

**POLITICA DE PARCARE A MUNICIPIULUI BRAȘOV**  
**STUDIU DE OPORTUNITATE** pentru delegarea **Serviciului de**  
**Administrare a parcărilor publice în Municipiul Brașov**



# POLITICA DE PARCARE A MUNICIPIULUI BRAȘOV

## STUDIU DE OPORTUNITATE pentru delegarea Serviciului de Administrare a parcărilor publice în Municipiul Brașov

Beneficiar:



ASOCIAȚIA METROPOLITANĂ  
PENTRU DEZVOLTARE  
DURABILĂ A TRANSPORTULUI  
PUBLIC BRAȘOV

Elaborator:



**SC Traffic Plan SRL**

21 Decembrie 1989, 46/12, Cluj - Napoca, Județul Cluj  
C.U.I.: 2814 4065, J12 /547 /2011 [www.trafficplan.eu](http://www.trafficplan.eu)

**Colectiv de elaborare:**

<b>Tudor Măciășan</b>	inginer
<b>Călin Șerbu</b>	inginer
<b>Cătălina Ghelan</b>	sociolog
<b>Gabriel Buhuș</b>	arhitect
<b>Cristina Ignat</b>	ecolog
<b>Mihai Burada</b>	urbanist

**Decembrie 2022**

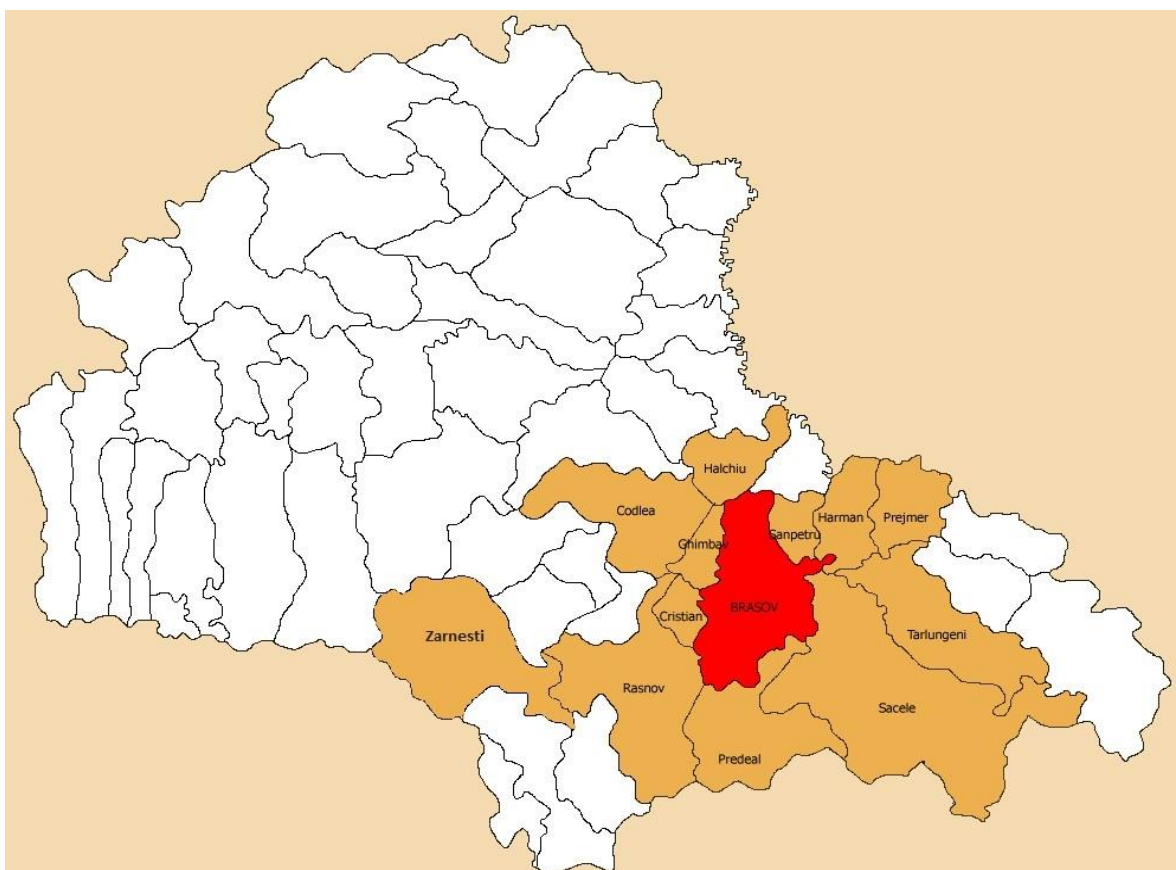
## Cuprins

<b>1. Date generale și de context</b> .....	2
<b>Scop și obiective specifice</b> .....	3
<b>Importanta si necesitatea politicii de parcare</b> .....	3
<b>Legislație</b> .....	11
<b>2. Analiza situației existente</b> .....	12
<b>2.1. Documente strategice</b> .....	12
<b>2.2. Radiografia locurilor de parcare. Localizarea parcărilor publice pe raza Municipiului Brașov</b> .....	33
<b>3. Politica de parcare în Municipiu</b> .....	36
<b>3.1. Situația parcărilor la nivelul municipiului „</b> .....	36
3.2. Exploatarea locurilor de parcare.....	47
<b>4. Cadru strategic pentru implementarea planului</b> .....	59
4.1. Elemente de ordin juridic .....	59
4.2. Impunerea regulamentelor de parcare și plata .....	59
4.3. Obiective .....	64
4.4. Ținte.....	65
<b>5. Costul investiției</b> .....	66
<b>6. Modelul de cost</b> .....	71
6.1 Cheltuieli operare .....	71
6.2 Venituri.....	72
<b>7. Politica parcărilor pe fiecare categorie în parte</b> .....	74
7.2 Etape de implementare. Măsuri de organizare pentru gestionarea locurilor de parcare .....	79
<b>8. Monitorizarea implementării</b> .....	81
<b>9. Percepția publicului asupra parcărilor plătite din Brașov</b> .....	82
<b>10. Concluzii</b> .....	94

## 1. Date generale și de context

Brașov este un oraș cu rang de municipiu (din 1968), reședință a județului cu același nume. Orașul reprezintă un important centru economic, industrial, de transport, de învățământ, cultural și turistic.

**Fig. 1.1** – Mun. Brașov și zona metropolitană Brașov



Sursa: [https://ro.wikipedia.org/wiki/Zona\\_metropolitană\\_Brașov](https://ro.wikipedia.org/wiki/Zona_metropolitană_Brașov)

Brașovul este localizat în centrul României, la 170 km nord de capitala București și la 380 km vest de Marea Neagră, în Depresiunea Brașovului, înconjurat de Carpații de Curbură – masivul Postăvaru și masivul Piatra Mare. Din punct de vedere strategic, orașul are dezvoltate strategii locale de planificare urbană (SIDU, PMUD).

Astfel, la nivelul municipalității, viziunea globală asupra dezvoltării urbane are ca linie directoare realizarea unui sistem de transport durabil, eficient și accesibil. Planul de acțiune rezultat din strategiile de planificare și dezvoltare urbană indică punctual, alături de alte proiecte în infrastructuri, rețele de ciclism și pietonale, nevoia elaborării unei politici de

parcare ca o necesitate firească și obligatorie.

În Brașov, doar unele dintre parcărilor de pe domeniul public sunt delimitate prin marcaje și semnalizate corespunzător. Acestea se împart în 2 categorii:

- Parcări rezidențiale – destinate riveranilor, situate preponderent în cartiere, rezervabile și taxabile prin abonament anual cu contract.
- Parcări nerezidențiale – aflate preponderent în zona centrală, deservește magazine, instituții sau angajatori.

Pe lângă acestea, se remarcă existența unor garaje rezidențiale acoperite, neadecvate urbanistic și, adeseori, utilizate impropriu, pentru alt scop decât au fost destinate.

### Scop și obiective specifice

Acest document își propune să vină cu o analiză coerentă, sustenabilă și aplicabilă în cazul parcărilor orașului, având ca scop reglementarea statului, a costului, a zonelor și veniturilor din gestionarea staționării pe termen scurt a vehiculelor în urbe.

Documentul își propune să echilibreze bugetul aferent parcărilor, inclusiv sporind încasările din amenzi și parcări neplătite, urmărind descurajarea utilizării frecvente a autoturismului în zona centrală și încurajând mijloace alternative de deplasare. O politică de parcare impusă corect va genera, de asemenea, un procent mai mare de parcări disponibile la orice moment dat prin degrevarea acestora de utilizatorii neplătitori.

### Importanța și necesitatea politicii de parcare

Prin sistematizare se înțelege un mod de organizare, amenajare și dotare a teritoriului și respectiv a transporturilor corespunzător cerințelor economice, sociale, culturale și de protecție a mediului înconjurător în vigoare. Astfel, odată cu sistematizarea teritoriului și a funcționalităților sale se pun în evidență și direcțiile necesare de urmat pentru dezvoltarea căilor de circulație și axelor acestora, inclusiv a parcărilor. Se evidențiază caracterul socio-funcțional al locurilor de staționare pe areale și se determină metodologia aferentă implementării obiectivelor conexe PMUD, în special cele conexe staționării pe arterele solicitate.



**Fig. 1.2 – Tipuri de utilizatori de parcare**



Pentru stabilirea costurilor și reglementării parcărilor se utilizează tehnici și metode ale „ingineriei de circulație”, specialitate tehnică ce se ocupă de studiul, cercetarea și determinarea modului de acționare, în prezent și viitor a fenomenelor și legilor circulației, în scopul proiectării și realizării drumurilor, a străzilor și autostrăzilor dar și a proiectării serviciilor de transport astfel încât să se asigure desfășurarea circulației persoanelor în condiții de siguranță, de confort, funcționalitate, rapiditate, de continuitate, de ecologie și de economicitate.

Sistematizarea organizării parcărilor implică delimitarea zonelor de atracție din zona studiată, determinarea politicii de tarificare aferente și a destinației încasărilor rezultate din taxare și amenizii, adică a contului aferent parcărilor locale.

Tema principală pe care se concentrează o politică de parcare sunt prioritățile pe care le au diferite grupuri de utilizatori de mașini atunci când se arată că este necesară reglementarea parcării. În cazul congestionării parcărilor, regulamentul de parcare acordă prioritate rezidenților și vizitatorilor și încearcă să limiteze numărul de navetiști care parchează în zona specifică. Pentru a vedea cum ar putea funcționa o astfel de politică, este necesar să avem o viziune clară asupra ofertei și cererii de parcare, așa cum sunt exprimate de cele trei grupuri cheie rezidenți, vizitatori și navetiști.

În acest scop, pentru a analiza situația de parcare existentă, a fost definită o zonă de studiu. În cazul Brașovului, aceasta este zona centrală și arealul înconjurător.

„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)
    - Mutarea mașinilor de pe spațiul carosabil activ în spatele blocurilor
    - Asigurarea unei infrastructuri adecvate pentru controlul parcărilor, atât prin personal al Poliției Locale Brașov, cât și prin mijloace corespunzătoare de blocare/sanționare, precum și de ridicare a autoturismelor care nu parchează regulamentar
    - Asigurarea de parcări tip Kiss&Ride pentru turiștii/autocare pentru a le permite accesul la obiectivele turistice și 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, motocicletă, 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.<sup>1</sup>

Pentru a putea aplica o politică de parcare ce include în mod obligatoriu măsuri de tarifare este mereu nevoie de un plan de comunicare. Pe baza acestui plan, locuitorii și vizitatorii orașului trebuie să poată înțelege motivul pentru care parcare nu poate fi un serviciu oferit gratuit. Este așadar importantă conștientizarea valorii unui loc de parcare (din punct de vedere economic).

<sup>1</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacom consulting, p.50

„ Strategii de gestionare a sistemului de parcare

Dezvoltarea unei politici de parcare urbană ce satisface obiectivele de transport

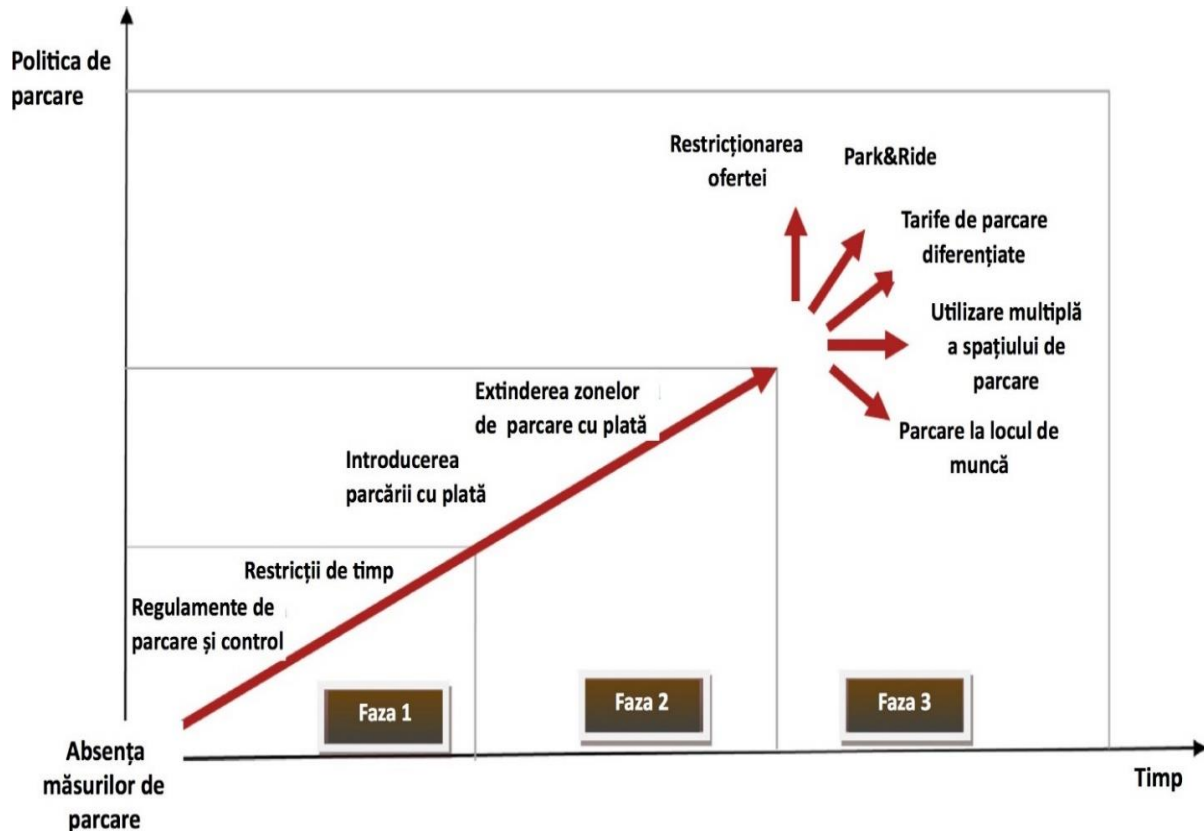
Dacă gestionarea parcării este abordată într-un mod strategic, atunci aceasta poate fi folosită foarte eficient ca o modalitate de a contribui la atingerea multor obiective de mediu, sociale și economice.

Politicile naționale de transport au obiective similare în majoritatea țărilor din spațiul european și vizează:

- Dezvoltarea economiei locale și naționale și transformarea centrelor orașelor în spații atractive pentru activitățile economice;
- Reducerea utilizării autoturismului pentru a reduce congestia traficului;
- Încurajarea utilizării modurilor alternative de deplasare;
- Îmbunătățirea transportului public, inclusiv integrarea sa cu alte moduri de transport, în special în orașele mai mari;
- Reducerea impactului asupra mediului pe care îl are utilizarea autoturismului;
- Accesibilitate deplină pentru toate grupurile societății.

Dezvoltarea unei Strategii de Gestionare a Parcării sprijină o abordare structurată a modalității în care parcare poate contribui la realizarea acestor obiective mai ample.[...]

Figura 2: Fazele dezvoltării politicii de parcare



Sursa: Giuliano Mingardo, Bert Van Wee, Tom Rye - Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends



## Relația dintre elemente cheie și scopul politicii de parcare și fazele de dezvoltare ale acesteia

	Faza 1 / Apariția regulamentelor de parcare			Faza 2 / Apariția parcerii cu plată		Faza 3 / Parcarea ca parte integrată a sistemului de Gestionare a Cererii de
	Absența măsurilor de parcare	Regulamente de parcare și control	Restricții de timp	Introducerea parcerii cu plată	Extinderea zonelor de parcare cu plată	
<b>Scop</b>						
Scopul politicii de parcare	-	Pentru a reglementa cererea și a facilita utilizarea auto	Pentru a reglementa cererea și a maximiza nr. vizitatorilor	Pentru a reglementa cererea în vederea menținerii controlului asupra utilizării autoturismului și a traficului		Pentru a îmbunătăți accesibilitatea, calitatea vieții și pentru a sprijini economia orașelor
Tendențe majore în politica de transport	"Anticipează și Furnizează"			"Comandă și Controlează"		"Gestionarea Cererii"
<b>Instrumente</b>						
Cerințe	Fără cerințe de parcare	Sunt introduse primele cerințe de parcare		Cerințele de parcare sunt standard pentru toate tipurile de noi dezvoltări		Sunt introduse cerințe de parcare minime și maxime
Regulamente	Fără regulamente de parcare: se poate parca oriunde	Locurile de parcare sunt clar marcate. Este interzisă parcare în anumite zone	Introducerea restricțiilor de timp.	Introducerea parcerii cu plată în zona centrală împreună cu permisele pentru rezidenți	Extinderea zonelor de parcare cu plată	Extinderea zonelor cu parcare plătită Utilizarea prețurilor diferențiate Facilități de tip Park&Ride Utilizare multiplă a zonelor de parcare Părcări la locul de muncă
Marketing	-	-	-	Există un tip de promovare a facilităților de parcare din afara străzii, în încercarea de a crește utilizarea stocului de parcare disponibil		Promovarea facilităților de tip Park&Ride pentru a încuraja accesarea centrelor fără autoturism Promovarea utilizărilor multiple ale parcerilor
Informare și Comunicare	-	Informare simplă asupra modalității de funcționare a sistemului de parcare		Informare simplă asupra modalității de funcționare a sistemului de parcare Apariția primului sistem de informare - de tip digital prin care se afișează nr de locuri disponibile		Utilizare masivă a tehnologiei IT pentru a ghida oamenii către parcerile disponibile și a evita rularea suplimentară a autoturismelor în căutarea unui loc de parcare

Sursa: Giuliano Mingardo, Bert Van Wee, Tom Rye - *Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends*,<sup>2</sup>

### „Politica de parcare și Comunicarea

Comunicarea și înțelegerea între toți partenerii implicați este esențială pentru succes. Experții trebuie să caute dialogul. Trebuie să găsească compromisuri acceptabile pentru a avansa, cu pași mici, în direcția cea mai bună.

Procesul de comunicare necesită o implicare publică extinsă și are ca scop atât „educarea” profesioniștilor cât și a publicului.

Comunicarea și informarea par a fi cheia relevantă pentru îmbunătățirile viitoare pentru o politică de parcare mai puternică ca parte a unui proces integrat de planificare a transportului.<sup>3</sup>

Politica de gestionare a parcerii urbane este unul dintre cele mai puternice instrumente aflate la dispoziția primăriilor pentru a influența tiparele de mobilitate urbană, pentru a controla amenajarea și utilizarea spațiului urban și, în ultimă instanță, pentru a determina calitatea vieții urbane și deci fericirea locuitorilor orașului.

„Lipsa unui proces eficient de gestionare a parcerilor poate rezulta în situații diverse la nivelul orașului precum:

- Parcarea în locuri necorespunzătoare - de ex. pe trotuare sau spații verzi;
- Obstrucționarea accesului pentru diverse vehicule pentru situații de urgență - de ex.: salvare, pompieri;
- Obstrucționarea deplasării pietonilor și bicicliștilor;
- Obstrucționarea vizibilității celorlalți participanți la trafic;

<sup>2</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union, p.30-32

<sup>3</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union, p.55

- Interpunere vizuală și reducere a calităților estetice ale ariilor urbane. „<sup>4</sup>

„Dacă gestionarea parcării este abordată într-un mod strategic, atunci aceasta poate fi folosită foarte eficient ca o modalitate de a contribui la atingerea multor obiective de mediu, sociale și economice.

Politicile naționale de transport au obiective similare în majoritatea țărilor din spațiul european și vizează:

- Dezvoltarea economiei locale și naționale și transformarea centrelor orașelor în spații atractive pentru activitățile economice;
- Reducerea utilizării autoturismului pentru a reduce congestia traficului;
- Încurajarea utilizării modurilor alternative de deplasare;
- Îmbunătățirea transportului public, inclusiv integrarea sa cu alte moduri de transport, în special în orașele mai mari;
- Reducerea impactului asupra mediului pe care îl are utilizarea autoturismului;
- Accesibilitate deplină pentru toate grupurile societății.„<sup>5</sup>

„Politica de parcare și Acceptarea

Experiențele practice în diferite țări europene furnizează o serie de concluzii generale cu privire la obținerea unui nivel ridicat de acceptabilitate pentru gestionarea sistemului de parcare:

**Nivelul de acceptare se relaționează cu nivelul informațiilor primite** - O piatră de temelie în procesul de acceptare pentru măsurile de gestionare a cererii de călătorie îl reprezintă nivelul de informare. În multe orașe conținutul informațiilor este de cele mai multe ori redus la parametri tehnici. Dar oamenii trebuie să cunoască și să înțeleagă care sunt măsurile planificate pentru implementare. Trebuie să fie conștienți de contextul situației (de ex., plata cheltuielilor reale de transport - inclusiv costurile externe), obiective (reducerea congestiei, obiective de mediu, de siguranță etc.) precum și de modul specific în care sunt implementate măsurile. Un fapt principal se referă de asemenea la sursa (de ex. instituție, mass-media) de proveniență a informațiilor. Este sursa sau imaginea acesteia suficient de precisă pentru grupul țintă?

**Nivelul de acceptare se relaționează cu beneficiile percepute** - Problemele de trafic din oraș trebuie să fie evidente și trebuie demonstrat faptul că gestionarea parcării este cel mai bun mod de a complementa alte măsuri și de a rezolva astfel problemele utilizatorilor, precum și ale non-utilizatorilor. Gestionarea sistemului de parcare ar trebui să fie perceput mai degrabă ca un instrument de „facilitare” și nu ca o penalizare. Oamenii sunt obișnuiți să privească drumurile drept un bun public „gratuit”, prin urmare, se va întâmpina o rezistență emoțională puternică în orice încercare de a percepe taxe pentru ele. Dacă vrei ca oamenii să accepte taxarea pentru utilizarea drumurilor sau pentru parcare trebuie să existe motive foarte bune și convingătoare.

<sup>4</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union, p. 8

<sup>5</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union, p. 30

**Nivelul de acceptare se relaționează cu disponibilitatea modurilor de transport alternative** - Experiențele practice în toate aceste țări arată că oferta de transport public performant trebuie să fie parte dintr-un pachet de politici privind introducerea gestionării sistemului de parcare.

**Nivelul de acceptare se relaționează cu alocarea veniturilor** - Un aspect important în acceptarea gestionării sistemului de parcare ține de utilizarea banilor. Oamenii par să simtă că veniturile strânse sunt doar o altă formă de impozitare aplicate automobiliștilor. Se tem că banii vor dispărea într-o "gaură neagră" a bugetului central sau municipal fără nici un profit evident pentru plătitori. Acesta este unul dintre motivele pentru care sistemele restrictive precum controlul accesului au o acceptare mai mare decât sistemele de taxare. Oamenii vor să știe pentru ce sunt utilizate taxele lor și care este beneficiul lor. Veniturile ar trebui să fie alocate sectorului de transport (de ex. pentru a îmbunătăți transportul public).

**Nivelul de acceptare se relaționează cu nivelul de supraveghere** - Adesea, controalele din parcările cu plată nu sunt foarte stricte. Consecința constă într-un nivel înalt de non-acceptabilitate sub forma parcărilor ilegale sau a înlocuirii destinațiilor alese de automobiliști.

**Nivelul de acceptare se relaționează cu nivelul amenzilor de parcare** - Din acest motiv, nivelul de parcare ilegală devine un indicator de acceptabilitate.

**Nivelul de acceptare se relaționează cu proiectele inovatoare** - În general, trebuie subliniat faptul că proiectele inovatoare pot contribui la o acceptare mai mare a gestionării parcărilor datorită unui nivel ridicat de disciplină în ceea ce privește reglementările pe probleme de plată și restricții de timp atât pentru parcare pe stradă cât și pentru parcare din afara ei.

**Nivelul de acceptare se relaționează cu eforturile de comunicare** - Comunicarea trebuie inițiată chiar de la începutul procesului de luare a deciziilor. Punctul de plecare pentru introducerea gestionării sistemului de parcare trebuie să fie o discuție politică și publică pe probleme de trafic și privind obiectivele generale ale politicii de transport urban.

