



STUDIU PENTRU FUNDAMENTAREA POLITICII DE PARCARE 2021-2025 (2035)

Ing. Cornel Bărbuț

Urb. Phd. Assist. Reinhold Stadler

2022

CIVITTA



SCOPUL ÎNTÂLNIRII

The background is a detailed, stylized illustration of a city street scene. It features various modes of transport including cars, bicycles, a motorcycle, a scooter, a wheelchair, a person with a cane, and a person on a bicycle. The scene is set on a street with trees and buildings, rendered in a clean, modern, monochromatic style.

Componenta strategică:

Principalele probleme și provocări

Opțiuni strategice,

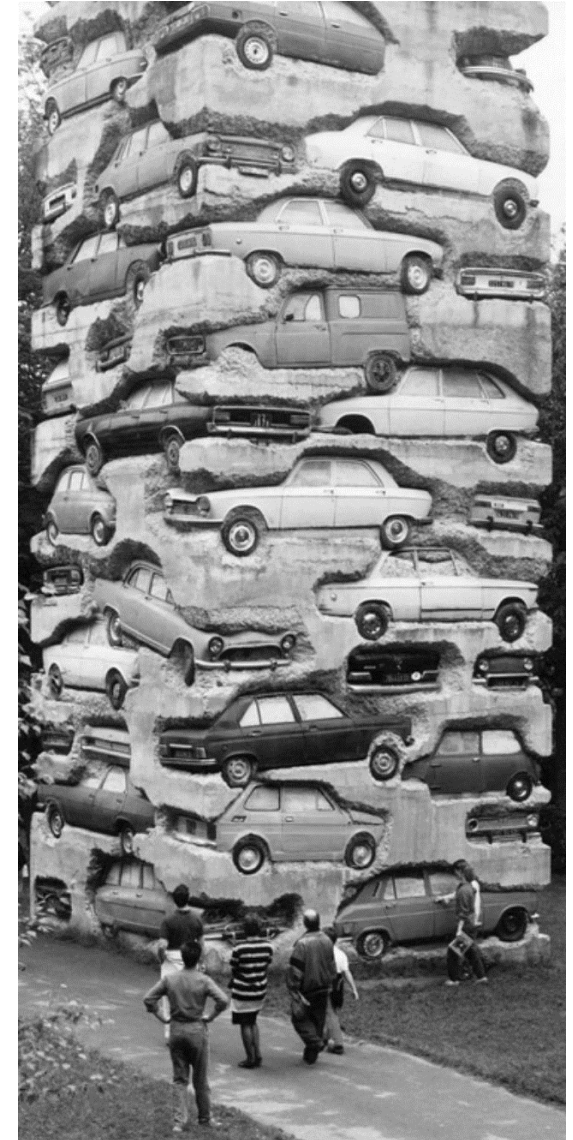
Proiecte, reguli și măsuri pentru politica de parcare

Premise pentru politica tarifară

1. Principiile la baza unei politici de parcare
2. Metodologia de realizare
3. Cele 12 provocări care stau la baza parcării în municipiul Brașov și opțiuni de politică

\ PRINCIPIILE CARE STAU LA BAZA POLITICII

1. **Parcarea nu este un gratuită**
2. **Parcarea nu este un drept fundamental**
3. **Parcarea este un generator de trafic**
4. Parcarea este un serviciu oferit contra cost într-un mod echitabil
5. Parcarea este un mecanism de control al mobilității
6. Parcarea este un generator de venit important
7. Descurajăm utilizarea (termen scurt) și proprietatea (termen mediu – lung)
8. Parcările multietajate sunt un mecanism pentru a recupera spațiu urban nu pentru a suplimenta la stocul existent de parcări.



\ METODOLOGIE

1. Măsurători în teren (soft de cartare parcări)



1. Bază de date GIS actualizată (parcări suplimentare, tipuri de parcări etc.).

2. Grupuri de lucru cu principalii factori implicați în gestiunea parcării



2. Identificarea zonelor critice (nevoie acută de parcări)

3. Locații pentru potențiale parcări multietajate

3. Discuții de coordonare cu alte proiecte / studii în curs de realizare



4. Identificare și validare provocări și probleme

5. Identificare și validare principalele soluții

4. Analize exemple de bune practici (politici și măsuri de parcare)



6. Corelare și prioritizarea intervențiilor (mai ales în privința amenajării de noi parcări).

7. Identificarea și rafinarea opțiunilor de politică



Bază de date GIS cu stocul de parcări, cerere vs. ofertă pe parcări rezidențiale în locuințele colective / un set de obiective, ținte și măsuri / norme pentru noile dezvoltări / baza pentru o nouă politică tarifară

DESPRE PARCARE ÎN BRAȘOV



**1 autoturism folosește
4 LOCURI
DE PARCARE**
loc de muncă, reședință
magazin, agrement



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

IMO Brașov 2022
= **1.442€/mp**

**1 TEREN PENTRU
PARCARE =
18.025€/mp**



**1 MAȘINĂ
SECOND-HAND
DACIA DUSTER
= de la
7.000€**

**1 MAȘINĂ
NOUĂ
DACIA DUSTER
= de la
14.600€**



ce pot pune în 12.5 mp?



ce pot pune în 25 mp?



ce pot pune în 50 mp?



PRIMĂRIA
MUNICIPIULUI
BRAȘOV

ORAȘUL TREBUIE SĂ FIE GÂNDIT PENTRU OAMENI NU PENTRU MAȘINI



BRAȘOV 2022: DATE GENERALE



aproximativ
95.000
de AUTOTURISME



aproximativ
392,71
număr de vehicule
la 1.000 de locuitori



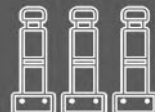
peste
40% din gospodării
dețin mai mult de
1 MAȘINĂ



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



6.529 (15%) de
mașini parcate sunt
din ALTE JUDEȚE



peste **16.000**
de BLOCATOARE
amenajate în oraș

parcări persoane cu
DIZABILITĂȚI, BICICLETE
ȘI TAXI

parcări
PUBLICE
FĂRĂ PLATĂ

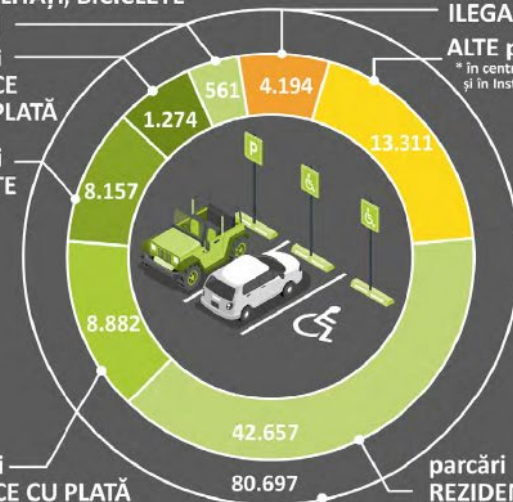
parcări
PRIVATE

parcări
PUBLICE CU PLATĂ

parcări
REZIDENȚIALE

parcări
ILEGALE

ALTE parcări*
* în centre comerciale
și în Instituții Publice



Cele 12 provocări în gestiunea parcărilor

1. **Indicele de motorizare crește, la fel și presiunea pe locurile de parcare**



2. Gestiune ineficientă a stocului de parcări existent

3. Mixitatea funcțională nu se regăsește în managementul parcării

4. Disciplină precară în ceea ce privește parcare, nevoia vs. posibilitatea de a parca

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. Parcărilor 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. Parcărilor în noile dezvoltări: între ofertă neacoperită și suprasolicitare

DE LA NEVOI LA CADRUL STRATEGIC



12 Provocări



4 Obiective



15 Direcții de acțiune

1. Gestiune ineficientă a stocului de parcări existent
2. Mixitatea funcțională nu se regăsește în managementul parcării
3. Disciplină precară în ceea ce privește parcare, nevoia vs. posibilitatea de a parca
4. Parcările 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

O1. Gestiunea eficientă și integrată a stocului existent de parcări
 Țintă: 6 mil € venituri din parcare reinvestite în fiecare an

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

- Înființarea unei structuri care să gestioneze întregul stoc de parcări publice și formarea personalului
- Optimizarea mecanismelor de monitorizare și sancționare a parcării neregulamentare
- Optimizarea modului de exploatare a stocului de parcări
- Informarea și educarea comunității cu privire la modul de gestiune a parcării
- 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 monitorizare și sancțiuni cu privire la parcare
- Tranziția către sistemul de "Mobilitate ca un Serviciu"



12 Provocări



4 Obiective



15 Direcții de acțiune

8. Amenajarea ineficientă a parcărilor existente, consum mare de spațiu
9. Parcările 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

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

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

- 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
- Extinderea rețelei de parcări de tip park&ride
- Optimizarea frecvenței mijloacelor de transport în comun ce deserveșc parcările de tip Park&Ride
- Conturarea unei rețele de parcări de tip park & walk la marginea centrului istoric

1. INDICELE DE MOTORIZARE CREȘTE LA FEL ȘI PRESIUNEA PE LOCURILE DE PARCARE

- 390 IM 2021 => posibil spre 650 în 2030 (valoarea medie în orașele mai avansate) – de pe la 450 IM tinde să scadă cu politici coerente de mobilitate!
- 40% din Brașoveni* au mai mult de două mașini
- Momentan, normat cu 1 loc de parcare / apartament există un deficit de aproximativ 45.000 de locuri de parcare în zonele de locuințe colective vechi
- Zonele critice după deficitul locurilor de parcare precum Astra, Zizinului sau Florilor au totuși un număr mai mic de autoturisme înregistrate.

OPȚIUNI DE POLITICĂ

- Descurajarea utilizării și tolerarea proprietății
 - (tarif acceptabil pentru parcare rezidențială dar mare la destinație)
- Program de construire de parking-uri multietajate în zonele de locuințe colective vechi.

Țintă 2 parkinguri* pe fiecare cartier de locuințe colective vechi

Parkingul gândit pentru prima mașină, locurile la stradă pentru a doua mașină.



10% din parcările publice să fie în parcări multietajate

A doua și a treia mașină trebuie acomodată în parking-uri private sau la stradă pe loc de vizitator.



