

BRAȘOV

strategia de dezvoltare și marketing turistic
a destinației Brașov 2027-2034

Volumul III · capitolele integrale

versiune pentru consultare publică

EXTRAS DIN VOLUMUL III

III.1. Mobilitatea și centrul istoric (P1-P2)

paginile 5-47 ale volumului



OMD Brașov · 2026



STRATEGIA DE DEZVOLTARE ȘI MARKETING TURISTIC A DESTINAȚIEI BRAȘOV 2027-2034

VOLUMUL III. CAPITOLELE INTEGRALE

III.1 Mobilitatea și centrul istoric • III.2 Natura pe patru anotimpuri • III.3 Poiana Brașov • III.4 Gastronomia Brașovului
• III.5 Cultura

Versiune pentru consultare publică

BENEFICIAR

Asociația Organizația de Management al Destinației Brașov (OMD Brașov)

Contract nr. 58/15.05.2026

Lider de proiect:

BrandBerry srl

Parteneri:

Horwath HTL România • GMP CommUnity

2026

III.1. Mobilitatea și centrul istoric (P1-P2)

Mobilitate și centrul istoric - accesul, parcare, coridoarele pietonale și Brașovul ca bază a regiunii: diagnostic, viziune, direcții și intervențiile autorităților publice

Capitol tematic care reunește prioritățile P1 (mobilitate) și P2 (centrul istoric coordonat vizual) ·
Politica 1 din Raportul final, secțiunea 3.1

Cheie de lectură

Capitolul este scris pentru două feluri de cititori. Primul este cititorul Raportului final al Strategiei 2027-2034, pentru care mobilitatea (P1) și centrul istoric coordonat vizual (P2) formează Politica 1, „Mobilitatea și centrul istoric: un centru curat și coerent urbanistic”, iar locuitorul este principiul transversal al întregii strategii. Capitolul dă conținut și politicilor orizontale S1 (prelungirea șederii), S3 (OMD ca liant), S4 (informarea integrată, digitalul și datele) și S5 (identitate fără kitsch și brand). Al doilea este cititorul care deschide capitolul separat de raport: Primăria Municipiului Brașov și Consiliul Local, Poliția Locală, RATBV și asociația metropolitană de transport public, Consiliul Județean Brașov, Agenția Metropolitană Brașov, OMD Brașov, Ordinul Arhitecților - Filiala Brașov, Camera de Comerț și Industrie, asociațiile locuitorilor din centrul istoric și din Șchei. Formatul: rezumat executiv, raționament, diagnostic, viziune, direcții cu măsuri codificate, intervențiile autorității publice, guvernanta, scenariile strategice cu opțiunea recomandată, indicatori, anexe.

Premisa capitolului este premisa întregii strategii: dezvoltare locală prin turism, nu promovare turistică. Pentru mobilitate și pentru centrul istoric, premisa are o consecință precisă. Centrul istoric este, înainte de a fi destinație, un loc locuit de aproximativ 13.000 de oameni, cu școli frecventate zilnic de peste 5.000 de elevi și cu două spitale [C]. Felul în care se ajunge în centru și felul în care se circulă prin el decid, în același timp, calitatea vieții locuitorilor și calitatea vizitei.

Capitolul tratează mobilitatea și centrul istoric împreună, pentru că fricțiunea din centru este produsă în mare parte de modul în care se ajunge acolo, iar durata sejurului depinde de cât de ușor poate vizitatorul să plece din centru spre restul orașului și spre regiune. Managementul de proiect a formulat pentru acest capitol șase premise: scoaterea autoturismelor din centrul istoric; parcuri suficiente în proximitatea centrului, de preferință subterane sau supraterane, integrate vizual și urbanistic, după modelul Florenței; coridoare pietonale care leagă Șcheiul, Piața Unirii, Piața Sfatului, zona Parcului Central, Livada Poștei, Prefectura, Alea de sub Tâmpa și Cetățuia; eliminarea gratuității parcarii în weekend; dispersia vizitatorilor din centru în zona metropolitană; asumarea de către Brașov a rolului de lider regional în turism, cu extindere spre Țara Făgărașului, Buzăul Ardelean și zona Sfântu Gheorghe [I]. Capitolul confruntă aceste premise cu datele și cu consultarea și le transformă în direcții, măsuri și opțiuni.

Convenția de marcare: [C] date confirmate în baze de date sau în documente oficiale; [E] estimări ale echipei; [I] interpretări sau propuneri ale echipei de proiect; [D] declarații ale stakeholderilor, redactate ca atare. Citatele din interviuri sunt atribuite prin numărul subiectului (convenția seriei: 22 de interviuri, 24 de subiecți); citatele din consultările de grup sunt atribuite atelierului, fără identificarea vorbitorului; intervențiile instituționale ale conducerii OMD Brașov sunt atribuite ca

atare; intervențiile echipei de proiect sunt atribuite „moderatorului”. Niciun nume de persoană nu apare în text; hotelurile, restaurantele și firmele private locale nu sunt numite. Datele cercetării naționale de referință sunt prezentate ponderat, fără detalii de eșantion, care rămân în metodologia raportului cercetării naționale. Faptele externe invocate în consultare au fost verificate din surse oficiale sau de autoritate; corecturile sunt aplicate în text și consemnate în Anexa C. Datele de prezență din rețeaua de telefonie mobilă pentru centrul istoric, puse la dispoziție de Orange și prezentate de Agenția Metropolitană Brașov, sunt folosite în secțiunea 2.2 ca informație suplimentară, pentru înțelegerea presiunii asupra centrului, nu ca statistică validată; cifrele lor poartă marcajul [D].