**Nivelul de acceptare nu se relaționează în principal cu nivelul tarifelor** - Experiențele din orașe arată că acceptarea nu depinde în principal de nivelul tarifelor

**Nivelul de acceptare al schemelor de gestionare a parcării depinde de experiențele anterioare în acest domeniu** - Suportul UE pentru activitățile care vizează diseminarea experiențelor și bunelor practici între orașe și țări europene reprezintă un aspect important în această problemă.,<sup>6</sup>

„Integrarea sistemului de parcare la nivelul țesutului urban

Dacă politica de parcare funcționează bine ca parte a unui pachet global de restricționare a cererii, trebuie implementată complementar cu o înțelegere clară a planificării utilizării terenurilor. În termeni de transport, aceasta înseamnă conectarea politicii de parcare cu accesibilitate non-auto. Dacă politicile primordiale de utilizare a terenului și de accesibilitate a transportului sunt corecte și adaptate, atunci există o posibilitate

<sup>6</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union, p.56

considerabilă ca alte politici de gestionare a parcurii să fie în mod eficient implementate și integrate strategiilor de transport mai ample. Parcarea va trebui localizată în modalități variate pentru a oferi flexibilitate și a diminua impactul vizual pe care staționarea autoturismelor îl creează.,<sup>7</sup>

„Beneficiarii unei politici structurate de gestionare a parcurii

Tabel 5: Grupuri de beneficiari ai politicii de parcare

Grup de utilizatori	Obiective specifice de implementare a politicii de parcare	Măsurile de gestionare a sistemului de parcare implementate
Rezidenți dependenți de parcare pe stradă	Asigurarea accesului la parcare pe stradă	• Zone de parcare rezidențială, cu acces limitat altor grupe de utilizatori la aceste locuri de parcare
Navetiști	Transferarea călătoriilor către alte moduri de transport decât autoturismul	• Timpi limitați și valori reduse ale numărului de locuri de parcare pe stradă și în afara ei • Construcții limitate de noi parcuri în cadrul noilor zone de birouri - Park & Ride / Transport public îmbunătățit
Vizitatori în scopuri economice	Asigurarea oportunității de a parca în mod convenabil pentru deplasările cu scop economic de scurtă durată (până la 4 ore) - recomandate a fi taxabile	• Zone de parcare controlată, oferind într-o oarecare măsură parcare pe stradă platită, la prețuri care să mențină rulajul autoturismelor și să limiteze șederea maximă; • Parcare în afara străzii cu tarife care să descurajeze șederi de lungă durată.
Cumpărători și turiști	Similar cu vizitatorii în scopuri economice	• Similar cu vizitatorii în scopuri economice; • Îmbunătățiri aduse modurilor alternative de călătorie, inclusiv facilităților de tip Park&Ride
Persoane cu dizabilități	Menținerea / Îmbunătățirea accesibilității	• În zonele cu parcare controlată, asigurarea disponibilității și a sancționării locurilor de parcare dedicate persoanelor cu dizabilități • Standarde de parcare pentru noi dezvoltări, ce necesită un anumit număr de locuri de parcare dedicate persoanelor cu dizabilități
Pletoni, bicicliști	Spațiu mai mult	• Controlarea parcurii pe stradă pentru a nu-i incomoda
Utilizatori de transport public	Creșterea suprafețelor pentru a asigura prioritatea vehiculelor de transport public	• Controlarea parcurii pe stradă pentru a nu-i incomoda

Sursa: Rye, T. et al., 2010. *Parking Management: A Contribution Towards Liveable Cities; Module 2c: Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities*

Politica de parcare este un instrument puternic ce se adresează cererii de transport, dar este doar una dintre multiplele politici urbane. Ar trebui percepută ca unul dintre elementele Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. În acest context, și pentru a câștiga recunoașterea, o politică de parcare va trebui să satisfacă anumite criterii:

- Orice schimbare, precum și motivația ce a stat la baza ei trebuie în întregime comunicate;
- Publicul trebuie să cunoască și să înțeleagă diferitele măsuri;
- Posibilele beneficii trebuie explicate;
- Orice taxe și reglementări trebuie percepute ca relaționându-se cu dimensiunea problemei existente;
- Modurile alternative de transport trebuie să fie disponibile la un standard ridicat;
- Orice venit suplimentar provenit din taxarea parcurii trebuie utilizat în mod corect și transparent;
- Orice reglementare de parcare trebuie impusă în mod consecvent și corect; și
- Amenziile nu trebuie să fie excesive, ci trebuie relaționate cu seriozitatea delictului.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union, p.17

<sup>8</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union, p.33

## Legislație

În elaborarea studiului se ține cont de următoarele acte normative, standarde și normative:

- Ordonanța Guvernamentală de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată și actualizată în 2017 („Legea circulației”);
- Regulamente privind implementarea OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobat prin HG 1391/2006;
- OUG 43/1997 privind regimul drumurilor;
- Legea 155/2010 – „Legea poliției locale”;
- HG 144/1992 privind blocarea, ridicarea, depozitarea și eliberarea autovehiculelor sau remorcilor staționate neregulamentar pe drumurile publice;
- Legea 51/2006 a serviciilor de utilitate publică;
- Legea 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii 51/2006;
- STAS 2900-89 – Lățimea drumurilor;
- Legea administrației publice locale nr.215/2001;
- Legea nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanism.
- Norm. EU 1370 privind serviciile publice



## 2. Analiza situației existente

Cu o populație înregistrată de circa 290000 de locuitori, iar o zona metropolitană de aproape 482000, în municipiul Brașov se pot genera suficiente călătorii cu automobilul individual încât să genereze blocarea rețelei stradale din centrului și ocuparea spațiilor de parcare în pondere de 100%.

### 2.1. Documente strategice

Pentru realizarea unei politici de parcare corecte și coerente, raportată corect la contextul strategic, au fost studiate atât documentele la nivel european, național, cât și planurile locale.

#### *Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială la nivel european*

*„Se preconizează că autoritățile locale vor promova pe scară largă mobilitatea durabilă prin încurajarea transferului modal și utilizarea unor forme de deplasare alternativă autoturismului personal pentru călătoriile zilnice.*

*Carta Albă a Transporturilor - foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor susține această temă, recunoscând că mobilitatea este importantă, dar poate avea un cost financiar, social și de mediu, și astfel trebuie încurajate modalitățile de transport durabile.,”<sup>9</sup>*

#### *„Carta europeană a Amenajării Teritoriului - Carta de la Torremolinos (1983)*

*Documentul aprobat în cadrul Consiliului Europei stabilește principiile agreate la nivel european cu privire la activitatea de amenajare a teritoriului, conținând prevederi specifice pentru:*

- zonele rurale, cu agricultura ca funcțiune de bază, au un rol important. Este esențială crearea unor condiții de viață acceptabile în mediul rural, în privința tuturor aspectelor economice, sociale, culturale și ecologice precum și a infrastructurilor și dotărilor, făcând diferența între regiunile rurale sub-dezvoltate și periferice și cele aflate în vecinătatea marilor conurbații.*
- zonele urbane contribuie la dezvoltarea Europei și prezintă de obicei probleme de controlare a creșterii. O structură urbană echilibrată necesită implementarea sistematică a planurilor de folosință a terenurilor și aplicarea liniilor directe pentru dezvoltarea activităților economice în beneficiul condițiilor de viață ale orășenilor.*

<sup>9</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union, p. 5

- *zonele de frontieră, mai mult decât altele, necesită o politică de coordonare între state. Scopul acestei politici este de a deschide frontierele și de a institui cooperarea și consultările transfrontaliere și folosirea comună a dotărilor de infrastructură.*
- *zonele montane: având în vedere importanța acestor zone, datorată funcțiilor ecologice, economice, sociale, culturale și agricole pe care le îndeplinesc și a valorii lor ca depozite de resurse naturale și de numeroasele constrângeri la care sunt supuse în aceste domenii de activitate, politica de gestionare a amenajării trebuie să acorde o importanță deosebită și adecvată conservării și dezvoltării regiunilor montane.*
- *regiunile cu deficiențe de structură în care condițiile de viață și muncă au progresat puțin, mai ales din motive istorice, sau care au rămas în urmă datorită schimbărilor bazei lor economice, necesită o asistență specială pentru ștergerea diferențelor care există între condițiile de viață și muncă din diferite state.*
- *regiunile în declin: este necesar să se dezvolte politici specifice în favoarea regiunilor în care activitatea economică a fost puternic încetinită de restructurarea industrială și de îmbătrânirea infrastructurii și a echipamentului industrial, care este în cele mai multe cazuri mono-structurat.*
- *zonele de coastă și insulele: dezvoltarea turismului de masă și a transportului în Europa și industrializarea zonelor de coastă, a insulelor și a mării necesită politici specifice care să asigure acestor regiuni o dezvoltare echilibrată și o urbanizare coordonată, având în vedere cerințele de conservare a mediului și caracteristicile regionale.*

### **Perspectiva dezvoltării spațiale a Europei -ESDP (1999)**

*Documentul stabilește pentru prima dată un cadru pentru a asigura o dezvoltare teritorială durabilă și echilibrată a teritoriului european, bazat pe acceptarea necesității unei viziuni pan europene asupra viitorului Europei.*

*Din acest proces a rezultat o primă versiune a Perspectivei de dezvoltare teritorială a Europei (European Spatial Development Perspective -ESDP), propusă și discutată la Noordwijk în 1997. Acel proiect a fost considerat prea ambițios în afirmațiile și ilustrările privind viitorul Europei.*

*Ulterior, ESDP a fost aprobată în 1999 la Potsdam și a constituit o primă încercare de identificare a consensului asupra direcției către care să se îndrepte Europa.*

*Dezvoltarea spațială echilibrată constituie motivul central al acestui document. În document se precizează faptul că teritoriul constituie una dintre dimensiunile politicii europene, în condițiile în care existența disparităților în privința dezvoltărilor spațiale constituie una dintre caracteristicile Europei.*

*Din punct de vedere al obiectivelor, dezvoltarea echilibrată și durabilă a spațiului pleacă de la cei trei piloni ai dezvoltării durabile: societatea, economia, mediul.*

### *Principiile directe pentru o dezvoltare teritorială durabilă a continentului european (2000)*

*Prin acest document sunt adoptate cele 10 principii ale dezvoltării teritoriale durabile a continentului european:*

- *promovarea coeziunii teritoriale prin intermediul unei dezvoltări socio-economice și de îmbunătățire a competitivității;*
- *promovarea și încurajarea dezvoltării generate de funcțiunile urbane și de îmbunătățirea relațiilor dintre orașe și sate;*
- *promovarea unor condiții de accesibilitate mai echilibrate;*
- *facilitarea accesului la informație și cunoaștere;*
- *reducerea degradării mediului;*
- *valorificarea și protecția resurselor și patrimoniului natural;*
- *valorificarea patrimoniului natural ca factor de dezvoltare;*
- *dezvoltarea resurselor energetice în menținerea securității;*
- *promovarea unui turism de calitate și durabil;*
- *limitarea preventivă a efectelor catastrofelor naturale.*

### *Carta de la Leipzig pentru orașe europene durabile (2007)*

*Statele membre se angajează:*

- *să inițieze o dezbatere politică în statele lor respective despre cum pot fi integrate principiile și strategiile Cartei de la Leipzig pentru orașe europene durabile în politicile de dezvoltare naționale, regionale și locale;*
- *să folosească instrumentul dezvoltării urbane integrate și structurile de guvernare indispensabile realizării acestora și, în acest scop, să creeze cadrul necesar la nivel național;*
- *să promoveze o organizare teritorială echilibrată, bazată pe o structură urbană europeană policentrică.*

### *Cartea verde privind coeziunea teritorială - Transformarea diversității teritoriale într-un avantaj (2008)*

*Modelul de organizare teritorială a continentului european, în special a rețelei de localități, este unic, iar răspunsul politicilor la acest fapt rezidă în acțiuni pe trei fronturi - concentrare, conectare și cooperare:*

- *concentrare: depășirea diferențelor de densitate;*
- *conectare: depășirea factorului distanță;*
- *cooperare: depășirea factorului divizare.*

*Trei tipuri specifice de regiuni se confruntă în unele cazuri cu dificultăți de dezvoltare:*

- *regiunile montane;*
- *regiunile insulare;*
- *regiuni slab populate.*

## *Europa 2020 -O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii (2010)*

*Strategia Europa 2020 se axează pe trei priorități:*

- creștere inteligentă -dezvoltarea unei economii bazate pe cunoaștere și inovare;*
- creștere durabilă -promovarea unei economii mai eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor, mai ecologice și mai competitive;*
- creștere favorabilă incluziunii -promovarea unei economii cu o rată ridicată a ocupării forței de muncă, în măsură să asigure coeziunea economică, socială și teritorială.*

*Tratatul de la Lisabona a adăugat coeziunea teritorială la obiectivele coeziunii economice și sociale. Prin urmare, este necesar să se abordeze acest obiectiv în cadrul noilor programe, punând accentul în special pe rolul orașelor, pe delimitările geografice funcționale, pe zonele care se confruntă cu probleme geografice sau demografice specifice și pe strategii macro-regionale.*

*Conceptul de coeziune teritorială a evoluat în ultimul deceniu de la un sinonim pentru „dezvoltare echilibrată” sau „echilibru teritorial” la un înțeles mai cuprinzător care se referă la elemente precum accesul echitabil la servicii, valorificarea potențialului teritorial sau coordonarea politicilor sectoriale.*

*Conceptul de coeziune teritorială include mai multe direcții majore, astfel:*

- dezvoltarea armonioasă a teritoriului;*
- valorificarea elementelor de potențial teritorial;*
- utilizarea caracteristicilor geografice în dezvoltarea teritorială;*
- orientarea în jurul a trei coordonate strategice cheie, respectiv concentrarea activităților umane, conectarea orașelor și teritoriilor și cooperarea reală în diverse domenii.*

*Coeziunea teritorială reprezintă un obiectiv politic la nivel european, iar politicile de dezvoltare teritorială sunt instrumente pentru atingerea acestuia, rolul său fiind de a adăuga la dezvoltarea economică și socială și valorificarea potențialului teritorial. Coeziunea teritorială presupune o consolidare a dimensiunii teritoriale în ansamblul politicilor comunitare și naționale, pentru valorizarea legăturilor dintre diferitele politici sectoriale și utilizarea potențialului specific fiecărui tip de teritoriu.*

*Coeziunea teritorială înseamnă în primul rând recunoașterea diversității teritoriale și nevoia de a construi pe baza acestei diversități pentru a genera dezvoltare socio-economică. Cunoașterea teritoriului este importantă pentru formularea și implementarea politicilor de dezvoltare multisectoriale integrate, iar planificarea strategică creează condițiile optime pentru ca fiecare dintre teritorii să-și valorifice potențialul și să-și crească nivelul de concentrare al activităților. Mai mult, teritoriile nu sunt elemente izolate și nu pot avea succes decât împreună. Integrarea, cooperarea și coordonarea între teritoriile UE precum și teritoriile naționale sunt factori cheie ai dezvoltării, prin posibilitatea de a atinge o masă critică și apoi prin exploatarea elementelor complementare.*

*Cercetările recente în domeniu arată că dezvoltarea rapidă are loc prin intermediul zonelor care concentrează forța economică. În condiții normale, orașele concentrează din ce în ce mai multe resurse economice și umane care conduc la creșterea urbanizării, generând o gamă largă de oportunități, permițând oamenilor să ocupe locuri de muncă de calitate mai bine remunerate, companiilor să recruteze angajați cu abilități potrivite, capitalurilor și ideilor să circule mai eficient. Pe măsură ce resursele se concentrează în jurul anumitor centre, economiile locale cresc accelerat, iar orașele propulsează economia cu mai multă forță și consistență decât înainte.*

*Soluția pentru realizarea coeziunii cu zonele mai puțin dezvoltate, care rămân în urmă, este de a conecta oamenii care locuiesc aici cu oportunitățile din orașele mari.*

*Pe termen lung se va realiza convergența standardelor de viață, iar avantajele conferite de zonele competitive se vor distribui și către comunitățile mai sărace din apropiere, pentru că oamenii care au părăsit zonele deficitare aduc înapoi cu ei capital, locuri de muncă și idei.*

*Orașele mici și mijlocii pot beneficia de creșterea generată de aglomerări prin cooperare și prin furnizarea serviciilor de bază către populația din zonele rurale.*

*Zonele urbane pot fi motoare de creștere și centre de creativitate și inovare. Prin urmare, ar trebui elaborată o agendă urbană ambițioasă, care să definească mai clar resursele financiare în vederea abordării problemelor urbane, conferind autorităților urbane un rol mai important în conceperea și punerea în aplicare a strategiilor de dezvoltare urbană.*

*Acțiunea în domeniul urban, resursele aferente și orașele în cauză ar trebui identificate în mod clar în documentele de programare.*

*Programele ar putea fi astfel concepute și gestionate nu doar la nivel național și regional, ci și la nivelul grupurilor de orașe sau la nivelul bazinelor fluviale.*

*Caracteristicile geografice sau demografice ar putea intensifica în anumite cazuri problemele de dezvoltare. Acesta este în special cazul regiunilor ultra-periferice, dar și al regiunilor cu o densitate a populației foarte scăzută și al regiunilor insulare, transfrontaliere și muntoase.*

*Coeziunea teritorială înseamnă și abordarea legăturilor dintre mediul urban și cel rural, din punct de vedere al accesului la infrastructuri și servicii abordabile și de calitate, precum și a problemelor din regiunile cu o mare concentrare de comunități marginalizate din punct de vedere social.*

*În final, strategiile macro-regionale ar trebui să reprezinte instrumente integrate cu un domeniu de acțiune amplu și susținute de o componentă transnațională consolidată, iar partea cea mai importantă a finanțării ar trebui să provină din programe naționale și regionale cofinanțate prin politica de coeziune și din alte resurse naționale.*



## **Agenda Teritorială a Uniunii Europene 2020 -Spre o Europă inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, compusă din regiuni diverse (2011)**

Provocările dezvoltării teritoriale sunt:

- expunerea sporită la globalizare: transformările structurale după criza economică globală;
- provocările integrării europene și interdependența crescândă a regiunilor;
- provocări demografice și sociale diverse din punct de vedere teritorial, segregarea grupurilor vulnerabile;
- schimbările climatice și riscurile legate de mediu: efecte diverse din punct de vedere geografic;
- provocările energetice se situează în prim-plan și amenință competitivitatea regională;
- pierderea biodiversității; patrimoniul natural, peisagistic și cultural vulnerabil.

Priorități teritoriale pentru dezvoltarea Uniunii Europene sunt:

- promovarea dezvoltării teritoriale policentrice și echilibrate;
- încurajarea dezvoltării integrate în orașe, regiuni rurale și specifice;
- integrarea teritorială în regiunile funcționale transfrontaliere și transnaționale;
- asigurarea competitivității globale a regiunilor pe baza economiilor locale puternice;
- îmbunătățirea conexiunilor teritoriale pentru indivizi, comunități și întreprinderi;
- gestionarea și conectarea valorilor ecologice, peisagistice și culturale ale regiunilor.,<sup>10</sup>

## **Documentații la nivel național**

**Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN)** are caracter director și reprezintă, conform Legii 350/2011 cu modificările ulterioare, sinteza a programelor strategice sectoriale pe termen mediu și lung, prevederile acestuia fiind obligatorii pentru toate celelalte documentații de amenajare a teritoriului.

PATN se constituie din mai multe secțiuni: Rețele de transport (Legea 363/2006), Ape (Legea 171/1997), Zone Protejate (Legea 5/2000), Rețeaua de localități (Legea 351/2001, Studiu de fundamentare pentru Reactualizarea rețelei de localități 2014), Zone de risc natural (Legea 575/2001), Zone cu resurse turistice (Legea 190/2009).

Atât Programul Operațional Sectorial (POS) privind Transportul 2007-2013, cât și Strategia pentru transport durabil 2007 –2013 –2020 –2030 elaborată de Ministerul Transporturilor impun respectarea prevederilor Secțiunii1 Transport a PATN. Totuși, Secțiunea1 Transport a PATN nu include recomandări prioritate, ci mai degrabă o listă consistentă de lucrări de transport ce se doresc a fi efectuate, fără să se propună un termen de execuție și fără să fie făcute repartizări de prioritate. (World Bank, Consolidarea Capacității de Planificare Spațială, 2013).Având în vedere aceste aspecte, precum și termenul de 10 ani de la elaborarea PATN Secțiunea I și existența documentației subsecvente Masterplan-ul general de Transport al României, PMUD Brașov se va corela cu cel din urmă.

<sup>10</sup> Strategia de Dezvoltare Teritorială a României 2035, p 16-19

### *Strategia de Dezvoltare Teritorială a României 2035 (SDTR 2035)*

*„SDTR 2035 este documentul care stă la baza întregului sistem de planificare spațială (amenajarea teritoriului și urbanism) la nivel național fundamentând astfel documentele strategice de nivel regional, județean și local (strategii de dezvoltare teritorială, planuri de amenajarea teritoriului, planuri de dezvoltare regională) și documentațiile operaționale (planuri de urbanism, planuri de mobilitate urbană), precum și celelalte strategii de dezvoltare de la nivel național cu relevanță și impact teritorial. Strategia structurează demersul de planificare în jurul a două perspective principale:*

- **Perspectiva investițională** – se traduce printr-un ansamblu de măsuri teritoriale și proiecte strategice care configurează teritoriul național în raport cu traiectoria economică, demografică și de planificare a resurselor și care are drept scop creșterea capacității zonelor de a genera performanță economică și creștere demografică pozitivă;

- **Perspectiva de direcționare** – se traduce într-un set de principii și măsuri teritoriale care au drept scop fixarea cadrului și măsurilor de protecție a spațiului natural și construit în raport cu sistemul de planuri și documentații de amenajarea teritoriului și urbanism

*Având la bază perspectivele enunțate care configurează rolul strategiei în raport cu politicile sectoriale și sistemul de planificare teritorială, măsurile și proiectele identificate prin procesul de planificare sunt încadrate în **două paliere operaționale**, respectiv:*

- măsuri teritoriale și proiecte adresate unor provocări manifestate la întreg teritoriul național și prin a căror implementare se urmărește atingerea unui impact la scară națională;

- măsuri teritoriale și proiecte adresate unor provocări manifestate la nivelul unor zone specifice de la nivelul teritoriului (ex. zone urbane, zone rurale, zone montane, zone transfrontaliere, zona costieră) prin a căror implementare se urmărește obținerea unui impact semnificativ la nivelul teritoriilor

*Strategia de dezvoltare teritorială a României furnizează un model complet de dezvoltare a teritoriului național, în succesiunea: analiză -diagnostic -viziune -scenarii – obiective strategice – obiective specifice -măsuri naționale -acțiuni -proiecte prioritare -măsuri teritoriale integrate, model bazat pe asumarea coeziunii teritoriale. Obiectivele generale pt. dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul 2035 stabilite în cadrul strategiei sunt:*

- Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband;

- Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive;

- Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor urbane funcționale;

- Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială;

- Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.,<sup>11</sup>

<sup>11</sup> *Strategia de Dezvoltare Teritorială a României 2035, p. 9-10*

### *Master Planul General de Transport ( iulie 2015)*

„Master Planul analizează obiectivele majore ale sistemului național de transport. Prin urmare, acesta constituie un instrument strategic de planificare a intervențiilor majore (proiecte și alte acțiuni) ce sunt semnificative pentru obiectivele de transport la scară națională. [...] Orizontul de timp al Master Planului este anul 2030. [...] Nivelul de detaliu al analizelor din Master Plan este unul strategic prin însăși natura acestei categorii de studii.

*Relația Master Planului General de Transport cu cele mai relevante documente de politici UE:*

- *Rețeaua TEN-T este formată pe două niveluri: rețeaua centrală care urmează a fi finalizată până în 2030 și rețeaua globală, care urmează a fi finalizată până în 2050. Rețeaua globală va asigura acoperirea completă a UE și accesibilitatea la toate regiunile. Ambele niveluri includ toate modurile de transport: rutier, feroviar, aerian, naval și maritim, precum și platforme multimodale. Acest lucru va asigura operațiuni de transport fluent de-a lungul rețelei. Politica favorizează, de asemenea, implementarea sistemelor de gestionare a traficului, care vor permite optimizarea utilizării infrastructurii, iar prin creșterea eficienței, vor fi reduse emisiile de CO<sub>2</sub>*

- *Cartea Albă privind Politica Comunitară de Transport (2011) reprezintă foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor către un sistem de transport competitiv și un transport eficient. Viziunea pentru un sistem de transport competitiv și sustenabil se referă la Cresterea transporturilor și sprijinirea mobilității, atingând în același timp obiectivul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu 60%. Acest obiectiv poate fi atins prin:*

- *Dezvoltarea și implementarea combustibililor și a sistemelor de propulsie sustenabile*
- *Optimizarea performanței lanțurilor logistice multimodale, inclusiv prin utilizarea pe scară mai largă a unor moduri de transport mai eficiente din punct de vedere energetic*
- *Creșterea eficienței transporturilor și a utilizării infrastructurii cu ajutorul sistemelor de informații și al stimulentei bazate pe piață*

*O rețea primară eficientă pentru transportul și călătoriile interurbane Multimodale.*

*Condiții echitabile la nivel mondial pentru călătoriile pe distanțe lungi și pentru transporturile de marfă intercontinentale.*

*Un transport urban și o navetă curate*

*Realizarea acestei viziuni implică următoarele:*

- *Crearea unui spațiu european unic al transporturilor: prin dezvoltarea serviciilor feroviare, dezvoltarea serviciilor aeriene inclusiv îmbunătățirea calității și capacității aeroporturilor, transformarea în continuare a spațiului de transport maritim European, optimizarea pieței interne a transportului pe căile navigabile interioare, îmbunătățirea sistemului de transport rutier de mărfuri, crearea cadrului necesar pentru transportul multimodal de mărfuri;*
- *Promovarea unor locuri și condiții de muncă de calitate;*
- *Siguranța transporturilor;*
- *Calitatea și fiabilitatea serviciilor;*
- *Strategii pentru inovare și implementare;*
- *Promovarea unui comportament mai sustenabil;*
- *Infrastructuri moderne și o finanțare inteligentă.*

- *Strategia Europa 2020 propune trei priorități care se susțin reciproc: o creștere inteligentă: dezvoltarea unei economii bazate pe cunoaștere și inovare;*

- *o creștere durabilă: promovarea unei economii mai eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor, mai ecologice și mai competitive;*
- *o creștere favorabilă incluziunii: promovarea unei economii cu o rată ridicată a ocupării forței de muncă, care să asigure coeziunea socială și teritorială.*

- *Strategia UE privind adaptarea la schimbările climatice Scopul general al strategiei UE privind adaptarea la schimbările climatice este de a contribui la o Europă mai rezistentă la schimbările climatice. Aceasta înseamnă creșterea gradului de pregătire și a capacității de a reacționa la impactul schimbărilor climatice la nivel local, regional, național și la nivelul UE, dezvoltând o abordare coerentă.*

- *Strategia de transport durabil stabilește proiectele prioritare în domeniul transporturilor identificate de România împreună cu UE. Obiectivul general îl reprezintă dezvoltarea echilibrată a sistemului național de transport care să asigure o infrastructură și servicii de transport, dezvoltarea sustenabilă a economiei și îmbunătățirea calității vieții. Obiectivele specifice avute în vedere pentru atingerea obiectivului general sunt: o modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național;*

- o creșterea condițiilor de siguranță și a calității serviciilor;*

- o liberalizarea pieței interne de transport;*

- o stimularea dezvoltării economiei și a competitivității;*

- o întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel regional și național;*

- o compatibilitatea cu mediul înconjurător „<sup>12</sup>*

Principalul scop al Strategiei de Parcare este realizarea unui cadru legal pentru dezvoltare investițiilor în domeniul parcarilor publice, pentru a asigura necesarul de locuri de parcare, concomitent cu descurajarea deplasărilor cu autovehiculul propriu. În procesul de prioritară a mijloacelor de deplasare nepoluante sau cu emisii scăzute, modul în care este gestionată parcare joacă un rol esențial deoarece reprezintă un instrument foarte eficient pentru descurajarea deplasărilor motorizate.