8. AMENAJAREA INEFICIENTĂ A PARCĂRILOR EXISTENTE, CONSUM MARE DE SPAȚIU

- Spațiul public transformat treptat în parcări rezidențiale sau de destinație.
- Consum din ce în ce mai mare de spațiu urban care limitează posibilitatea de extindere / refacere a spațiilor verzi.



OPȚIUNI DE POLITICĂ

- Reducerea amprentei la sol a parcării rezidențiale pentru eliberarea spațiului public, redarea lui către comunitate



Exemplu – str. Pârâului



Fost spațiu verde,
în prezent parcare
rezidențială

Fost spațiu
comunitare, în prezent
parcare rezidențială



\ 1. GESTIUNE INEFICIENTĂ A STOCULUI DE PARCĂRI EXISTENT => ZONE CRITICE - DEFICIT

IDENTIFICARE BAZATĂ PE 4 PAȘI

1. Parcări neregulamentare
2. Calcul deficit normat (doar în zonele de blocuri vechi) comparat cu indicele de motorizare
3. Numărul solicitărilor pentru parcări rezidențiale nerezolvate
4. Prețul de licitare a unui loc de parcare rezidențial

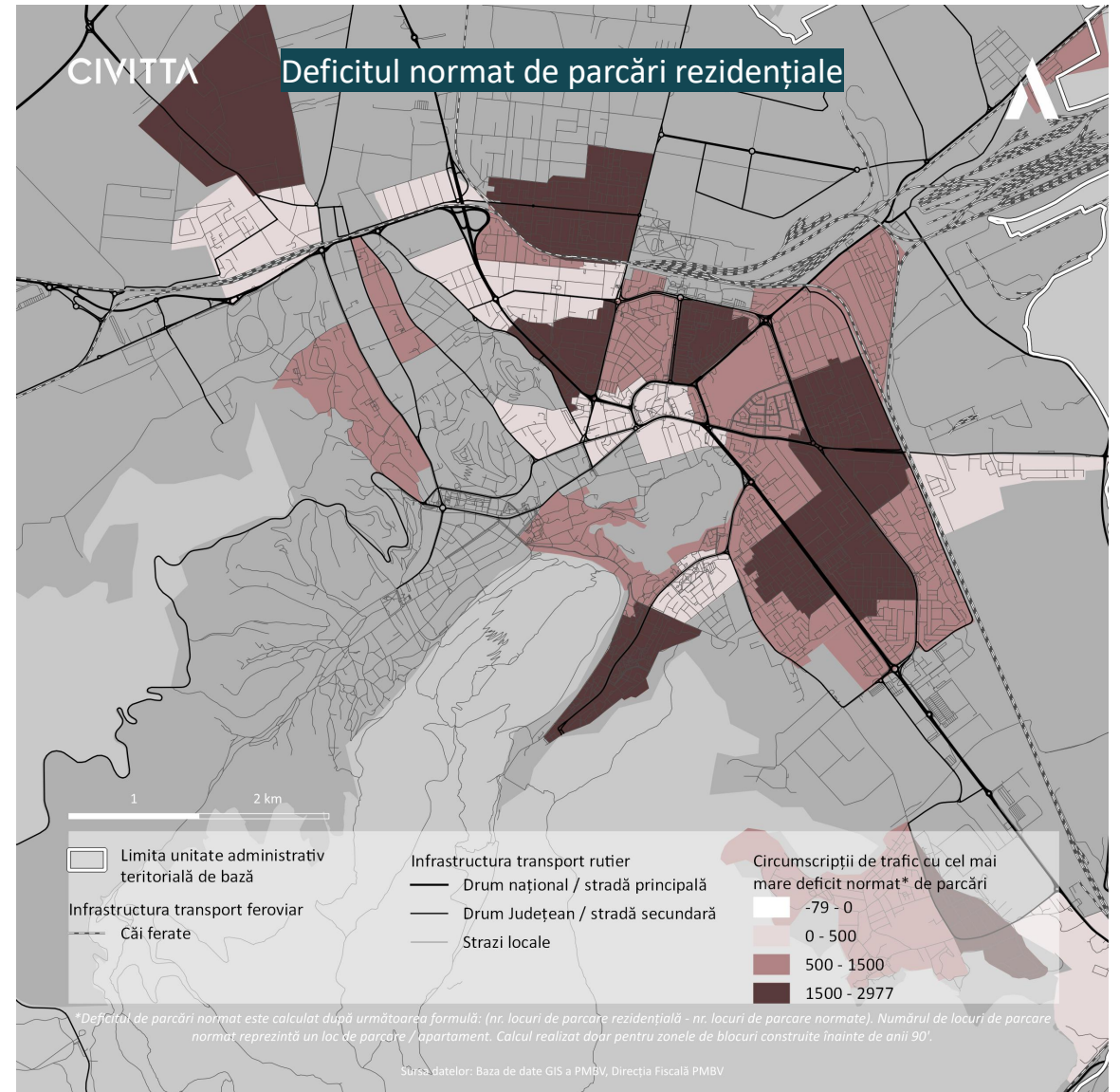
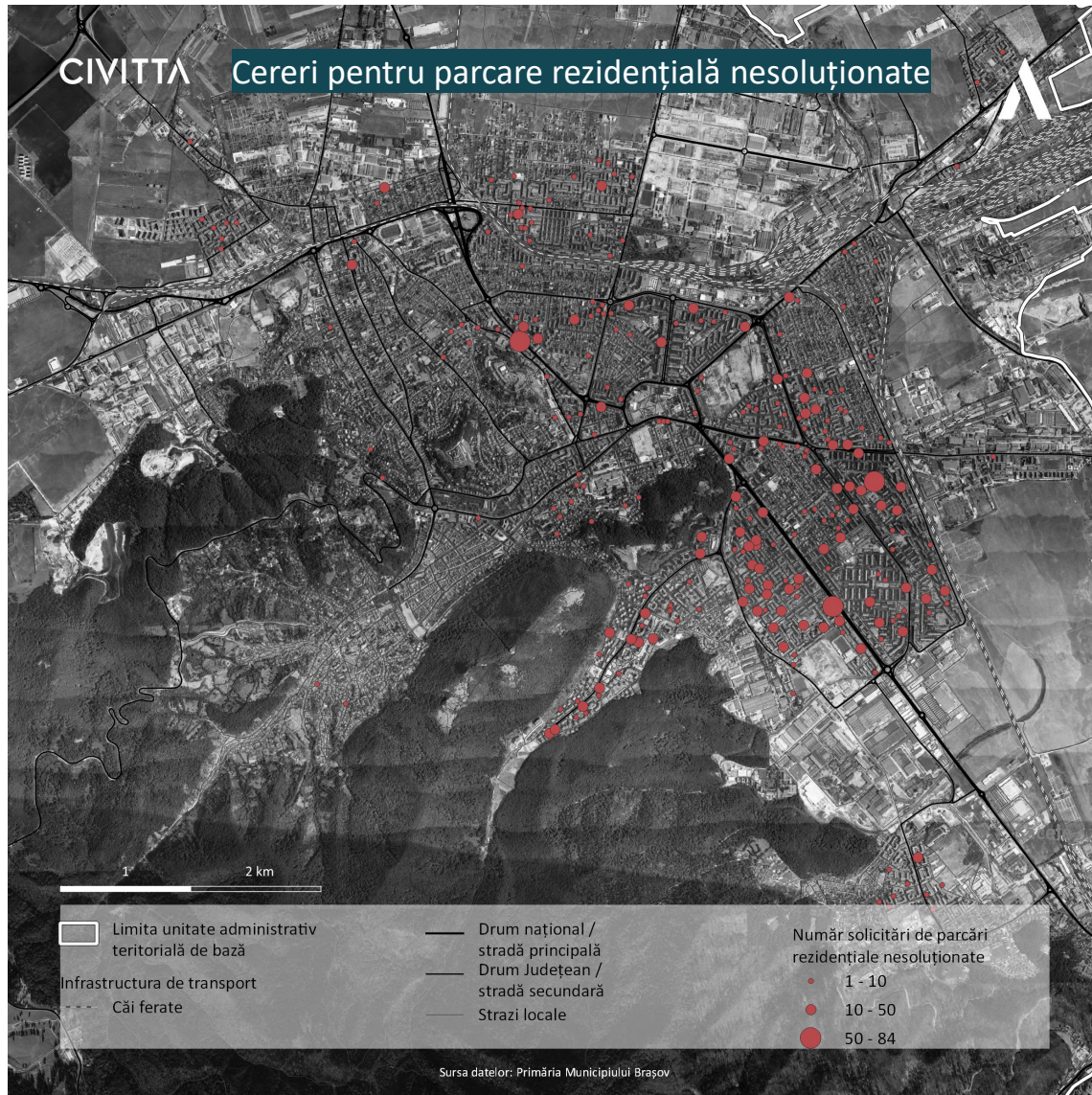