Trei alte capitole ale strategiei ating centrul istoric și mobilitatea și sunt doar referite aici. Capitolul G a preluat oferta gastronomică și terasele centrului istoric (DG3), cu aplicarea Ghidului de amplasare a teraselor (DG3-a) și redistribuirea consumului spre nucleele adiacente culoarului principal (DG3-g). Capitolul C a preluat ordinea vizuală a centrului (DC3), cu regulamentul local de publicitate (DC3-a), patrimoniul construit, promenadele și coridoarele cu conținut patrimonial (DC2-h). Capitolul P5 a preluat accesul în Poiana Brașov, linia de transport public de mare frecvență oraș-stațiune (D1-b) și abonamentul integrat al destinației (D1-c). Capitolul de față conduce pe tot ce ține de accesul în centrul istoric, parcare, accesul controlat, rețeaua pietonală, spațiul public ca spațiu de mobilitate, transportul vizitatorului fără autoturism și dispersia regională a fluxurilor, împreună cu guvernanta lor. Codurile sale (DMC1–DMC8) sunt cele la care celelalte capitole pot face trimitere.

Rezumat executiv

1. Centrul istoric funcționează, din punct de vedere rutier, ca o fundătură, iar presiunea de weekend vine în mare parte din afara orașului. Centrul are două accese principale și două ieșiri; la peste 1.500 de vehicule pe oră pe strada Mureșenilor, întreaga rețea se blochează. În weekendul prelungit 1–3 decembrie 2023 au intrat pe Mureșenilor 26.602 vehicule, dintre care 15.525 înmatriculate în județul Brașov și 4.505 în București; 36% dintre vehiculele care intră în centru stau mai puțin de 20 de minute, iar traficul de căutare a unui loc de parcare este estimat de Primărie la peste 30% [C]. În 2012–2022, 40% dintre accidentele rutiere din centrul istoric au fost loviri de pietoni [C]. Datele de telefonie mobilă puse la dispoziție de Orange și prezentate de Agenția Metropolitană Brașov, folosite ca exercițiu de înțelegere, nu ca statistică validată, arată același tablou: în 13 zile din martie 2024, prin cei aproximativ 3 km² ai centrului au trecut circa 254.000 de persoane din afara județului, iar prezența zilnică a fost cu circa 27% mai mare de vineri până duminică decât de luni până joi [D].

2. Regimul tarifar în vigoare face parcare din centru gratuită exact în orele cu cea mai mare cerere turistică. Parcare se plătește de luni până sâmbătă, între orele 08:00 și 20:00, cu 3 lei pe oră în Zona 0; de sâmbătă de la ora 20:00 până luni la ora 08:00 parcare este gratuită 36 de ore la rând [C]. Proiectul de regulament pus în dezbatere publică în septembrie 2026 introduce plata șapte zile din șapte și un tarif de weekend de 10 lei pe oră, dar lasă gratuit intervalul 22:00–08:00, inclusiv nopțile de vineri și sâmbătă. Capitolul recomandă ferm ca în Zona 0 - centrul istoric să nu existe nicio gratuitate în weekend [I].

3. Consultarea este de acord asupra scopului și se desparte asupra locului parcării. Traficul și parcare (tema B10) sunt problema numită de 15 din 24 de subiecți și în 10 din 12 ateliere, iar mobilitatea (C6) este propunerea formulată de 16 subiecți și în 9 ateliere [C]. Niciun subiect nu se opune restricționării traficului în orașul vechi. Condiția este aceeași peste tot: „*creezi o alternativă și apoi suprimi*” (Subiect 22) [D]. Divergența privește distanța parcării față de Piața Sfatului: sub sau lângă centru, pentru o parte a subiecților, la noduri de margine legate prin transport public, pentru cealaltă.

4. Alternativa există în mare parte pe hârtie sau în beton, dar nu funcționează încă ca sistem. Parcare park and ride din Bartolomeu, cu 697 de locuri, finanțată din fonduri europene, este construită, iar consultarea o descrie ca terminată și nedeschisă; parcajul subteran din Centrul Civic (659 de locuri) are indicatorii aprobați din 2025; concesiunea parcării de sub Parcul Titulescu a fost suspendată după proteste [C]. Restricția de acces de weekend propusă în 2024 a fost respinsă de Consiliul Local, iar o bandă a străzii Lungi a fost redată traficului după schimbarea mandatului [C/D]. Discontinuitatea deciziilor este riscul principal al priorității P1.

5. Vizitatorul român vede puțin din oraș în afara nucleului medieval. Dintre vizitatorii Brașovului, 84,2% au fost în Piața Sfatului și 83,9% la Biserica Neagră, dar numai 49,4% în cartierul Șchei, 44,1% la Turnul Alb, 36,5% pe Promenada După Ziduri și 33,0% la Biserica Sfântul Bartolomeu; 37,7% nu au auzit de Promenada După Ziduri [C]. Coridoarele pietonale extind orașul vizitat și mută o parte din presiune din nucleu.