Procesul de elaborare al prezentului studiu implică o documentare obligatorie a specificului localității în cauză, urmărind înțelegerea caracteristicilor socio-demografice locale. La realizarea documentului au contribuit:

- *Date referitoare la trama stradală;*
- *Planul Urbanistic General, - Reactualizare Plan Urbanistic General Municipiul Brașov;*
- *Planul de Mobilitate Urbana Durabilă;*
- *Strategia de dezvoltare durabilă a Municipiului Brașov 2030.*
- *Ghid De Planificare Și Gestionare A Sistemului De Parcări Urbane;*
- *Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030;*

<sup>12</sup>[http://mt.gov.ro/web14/documente/strategie/mpgt/23072015/Master%20Planul%20General%20de%20Transport\\_julie\\_2015\\_vol%20I.pdf](http://mt.gov.ro/web14/documente/strategie/mpgt/23072015/Master%20Planul%20General%20de%20Transport_julie_2015_vol%20I.pdf)

## Documentații la nivel local (municipal)

### PMUD

General vorbind, parcurile din municipiul Brașov par a fi relativ bine îngrijite, administrate și funcționează fără să afecteze semnificativ restul rețelei de transport. Totuși, ca în orice oraș, există excepții, în mod special în jurul Primăriei, unde s-a observat că există o cerere mare, începând cu mijlocul dimineții până după-amiaza târziu.

În general, în inima centrului orașului, cererea de parcare este mare, dar se pare că aceasta este satisfăcută, de obicei, prin parcare vehiculelor în spațiile marcate formal. Aceasta se datorează în principal faptului că multe străzi sunt dotate cu bolarzi stradali și / sau copaci care nu permit vehiculelor să parcheze pe trotuar.

În afara străzilor care au bolarzi stradali pe toată lungimea lor, există exemple de străzi unde mașinile parcate încep să se întindă pe trotuar, în special în jurul unora dintre străzile rezidențiale. Deși trotuarele nu sunt folosite de mulți pietoni, parcare afectează totuși abilitatea și, posibil, opțiunea pietonilor de a merge în acele zone.

Conform datelor primite de la Primăria Municipiului Brașov, există puțin peste 7.400 locuri de parcare publică cu plată în oraș și circa 445 locuri de parcare în Poiana Brașov. Acestea combină locurile de parcare paralele de pe stradă, locurile de parcare în zig-zag de pe stradă și locurile din afara străzii – localizarea acestora în Brașov este indicată în Figura 2.13. În plus, există aproximativ 40.000 locuri de parcare pe străzile rezidențiale / în curți.

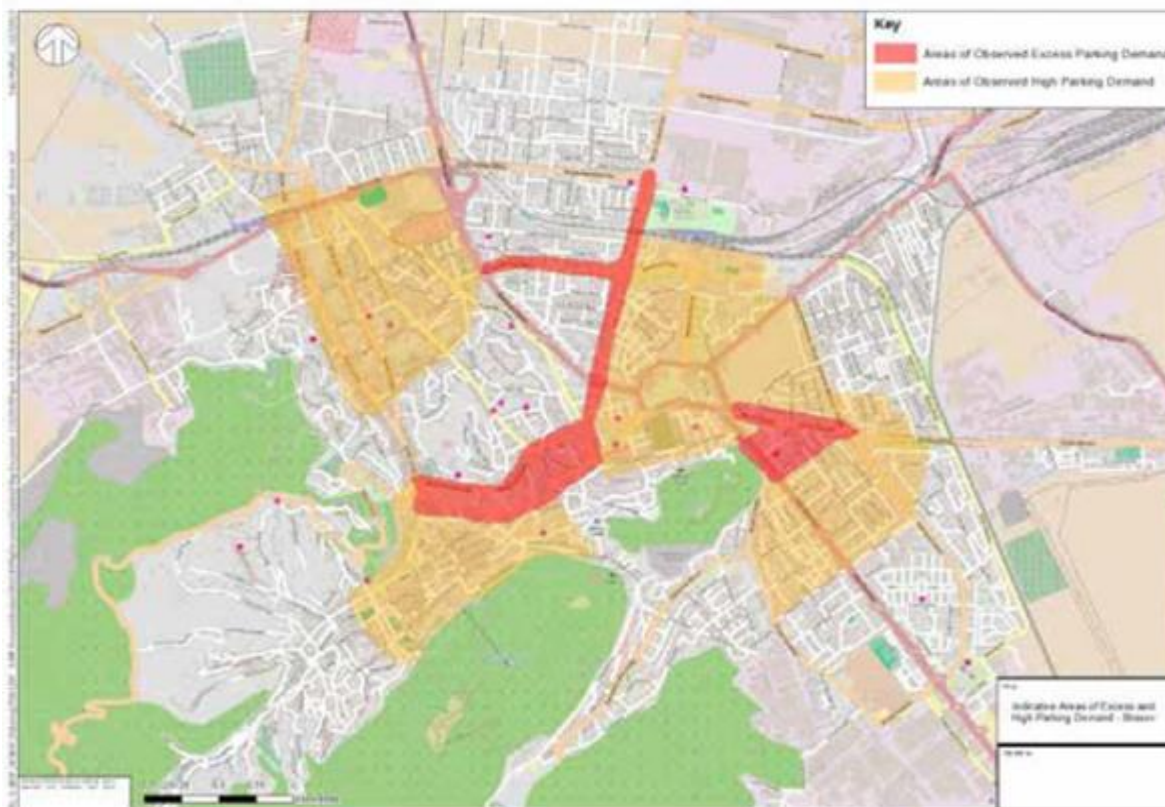
**Fig. 1.4** (2.13 in PMUD)





În urma observațiilor de pe teren, au fost definite zonele orientative cu un excedent de nevoi de parcare, adică numărul de mașini parcate / căutarea unui loc de parcare depășește numărul de locuri marcate. Au fost identificate și zonele cu nevoi ridicate de parcare, adică cele unde toate locurile de parcare disponibile sunt ocupate, dar sunt foarte puține vehicule (dacă există) care caută un loc de parcare sau parchează pe trotuar etc. Aceste zone sunt indicate în Figura 2.14 mai jos.

Fig. 1.5 (2.14 in PMUD)



În timpul vârfului de sezon turistic de iarnă, parcare în Poiana Brașov este o problemă semnificativă, numărul actual de aproximativ 445 locuri fiind insuficient pentru a acoperi cererea. Acest fapt duce la cozi de vehicule pe DN1E și în Poiana Brașov în sine, ca rezultat al mașinilor care caută un loc de parcare, ceea ce reduce calitatea mediului urban, crește nivelurile localizate de poluare și duce la conflicte periculoase între schiori și mașinile în deplasare. Motivul principal este faptul că turiștii se bazează excesiv pe accesarea facilității cu mașina personală, din lipsa de alternative de bună calitate.

„Parcări. În Municipiul Brașov există un mare deficit de locuri de parcare, lucru cu efect direct în reducerea capacității de circulație a străzilor, pentru că autovehiculele sunt parcate pe partea carosabilă. Deficitul de locuri de parcare este mult mie evidentă în zona centrală veche a municipiului unde punctele de interes prezente aici atrage un număr mare de autovehicule.”<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Planul Urbanistic General, - REACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL BRAȘOV, CCPEC UAUIM, PUG Preliminar, Varianta III H, Decembrie 2010, Vizat spre Neschimbare cu Nr Av. 24 din 07 martie 2011, p. 72

## PUG

„Municipiul Braşov este reşedinţa Judeţului Braşov şi corespunde unor concentrări de industrii dinamice, unde investiţiile au efecte importante de antrenare asupra economiei regionale. Ca pol de creştere cu efecte interregionale, dezvoltarea sa poate modifica nu numai structura regiunii în care este localizat, ci şi proporţiile şi intensitatea schimburilor interregionale, inclusiv repartiţia teritorială a populaţiei şi a activităţilor economice. Perioada următoare va constitui pentru comunităţile locale din polul de creştere o oportunitate importantă de a atrage diverse surse de finanţare, naţionale sau europene. Aceste fonduri vor avea un impact important asupra dezvoltării acestor comunităţi. Integrarea în Uniunea Europeană a adus cu sine reglementări în organizarea activităţilor din comunitate şi, pe de altă parte, oportunităţi de finanţare pentru proiecte de infrastructura, dezvoltare instituţională, îmbunătăţirea căilor de comunicare, mediu, infrastructura socială şi educaţională, etc. în perspectiva accesării fondurilor europene, se impune ca o condiţie necesară creşterea eficienţei actului administrativ, prin planificarea acţiunilor şi prin structurarea obiectivelor propuse în proiecte.[...]Municipiul Braşov, se găseşte în zona central-estică a României, la 45°38' latitudine nordică şi 25°35' longitudine estică, la poalele vârfului Tâmpa (967m). Este situat în partea de sud-est a depresiunii Bârsei numită şi "Depresiunea Braşovului" legată de marea depresiune Transilvană prin culoarul Vlădenilor, care se prelungeşte la sud prin culoarul Branului. Municipiul Braşov este situat la o altitudine medie de 625m, este aşezat în Depresiunea Barsei, în curbura Carpaţilor, având în spate masivele Piatra Mare(1844in) şi Postăvarul (cu vf. Cristianu Mare 1802m), străjuit din trei părţi de dealurile Tâmpa, Straja (Warthe) şi Dealul Cetăţii. La doar 12 km de Braşov, staţiunea Poiana Braşov, parte componenta a Municipiului Braşov din punct de vedere administrativ, este amplasată pe versantul nordic al Masivului Postăvarul din cadrul Carpaţilor de Curbură, fiind la ora actuală o staţiune complexă a sporturilor de iarna din ţară. [...]

Braşovul se află în centrul ţării, la intersecţia drumurilor comerciale care leagă Balcanii de restul Europei. La Braşov se intersectează toate căile de comunicaţie prin care se realizează legătura între regiunile din nordul ţării cu cele din sud şi a celor din vest cu cele din est. Datorită acestui fapt, Braşovul are o reţea bine reprezentată de drumuri publice, este traversat de principalele şosele europene (E81, E68, E60) şi de culoarul IV European, iar densitatea liniilor de cale ferată (67,7km/1000 km.2) este peste media naţională. Braşovul a fost unul dintre cele mai dezvoltate centre industriale din România şi se află, din punct de vedere geografic, pe cea mai importantă axă de dezvoltare, axa Bucureşti - Ploieşti - Iaşi. Aceasta axa Nord-Sud, privită şi din perspectiva Uniunii Europene şi a unor ţări precum Ucraina ( de exemplu, în ceea ce priveşte alimentarea cu energie ), va creşte în importanţă în următorii ani, atât din punct de vedere economic, cât şi logistic. În prezent la nivelul întregii ţări, Braşovul se află în prima linie din punct de vedere al stării sistemului de transport, poştă şi telecomunicaţii. [...]

La 1 iulie 2005 Municipiul Braşov avea 282. 157 locuitori, din care 147. 150 femei, reprezentând 52% din populaţia totală. „<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Planul Urbanistic General, - REACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL BRAŞOV, CCPEC UAUIIM, PUG Preliminar, Varianta III H, Decembrie 2010, Vizat spre Neschimbare cu Nr Av. 24 din 07 martie 2011, p.17-18, 21, 53

Întrucât circulația auto reprezintă unul din principalii agenți de agresiune a orașului atât prin poluarea chimică și fonică, cât și prin prezența unui număr foarte mare de vehicule care staționează pe partea carosabilă sau pe terenurile cu destinație de spațiu verde. Acest aspect este foarte important în considerarea unei politici de parcare, întrucât pune accentul pe funcționarea și funcționalizarea corectă a spațiilor urbane. Date din PUG se găsesc și în capitolul următor.

## PICA

*„Probleme de mediu*

*Calitatea aerului*

*Marile aglomerări urbane se confruntă cu probleme comune, precum calitatea scăzută a aerului, emisii de gaze cu efect de seră, nivel ridicat al traficului și ambuteiaje în principalele intersecții, prezența supărătoare a zgomotului generat de activitățile antropice, etc.*

*La nivelul Municipiului Brașov, dezvoltarea economică din ultimii ani și expansiunea pe orizontală au generat o serie de procese care afectează stilul de viață, și implicit calitatea aerului, precum:*

*-concentrarea activităților industriale și a serviciilor în zone distincte, aflate la distanțe considerabile de zonele de locuit;*

*- tendința unei anumite categorii a populației de a-și stabili reședința în zonele rurale, creând nevoia pentru 1-2 autoturisme în fiecare familie;*

*-degradarea sistemului centralizat de încălzire a locuințelor din Municipiul Brașov și trecerea către sisteme individuale de încălzire;*

*- dezvoltarea economică a generat o nevoie crescândă pentru transportul persoanelor și al bunurilor în întreg arealul polului de creștere, etc. [...]*

*Conform Raportului privind Calitatea Aerului în Municipiul Brașov dat publicității în septembrie 2007, primele două surse de poluare ce afectează Municipiul Brașov sunt activitățile de producție a energiei termice și traficul rutier. [...]*

**Poluare fonică** În interiorul Municipiului Brașov, sursele cele mai importante de poluare fonică sunt traficul rutier, activitățile industriale și traficul feroviar. [...]

**Calitatea apei** Sistemul de alimentare cu apă este performant și eficient prin comparație cu alte zone de dezvoltare economică din România. Chiar și în aceste condiții e nevoie de mărirea capacităților de epurare, de reabilitarea rețelelor în anumite zone și de extinderea serviciului de alimentare cu apă și canalizare în zonele rezidențiale sau cele destinate dezvoltării activităților economice.

**Zgomotul și vibrațiile** Principalele surse de zgomot sunt:

*- activitățile industriale existente pe teritoriul Municipiului Brașov, incluzând și traficul rutier/feroviar aferent diferitelor unități;*

*- traficul rutier ce se desfășoară pe arterele din cadrul Municipiului;*

*- traficul feroviar;*

*- activitățile specifice așezărilor umane.*

Laboratorul APM Braşov a efectuat în anul 2009 nu număr de 514 măsurători momentane ale nivelului echivalent de zgomot ambiental. Măsurătorile s-au efectuat în principalele intersecții și pe arterele cu trafic intens și trafic greu, în zone în care există instituții publice și în zone de recreere de pe teritoriul județului, în Braşov, Ghimbav, Codlea, Făgăraş, Săcele, Predeal, Râşnov, Cristian, Şercaia și Feldioara.

Punctele de monitorizare au fost stabilite pentru a evalua impactul traficului rutier asupra mediului și implicit a factorului uman.[...]

Concluzii privind zgomotul ambiental:

- determinările sonometrice efectuate în anul 2009 au evidențiat depășiri ale valorilor limită admise în STAS 10009-88;

- reducerea nivelului de zgomot la care este expusă populația poate fi realizată prin implementarea unor măsuri de reducere a nivelului de zgomot la sursă pe traseul de propagare al undelor sonore sau la receptor.,<sup>15</sup>

„ NATURA ȘI ORIGINEA POLUĂRII

În municipiul Braşov există o multitudine de surse de poluanți atmosferici asociate, pe de o parte vieții cotidiene a locuitorilor, iar pe de altă parte, activităților instituționale, comerciale și industriale care se desfășoară în oraș. Principalele surse de emisii de poluanți atmosferici cu impact asupra sănătății populației sau asupra ecosistemelor pot fi clasificate după cum urmează:

Surse de tip urban, asociate unor activități precum:

o încălzire rezidențială, instituțională și comercială și prepararea apei calde, cu sisteme proprii sau în sistem centralizat;

o prepararea hranei în sistem casnic sau în sistem de alimentație publică;

o trafic rutier, trafic feroviar și trafic aerian;

o stocarea și distribuirea produselor petroliere;

o distribuirea gazelor naturale;

o servicii diverse: spălătorii, depozitarea deșeurilor municipale;

o construirea de clădiri cu diverse destinații, demolări, reabilitări construcții;

o construirea, reabilitarea și întreținerea elementelor infrastructurii de transporturi: străzi, lucrări de artă (pasaje subterane sau supraterane, poduri), căi ferate (linii, triaje, depouri), piste aeroporturi;

o construirea, reabilitarea și întreținerea rețelelor edilitare și mobilierului urban;

o întreținerea parcurilor și a altor spații verzi.

Surse de tip industrial, asociate următoarelor activități:

o producerea de energie electrică și/sau termică;

o arderi în procese industriale;

o procese industriale diverse;

o mica industrie.

<sup>15</sup> Extras: Planul Urbanistic General, - REACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL BRAȘOV, CCPEC UAUIIM, PUG Preliminar, Varianta III H, Decembrie 2010, Vizat spre Neschimbare cu Nr Av. 24 din 07 martie 2011, p.99- 103

Sursele de poluare antropice rezultă din activitatea umană care conduce la evacuarea în atmosfera de substanțe care se găsesc sau nu în compoziția naturală a atmosferei. Sursele de poluare antropice pot fi clasificate după diferite criterii: forma, înălțimea față de sol, mobilitate, regimul de funcționare, tipul de activitate, compoziție chimică etc.

În prezentul Plan s-a utilizat clasificarea surselor de poluare după cum urmează:

1. Surse staționare - sursele punctiforme, reprezentate în special de coșurile de emisie din activități industriale și arderi industriale;
2. Surse mobile - reprezentate de sursele din transporturi;
3. Surse de suprafață - reprezentate de sursele de emisii difuze și în special de cele rezidențiale, depozite de deșeuri, agricole, șantiere, construcții/modernizări de drumuri, depozite carburanți, etc.

Dintre sursele mobile cele mai importante sunt mijloace de transport care circulă pe autostrăzi, pe drumuri naționale, județene, comunale precum și surse care nu au conexie cu drumurile, iar dintre sursele de suprafață amintim încălzirea rezidențială cu combustibil solid pe timp de iarnă, încălzirea spațiilor agenților economici și activități agricole.

Poluantii atmosferici identificați în atmosfera zonelor urbane au ca proveniență principală următoarele activități

- arderea combustibililor fosili în surse staționare (centrale termoelectrice, centrale termice de diferite puteri și cu diferite destinații, arderi în procese industriale, altele decât cele în centrale termice industriale, sobe, mașini de gătit) - responsabilă pentru emisii de oxizi de sulf, oxizi de azot (inclusiv protoxid de azot), dioxid de carbon, monoxid de carbon, metan, compuși organici volatili nemetanici, particule (PM10)
- traficul rutier (exceptând emisiile din gazele de eșapament) - emisii de particule cu conținut de substanțe organice și de metale generate de uzura frânelor și a pneurilor și din suspensia în atmosfera a prafului de pe arterele de trafic;
- arderea combustibililor fosili în surse mobile (autovehicule de diferite capacități dotate cu motoare cu aprindere prin scânteie sau prin compresie, utilaje mobile nerutiere, locomotive Diesel) - responsabilă pentru emisii de oxizi de sulf, oxizi de azot (inclusiv protoxid de azot), dioxid de carbon, monoxid de carbon, metan, compuși organici volatili nemetanici, particule (PM10)
- stocarea și distribuirea produselor petroliere - emisii de compuși organici volatili nemetanici;
- distribuirea gazelor naturale - emisii de metan, compuși organici volatili nemetanici;
- spălătorii - emisii de compuși organici volatili nemetanici;
- depozitarea deșeurilor municipale;
- construirea, reabilitarea, demolarea de clădiri cu diverse destinații, construirea, reabilitarea și întreținerea elementelor infrastructurii de transporturi (străzi, lucrări de artă, căi ferate, piste aeroporturi) construirea, reabilitarea și întreținerea rețelelor edilitare, întreținerea parcurilor și a altor spații verzi - emisii de particule cu diferite spectre dimensionale (PM10), poluanți generați de autovehicule și de utilajele mobile motorizate;



• procese industriale diverse: particule cu diferite spectre dimensionale (PM10), metale feroase sau neferoase, acizi, cloruri, fluoruri, compuși organici volatili nemetanici (inclusiv vapori de solvenți organici), poluanți generali de autovehicule și de utilajele mobile motorizate (trafic intern).<sup>16</sup>

„În cadrul estimării cantităților de poluant emise de sursele trafic din Municipiul Brașov s-au utilizat datele puse la dispoziție de către ANPM prin intermediul APM Brașov.

Tabel 2. Contribuția la emisia totală de NO<sub>x</sub> din trafic rutier și feroviar la nivelul Municipiului BV

SURSE	NO <sub>x</sub> (tone/an)				
	2012	2013	2014	2015	2016
TRAFIC RUTIER	3516.321	2396.41	2149.25	1903.78	2000.07
TRAFIC FEROVIAIAR	93.456	98.728	54.92	54.92	56.235
TOTAL	3609.777	2479.138	2204.17	1958.7	2056.3

Tabel 3. Contribuția la emisia totală de PM10 din trafic rutier și feroviar la nivelul Municipiului Brașov

SURSE	PM10 (tone/an)				
	2012	2013	2014	2015	2016
TRAFIC RUTIER	189.635	104.221	114.01	102.14	101.47
TRAFIC FEROVIAIAR	2.32	2.11	1.345	1.345	1.5
TOTAL	191.955	106.331	115.355	103.485	102.97

[...]

Contribuțiile la emisia totală de NO<sub>x</sub> din municipiul Brașov sunt distribuite astfel: activități industriale - 7%, producerea de energie electrică și termică - 9%, trafic rutier - 72%, încălzirea rezidențială și prepararea hranei - 10%, încălzirea în sectorul instituțional - comercial - 1% și agricultură sub 1%.[...]

Contribuțiile la emisia totală de PM10 din Mun. Brașov sunt distribuite astfel:

Activități industriale 57%, producerea de energie electrică și termică 1%, trafic rutier 37%, încălzire rezidențială și prepararea hranei-3%, încălzirea în sectorul instituțional-comercial-1% și agricultură-sub 1%. „<sup>17</sup>

Principalul scop al strategiei este creșterea folosirii transportului public, în paralel cu dezvoltarea facilităților de parcare, pentru a avea rezultatele dorite.

Strategia de parcare va avea efect, direct sau indirect, asupra calității vieții pentru rezidenți și asupra calității mediului prin reducerea poluării.

De asemenea, strategia va avea efect asupra blocajelor în circulație, prin eliminarea lor, asupra puterii de atracție a zonelor urbane și a performanțelor financiare.

O politică de parcare impusă corect va genera, de asemenea, un procent mai mare de parcări disponibile la orice moment dat prin degrevarea acestora de utilizatorii neplătitori.

<sup>16</sup> PLAN INTEGRAT DE CALITATE A AERULUI ÎN MUNICIPIUL BRAȘOV ÎN PERIOADA 2018-2022, Autoritatea responsabilă de elaborare și punerea în practică a planului integrat de calitate a aerului-Primăria Municipiului Brașov, elaborat de SC USI SRL, p.37-38

<sup>17</sup> PLAN INTEGRAT DE CALITATE A AERULUI ÎN MUNICIPIUL BRAȘOV ÎN PERIOADA 2018-2022, Autoritatea responsabilă de elaborare și punerea în practică a planului integrat de calitate a aerului-Primăria Municipiului Brașov, elaborat de SC USI SRL, p.42, 44,45



## PIDU

### Parcări

Amenajările de parcări pe arealul Polului de Creștere Brașov sunt încă deficitare, situație resimțită din plin mai ales în Municipiul Brașov, cu preponderență în zonele cu obiective turistice sau comerciale.

Situația locurilor de parcare amenajate sau neamenajate în Zona Metropolitană Brașov este următoarea:

Brașov: în jur de 30.000 locuri de parcare, cu posibilitatea de amenajarea de noi locuri în funcție de amplasamente. Nu există o evidență exactă a locurilor de parcare amenajate în zonele turistice. „<sup>18</sup> [...]

#### „PARCAREA AUTO - MUNICIPIUL BRAȘOV

General vorbind, parcările din municipiul Brașov par a fi relativ bine îngrijite, administrate și funcționează fără să afecteze semnificativ restul rețelei de transport. Totuși, ca în orice oraș, există excepții, în mod special în jurul Primăriei, unde s-a observat că există o cerere mare, începând cu mijlocul dimineții până după-amiaza târziu.

În general, în inima centrului orașului, cererea de parcare este mare, dar se pare că aceasta este satisfăcută, de obicei, prin parcare vehiculelor în spațiile marcate formal. Aceasta se datorează în principal faptului că multe străzi sunt dotate cu bolarzi stradali și / sau copaci care nu permit vehiculelor să parcheze pe trotuar.

În afara străzilor care au bolarzi stradali pe toată lungimea lor, există exemple de străzi unde mașinile parcate încep să se întindă pe trotuar, în special în jurul unora dintre străzile rezidențiale.

Deși trotuarele nu sunt folosite de mulți pietoni, parcare afectează totuși abilitatea și, posibil, opțiunea pietonilor de a merge în acele zone.