OPȚIUNI DE POLITICĂ

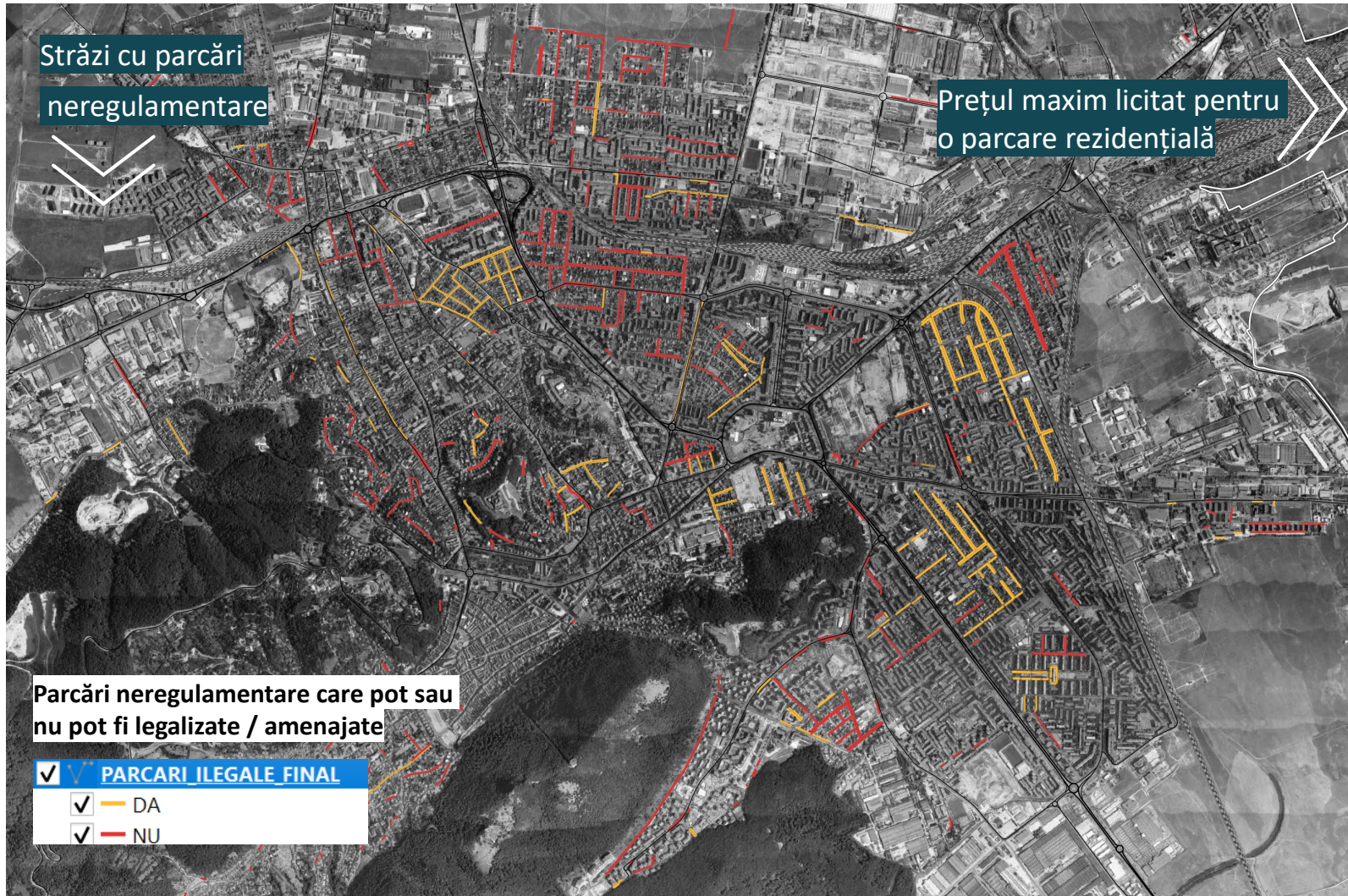
- Lansarea unui program amplu de construcție a unor parcări multietajate
- Optimizarea modului de utilizare a stocului disponibil de parcări publice și private



1. GESTIUNE INEFICIENTĂ A STOCULUI DE PARCĂRI EXISTENT => ZONE CRITICE - DEFICIT



\ 1. GESTIUNE INEFICIENTĂ A STOCULUI DE PARCĂRI EXISTENT => ZONE CRITICE - DEFICIT

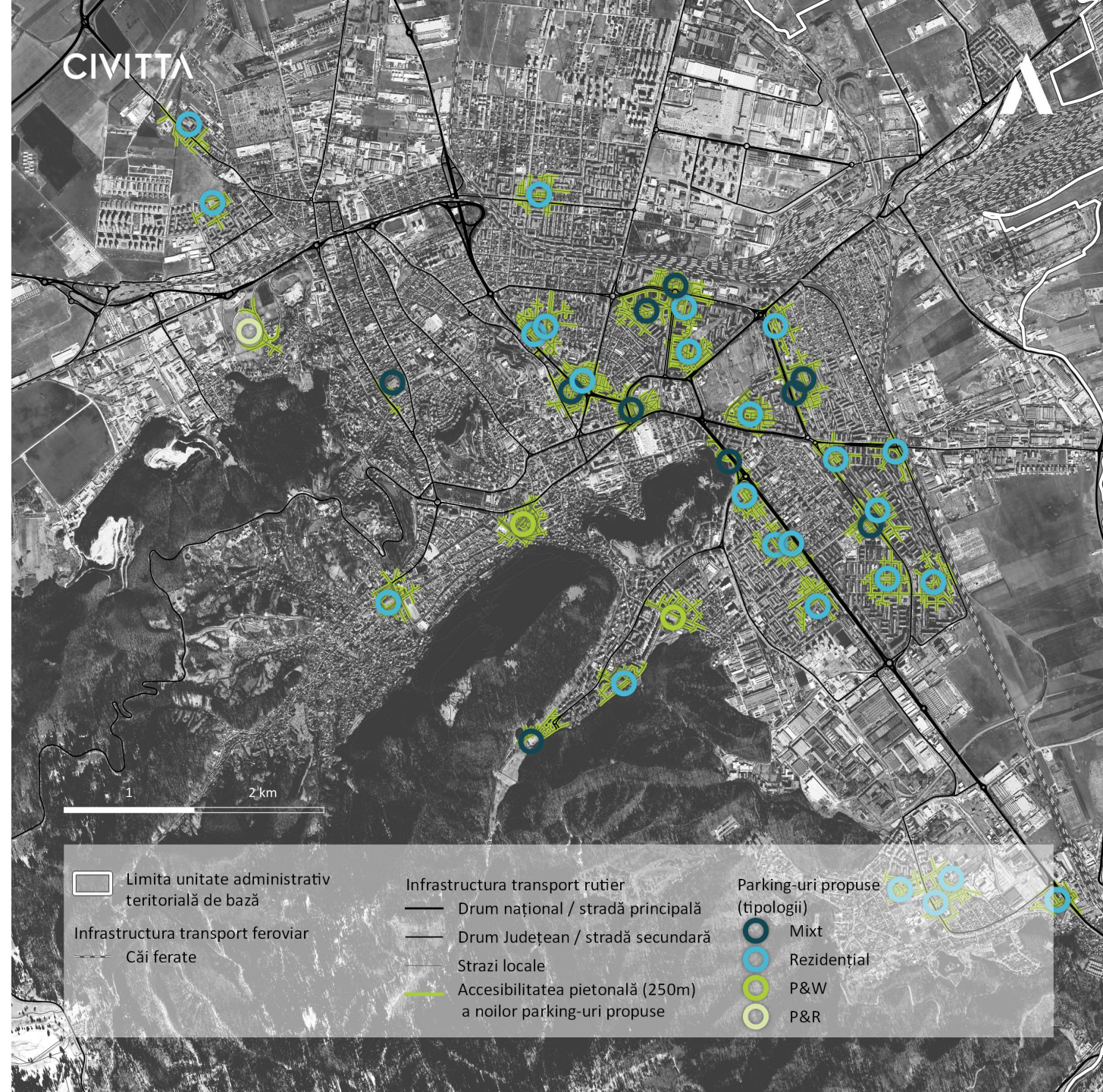


DENUMIRE PARCARE	ZONA	SUMA
FUNDATURA ROSIORILOR	A	1942
BARTOLOMEU SECTOR A	D	1750
EMINESCU SECTOR A	B	1400
GRIVITEI SECTOR B	B	1310
TOAMNEI SECTOR A	A	1300
VISINULUI SECTOR L	C	1300
SCRIITORILOR SECTOR B	B	1200
BERZEI SECTOR J	C	1100
COLINEI SECTOR B	B	1050
GRIVITEI SECTOR X	B	1020
VISINULUI SECTOR C	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
BERZEI SECTOR A	C	936
SCRIITORILOR SECTOR P	B	830

REȚEAUA DE PARCĂRI MULTIETAJATE

- 35 de locații pentru parkinguri multietajate mixte și rezidențiale
- Costuri totale estimate – 195 mil €
- Alte 85 de terenuri viabile pentru parcări multietajate
- Locațiile prioritare pentru amenajare de parcări rezidențiale sunt selectate după următoarele criterii:
 - Disponibilitatea de teren
 - Zone afectate de reducerea numărului de locuri de parcare (ex. Traseul 1 și 2 POR)
 - Zone cu deficit ridicat de locuri de parcare
 - Zone cu deficit ridicat de spații publice / spații verzi.

 1 parking / an



EXEMPLU APLICARE POLITICĂ DE PARCARE – REZIDENȚIAL SCENARIU OPTIMIST

Rețeaua de parcări rezidențiale în zona Pârâului – Vulturului – Calea București

- 2000 locuri rezervate
- 200 de locuri „gri” – în prezent neregulate pe banda 1 (10%)
- Introducere de senzori unici pentru siguranța circulației (momentan circulațiile sunt dublu sens dar funcționează doar o bandă)
- Amplasare diferențiată a parcărilor pentru a genera șicane (calmarea traficului).
- 850 de parcări în posibile parkinguri multietajate (2 niveluri) – se înlocuiesc 250 de locuri la sol (600 locuri suplimentare)
- După inserarea de parkinguri se pot elimina parcări la stradă.

CIVITTA

Cost parkinguri 17. mil € - țintă 50 ani pentru amortizarea investiției dacă fiecare loc generează minim 300 € / an

Reguli pentru o bună funcționare a parkingurilor

Parcarea în parking este mai ieftină decât parcarea la stradă.

Inserarea unui parking în cartier implică creșterea tarifelor pentru parcările la stradă.

Parcările din parking vor fi tarificate la prețul practicat anterior la parcare la stradă.