6. Brașovul are o problemă de ședere, iar regiunea lui este atractivă pentru vizitatori. Durata medie a sejurului a scăzut de la 2,62 nopți în 2001 la 1,92 în 2019 și 1,84 în 2025; între 2015–2019 și 2022–2025 sosirile au crescut cu 18%, înnopțările numai cu 11% [C]. În același timp, regiunea este atractivă pentru vizitatorii Brașovului: 78,9% găsesc atractivă Țara Făgărașului, 81,0% satele și bisericile fortificate săsești, 81,8% munții, iar Vama Buzăului este încă necunoscută pentru 46,2% dintre ei [C]. Mobilitatea fără autoturism și dispersia regională servesc obiectivul strategiei, creșterea semnificativă a numărului de clienți ai unităților autorizate, care respectă criteriile de calitate ale orașului, și creșterea sustenabilă a numărului de turiști: prin sejurul mai lung, prin extrasezon și zilele lucrătoare, prin vizitatorii de o zi care rămân peste noapte și prin intrarea în evidență a cazărilor neînregistrate [I].

7. Mobilitatea regională a vizitatorului fără autoturism este astăzi slabă, iar proiectele în curs o pot schimba până în 2030. Liniile metropolitane spre Prejmer, Zărnești sau Râșnov circulă rar (atelierul 12) [D]. Trenul metropolitan, cu o valoare de 1,49 miliarde de lei și termen 2029–2030, leagă Brașovul de Zărnești, Râșnov, Prejmer și Sfântu Gheorghe; aeroportul a avut 337.353 de pasageri în 2025; taxa de oraș, 7 lei pe turist și noapte pentru promovarea turistică și 5 lei pentru Salvamont, adoptată în decembrie 2025, este colectată de unitățile de cazare care pot emite cardul oaspetelui [C].

8. Legătura aeroportului cu orașul este o urgență de mobilitate. Aeroportul se află pe teritoriul orașului Ghimbav, iar OUG nr. 49/2019 permite transportului alternativ (platformele de tip Uber sau Bolt) operarea permanentă numai în localitatea de autorizare sau în regiunea București-Ilfov; din septembrie 2026, regula este aplicată și la Brașov, cu amenzi de până la 5.000 de lei, astfel că șoferii autorizați în Brașov pot duce pasageri la aeroport, dar nu îi pot

prelua [C]. Pentru taxiuri, Legea nr. 38/2003 conține deja o derogare pentru aeroporturi [C]. Linia A1, lansată în 2023 ca linie expres cu patru opriri intermediare, are astăzi 14 opriri și circa 39 de minute de mers între gară și aeroport [C]. Călătorii relatează drumuri de peste o oră până acasă și cereri de 100 de lei pentru o cursă de taxi numai până la prima stație din Brașov [D]. Capitolul propune măsuri locale imediate și o inițiativă legislativă pentru derogarea transportului alternativ, după modelul celei existente pentru taxiuri (DMC6) [I].

9. Viziunea 2034: un centru istoric care se parcurge pe jos, cu parcare la margine, și un oraș din care vizitatorul cazat explorează regiunea fără autoturism. Brașoveanul își recapătă centrul în weekend; vizitatorul ajunge cu trenul, cu avionul sau își lasă mașina într-o parcare de transfer, circulă gratuit în inelul zero al centrului și pleacă în excursii de o zi cu trenul metropolitan, întorcându-se seara la cazare în Brașov.

10. Opt direcții strategice. DMC1 politica de parcare fără gratuitate în weekend; DMC2 parcare de proximitate și park and ride, ca alternativă care precede restricția; DMC3 accesul controlat în centrul istoric și inelul zero; DMC4 coridoarele pietonale și promenadele; DMC5 centrul istoric ca spațiu public și loc de locuit; DMC6 transportul public, legătura cu aeroportul și cardul oaspetelui; DMC7 Brașovul ca bază a regiunii; DMC8 guvernanta, continuitatea deciziilor și rolul regional al Brașovului.

11. Ordinea contează mai mult decât fiecare măsură. Imediat, până la sezonul de vară 2027: legătura expres și reglementată dintre aeroport și oraș și inițiativa legislativă pentru transportul alternativ. În 2027: deschiderea parării park and ride din Bartolomeu cu navetă spre centru, eliminarea gratuității de weekend, pilotul „Weekend pietonal”, măsurarea ocupării parcarilor. În 2028–2029: accesul controlat de weekend, pe modelul deja elaborat de Primărie, și primele coridoare. În 2028–2031: parările de proximitate, numai cu eliminarea locurilor de suprafață echivalente. Din 2029–2030: trenul metropolitan ca axă a bazei regionale.

12. Șapte alegeri strategice au opțiunea recomandată în secțiunea 7. Regimul de weekend în Zona 0; accesul controlat; locul parării de proximitate; forma navetei din inelul zero; cardul oaspetelui; coridorul Parcul Central–Cetățuie; legătura aeroportului cu orașul.

13. Indicatorii pornesc de la valori de bază măsurate. Orele gratuite de weekend în Zona 0 (36), vehiculele care intră pe Mureșenilor într-un weekend de vârf (26.602), ponderea staționărilor sub 20 de minute (36%), accidentele cu pietoni, vizitarea Șcheiului (49,4%) și a Promenadei După Ziduri (36,5%), percepția Brașovului ca destinație stresantă (16,2%), durata medie a sejurului (1,84 nopți) [C].

