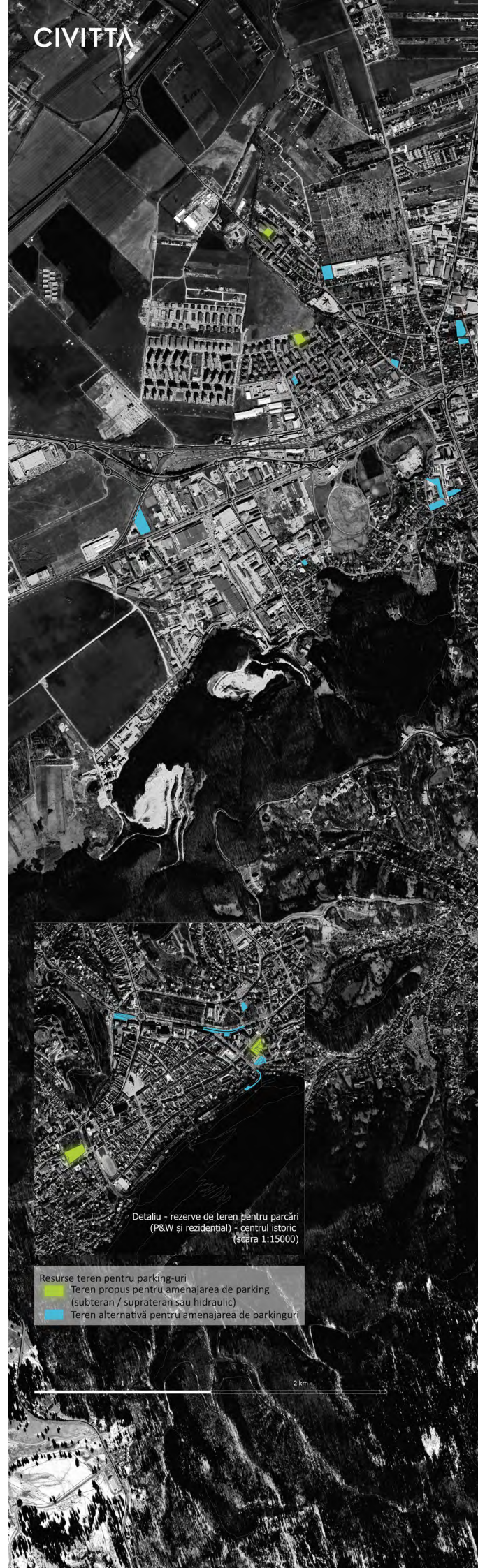
Zona Lungă – De Mijloc se confruntă de regulă cu un deficit de locuri de parcare rezidențială din pricina profilului morfologic (parcele înguste și lungi cu procent de ocupare a terenului de peste 70%) dar și de la localizarea a unui număr din ce în ce mai mare de companii. Întrucât nu există parcări rezidențiale locuitorii care nu au spațiu în curte pentru parcare autoturismului personal folosesc parcările publice pe bază de abonament sau parchează pe trotuar. Mai mult de atât, str. Lungă și str. De Mijloc sunt artere importante care vor intra în viitorul apropiat într-un proces de reconfigurare ce va implica și reducerea numărului de locuri de parcare. Singura rezervă de teren disponibilă pentru a încadra o parcare mixtă este situl fostei fabrici Kraft.

Zona Pieței Decebal se confruntă cu probleme în ceea ce privește parcare fiind localizată într-o zonă cu rezerve de teren foarte limitate și un număr destul de redus de parcări publice (aproximativ 271 în jurul pieței). Pe de altă parte, în vecinătatea pieței se află parcări rezidențiale care nu sunt accesibile vizitatorilor iar la 5 minute de mers pe jos se află parcare de la Gara Braşov care oferă un surplus generos de locuri de parcare ce pot fi folosite de vizitatorii pieței. Într-o situație mult mai dificilă însă se află Piața de Miercuri care este deservită de aproximativ 83 de locuri de parcare utilizate la comun cu rezidenții zonei. În acest caz, nu există rezerve de teren sau parcări generoase în proximitate iar străzile din jur au fost deja transformate în sensuri unice.

Zone precum Griviței sau Lalelelor (în spate la ITC) ies în evidență prin faptul că spațiul dintre blocuri, precum și cel din lungul bulevardului au fost transformate aproape în

totalitate în parcări rezidențiale. În acest proces circulațiile pietonale au fost reduse, chiar eliminate pe alocuri, iar zonele verzi și spațiile comunitare sunt foarte precare. Intervențiile în aceste zone ar trebui să vizeze în primul rând reducerea amprentei la sol a parcarilor rezidențiale pentru a putea obține spații publice atractive pentru rezidenți și vizitatori.

Recuperarea spațiului urban, mai ales în detrimentul parcarilor trebuie să fie o prioritate pentru Brașov în următorii zece ani. De aceea va fi nevoie de lansarea unui program amplu de construire de parcări multietajate. Pentru a putea susține dezvoltarea unei rețele de parcări rezidențiale dar și parcări de transfer (park & ride și park & walk). Aceste terenuri sunt marcate în harta alăturată.





Sănpetru

3.1.5. INTERMODALITATE

Municipiul Braşov şi-a conturat în ultimii 5 ani o reţea de parcări de transfer / park & ride la marginea oraşului. La acestea se adaugă un nou park & ride de 700 de locuri lângă autogara Bartolomeu aflat în curs de implementare.

FIGURA 10. LOCALIZAREA TERMINALELOR DE TRANSPORT CU FACILITĂŢI PARK & RIDE



Cu excepţia celui din urmă eficienţa parcărilor de transfer este redusă din trei motive importante:

1. Sunt subdimensionate (mai puţin de 50 de locuri de parcare)
2. Nu sunt monitorizate suficient fiind adesea utilizate de rezidenţi ca „parcare gratuită”
3. Nu sunt încă suficient de atractive pentru că parcare în centru este ieftină iar frecvenţa mijloacelor de transport în comun este adesea de peste 15 minute.

De exemplu la terminalul Rulmentul legătura către centru (linia 2) are o frecvenţă de 25-26 minute iar cuplată cu linia 2B (care face un mic ocol) se ajunge tot la o frecvenţă de 13 minute. Asta în contextul în care cele două linii deserveşc un cartier în curs de dezvoltare cu deja peste 30.000 de locuitori la care se mai adaugă fluxul din Sânpetru, o comună a cărei populaţie după domiciliu a crescut cu 67% (3.5 mii locuitori) în intervalul 2014-2021. Similar, la terminalul Triaş, linia 1 care duce către zona centrală are o frecvenţă de 15 minute. O frecvenţă mult prea redusă pentru a face atractivă parcare P&R. În ambele cazuri, aceste linii (1, 2 şi 2B) se opresc la Livada Poştei fără a deserveşci în fapt toate unităţile de învăţământ concentrate în centrul istoric. Singura intrare care încă nu beneficiază de o parcare de transfer este cea dinspre Stupini (DN13 / Calea Feldioarei). Rolul acestor parcări este de a reduce fluxurile de autoturisme către zonele centrale descărcând totodată parcările din oraş, mai ales pe cele din centrul istoric.

3.2. EXPLOATAREA LOCURILOR DE PARCARE

La nivelul anului 2020 existau 10.200 locuri de parcare publice cu plată. 2.475 de locuri de parcare au fost concesionate către un operator privat P&P SRL pe baza unei redevențe de 35% + 2,5% din venituri pe an. La sfârșitul anului 2020 numărul de parcări concesionate către operatorul privat P&P a fost suplimentat ajungând la 10.200.

TABEL 5. VENITURI TOTALE ÎNCASATE DIN EXPLOATAREA PARCĂRILOR PUBLICE

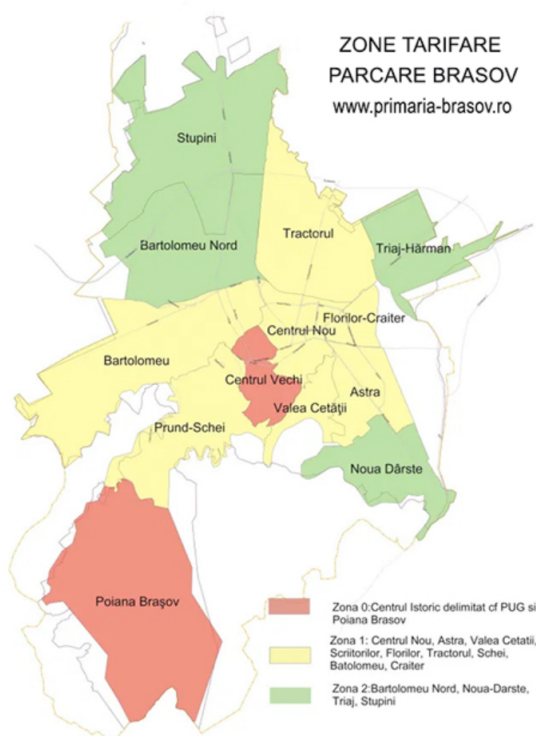
		2017	2018	2019	2020	2021
VENITURI TOTALE		6.674.642	8.439,87	11.627.883	10.607.596	12.273.987
Parcări rezidențiale		4.387.869	4.393.986	4.562.706	5.157.842	5.283.522
Parcări publice uz general		1.791.625	1.508.449	1.852.159	1.940.313	5.403.867
Poiana Braşov			68,411	119,557	108,691	141.153
Parcare Regina Maria		476,323	634,27	730,28	468,571	675,817
Amenzi	Politia Locala			1.027.085	614,425	617,825
	PMBv - Inventarul parcarilor				8,95	
	Directia Fiscala	18.825	32,85	20,4	10,09	9,75

Pentru anul 2020 veniturile încasate de primărie din parcările publice stradale erau de 1.940.313 lei (total încasări 10.607.596 lei). În același an, numai cheltuielile cu marcaje și indicatoare rutiere pentru parcări au reprezentat aproape jumătate din aceste venituri. În anul 2021 aceste cheltuieli au ajuns chiar la 1.045.192 lei fără TVA, aproape cât încasările din exploatarea parcărilor pe anul 2020. Raportat la cele 2.475 de locuri concesionate (până la finalul anului 2020), fiecare loc de parcare a generat mai puțin de 4,4 lei / zi. În comparație, municipiul Cluj-Napoca încasează în total peste 18 milioane lei pe an, din care aproximativ 10 milioane lei sunt folosiți pentru investiții, preponderent construcția de parcări multietajate. Deși Braşovul se află pe locul 2 național în ceea ce privește numărul de locuri de parcare publice (rezidențiale și public cu tarifare orară) în ceea ce privește veniturile acesta se clasează abia pe locul 7. Un loc de parcare din Braşov produce în medie aproape de cinci ori mai puțini bani pe an decât unul din Cluj-Napoca⁸.

8 Cf. Vegacomp, Parking Data, 2021. Inventarul Parcărilor Publice din România.

POLITICA TARIFARĂ

Actuala politică tarifare este astfel dimensionată încât subvenționează intens parcare rezidențială și valorifică la nivel minim parcare în zona centrală. Există trei zone tarifare care variază în funcție de centralitate și nivelul de atractivitate pentru vizitatori.



Programul de parcare cu plata din Braşov este continuu:

7 zile din 7, 24 de ore din 24

Acest program precum și tarifele aferente au fost aprobate de Consiliul Local în 2017 - HCL nr. 282/2017

Plata parcarii în Braşov se poate face la parcometre sau prin

SMS la numărul 7420

Plata se poate face și prin aplicația TPARK disponibilă la tpark.io

Plata prin SMS se face ASTFEL:

Zona 0 = 3,00 RON / h

Pentru o ora: ☎ 340NumarMasina
(ex: 340BV22LNX)

Zona 1 = 2,00 RON / h

Pentru o ora: ☎ 343NumarMasina
(ex: 343BV22LNX)

Zona 2 = 1,50 RON / h

Pentru o ora: ☎ 344NumarMasina
(ex: 344BV22LNX)