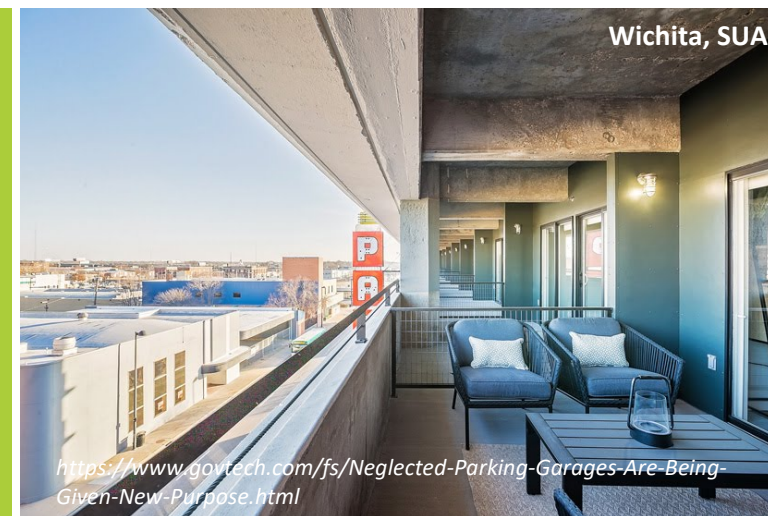


TRANSFORMAREA PARCĂRILOR MULTIETAJATE DIN ORAȘ

TIPURI DE UTILIZĂRI POSIBILE

- Dotări de alimentație publică (cafenele, restaurante, terase etc.);
- Săli de sport;
- Activități culturale (muzee, galerii, expoziții etc.);
- Birouri și spații de co-working;
- Spații publice / spații verzi (terase verzi, grădini, agricultură urbană etc.);
- Blocuri de locuințe;
- Școli.

La nivel european, reconversia funcțională a parcarilor multietajate este într-un stadiu incipient, intervențiile de acest tip fiind prevăzute pentru următorii ani.



\ 2. GESTIUNE INEFICIENTĂ A STOCULUI DE PARCĂRI EXISTENTE

- Parcările rezidențiale sunt rezervate 24/24 asta face ca locurile de parcare să fie goale în timpul zilei iar vizitatorii să parcheze pe trotuar. Problema este critică pe marile artere Griviței / Victoriei / Vlahuță / Gării.
- Zone mixte cum ar fi Calea București, Griviței sau Vlahuță sunt suprasolicitate în timpul zilei (parcări pe trotuar / banda 1) iar parcările rezidențiale sunt libere.
- Există o reticență a șoferilor de a parca pe locurile de parcare rezidențială. Preferă să parcheze neregulamentar decât să intre în conflict cu un rezident.
- Există încă **16.000 de blocoare** pe parcările rezidențiale.



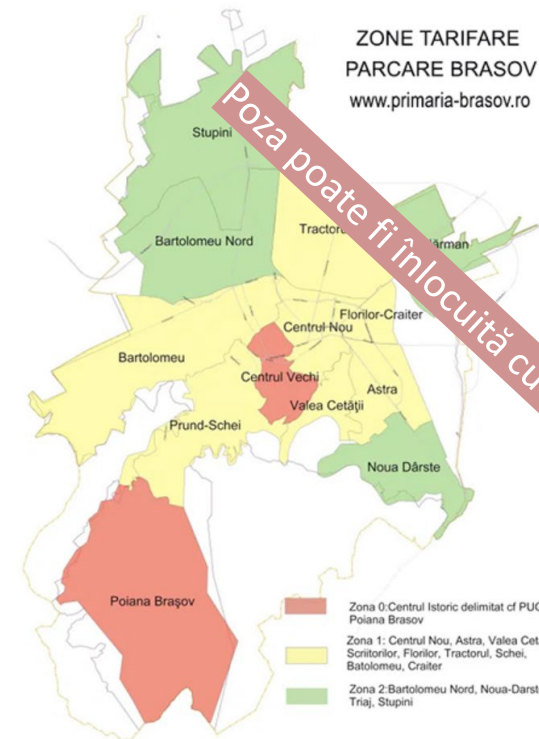
OPȚIUNI DE POLITICĂ

- Eliminarea blocoarelor rămase (ilegale cf. HCL).
- Dovada că locul de parcare nu deține blocator criteriu pentru prelungirea contractului VS Cetățenii care își returnează blocatorul la PMBV primesc un abonament gratuit.
- Realocarea încasărilor din parcare / oră pentru modernizarea cartierului
- Pe marile artere parcare rezidențială este rezervată doar între 17:00 și 08:00. **Locatorii pot parca gratuit pe alt loc de parcare** în cartier dacă locul lor este ocupat.



\ 2. GESTIUNE INEFICIENTĂ A STOCULUI DE PARCĂRI EXISTENTE

- Braşov: locul 2 naţional după numărul de locuri de parcare publice / locul 7 naţional după încasări.
-
-



Plata parcarii in Brasov se poate face la parcometre sau prin SMS la numarul 7420
Plata se poate face si prin aplicatia TPARK disponibila 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)

Programul de parcare cu plata din Brasov este continuu:
7 zile din 7, 24 de ore din 24
Acest program precum si tarifele aferente au fost aprobate de Consiliul Local in 2017 - HCL nr. 282/2017

Nici Aplicatia pentru telefoane smart, nici panotajul afisat, nu prevad modalitatea de plata prin SMS, pentru 1 zi, aferenta zonelor 0 si 1.

4. DISCIPLINĂ PRECARĂ ÎN CEEA CE PRIVEȘTE PARCAREA, NEVOIA VS. POSIBILITATEA DE A PARCA

Ori de câte ori am găsit mașini parcate neregulamentar, la maxim 10 – 20m distanță am identificat locuri de parcare libere

- Cea mai mare parte a parcărilor neregulate se regăsesc în zonele de case. Cu excepția cartierului Schei / Prund acestea dețin curți generoase.
- Există zone critice și în jurul locuințelor colective (Berzei, Pârâului, Vulturului sau Jupiter) unde este vorba de un deficit de locuri de parcare.



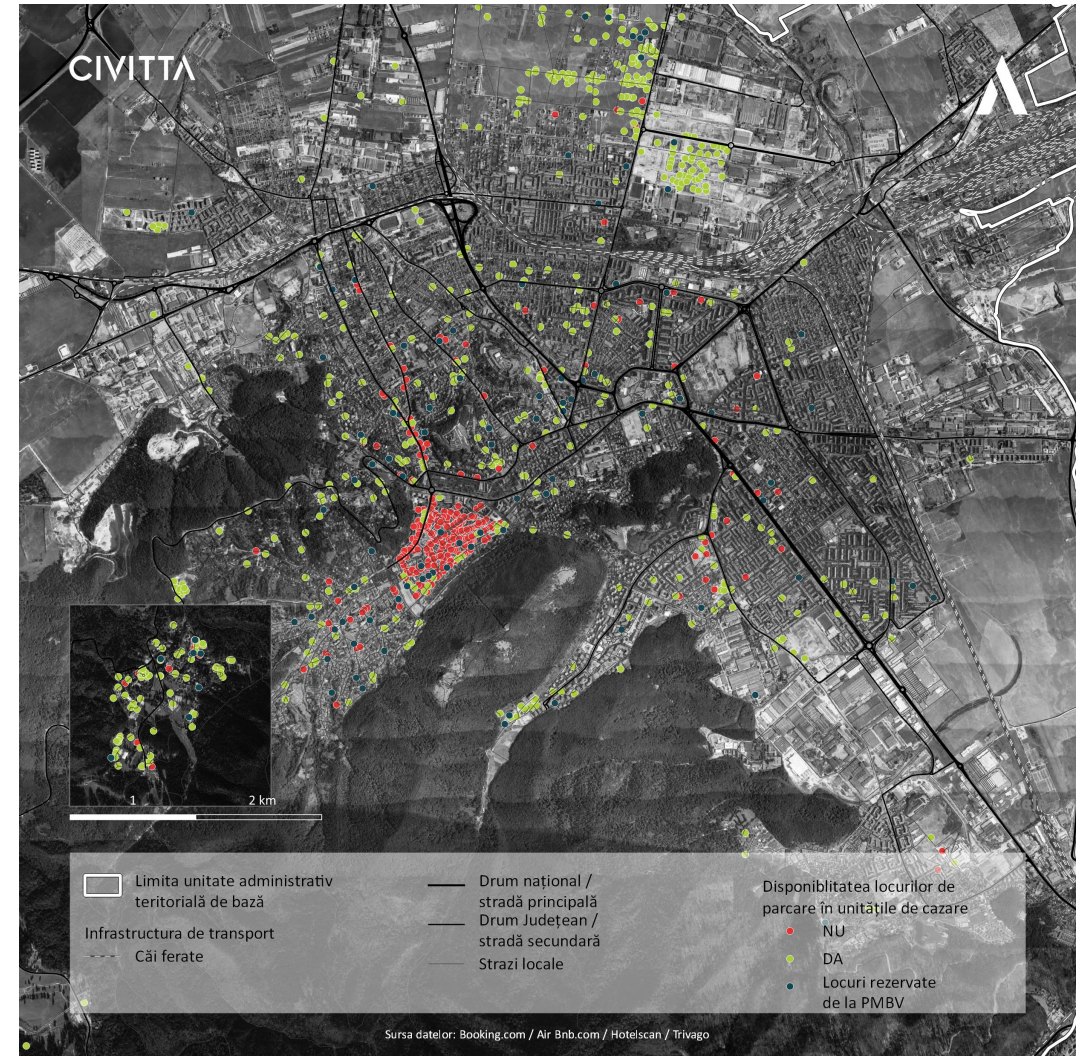
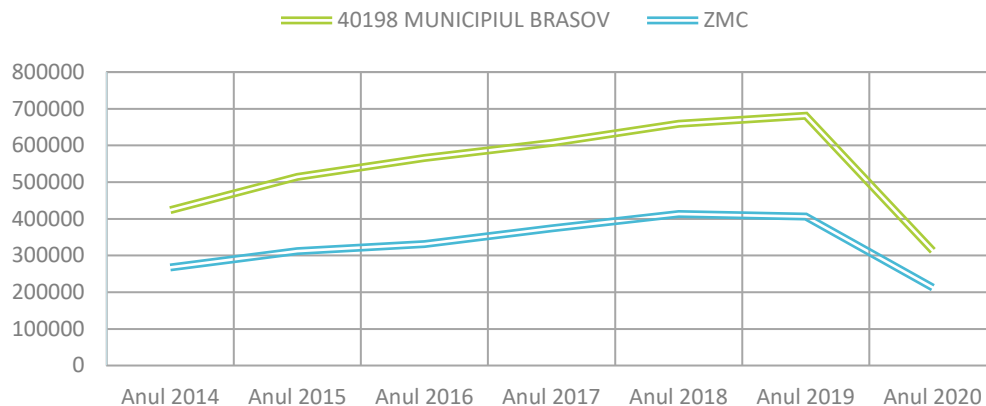
OPȚIUNI DE POLITICĂ

- Amenajare sensuri unice, legalizare a aproximativ 2000 de locuri de parcare*
- Tarifarea parcării la stradă în zonele de locuințe individuale (ex. Brândușelor, Bujorului, Rozelor etc.).
- Camere CCTV cu acces direct pentru poliția locală.
- O linie (sau aplicație) pentru sesizări de parcări neregulate – mai ales pe trotuar.