Conform datelor primite de la Primăria Municipiului Brașov, există puțin peste 7.400 locuri de parcare publică cu plată în oraș și circa 445 locuri de parcare în Poiana Brașov. Acestea combină locurile de parcare paralele de pe stradă, locurile de parcare în zig-zag de pe stradă și locurile din afara străzii – localizarea acestora în Brașov este indicată în Figura următoare. În plus, există aproximativ 40.000 locuri de parcare pe străzile rezidențiale / în curți

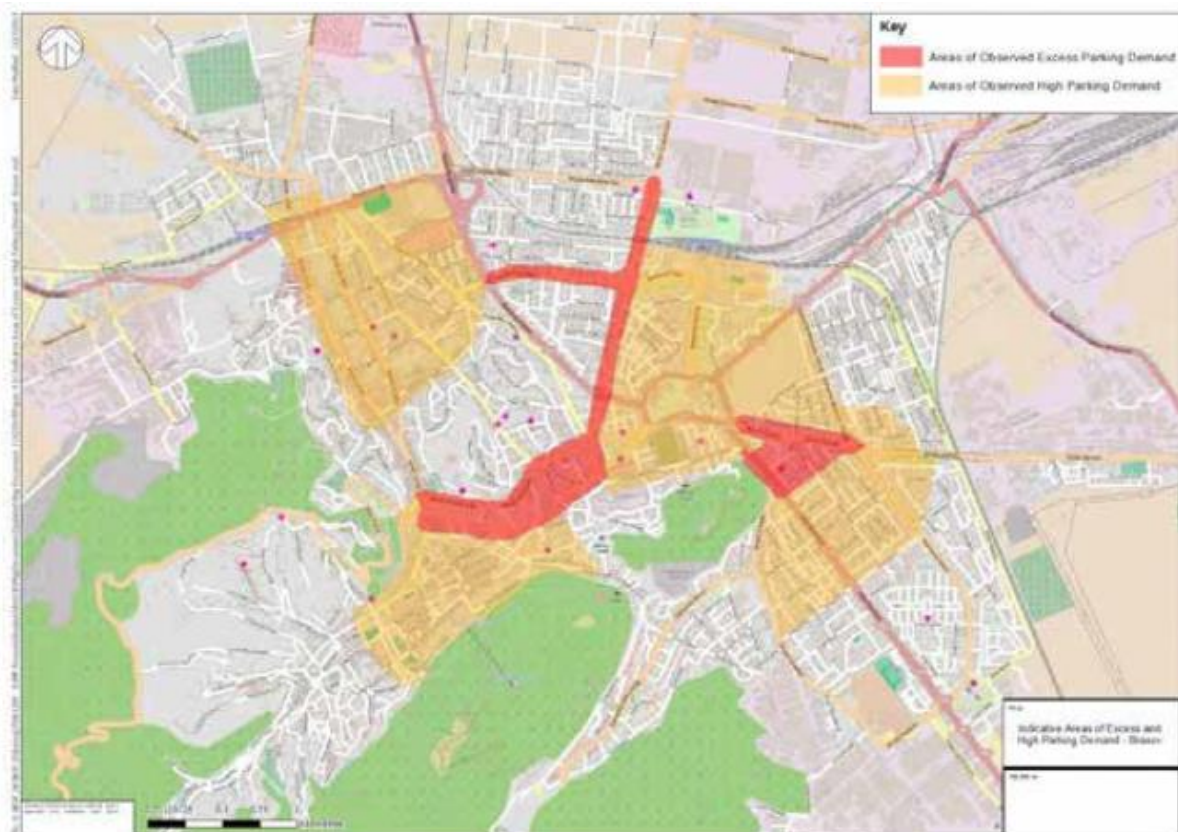
<sup>18</sup> PLANUL INTEGRAT DE DEZVOLTARE URBANĂ (PIDU) PENTRU POLUL DE CREȘTERE (PC) BRAȘOV, Agenția Metropolitană pentru Dezvoltare Durabilă Brașov, Primăria Municipiului Brașov, Reprezentanți APL din ZMC Brașov, p.47

Figura 2.13 Locuri de parcare cu plată existente pe stradă



În urma observațiilor de pe teren, au fost definite zonele orientative cu un excedent de nevoi de parcare, adică numărul de mașini parcate / căutarea unui loc de parcare depășește numărul de locuri marcate. Au fost identificate și zonele cu nevoi ridicate de parcare, adică cele unde toate locurile de parcare disponibile sunt ocupate, dar sunt foarte puține vehicule (dacă există) care caută un loc de parcare sau parchează pe trotuar etc. Aceste zone sunt indicate în Figura următoare

Figura 2.14 Zone cu cereri excedentare și ridicate de parcare



În urma observațiilor, s-a constatat că există aproximativ 3000 de vehicule parcate în zonele identificate în Figura 2.12, în baza faptului că toate locurile marcate din zonele cu nevoi ridicate de parcare sunt ocupate și că mai sunt 10% vehicule parcate în zonele identificate ca având nevoi excedentare în raport cu locurile de parcare marcate. Deși există sisteme de plată automate pentru zona centrului istoric al orașului, acestea nu sunt extinse pentru a acoperi zone mai largi ale orașului și unele din zonele cu nevoi excedentare și ridicate de parcare identificate.

În timpul vârfului de sezon turistic de iarnă, parcare în Poiana Brașov este o problemă semnificativă, numărul actual de aproximativ 445 locuri fiind insuficient pentru a acoperi cererea.

Acest fapt duce la cozi de vehicule pe DN1E și în Poiana Brașov în sine, ca rezultat al mașinilor care caută un loc de parcare, ceea ce reduce calitatea mediului urban, crește nivelurile localizate de poluare și duce la conflicte periculoase între schiori și mașinile în deplasare. Motivul principal este faptul că turiștii se bazează excesiv pe accesarea facilității cu mașina personală, din lipsa de alternative de bună calitate. „<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Plan de Mobilitate Urbana Durabilă Polul de Creștere Brașov Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare, Raport intermediar 4, WSP | Parsons Brinckerhoff, Noiembrie 2015, p. 33-35



## Studiu de Fundamentare pentru Politică de Parcare a Municipiului Brașov

„Prezentul Studiu de Fundamentare pentru Politică de Parcare a Municipiului Brașov este primul studiu de acest fel care se face în Brașov și care își propune să completeze și să aprofundeze PMUD-ul făcut în 2015. În România nu există prea multe Politici de Parcare întocmite de municipalități. Ca referințe, le menționăm pe cele făcute în București, în 2008 în HCL 124/2008 privind Strategia de parcare pe teritoriul Municipiului București, în Oradea prin HCL nr. 867/2017 privind Strategia de parcări a Municipiului Oradea și la Bacău prin HCL nr. 518/2018 privind aprobarea Politicii de Parcări pentru Municipiul Bacău.”<sup>20</sup>

„Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și a activităților economice în orașe și în proximitatea acestora, pentru o mai bună calitate a vieții. Este rezultatul unui proces structurat care cuprinde analiza stării inițiale, construirea viziunii, stabilirea obiectivelor și țințelor, alegerea politicilor și a măsurilor, comunicarea activă, monitorizarea și evaluarea precum și identificarea lecțiilor învățate.

Astfel, se revizuiesc **problemele legate de deplasarea persoanelor și a mărfurilor**, se stabilesc **obiectivele** care vor duce la rezolvarea problemelor și **țințe** care să măsoare progresul în atingerea acestor obiective, se stabilesc măsuri ce vor ajuta la realizarea obiectivelor. Măsurile se vor implementa, urmând ca apoi să fie monitorizată, revizuită și îmbunătățită implementarea planului. Procesul de planificare PMUD este un concept **strategic**, în timp ce măsurile ce urmează a fi implementate pentru atingerea obiectivelor sunt mai degrabă **operaționale**. Deoarece **Gestionarea parcărilor** este un element central al Planurilor de Mobilitate, aceasta trebuie să joace un rol-cheie în abordarea problemelor practice și a presiunilor politice.”<sup>21</sup>

„Politica de parcare este un instrument puternic ce se adresează cererii de transport, dar este doar una dintre multiplele politici urbane. Ar trebui percepută ca unul dintre elementele Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. În acest context, și pentru a câștiga recunoașterea, o politică de parcare va trebui să satisfacă anumite criterii:

- Orice schimbare, precum și motivația ce a stat la baza ei trebuie în întregime comunicate;
- Publicul trebuie să cunoască și să înțeleagă diferitele măsuri;
- Posibilele beneficii trebuie explicate;
- Orice taxe și reglementări trebuie percepute ca relaționându-se cu dimensiunea problemei existente;
- Modurile alternative de transport trebuie să fie disponibile la un standard ridicat;
- Orice venit suplimentar provenit din taxarea parcării trebuie utilizat în mod corect și transparent;
- Orice reglementare de parcare trebuie impusă în mod consecvent și corect; și
- Amenziile nu trebuie să fie excesive, ci trebuie relaționate cu seriozitatea delictului.”<sup>22</sup>

<sup>20</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacom consulting, p. 7

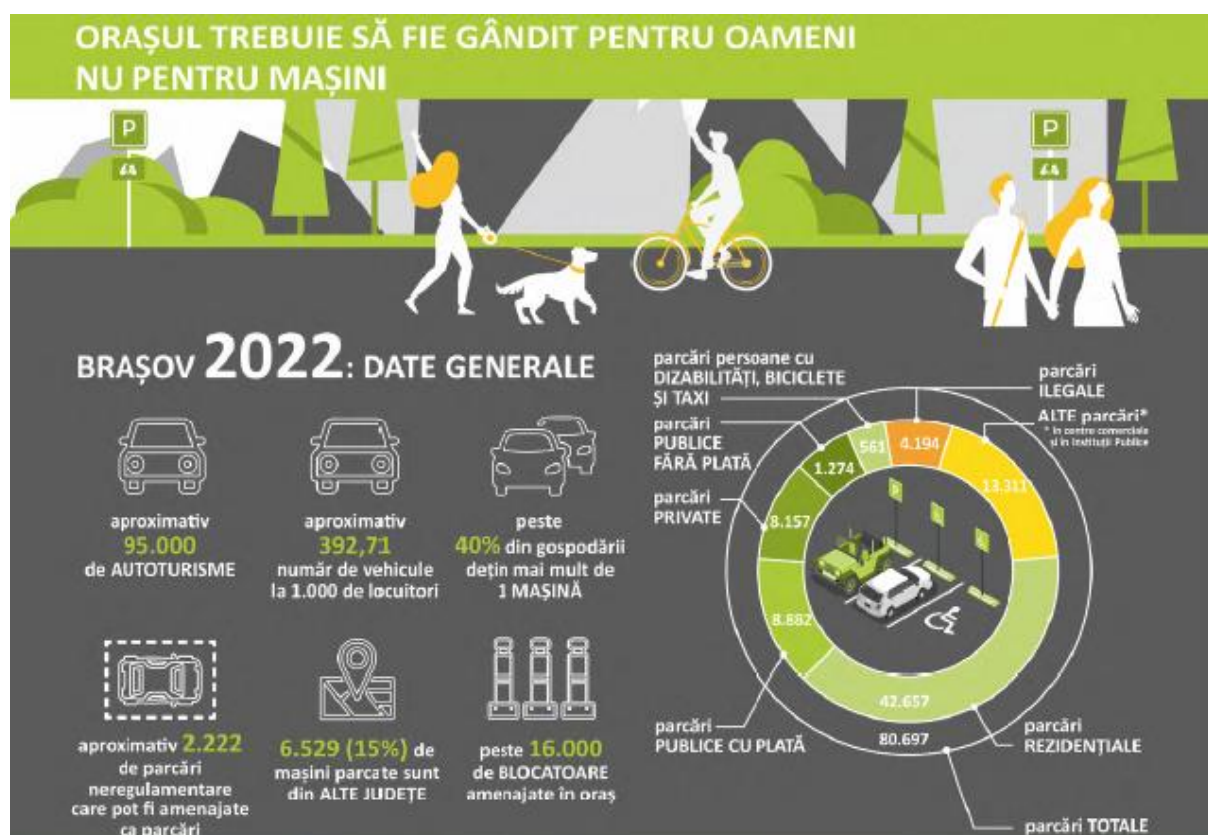
<sup>21</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union, p. 7

<sup>22</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union, p.33

„Realizarea de facilități park & ride la stațiile cheie de transport public și stații de transport intermodale tren-autobuz.

Crearea de stații intermodale în punctele de acces în municipiu presupune și amenajarea parcărilor tip park & ride cu efect în eliberarea spațiului străzii pentru alte utilizări (benzi pentru autobuz, trotuare/piste pentru biciclete etc), un sistem integrat de parcări între Strada Lungă și Strada Mihai Eminescu, parcare subterană (Parcul Titulescu), parcare subterană în spatele Facultății de Silvicultură, parcare subterană în spatele Hotelului Aro și crearea unei zone de relaxare cu bănci și terase, o noua piață a orașului. Un sistem de orientare pentru parcare și un sistem de afișare mesaje variabile (VMS) în Poiana Brașov.

Creșterea taxei de parcare în zona Central, creșterea capacității de parcare auto prin amenajări de noi parcări auto în zonele rezidențiale și în zona centrală.,<sup>23</sup>



Sursa: Studiu de fundamentare pt politica de parcare pt Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta și Vegacomp, p4

<sup>23</sup> PLAN INTEGRAT DE CALITATE A AERULUI ÎN MUNICIPIUL BRAȘOV ÎN PERIOADA 2018-2022, Autoritatea responsabilă de elaborare și punerea în practică a planului integrat de calitate a aerului-Primăria Municipiului Brașov, elaborat de SC USI SRL, p.84-85

## 2.2. Radiografia locurilor de parcare. Localizarea parcărilor publice pe raza Municipiului Braşov

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

TABEL . CENTRALIZATOR PARCĂRI PUBLICE (2017-2021)

Nr.	Tip	2017	2018	2019	2020	2021
	<b>TOTALE</b>	<b>47.520</b>	<b>47.520</b>	<b>55.707</b>	<b>57.856</b>	<b>67.529</b>
1	Parcări rezidenţiale	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 dizabilităţi				1.453	442
5	Parcări pentru maşini 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

Parcărilor publice, tarificate de regulă la oră, sunt localizate cu precădere în lungul principalelor artere, în vecinătatea unor obiective de interes cotidian şi în câteva cartiere de locuinţe individuale cu o mixitate funcţională mai mare (ex. Str. Lungă, Str. De Mijloc sau Str. Traian). Parcărilor rezidenţiale sunt localizate cu precădere în cartierele de locuinţe colective construite înainte de anii 90' (ex. Astra, Răcădău, Kreiter, Triaj şi parţial Gării sau Griviţei). Există un număr foarte redus de locuri de parcare rezidenţială în zonele de locuinţe individuală. De regulă, rezidenţii acestor zone folosesc parcările publice pe bază de abonament.



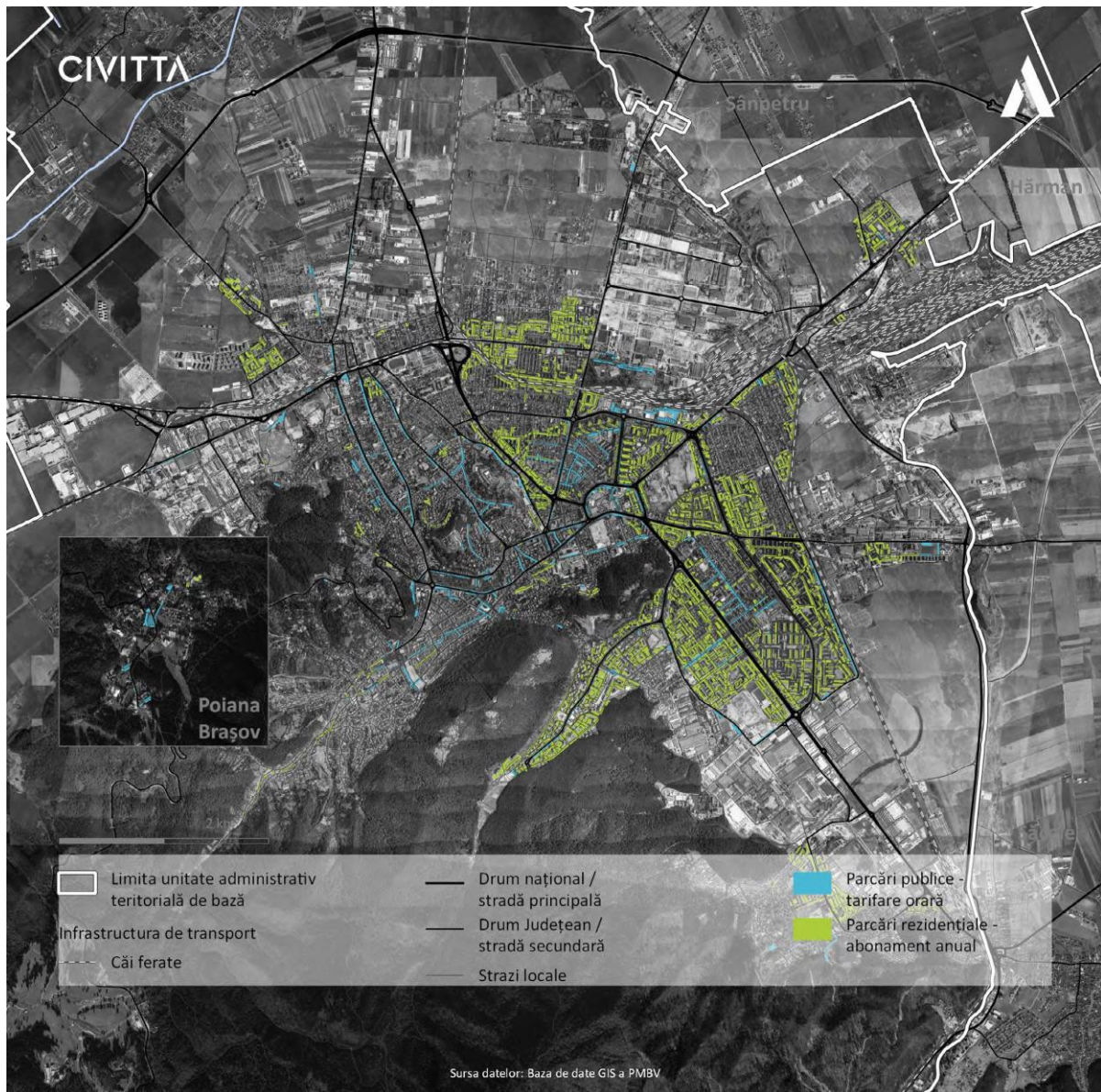


FIGURA 1. LOCALIZAREA PARCĂRILOR PUBLICE (TARIFARE ORARĂ ȘI REZIDENȚIAL)

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. „<sup>24</sup>

<sup>24</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacomp consulting, p. 8-9

*„Cum să negociezi cu cererea de parcare fără a mai construi noi zone de parcare*

*Fără a înțelege complexitatea parcării și a rolului său în sistemul de transport, oamenii declară adesea, “Construiți mai multe parcări!”. Structurile dedicate parcării sunt scumpe, cu prețuri ce variază între 25.000-100.000 euro pe spațiu și, rareori ajung să se autofinanțeze și să devină facilități profitabile.*

*Proiectarea și gestionarea ofertei de parcare afectează calitatea locuirii și calitatea deplasărilor pietonale din centrul oricărui oraș. Construirea unor locuri suplimentare dedicate parcării fără a gestiona oferta existentă poate induce un nivel ridicat de utilizare a autoturismului și poate crește cererea pentru un număr cât mai mare de locuri de parcare. În schimb, gestionarea ofertei existente poate fi o modalitate eficientă de a reduce cererea de parcare sau de a crește atractivitatea spațiilor neutilizate.*

*De îndată ce există o înțelegere clară a ofertei de parcare existentă și a zonelor cu cerere ridicată, se pot identifica strategii adecvate pentru a controla mai bine oferta. Un nivel de ocupare adecvat al parcărilor este de 85%. Atunci când rata de ocupare a spațiilor de parcare se apropie de 90%, șoferii petrec timp suplimentar în căutarea unui loc și crește nivelul de congestionare a drumurilor.*

*Cel mai eficient mod de a transfera cererea de la o zona la alta îl reprezintă utilizarea mecanismelor de stabilire a prețurilor, însă politicile și practicile suplimentare pot fi eficiente, strategiile variind în funcție de comunitate. Factorii ce influențează impactul politicilor de gestionare a parcărilor includ: nivelurile de densitate urbană, accesul la transportul public, venitul mediu, infrastructura pietonală și pentru biciclete, precum și accesul la activitățile economice și la serviciile localizate în zona centrală a orașului.”<sup>25</sup>*

---

<sup>25</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union, p. 21

### 3. **Politica de parcare în Municipiu**

#### 3.1. **Situația parcărilor la nivelul municipiului „**

##### „4.4 Tipologii de parcare urbană

Există patru tipuri principale de parcare. Acestea sunt:

1. *Publică, pe stradă. După cum sugerează și numele, acest tip de parcare presupune un spațiu special amenajat pe un drum public - deși acest lucru poate deveni oarecum neclar în cazul în care drumul, sau marginea lui, este numai semi-public.*

2. *Publică, în afara străzii (include și parcare de tip Park&Ride). O parcare ce nu este amenajată pe un drum public, în care orice persoană își poate parca autoturismul, sub rezerva respectării tuturor regulamentelor (de exemplu, timp maxim de staționare (în ore), sau plata unei taxe). Acest tip de parcare poate fi deținută și / sau exploatată de către sectorul public și / sau privat și poate fi de tip supraetajat situată la suprafață sau în subteran.*

3. *Privată, non-rezidențială în afara străzii. Acest tip de parcare este asociat cu o anumită clădire sau cu un tip de funcțiune a unui teren. Exemplele includ parcurile centrelor comerciale sau cele ale unei clădiri de birouri. Doar acele persoane ce au o legătură specifică cu acea clădire sau cu acel tip de funcțiune ar trebui, în teorie, să poată utiliza acea parcare și proprietarul terenului are control asupra acestei utilizări, într-un cadru de constrângeri legale relevante.*

4. *Parcare rezidențială privată. Acest tip de parcare se referă în general la parcare din afara străzii asociată unor case sau apartamente. În teorie, doar locuitorii acestor case sau apartamente ar trebui să poată utiliza această parcare.*

Locație	Pe stradă				În afara străzii				
					Privată	Publică			
Utilizare	Publică				Privată	Publică			
Proprietate	Publică				Privată	Privată	Publică		
Operare	Publică sau privată				Privată	Privată	Privată	Publică	
Tip	Gratuită	Taxabilă	Cu permis	Cu control al duratei	Gratuită	Taxabilă	Taxabilă	Gratuită	Taxabilă

Tabel 6: Tipologii de parcare și sectorul care le controlează și / sau le furnizează.

Sursa: Tom Rye & David Scotney, TRANSPORT LEARNING, Modul nr.1: Parking space management, access restriction and speed contro

### Parcare publică, pe stradă

Parcarea pe stradă se află în proprietate publică și, în Europa, este permisă/restricționată de către autoritățile locale, sub îndrumarea generală a autorităților centrale. Autoritățile locale decid ce restricții se aplică pe anumite străzi, în cadrul îndrumărilor oferite de autoritatea centrală, ținând seama de presiunile naționale și locale pentru siguranța rutieră, pentru fluxul de trafic, de asigurare și circulație a transportului public, de funcționare a economiei locale, de nevoile rezidenților, de cerințele de acces la serviciile de urgență și de implicare a comunității locale.

Măsura în care spațiul de la bordură nereglementat este folosit pentru parcare este determinată de cererea zonei și de disponibilitatea alternativelor din afara străzii. Restricțiile se aplică, în general, numai atunci când, într-o anumită zonă, oferta este depășită de cerere, unde apar probleme de securitate cauzate de parcare (de ex. axele vizuale la intersecții obturate) sau pentru a îmbunătăți zonele de mediu istorice. [...]

### Parcare publică, în afara străzii (subterană, supraetajată)

Parcarea din afara străzii va asigura, în orașul european mediu și mare, majoritatea spațiului dedicat parcării din și dimprejurul centrului orașului. Multe dintre autoritățile locale trebuie să solicite un anumit număr de locuri de parcare în afara străzii, ce trebuie construit pentru utilizatorii noilor dezvoltări. [...]

În cazul în care se decide construirea de parcări publice în afara străzii în interiorul sau în apropierea centrului orașului, atunci următoarele chestiuni trebuie luate în considerare:

- Situația ei în apropierea destinațiilor populare;
- Autoritatea locală trebuie să influențeze structura tarifară (chiar dacă parcare este operată în mod privat);
- Setarea unor tarife mai mici pe oră pentru șederi scurte și mult mai mari pe oră pentru șederi lungi;
- Setarea unor tarife mai mici decât prețul parcarilor adiacente pe stradă;
- Transformarea parcării într-un spațiu cât mai plăcută și mai sigur cu putință;
- Traficul spre și dinspre parcare nu cauzează congestie (în special pentru transportul public); și
- Odată cu deschiderea parcării parcare pe stradă trebuie redusă/eliminată pentru a compensa (furnizarea de spațiu transportului public/ pietonilor).



Autoritățile locale pot controla parcare pe stradă. Ele pot controla, de asemenea, parcările private non rezidențiale (PNR) din afara străzii, reglementând gradul de construire ca parte a procesului de autorizare a construcției. Cu toate acestea, odată ce parcare PNR este construită, autoritățile locale nu mai au nici un control asupra acesteia. Acest lucru este important, deoarece autoritățile ar dori să poată interveni în PNR ca o modalitate de a controla traficul din orele de vârf. [...]

### Zone rezidențiale

Multe zone urbane cu suprafețe extinse au fost dezvoltate în perioada de explozie a utilizării de autoturisme, când standardele de parcare nu au fost considerate la momentul construcției și unde, în prezent, gestionarea situației existente este critică. Cele două poziții extreme în relație cu rolul politicii de parcare rezidențială trebuie să-l perceapă ca pe un mijloc de a găzdui vehiculele actuale și viitoare dintr-un mediu rezidențial sau ca un instrument de a influența nivelul de proprietate și utilizare al autovehiculelor. În lipsa altor politici suport care să descurajeze utilizarea autoturismului, cea de-a doua abordare poate avea dificultăți în a câștiga eficiență și sprijin politic.

Politica de parcare rezidențială reprezintă un element important al deciziilor pe care un oraș le adoptă în relație cu poziția sa față de nivelul de proprietate și de utilizare a autoturismelor. Este un set complex de decizii deoarece orașele s-au dezvoltat în diferite perioade de utilizare a autoturismelor și au zone cu caracteristici foarte diferite. O strategie conștientă de gestionare a ofertei actuale și viitoare a parcării rezidențiale este esențială. „<sup>26</sup>

#### **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

<sup>26</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union, p. 35-37

*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 locuinţe 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 creşterii rapide a indicelui de motorizare a însemnat în ultimii douăzeci de ani o adaptare continuă a spaţiului public la nevoia de parcare. În cartierele de locuinţe colective, pentru a creşte stocul de parcări s-a recurs la eliminarea de spaţii verzi (ex. str. Pârâului), introducerea de sensuri unice (str. Pârâului) sau amenajarea de parcări în spic în lungul bulevardelor, pe trotuar (ex. A. Vlahuţă, Valea Cetăţii, Toamnei, Iuliu Maniu sau 15 Noiembrie). Se păstrează şi un număr foarte redus de garaje, acestea fiind concentrate preponderent în zona străzii Molidului sau în vecinătatea Pieţei Decebal.*

*Procesul de creştere a numărului de locuri de parcare a redus considerabil calitatea spaţiului public în zonele de locuinţe colective, există incinte ocupate aproape în totalitate numai de parcări, dar şi siguranţa rutieră şi fluiditatea traficului, prin parcările în spic. Nevoia de parcare a devenit astfel unul din principalii consumatori de spaţiu urban, aspect sesizat de către comunitate abia în ultimi 5-7 ani, când nevoia pentru parcări, spaţii publice de calitate a devenit un subiect din ce în ce mai prezent pe agenda publică.*

*Desigur, şi nevoia de parcare a înregistrat o creştere în acest sens. În acest sens, va fi esenţial ca şi Braşovul să pornească investiţiile în parcări multietajate în zonele rezidenţiale, vizând în primul rând recuperarea spaţiului urban şi redarea acestuia către activităţi şi dotări comunitare.*

*În zonele de locuinţe 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 funcţie 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 dificultăţi nevoia de parcare rezidenţială în interiorul parcelei. Pe de altă parte, în cartiere mai vechi cum ar fi Schei, Prund sau zona Lungă sunt specifice locuinţe 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. Fiecă nu este posibilă, accesul fiind foarte dificil, fie nu se pot parca mai multe autoturisme în curte, deşi ea deserveşte mai multe gospodării.*



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 prețul 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.).