Legătura cu Raportul final. Capitolul corespunde Politicii 1 din Raportul final, „Mobilitatea și centrul istoric: un centru curat și coerent urbanistic” (secțiunea 3.1).

Codurile capitolului se păstrează în raport. Direcțiile DMC1–DMC8 și măsurile lor apar cu aceleași coduri, ca și codurile DG, DC, P4 și P6 ale celorlalte capitole. Direcțiile capitolului P3 și P5, codificate D1, D2..., apar în raport cu prefixul capitolului (P3·D1, P5·D1). Scenariile capitolului, codificate S1, S2..., apar în raport ca P3·Sc1, P5·Sc1, G·Sc1, C·Sc1 și P1–P2·Sc1, pentru a nu se confunda cu politicile orizontale S1–S6; scenariile S1–S7 ale acestui capitol devin, astfel, P1–P2·Sc1 până la P1–P2·Sc7.

Direcțiile capitolului servesc următoarele obiective de dezvoltare: DMC1, OD4.2 și OD3.2; DMC2, OD4.2 și OD3.2; DMC3, OD3.2 și OD4.2; DMC4, OD2.3 și OD3.2; DMC5, OD3.2, OD3.3 și OD3.1; DMC6, OD4.2 și OD1.1; DMC7, OD2.4 și OD1.1; DMC8, OD5.1.

Măsurile-cheie și indicatorii capitolului sunt preluați în fișa Politicii 1 din raport și în Anexa 1, planul de implementare.

1. Raționamentul unui capitol comun pentru P1 și P2

1.1. De ce mobilitatea și centrul istoric se tratează împreună

Am identificat șase argumente pentru un capitol comun.

Primul este **argumentul cauzal**. Problemele centrului istoric - congestia, poluarea, zgomotul, accidentele cu pietoni, ocuparea spațiului public de autoturisme, iritarea locuitorilor - au o cauză comună: un volum de trafic pe care rețeaua unei fundături nu îl poate prelua. Datele Primăriei arată că 48% dintre vehiculele care intră în centru stau mai puțin de o oră, iar numai 12% stau peste 12 ore [C]. Presiunea nu vine, deci, în principal de la locuitori, ci din tranzit, din căutarea unui loc de parcare și din vizitele scurte.

Al doilea este **argumentul instrumentelor**. Regulamentul de parcare, restricția de acces, parcarile de proximitate, rețeaua pietonală, transportul public și regulile spațiului public sunt instrumente ale Primăriei și ale Consiliului Local. Folosite separat, ele s-au anulat reciproc: restricția de weekend a fost respinsă în 2024 pentru că lipsea alternativa, iar alternativa (park and ride) a fost construită fără să fie pusă în funcțiune împreună cu o restricție [C/I].

Al treilea este **argumentul consultării**. Traficul și parcare sunt tema cu cea mai largă acoperire din întreaga consultare, alături de guvernanta: 18 din 22 de interviuri o ating, 13 o abordează explicit, iar 10 din 12 ateliere o numesc [C]. Consultarea leagă de la sine mobilitatea de centrul istoric: aceiași subiecți care cer pietonalizarea vorbesc despre „bâlcuț” vizual, despre depopulare și despre brașovenii care evită centrul în weekend.

Al patrulea este **argumentul arhitecturii strategice**. În ierarhia priorităților stabilită de managementul proiectului, P1 desemnează un oraș accesibil fără mașină, cu traficul scos din centru, parcuri de transfer funcționale, un inel zero restrâns în centru, cu transport gratuit pentru localnici și turiști ca propunere de luat în calcul, și coridoare pietonale și verzi; P2 desemnează un centru istoric coordonat vizual [I]. Cele două priorități au același teritoriu și aceiași actori.

Al cincilea este **argumentul șederii**. Durata medie a sejurului (1,84 nopți) este indicatorul cel mai slab al destinației, iar vizitatorul fără autoturism nu are astăzi un mod simplu de a ajunge la obiectivele din afara orașului [C/D]. Mobilitatea este pârgă prin care Brașovul poate deveni bază a regiunii și poate câștiga a doua și a treia noapte.

Al șaselea este **argumentul datelor**. Nu există o măsurare publică a ocupării parcarilor din Zona 0, iar singurele numărări sistematice ale traficului din centru sunt cele realizate de Primărie pentru proiectul din 2024 [C]. Un capitol comun permite ca indicatorii de mobilitate și cei ai centrului să fie construiți împreună.

1.2. Premisa: dezvoltare locală și criteriile de evaluare

Obiectivul strategiei, la care capitolul contribuie, este creșterea semnificativă a numărului de clienți ai unităților autorizate, care respectă criteriile de calitate ale orașului, și creșterea sustenabilă a numărului de turiști. Din perspectiva dezvoltării locale, orice măsură a capitolului se evaluează după șase criterii.

Primul este **locuitorul centrului**: dacă măsura îi păstrează accesul la propria locuință și la serviciile cotidiene. În perimetrul centrului istoric sunt înmatriculate 5.097 de autoturisme, iar parcarile de reședință sunt 290 [C]; orice restricție trebuie să pornească de la acest dezechilibru.

Al doilea este **spațiul public redat pietonilor**: câți metri pătrați de stradă, piață sau parc trec de la staționarea autoturismelor la mers, odihnă, joacă și evenimente.