VOCAȚIA DE ORAȘ TURISTIC PUNE PRESIUNE SUPLIMENTARĂ PE SISTEMUL DE PARCĂRI

- Brașovul ca nod feroviar cu accesibilitate bună la majoritatea centrelor urbane din România.
- Parcările „rezidențiale” partajate cu turiști și vizitatori (aprox. 2800).
- Număr în creștere de turiști, 10% medie pe an (pre pandemie).
- Doar 30 de unități de cazare din centru oferă parcări (unele parcări publice închiriate – ex. Aro).
- 28% din autoturismele parcate în centru sunt din alt județ (15% media).
- 1975 de autoturisme înregistrate pe zone centrală (1050 persoane juridice).
- Unitățile de cazare de tip Booking / AirBnb fără parcare o problemă? Locul de parcare pentru turist ar fi cel calculat pentru un rezident.



\ „PARKING & THE CITY CENTER” - BRAȘOV VS CLUJ-NAPOCA VS SIBIU

- Comparativ cu alte orașe Brașovul are un stoc destul de echilibrat de parcări în zona centrală.
- Cu excepția parcărilor peri-centrale, nu există încă un stoc de parcări în al doilea inel care să poată prelua de exemplu o nevoie de parcare pe termen lung.
- În Sibiu, cu stocul de 3005 parcări, parcările puțin mai îndepărtate de centru (ex. Parking Teatru sau Parking Gară) sunt subutilizate.
- Prețul pentru parcare în centru este încă foarte redus.
- Există și cazuri atipice, ex. Oradea care consideră zona 0 (cea mai scumpă) în vecinătatea parkingurilor de lângă centru. Parcare la stradă limitată la o oră (aspect de luat în considerare pentru viitor).
- În Cluj-Napoca, datorită prețurilor mari se construiesc deja parking-uri multietajate private (ex. Parking Cimitirul Evreiesc)

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

\ OPȚIUNI PENTRU GESTIUNEA PARCĂRILOR ÎN CENTRU



OPȚIUNI DE POLITICĂ

- Reconfigurarea sistemului de transport public -> mai multe linii care ajung (măcar) până în Prund sau pe Tocile (în prezent este mai facil să ajungi în centru, mai ales Prund / Schei cu autoturismul decât cu TP)
- Amenajarea a două parcări multietajate (1 parcare vizitatori + 1 parcare rezidențială)
- Parcări de scurtă durată / kiss and ride (15 minute)
- Limitarea parcării la 2h? (supratarifare sau amendă)
- Locația fezabilă pentru o parcare de tip Park&Walk?
 - sub Piața Centrală,
 - construcție peste actuala parcare de la Universal
 - la sol Livada Poștei (mutare terminal),
 - subteran Eroilor sau sub Tâmpa.



\ PARCĂRILE AMENAJATE AFECTEAZĂ SIGURANȚA RUTIERĂ

- 2094 de locuri de parcare în spic amenajate periculoase pentru circulația rutieră trebuie reconfigurate.
- Ieșirea din parcare în spic se face fără vizibilitate, foarte periculos pentru bicicliști dar și pentru conducătorii auto care circulă pe banda 1.



- O parte din parcări va fi eliminată / reconfigurată prin proiectele POR (benzi dedicate și traseul 1 și 2)
- Tarifarea la oră în timpul zilei (o parte din parcări sunt în zona fiscală A și celelalte în zona B)
- Completarea cererii rezidențiale prin parkinguri – parcările rămase la bulevard (parcări orizontale) rămân cu plată orară.



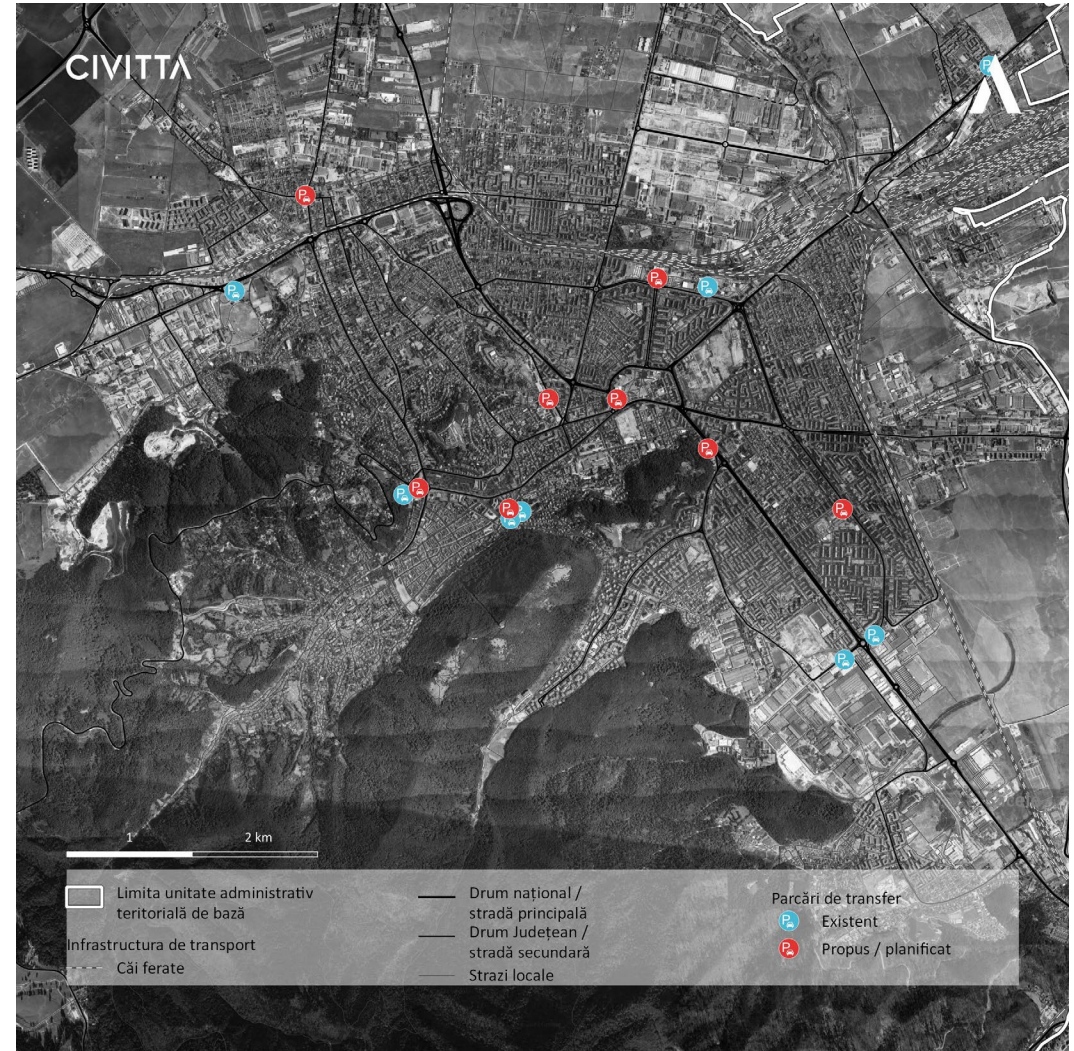
DESCĂRCAREA FLUXURILOR PERIFERIE – CENTRU NU FUNCȚIONEAZĂ

- Nu există o monitorizare a ocupării locurilor de parcare din terminalele P&R (ex. în Triaj parcările din P&R sunt folosite de rezidenți)
- Prețul parcării în centru este mult prea redus pentru a descuraja deplasarea către locul de muncă.
- Liniile din terminale duc către Livada Poștei și nu către Prund / Schei unde se concentrează unitățile de învățământ
- Frecvența mijloacelor de transport în comun la terminalele de P&R este mult prea redusă:
 - Rulmentul 13 minute frecvență spre centru (2 /2B)
 - Triaj 15 minute frecvență spre centru (1)



OPȚIUNI DE POLITICĂ

- Creșterea frecvenței, măcar pe liniile de transport care deserveșc localități cu o expansiune rapidă (ex. Hărman / Sânpetru)
- Tarifarea adecvată a parcării în centru
- Creșterea capacității parcarilor de transfer
- Monitorizarea atentă a utilizării (pe parcursul nopții pot fi utilizate de rezidenți).