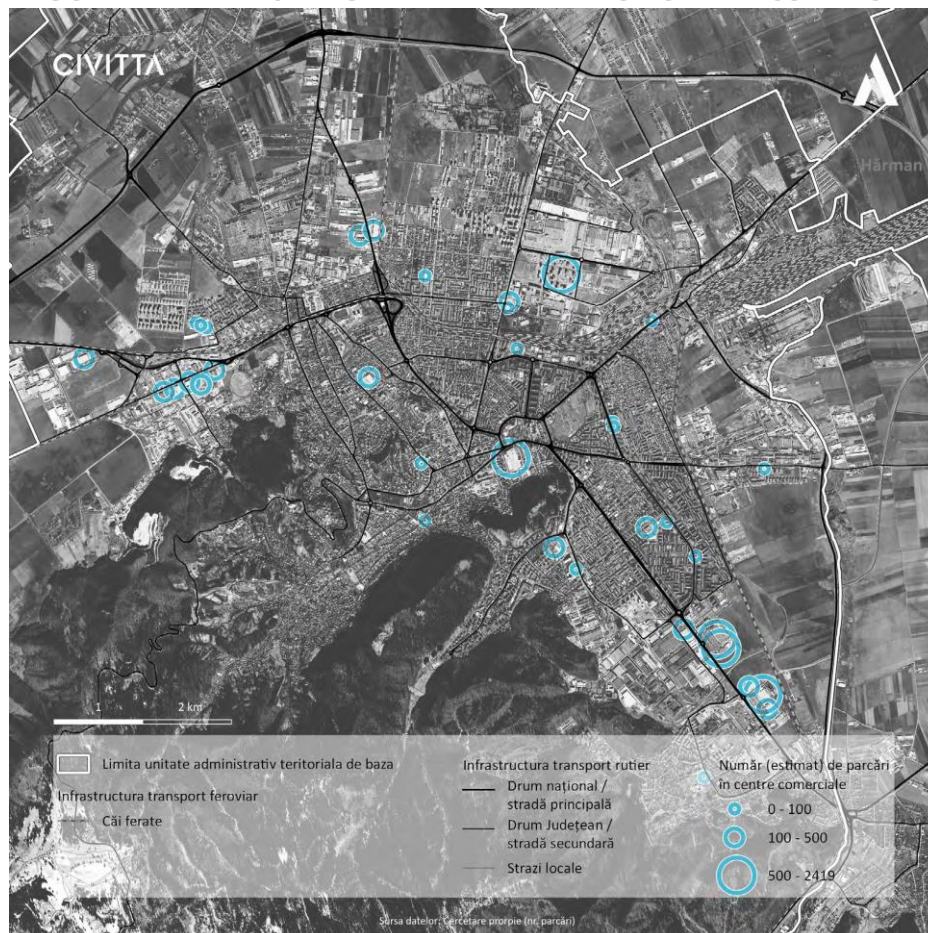
### 3.1.2. Parcări de destinație

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 construit (POT peste 70%) – case cu curți de mici dimensiuni și înguste în care parcare a unui autoturism este de multe ori imposibilă. Pe de altă parte, fiind vorba de o cerere ridicată și pe parcursul

zilei, aceste parcări, chiar dacă utilizate de rezidenți, nu sunt blocate (rezervate 24/24) așa cum este cazul în cartierele de locuințe 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 și DN73). Doar AFI Mall, recent inaugurat, are o poziție mai centrală, deservind practic toți 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 și de centrele comerciale de dimensiuni medii din rețelele Lidl, Kaufland sau Penny, care beneficiază de un stoc important de parcări și sunt amplasate de regulă în cartierele rezidențiale cu o densitate mare a populației. Parcărilor marilor centre comerciale sunt utilizate intens în cursul zilei, noaptea rămân în mare parte goale. Importanța lor este însă foarte mare în cartierele dense de locuințe colective unde presiunea pe locurile de parcare este foarte mare. În aceste zone, deschiderea parcarilor către rezidenți pe parcursul nopții ar putea reduce presiunea pe stocul existent de parcări.

#### LOCALIZAREA PARCĂRILOR AFERENTE MARILOR CENTRE COMERCIALE

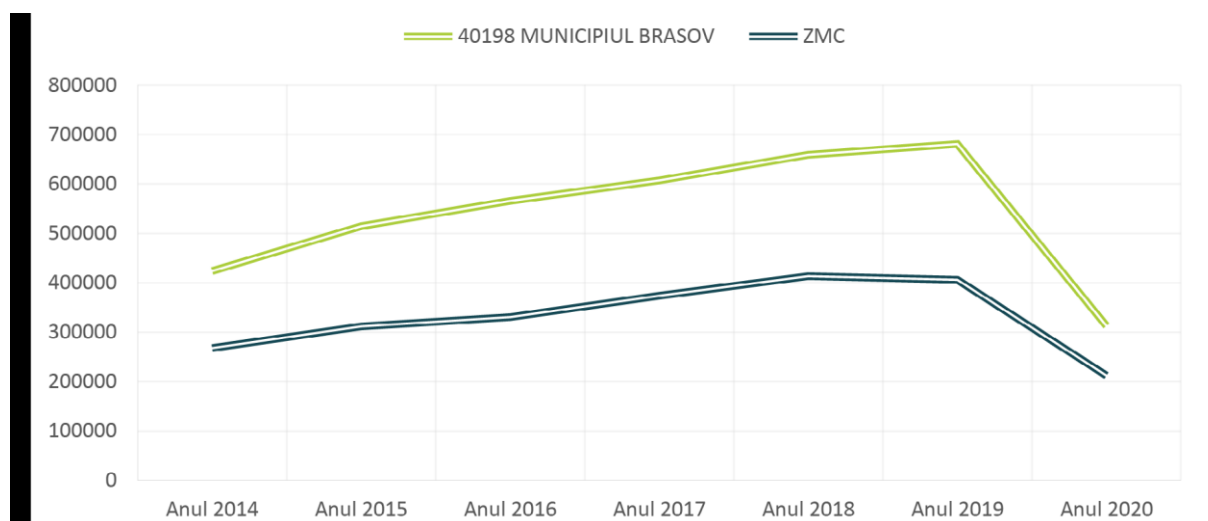


Sursa: prelucrarea consultantului după date obținute la audit

### 3.1.3. Parcări în zonele turistice

Municipiul Brașov 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 Brașov 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 Brașov în ceea ce privește traseele pentru biciclete, este de așteptat ca raportul de turiști între vară și iarnă să se mai echilibreze.

Fig. 3. NUMĂRUL DE SOSIRI TURIȘTI ÎN INTERVALUL 2014-2020



Sursa: Prelucrarea consultantului după INS Tempo Online

Brașovul 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 Bucureștiul<sup>2</sup>. 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 Brașovului 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 Brașov au închiriat un total de 550 de locuri de parcare de la Primăria Municipiului Brașov. 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. parcheze autoturismul personal pe unul din puținele locuri de parcare publice disponibile, aceleași locuri care sunt utilizate și de către rezidenți și alți utilizatori ai zonei centrale.*

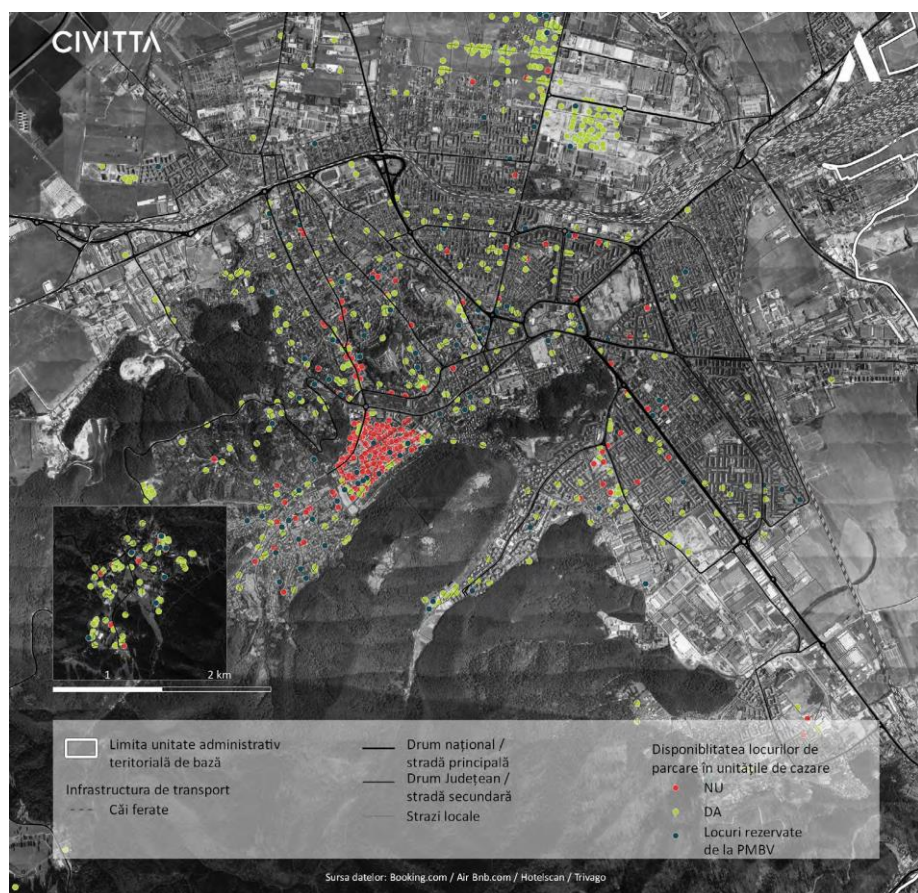
*Aproximativ 28% din autoturismele parcate în zona centrală sunt înmatriculate în alt județ decât Brașov (sau țară) față de media de 15% la nivel de oraș , iar cele aproximativ 2.800de locuri de parcare (inclusiv cele de la magazinul Universal / Star) trebuie să satisfacă nevoia de parcare pentru turiști, vizitatori, angajați și rezidenți 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. Totuși în ceea ce privește normarea acestor unități de cazare, cât timp este vorba de apartamente transformate în unități de cazare, cererea de parcare ar trebui să fie similară cu cea a unei locuințe, ba chiar mai mică.*

*Pe de altă parte, în ultimii ani un număr foarte mare de unități 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 rezidențial, achiziționat împreună cu apartamentul.*



FIGURA 4. LOCALIZAREA ȘI CLASIFICAREA UNITĂȚILOR DE CAZARE DUPĂ DISPONIBILITATEA LOCURILOR DE PARCARE



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

De regulă orașele cu centre istorice cu o morfologie similară cu cea a Brașovului oferă la marginea zonei centrale o suită de parcări de capacitate medie (100-250 de locuri), unde turiștii își pot lăsa autoturismele fie contra cost sau pe baza unui abonament deținut de proprietarul unității 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 nopții își păstrează și rolul de parcare rezidențială sau pentru turiști.

De exemplu, unitățile de cazare din centrul Clujului oferă un loc de parcare gratuit în parcarea multietajată de la Sala Polivalentă aflată la marginea zonei centrale. În acest fel turiștii sosiți pot parca pe termen scurt în apropierea unității de cazare (până la mutarea bagajelor), urmând să lase apoi autoturismul într-o parcare multietajată mai îndepărtată.

Pornind de la un preț bine reglat la parcare la stradă în centru, nevoia de parcări la marginea centrului este susținută în Cluj-Napoca și de dezvoltatori privați 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 Piața Cibin – în curs de amenajare), dar și în parcări în lungul străzii prin amenajare de senzori unice. Totuși, deși în prezent Municipiul Sibiu deține un stoc mai mare de parcări în interiorul și în jurul centrului istoric, parcările deja puțin mai îndepărtate de intrarea în zona de interes sunt sub utilizate, cum ar fi de exemplu Parking Teatru, unde de regulă peste 40% din locurile de parcare sunt libere.

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

TABEL 7. ANALIZĂ COMPARATIVĂ A STOCULUI DE PARCĂRI ÎN CENTRUL ISTORIC SIBIU, BRAȘOV ȘI CLUJ-NAPOCA

	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

A doua zonă problematică este Poiana Brașov, unde aflulul ridicat de turiști și vizitatori care vin cu autoturismul personal suprasolicită rețeaua de parcări publice. Aici, majoritatea unităților de cazare dispun de locuri de parcare pe parcelă sau parcări închiriate de la Primăria Municipiului Brașov. Problema în acest caz este însă la disponibilitatea parcărilor publice în perioada de vârf. Cele 618 locuri de parcare nu fac față cererii, motiv pentru care a fost construită recent o parcare multietajată în Poiana Mică. Parcarea este conectată direct printr-un autobuz la telecabina Kanzel4 . De asemenea, în cazul în care



parcărilor unităților de cazare nu sunt suprasolicitate de turiștii cazați, acestea sunt deschise, contra cost și publicului larg. Deși capacitatea 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 Brașov 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. „<sup>27</sup>

#### 3.1.5. Intermodalitate

„Municipiul Brașov și-a conturat în ultimii 5 ani o rețea de parcări de transfer / park & ride la marginea orașului. La acestea se adaugă un nou park & ride de 700 de locuri lângă autogara Bartolomeu aflat în curs de implementare.

FIGURA 5. LOCALIZAREA TERMINALELOR DE TRANSPORT CU FACILITĂȚI PARK & RIDE



1. Sunt subdimensionate (mai puțin de 50 de locuri de parcare)

<sup>27</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacom consulting, p.10-16

2. Nu sunt monitorizate suficient fiind adesea utilizate de rezidenți ca „parcare gratuită”

3. Nu sunt încă suficient de atractive pentru că parcare în centru este ieftină iar frecvența mijloacelor de transport în comun este adesea de peste 15 minute.

De exemplu la terminalul Rulmentul legătura către centru (linia 2) are o frecvență de 25-26 minute iar cuplată cu linia 2B (care face un mic ocol) se ajunge tot la o frecvență de 13 minute. Asta în contextul în care cele două linii deserveșc 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 populație după domiciliu a crescut cu 67% (3.5 mii locuitori) în intervalul 2014-2021.

Similar, la terminalul Triaj, linia 1 care duce către zona centrală are o frecvență de 15 minute. O frecvență mult prea redusă pentru a face atractivă parcare P&R. În ambele cazuri, aceste linii (1, 2 și 2B) se opresc la Livada Poștei fără a deservi în fapt toate unitățile de învățământ 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 oraș, mai ales pe cele din centrul istoric.<sup>28</sup>

### 3.2. Exploatarea locurilor de parcare

#### 3.2.1. Politici tarifare și zonare

Oportunitatea implementării politicii de parcare este dată de 4 factori cheie:

- existența populației motorizate într-o pondere suficient de mare;
- existența unui spațiu central cu multe destinații, a unei zone intens solicitate;
- complementaritatea cu proiectele de mobilitate aferente PMUD;
- încurajarea utilizării mijloacelor de transport alternative precum mersul pe jos, bicicleta sau transportul public.

„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 8. VENITURI TOTALE ÎNCASATE DIN EXPLOATAREA PARCĂRILOR PUBLICE

	2017	2018	2019	2020	2021
<b>VENITURI TOTALE</b>	<b>6.674.642</b>	<b>8.439,87</b>	<b>11.627.883</b>	<b>10.607.596</b>	<b>12.273.987</b>
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 Brașov		68,411	119,557	108,691	141.153

<sup>28</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacom consulting, p.27

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 parcărilor				8,95	
	Direcția 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 Brașovul se află pe locul 2 național în ceea ce privește numărul de locuri de parcare publice (rezidențiale și public cu tarifară orară) în ceea ce privește veniturile acesta se clasează abia pe locul 7. Un loc de parcare din Brașov produce în medie aproape de cinci ori mai puțini bani pe an decât unul din Cluj-Napoca<sup>8</sup>.,<sup>29</sup>

„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”).<sup>30</sup>

„DEZVOLTAREA DE SCENARII ALTERNATIVE PENTRU REALIZAREA VIZIUNII [...]”

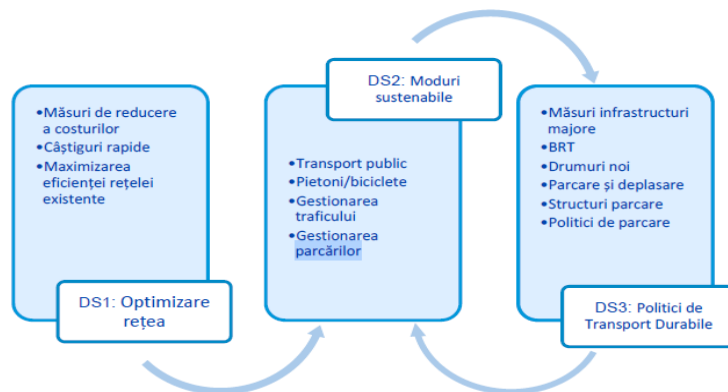
Luând în considerare principiile de bază stabilite anterior, abordarea luata în considerare este orientata pentru a răspunde obiectivelor studiului, în care s-a luat în considerare creșterea transportului urban, care este asociat cu dezvoltarea activității economice. Pentru stabilirea măsurilor durabile este necesar sa se atingă o pondere mai mare

<sup>29</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacomp consulting, p. 28

<sup>30</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacomp consulting, p. 47

de utilizare a transportului public, oferind în același timp o gamă mai largă de opțiuni pentru efectuarea deplasărilor, un sistem de transport bine integrat, îmbunătățirea calității aerului și reducerea consumului de energie, împreună cu nevoia de reformă instituțională și integrarea politicilor. Obiectivul final este acela de a dezvolta un plan de mobilitate care să poată fi folosit pentru a implementa noile măsuri și politici de transport în timp. Prin urmare, au fost evaluate o mare varietate de măsuri dure și mai puțin dure, inclusiv extinderea infrastructurii de transport în comun, dezvoltarea infrastructurii, gestionarea mobilității, gestionarea cererii și stabilirea tarifelor printr-o serie de pachete integrate. [...]

O prezentare schematică a modului de abordare este prezentată mai jos



Prezentarea Scenariilor

„Tabelul 9 Proiect de plan de acțiuni pentru Brașov [...]”

„<sup>31</sup>”

<sup>31</sup> Plan de Mobilitate Urbana Durabila Polul de Crestere Brașov Banca Europeana de Reconstrucție și Dezvoltare, Raport intermediar 4, WSP | Parsons Brinckerhoff, Noiembrie 2015, p. 152

Tema	Problema identificată	Obiectiv strategic	Obiective operaționale	Tinta / Indicatori de performanță	Măsura / Proiect	Sursa proiectului	Sistem de evaluare	Buget	Implementare Unitate/autoritate responsabilă
Aplicarea unei politici eficiente și integrate în ceea ce privește parcare	Parcare neorganizată	Accesibilitate Siguranță și Securitatea Eficiență economică	Reducerea numărului de vehicule aflate în căutarea unui loc de parcare  Echilibrarea utilizării spațiului de tip autostradă pentru a reduce predominanța vehiculelor private  Minimizarea ambuteiajelor  Reducerea netă a riscului de poluare la apă și solului prin proiectarea noii infrastructuri	Număr de kilometri-vehicul privat parcurs pe șosele, care trebuie limitat la nivelurile atinse: Reducerea volumului de trafic pe șosele sau, cel puțin, stabilizarea acestuia.	CP1: Amenajarea de spații de parcare publică în afara carosabilului, cu scopul de a elibera spațiul străzii pentru alte utilizări, cum ar fi benzi pentru autobuz, trotuare/piste pentru biciclete etc. Zonele propuse sunt:  1. Proiect de parcare publică subterană cu aproximativ 420 locuri, în Centrul Civic și în zona Parc Titulescu  2. Creșterea capacității de parcare în Predeal cu circa 700 de locuri  3. Proiect de parcare subterană cu 300 de locuri, la Biblioteca Județeană Brașov  CP2: Amenajarea de zone de parcare controlate (CPZ) pilot în zona centrală și analiza posibilității de încheiere a unui contract de parteneriat public-privat pentru controlul și gestionarea acestora.  Zona pilot se va concentra asupra orașului vechi, de la Liceul Sportiv în partea de sud, la unele secțiuni ale Străzii Nicolae Iorga la nord.  CP3: Sistem de orientare pentru parcare și sistem de mesaje variabile (VMS) în Poiana Brașov.  Introducerea sistemului VMS pe DN1E (la capătul dinspre Brașov și la capătul dinspre Râșnov) pentru informare despre disponibilitatea locurilor de parcare în Poiana Brașov și a informațiilor în timp real despre traficul pe rute/intrasecții strategice.  CP4: Taxe de parcare la locul de muncă în zona centrală	Consultant și Municipalitate	MCAF / MODEL	2016 - 2020 (Studiu și proiectare) 200.000 EUR 2020 - 2030 CAPEX: 25.526.000 EUR OPEX: 640.000 EUR pe o perioadă de trei (3) ani	Primăria Municipiului Brașov și Consiliul local Predeal
						Consultant	MCAF / MODEL	CAPEX: 2016 - 2020 3.990.000 EUR 2020 - 2030 4.160.000 EUR 2030+ 12.470.000 EUR OPEX: 2016 - 2020 620.000 EUR 2020 - 2030 650.000 EUR 2030+ 1.940.000 EUR	Primăria Municipiului Brașov
						Consultant	MCAF	380.000 EUR plus 4.000 EUR costul întreținerii anuale	Primăria Municipiului Brașov
						Consultant	MCAF	CAPEX € 200.000 OPEX € 100.000	Primăria Municipiului Brașov

32

<sup>32</sup> Plan de Mobilitate Urbana Durabila Polul de Crestere Brașov Banca Europeana de Reconstructie si Dezvoltare, Raport intermediar 4, WSP / Parsons Brinckerhoff, Noiembrie 2015, p. 170-171

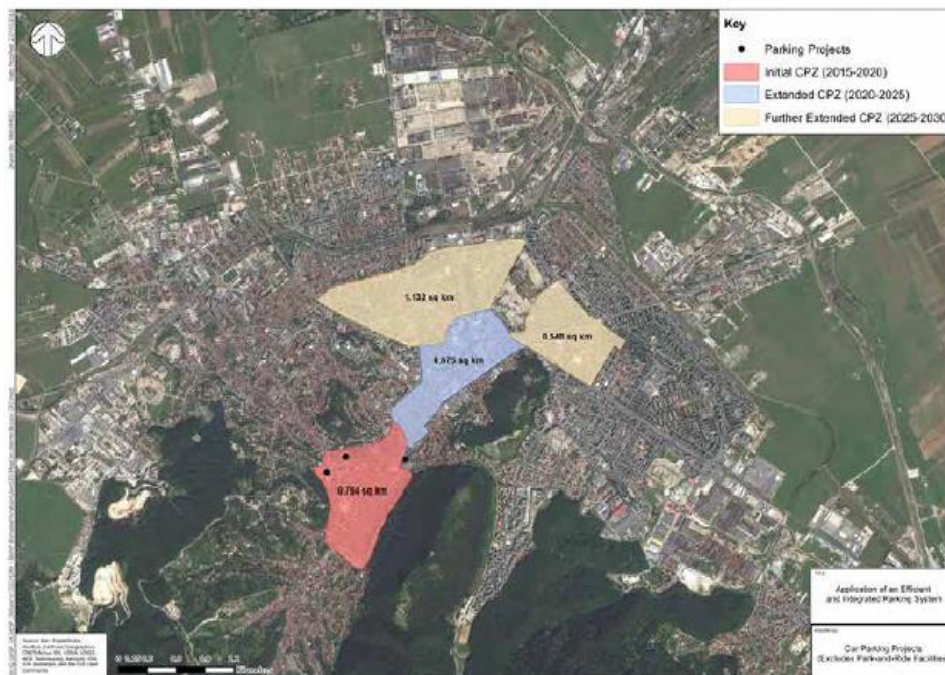


„APLICAREA UNEI POLITICI EFICIENTE ȘI INTEGRATE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE PARCAREA

Denumire	CP1: Amenajarea de spații de parcare publică în afara carosabilului, cu scopul de a elibera spațiul străzii pentru alte utilizări, cum ar fi benzi pentru autobuz, trotuare/piste pentru biciclete etc. (NUMAI STUDIU DE FEZABILITATE)
----------	--



Denumire	CP2: Amenajarea de zone de parcare controlate (CPZ) pilot în zona centrală și analizarea posibilității de încheiere a unui contract de parteneriat public-privat pentru controlul și gestionarea acestora.
----------	--



33

<sup>33</sup> Plan de Mobilitate Urbana Durabila Polul de Crestere Brașov Banca Europeana de Reconstrucție și Dezvoltare, Raport intermediar 4, WSP | Parsons Brinckerhoff, Noiembrie 2015, p.235-237

### **„Concepte de parcare pentru Centru Vechi și Centru Nou**

Centrul Vechi și Centrul Nou sunt două obiective importante ale Orașului Brașov spre care se îndreaptă cu mașina unii locuitori ai municipiului. Pentru a evita eventuale conflicte cu locuitorii zonelor rezidențiale ar trebui concepute planuri de construcție de parcări. Mai întâi trebuie stabilit, care este cererea locuitorilor și a celor ce afluează spre centru, și apoi perimetrul în care se vor construi parcările simple sau etajate. Pentru riverani s-ar putea elibera permise de parcare care să le înlesnească acestora parcare gratuită, zona interzisă în consecința altor participanți la trafic.

Conducătorii auto aflați în tranzit în central orașului vor folosi parcările cu taxă.

Conceptele zonelor de parcare vor presupune următoarele componente:

- I. Stabilirea zonelor propice pentru amenajarea parcărilor
- II. Inventarierea zonelor disponibile, analiza restricțiilor temporale și financiare.
- III. Stabilirea raportului între cerere și ofertă
- IV. Recomandări pentru măsuri (permise de parcare pentru riverani, administrarea zonelor de parcare, construirea a noi spații de parcare, locuri de parcare a autobuzelor)

Pași de punere în aplicare :2011-2013

1. Oferta și acordare
2. Instrucțiuni de utilizare
3. Decizii ale Consiliului Local
4. Publicare
5. Eveniment de informare/administrare
6. Punerea în aplicare a recomandărilor din 2014
7. Punerea în aplicare a recomandărilor

#### **Sistem Park & Ride**

Sistemul Park & Ride are ca obiectiv descongestionarea traficului în zonele centrale ale orașului și este o facilitate destinată mai ales navetiștilor, care își pot lăsa autoturismele la periferie. Cu tichetul de parcare pot folosi un autobuz expres până în oraș. Astfel se poate reduce și traficul intraurban, precum și nevoia de parcări.