Al treilea este **accesul fără autoturism**: dacă un vizitator sau un brașovean poate ajunge în centru și poate pleca spre regiune cu transportul public, pe jos sau cu bicicleta, într-un timp rezonabil.

Al patrulea este **valoarea reținută în destinație**: dacă politica de mobilitate îl transformă pe vizitatorul care parchează câteva ore lângă un restaurant și pleacă într-un client care rămâne, consumă și înnoptează în unitățile autorizate ale orașului.

Al cincilea este **durata sejurului și dispersia**: dacă măsura adaugă nopți și distribuie vizitatorii spre cartiere și spre regiune fără să mute congestia în alt loc.

Al șaselea este **continuitatea**: dacă măsura poate fi testată, măsurată și menținută peste schimbările de mandat.

1.3. Surse, metodă, limite

Capitolul triangulează cinci categorii de surse. Prima este cercetarea națională de referință a proiectului: bateria obiectivelor Brașovului (vizitare la vizitatori), scalele de imagine, atractivitatea și vizitarea destinațiilor din regiune, întrebările deschise (ce lipsește Brașovului, ce place, asocieri spontane), recodificate integral din textul brut; toate procente sunt ponderate. A doua este statistica oficială: seriile INS TEMPO pentru municipiu (capacitate, sosiri, înnoptări)¹ și calculul pe aceste serii din raportul de analiză a destinației. A treia este analiza celor 47.525 de recenzii online ale destinației (23.000 Booking, 17.097 Google, 7.428 Tripadvisor). A patra este documentele oficiale ale Primăriei Municipiului Brașov: proiectul de regulament pentru zona cu emisii scăzute din centrul istoric (2024), cu statisticile și monitorizarea traficului pe care le conține², regulamentele de parcare, registrul hotărârilor Consiliului Local și lista de investiții. A cincea este consultarea Etapei I: 22 de interviuri individuale (24 de subiecți), 12 ateliere și masa rotundă a arhitecților, prelucrate în matricea consolidată a temelor și în grila de screening cu valență. La acestea se adaugă, ca informație suplimentară, prezentarea Agenției Metropolitane Brașov privind prezența în centrul istoric, realizată pe datele de rețea puse la dispoziție de Orange

¹Institutul Național de Statistică, TEMPO Online, matricele TUR101C (capacitate), TUR104H (sosiri) și TUR105E (înnoptări), municipiul Brașov: <http://statistici.INSSE.ro:8077/tempo-online/>

²Primăria Municipiului Brașov, proiectul Regulamentului privind restricționarea accesului auto în Zona cu Nivel Scăzut de Emisii din centrul istoric (2024), art. 1-10 și art. 19: <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/RZE2024/04.%20Anexa%201%20-%20Regulament.pdf>

și folosită ca exercițiu de înțelegere a presiunii, nu ca statistică (secțiunea 2.2). Bunele practici europene provin din surse oficiale și de autoritate, citate în note.

Am identificat cinci limite ale analizei:

- nu există o măsurare publică a ocupării parcarilor din centru pe ore și zile; numărătorile de trafic disponibile sunt dintr-un singur weekend de vârf (decembrie 2023) și dintr-o zi de școală;
- datele de telefonie mobilă provin dintr-o prezentare, nu dintr-o bază de date accesibilă proiectului: metodologia de numărare a persoanelor unice și de atribuire a reședinței nu poate fi verificată, iar perioada analizată (8–20 martie 2024) se află în extrasezon; cifrele sunt folosite numai ca ordin de mărime și ca structură a presiunii, într-un exercițiu de înțelegere, nu ca statistică;
- cercetarea națională măsoară percepția și comportamentul românilor; pentru turiștii străini, sursa rămâne analiza recenziilor;
- locuitorii centrului și ai Șcheiului au fost consultați în atelierul 09, documentat printr-o sinteză de idei, nu printr-un transcript; chestionarul pentru rezidenți propus în capitolul G ar trebui să măsoare cantitativ atitudinea lor față de restricții;
- stadiul mai multor proiecte (concesiunea Titulescu, regulamentul parcarilor publice, deschiderea parcarii park and ride din Bartolomeu) se schimbă rapid; capitolul descrie stadiul documentat în surse și formulează măsurile astfel încât să rămână valabile indiferent de deznodământul fiecărui proiect.

2. Diagnostic

2.1. Centrul istoric ca sistem de circulație: ce arată datele administrației

Cea mai completă imagine a mobilității din centrul istoric se află în proiectul de regulament pentru zona cu emisii scăzute elaborat de Primărie în 2024, care conține statistici din ianuarie 2024 și o monitorizare a traficului cu camere de citire a numerelor de înmatriculare³. Tabelul 1 le reunește.