Zona 2 = 12,00 RON / 24h

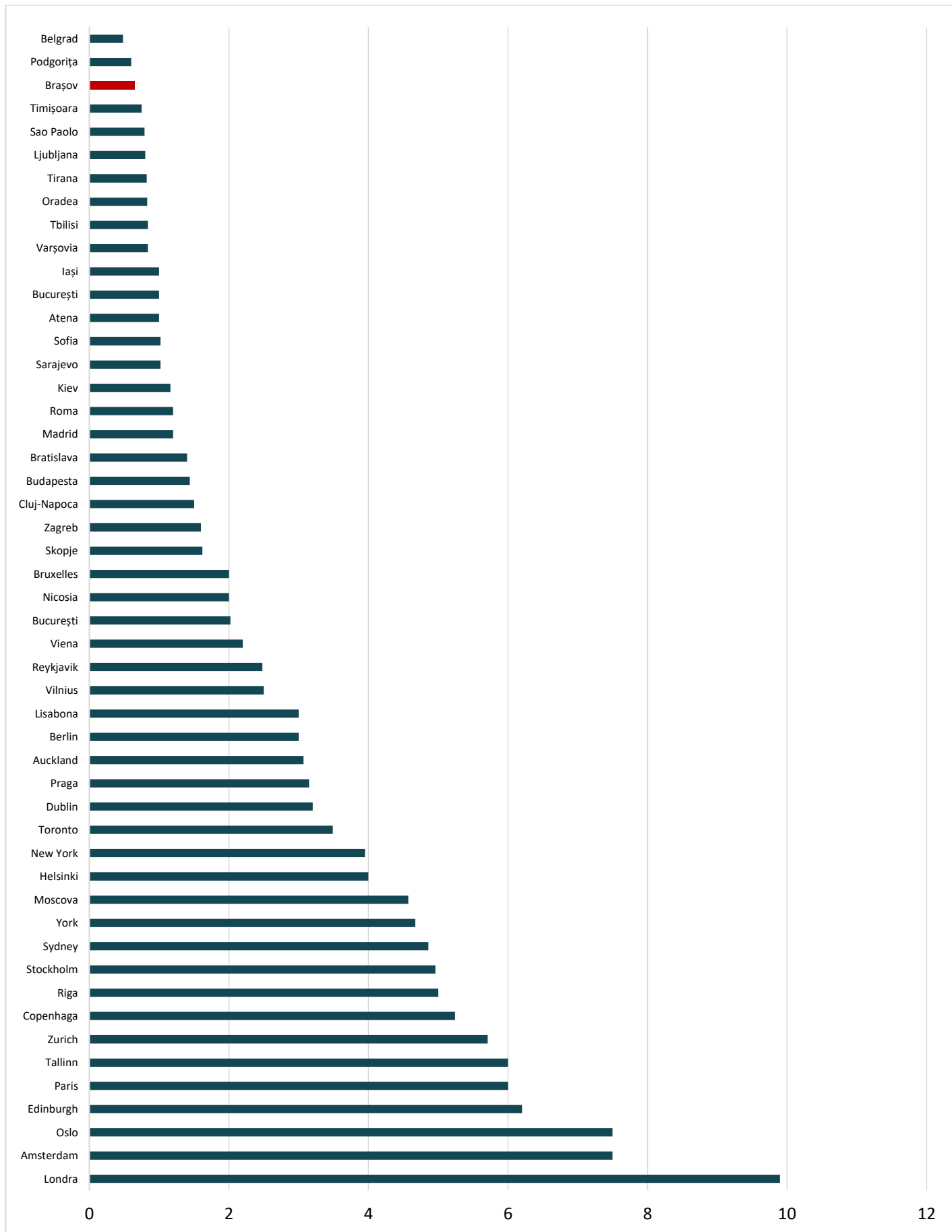
Pentru o zi: ☎ +=1345NumarMasina
(ex: 345BV22LNX)

Nici Aplicația pentru telefoane smart, nici panotajul afișat, nu prevăd modalitatea de plată prin SMS, pentru 1 zi, aferenta zonelor 0 și 1.

Sursa: <https://www.primaria-brasov.ro/>

Tarifalul de 3 lei pe oră în zona centrală este mult mai mic decât cel practicat de alte orașe cu profil similar (Timișoara, Cluj-Napoca, Oradea, Iași sau București – centru). În comparație cu alte orașe din lume, Braşovul se află în continuare printre destinațiile cu cea mai ieftină parcare la stradă, sub orașe precum Tbilisi, Sarajevo, Kiev, Skopje sau Tirana. Acest fapt nu numai că încurajează turiștii să vină cu propriul autoturism (deși există deja alternative viabile, mai ales pentru București) până în zona centrală, ci și localnicii. Rezultatul este cel deja cunoscut, o suprasolicitare a parcarilor disponibile și efectul de „spillover” vizibil în cartierele Prund și Schei. Un bun control al prețului parcarii pentru zona centrală reprezintă un mecanism foarte bun de reducere a traficului și a congestiei.

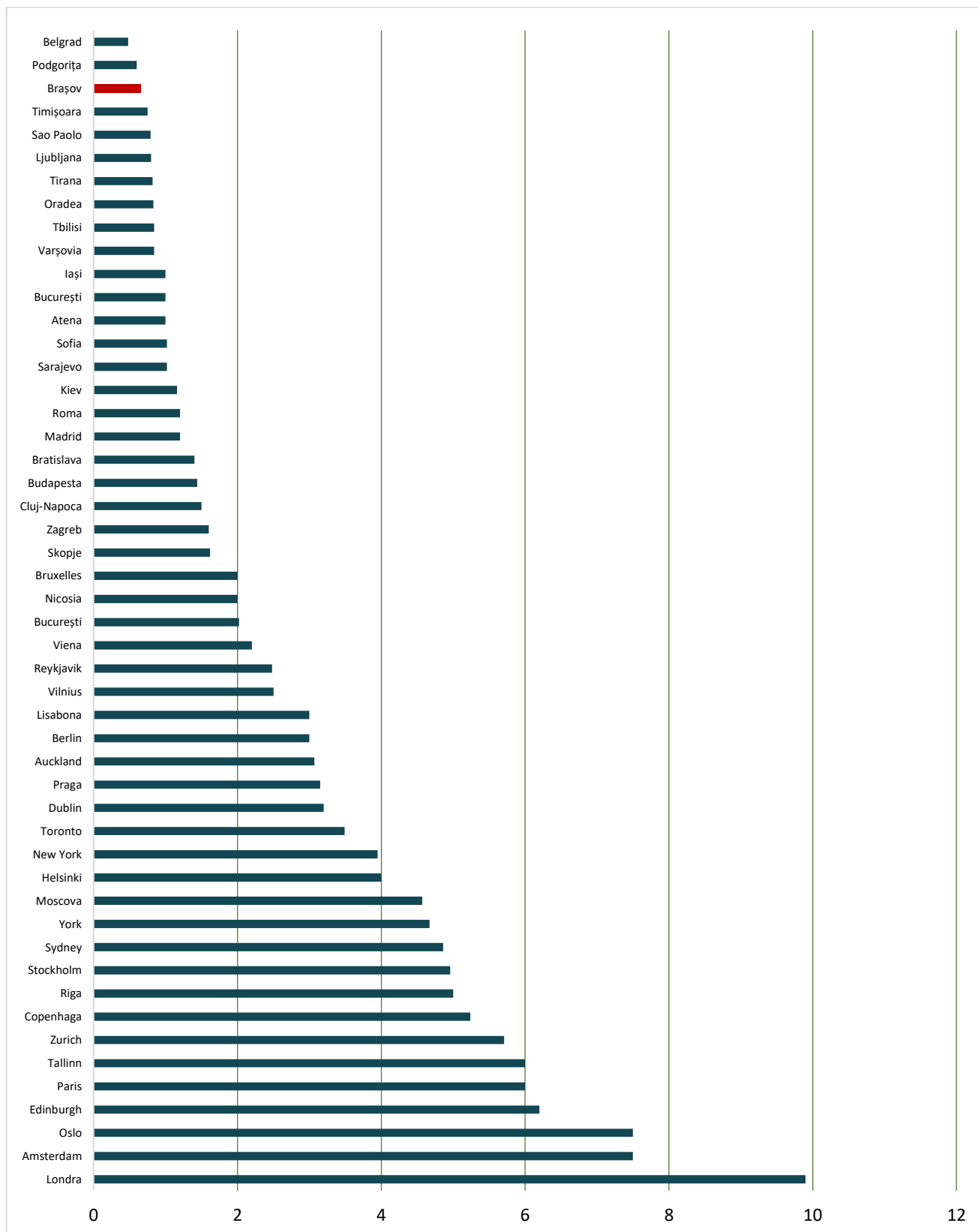
FIGURA 12. COSTUL PARCĂRII / ORĂ (VALOAREA MAXIMĂ) ÎN DIFERITE ORAŞE DIN LUME (€)



Sursa: Picodi.com și completările consultantului

În ceea ce priveşte parcare rezidenţială oraşele aplică politica tarifară uşor diferit. Dacă există un consens pe faptul că parcare se tarifează mai scump în zonele centrale şi în jurul obiectivelor de interes unde cererea este ridicată dar şi oferta de transport public este bună, nu acelaşi lucru se poate spune despre parcare rezidenţială. Există astfel oraşe importante precum Bruxelles, Budapesta sau chiar Berlin care subvenţionează destul de serios parcare rezidenţială dar care supra tarifează în schimb parcare la destinaţie, mai ales în centru.

FIGURA 13. COSTUL PARCĂRII REZIDENŢIALE ÎN DIFERITE ORAŞE DIN LUME (€)



Oraş	Țară	Salariu mediu 2020 (la nivelul țării - EUR)[1]	Costul parcării rezidențiale / an (EUR)[2]	Costul parcării rezidențiale / an raportat la salariu mediu	Costul parcării la stradă / oră (EUR)	Costul parcării la stradă / oră raportat la salariu mediu	Costul mediu de teren (EUR) [3]
Braşov	România	1,075	24,25 - 31,53	2,25% - 2,93%	0,3 - 0,7	0,02% - 0,06%	1.220 EUR/mp
Cluj-Napoca	România	1,075	13,75 (cartiere) / 24 (parkinguri) / 65 (zona centrală)	1,27% (cartiere) / 2,2% (parkinguri) / 6% (zona centrală)	0,4 / 1,5	0,03 / 0,13%	1.810 EUR/mp
Constanța	România	1,075	42	3,90%	<u>0,1 - 0,8</u> [4]	0,009% - 0,07%	1.250 EUR/MP
București	România	1,075	62,5 (zonele periferice) - 125 (zona centrală) / 324 (smart parking - 27 EUR/lună)	5,81% (zonele periferice) - 11,6% (zona centrală) / 30% (smart parking)	0,5 / 1	0,04% / 0,09%	1.470 EUR/mp
Timișoara	România	1,075	10,5	0,98%	0,25 - 0,75	0,02 / 0,06%	1.270 EUR/mp
Iași	România	1,075	76	7,07%	1	0,09%	1.080 EUR/mp
Oradea	România	1,075	52 (parcare publică) / 158 (parcare supraetajată/subterană)	4,8% (parcare publică) / 14,6% (parcare supraetajată/subterană)	0,83	0,08%	1.060 EUR/mp
York	Regatul Unit	3,161	116,5 (cartiere) / 1.032/1.050 (parking zona centrală)	3,68% (cartiere) / 32,6/33,2% (zona centrală)	1,17 - 4,67	0,03% - 0,14%	3.096 EUR/mp (2017)
Edinburgh	Regatul Unit	3,161	71,3 - 639 (zona centrală) / <u>35 - 294,5 (restul cartierelor)</u> [5]	2,25-20,2% (zona centrală) / 1,1-9,3% (restul cartierelor)	2,9 - 6,2	0,09% - 0,2%	2.906 EUR/mp (2017)
Valladolid	Spania	2.279	35	1,54%	0,3 - 1,4	0,01% - 0,06%	2.398 EUR/mp (național)
Eindhoven	Olanda	2,855	120 (tot orașul) / 180 (zona centrală)	4,20% / 6,30%	2,5 / 3,5	0,09% / 0,12%	2.632 EUR/mp (național)
Tampere	Finlanda	3,38	105 / 210	3,11% / 5,92%	1,2 - 3,2	0,04% - 0,09%	1.608 EUR/mp (național)
Malmö	Suedia	3,194	544 - 907	17,03% - 28,40%	1 - 2,5	0,03% - 0,08%	6.991 EUR/mp (național)
Lublin	Polonia	1,191	33	2,77%	0,4 - 0,9	0,03% - 0,08%	1.520 EUR/mp (național-a)

9 Salariu mediu la nivelul anului 2020 a fost preluat din <https://www.reinisfischer.com/average-monthly-salary-european-union-2020>

10 Au fost preluate de pe paginile oficiale ale municipalităților / operatorilor de parcare.

11 Orașele din România - Raportul Q4, Analize imobiliare și Imobiliare.ro.

Orașele din Europa (excepție Finlanda, Suedia, Regatul Unit) - raportul Deloitte Property Index 2020; Finlanda - finlandprices.com; Suedia - statista.com; Regatul Unit - <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/housing/articles/housepriceshowmuchdoesonesquaremetrecostinyourarea/2017-10-11>; <https://www.scottishhousingnews.com/article/average-house-price-per-square-metre-in-edinburgh-has-tripled-in-20-years>

12 Primele 30 min. gratuite, următoarele 30 min. la jumătate de preț, începând cu ora a doua tarif întreg

13 În cazul orașului Edinburgh, prețul pentru parcare de reședință sunt calculate în funcție de nivelul de poluare al autovehiculului, cele mai scăzute prețuri fiind pentru vehiculele cu 0 emisii sau un nivel redus de poluare (sub 100 g/km CO2).