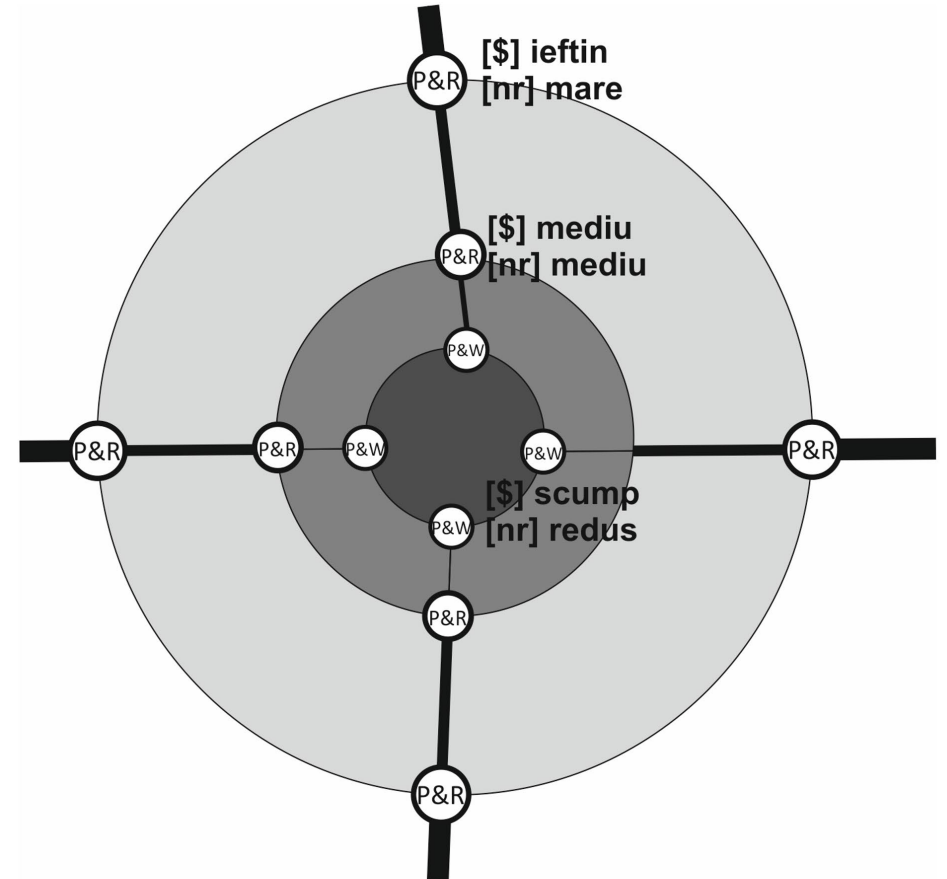
4. PARCĂRILE ÎN NOILE DEZVOLTĂRI: ÎNTRE OFERTĂ NEACOPERITĂ ȘI SUPRASOLICITAREA STOCULUI DE PARCĂRI

- Presiunea mare pe locurile de parcare în noile dezvoltări generată de o accesibilitate precară (ex. Avantgarden 1,2,3).
- Creșterea numărului minim de parcări care trebuie noile dezvoltări rezidențiale (HCL134/2018) => implementarea PUZ-urilor aprobate înainte de 2018.
- Consum foarte mare de teren pentru o nevoie care nu este întotdeauna acoperită.



OPȚIUNI DE POLITICĂ

- Construcție etapizată a locurilor de parcare (minim 40% din parcări în subteran sau multietajate, celelalte 60% în parcări la sol care pot fi reconvertite dacă nu sunt utilizate).
- Posibilitatea de a vinde spațiile de parcare neutilizate către PMBV.
- Adaptarea cererii normate pentru locurile de parcare la accesibilitate. Construiesc mai puține parcări decid să construiesc în apropierea magistrelor de transport public (frecvență de 5-7min) sau subvenționez transportul public local pentru a construi mai puține parcări.
- Integrarea parcărilor pentru biciclete în noile dezvoltări*



Studiu suport pentru normarea parcării în noile dezvoltări. Analiză comparativă cu 11 orașe din UE.

ZONAREA PARCĂRII

CAPACITATE NORMARE TARIF

Zona B (19500)

Normă Rez: 1 loc / ap

Normă Offi: 1,5 loc / 100mp

Normă Com: 1 loc / 100mp

Zonele C+D (peste 30000)

Normă Rez: 1,5 loc / ap

Normă Offi: 2 loc / 100mp

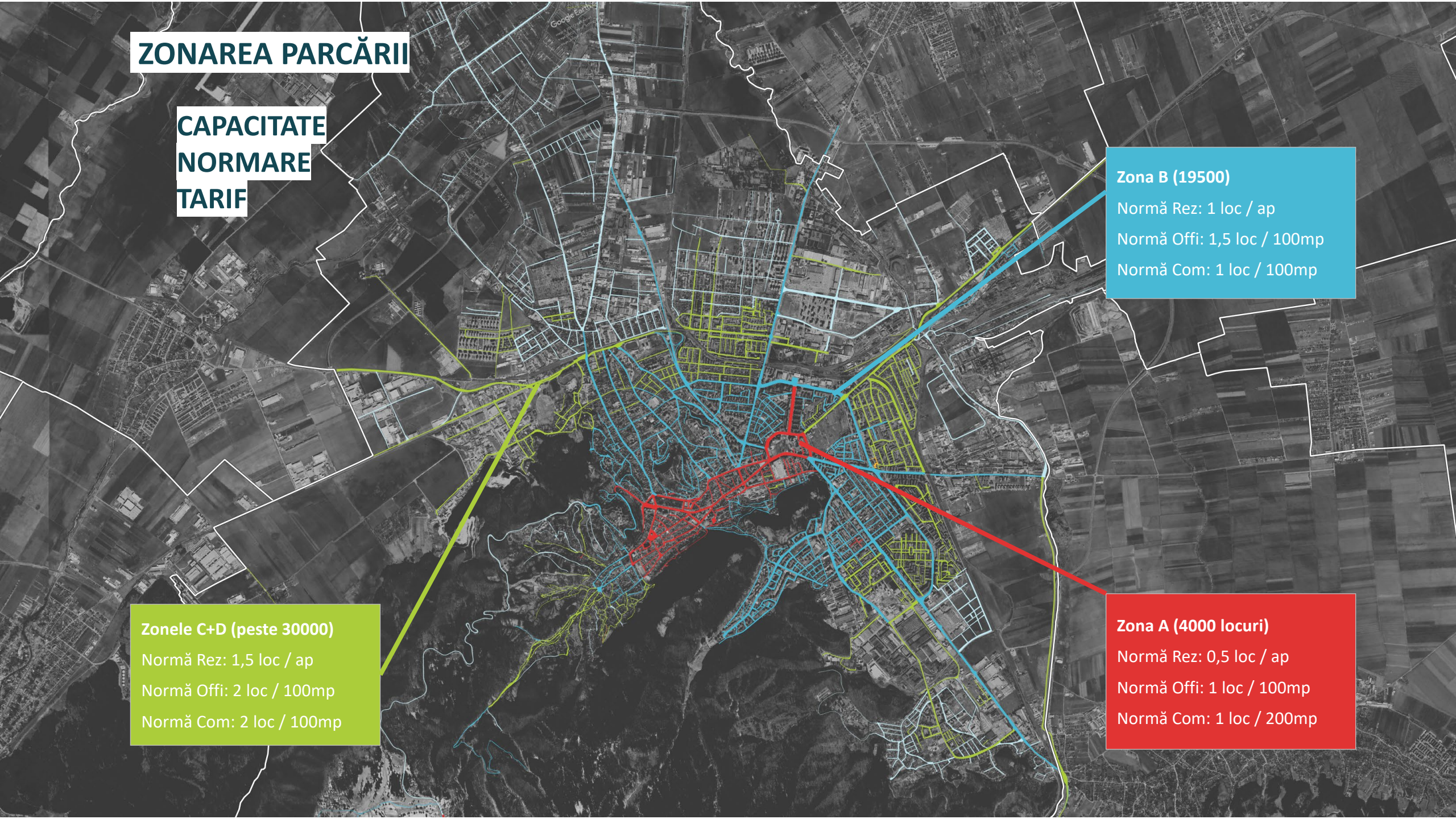
Normă Com: 2 loc / 100mp

Zona A (4000 locuri)

Normă Rez: 0,5 loc / ap

Normă Offi: 1 loc / 100mp

Normă Com: 1 loc / 200mp



7. ACCES PRECAR LA DATE ȘI NIVEL DE DIGITALIZARE MEDIU

- Localizarea locurilor de parcare este disponibilă doar pe pagina primăriei și nu este actualizată
- Nu există date despre parcarile de mare capacitate (publice sau private)
- Sistem de ghidare subdimensionat (doar la intrarea în cele două parking-uri)
- Nu se pun la dispoziția cetățenilor date despre localizarea și disponibilitatea parcarilor rezidențiale
 - => trafic generat de șoferi în căutarea unui loc de parcare (mai ales în centru / Prund dar și în Poiana Brașov)