Tabelul 1. Centrul istoric al Brașovului: indicatori de funcțiune și de mobilitate

Indicator	Valoare
Populație	aproximativ 13.000 de locuitori
Autoturisme înmatriculate în perimetru	5.097 (3.748 ale persoanelor fizice)
Locuri în parcarile de reședință	290
Locuri de parcare publice	1.202 (dintre care 71 private)
Elevi și spitale	peste 5.000 de elevi; 2 spitale
Unități de cazare (2022)	334; peste 300 de apartamente în regim hotelier
Accese și ieșiri	2 accese principale (Mureșenilor, Castelului) și 2 ieșiri (Mureșenilor, Nicolae Bălcescu), plus 4 străzi rezidențiale fără trotuare pe Dealul Warthe
Pragul de blocaj	peste 1.500 de vehicule pe oră pe strada Mureșenilor

³Primăria Municipiului Brașov, proiectul Regulamentului privind restricționarea accesului auto în Zona cu Nivel Scăzut de Emisii din centrul istoric (2024), art. 1–10 și art. 19: <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/RZE2024/04.%20Anexa%201%20-%20Regulament.pdf>

Indicator	Valoare
Intrări pe Mureșenilor, 1–3 decembrie 2023	26.602 vehicule: 15.525 din județul Brașov, 4.505 din București
Durata staționării (zi de școală)	36% sub 20 de minute; 12% între 20 și 60 de minute; 12% peste 12 ore
Traficul de căutare a unui loc de parcare	estimat la peste 30% din traficul zonei centrale
Linii de transport public care intră în centru	3 (4, 50, 52); terminalul principal la Livada Poștei
Accidente rutiere 2012–2022	162 (1 decedat, 43 de răniți grav); 40% loviri de pietoni; în 2022, toți răniții grav au fost pietoni
Poluare la orele de vârf	PM _{2,5} peste 40 μg/m ³ , PM ₁₀ peste 50 μg/m ³ (Livada Poștei, Piața Sfatului, Poarta Șchei); zgomot peste 70 dB pe Mureșenilor

Sursa: Primăria Municipiului Brașov, proiectul Regulamentului privind restricționarea accesului auto în Zona cu Nivel Scăzut de Emisii din centrul istoric (2024), art. 1–2. [C]

Din tabel rezultă trei constatări [I]. Prima: presiunea nu vine de la locuitori. Aproape jumătate dintre vehicule (48%) stau în centru mai puțin de o oră, adică trec, caută un loc sau opresc pentru o vizită scurtă, și numai 12% stau peste 12 ore. A doua: în weekendurile de vârf, aproximativ 42% dintre vehiculele care urcă pe Mureșenilor vin din afara județului, iar una din șase vine din București⁴. A treia: centrul este, în același timp, cartier de locuit, pol școlar și pol spitalicesc; orice restricție trebuie să păstreze accesul acestor funcțiuni, așa cum prevedea și proiectul Primăriei.

Documentul Primăriei consemnează și un cadru legal care face restricția obligatorie, nu opțională: municipiul Brașov figurează în anexa 2 a Legii nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător și, potrivit Legii nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă, trebuie să aibă operațională o zonă cu emisii scăzute; planul integrat de calitate a aerului prevede zone centrale în care circulația autovehiculelor cu motorizare termică este interzisă⁵ [C].

2.2. Presiunea asupra centrului în datele de telefonie mobilă: un exercițiu de înțelegere

Agencia Metropolitană Brașov a prezentat, pe baza datelor de rețea puse la dispoziție de Orange, prezența persoanelor în centrul istoric într-o perioadă de 13 zile din martie 2024. Baza de date originală și metodologia de calcul nu sunt accesibile proiectului, iar perioada analizată se află în extrasezon. Capitolul folosește aceste date ca informație suplimentară, pentru a înțelege ordinul de mărime și structura presiunii asupra centrului, nu ca statistică validată; cifrele sunt redactate așa cum apar în prezentare și poartă marcajul [D].

Tabelul 2. Prezența în centrul istoric în datele de telefonie mobilă, 8–20 martie 2024

Indicator	Valoare
Perimetrul analizat	trei subzone, circa 3 km ² : Centrul Vechi; Prund – Șchei – Dealul Stejeriș; Tâmpa
Persoane unice din România prezente în perioada analizată	738.621, dintre care 484.676 din județul Brașov și 253.945 din afara județului (72.504 din București)
Persoane unice din străinătate	53.064 (Ucraina 16,7%, Italia circa 16%, Regatul Unit circa 15%, Republica Moldova circa 7%, Franța 5,88%)

⁴Primăria Municipiului Brașov, prezentarea proiectului de limitare a accesului auto în centrul istoric (2024), monitorizarea traficului din 1–3 decembrie 2023: <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/2024/Prezentare%20proiect%20Restrictii%20auto%20Centrul%20Istoric.pdf>

⁵Primăria Municipiului Brașov, proiectul Regulamentului privind restricționarea accesului auto în Zona cu Nivel Scăzut de Emisii din centrul istoric (2024), art. 1–10 și art. 19: <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/RZE2024/04.%20Anexa%201%20-%20Regulament.pdf>

Indicator	Valoare
Prezența zilnică în cele trei subzone	circa 85.000–130.000 de persoane unice; circa 89.000 de luni până joi și circa 113.000 de vineri până duminică
Prezența zilnică în subzona Prund – Șchei, între orele 8 și 22	circa 50.000 în medie, dintre care circa 5.000 de locuitori și circa 5.000 de elevi
Mobilitatea medie la interval de 30 de minute	10.500 de persoane unice în zilele lucrătoare, între 07:30 și 08:00; 14.000 în weekend, între 11:00 și 18:30

Sursa: Agenția Metropolitană Brașov, prezentarea datelor de prezență din rețeaua de telefonie mobilă pentru Centrul Istoric (proiect Interreg Europe), pe baza datelor puse la dispoziție de Orange; exercițiu de înțelegere, nu statistică validată. [D]

Citite ca exercițiu, datele conduc la trei observații [I].