Acest sistem funcționează însă doar combinat cu alte măsuri de descongestionare a traficului [...]. Șoferii de autoturisme care pot circula rapid prin oraș și găsesc oriunde un loc de parcare convenabil, nu își vor lăsa mașinile la periferie.

Pași de punere în aplicare 2011-2013

1. Evaluarea necesității pentru Park & Ride (statistica navetiștilor)
2. Decizii ale Consiliului Local
3. Identificarea unor suprafețe adecvate construirii parcărilor
4. Planificarea suprafețelor
5. Asigurarea legală a zonelor private de parcare
6. Eveniment de informare/administrare din 2014
7. Construcția unei parcări etajate la periferie
8. Organizarea transportului în comun cu autobuze
9. Plasarea semnelor de circulație
10. Relații publice

### **Sistem de control**

Pentru a conduce eficient fluxul traficului rutier conform ofertelor infrastructurii (centuri ocolitoare, parcări), este nevoie de un sistem de control. De exemplu șoferii care se îndreaptă spre centru dinspre aeroport, folosind centura ocolitoare, sunt îndrumați spre locurile de parcare. Și pentru bicicliști și pietoni s-au păstrat sisteme de control. Indicatoarele sunt prevăzute cu denumirea destinației și kilometraj. Astfel, turiștii sunt îndrumați spre diferite obiective turistice, situate chiar și mai puțin central.

Pași de punere în aplicare 2011-2013

1. Oferta și acordare
2. Instrucțiuni de utilizare
3. Instrucțiuni de uz intern/extern
4. Decizii ale Consiliului Local
5. Publicare
6. Eveniment de informare/administrare din 2014
7. Punerea pas cu pas în aplicare a sistemului de control în funcție de construcții, de exemplu a centurilor ocolitoare și aeroportului.,<sup>34</sup>

### **2.3.2. Cadru financiar. Politica tarifară**

„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 Brașov.,<sup>35</sup>*

Prin introducerea tarifării parcărilor în zona centrală se dorește fluidizarea circulației oamenilor și reducerea timpilor de deplasare, urmărind efectele benefice asupra mediului general urban (reducerea emisiilor de noxe și a poluării fonice generate de trafic, îmbunătățirea aspectului urban).

Se recomandă impunerea plății parcărilor centrale strict în intervalul orar de interes, recomandând orele 7:00 – 19:00 ca fiind cele mai active și solicitate. Factori importanți de luat în considerare:

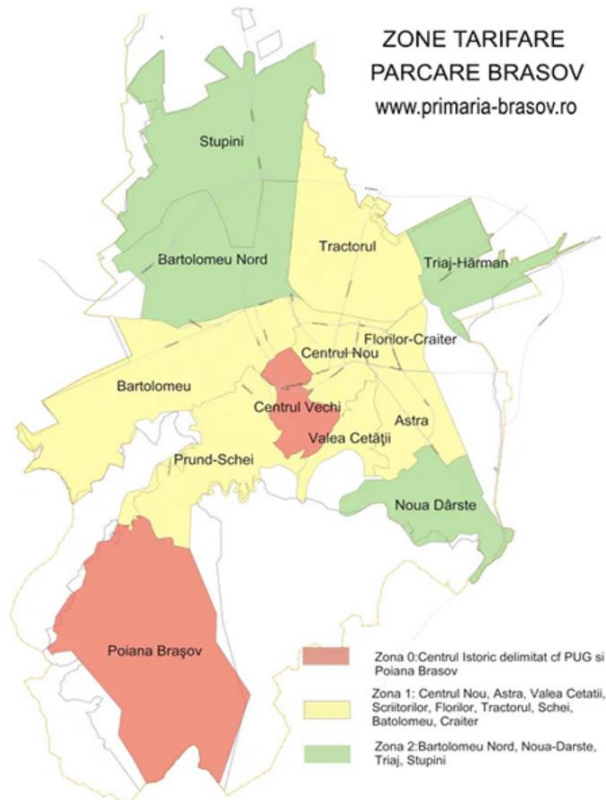
- Veniturile aferente plății parcărilor și amenziile vor fi alocate aceluiași cont dedicat exclusiv gestionării mobilității în arealul studiat, în special a întreținerii parcărilor;
- Costurile aferente gestionării parcărilor să fie suportate din contul menționat mai sus.

<sup>34</sup> *Strategia de dezvoltare durabilă a Municipiului Brașov 2030, elaborator firmele asociate SC MANCON CENTRU SRL din Alba Iulia și compania Kommunalberatung GmbH din Potsdam, Germania., p. 268-270*

<sup>35</sup> *Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacom consulting, p.51*



„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 Brașov 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

Tarifă de 3 lei pe oră în zona centrală este mult mai mică decât cea practică de alte orașe cu profil similar (Timișoara, Cluj-Napoca, Oradea, Iași sau București – centru). În comparație cu alte orașe din lume, Brașovul 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 parării pentru zona centrală reprezintă un mecanism foarte bun de reducere a traficului și a congestiei.”<sup>36</sup>

<sup>36</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacom consulting, p. 29

Plata parării în Brașov 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 oră:  NumarMasina  
(ex: 340BV22LNX)

Zona 1 = 2,00 RON / h

Pentru o oră:  NumarMasina  
(ex: 343BV22LNX)

Zona 2 = 1,50 RON / h

Pentru o oră:  NumarMasina  
(ex: 344BV22LNX)

Zona 2 = 12,00 RON / 24h

Pentru o zi:  NumarMasina  
(ex: 345BV22LNX)

Nici aplicația pentru telefoane smart, nici panoul afișat, nu prevăd modalitatea de plată prin SMS, pentru 1 zi, aferentă zonelor 0 și 1.

„**Parcarea plătită** poate funcționa atât pentru parcarea pe stradă, cât și pentru cea din afara ei, unde diferite tarife sunt folosite pentru a reflecta costul terenului (mai mare lângă centrele aglomerate) și convenabilitatea și calitatea ofertei de parcare.

Sistemul tarifar al parcărilor este adesea folosit pentru a semnaliza ce tip de utilizatori sunt bineveniți - cu o distincție între parcarea “de scurtă durată” și cea “de lungă durată”. Scopul este de a utiliza tarife care descurajează, spre ex., navetiștii în încercarea lor de a parca pe tot parcursul zilei acolo unde există o cerere mare de locuri de parcare pentru utilizare de scurtă durată din partea cumpărătorilor. Tarifele ridicate se aplică pentru șederi de peste câteva ore în parcări de scurtă durată, descurajând astfel, în loc să interzică, parcarea pe perioade mai lungi. Unul dintre aspectele cheie ale parcării pe termen scurt pentru comerț îl reprezintă încurajarea rulajului de spații libere și realizând astfel o gestionare activă a utilizării spațiilor (prin intermediul regulamentelor și sancționărilor).”,<sup>37</sup>

„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 10. VENITURI TOTALE ÎNCASATE DIN EXPLOATAREA PARCĂRILOR PUBLICE

		2017	2018	2019	2020	2021
<b>VENITURI TOTALE</b>		<b>6.674.642</b>	<b>8.439,87</b>	<b>11.627.883</b>	<b>10.607.596</b>	<b>12.273.987</b>
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 Brașov			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 parcărilor				8,95	
	Direcția Fiscală	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.

<sup>37</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union p. 39



Deși Brașovul se află pe locul 2 național în ceea ce privește numărul de locuri de parcare publice (rezidențiale și public cu tarifarare orară) în ceea ce privește veniturile acesta se clasează abia pe locul 7. Un loc de parcare din Brașov produce în medie aproape de cinci ori mai puțini bani pe an decât unul din Cluj-Napoca<sup>8</sup>.,<sup>38</sup>

„Azi, sistemele de parcare pot deveni generatoare de oportunități economice și venituri. Când sunt tratate în mod corespunzător spațiile de parcare pot deveni un bun economic valoros pentru comunitatea locală.

În ciuda temerilor și prejudecăților inițiale, politica de parcare poate deveni și ea o forță motrică pentru dezvoltarea economică și calitatea vieții orașelor, sprijinind în același timp transportul durabil și propulsând gestionarea parcării ca activitate economică în sine. [...]

O schimbare în politica de parcare se desfășoară în prezent. Planificatorii și liderii orașelor încep să perceapă oferta de parcare gratuită drept un obstacol în calea îmbunătățirii calității vieții urbane și a accesibilității locuințelor.

Tabel 11: Schimbarea de paradigmă în politica de parcare.

Sursa: Rye, T. et al., 2010. *Parking Management: A Contribution Towards Liveable Cities; Module 2c: Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities*

	Vechea paradigmă	Noua paradigmă
<b>Cerere asumata</b>	Fixa / Inelastica	Flexibila / Elastica
<b>Oferta ar trebui sa</b>	Crească permanent	Fie gestionata ca raspuns la cerere
<b>Regulamentele</b>	Stabilesc standards minime	Standards maxime
<b>Taxarea maximizează</b>	Utilizarea	Disponibilitatea
<b>Rularea autoturismelor este încurajată prin</b>	Limita de timp	Taxare
<b>Costurile ar trebui sa fie</b>	Incluse in alte costuri	Transparente pentru utilizatori

<sup>39</sup>  
„

<sup>38</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacom consulting, p.28

<sup>39</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union p. 10



Nivelul de digitalizare a sistemului de parcare este unul mediu. Parcățile publice sunt afișate pe pagina primăriei într-o aplicație de tip webgis însă acestea nu sunt actualizate.[...]

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

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. 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 „<sup>41</sup>

„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.”<sup>42</sup>

<b>CINE PARCHEAZĂ</b>	<b>CUM PARCHEAZĂ</b>
-----------------------	----------------------

<sup>41</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacom consulting, p.38, 39

<sup>42</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacom consulting, p.47



## 4. Cadru strategic pentru implementarea planului

### 4.1. Elemente de ordin juridic

„Partea de sancționare este asigurată de poliția locală și de operatorul de parcare (neplata parcării). În cazul parcării 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 parcarilor neregulate. Există însă în continuare zeci de străzi pe care se parchează neregulat, mai ales blocând trotuarele și circulația pietonilor.”<sup>43</sup>

Procedura de ridicare a mașinilor parcate ilegal trebuie să se desfășoare rapid și să nu fie încetinită de birocrăția aferentă. Evidența amenzilor de parcare trebuie să fie accesibilă online și vizibilă atât pentru utilizator cât și pentru agenți. Plata amenzilor trebuie să se poată realiza și online iar întreaga sumă încasată din amenzi și titluri de parcare trebuie să meargă într-un cont unic al administrației locale, fond care să constituie sursa viitoarelor investiții în mobilitate.

### 4.2. Impunerea regulamentelor de parcare și plata

Este foarte important să existe un cadru legal adecvat, necesar pentru implementarea strategiei. Atât la nivel național cât și la nivel local exista legi și reglementări privind parcare și modalitatea de contractare a serviciilor și lucrărilor pentru parcare.

Este important să se facă distincția dintre parcare neplătită, dar în loc adecvat și parcare ilegală. Doar a doua categorie compromite calitatea circulațiilor și a peisajului urban.

<sup>43</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacom consulting, p.33

În cazul parcării ilegale, în loc nepermis, se recomandă amendarea promptă a contravenientului.

*„Spațiul este o resursă limitată drept urmare, utilizarea acestuia trebuie taxată. Trecând în revistă literatura de specialitate existentă și documentele de politici ale marilor orașe se poate spune că în prezent, politica de parcare are patru obiective principale:*

- 1. De a contribui la o mai bună accesibilitate și mobilitate a zonelor urbane;*
- 2. De a contribui la o mai bună calitate a vieții în oraș (în principal, o calitate mai bună a aerului și a mediului de viață);*
- 3. De a sprijini economia locală;*
- 4. De a crește veniturile municipalității.*

*În mod încurajator, pe parcursul ultimilor ani, se remarcă în rândul autorităților locale, a dezvoltatorilor și organizațiilor din sectorul public și privat o puternică apreciere a faptului că gestionarea parcărilor reprezintă un instrument puternic de planificare a deplasărilor. „<sup>44</sup>*

#### *„PARCĂRI PUBLICE CU PLATĂ*

*Măsurile propuse pentru parcurile publice cu plată pe stradă țin cont de litigiile Primăriei Brașov cu operatorul P&P și vor fi accelerate după finalizarea acestor litigii.*

*Recomandăm a începe un proiect pilot în 2022 care să cuprindă un mix de soluții menite a optimiza utilizarea și controlul parcărilor din Brașov, cu următoarele componente:*

- Amplasare senzori de parcare în parcare de lângă Primărie și stabilirea unor reguli de utilizare*
- Amplasare senzori de parcare în parcurile publice stradale de lângă Parc și Livada Poștei*
- Sistemul de afișare a locurilor de parcare disponibile în Poiana Brașov*
- Testarea sistemului de obturare a parbrizului cu valize pentru mașinile care nu parchează regulamentar*

*Începând cu 2023 extinderea acestor locuri de parcare urmează a fi efectuată în funcție de dezvoltările și amenajările urbane ale orașului, inclusiv cele ale amenajării pistelor velo.*

*Aceste spații publice de parcare cu plată ar trebui să fie asigurate în toate locurile publice de interes pentru cetățenii care se deplasează acolo cu autoturisme.*

*Pe raza municipiului Brașov am identificat zone în care locurile rezidențiale de parcare sunt insuficiente și prin urmare spațiile stradale de parcare (la bordură) sunt absolut necesare.*

*Pentru ameliorarea acestei situații și 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 și amenaja prin trasarea cu vopsea de culoare albastră și numerotarea locurilor de parcare.*

*Etapa a doua este de a folosi tehnologia digitală pentru gestionarea și monitorizarea acestor locuri de parcare. Montarea senzorilor de parcare pe arterele rutiere în spațiile autorizate de parcare precum și în zonele cu parcare interzisă va eficientiza ocuparea și*

<sup>44</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union, p. 6



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 Brașov în perioada 2023 - 2024. Senzorii de parcare vor fi integrați în aplicația de parcare Brașov 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 Brașov Parking. Aplicația Brașov 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.,<sup>45</sup>

„Logica tipologiilor de taxare

În ciuda diverselor concepții greșite, nu există parcare gratuită. Prețul parcării este inclus în costurile tuturor produselor și serviciilor pe care le cumpărăm. Gestionarea parcării fără stabilirea unui preț corect nu va ajuta o municipalitate deoarece furnizarea de locuri de parcare gratis reprezintă un stimulent clar pentru utilizarea autoturismului, iar numărul șoferilor și al autoturismelor vor continua să crească. Pe măsură ce cererea de parcare crește, municipalitatea va trebui să hotărască dacă va crește și oferta locurilor de parcare la un cost ridicat, dacă va aborda parcare ilegală prin măsuri de control și sancționare sporite sau va implementa sisteme tarifare pentru parcare bazate pe nivelul pieței. Având în vedere rentabilitatea prețurilor, scopul gestionării sistemului de parcări destinat creării de comunități cu o calitate ridicată a vieții ar trebui să fie o strategie de parcare în centru, care limitează și centralizează numărul locurilor de parcare din afara străzii, tarifează adecvat parcare pe stradă și stimulează modurile de transport alternative. Instrumentele financiare pot fi utilizate pentru a modifica prețul parcării pentru a reflecta valoarea reală a pieței, fie prin reglementarea directă a prețurilor, fie prin impunerea de impozite și taxe.

Atunci când există posibilitatea de a alege, șoferi preferă locurile de parcare gratuite. Dar parcare nu este cu adevărat gratuită și este plătită de toți consumatorii sub forma unor taxe mai mari, inclusă în prețurile de achiziție a mărfurilor din magazine, precum și în salarii sau beneficii reduse. Ideea din spatele prețurilor pieței este de a împinge utilizatorii să plătească costurile de parcare în cea mai mare parte sau în totalitate, rezultând în reducerea cererii și a congestiei. Furnizarea de alternative sigure și convenabile autoturismului este importantă atunci când se impun anumite mecanisme de stabilire a prețurilor.

Planificatorii municipali ar trebui să înțeleagă care sunt frustrările diferitelor grupuri în relație cu mecanismele de stabilire a prețurilor. Unii oameni nu au suficiente monede sau numerar și au nevoie de mașini care acceptă carduri de credit. Alții nu vor să meargă o

---

<sup>45</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacom consulting, p.54-55

jumătate de stradă pentru a plăti și să revină pentru a pune tichetul în parbrizul autoturismului. Unii oameni uită să contorizeze timpul și primesc adesea amenzi; alții găsesc parcometrele un sistem extrem de complicat. Există diverse tehnologii care generează soluții ce răspund acestor preocupări. În același timp, politicile care restricționează parcare într-un mod prea sever pot afecta în mod negativ vitalitatea economică a unui cartier de afaceri la fel cum o politică prea blândă poate avea aceleași efecte devastatoare.

Este o chestiune de echilibru corect între cerere și ofertă, cu prețul jucând un rol crucial.,<sup>46</sup>

„Scopul prezentei Politici de Parcare a Municipiului Brașov este de a da o direcție clară și concretă pentru ca în următorii 9 ani Primăria Brașov 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 mobilitate 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 mobilitate 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](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 propus 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

<sup>46</sup> GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE, Funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union, p.48

- 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

Conform acestei strategii, toate orașele europene mari și medii (Brașov este un oraș european mediu, cu populație >100.000 locuitori) ar trebui să aibă un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), până în 2030. Brașov 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 parcarilor, 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 parcarilor – Cluj-Napoca etc.

Scopul Politicii de Parcare din Municipiul Brașov 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 Politică de Parcare are trebui să își propună

să ordoneze și să prioritizeze acțiunile Primăriei Municipiului Brașov în preocuparea și demersul ei de a asigura tuturor cetățenilor servicii de utilizare a parcarilor 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.,<sup>47</sup>

#### 4.3. 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)
- Parcarile 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 Brașov reprezintă descrierea modului prin care Primăria Brașov poate asigura legătura dintre fiecare șofer și orice loc de parcare din Brașov pe cele 3 niveluri:

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

<sup>47</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacomp consulting, p. 40-42

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:

- O1. Gestiunea eficientă și integrată a stocului existent de parcări
- O2. Serviciu de parcări digitalizat ce asigură un acces facil la date pentru toți utilizatorii
- O3. O rețea de parcări publice și private care să satisfacă eficient nevoile de parcare cu un consum redus de spațiu urban
- O4. O rețea coerentă de parcări de transfer care să reducă fluxurile către zona centrală,<sup>48</sup>

#### 4.4. Ținte

„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 neregulemțar (banda 1 / trotuar/ pistă)

Politica de parcare a municipiului Brașov ar trebui construită astfel:

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

DIGITALIZAREA SERVICIULUI DE PARCARE - O2. SERVICIU DE PARCĂRI DIGITALIZAT CE ASIGURĂ UN ACCES FACIL LA DATE PENTRU TOȚI UTILIZATORII / ȚINTĂ: SERVICIU DE PARCĂRI DIGITALIZAT ÎN TOTALITATE [...]

PROGRAMUL MULTIANUAL DE CONSTRUCȚIE DE PARKING-URI - 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,<sup>49</sup>

<sup>48</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacomp consulting, p. 42-43

<sup>49</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacomp consulting, p.43-44, 46,47,49



## 5. Costul investiției.

	Item	Numar	Cost/piece EUR	Total cost EUR	Total cost RON	Procent
1	Marcare parcare(8m/loc)	21000	€ 1.15	€ 24,150.00	RON 120,750.00	5.21%
2	Semne parcare	525	€ 160.00	€ 84,000.00	RON 420,000.00	2.34%
3	Parcometre(unul / 50 de locuri)	420	€ 5,000.00	€ 2,100,000.00	RON 10,500,000.00	58.49%
4	Semne parcometre	378	€ 180.00	€ 68,040.00	RON 340,200.00	1.90%
5	Server central	2	€ 10,000.00	€ 20,000.00	RON 100,000.00	0.33%
6	Calculatoare de mana(amendare)	160	€ 1,200.00	€ 192,000.00	RON 960,000.00	5.35%
7	Instalarea biroului	1	€ 25,000.00	€ 25,000.00	RON 125,000.00	0.70%
8	Uniforme agenti	160	€ 185.00	€ 29,600.00	RON 148,000.00	0.82%
9	Cleme roti	140	€ 550.00	€ 77,000.00	RON 385,000.00	2.14%
10	Camioane ridicare	6	€ 85,000.00	€ 510,000.00	RON 2,550,000.00	14.21%
11	Masini patrula	7	€ 25,000.00	€ 175,000.00	RON 875,000.00	4.87%
12	Promovare/marketing	12	€ 2,500.00	€ 30,000.00	RON 150,000.00	0.84%
13	IT	1	€ 30,000.00	€ 30,000.00	RON 150,000.00	0.84%
14	Consultanta si neprevazute	1	2%	€ 67,295.80	RON 336,479.00	2%
<b>TOTAL INVESTITIE IMPLEMENTARE</b>				<b>€ 3,432,086</b>	<b>RON 17,160,429.00</b>	<b>100%</b>

Un parcometru deservește circa 50 de locuri de parcare, fiind necesare astfel 420 de aparate. Acestea ar trebui să acopere cel puțin 2 metode de plată (cash și card). Parcometrele constituie 58% din capitalul de investiții, restul sumei urmând să acopere alte aspecte necesare bunei funcționări a unui sistem de parcare cu plată.

**Fig. 5.1 : Parcometru modern**



Vopseaua necesară pentru marcarea locurilor de parcare trebuie să fie vizibilă în întuneric, reflectorizantă și rezistentă la trafic greu. Există soluții concepute special pentru marcaje durabile, bazate pe pilitură de sticlă și pe bază de latex sau termoplastic.

**Fig. 5.2 : Trasarea marcajelor de delimitare a parcărilor**



Este necesar, în medie, circa 8.1 metri de marcaj liniar pentru un loc de parcare. Această medie include vopsirea locurilor speciale, cum ar fi cele 2-5% locuri rezervate pentru PDMR.

Existența locurilor de parcare și a parcometrelor ar trebui să fie marcate clar prin indicatoare și semne. Acestea se împart în 3 categorii:

- Semne care indică începutul sau sfârșitul unei anumite zone tarifare

- Semne care indică locuri de parcare
- Semne pe parcometre, care indică și tarifele in vigoare.

**Fig. 5.3** : Semnalizare parcometru



Pentru buna impunere a disciplinei de parcare și plată, se recomandă achiziționarea unui număr de vehicule de patrulă precum și a unei flote de camioane de ridicări. Autorul recomandă câte 6-7 din fiecare, urmărind media indicată de bunele practici, un camion de ridicări asigurând serviciu eficient pentru până la 3500 de locuri de parcare.

**Fig. 5.4** : Camion de ridicat



Impunerea disciplinei de plată se va face utilizând cleme de roți. Se urmărește blocarea mașinilor care au istoric de amenzi neplătite până la rezolvarea creanțelor.