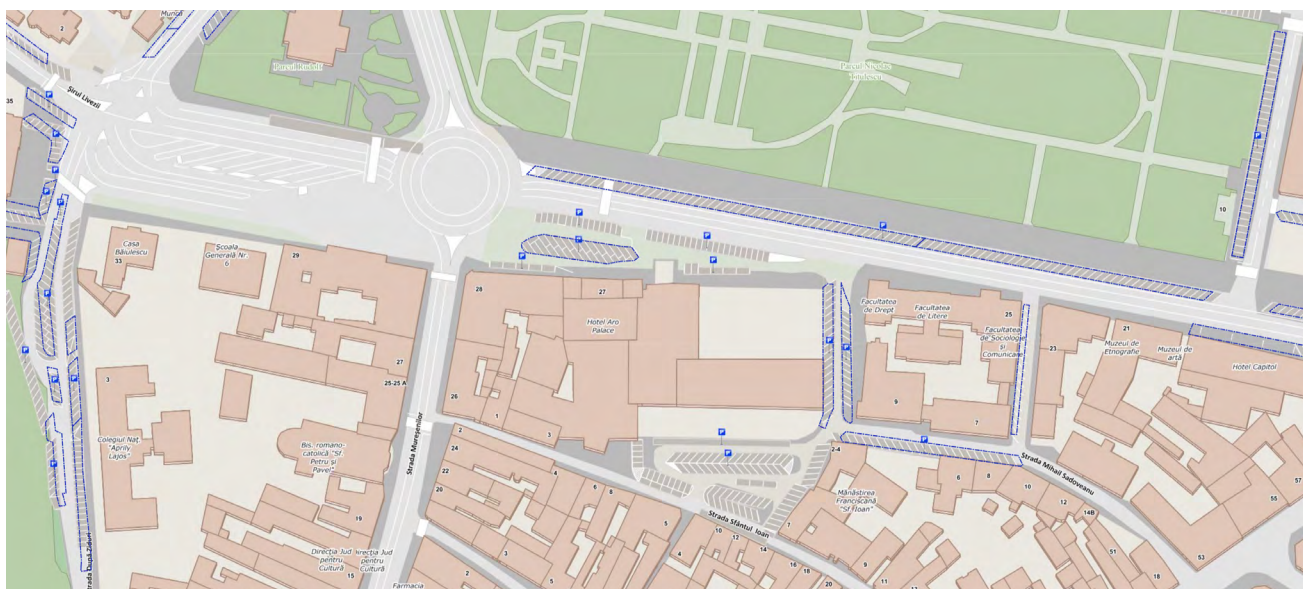
Situația costului parcerii publice și rezidențiale, în comparație cu alte orașe din România sau orașe similare din Europa nu se schimbă nici dacă acesta este raportat la salariul mediu sau valoarea terenului. În continuare majoritatea orașelor analizate au valori mai mari în ceea ce privește parcare la stradă dar și la parcare rezidențială.

Partea de sancționare este asigurată de poliția locală și de operatorul de parcare (neplata parcerii). În cazul parcerii pe banda 1 care implică îngreunarea circulației și reducerea siguranței rutiere, sancționarea intră în sarcina Inspectoratului Județean de Poliție. Deci, pentru același subiect, parcare, sunt responsabile 3 entități fiecare cu obiective ușor diferite a căror coordonare este adesea dificilă. Încasările din amenzi au scăzut cu 49% în ultimii patru ani ceea ce evidențiază o atenție sporită în aplicarea legii și sancționarea parcerilor neregulate. Există însă în continuare zeci de străzi pe care se parchează neregulat, mai ales blocând trotuarele și circulația pietonilor.

NIVEL DE DIGITALIZARE

În prezent nivelul de digitalizare al serviciului de parcare este destul de redus, cel puțin în relație cu utilizatorii. Deși există o bază de date GIS și CAD cu parcerile existente, doar parcerile publice cu tarif orar sunt afișate către cetățeni (cu mențiunea că harta online trebuie actualizată – vezi imaginea de mai jos unde încă apare parcare de la SF. Ioan).

FIGURA 14. HARTA GIS A PARCĂRILOR PUBLICE – TARIF ORAR



Sursa: <https://www.primaria-brasov.ro/>

Nu există încă o hartă disponibilă public cu parcerile rezidențiale (așa cum alte UAT-uri deja au – PS4, Bistrița etc.) iar rezervarea parcerilor se face tot în format fizic. Cel de-al doilea aspect digitalizat din serviciul de parcare este plata care se realizează prin SMS sau card bancar folosind aplicația Tpark. Pentru a avansa în procesul de digitalizare, administrația locală va trebui să facă mai accesibile datele privind localizarea parcerilor (cel puțin cartare completă și ghidare) urmând ca pe termen mediu și lung să fie introdusă și disponibilitatea locurilor de parcare.

3.3. EVALUAREA MĂSURILOR DE MANAGEMENT AL PARCĂRII APLICATE PÂNĂ ÎN PREZENT

Măsuri T. Litman	reducerea cererii	măsuri în municipiul Braşov	stadiul de implementare
Parcări destinate mai multor funcţiuni	10 – 30%	<p>Aplicaţia YeParking permite partajarea locurilor de parcare de reşedinţă pe teritoriul municipiului Braşov.</p> <p>Aplicaţia 2Park.io permite tarifarea parcărilor de pe teritoriul municipiului şi achitarea tarifului direct din aplicaţie. În prezent, în municipiul Braşov nu sunt parcări private înregistrate în aplicaţie, fiind disponibile numai parcările la stradă.</p>	Implementată parţial
Regulamente pentru a favoriza anumite categorii de utilizatori cu nevoi	10 – 30%	<p>Persoanele cu handicap primesc gratuit locuri de parcare de reşedinţă dacă deţin autovehicule şi pot parca gratuit în parcările publice cu plată, pe locurile special destinate.</p> <p>Veteranii de război, membrii ADFPR şi beneficiarii Legii 189/2000 primesc gratuit locuri de parcare de reşedinţă dacă atribuirea se face la taxa de bază.</p>	Implementată
	Nu există măsuri pentru proprietarii vehiculelor electrice, pentru utilizarea serviciilor de tip car pooling / car sharing etc.		
Parcări de mare capacitate în afara străzii	10 – 30%	În municipiul Braşov există mai multe parcări publice sau cu acces public de capacitate mare (ex. parcare Spital Regina Maria, parcare mică Poiana Braşov).	Implementată
Parcări de mare capacitate la marginea oraşului	10 – 30%	<p>Există 4 parcări de tip P&R amenajate la marginea oraşului, respectiv terminalele Poienelor, Saturn, Triaj şi Rulmentul. Acesta sunt utilizate în corelare cu serviciile de transport public local, fiind permis accesul numai pentru persoanele care deţin un abonament valabil pentru serviciile de transport public local.</p> <p>Se află în implementare un proiect de construire a unei parcări de tip P&R în zona Bartolomeu.</p>	În implementare

Dezvoltare inteligentă („Smart Growth“)	10-30%	Municipiul Braşov dispune de 3 centre majore (centrul vechi, centrul nou și zona Coresi Tractorul), ce permit o diversificare mai ridicată a funcțiunilor și activităților. La nivelul zonelor rezidențiale, acest proces este unul mult mai lent.	Implementat parțial
Ameliorarea și extinderea infrastructurii velo/pietonale pentru sporirea accesibilității a parcărilor	5 – 15%	În ultimii 10 ani, infrastructura velo a fost dezvoltată timid, cu precădere în jurul arterelor principale de circulație. În prezent se află în implementare o serie de proiecte menite să extindă piste și benzile de biciclete la nivelul municipiului.	În implementare
Creșterea capacității parcarilor existente	5-15%	Nu au fost identificate astfel de măsuri.	Neimplementată
Eficiențizarea parcarilor din perspectiva proiectării	Variază	Nu au fost identificate astfel de măsuri.	Neimplementată
Managementul mobilității	10 – 30%	Se află în implementare măsuri pentru creșterea atractivității transportului public (benzi dedicate, modernizare flotă etc.).	În implementare
Încurajarea unor tipare de deplasare mai eficiente sau diminuarea frecvenței deplasărilor		Se află în implementare măsuri pentru creșterea atractivității transportului velo (ex. amenajare piste de biciclete, amenajare dotări conexe pistelor de biciclete).	În implementare
Taxarea conducătorilor auto pentru utilizarea parcarilor	10 – 30%	În anul 2020, în municipiul Braşov existau 38.627 de locuri de parcare de reședință, care au generat venituri de peste 5 mil. lei, respectiv 10.200 de locuri de parcare cu plată (numai 2.475 până la 12.11.2020), ce au generat venituri de peste 1,8 mil. lei.	Implementată
Măsuri mai eficiente de plată a parcarilor	Variază	Plata tarifelor de parcare se poate face prin intermediul platformei Tpark (online sau din aplicație), prin SMS, cu bacnote la parcome-trele existente sau prin transfer bancar. Plata parcarilor se poate face pentru minim 1 oră.	Implementată

Stimulente financiare pentru a renunţa la parcare (ex. parking cash-out) – angajatori	10-30%	Nu au fost identificate astfel de măsuri.	Neimplementată
Decuplarea locului de parcare faţă de locuinţă	10-30%	Începând cu 21 martie 2018, noile construcţii de locuinţe trebuie să asigure minim două locuri de parcare în interiorul proprietăţii pentru fiecare unitate locativă în parte. O problemă des întâlnită în cazul noilor construcţii rezidenţiale este vânzarea separată a locurilor de parcare. Astfel, o parte dintre noii rezidenţi renunţă la achitarea unui loc de parcare în zona rezidenţială, optând ulterior pentru alte variante de parcare (ex. pe trotuar).	Implementată parţial
Adaptarea politicii de preţ pentru a îndeplini obiective de management ale parcării	5 – 15%	Începând cu luna noiembrie a anului 2020, politica tarifară a municipiului Braşov a fost modificată. Astfel, în prezent, preţurile stabilite pentru plata parcării sunt orientate către descurajarea utilizării autovehiculului personal pentru deplasările către zona centrală, în special pentru staţionările de lungă durată.	Implementată
Facilităţi pentru biciclete	5-15%	În ultimii ani au fost amenajate multiple rastele pentru biciclete în zona centrală a municipiului Braşov. Zonele de locuinţe colective sunt încă insuficient deservite de astfel de dotări.	Implementată parţial
Acces facil la informaţii despre disponibilitatea locurilor de parcare	5 – 15%	Există aplicaţia 2park.io care oferă informaţii cu privire la localizarea locurilor de parcare la stradă. De asemenea, există o hartă cu locurile de parcare publice, accesibilă de pe site-ul oficial al Primăriei Municipiului Braşov.	Implementată
		Informaţiile despre disponibilitatea locurilor de parcare rezidenţiale sunt încă insuficiente.	

Sanctiuni echilibrate și eficiente	Variază	La nivelul municipiului Braşov sunt prevăzute sancțiuni atât pentru parcurile publice, cât și pentru cele de reședință. Totuși, se remarcă și situații în care mașinile sunt în continuare parcate neregulamentar, în special în zonele periferice ale municipiului.	Implementată parțial
Măsuri de management a parcării pentru a face față perioadelor de maxim a cererii	Variază	Nu au fost identificate astfel de măsuri.	Neimplementată
Măsuri de management pentru a reduce efectul de „spillover“	Variază	Nu au fost identificate astfel de măsuri.	Neimplementată
Măsuri de management, taxare sau amenzi specifice pentru a reduce suprasolicitarea parcărilor	Variază	<p><i>Amendă 100-200 de lei pentru neexpunerea la loc vizibil a chitanțelor, tichetelor și abonamentelor, care să permită descifrarea acestora.</i></p> <p><i>Amendă 200-500 de lei pentru parcare efectuată fără respectarea marcajelor, necomunicarea de către deținătorii de vehicule în termen de 5 zile de la primirea solicitării a datelor privind identitatea persoanelor cărora le-au încredințat autovehiculele atunci când acestea au săvârșit contravenții, precum și pentru comunicarea incompletă sau eronată a acestor date.</i></p> <p><i>Amendă 500-1.000 de lei pentru neplata tarifului de parcare, parcare efectuată pe locurile de parcare destinate persoanelor cu handicap sau în zona stațiilor de încărcare a autovehiculelor electrice, depășirea timpului de parcare plătit, precum și pentru parcare mașinilor și utilajelor agricole, vehiculelor industriale, camioanelor, rulotelor, autorulotelor, remorcilor, semiremorcilor, autovehiculelor de transport marfă, autoutilitarelor și autovehiculelor cu o lungime mai mare de 5m.</i></p>	Implementată

Sursa: <https://www.primaria-brasov.ro/>

4. DIAGNOSTIC

În prezent municipiul Braşov dispune de un sistem de parcări gestionat ineficient, care nu face faţă creşterii accentuate a indicelui de motorizare generată de creşterea venitului şi de creşterea capacităţii infrastructurii de transport. Din păcate, în prezent, municipiul Braşov nu valorifică parcare ca un instrument în gestiunea fluxurilor de trafic şi tranziţia către noţiunea de mobilitate urbană durabilă. Pornind de la analiza situaţiei existente, diagnosticul evidenţiază 12 provocări cheie care stau la baza gestiunii şi dezvoltării sistemului de parcări ale municipiului Braşov.