Prima privește ritmul săptămânii. Prezența zilnică este cu circa 27% mai mare de vineri până duminică decât de luni până joi, iar în weekend nivelul ridicat de mobilitate se menține pe tot intervalul 11:00–18:30, nu într-un vârf scurt, ca dimineața în zilele lucrătoare. Presiunea de weekend este o încărcare continuă a întregii zile și cade exact în zilele în care regimul tarifar în vigoare lasă parcare gratuită de sâmbătă seara până luni dimineața (secțiunea 2.3).

A doua privește ordinul de mărime. În 13 zile din extrasezon, prin centru au trecut circa 254.000 de persoane din afara județului și circa 53.000 de persoane din străinătate. Prezentarea compară numărul total al persoanelor prezente cu cele 735.023 de sosiri înregistrate de INS în structurile de cazare ale municipiului în tot anul 2023 [C/D]. Cele două mărimi nu sunt de același fel: sosirile INS numără turiștii cazați în structurile înregistrate, datele de rețea numără persoanele prezente, inclusiv locuitorii, navetiștii, elevii și vizitatorii de o zi. Comparația arată totuși că statistica oficială a cazării surprinde numai o parte a presiunii asupra centrului: unei perioade de 13 zile îi corespund, în medie, circa 26.000 de sosiri înregistrate de INS în 2023, de aproape zece ori mai puține decât persoanele din afara județului prezente în centru în aceeași perioadă [E].

A treia privește centrul ca loc locuit. În subzona Prund – Șchei, cu circa 5.000 de locuitori, prezența medie zilnică este de circa 50.000 de persoane, de zece ori numărul locuitorilor [D/I]. Centrul este, în același timp, cartier, pol școlar și destinație, iar presiunea zilnică a vizitatorilor se adaugă vieții de cartier.

Datele sunt coerente cu monitorizarea traficului realizată de Primărie (secțiunea 2.1): în ambele surse, presiunea vine în mare parte din afara orașului și se concentrează în weekend. Pentru ca exercițiul să devină instrument de monitorizare, capitolul propune repetarea anuală a analizei, cu acces la metodologie și cu perioade comparabile (DMC8-d).

2.3. Regimul de parcare și reglementarea accesului: decizii începute și neduse la capăt

Regimul în vigoare. Regulamentul sistemului de parcare, aprobat prin HCL nr. 251/2005 și modificat ulterior, împarte orașul în trei zone tarifare; Zona 0 cuprinde centrul istoric, delimitat conform PUG, și Poiana Brașov⁶. Tariful în Zona 0 este de 3 lei pe oră, plata se face de luni până sâmbătă între 08:00 și 20:00, iar duminica parcare este gratuită⁷ [C]. Rezultă 96 de ore gratuite

⁶Regulamentul de organizare și funcționare a sistemului de parcare din municipiul Brașov (HCL nr. 251/2005, cu modificările ulterioare), zonele tarifare: <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/PMROSP/Modificari%20Regulament%20parcare.pdf>

⁷Programul de plată luni–sâmbătă, 08:00–20:00, și gratuitatea de duminică: <https://www.monitorulexpres.ro/2021/03/05/inter-orele-20-00-si-8-00-si-duminica-parcare-in-municipiul-brasov-este-gratis/>; tariful de 3 lei pe oră în Zona 0 și gratuitatea de duminică, septembrie 2026: <https://www.news.ro/social/taxa-parcare-zona-zero-municipiului-brasov-inclusiv-centru-poiana->

pe săptămână, dintre care 36 consecutive, de sâmbătă seara până luni dimineața, exact în intervalul cu cea mai mare cerere turistică [I]. Programul a fost stabilit în 2020–2021 și a trecut printr-o suspendare în instanță, la cererea operatorului de atunci⁸ [C].

Restricția de weekend propusă în 2024. Primăria a elaborat regulamentul unei zone cu emisii scăzute pentru întregul centru istoric, delimitată de Bulevardul Eroilor, strada Constantin Dobrogeanu Gherea, Drumul Poienii, zona Pietrele lui Solomon și Dealul Tâmpa, incluzând zona de rezervație de arhitectură „Cetate”, Șcheiul și Warthe. Accesul auto era restricționat de vineri de la ora 18:00 până duminică la ora 22:00 și în zilele de sărbătoare, cu permise gratuite pentru rezidenți (două pe locuință), aparținători, servicii de urgență și de utilitate publică, transport public, taxiuri, livrări, unitățile de cazare din zonă (în limita locurilor de parcare de pe proprietate) și persoanele cu dizabilități⁹ [C]. Regulamentul prevedea, ca măsuri însoțitoare, parcări de transfer cu tarif integrat, senzori de parcare și indicatoare digitale, iar pe termen mediu parcări de transfer la intrările în oraș și la marginea zonei. Proiectul a fost respins de Consiliul Local¹⁰ [C].

Închiderea din 2025. Potrivit presei, din 3 februarie 2025 Primăria a închis centrul istoric pentru autovehicule, cu excepția celor de intervenție, de aprovizionare și ale riveranilor, pe baza unei evidențe a agenților economici și a furnizorilor¹¹ [C]. Perimetrul exact al măsurii nu a putut fi confirmat din documente oficiale; consultarea din 2026 descrie în continuare centrul și străzile de acces ca încărcate de trafic și de parcare.