**Fig. 5.5** : Clemă blocare roți

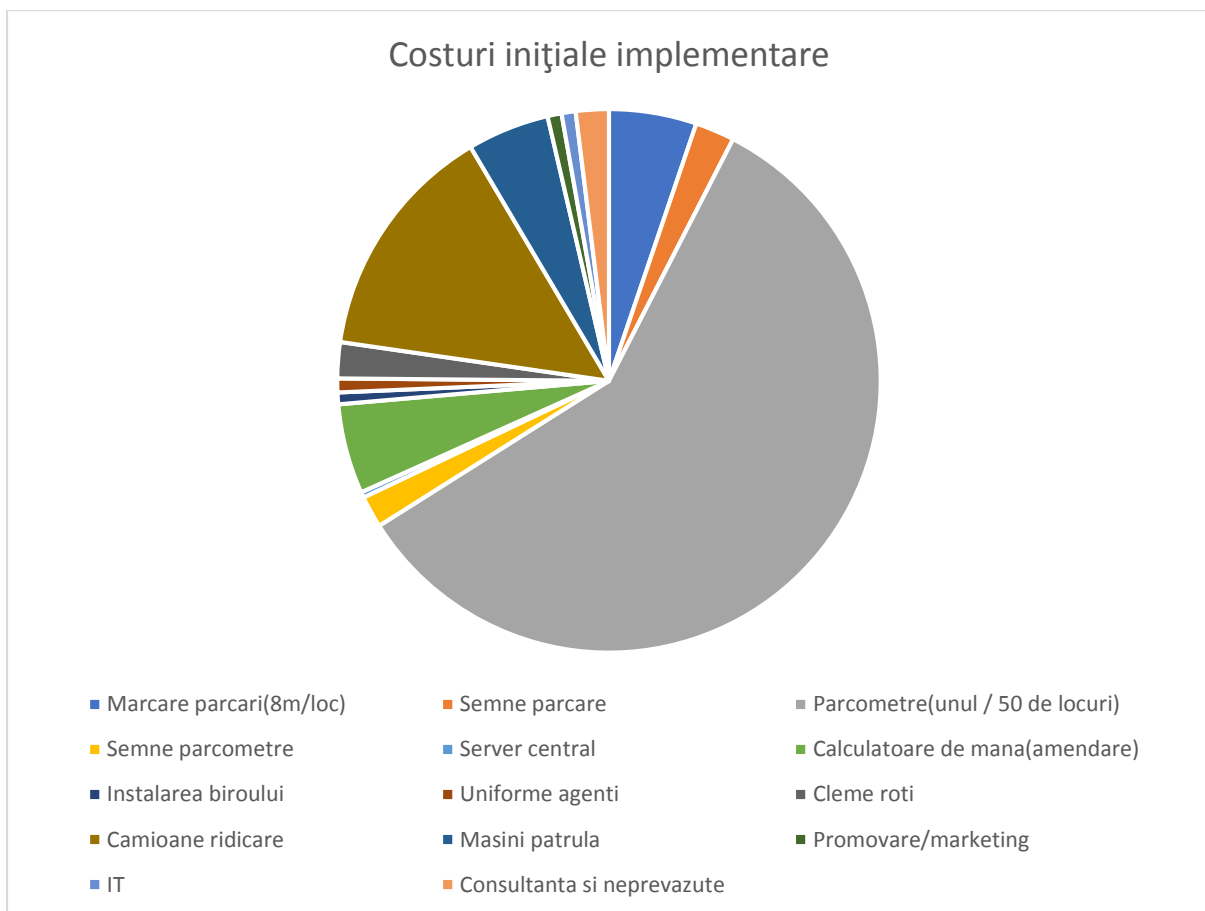
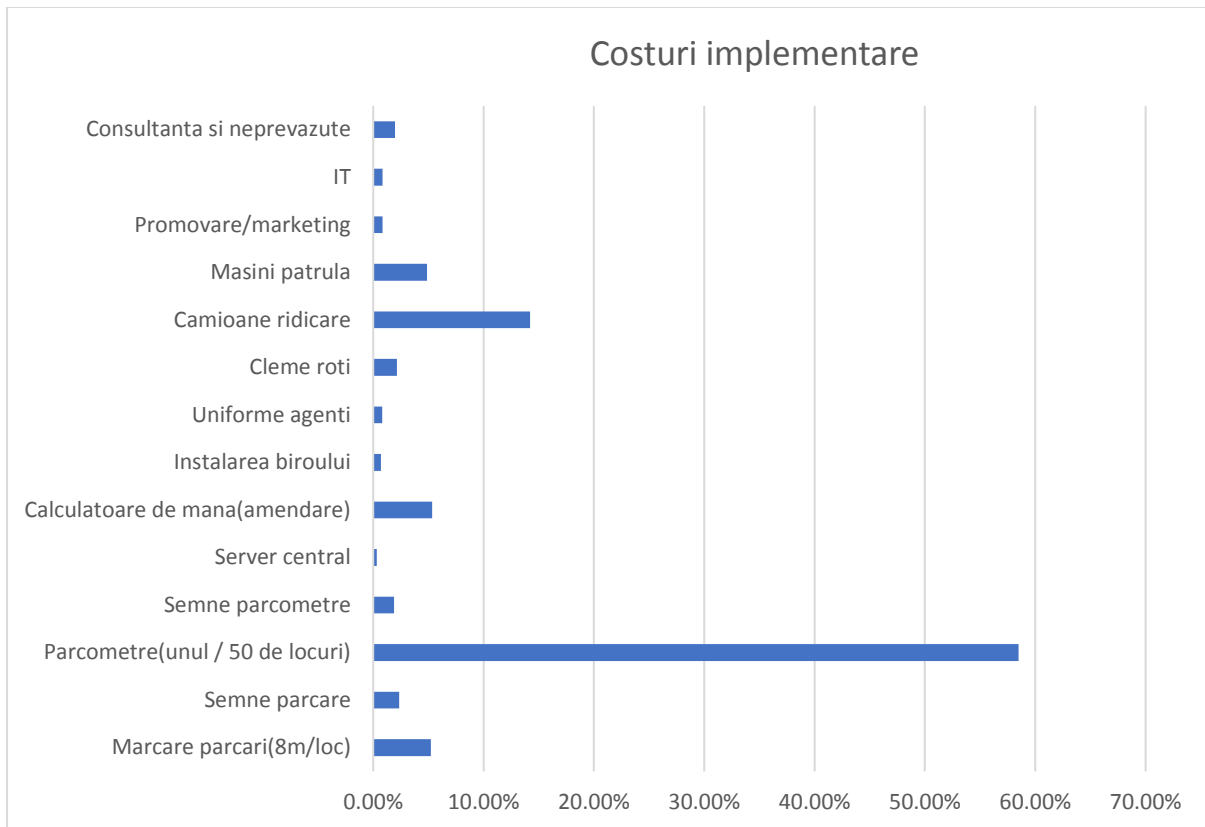


Un cost notabil este dat de infrastructura ‘hard’ din spatele sistemului, însumând biroul, spațiul de depozitare pentru mașini ridicate, tehnica din spate, calculatoarele de mână pentru agenți, uniformele acestora, tehnologia și interfețele de comunicare inerente precum și serverele sistemului.

Pentru buna desfășurare a procesului de implementare, se recomandă promovarea conceptului începând cu 6 luni înaintea lansării și terminând la 6 luni după t0. Asigurarea vizibilității și a comunicării mesajelor și informațiilor corecte sunt esențiale bunei funcționări a implementării. Se recomandă următoarele căi de comunicare:

- Utilizarea poștei fizice pentru riveranii și afacerile afectate din arealul vizat
- TV
- Radio
- Ziare fizice si online
- Media socială (facebook/instagram)
- Pe transportul public (mai ales despre P&R)







## 6. Modelul de cost

### 6.1 Cheltuieli operare

#### Capacity planning of the organisation and cost

Basic Data			Capital and hardware operating cost		total investment	depreciati on period	rest value	Cost per year
Number of regulated parking places, short term	9600	places						
hours regulated per week	68	hours						
Working Day	8	hours						
Number of regulated parking places, residential	68000	places						
hours regulated per week	168	hours						
<b>Calculation of Human resources needed</b>								
1. Short term parking								
<b>Production of parking wardens</b>								
parking places per P-Warden	400	Parking places	Data communication incl Man. Rep	RON 80	per machine per month	RON 230,400	per year	RON 230,400
Number of Parking Warden employed	24	Parking Wardens						
2. Residential areas								
parking places per P-Warden	5000	Parking places	Fee handling finances	1%	of the revenues	RON 1,033,109	per year	RON 1,033,109
Number of Parking Warden employed	14	Parking Wardens	Special office hard and software			RON 180,000	5	RON 36,000
Total Parking wardens	38	Parking Wardens						
<b>Hand held computers</b>								
Number of fines per hour controlled	0.75	Fines of fines	# needed (# wardens + 10%)	42	computers			
Number of appeals per fine	20%		price per computer	RON 8,000		RON 334,400	5	0
Number of court cases hours worked per year (220 working days)	1760	of appeals hours per employee						
Productive hours of parking warden	80%		<b>vehicles: 1 per</b>	3000	parking places	RON 320,000	4	20%
Number of fines issued	40128	fines per year	# vehicles	4.0	per vehicle			
Number of appeals	8026	appeals	investment	RON 100,000				
Number of court cases	803	court cases						
<b>Total Operating Costs</b>								<b>RON 3,350,389</b>
<b>Cost of parking wardens</b>								
gross cost of parking warden	RON 45	per hour						
Net cost of parking warden	RON 56	per hour						
Direct Cost of Parking Wardens per year	RON 3,762,000.00							
Overhead/facilities	10%							
Total Direct Cost Parking Wardens	RON 4,138,200							
<b>Cost of office personnel</b>								
office personnel per parking warden	0.5							
Number of personnel (other than Parking Warden)	19	Employees						
Cost of personnel	RON 84	per hour						

Total Cost of Office Personnel	RON	
	2,821,500	
Overhead/facilities		10%
Total direct cost of Office Personnel	RON	
	3,103,650	
Office per sq m	RON	
	500	
sq m per employee		21
Total office	RON	
	199,500	

<b>Total Direct personnel Cost</b>	RON	
	7,441,350	
	€	
	1,691,216	

Note

**Concerning production of parking wardens**

International experience, areas with short term parking

number of parking places per Warden	400	places
regulated period	68	hours/week

Residential areas

number of parking places per Warden

	5000	places
regulated period	168	hours/week

## 6.2 Venituri

### Revenue Calculation

#### Short term Parking

Number of Parking Places	9600
Number of Residents Permits	3900

#### Fee

Short term Parking per hr	Zone I	RON 10	per hour
	Zone II	RON 5	per hour
percentage zone I		35%	
Non Payment		25%	
Days per year		300	

#### Occupation

Average % of residents that occupy PP in 'own' zone

- in first and last two hours	75%	of the # of permits sold
- in other hours	50%	

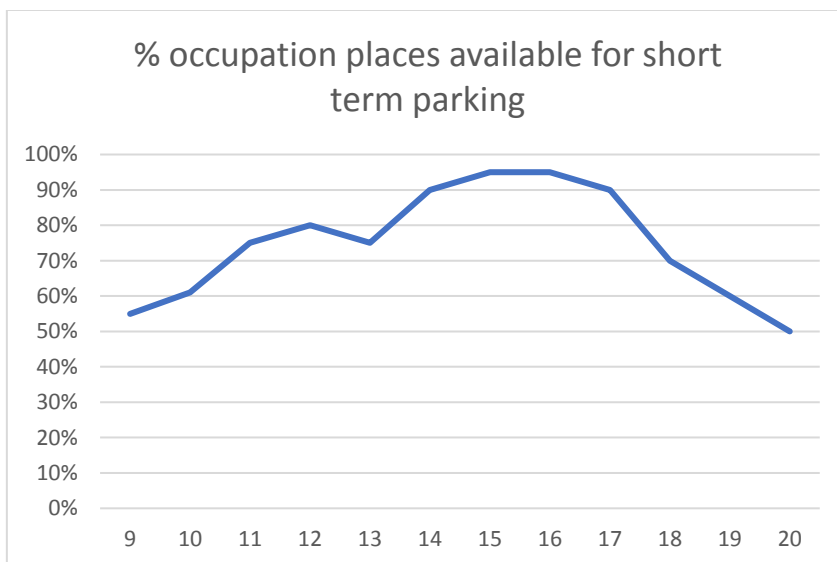
<b>capacity for short term parking</b>	in first and last two hours	6675	(this figure is just for check of
	in other hours	7650	available capacity, not used any further)

Short term demand

occupied places

Expected occupation short term parking

	%	Zone I	Zone II	Total
8 - 9	55%	1490	51%	2520
9 - 10	61%	1653	60%	2964
10 - 11	75%	2032	75%	3705
11 - 12	80%	2168	80%	3953
12 - 13	75%	2032	75%	3705
13 - 14	90%	2438	80%	3953
14 - 15	95%	2574	85%	4200
15 - 16	95%	2574	90%	4447
16 - 17	90%	2438	90%	4447
17 - 18	70%	1897	80%	3953
18 - 19	60%	1626	60%	2964
19 - 20	50%	1355	50%	2470
<b>Gross Total</b>		<b>24,276</b>		<b>43,280</b>
Net (non-payment accounted)		18,207		32,460
<b>Revenue/year</b>		<b>RON 103,310,859</b>		<b>hours sold /day</b>
		67.46%		



**Resident's permit demand**

**Fines**

Number of resident's permits: Centre	3900	permits	Number of Fines issued	40128
Number of resident's permits: Res. Areas	61200	permits	Number of appeals	8026
			resulting in dismissal	20%
			Net # of fines	38523

**Fee**

**Amount of the fine**

Resident's Permit Centre	RON 500	per year	MCI	RON	250
residents permit Res. Areas	RON 500	per year			
Company Permit***	RON 2,000	per year			

\*\*\* se aplica si la a 2-a masina din gospodarie

<b>Revenue</b>	RON 40,200,000	<b>Revenue</b>	RON 9,630,720
	26.25%		6.29% of total

Total Revenue (fees, residents, fines)	RON	153,141,579
	€	30,628,316
Total Costs	RON	10,791,739
Net result	RON	142,349,841

## 7. Politica parcărilor pe fiecare categorie în parte

<b>PARCĂRI CU PLATĂ BRAȘOV 2022</b>			
Strenghts (puncte tari)		Opportunities	
1	Cerere notabilă de spații de parcare în areale cheie	1	Oferta generoasă de spații de parcare la sol pe domeniu public
2	Semnalizare clara și vizibilă a locurilor taxate	2	Infrastructură de taxare parțial implementată, numeroase parcometre
Weaknesses (slăbiciuni)		Threats (amenințări)	
1	Numeroase locuri de parcare nemarcate, dar încetățenite	1	Disciplina de plată precară și parțial improprie impusă
2	Încasări pentru oraș foarte reduse raportate la numărul de parcări	2	Ocuparea locurilor de parcare, uneori pe termen lung, de către neplătitori

### 7.1.1 Locuri rezidențiale de parcare

„În prezent sunt 42.657 de locuri rezidențiale 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.

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,<sup>50</sup>

### 7.1.2. Politica parcărilor publice cu plată

„Măsurile propuse pentru parcarile publice cu plată pe stradă țin cont de litigiile Primăriei Brașov cu operatorul P&P și vor fi accelerate după finalizarea acestor litigii.

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

- Amplasare senzori de parcare în parcare de lângă Primărie și stabilirea unor reguli de utilizare
- Amplasare senzori de parcare în parcarile publice stradale de lângă Parc și Livada Poștei
- Sistemul de afișare a locurilor de parcare disponibile în Poiana Brașov
- Testarea sistemului de obturare a parbrizului cu valize pentru mașinile care nu parchează regulamentar

<sup>50</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacomp consulting, p. 53

Începând cu 2023 extinderea acestor locuri de parcare urmează a fi efectuată în funcție de dezvoltările și amenajările urbane ale orașului, inclusiv cele ale amenajării pistelor velo.

Aceste spații publice de parcare cu plată ar trebui să fie asigurate în toate locurile publice de interes pentru cetățenii care se deplasează acolo cu autoturisme.

Pe raza municipiului Brașov am identificat zone în care locurile rezidențiale de parcare sunt insuficiente și prin urmare spațiile stradale de parcare (la bordură) sunt absolut necesare.

Pentru ameliorarea acestei situații și 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 și amenaja prin trasarea cu vopsea de culoare albastră și numerotarea locurilor de parcare.

Etapă a doua este de a folosi tehnologia digitală pentru gestionarea și monitorizarea acestor locuri de parcare. Montarea senzorilor de parcare pe arterele rutiere în spațiile autorizate de parcare precum și în zonele cu parcare interzisă va eficientiza ocuparea și 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 Brașov în perioada 2023 - 2024. Senzorii de parcare vor fi integrați în aplicația de parcare Brașov 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 Brașov Parking. Aplicația Brașov 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.

### **7.1.3. Locuri de parcare pentru vehicule de transport marfă și/sau persoane**

Această mare problemă a orașului Brașov necesită o rezolvare urgentă printr-o abordare sistematică și pragmatică focusată 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 carsharing) 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.

#### 7.1.4. Locuri de parcare pentru transportul alternativ:

##### Biciclete

Propunem ca parcarile 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 parcarile 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 Brașov Parking

##### Ride-sharing

În vederea descurajării folosirii mașinilor în Brașov, 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.

#### 7.1.5. 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 Brașov (Primărie, Poliția Locală, Direcția de Taxe și Impozite, școli etc), instituții publice locale care aparțin de unitatea administrativ-teritorială Județul Brașov, 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 parcarilor 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 zilei, 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.

#### **7.1.6. Construcția locurilor noi de parcare**

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

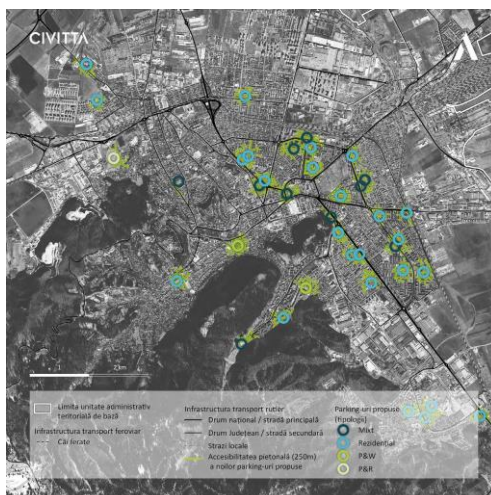
Tipurile parcărilor de construit sunt dictate de nevoile locuitorilor. Primăria ar trebui să-și orienteze eforturile pentru a deservi cetățenii pentru satisfacerea nevoilor lor și astfel Primăria ar trebui să construiască locuri de parcare și/sau staționare în proximitatea piețelor, lângă spitale, parcuri, locuri de distracție, etc.

Considerăm foarte important ca Primăria, prin Departamentul de Urbanism să stabilească obligativitatea realizării locurilor de parcare și a numărului minim de locuri de parcare în clădirile noi prin Autorizația de Construire, fără posibilitatea diminuării acestora înainte sau după recepția lucrărilor, dar și de a urmări evidența recepționării și utilizării acestora. Propunem monitorizarea tuturor locurile de parcare autorizate și construite în oraș, 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 Brașov 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 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) „<sup>51</sup>

#### LOCALIZARE TERENURI PENTRU PARCĂRI NOI

<sup>51</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacomp consulting, p. 54-59



Sursa: Civitta & VegaComp

## 7.2 Etape de implementare. Măsurile de organizare pentru gestionarea locurilor de parcare

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

- Stabilirea unui mecanism de audit al încasărilor din parcări 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 Parcări 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 parcările 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 / 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. [...]

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.,<sup>52</sup>

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

- înființarea Direcției Parcări, 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 parcarilor 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.,<sup>53</sup>

<sup>52</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacomp consulting, p. 46-47, 52

<sup>53</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacomp consulting, p. 51



Acțiuni \ Luna	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Desemnare responsabili	■																	
Pregătirea legislației	■	■	■	■	■	■	■	■										
Achiziții aferente		■	■	■	■	■	■	■	■									
Pregătirea biroului		■	■	■	■	■	■	■										
Angajarea personalului		■	■	■	■	■	■	■										
Pregătirea personalului		■	■	■	■	■	■	■										
Achiziționarea aparaturii		■	■	■	■	■	■	■										
Instalarea parcometrelor		■	■	■	■	■	■	■										
Achiziție flota și cleme		■	■	■	■	■	■	■										
Calibrare sisteme IT		■	■	■	■	■	■	■										
Promovarea conceptului		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			
T0: Perioada pilot 60 de zile										■	■	■	■	■	■	■	■	■
T1: Demararea taxării																		■

## 8. Monitorizarea implementării

### „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 reinvestim (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%)

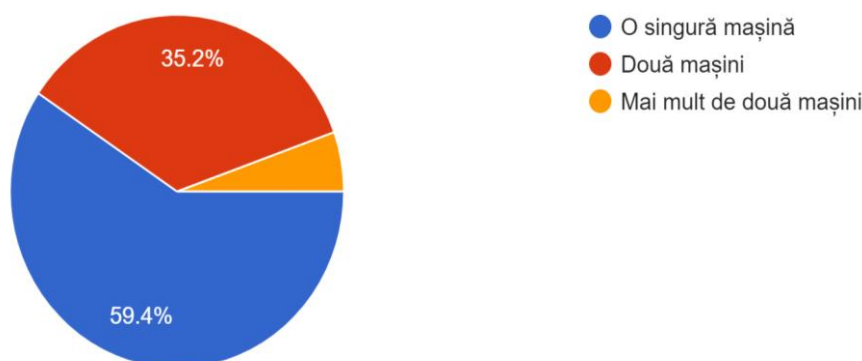
• *Ponderea numărului de locuri în spații de parcare multi-etajate din total locuri în spații de parcare (min 5% până în 2023 și minim 15% până în 2030),<sup>54</sup>*

## 9. Percepția publicului asupra parcărilor plătite din Brașov

Pentru a înțelege modul în care sunt percepute parcățile publice de către brașoveni, am utilizat sondajul ca metodă de strângere a datelor și chestionarul ca și instrument. Chestionarul a fost aplicat individual, online, unui eșantion non-aleatoriu, neprobabilist, de **1209 de respondenți**. În continuare prezint întrebările din chestionar și rezultatele obținute. (Sondaj realizat și analizat de Cătălina Ghelan – sociolog)

### 1. Câte mașini personale aveți în gospodăria dumneavoastră?

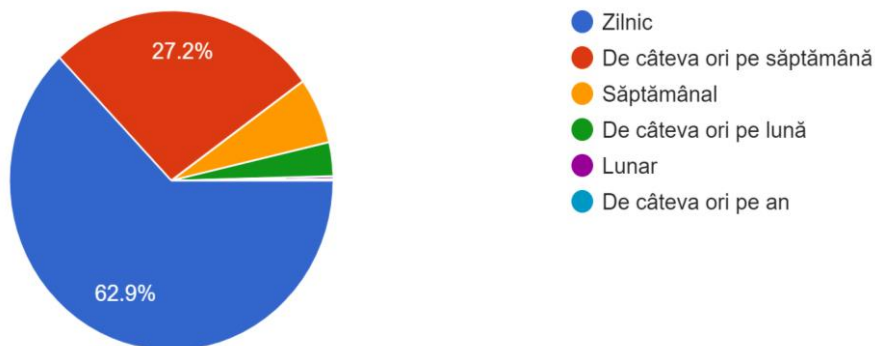
Prima întrebare se referă la numărul de mașini pe care respondenții le au în gospodărie. Peste jumătate dintre aceștia au o singură mașină (59,4%), însă un segment semnificativ (5,5%) au răspuns că au mai mult de 2 mașini în gospodărie.



### 2. Cât de des folosiți mașina personală pentru deplasări în interiorul orașului?

Cea mai mare parte dintre respondenți folosesc frecvent și foarte frecvent mașina pentru deplasările în interiorul orașului. 62,9% dintre ei au răspuns că folosesc zilnic mașina pentru deplasări. Doar 0,2% dintre cei chestionați au răspuns că utilizează mașina lunar și niciunul dintre ei nu o folosește mai rar de atât.

<sup>54</sup> *Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacomp consulting, p.60*



### 3. Care sunt motivele pentru care vă deplasați cel mai des cu mașina personală?

La întrebarea "Care sunt motivele pentru care vă deplasați cel mai des cu mașina personală?" respondenții au avut posibilitatea de a alege până la 3 răspunsuri din lista predefinită, dar și un spațiu în care puteau introduce manual motivul. În acest fel, numărul total de răspunsuri la această întrebare este de 2.924.

Cei mai mulți dintre cei chestionați au răspuns că aleg să folosească mașina Pentru a transporta cumpărăturile (69,4%), Pentru a ajunge la locul de muncă (58,4%) și Pentru a rezolva diverse probleme în oraș (58,2%).

În mod surprinzător, un procent relativ mic de respondenți au ales varianta Pentru a transporta copiii la grădiniță / școală (20,7%). Dintre cele 42 de persoane care au ales să introducă manual o variantă de răspuns, cele mai frecvente motive invocate au fost: ieșirile în afara orașului, Transportul persoanelor în vârstă sau cu probleme medicale și Mersul la facultate.

Varianta de răspuns	Răspuns
Pentru a face cumpărăturile	839
Pentru a ajunge la locul de muncă	706
Pentru a rezolva diverse probleme în oraș	704
Pentru a transporta copiii la grădiniță / școală	250
Pentru a ieși în oraș cu familia / prietenii	201
Folosesc mașina ca parte a atribuțiilor de lucru	182
Pentru că fac naveta din afara orașului.	1
Este necesară pentru transportul unui copil cu imunitate foarte scăzută și o boala rara.	1
Ca am nevoie de ea și plătesc impozit degeaba pe drumurile de tot răsul în țara asta oricum	1
Am soția cu dizabilitate	1
Pentru deplasarea părinților bătrâni	1
Plecari în afara orașului de cele mai multe ori.	1
Pentru a îl ajuta pe tatal meu în vârstă de 84 de ani care locuiește în Centrul Vechi! Eu locuiesc în București.	1
Pentru a-mi vedea prietena	1
Problemele urgente sau medicale	1
pentru a ajunge mai repede în locurile dorite	1
Pentru a ajunge la facultate	1
Fac naveta în afara orașului	1
Sunt curier delivery pe food.	1
Transport persoană cu handicap	1
Vizite sau călătorii în afara orașului	1
pentru a ieși din oraș cu familia	1
Mers la medic	1
Facultate	1
Pentru a ajunge între corpurile facultății în timp util. Nu am cum să ajung în 10-20 de minute din N la Institut :)	1
Deplasarea persoanelor în vârstă la medic.	1
pentru a vizita părinții în alt oraș	1
Facultate	1
Toate de mai sus de fapt plus altele. Transportul în comun nu își atinge scopul pentru a prelua și duce călători de unde până unde își doresc și sunt prea rare	1
Drumuri lungi, în afara orașului	1
Fotbal	1
Deplasare cu bebelușul la medic, plimbare cu mașina (uneori bebe adoarme doar în scaunul auto), plimbări în zone mai verzi ale Brașovului (Poiana Brașov, Noua) deoarece iau caruciorul în mașină și diverse lucruri pentru bebeluș	1
Pt a ajunge în afara localității	1
Pentru că în zona în care locuim (Avram Iancu/Sitei) mijloacele de transport în comun sunt puține (aproape inexistente) cu trasee absurde pentru nevoile locuitorilor din zonă. Plus că mai mereu sunt foarte aglomerate. Nici chioșcuri de bilete nu prea sunt.	1
Toate de mai sus, dar nu pot selecta mai mult de 3 răspunsuri	1
Pt consultatii la diferiti medici si/sau analize.	1
Pentru a vizita rude/prieteni din alte cartiere	1
Activitatea mea presupune deplasari frecvente.	1
dus prieteni de la gara	1

#### 4. Ce zone pentru parcare folosiți cel mai frecvent?

La această întrebare, respondenții au avut posibilitatea, la fel ca la cea anterioară, să aleagă până la 3 răspunsuri, fie din lista de variante predefinite, fie o altă opțiune pe care au avut ocazia să o detalieze. În total, această întrebare a strâns un număr de 2.840 răspunsuri.

Cei mai mulți au răspuns că folosesc Parcarea magazinului / supermarketului de unde își fac cumpărăturile (26,6%) cel mai frecvent, următoarele variante fiind Locul de parcare rezidențial (25,3%) și Parcările publice din Zonele 0, 1 și 2 (23,8%). Dintre cei 40 de respondenți care au ales să introducă manual o variantă, cel mai invocat răspuns a fost Pe stradă sau trotuar; fie pe Locurile rezidențiale neocupate, fie pe Locuri nemarcate.

Este important de menționat că o bună parte dintre cei care au oferit un răspuns deschis la această întrebare au folosit acest spațiu pentru a-și exprima nemulțumirea față de lipsa locurilor de parcare din zonele în care locuiesc. De asemenea, și-au arătat disponibilitatea de a plăti pentru un spațiu de parcare rezidențial, subliniind însă că momentan nu au această posibilitate datorită modalității de alocare a spațiilor existente.