În ultimii 10 ani municipiul Braşov a investit treptat în creşterea stocului de parcări rezidenţiale, mai ales în cartierele de locuinţe colective. Din păcate acest proces a fost realizat în defavoarea spaţiilor dedicate activităţilor comunitare (spaţii verzi, locuri de joacă pentru copii etc.) şi în favoarea autoturismului. Pentru că s-a investit doar în parcări la sol spaţiul ocupat de parcările rezidenţiale este foarte mare (57 ha), incinte întregi s-au transformat în parcări, spaţiile de tip condominiu au fost treptat reduse pentru a face loc pentru parcări iar trotuarele îngustate pentru a acomoda parcări în spic. Resursele la sol şi opţiunile de optimizare a circulaţiilor sunt aproape epuizate. Cu toate acestea, gestiunea ineficientă a parcării rezidenţiale, prin rezervarea locului 24 din 24 face ca în timpul zilei să existe locuri de parcare rezidenţiale neocupate iar vizitatorii şi utilizatorii zonei să parcheze neregulamentar nefiind posibilă accesarea stocului de parcări rezidenţiale. Costul redus al parcării rezidenţiale şi posibilitatea de rezervare 24 din 24 a unui loc de parcare a făcut ca cetăţenii să perceapă disponibilitatea acestuia ca un drept care trebuie garantat de către autoritatea locală.

Nivelul de digitalizare a sistemului de parcare este unul mediu. Parcările publice sunt afişate pe pagina primăriei într-o aplicaţie de tip webgis însă acestea nu sunt actualizate. Parcările rezidenţiale sunt gestionate în baza de date internă a primăriei care însă nu este disponibilă publicului larg iar cererile se fac în continuare în format fizic. Plata parcării se poate realiza facil via SMS / card bancar sau utilizând parcometrele disponibile însă se achită la nivel de oră. Cu toate acestea accesul la informaţii despre disponibilitatea locurilor de parcare este precar, deşi pentru o parte din parcări există date disponibile în timp real. Căutarea unui loc de parcare disponibil este una din cauzele pentru congestia în zona centrală dar şi în Poiana Braşov.

Măsurile aplicate pentru descurajarea deplasărilor cu autoturismul personal către zona centrală sunt încă destul de limitate. Tariful de 3 lei / oră practicat în zona centrală este încă mult prea scăzut în comparaţie cu valoarea terenului, disponibilitatea locurilor de parcare şi presiunea turistică pe această zonă fiind mult mai redusă faţă de alte oraşe / zone cu caracter similar (ex. centru Cluj-Napoca sau Bucureşti etc.). Măsurile binevenite de reducere treptată a locurilor de parcare nu au fost suplimentate de restricţii motiv pentru care la marginea centrului istoric, mai ales spre cartierul Schei este vizibil un efect de „spillover”, acesta preluând cererea de parcare pentru majoritatea utilizatorilor şi vizitatorilor însă preponderent sub forma de parcări neregulamentare. Suprasolicitarea cartierelor Prund şi Schei cu parcări pentru vizitatori contribuie şi la congestionarea

tramei stradale care deja este foarte limitată.

Principalele zone de presiune în ceea ce priveşte cererea şi oferta se regăsesc fie în cartierele Schei şi Prund care trebuie să acomodeze un flux mare de turişti, vizitatori dar şi rezidenţi care nu au loc pe propriile parcele pentru parcare autoturismelor, în cartierele de locuinţe colective mai dense: Astra, Răcădău (Molidului) dar şi în noi cartiere precum Bartolomeu – Avantgarden. În cartierele de locuinţe colective deficitul este generat de gestiunea ineficientă a stocului existent dar şi din imposibilitatea de a insera parcări la stradă în zone deja dens construite. În noile cartiere rezidenţiale, deficitul provine de la un mix între politicile de „cash out” folosite de dezvoltatori (vânzare locului de parcare) şi un indice de motorizare foarte ridicat (2+ apartamente pe gospodărie) cauzate de o accesibilitate precară şi o lipsă a dotărilor de interes cotidian.

În concluzie întregul sistem de parcări şi gestiunea lui se rezumă la 12 provocări la care politica de parcare trebuie să răspundă prin obiective, proiecte, măsuri şi reguli:

1. Gestiune ineficientă a stocului de parcări existent
2. Mixitatea funcţională nu se regăseşte în managementul parcării
3. Disciplină precară în ceea ce priveşte parcare, nevoia vs. posibilitatea de a parca
4. Parcările în noile dezvoltări între ofertă necoperită şi suprasolicitarea stocului de parcări
5. Capacitate administrativă limitată
6. Transparenţă redusă în ceea ce priveşte veniturile din parcare? „Ce primesc din banii de parcare”?
7. Acces precar la date şi nivel de digitalizare mediu
8. Amenajarea ineficientă a parcărilor existente, consum mare de spaţiu
9. Parcările existente afectează siguranţa rutieră
10. Deficit acut de parcări în zonele de locuinţe colective şi în cartierul Schei
11. Descărcarea fluxurilor periferie – centru nu funcţionează
- 12. Indicele de motorizare creşte, la fel şi presiunea pe locurile de parcare**

5. CADRUL STRATEGIC PENTRU POLITICA DE PARCARE

Scopul prezentei Politici de Parcare a Municipiului Braşov este de a da o direcție clară și concretă pentru ca în următorii 9 ani Primăria Braşov să-și prioritizeze acțiunile și resursele în cel mai optim mod pentru gestionarea spațiilor de parcare în ansamblul lor, ca parte a planului integrat de mobilitatea urbană.

În vederea stabilirii acestui scop clar, este necesar să evaluăm scopul gestionării spațiilor de parcare în cadrul unei viziuni mai largi, luând în calcul strategiile, modelele și planurile de mobilitatea urbană pentru alte orașe din România și Europa.

Uniunea Europeană a lansat Strategia de Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă (https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en) care este centrată pe orașe și care stabilește o serie de obiective pentru modul în care persoanele și bunurile se vor mișca în și printre orașe în următoarele decenii. În această strategie au fost identificate 82 de inițiative, organizate în 10 obiective:

SUSTENABILITATE:

1. Vehicule cu emisii zero de carbon și infrastructura asociată necesară
2. Crearea de aeroporturi și porturi cu emisii zero
3. Mobilitatea urbană și interurbană devine sănătoasă și sustenabilă
4. "Înverzirea" transportului – ca exemplu, prin dublarea traficului feroviar până în 2050
5. Focus pe amprenta de carbon și motivarea financiară a utilizatorilor – prin tarifarea echilibrată și corectă a tuturor mijloacelor de transport

SMART (INTELIGENȚĂ):

6. Mobilitatea multimodală autonomă și conectată devine o realitate
7. Crește inovația și folosirea datelor și a inteligenței artificiale pentru o mobilitate mai inteligentă

REZILIENȚĂ:

8. Întărirea Pieței Unice
9. Mobilitatea devine un serviciu cinstit și corect pentru toți
10. Măsuri de Siguranță și Securitate în toate modalitățile de transport

Pentru atingerea celor 10 obiective majore, Comisia Europeană și-a propuns următoarele ținte ambițioase:

PÂNĂ ÎN 2030:

- Cel puțin 30 milioane de mașini cu emisii zero să circule pe străzile europene
- 100 orașe europene să fie neutre din punct de vedere climatic
- Dublarea traficului feroviar în Europa
- Planificarea călătoriilor colective pentru distanțe mai mici de 500 km ar trebui să fie neutre din punct de vedere climatic
- Mobilitatea autonomă să fie implementată pe scară largă
- Vasele maritime cu emisii zero să fie funcționale comercial

PÂNĂ ÎN 2035:

- Primul avion cu emisie zero să fie lansat în piață

PÂNĂ ÎN 2050:

- Aproape toate vehiculele, autoutilitarele, autobuzele, precum și mașinile grele vor avea zero emisii de carbon
- Traficul feroviar va fi dublu
- Rețeaua de transport multimodal TEN-T va fi operațională pentru un transport sustenabil și inteligent, cu conectivitate de mare viteză

Sursa: <https://smart-cities-marketplace.ec.europa.eu/action-clusters-and-initiatives/action-clusters/sustainable-urban-mobility/new-mobility-services>)

Conform acestei strategii, toate orașele europene mari și medii (Braşov este un oraş european mediu, cu populație >100.000 locuitori) ar trebui să aibă un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), până în 2030. Braşov are în prezent un PMUD, elaborat în 2015, care se află în curs de actualizare. Acesta va include facilitățile de rezervare electronică a biletelor integrate pentru transportul multimodal, în timp ce mobilitatea autonomă va fi folosită la scara largă.

În plus, la nivelul Comisiei Europene, în cadrul platformei de Smart City, a fost creată o categorie nouă, numita New Mobility Services (NMS), care combină soluțiile de Mobility-as-a-Service (MaaS) cu CCAM (Connected Cars Automated Movements) în contextul Smart City (C-ITS – Connected-IT Systems, automated driving (CCAM), Mobility as a Service (MaaS), shared mobility concepts and smart bicycle solutions) și care conține 6 grupuri de lucru:

- Soluții de transport pentru primul și ultimul kilometru, bazate pe solicitările pasagerilor
- Soluții de parcare
- Adaptarea inteligentă a vitezei
- Transportul și Logistica Multi-modală în contextul Orașelor Inteligente
- Construirea centrului de management al traficului din viitor
- Schimbarea rolurilor / impact asupra afacerilor / reglementare / guvernanta

În acestea, se observă că soluțiile pentru parcare sunt parte din conceptul de mobilitate urbană, care trebuie gândite și analizate într-un cadru integrat, alături de celelalte aspecte ale mobilității urbane.

În România, vedem Oradea, Cluj-Napoca și parțial Sectorul 4 - București drept bune exemple de administrare și gestionare a parcărilor, care și-au alocat resurse și un birou dedicat pentru locurile de parcare din gestiunea lor. Desigur sunt opțiuni de politică sau elemente de regulament care pot fi preluate ca exemple de bună practică și din alte orașe: rezervarea parcării rezidențiale pe interval orar – Buzău / Constanța, aplicație pentru gestiunea parcării rezidențiale - Bistrița / Sectorul 4, eficiență în încasarea veniturilor – Timișoara, afișare în timp real a disponibilității și partajarea parcărilor – Cluj-Napoca etc.

Scopul Politicii de Parcare din Municipiul Braşov este de a asigura un flux de informații și date între cetățeni, turiști, persoane juridice și orice loc de parcare existent prin intermediul orașului și a unei platforme care să asigure accesibilitate în cât mai multe condiții posibile, indiferent de oră, persoană sau nevoie.

Viitoarea Politica de Parcare are trebui să își propună să ordoneze și să prioritizeze acțiunile Primăriei Municipiului Braşov în preocuparea și demersul ei de a asigura tuturor cetățenilor servicii de utilizare a parcărilor de pe domeniul public, de a schimba experiența și percepția parcării și a echilibra raportul dintre cerere și nevoie în timp, prin asigurarea unei flexibilități dincolo de diferite bariere actuale (rezidențial/orar, zi/noapte, persoană fizică/persoană juridică etc). Mai mult de atât, **viitoarea politică de parcare, ar trebui să vizeze prin optimizarea gestiunii stocului existent și viitor, recuperarea de spațiu urban și echilibrarea modului în care acesta este împărțit între diferiții participanți la trafic.**

5.1. OBIECTIVE

Întreaga politică are la bază un set de principii care ghidează obiectivele, țintele, măsurile și regulile. Aceste principii sunt general valabile în politicile moderne de parcare.

AXIOMELE PARCĂRII

- Parcare nu este un gratuită
- Parcare nu este un drept fundamental
- Parcare este un generator de trafic

PRINCIPII

- Parcare este un serviciu oferit contra cost într-un mod echitabil
- Parcare este un mecanism de control al mobilității
- Parcare este un generator de venit important
- Descurajarea utilizării (termen scurt) și proprietatea (termen mediu – lung)
- Parcările multietajate sunt un mecanism pentru a recupera spațiu urban nu pentru a suplimenta la nesfârșit stocul existent de parcări.

Pentru a stabili o politică de parcare corectă și solidă sunt luate în considerare și elementele principale în managementul parcării evidențiate de Donald Shoup, în cartea sa celebră "Costul ridicat al parcării gratuite (The High Cost of Free Parking). Un studiu de amploare privind proiectarea, construirea și gestionarea spațiilor gratuite de parcare" – carte tradusă și în limba română, în 2020, prin sprijinul AMR – Asociației Municipiilor din România:

- Stabilirea prețului corect pentru parcare la bordură
- Reinvestirea veniturilor obținute din spațiile de parcare în serviciile publice locale
- Eliminarea condițiilor privind numărul minim de locuri de parcare

Politica de parcare din Braşov reprezintă descrierea modului prin care Primăria Braşov poate asigura legătura dintre fiecare șofer și orice loc de parcare din Braşov pe cele 3 niveluri:

- I. fizic/static/harta GIS/număr locuri parcare,
- II. dinamic/afişaj/informații în timp real asupra disponibilității și
- III. managementul datelor parcărilor integrat în traficul și mobilitatea urbană.

Pornind de la analiza situației existente și de la cele 12 provocări listate în diagnostic au fost conturate 4 obiective și 15 direcții de acțiune care se concretizează printr-un set amplu de proiecte, programe, măsuri și reguli.

Cele 4 obiective și țintele acestora sunt:

- 01.** Gestiunea eficientă și integrată a stocului existent de parcări
- 02.** Serviciu de parcări digitalizat ce asigură un acces facil la date pentru toți utilizatorii
- 03.** O rețea de parcări publice și private care să satisfacă eficient nevoile de parcare cu un consum redus de spațiu urban
- 04.** O rețea coerentă de parcări de transfer care să reducă fluxurile către zona centrală

Corelarea obiectivelor cu setul de programe, proiecte, măsuri și reguli propuse se regăsește în Anexa nr. 2.