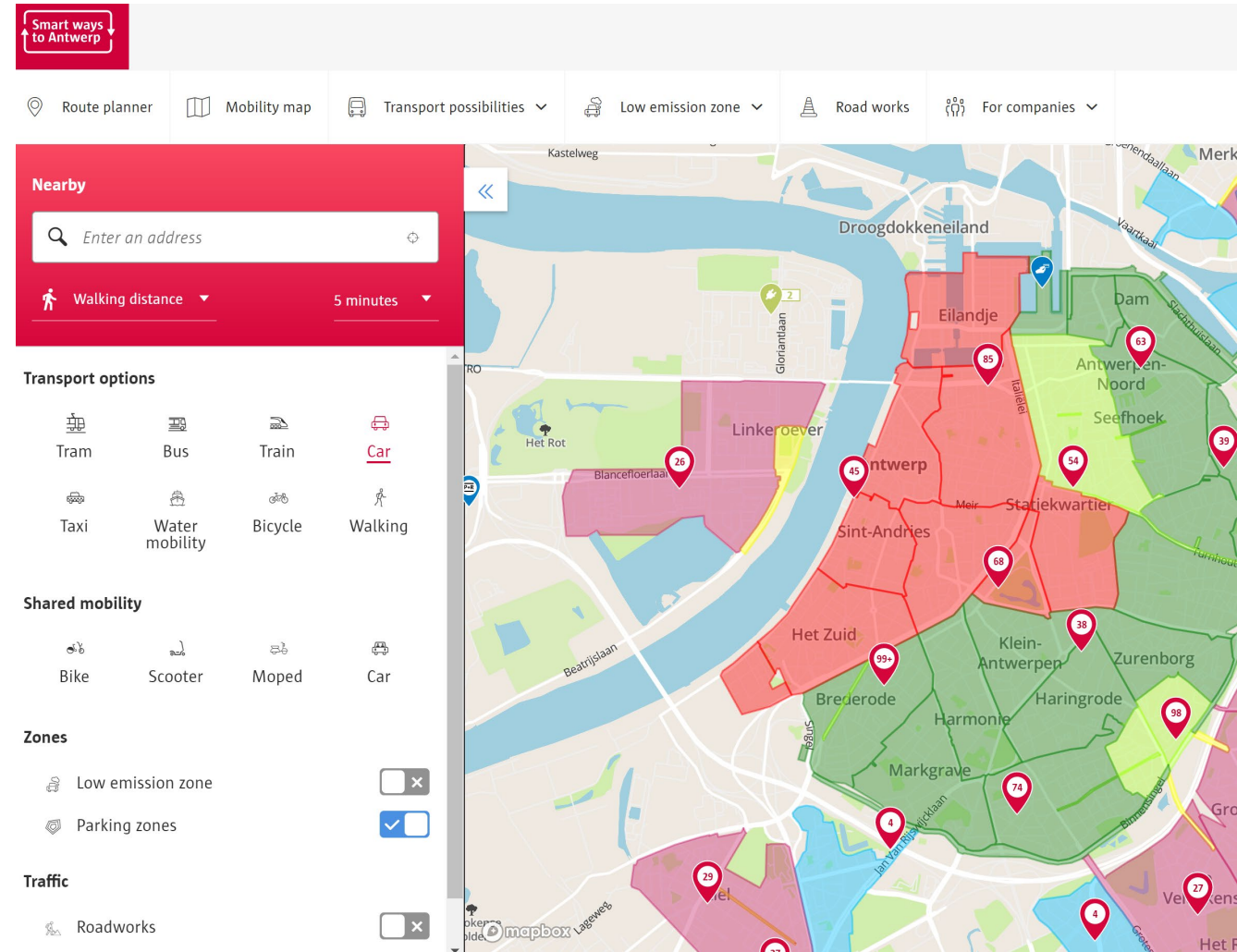
OPȚIUNI DE POLITICĂ

- Aplicația pentru parcarile de reședință: web-based, iOS & Android, pe brasovcity.ro și accesibilă via QR code
- Proiect pilot – parcuri echipate cu senzori pentru monitorizarea în timp real a disponibilității (parcarea la stradă în zona centrală)
- Sistem de ghidare prin **indicatoare interactive?** către parcarile (offstreet) cu locuri disponibile. Inclusiv avertizare că nu mai sunt locuri disponibile – ex. Poiana Brașov



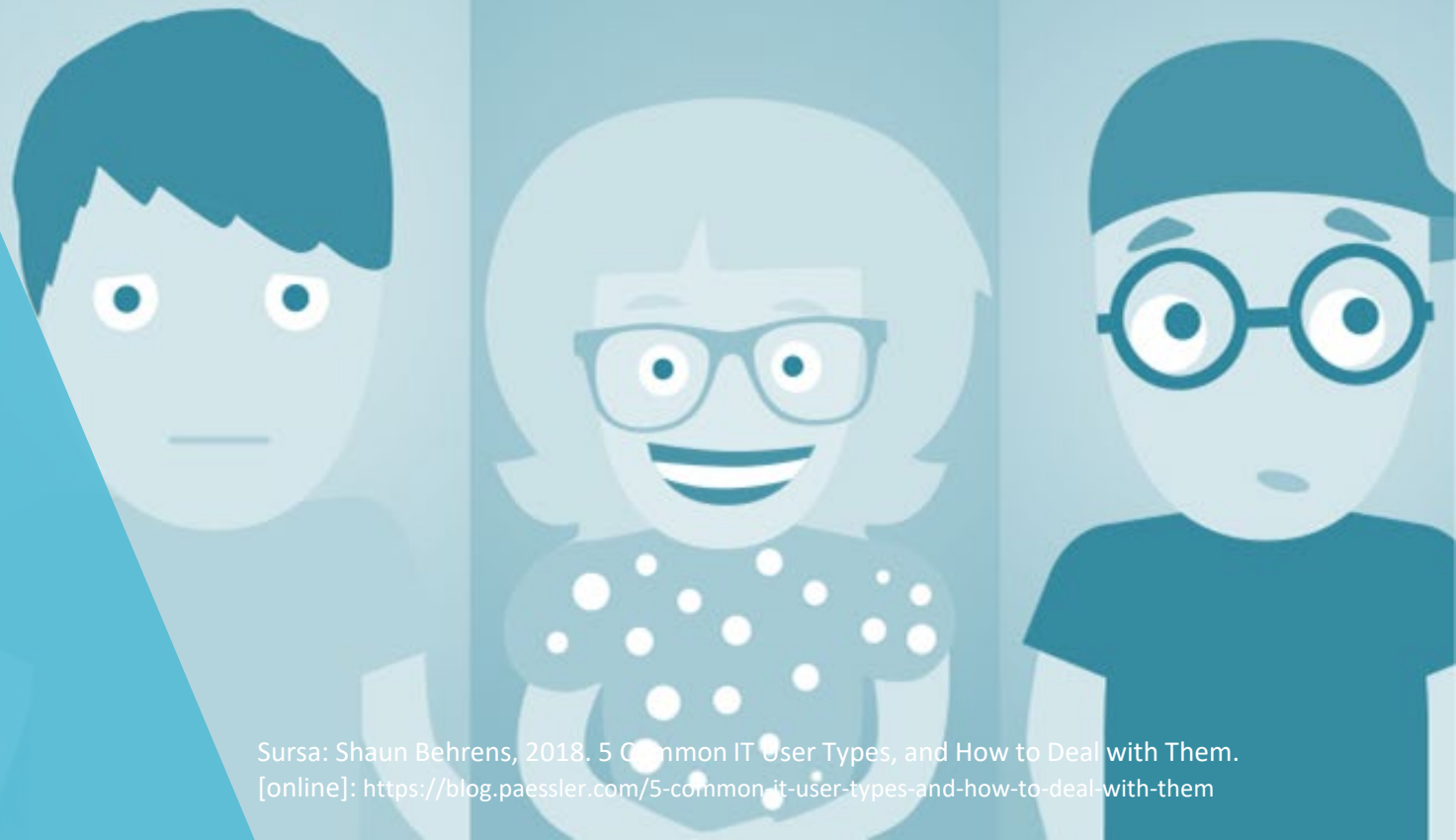
PLATFORMA DE MOBILITATE ȘI PARCARE – DEZVOLTARE ÎN ETAPE

- 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 Brașov Parking pentru plata și controlul utilizării celor 2 parcări construite (Regina Mara și din Poiana Brașov), împreună cu alte optimizări aferente fiecărei parcări
- 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 Brașov 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 orașului.**



Tipuri de utilizatori

Nevoile de parcare precum și strategiile adoptate diferă mereu în funcție de specificul utilizatorilor. De aceea o politică de parcare are mereu la bază diferitele categorii de utilizatori, nevoile și comportamentul acestora.



\ VIZITATORI



NEVOI

- Accesarea obiectivelor de utilitate publică (o parte în zona rezidențială!)
- Acces facil la locul de muncă (parcare asigurată de angajator pe parcelă)

OPȚIUNI DE POLITICĂ

- Acces la locurile de parcare rezidențială în timpul zilei
- Sprijin pentru rezolvarea nevoilor urgente
- Parcarea la locul de muncă este sarcina angajatorului

OPȚIUNI TARIFARE

- 15 minute gratuit (pentru a rezolva nevoi stringente)
- Plată la oră
- Abonament pe zi
- Abonament universal ? (reședință + 2 ore / zi oriunde)



NEVOI

- Acces facil la zonele turistice: Centrul Istoric / Poiana Brașov / Pietrele lui Solomon
- Parcări în apropierea unității de cazare / legătură facilă între unitatea de cazare și locul de parcare.

OPȚIUNI DE POLITICĂ

- O mai bună legătură între Gară – Centru și Poiana Brașov (linii de transport public directe din Gară)
- Parcarea în centru este tolerată în limita locurilor disponibile și contra unui cost rezonabil.

OPȚIUNI TARIFARE

- 15 minute gratuit (se pot lăsa bagajele în apropierea hotelului dacă nu există loc de parcare la cazare).
- Plată la oră
- Abonament de 1 zi
- Parcare în parking – tarif / zi
- Parcare la unitatea de cazare (depinde de politica hotelului)



NEVOI

- Acces facil la un loc de parcare în apropierea reședinței.

OPȚIUNI DE POLITICĂ

- Tolerarea proprietății unui autoturism, descurajarea utilizării frecvente.
- Asigurarea locului de parcare pentru primul autoturism (1 loc / apartament).
- Renunțarea la autoturismul personal și la locul de parcare rezidențial este răsplătită cu un abonament de 365 zile RATBV

OPȚIUNI TARIFARE

- Abonament de parcare rezidențială valabil în cartier, rezervare pe timp orar (seara / noaptea)*.
- Loc de parcare într-un parking multietajat (termen mediu-lung) - la amenajarea unui parking multietajat prețul parcărilor la stradă rezervate din împrejurimi crește cu 25%.

A doua mașină

- Loc de parcare nerezervat de alți vecini (în limita de 1 loc de parcare / apartament) – abonament de riveran
- Loc de parcare pe loc de vizitator (20% din parcările rezidențiale)
- Loc de parcare într-un parking privat (mașina a treia / a patra)

\ REZIDENȚI SCHEI



NEVOI

- Acces facil la un loc de parcare în apropierea reședinței.
- Acces facil la obiective de interes public (mai ales centre comerciale) aflate în afara centrului turistic.

OPȚIUNI DE POLITICĂ

- Ameliorarea legăturilor cu restul orașului cu transportul public.
- Tolerarea proprietății unui autoturism, descurajarea utilizării frecvente.
- Asigurarea locului de parcare se face preferabil pe parcelă. Dacă parcela nu e suficient de mare se poate accesa un loc de parcare la stradă.
- Renunțarea la autoturismul personal și la locul de parcare rezidențial este răsplătită cu un abonament de 365 zile RATBV

OPȚIUNI TARIFARE

- Abonament de rezident, poate parca pe orice loc de parcare public în cartier
- Loc într-un parking multietajat (termen mediu-lung)
- A doua mașină - Loc de parcare pe loc de vizitator (240 lei / lună)

Doar persoanele cu dizabilități pot rezerva un loc de parcare 24/24

\ HORECA ȘI FURNIZORI DE SERVICII (EX. REPARAȚII, DEPANARE ETC.)



NEVOI

- Acces facil la un loc de parcare în apropierea zonei de intervenție.