Varianta de răspuns	Răspun
Parcarea magazinului / supermarketului de unde îmi fac cumpărăturile	758
Locul de parcare rezidențial	721
Parcățile publice din Zonele 0, 1 și 2	676
Oriunde găsesc loc, chiar dacă nu este marcat ca și parcare	348
Parcarea clădirii în care lucrez	297
Alte parcuri	1
Nu pot licita locul de parcare	1
Nu sunt suficiente locuri de parcare rezidențiale pentru blocuri iar pentru case vechi nici atat.	1
Parchez pe strada pe care locuiesc	1
Parcățile cu plată	1
Locuri de parcare neamenajate corespunzător dar cunoscute drept "parcare".Ar trebui sa se realizeze mai multe parcări in oraș (sunt multe terenuri "private dar de fapt publice" pe care se pot realiza parcări pentru a deservi blocurilor din respectivele zone), dar aceste parcări ar trebui sa fie publice (nu cu plata, nu riverane)	1
Unde gasesc loc in conditiile in care nu mi se acorda abonament rezidential pe Calea Bucuresti nr. 78	1
Beneficiez inca de permis de libera trecere pentru a intra aproape de locuinta tatalui dar fara drept de stationare in conditiile in care a ajauta o persoana varstnica insemnata multe. Pe langa bagaje pe care trebuie sa le car de la distanta desi am probleme cu coloana vertebrala si am o varsta!	1
O parcare neamenajata	1
Oriunde găsesc loc decent și legal cu mențiunea ca am Nr de telefon in geam in cazul in care ocup fraudulos locul altcuiva	1
teren proprietate privata	1
Loc de parcare de resesinta care nu a fost alocat nici unei persoane	1
Pe unde apuc și pentru munca	1
Locul de parcare de ordin public...la liber	1
Loc rezidential liber, desi nu este al meu	1
Stație taxi	1
Unde avem firma este doar parcare publica	1
Locatiile clientilor parteneri	1
Unde locuiesc primatia nu a binevoit sa faca locuri de parcare, deloc desi era suficient loc. In schimb avem trotuare mari nefolosite de nimeni. Bataie de joc!	1
Garaj - proprietate	1
Loc de parcare de resesinta care nu a fost alocat nici unei persoane, deoarece inca nu s-au facut licitatii acelor locuri.	1
Parcarea rezidentiala a altor blocuri decat cel in care locuiesc.	1
Toate de mai sus. Chestionar prost făcut. Nu sunt parcuri suficiente mai ales in tractorul si astra	1
Locul de parcare de ordin public...la liber, care poate fi găsit până la licitații	1
Dacă găsim loc pentru persoanele cu dizabilități. In multe parcări nu exista astfel de locuri	1
Locurile pentru pers.cu dizabilitati	1
Loc rezidential liber, desi nu este al meu	1
Parcarea privata proprie	1
A trebuit să ne schimbam buletinele pentru a putea beneficia de loc de parcare din cauza regulamentului de parcare local discriminator.	1
Oriunde gasesc loc, cu conditia sa nu incurc circulatia si sa respect legislatia in vigoare.	1
Garaj personal	1

*6. Care sunt motivele pentru care alegeți să folosiți mașina personală, în defavoarea altor mijloace de transport?*

La întrebarea deschisă “Care sunt motivele pentru care alegeți să folosiți mașina personală, în defavoarea altor mijloace de transport?”, motivele invocate au fost foarte variate, însă în urma analizării răspunsurilor, am identificat o serie de 20 teme recurente. Pe lângă cele 20 categorii, am încadrat 42 de răspunsuri unice în varianta Altele, iar 31 dintre respondenți au ales să nu răspundă la întrebare.

Dat fiind că cea mai mare parte dintre respondenți au invocat multiple motive pentru care aleg să folosească mașina personală, răspunsurile acestora au fost împărțite în cel mult 3 dintre cele 20 categorii. În acest fel, numărul total de răspunsuri la această întrebare este de 1.958.

De departe cel mai frecvent motiv pentru care respondenții aleg mașina personală în defavoarea altor mijloace de transport este Confortul (16,5%), urmat de faptul că aceștia consideră că Transportul public este necorespunzător (13%) și faptul că le permite să Economisească timp (12,4%).

Dintre răspunsurile care au fost încadrate în categoria Transport public necorespunzător, cele mai multe au fost legate de frecvența redusă cu care circulă, traseele care nu îi conectează de punctele de interes și aglomerația din mijloacele de transport în comun. În această categorie s-a remarcat un segment de respondenți care au invocat costul ridicat al transportului în comun ca și motiv pentru care nu îl folosesc.

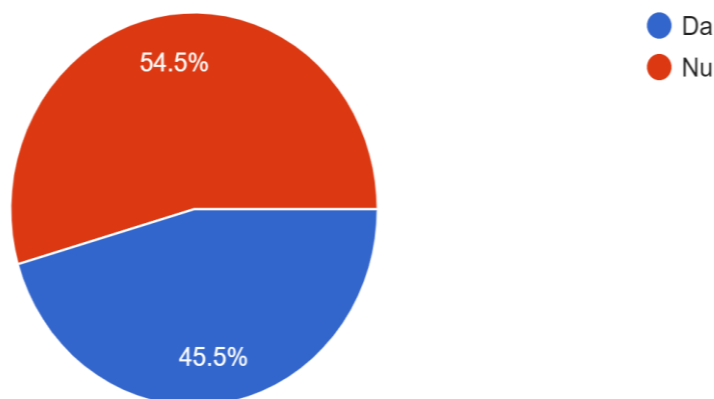
Preocuparea pentru sănătate și distanțarea socială în perioada de pandemie a constituit tema principală a răspunsurilor încadrate la categoria Siguranță.

Deși o mare parte dintre cei chestionați au luat în calcul și alte mijloace de transport, dar au ajuns la concluzia că momentan mașina este cea mai bună opțiune pentru ei, s-a remarcat și un segment mic, dar foarte vehement în formularea răspunsurilor, și anume, cei care au declarat că motivul principal este faptul că dețin o mașină și că plătesc impozitele pentru aceasta.

Varianta de răspuns	Răspunsuri
Confort	324
Transport public necorespunzător	255
Economie de timp	243
Rapiditate	213
Siguranță	202
Cumpărături / Bagaje / Marfă	172
Mobilitate	91
Distanța mare până la destinație	82
Locul de muncă	70
Transportul copiilor	51
Vremea	29
Cost rezonabil	27
Transportul persoanelor cu probleme de sănătate	24
Necesitate	24
Traseu complex	20
Utilitate	19
Lipsa infrastructurii pentru biciclete	16
Pentru că am mașină / Pentru că plătesc impozit	15
Urgențe	8
NS / NR	31
Altele	42

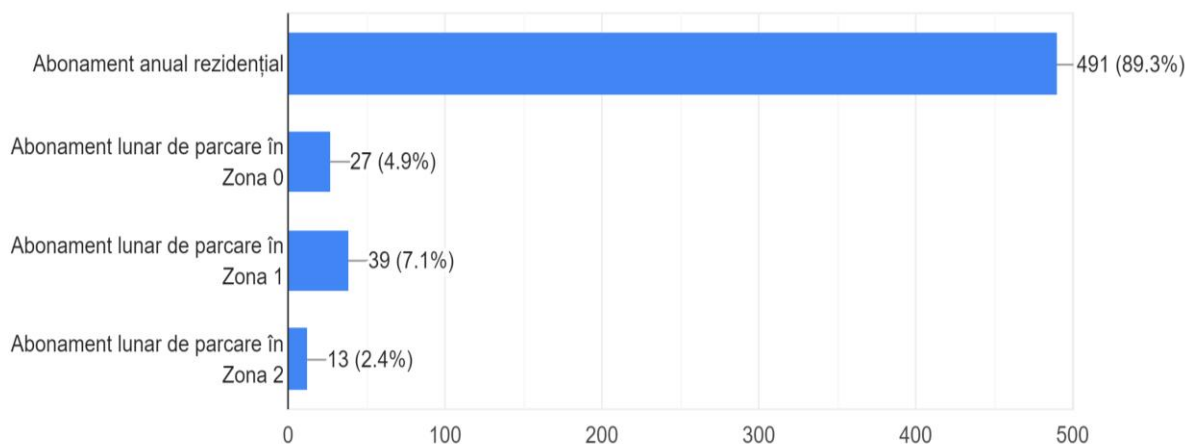
### 7. Dețineți un abonament de parcare?

Categoria de respondenți care dețin un abonament de parcare este cu câteva procente mai mare (54,5%) decât cea a respondenților care nu dețin un abonament de parcare în Brașov. O parte dintre cei care nu dețin abonamente și-au exprimat intenția de a achiziționa abonamente anuale rezidențiale în cadrul întrebărilor deschise, însă au invocat faptul că nu mai există disponibilități în jurul locuinței lor.



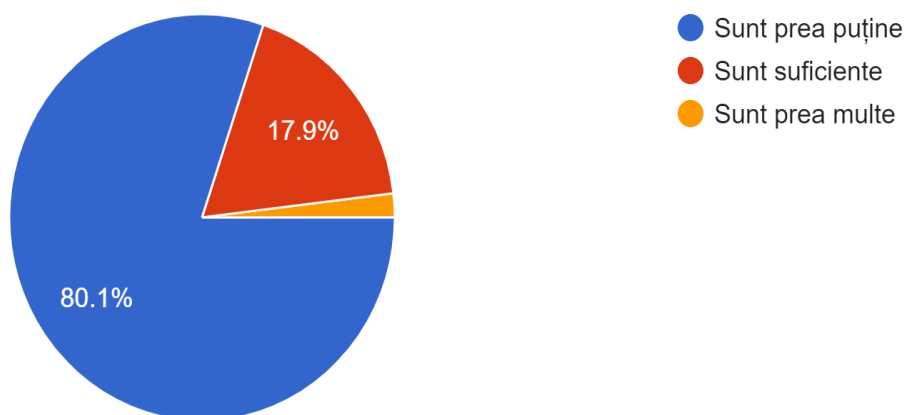
### 8. Ce tip de abonament de parcare dețineți?

Dintre cei care dețin un abonament de parcare, cel mai mare segment este reprezentat de cei care au abonament anual rezidențial (89,3%). Abonamentul lunar de parcare în Zona 1 reprezintă al doilea cel mai popular tip de abonament, deținut de 7,1% dintre respondenți. Cel mai puțin achiziționat abonament în rândul respondenților este cel lunar pentru Zona 2 (2,4%).



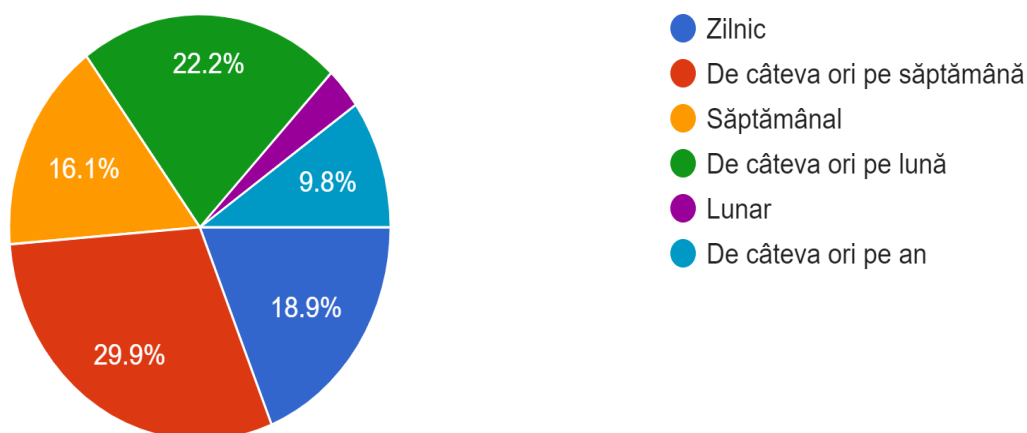
### 9. Cum ați evalua numărul de parcări publice disponibile în Brașov?

Marea majoritate a persoanelor chestionate (80,1%) consideră că numărul de parcări din Brașov este prea mic, iar 17,9% dintre aceștia au răspuns că numărul de parcări existente este suficient. Merită menționat faptul că 1,9% dintre aceștia au răspuns că numărul de parcări din oraș este prea mare.



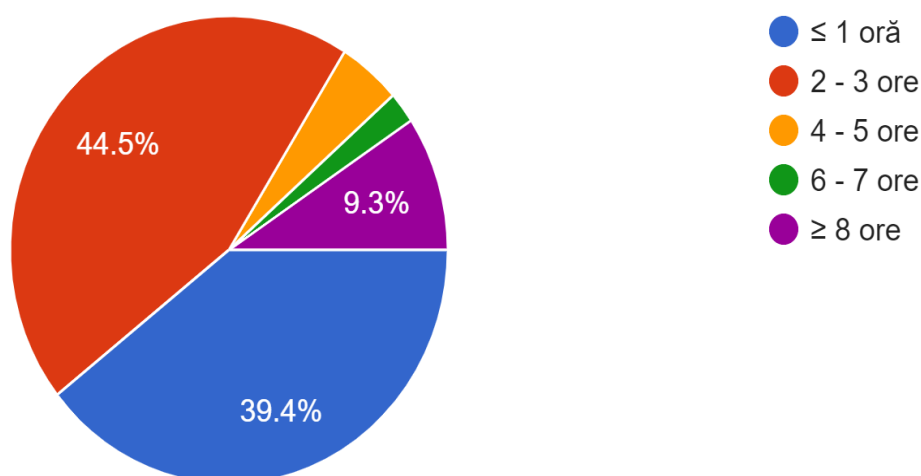
### 10. Cât de des folosiți parcările publice din Zonele 0, 1 și 2?

Referitor la frecvența cu care utilizează parcările din Zonele 0, 1 și 2 din oraș, cele mai multe persoane au răspuns că folosesc parcările de câteva ori pe săptămână (29,9%), urmată de variantele De câteva ori pe lună (22,2%) și Zilnic (18,9%). Pe ultimul loc se situează varianta Lunar, cu 3,1% dintre răspunsuri.



### 11. Când folosiți parcările din Zonele 0, 1 și 2, câte ore lăsați mașina în parcare de obicei?

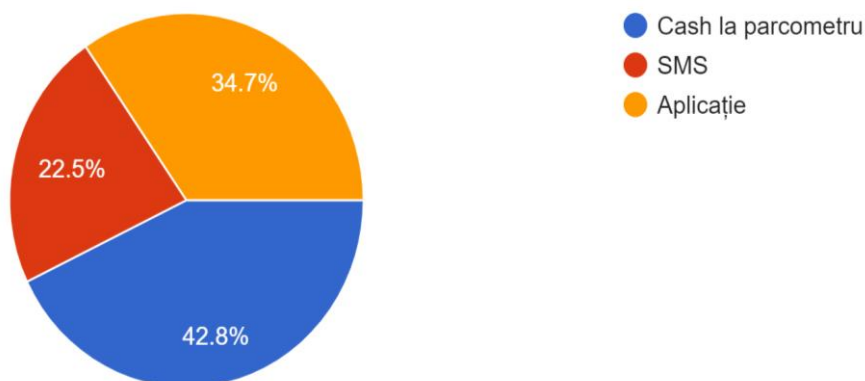
Aproape jumătate dintre respondenți folosesc parcările din Zonele 0,1 și 2 timp de 2-3 ore (44,5%). Un alt segment semnificativ este reprezentat de cei care își lasă mașina în parcările cu plată mai puțin de o oră (39,4%). A treia cea mai importantă categorie de respondenți (9,3%) folosesc parcările cu plată mai mult de 8 ore pe zi, cel mai probabil în timpul programului de lucru.





12. Ce modalitate de plată folosiți cel mai des pentru parcurile publice din Zonele 0, 1, 2?

Cea mai populară modalitate de plată a parcarilor din Zonele 0, 1 și 2 printre respondenții este Cash la parcometru (42,8%), iar cea mai puțin utilizată este varianta prin SMS (22,5%). Varianta de plată prin aplicație este preferată de aproximativ o treime dintre cei care au răspuns (34,7%).



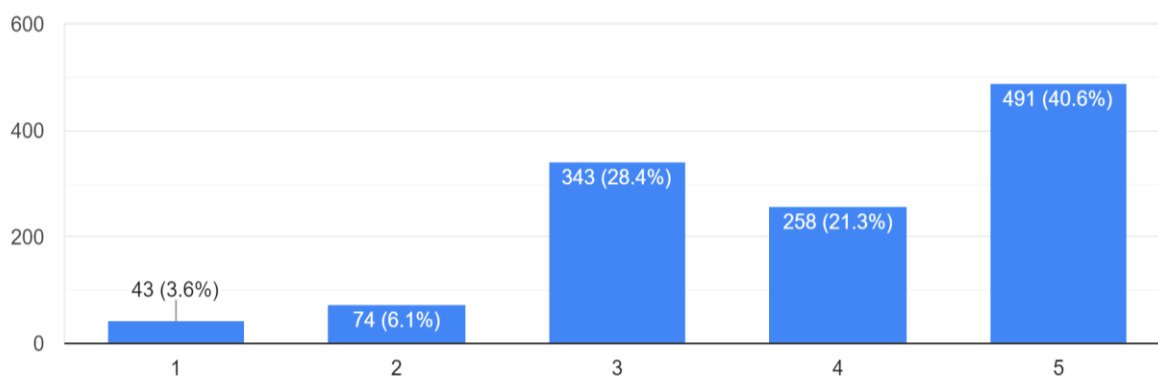
13. Considerați că tarifele percepute pentru parcare sunt:

1 Foarte mici	2	3	4	5 Foarte mari
---------------	---	---	---	---------------

La această întrebare, respondenții au acordat un calificativ tarifelor percepute pentru parcare, pe o scală de la 1 la 5, unde 1 - Foarte mici, iar 5 - Foarte mari.

Cei mai mulți dintre cei chestionați au acordat calificativul 5; așadar consideră că tarifele practicate sunt prea mari (40,6%). Doar un segment foarte mic de respondenți au evaluat tarifele de parcare ca fiind prea mici (3,6%).

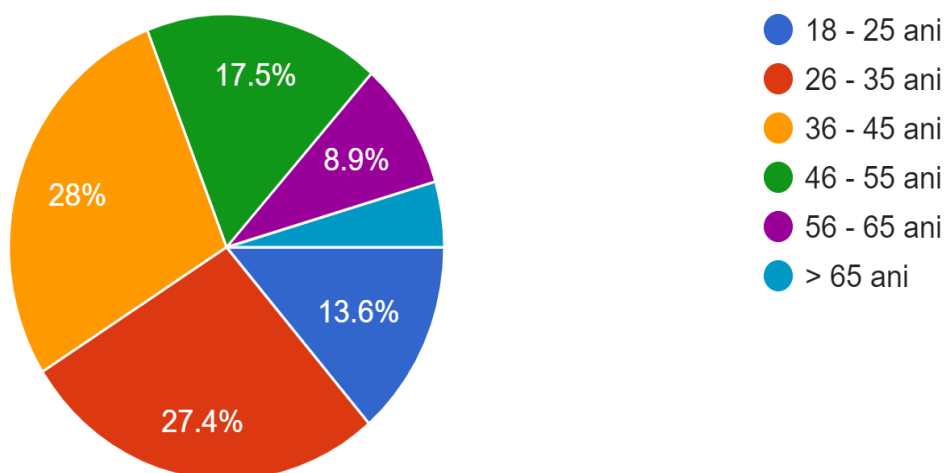
Media aritmetică a calificativelor acordate de cei 1209 respondenți este de 3,89, indicând faptul că respondenții consideră că tarifele practicate sunt mari spre foarte mari.



## Date demografice

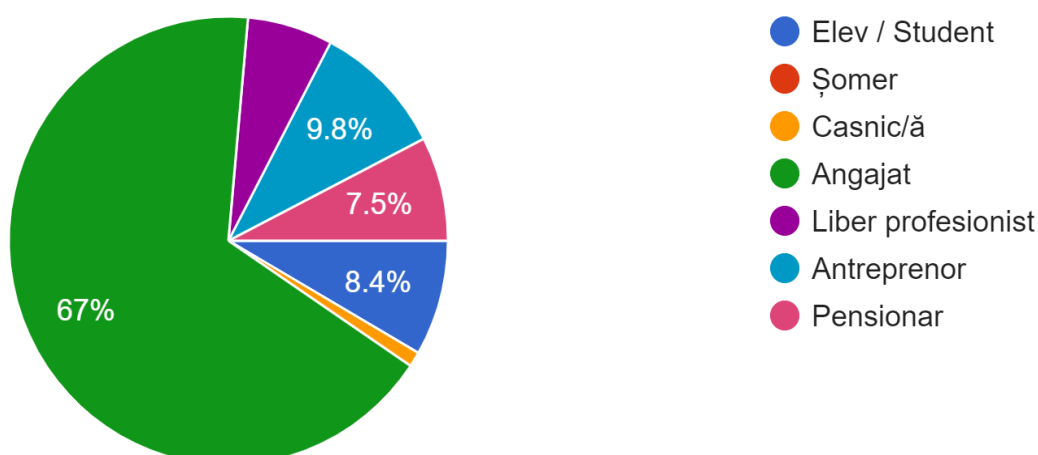
### Vârsta

Categoriile de vârstă 36-45 ani și 26-35 ani sunt cele mai bine reprezentate în rândul celor care au răspuns la chestionar, cu 28% și respectiv, 27,4% dintre răspunsuri. Pe locul trei se situează cei cu vârsta cuprinsă între 46-55 ani (17,5%), iar cel mai mic segment este reprezentat de cei care au peste 65 ani (4,5%).



### Statutul social

Cea mai mare parte dintre respondenți (67%) sunt angajați, a doua cea mai mare categorie este reprezentată de antreprenori (9,8%), urmată de elevi / studenți (8,4%) și pensionari (7,5%). Referitor la respondenții din categoria pensionari, merită menționat faptul că o parte dintre aceștia au invocat vârsta înaintată drept motiv pentru care preferă să folosească mașina personală în defavoarea altor mijloace de transport.



## Concluzii asupra sondajului privind percepția publicului asupra parcărilor plătite din Brașov

Majoritatea respondenților sunt tineri angajați, cu vârsta cuprinsă între 26 - 45 ani, care dețin 1-2 mașini personale în gospodărie. Aceștia se deplasează zilnic sau aproape zilnic cu mașina și folosesc atât locul de parcare rezidențial, cât și parcățile magazinelor și cele publice din Zonele 0, 1 și 2. Cele mai multe deplasări cu mașina sunt pentru a face cumpărăturile necesare, pentru a merge spre locul de muncă și pentru a rezolva diverse probleme în oraș.

Persoanele chestionate preferă mașina personală în detrimentul altor mijloace de deplasare datorită confortului și a economiei de timp. Mulți dintre ei au luat în calcul utilizarea transportului în comun, însă consideră că acest serviciu nu le satisface momentan nevoile de mobilitate, nu circulă suficient de frecvent și nu are trasee către punctele lor de interes. Când totuși nu se deplasează cu mașina personală, preferă să meargă pe jos, să utilizeze transportul în comun sau să folosească un serviciu de Ridesharing, cum ar fi Uber sau Bolt.

Jumătate dintre ei dețin un abonament de parcare, în cele mai multe cazuri este vorba de un abonament anual rezidențial, însă un mic segment dintre ei dețin abonamente lunare în Zonele 0, 1 sau 2. Cei mai mulți consideră că numărul de parcuri publice disponibile în Brașov este prea mic pentru nevoile orașului. Referitor la tarifele practicate, cei chestionați consideră că acestea sunt mari spre foarte mari.

Respondenții folosesc parcare de scurtă durată cu frecvență variabilă, între zilnic și de câteva ori pe lună, timp de 1 - 3 ore. Pentru parcare de scurtă durată, preferă să achite tariful fie cu cash la parcometru, fie folosind aplicația de parcare, foarte puțini dintre ei aleg să folosească SMS-ul ca și modalitate de plată.

În urma sondajului, am identificat următoarele obiecții pe care respondenții le au cu privire la plata parcărilor: consideră că numărul de parcuri este prea mic pentru nevoile orașului, că regulamentul de alocare a parcărilor rezidențiale și criteriile de eligibilitate nu sunt corecte, că tarifele practicate sunt prea mari. Mai mult, aceștia sunt nemulțumiți de faptul că nu pot obține o parcare rezidențială în apropierea locuinței și că sunt nevoiți să parcheze pe trotuar sau pe stradă, departe de locuință, în spații nemarcate corespunzător.

## 10. Concluzii

Prin introducerea tarifării parcărilor se dorește fluidizarea circulației oamenilor și reducerea timpilor de deplasare, urmărind efectele benefice asupra mediului general urban (reducerea emisiilor de noxe și a poluării fonice generate de trafic, îmbunătățirea aspectului urban).

*„Propunerile din acest document privind organizarea și politica tarifară vin din perspectiva specialiștilor cu experiență și a unei analize raportată la tarifele din orașele României și din alte țări, dar implementarea lor necesită analiza, validarea și aprobarea de către echipa Primăriei și a Consiliului Local Brașov.*

*Numărul total de locuri de parcare inventariate în 2021 în Brașov este de 89.918, din care 67.529 sunt parcare 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 Brașov, dar care este evident că nu acoperă nevoia de parcare pentru Brașov, care ar trebui să asigure 1,8 locuri de parcare pentru fiecare autoturism.*

*Deși după numărul locurilor de parcare Brașovul 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 orașului Brașov, comparativ cu alte orașe reședință de județ 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 parcare noi și gestionarea parcărilor.*

*Implementarea și succesul acestei Politici de parcare depind de asigurarea unor resurse dedicate locurilor de parcare în Municipiul Brașov (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 Brașov are șansa și oportunitatea să rămână orașul cu cele mai multe locuri de parcare din România și să devină orașul 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 Brașov 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. „<sup>55</sup>

Politica de parcare se va utiliza ca element de bază pentru gestionarea existenței și caracteristicilor parcarilor aferente UAT-ului capitalei. În elaborarea studiului s-a ținut cont de actele normative, standardele și normativele în vigoare la nivel național.

Prin introducerea tarifării parcarilor în zona centrală se dorește fluidizarea circulației oamenilor și reducerea timpilor de deplasare, urmărind efectele benefice asupra mediului general urban (reducerea emisiilor de noxe și a poluării fonice generate de trafic, îmbunătățirea aspectului urban).

Se recomandă divizarea orașului în 3 zone: Ultra centrală (zona 1), centrală (zona 2) și rezidențială necentrală, taxarea tuturor staționărilor pe măsură și impunerea unei discipline de parcare și de plată aferentă unui oraș european preocupat de mobilitate.

Parcarea de scurta durată, care produce valoare orașului, va fi gestionată astfel încât să asigure un grad de ocupare nu mai mare de 85-90% și respectiv o disciplină de parcare și plată notabilă. Fondul provenit din tarifarea parcarilor de scurta durată va constitui un „cont de mobilitate durabilă”, menit să finanțeze infrastructuri aferente mobilității alternative.

Parcarea de lungă durată va fi facilitată în structuri de tip park and ride sau în zone rezidențiale pentru riverani, urmărind eliberarea domeniului public din arealele centrale sau de interes de navetiști, implicat descurajând utilizarea autoturismelor pentru naveta urbană în arealul central.

---

<sup>55</sup> Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov 2022-2030, întocmit de Civitta în colaborare cu Vegacomp consulting, p.61