5.2. ȚINTE (ORIZONT 2030-2035)

Pentru perioada 2030 – 2035 propunem următoarele ținte de urmărit:

- 6 mil € venituri anuale din parcare reinvestite
- 10% din parcările publice (destinație și rezidențiale) se află în parcări multietajate
- Serviciu de parcări digitalizat în totalitate
- 10 parcări de transfer amenajate la marginea centrului și la principalele porți de intrare în oraș
- 10% din parcările publice (destinație și rezidențiale) se află în parcări

multietajate

- 0 parcări în spic sau perpendiculare pe artere de categoria I și II
- 30.000.000 lei încasări anuale din parcare, reinvestite în proiecte de mobilitate urbană
- Pe mai puțin de 5% din străzi se parchează neregulemntar (banda 1 / trotuar / pistă)



12 Provocări



4 Obiective



15 Direcții de acțiune

1. Gestionarea ineficientă a stocului de parcări existent
2. Mixitatea funcțională nu se regăsește în managementul parcării
3. Disciplina precară în ceea ce privește parcare, nevoia vs. posibilitatea de a parca
4. Parcățile în noile dezvoltări între ofertă neacoperită și suprasolicitarea stocului de parcări
5. Capacitate administrativă limitată
6. Transparență redusă în ceea ce privește veniturile din parcare? „Ce primesc din banii de parcare?”
7. Acces precar la date și nivel de digitalizare mediu
8. Amenajarea ineficientă a parcărilor existente, consum mare de spațiu
9. Parcățile existente afectează siguranța rutieră
10. Deficit acut de parcări în zonele de locuințe colective și în cartierul Schei
11. Descărcarea fluxurilor periferie – centru nu funcționează
12. Indicele de motorizare crește, la fel și presiunea pe locurile de parcare

O1. Gestionarea eficientă și integrată a stocului existent de parcări

Țintă: 6 mil € venituri din parcare reinvestite în fiecare an

Înființarea unei structuri care să gestioneze întregul stoc de parcări publice și formarea personalului

Optimizarea mecanismelor de monitorizare și sancționare a parcării neregulate

Optimizarea modului de exploatare a stocului de parcări

Informarea și educarea comunității cu privire la modul de gestionare a parcării

O2. Serviciu de parcări digitalizat ce asigură un acces facil la date pentru toți utilizatorii

Țintă: Serviciu de parcări digitalizat în totalitate

Dezvoltarea bazei de date GIS cu parcările publice și private în regim de date deschise

Dezvoltarea unei platforme și unui sistem de ghidare cu informații în timp real despre parcare

Digitalizarea sistemului de monitorizare și sancțiuni cu privire la parcare

Tranziția către sistemul de "Mobilitate ca un Serviciu"

O3. O rețea de parcări publice și private care să satisfacă eficient nevoile de parcare cu un consum redus de spațiu urban

Țintă: 10% din parcările publice (destinație și rezidențiale) se află în parcări multietajate

Suplimentarea stocului de parcări rezidențiale în zonele critice prin parking-uri multietajate

Reconfigurarea parcărilor care afectează negativ siguranța rutieră

Reconfigurarea străzilor secundare pentru a amenaja parcări suplimentare (incl. trotuare și piste pentru biciclete)

Diversificarea stocului existent de parcări

O4. O rețea coerentă de parcări de transfer care să reducă fluxurile către zona centrală

Țintă: 10 parcări de transfer amenajate la marginea centrului și la principalele porți de intrare în oraș

Extinderea rețelei de parcări de tip park&ride

Optimizarea frecvenței mijloacelor de transport în comun ce deservește parcările de tip Park&Ride

Conturarea unei rețele de parcări de tip park & walk la marginea centrului istoric

Politica de parcare a municipiului Braşov ar trebui construită pe patru paliere: reformă administrativă, digitalizare, dezvoltarea de parkinguri și constituirea unei rețele de parcări de transfer.

REFORMA ADMINISTRATIVĂ - O1. GESTIUNEA EFICIENTĂ ȘI INTEGRATĂ A STOCULUI EXISTENT DE PARCĂRI / ȚINTĂ: 6 MIL € VENITURI DIN PARCARE REINVESTITE

Primul pas într-o gestiune eficientă vizează revizuirea politicii tarifare împreună cu întărirea structurii care gestionează parcare în primărie. Acest aspect este necesar pentru o mai bună gestiune a stocului de parcări rezidențiale dar și pentru o mai bună monitorizare a încălcărilor de regulament. Ar fi nevoie de un surplus de 30 de persoane pentru gestiunea serviciului, la care se mai adaugă 4 persoane care să se ocupe de întreținerea parcarilor existente (marcaje etc.). De asemenea, este nevoie de a suplimenta personalul la poliția locală pentru a putea monitoriza și sancționa mai bine persoanele care parchează neregulamentar. Întărirea echipei de gestiune a parcării implică și cursuri de formare, participare la conferințe și proiecte internaționale în domeniu și afilierea la asociații paneuropene relevante (ex. EPA).

În ceea ce privește operatorul privat care gestionează în prezent parcare orară este nevoie de o monitorizare și un control mai precis, mai ales în privința veniturilor încasate și a gradului de exploatare a parcarilor gestionate (nr. ore plătite / loc de parcare). Încasările sunt foarte mici raportate la stocul de parcări disponibile. Pe termen lung, dacă se are în vedere dezvoltarea unui serviciu intern (30 angajați) sau externalizarea serviciului, este important ca întregul stoc de parcări publice să fie gestionat de o singură entitate, cu indicatori de performanță foarte clari (ex. venituri încasate / an) și monitorizați cu atenție.

Demersul în vederea creșterea capacității serviciului de parcare vizează următorii pași:

- Stabilirea unui mecanism de audit al încasărilor din parcare de la P&P sau alți operatori privați sau concesionari de parcare
- Aprobare Organigrama în Consiliul Local pentru Direcția Parcări
- Selectare și angajare Șef Direcție Parcări și personal Direcție Parcare aferent corespunzător organigramei (alte 30 de posturi) plus echipa de întreținere (4 persoane)
- Asigurarea resurselor logistice, administrative și financiare necesare funcționării Direcției Parcări (birouri, laptop-uri, imprimantă multifuncțională cu scanner, vehicule de transport materiale și/sau personal cu emisii zero pentru angajații Primăriei, formarea angajaților etc)
- Întocmire Proceduri de lucru pentru a funcționa conform Regulamentului de parcări, printre care Procedura de lucru pentru - întocmirea unui proiect de amenajare spațiu pentru parcare (solicitare, proiect, aprobare, execuție, recepție)
- Auditul anual / bianual al sistemului de management al parcării, parcări disponibile, grad de ocupare, zone critice, venituri încasate etc.
- Stabilirea de parteneriate și colaborări cu mediul academic din România și străinătate pentru proiecte de cercetare, implementare, evaluare, partajare gratuită și/sau valorificare a informațiilor și a soluțiilor elaborate.

Pentru o mai bună gestiune a stocului existent de parcări va fi esențială tranziția către noțiunea de parcări mixte. Asta implică permiterea accesului pe parcarile rezidențiale a vizitatorilor în timpul zilei, desigur contra cost, și înlăturarea blocațoarelor.

Cele mai recente schimbări în normarea locurilor de parcare pentru noile dezvoltări (2 parcări /

apartament) au generat modele neobişnuite de dezvoltare. Normele de parcare trebuie rafinate și mai ales adaptate la specificul zonei. Nu se poate justifica construcția de 2 parcări pe apartament în zone centrale sau bine deservite de transportul public, însă la periferie este nevoie ca dezvoltatorii să ofere mai mult de un loc de parcare / apartament. De aceea, normativul ar trebui corelat cu zonele tarifare, preferabil adaptat la zonele de impozitare astfel încât în zonele centrale cu teren mai scump și deservire bună cu transportul public, numărul locurilor de parcare necesar a fi construite să fie mai redus. În acest fel se asigură și posibilitatea reducerii indicelui de motorizare. De asemenea, trebuie asigurată o flexibilitate în ceea ce privește adaptarea / transformarea locurilor de parcare neutilizate în noile dezvoltări. Dacă acestea nu sunt folosite, trebuie lăsată liberă opțiunea ca ele să fie transformate în spații verzi sau alte dotări comunitare.

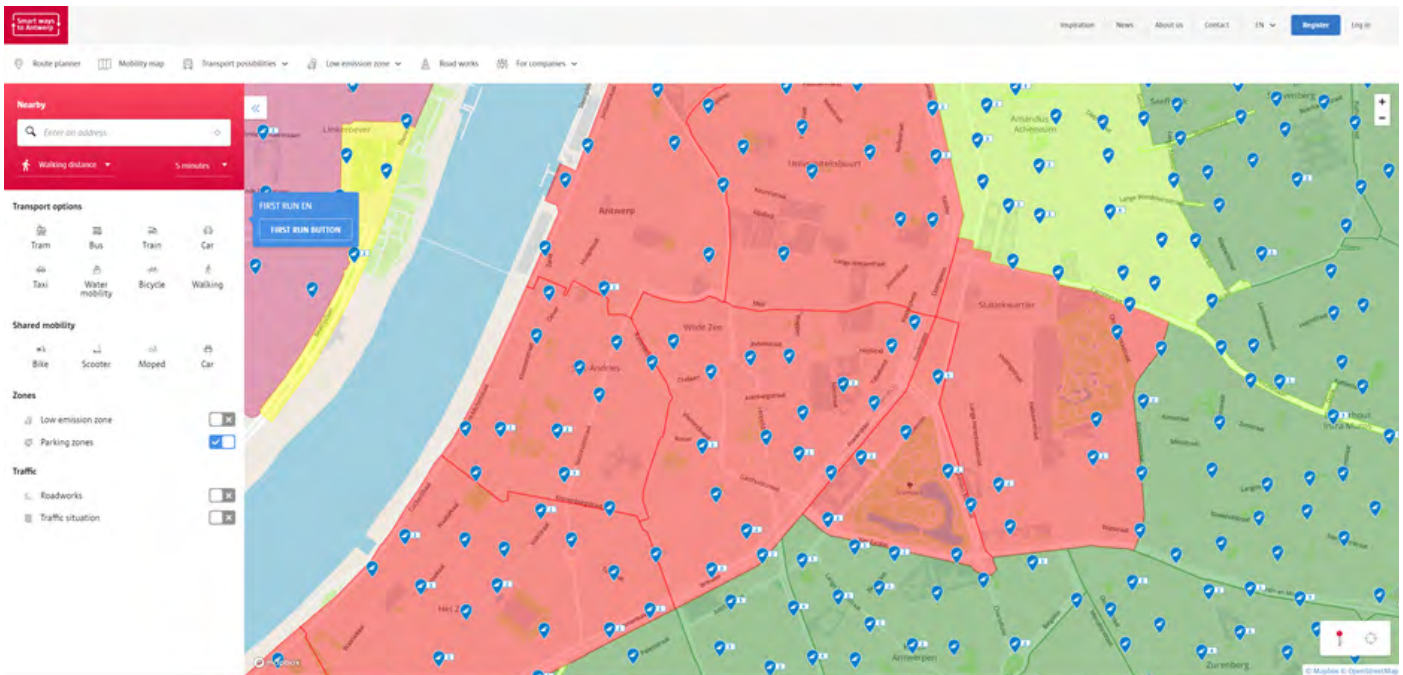
În ceea ce privește noua politică tarifară aceasta trebuie adaptată mai bine la diversitatea de utilizatori dar și la valoarea terenului. În prezent încasările din parcare rezidențială sunt aproape egale cu investițiile anuale în mentenanța locurilor de parcare. Politica tarifară ar trebui constituită pe următoarele principii:

- Parcare la stradă este mai scumpă decât cea în parking-uri
- Construirea unui parking rezidențial implică ridicarea tarifelor pentru parcare la stradă în vecinătate
- Parcare rezidențială este tarifată la un cost accesibil însă parcare la stradă (parcare de destinație) se tarifează proporțional cu valoarea terenului
- Veniturile din parcare trebuie să asigure resurse suficiente pentru a putea construi măcar un parking la 2 ani.

Unul din proiectele cele mai importante în relație cu cetățenii este fondul de parcare. Practic, toate veniturile obținute din parcare trebuie afișate cât se poate de transparent și preferabil în timp real urmând să fie reinvestite în proiecte de mobilitate. Cetățenii trebuie să știe ce se întâmplă cu banii plătiți de ei pe parcare și să vadă că ei generează intervenții relevante pentru creșterea calității vieții în oraș („plătesc pentru dezvoltarea orașului meu”).