OPȚIUNI DE POLITICĂ

- Susținerea curieratului cu bicicleta (electrică)
- Susținerea funcționării afacerilor dar pe baza plății parcării însă cu un cost preferențial
- Intervale orare preferențiale pentru livrări
- Puncte de tip „kiss & ride” pentru alimentarea zonei centrale

OPȚIUNI TARIFARE

- 15 minute parcare gratuită
- Abonament anual (tarifare lunară) pentru acces la toate parcările publice sau gestionate de PMBV
- Intervale orare cu gratuitate la parcare (în afara orelor de vârf)

\ AUTOVEHICULE ELECTRICE



NEVOI

- Posibilitatea de a parca și încărca autovehiculul electric

OPȚIUNI DE POLITICĂ

- **Un autovehicul electric nu poluează în oraș dar ocupă același spațiu!**
- Program multianual de amenajare de stații încărcare VE în zonele de locuințe colective (oricum deja obligație pentru noile dezvoltări).
- Subvenții pentru instalarea de stații de încărcare VE la locul de muncă (nivel național – AFM)
- Suplimentarea parcărilor pentru vehicule electrice

OPȚIUNI TARIFARE

- Gratuitate la parcare cât timp autovehiculul se încarcă (energia electrică este tarifată!).
- Costuri reduse la alimentare dacă se alimentează / parchează în afara orelor de vârf.
- Amendă / supratarifare dacă se parchează cu 15 min peste limita de alimentare.

\ ANGAJAȚI / VIZITATORI LA PRIMĂRIE



NEVOI

- Acces facil la un loc de parcare în apropierea locului de muncă?.
- Acces facil la obiective de interes pentru deplasări în scop de serviciu.

OPȚIUNI DE POLITICĂ

- Angajatorul este responsabil pentru asigurarea unui loc de parcare. Trebuie însă să înțeleagă valoarea reală a unui loc de parcare.
- Optimizarea transportului public către zonele cu densitate ridicată de locuri de muncă.
- Facilități din partea angajatorului pentru transport (costul furnizării unui loc de parcare vs. costul plății unui abonament lunar pentru TP).

OPȚIUNI TARIFARE

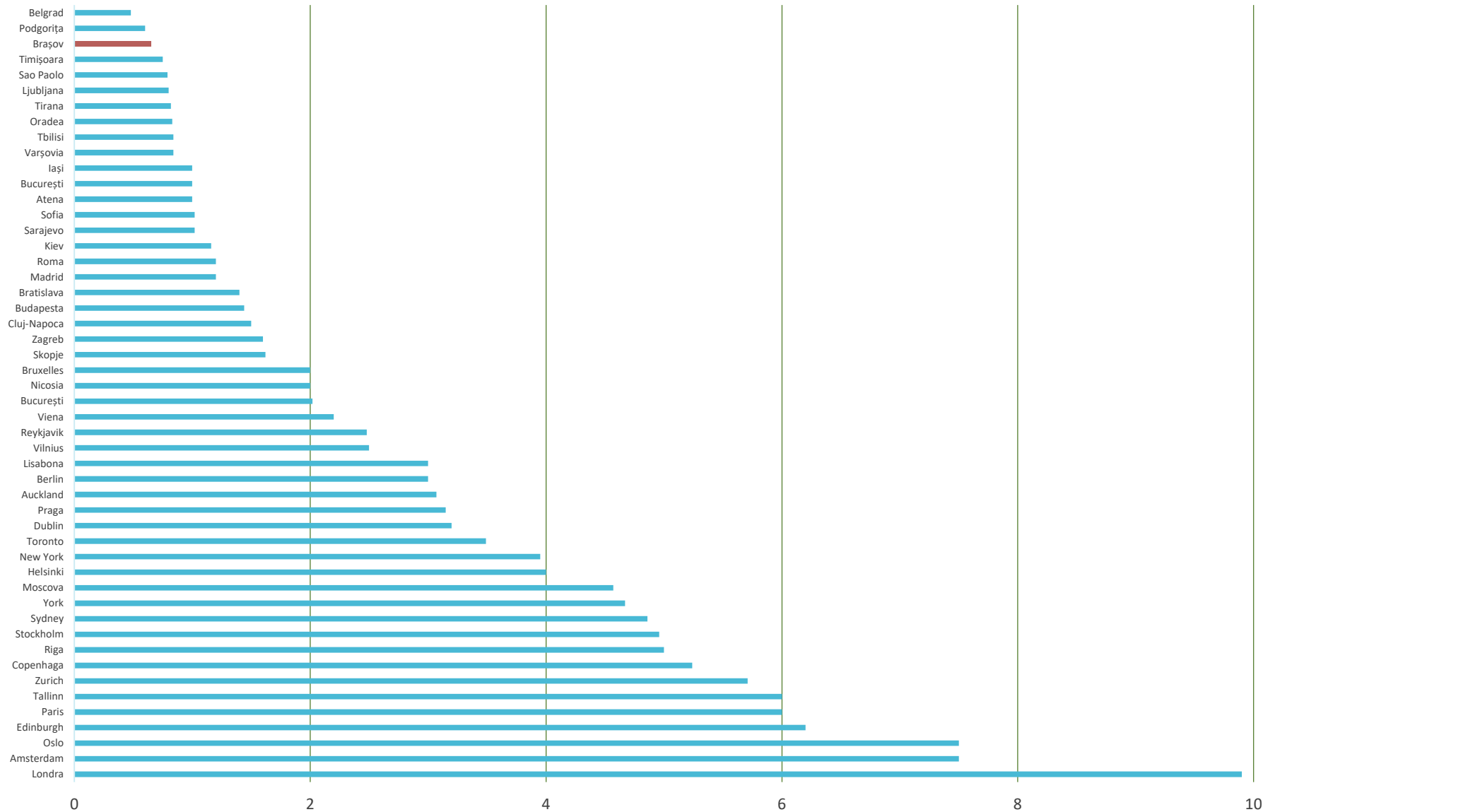
- Abonamente lunare / anuale pentru persoane juridice
- Abonamente lunare pentru vizitatori

CIVITTA

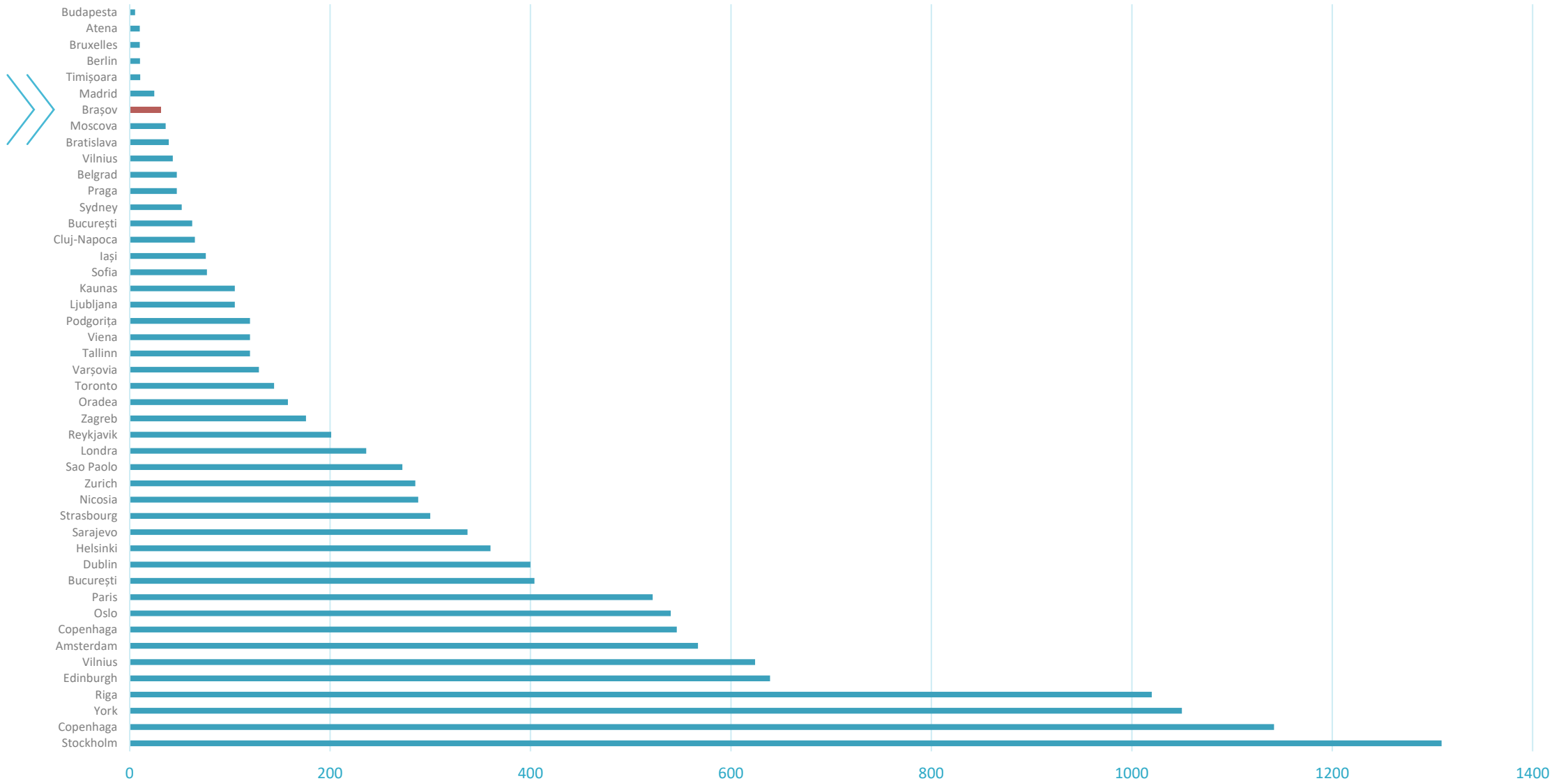
\ Premise pentru politica tarifară



COSTUL PARCĂRII ÎN CENTRU BRAȘOV VS. ALTE ORAȘE DIN LUME



VALOAREA MAXIMĂ A TAXEI ANUALE PENTRU PERMIS DE REȘEDINȚĂ (€)





VĂ MULȚUMIM PENTRU ATENȚIE

Ing. Cornel Bărbuț

Urb. Phd. Assist. Reinhold Stadler

2022

CIVITTA