DIGITALIZAREA SERVICIULUI DE PARCARE - 02. SERVICIU DE PARCĂRI DIGITALIZAT CE ASIGURĂ UN ACCES FACIL LA DATE PENTRU TOȚI UTILIZATORII / ȚINTĂ: SERVICIU DE PARCĂRI DIGITALIZAT ÎN TOTALITATE

Nivelul de digitalizare al serviciului de parcare este unul mediu. Plata se poate realiza via sms, card sau parcometru iar parcările sunt afișate pe o hartă interactivă pe pagina web a primăriei. Cu toate acestea, accesul la informații rămâne dificil, harta interactivă nu este actualizată și este mai dificil de accesat, nu oferă sistem de ghidare și nu oferă informații despre numărul de locuri de parcare (mai ales în parking-uri). În ceea ce privește parcările rezidențiale, situația locurilor închiriate este incertă, locurile de parcare sunt afișate în harta interactivă dar statutul lor, închiriat sau neînchiriat nu este afișat. Pentru a asigura un acces facil la informații despre serviciul de parcare este important ca platforma actuală să fie dezvoltată și, pe termen mediu, integrată în platforma / aplicația de mobilitate a orașului.



Sursa: <https://www.slimnaarantwerpen.be/>

Dezvoltarea platformei de parcare pentru municipiul Braşov (Braşov Parking) prevede următoarele etape:

- etapa 1: vizualizarea și închirierea parcărilor de reședință
- etapa 2: actualizarea hărților GIS cu parcări rezidențiale, publice și private cu acces public și integrarea lor într-o platformă accesibilă publicului
- etapa 3: extinderea aplicației Braşov Parking pentru plata și controlul utilizării celor 2 parcuri construite (Regina Mara și din Poiana Braşov), împreună cu alte optimizări aferente fiecărei parcuri
- etapa 4: extinderea aplicației de parcare cu modul de sesizări pentru autovehiculele abandonate sau fără stăpân și pentru autovehicule parcate neregulamentar pe locurile de parcare de reședință
- etapa 5: extinderea aplicației Braşov Parking la parcările publice cu plata de pe strada după clarificarea tuturor litigiilor existente
- etapa 6: integrarea parcărilor private în aplicație (posibilitatea de plată)
- etapa 7: integrarea aplicației / platformei de parcare în aplicația / platforma de mobilitate de la nivelul oraşului.

În paralel cu dezvoltarea platformei trebuie extinsă și actualizată baza de date cu parcări disponibile la nivelul municipiului Braşov. În baza de date trebuie integrate și parcările private, mai ales cele de dimensiuni medii-mari (peste 50 locuri) cât și parcările construite în noile dezvoltări. Asta implică integrarea componentei GIS, completarea bazei de date urbane, în fluxul de autorizare a construcțiilor.

Pentru a asigura o mai bună monitorizare a parcării neregulamentare, respectiv plata parcării va fi nevoie de achiziția de autoturisme cu echipate cu camere care să citească și să verifice plăcuțe de înmatriculare.

PROGRAMUL MULTIANUAL DE CONSTRUCŢIE DE PARKING-URI - 03. O REŢEA DE PARCĂRI PUBLICE ŞI PRIVATE CARE SĂ SATISFACĂ EFICIENT NEVOILE DE PARCARE CU UN CONSUM REDUS DE SPAŢIU URBAN / ȚINTĂ: 10% DIN PARCĂRILE PUBLICE (DESTINAŢIE ŞI REZIDENŢIALE) SE AFLĂ ÎN PARCĂRI MULTITETAJATE

Nevoia de parcare este acută în cartierele de locuințe colective vechi unde spațiul public a fost tratat redus pentru a face loc parcarilor rezidențiale. Politica de parcare a municipiului Braşov mizează pe „tolerarea deținerii autoturismului pe termen mediu dar descurajarea utilizării acestuia”. Pentru a putea acomoda așadar numărul ridicat și aflat în creștere de autoturisme private fără a sacrifica spațiu public, va fi nevoie de optimizarea parcarilor existente prin transformarea lor în parcări multietajate.

Programul multianual de construire de parking-uri propus în cadrul PMUD Braşov 2027-2035 are un buget de peste 190 milioane € pentru 10 ani, în contextul în care prin FEDER și alte fonduri europene nu se mai finanțează construcția de parcări (cu excepția celor de tip P&R). De aceea, o parte considerabilă din bugetul pentru construcția de parking-uri ar trebui să vină din încasările generate din parcare la stradă, (plată orară) și din bugetul local, așa cum este cazul în alte orașe din România, cum ar fi Cluj-Napoca, Oradea sau Sibiu. Fiind vorba de un efort bugetar foarte ridicat, parkingurile propuse au fost prioritizate în funcție de următoarele criterii: a) disponibilitate de teren, b) amplasare în sau în vecinătatea unei zone critice și c) amplasare în apropierea unor artere în proces de reconfigurare (inserare piste biciclete, reconfigurare parcări la stradă etc),

PROIECTE SUPORT

În general este important ca inserția parkingurilor în zonele de locuințe colective să se facă pe baza unor schițe de sistematizare care să aibă în vedere reconfigurarea spațiilor publice din jurul noilor parcări, măcar pe o rază de 500m. Acest aspect este esențial întrucât recuperarea spațiului urban este ținta principală în ceea ce privește amenajarea de parcări multietajate. Pentru cel puțin 2 proiecte, este oportună lansarea unor concursuri de arhitectură fiind vorba de centre de cartier cu un potențial foarte ridicat de regenerare urbană. Cele două zone sunt:

- Piața Astra – str. Jupiter (sau alternative) – Biserica Catolică „Înălțarea Sf. Cruci” – Biserica Ortodoxă „Schimbarea la Față”
- Strada Olteț – Piața Tractorul

În aceste proiecte parcare este doar o componentă iar accentul trebuie plasat pe revitalizarea spațiului public, inserția de infrastructură pentru biciclete și extinderea spațiilor pietonale.

Deși politica de parcare prevede o extindere și completare a rețelei de parcări de transfer (park & ride / park & walk) funcționarea acestora nu depinde doar de capacitate ci și de politica tarifară în zona centrală (aspect adresat deja de politica de parcare) și mai ales de frecvența mijloacelor de transport în comun. Astfel, liniile care merg din parcarile de tip park & ride (Triaj, 13 Decembrie, Poienelor – Saturn etc.) către centru ar trebui să vină la o frecvență de cel puțin 5 minute pentru a fi atractiv. De asemenea, un aspect important în gestiunea parcarilor în cartierul Schei este accesibilitatea și viabilitatea sistemului de transport public. În acest sens, este nevoie de a extinde liniile de transport public din principalele zone de interes (Coresi, Calea București, Lungă, Triaj etc.) până cel puțin în Piața Unirii asigurând astfel un acces facil la unitățile de învățământ dar și rezidenților la obiectivele de interes din oraș. Pentru a susține aceste schimbări este recomandată o revizuire a rețelei de transport public în vederea simplificării și eficientizării rutelor actuale.

5.3. PROIECTE, REGULI ŞI MĂSURI

Principalele măsuri care stau la baza politicii de parcare sunt următoarele:

- Folosirea veniturilor pecuniare obținute din gestionarea locurilor de parcare (din locurile publice de parcare cu plată, locurile rezidențiale de parcare și amenzi) pentru amenajarea, construirea și întreținerea locurilor de parcare și pentru alte soluții de mobilitate urbană
- Asigurarea resurselor financiare pentru construirea și gestionarea locurilor de parcare (începând cu organizarea în cadrul Primăriei a Departamentului de Parcări și cu valorificarea pecuniară a locurilor publice de parcare cu plată)
- Eliminarea blocajelor din parcările publice din Braşov
- Mutarea maşinilor de pe spaţiul carosabil activ în spatele blocurilor
- Asigurarea unei infrastructuri adecvate pentru controlul parcărilor, atât prin personal al Poliţiei Locale Braşov, cât și prin mijloace corespunzătoare de blocare/sanctiionare, precum și de ridicare a autoturismelor care nu parchează regulamentar
- Asigurarea de parcări tip Kiss&Ride pentru turiştii/autocare pentru a le permite accesul la obiectivele turistice si culturale
- Asigurarea suportului pentru extinderea și digitalizarea controlului utilizării parcărilor, inclusiv cu mijloace digitale
- Gestionarea integrată a spațiilor de parcare, pe zone și/sau cartiere unitar delimitate, pentru toate tipurile de vehicule (biciclete, motorete, motociclete, autoturisme, autoutilitare, autobuze, autocare)
- Folosirea tehnologiei pentru digitalizarea tuturor locurilor de parcare în vederea creșterii și controlului gradului de ocupare al acestora, cu soluții variate de software (aplicații mobile și web) și hardware (diferite tipuri de senzori de parcare etc), precum și printr-o tarifare dinamică
- Înfrumusețarea spațiului public, în special a celui dintre blocuri, prin regenerarea urbană și crearea de locuri de parcare pentru biciclete, autoturisme și mijloace de transport alternativ, împreună cu locuri de joacă pentru copii, spații verzi și puncte de colectare selectivă a deșeurilor
- Construirea unui ecosistem pentru vehiculele de transport cu gabarit peste 3,5 tone
- Reducerea numărului de mașini pe termen lung, printr-o politică tarifară adecvată pentru ocuparea spațiilor de parcare cu oferirea de soluții alternative către populație pentru transportul verde
- Construirea unui sistem de transport alternativ cu spații de parcare aferente (pentru trotinete, biciclete, vehicule electrice și/sau trotinete, biciclete și vehicule utilizate în sistem partajat etc) și soluții extinse de mobilitate urbană.

5.3.1. MĂSURI DE ORGANIZARE PENTRU GESTIONAREA LOCURILOR DE PARCARE

În scopul realizării prezentei Politici de parcare propunem cele 4 obiective enunţate în cap. 3 și o listă de 76 măsuri concrete pentru fiecare obiectiv în parte în Anexa nr. 2, cu menţionarea celor 3 niveluri de management pentru fiecare măsură în parte.

Primul obiectiv din cele 12 este esențial pentru derularea tuturor celorlalte măsuri, motiv pentru care detaliem în continuare aspectele propuse de organizare administrativă în acest capitol.

Prin urmare, considerăm că organizarea administrativă a Primăriei Braşov pentru gestionarea locurilor de parcare în următorii 10 ani trebuie să cuprindă următoarele acțiuni:

- înființarea Direcției Parcari, care să gestioneze integrat toate locurile de parcare din oraș. Această Direcție ar trebui să aibă un număr minim de 30 de angajați, care pot fi angajați gradual
- punerea în dezbatere a Regulamentului de parcări pentru parcările de reședință și aprobarea acestuia prin HCL
- aprobarea prin HCL a Regulamentului de ridicare mașini
- întocmirea unui Regulament de control al parcărilor prin blocarea autoturismelor care nu parchează regulamentar
- aprobarea prin HCL a unui Regulament de normare a clădirilor noi în vederea obținerii Autorizației de Construire și construire de locuri de parcare

5.3.2. STRATEGIA DE TARIFARE A PARCĂRILOR

Strategia de tarifare dar și de dimensionare a parcărilor are la bază un principiu destul de simplu, descurajarea utilizării autoturismului personal, acolo unde există alternative viabile și tolerarea pe termen mediu a proprietății unui autoturism (până toate zonele orașului dețin alternative viabile). În vederea stabilirii unor tarife pentru spațiile de parcare am avut în vedere următoarele elemente de analiză:

- Concepte și metode de tarifare internațională – best practices
- Tarifele practicate în spațiile de parcare din Municipiul București și toate orașele reședință de județ din România, valabile în 2020 și 2021
- Tarifele de închiriere și utilizare a domeniului public din Braşov

Au fost analizat răspunsurile posibile și utile pentru Braşov la întrebarea: Unde să fie investiți banii colectați din parcări? cu următoarele opțiuni:

- în piste pentru biciclete
- în transportul public? (achiziție flotă, subvenționare rute, abonamente gratuite de 1 an pentru cei care renunță la autoturismul personal etc.)

- În promovarea mobilității active (vouchere pentru biciclete/trotinete -cu condiția existenței infrastructurii pentru biciclete, evenimente de mobilitate – parking day etc.)
- În spațiul public – noi spații verzi de tip scuar / scuar grădină sau piațete
- Amenajarea de parkinguri rezidențiale
- Proiecte comunitare (ex. bugetare participativă)

E de preferat ca în fiecare an să se investească și în construirea de parcări noi (una pentru uz rezidențial/vizitatori și una pentru mașini mari), dar și în proiecte de mobilitate urbană durabilă.

După caz, mai ales pentru zonele rezidențiale, se poate aplica un mecanism prin care banii care provin din plata parcării să fie reinvestiți în cartierele în care au fost generați. Astfel, în funcție de exploatarea locurilor de parcare, fiecare cartier ar putea beneficia de investiții suplimentare în modernizarea și creșterea atractivității spațiului public.

Indiferent de direcția în care se reinvestesc veniturile obținute din parcare este esențial ca sumele obținute să fie mereu afișate și comunicate cetățenilor. Acest lucru se poate realiza foarte ușor pe pagina web a primăriei sau a operatorului de parcare. Este preferabil ca încasările să fie afișate în timp real sau măcar actualizate lunar. La fel, cum se evidențiază veniturile încasate din parcări, e important că administrația publică locală să promoveze și proiectele finanțate din aceste venituri.

Având în vedere litigiile Primăriei Municipiului Braşov cu P&P legate de gestionarea parcărilor publice pe strada, propunem la început tarife pentru parcările de reședință, propuse în **Anexa nr. 1** a Regulamentului de parcări și a prezentului document.

5.3.3. STRATEGIA CONTROLULUI UTILIZĂRII PARCĂRILOR

Pentru gestionarea mai eficientă a utilizării parcărilor este absolută nevoie de realizarea unui control constant, perseverent și exigent, care să folosească tehnologia actuală.

Astfel propunem următoarele măsuri concrete în acest sens:

- Creșterea efectivului Poliției Locale din Braşov cu 20-30 persoane într-un an
- Asigurarea de tablete/telefoane mobile pentru fiecare echipă/cartier și un modul de Control, ca parte a aplicației Braşov Parking
- După soluționarea litigiilor cu P&P, achiziția a 2 mașini și echipamentele aferente pentru un control digital
- Asigurarea logistică a ridicării autoturismelor care încalcă grav prevederile Regulamentului de parcare
- Realizarea de măsuri de sancționare pregătitoare ridicării autoturismelor, pentru a nu irita populația (prin blocarea roților sau obturarea parbrizului cu valiză)

5.3.4. POLITICA PARCĂRILOR PE FIECARE CATEGORIE ÎN PARTE

A. LOCURI REZIDENŢIALE DE PARCARE

Aceste locuri de parcare reprezintă punctul central al acestei politici de parcare.

În prezent sunt 42.657 de locuri rezidenţiale de parcare, din care aproximativ 3.000 nu sunt contractate, 1.626 fiind atribuite persoanelor juridice și restul persoanelor fizice, atribuirile acestora făcându-se prin licitație conform HCL nr. 166/2020.

Acest număr de locuri rezidenţiale de parcări poate fi crescut în 2022 prin amenajarea a 2.222 locuri de parcare identificate în inventarul din teren și prezentat în Anexa nr. 3.

În 2021 doar 1.422 de locuri de parcare de reședință au fost atribuite la sume mai mari de 120 lei/an, comparativ cu 1.306 locuri de parcare în 2020 sau 1.361 în 2019, fapt care confirmă că procedura de licitație pentru atribuirea locurilor de parcare este inutilă și poate fi eliminată și înlocuită mult mai eficient prin aplicația Braşov Parking, cu atribuire directă în baza unor criterii de eligibilitate propuse în Regulamentul de parcare pentru parcările de reședință.

În plus, propunem ca programul de utilizare al parcărilor de reședință să fie 17.00-8.00 în timpul săptămânii și non-stop în zilele de sâmbătă, duminică și sărbătorile legale.

Locurile actuale de parcare de reședință vor fi re-marcate și trasate pentru cele 3 categorii:

- Parcare de reședință – se vor marca cu alb
- Parcare pentru persoane cu dizabilități – se vor semnaliza cu indicatoare verticale
- Parcare pentru vizitatori (până la 10% din locurile existente) – se vor marca cu albastru

Având în vedere existența ilegală a celor peste 16.000 de blocoare în Braşov, Regulamentul de parcare prevede modalitățile prin care un loc de parcare va fi atribuit doar după ce eventualul blocator existent pe acel loc de parcare va fi îndepărtat.

Pentru persoanele care dețin a doua mașină va exista posibilitatea solicitării unui permis de riveran, care nu mai este cu rezervare, dar permite parcare pe străzile învecinate imobilului de domiciliu.

Având în vedere dificultatea unor eventuale ridicări de mașini care parchează pe locurile rezidențiale de parcare atribuite, propunem ca controlul parcărilor de reședință să includă măsuri de blocare a roților și respectiv obturarea parbrizului cu valiza, menite a fi mult mai eficiente decât ridicarea mașinilor.

În unele locații se recomandă instalarea de senzori optici (camere video) pentru monitorizarea și controlul utilizării parcărilor de reședință, mai ales în zonele unde apar sesizări și reclamații mai dese, în vederea urgentării măsurilor de disciplinare, folosind licențe de analiză video și chiar modul audio la nevoie.

Dacă în perioada 2022 – 2025 preocuparea principală va fi pentru creșterea numărului de locuri de parcare de reședință, în perioada 2026 – 2030 estimăm că va crește

preocuparea pentru schimbarea destinaţiei acestor locuri de parcare în favoarea transportului alternativ sau al pietonilor ori al Regenerării urbane.

În zonele de case, se vor amenaja/marca locuri de parcare de reşedinţă pe carosabil acolo unde spaţiul şi siguranţa circulaţiei o permite.

Întrucât sunt zone unde locurile publice de parcare de reşedinţă nu sunt suficiente, recomandăm extinderea aplicaţiei Braşov Parking pentru parcările de reşedinţă către utilizarea pe timpul nopţii a parcărilor din centrele comerciale, de la instituţiile publice – acolo unde se poate şi din parcările private.

Conform exemplului din Mumbai, unde Primăria a lansat un Plan de Parcare Nocturn (Night Parking Plan) pentru a reduce congestia traficului de pe străzi, pentru a creşte securitatea parcărilor/maşinilor şi pentru creşterea eficienţei mobilităţii urbane, propunem de luat în considerare realizarea în perioada 2023 – 2024 unui Plan de Parcare Nocturn şi pentru Braşov (sursă exemplu: <https://blog.getmyparking.com/2022/01/08/mumbai-malls-to-offer-night-parking/>).

B. PARCĂRI PUBLICE CU PLATĂ

Măsurile propuse pentru parcările publice cu plată pe stradă țin cont de litigiile Primăriei Braşov cu operatorul P&P şi vor fi accelerate după finalizarea acestor litigii.

Recomandăm a începe un proiect pilot în 2022 care să cuprindă un mix de soluţii menite a optimiza utilizarea şi controlul parcărilor din Braşov, cu următoarele componente:

- Amplasare senzori de parcare în parcare de lângă Primărie şi stabilirea unor reguli de utilizare
- Amplasare senzori de parcare în parcările publice stradale de lângă Parc şi Livada Poştei
- Sistemul de afişare a locurilor de parcare disponibile în Poiana Braşov
- Testarea sistemului de obturare a parbrizului cu valize pentru maşinile care nu parchează regulamentar

Începând cu 2023 extinderea acestor locuri de parcare urmează a fi efectuată în funcţie de dezvoltările şi amenajările urbane ale oraşului, inclusiv cele ale amenajării pistelor velo. Aceste spaţii publice de parcare cu plată ar trebui să fie asigurate în toate locurile publice de interes pentru cetăţenii care se deplasează acolo cu autoturisme.

Pe raza municipiului Braşov am identificat zone în care locurile rezidenţiale de parcare sunt insuficiente şi prin urmare spaţiile stradale de parcare (la bordură) sunt absolut necesare. Pentru ameliorarea acestei situaţii şi pentru valorificarea eficientă a domeniului public, propunem ca în perioada 2023-2024 să se amenajeze toate locurile de parcare stradale posibile, începând cu străzile cu sens unic, inclusiv în zonele de case.

Primul pas este de a le delimita şi amenaja prin trasarea cu vopsea de culoare albastră şi numerotarea locurilor de parcare.

Etapa a doua este de a folosi tehnologia digitală pentru gestionarea şi monitorizarea acestor locuri de parcare. Montarea senzorilor de parcare pe arterele rutiere în spaţiile autorizate de parcare precum şi în zonele cu parcare interzisă va eficientiza ocuparea şi valorificarea locurilor de parcare autorizate, începând cu zona centrală, unde propunem a

introduce din 2023 limitarea parcării la 2 ore, iar din 2025 la 1 oră.

În funcție de rezultatele proiectului pilot, propunem extinderea amplasării de senzori de parcare pe toate cele peste 15.000 de locuri publice de parcare cu plată din Braşov în perioada 2023 - 2024.

Senzorii de parcare vor fi integrați în aplicația de parcare Braşov Parking și vor ajuta cetățenii în găsirea unui loc de parcare liber în timp real, va crește gradul de ocupare al locurilor de parcare stradale și va diminua poluarea datorată diminuării distanței parcurse și a timpului necesar în găsirea locului de parcare liber.

În etapa următoare vor fi testate mai multe tipuri de senzori de parcare sau camere video cu modul dedicat parcărilor și diferite aplicații de parcare, integrabile în aplicația Braşov Parking.

Aplicația Braşov Parking va avea o versiune mobilă (pe platformă Android și iOS) dar și interfață web, pentru a facilita folosirea ei în contextul înmulțirii în România și în lume a aplicațiilor de parcare.

C. LOCURI DE PARCARE PENTRU VEHICULE DE TRANSPORT MARFĂ ȘI/SAU PERSOANE

Această mare problemă a orașului Braşov necesită o rezolvare urgentă printr-o abordare sistematică și pragmatică focalizată pe cele 3 categorii de utilizatori:

- Turiști (taxi, Uber, Bolt etc)
- Comercianți
- Business

Prezenta politică de parcări propune rezolvarea acestei probleme prin următoarele măsuri:

1. Alocarea de locuri de parcare la bordură pentru transporturile de turiști (taxi sau car-sharing) într-un mod dinamic
2. Construirea în fiecare cartier a unui spațiu de parcare dedicat vehiculelor de transport mărfuri, până la finalul anului 2023
3. Stabilirea unor condiții suplimentare în locurile publice de parcare și în locurile de parcare la bordură pentru autoutilitarele agabaritice sub 3,5t (cu dimensiuni mai mari decât autovehiculele standard)
4. Stabilirea unor condiții suplimentare de staționare, încărcare/descărcare marfă și/sau parcare în zonele comerciale aglomerate, piețe, pe artere rutiere și/sau zonele și locurile special amenajate a vehiculelor de transport marfă, în funcție de orar, categorie și gabarit.

D. LOCURI DE PARCARE PENTRU TRANSPORTUL ALTERNATIV:

Biciclete

Propunem ca parcările pentru biciclete să fie de următoarele categorii:

1. Amplasate lângă infrastructura specifică (piste de biciclete) – în special pentru bike-

sharing și în apropierea stațiilor de transport public urban/interurban

2. Printre blocuri – dedicate locuitorilor
3. Integrate în parcările noi construite pentru autoturisme
4. La toate instituțiile publice locale, subordonate și centrale
5. La toate instituțiile de învățământ primar, secundar și universitar
6. În puncte și locații de interes turistic sau comercial

Mașini electrice

Cele 24 de locuri de parcare existente și stațiile de încărcare aferente, precum și cele viitoare (unele aflate în plan de finanțare prin AFM la momentul redactării acestui document), propunem următoarele măsuri concrete:

- Delegarea serviciului de gestionare a stațiilor de încărcare vehicule electrice unui operator privat în schimbul unei redevențe, operatorul privat ocupându-se de încasarea unei singure taxe combinate pentru parcare – încărcare, operarea și întreținerea stațiilor de încărcare, afișarea locației stațiilor publice pe siturile de specialitate ca <https://www.plugshare.com/> sau google.
- Stabilirea unei amenzi pentru cazurile de utilizare a parcării în afara timpului de încărcare și a măsurilor corespunzătoare de sancționare
- Integrarea informațiilor acestor locuri de parcare în aplicația Braşov Parking

Ride-sharing

În vederea descurajării folosirii mașinilor în Braşov, atât pentru rezidenți, cât și pentru turiști, propunem încurajarea sistemelor de tip Ride-Sharing pentru flote de mașini gen Bolt, Uber, CityLink, Spark etc, pentru care să se aloce un număr de locuri de parcare publice stradale similare celor de taxi în fiecare cartier.

E. LOCURILE DE PARCARE AFLATE ÎN UZUL INSTITUȚIILOR PUBLICE

Când vorbim de instituții publice ne referim la instituțiile publice care aparțin de unitatea administrativ-teritorială Municipiul Braşov (Primărie, Poliția Locală, Direcția de Taxe și Impozite, școli etc), instituții publice locale care aparțin de unitatea administrativ-teritorială Județul Braşov, precum și cele de reprezentare ale autorităților centrale în teritoriu (Prefectură, Servicii deconcentrate etc).

În urma auditului asupra spațiilor de parcare, am constatat că sunt unele instituții publice care au locuri de parcare la care au restricționat accesul cu barieră sau poartă, dar marea majoritate a instituțiilor publice nu se îngrijesc de problema locurilor de parcare. În acest sens, am identificat în urma inventarului parcărilor în perioada octombrie 2021 – ianuarie 2022 un număr de 3.294 locuri de parcare, din care 2.400 sunt la Universitate.

Propunerea noastră este de a pune la dispoziția instituției respective locurile de parcare

rezervate și/sau utilizate strict necesare pentru flota proprie și angajații cu nevoi speciale, cu titlu gratuit sau contracost.

Pe timpul zilelei, capacitatea de parcare nerezervată poate fi accesată și utilizată pe timp limitat, contracost (cu sau fără perioadă de grație) de către vizitatori, cetățeni și contribuabili pentru staționare și/sau parcare. De asemenea, propunem ca pe timpul nopții și în zilele legal nelucrătoare aceste locuri de parcare nerezervate să fie valorificate ca și locuri rezidențiale de parcare. Dacă staționează în afară perioadei autorizate de parcare/staționare, proprietarii vehiculelor vor achita tariful corespunzător cu perioada de utilizare a locului de parcare.

Prin aceasta, dorim să facilităm accesul ușor al cetățenilor la instituțiile publice și să încurajăm angajații acestor entități să folosească mijloacele de transport în comun, alte mijloace de transport alternative sau să plătească contravaloarea pentru spațiul de parcare ocupat de vehiculul utilizat în scop personal.

Un acces restricționat simplu și elegant, cu barieră și card de acces sau aplicație pe telefon mobil, considerăm că va ajuta mai multă lume în folosirea acestor spații publice, va elimina risipa de resurse și supra-aglomerarea. După cum am menționat mai sus, unele dintre ele pot fi amenajate și pentru a produce venituri în anumite condiții.

În plus, sunt câteva instituții publice care au parcări în interior, dar angajaților nu li se permite să parcheze în interior, dar există și opțiuni de amenajarea unor spații de parcare în apropiere.

Principiile de bază propuse pentru instituțiile publice sunt de a avea un administrator comun pentru toate aceste parcări (care să răspundă și să acționeze rapid pentru remedierea unor defecțiuni – de exemplu o barieră stricată) prin Departamentul de Parcări și echipa de mentenanță, de a folosi mai bine spațiile din domeniul public aferent acestor parcări, creând un echilibru între locurile de parcare strict necesare pentru flota instituției, angajați cu nevoi speciale, contribuabili și vizitatori, totodată crescând gradul de ocupare și utilizare deschizând accesul și folosirea acestor locuri de parcare conform modelului propus.

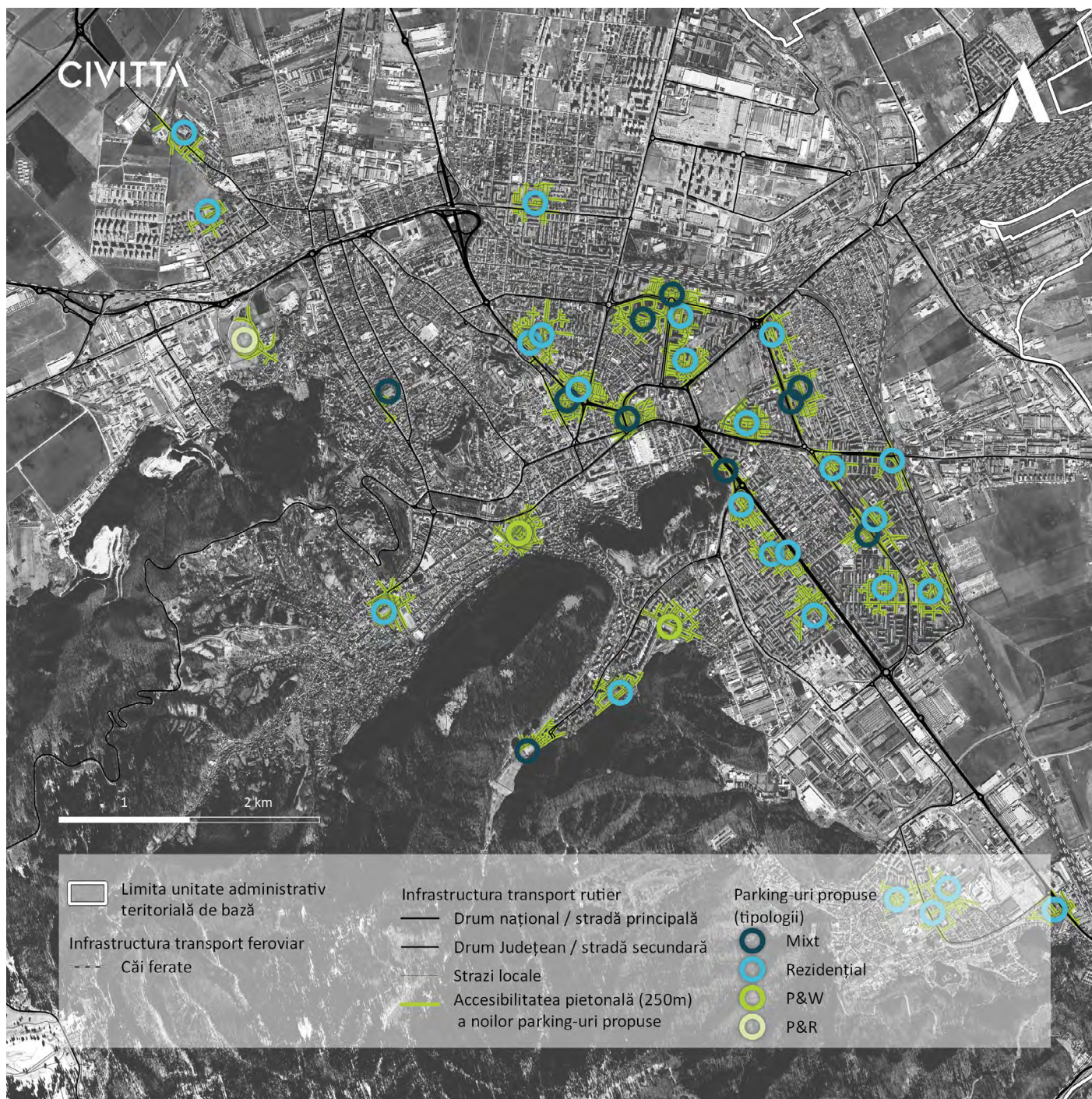
F. CONSTRUCȚIA LOCURILOR NOI DE PARCARE

În urma auditului și inventarului parcărilor din teren, am identificat următoarele amplasamente care corespund cerințelor pentru construcția unor parcări noi, menționate în **Figura 15**.

Criteriile după care propunem a se construi parcările noi sunt următoarele:

1. Folosirea, amenajarea și extinderea spațiilor de parcare existente (publice cu plată, rapide, rezidențiale și ale instituțiilor publice). Verificarea statului juridic al loturilor de parcare disponibile.
2. Prioritizarea proiectelor după necesarul locurilor de parcare (de la centru spre periferie)
3. Amenajarea arterelor cu sens unic și a spațiilor stradale de parcare, urmate de celelalte artere cu amenajarea benzilor de parcare acolo unde este posibil (avizate de Comisia rutieră)
4. Elaborarea de Studii de Fezabilitate pentru spațiile de parcare noi, în fiecare cartier, pentru rezidenți și pentru vehicule de transport marfă și/sau persoane.

FIGURA 15. LOCALIZARE TERENURI PENTRU PARCĂRI NOI



Sursa: analiza consultantului

Tipurile parcărilor de construit sunt dictate de nevoile locuitorilor. Primăria ar trebui să-şi orienteze eforturile pentru a deservi cetăţenii pentru satisfacerea nevoilor lor şi astfel Primăria ar trebui să construiască locuri de parcare şi/sau staţionare în proximitatea pieţelor, lângă spitale, parcuri, locuri de distracţie, etc.

Considerăm foarte important ca Primăria, prin Departamentul de Urbanism să stabilească obligativitatea realizării locurilor de parcare şi a numărului minim de locuri de parcare în clădirile noi prin Autorizaţia de Construire, fără posibilitatea diminuării acestora înainte sau după recepţia lucrărilor, dar şi de a urmări evidenţa recepţionării şi utilizării acestora.

Propunem monitorizarea tuturor locurile de parcare autorizate şi construite în oraş, atât pe

domeniul privat cât și pe domeniul public și de afișat lunar pe situl primăriei numărul acestora (număr de locuri de parcare autorizate, respectiv numărul de locuri de parcare recepționate/funcționale) și de integrat în aplicația Braşov Parking locurile de parcare private deschise accesului public.

Dat fiind că resursele financiare ale bugetului local sunt limitate, în timp ce nevoia de locuri de parcare este mult mai mare, propunem extinderea gestionării parcărilor prin implicarea sectorului privat și a experților pe parcări din domeniul privat (companii sau ONG-uri). Această implicare în construirea de parcări noi se poate concretiza prin diverse măsuri, care nu se limitează la:

- Hub de inovație pentru Mobilitate urbană
- Concursuri de idei/soluții pentru spații și locuri de parcare, Zone funcționale sau Regenerare Urbană
- Operatori de parcare
 - * Achiziții de terenuri/proprietăți potrivite pentru amenajarea și/sau construirea spațiilor de parcare în zone cu deficit
 - * Amenajări spații de parcare cu soluții de control acces variate (de la cele mai simple la cele mai complexe) cu fonduri private
 - * Operarea locurilor de parcare
- Suport în achiziția terenurilor sau proprietăților potrivite pentru construirea de parcări
- Construirea spațiilor de parcare urbane (ca exemplu, RCS&RDS a construit un spațiu de parcare pe terenul său în Oradea și Primăria o folosește pentru cetățeni, sau în Cluj, Universitatea Babeș-Bolyai a pus un teren la dispoziție și Primăria Cluj a făcut investiția)

G. LOCURI PRIVATE DE PARCARE

Creșterea numărului de locuri de parcare se poate realiza și prin parteneriate public-privat. În primul rând plecăm de la locurile de parcare din centrele comerciale, care în Braşov sunt în număr de 10.017 dispuse în 38 de parcări. Pe timpul nopții acestea sunt de regulă goale și din acest motiv propunem optimizarea utilizării acestora.

6. MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII

În urma analizei noastre propunem următorii indicatori pentru monitorizarea implementării prezentei politici de parcare:

6.1. INDICATORI GENERALI

- Număr de autovehicule înmatriculate (pe cele 5 categorii relevante)
- Număr total locuri de parcare
- Număr total locuri publice de parcare, cu acces public
- Număr total locuri publice de parcare, pentru uz strict instituțional
- Număr total locuri private de parcare, cu acces public
- Număr total locuri private de parcare, pentru uz strict particular
- Repartiția modală a mobilității urbane

6.2. INDICATORI SPECIFICI

- Venitul realizat și încasat pentru ocuparea locurilor publice de parcare
- Venitul încasat pentru ocuparea locurilor publice de parcare și reinvestit (cel puțin 20 milioane de lei în 2023)
- Numărul de locuri publice de parcare noi create/amenajate, cu acces public
- Numărul de locuri publice de parcare noi create/amenajate, pentru uz strict instituțional
- Numărul de locuri private de parcare noi create/amenajate, cu acces public
- Numărul de locuri private de parcare noi create/amenajate, pentru uz strict particular
- Ponderea numărului de locuri de parcare valorificate pecuniar din total locuri (prezent 3,6% - în 2023: 66% iar în 2030: 80%)
- Ponderea numărului de locuri în spații de parcare multi-etajate din total locuri în spații de parcare (min 5% până în 2023 și minim 15% până în 2030)

7. CONCLUZII

Prezenta Politica de parcare ține cont de informațiile colectate din teren pe parcursul auditului locurilor de parcare și de o experiență de 5 ani în domeniul parcarilor, completată cu informații la zi din domeniul tematic de la nivel național și internațional.

Propunerile din acest document privind organizarea și politica tarifară vin din perspectiva specialiștilor cu experiență și a unei analize, dar implementarea lor necesită analiza, validarea și aprobarea de către echipa Primăriei și a Consiliului Local Braşov.

Numărul total de locuri de parcare inventariate în 2021 în Braşov este de 89.918, din care 67.529 sunt parcări publice și 22.389 de locuri private de parcare. La acestea se pot adăuga încă 2.222 de locuri de parcare legale inventariate dar neamenajate, pentru cele 94.897 de autoturisme înmatriculate în Braşov, dar care este evident că nu acoperă nevoia de parcare pentru Braşov, care ar trebui să asigure 1,8 locuri de parcare pentru fiecare autoturism.

Deși după numărul locurilor de parcare Braşovul este pe locul 2 în țară, după București, la capitolul eficiența locurilor de parcare este abia pe locul 7, cu un venit mediu pe loc de parcare de 117,59 lei/an.

Acest lucru arată potențialul de creștere și îmbunătățire al oraşului Braşov, comparativ cu alte oraşe reşedință de judeţ din țară, care a realizat venituri de peste 12 milioane de lei în 2021 și care poate genera venituri de peste 30 milioane de lei începând cu 2023-2024, venituri care să fie investite în construirea de parcări noi și gestionarea parcarilor.

Implementarea și succesul acestei Politici de parcare depind de asigurarea unor resurse dedicate locurilor de parcare în Municipiul Braşov (Direcția Parcări), care aduc valoare proporțional cu volumul resurselor alocate acestor locuri de parcare (număr de angajați și calitatea suportului oferit Direcția Parcări în cadrul întregii Primării și al Consiliului Local).

Municipiul Braşov are șansa și oportunitatea să rămână oraşul cu cele mai multe locuri de parcare din România și să devină oraşul cu cele mai multe locuri de parcare inteligente din România.

Creșterea numărului de locuri de parcare propus în această Strategie de parcare este făcută gradual, pe categorii și are în vedere o creștere pe verticală (ca număr), dar și pe orizontală (ca ponderi pe categorii, locuri de parcare multi-etajate etc), precum și o țintă de a oferi cetățenilor din Municipiul Braşov primul card MaaS din țară.

În fond, parcare este doar un element al mobilității urbane, care este în continuă schimbare. Este foarte important de urmărit acest aspect în dinamica dezvoltării urbane, corelat cu ceea ce se întâmplă în Europa și în lume, legat de spațiile de parcare și mobilitatea urbană.

Anexe

Anexa nr. 1. Tarife

Anexa nr. 2. Lista măsurilor pentru cele 4 obiective

Anexa nr. 3. Portofoliu de proiecte pentru PMUD 2021-2027