Parcările de reședință. Proiectul de regulament din 2026 pentru parcările de reședință pornește de la un dezechilibru măsurat: aproximativ 120.000 de autoturisme în municipiu, față de aproximativ 46.000 de locuri de reședință, și propune un tarif anual unic de 500 de lei; în dezbaterile publice s-a cerut includerea în regulament și a parcărilor din centrul istoric¹² [C].

Proiectul din septembrie 2026. Noul regulament al parcărilor publice cu plată, în dezbatere publică între 18 septembrie și 9 octombrie 2026, schimbă substanțial regimul Zonei 0 (Tabelul 3)¹³ [C]. Administrația declarase anterior intenția de a alinia tarifele din centrul istoric și din Poiana la cele din Cluj-Napoca, Iași și Oradea și de a introduce un tarif care crește cu durata

brasov-ar-uma-creasca-10-lei-ora-weekend-5-lei-ora-cursul-saptamanii-prezent-ora-parcare-costa-3-lei-iar-duminica-gratis-1922404718002026091722755022

⁸Suspendarea în instanță, în aprilie 2021, a hotărârii de modificare a regulamentului parcărilor:

<https://agerpres.ro/administratie/2021/04/23/brasov-instanta-a-suspendat-modificarile-la-regulamentul-parcarilor-acestea-se-platesc-din-nou-noapt-702646>

⁹Primăria Municipiului Brașov, proiectul Regulamentului privind restricționarea accesului auto în Zona cu Nivel Scăzut de Emisii din centrul istoric (2024), art. 1–10 și art. 19: <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/RZE2024/04.%20Anexa%201%20-%20Regulament.pdf>

¹⁰Respingerea de către Consiliul Local a restricției de acces auto în weekend în centrul istoric: <https://www.g4media.ro/intentia-primariei-brasov-de-a-restrictiona-in-weekend-traficul-din-centrul-istoric-respinsa-de-consiliul-local-masinile-aveau-interzis-de-vineri-seara-pana-duminica-seara.html>

¹¹Închiderea centrului istoric pentru autovehicule din 3 februarie 2025, cu excepțiile anunțate: <https://www.capital.ro/masinile-vor-avea-interzis-in-centru-masura-decisa-in-romania-intra-in-vigoare-oficial-de-luni-3-februarie.html>

¹²Primăria Municipiului Brașov, proiectul Regulamentului de atribuire și folosire a locurilor din parcările de reședință (2026), raportul de specialitate și minuta întâlnirii publice: <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/RParcari2026/04.%20Raport%20de%20specialitate.pdf> ; <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/RParcari2026/10.%20Minuta%20intalnirii%20publice.pdf>

¹³Proiectul regulamentului parcărilor publice cu plată, în dezbatere publică între 18 septembrie și 9 octombrie 2026:

<https://hitfm.ro/reguli-noi-pentru-parcarile-publice-din-brasov/19/09/2026/32109/> ;

<https://www.monitorulexpres.ro/2026/09/23/de-la-0-lei-la-10-lei-ora-parcari-mai-scurte-in-zonele-aglomerate-ale-brasovului/>

staționării, pentru a descuraja mersul cu mașina în centrul istoric și ocuparea îndelungată a locurilor¹⁴ [C].

Tabelul 3. Regimul de parcare în Zona 0: regimul în vigoare și proiectul din septembrie 2026

Element	Regimul în vigoare	Proiectul din septembrie 2026
Perimetrul Zonei 0	centrul istoric și Poiana Brașov	centrul istoric, Poiana Brașov, zona gării, Lacul Noua, Grădina Zoologică
Tarif în zilele lucrătoare	3 lei/oră	5 lei/oră
Tarif sâmbătă și duminică	3 lei/oră sâmbătă; gratuit duminică	10 lei/oră; autocare 50 lei/oră
Programul de plată	luni-sâmbătă, 08:00–20:00	luni-duminică, 08:00–22:00
Ore gratuite pe săptămână	96, dintre care 36 consecutive în weekend	70, dintre care 10 în fiecare noapte
Abonament în Zona 0	-	300 lei/lună, valabil numai luni-vineri
Sanctiuni	amenzi	amenzi mai mari în weekend; tarif majorat de 100–200 lei/zi; blocarea roții

Sursa: regulamentul în vigoare și proiectul de regulament pus în dezbatere publică de Primăria Municipiului Brașov (septembrie 2026), după presa locală; orele gratuite sunt calculul echipei de proiect. [C/E]

Din aceste etape rezultă o lectură [I]. Direcția a rămas aceeași peste două administrații: mai puține autoturisme în centrul istoric. Instrumentul s-a schimbat de la an la an: restricție de weekend (2024, respinsă), închiderea nucleului (2025), tarificare (2026), concesiunea unei parări subterane (2026, suspendată). Lipsește o decizie multianuală, cu ordinea măsurilor stabilită dinainte, care să reziste schimbărilor de mandat. Arhitecții din sesiunea OAR dau exemplul străzii Lungi, „care a fost schimbată acum trei-patru ani ca să fie numai trei benzi și am revenit direct după schimbare de mandat la patru benzi” (sesiunea OAR) [D].

2.4. Parcarea de proximitate și transferul: proiectele și stadiul lor

Tabelul 4. Proiectele de parcare de proximitate și de transfer

Proiect	Capacitate	Stadiu documentat	Observații
Parcarea park and ride din Bartolomeu (lângă terminalul RATBV)	697 de locuri pentru autoturisme (28 pentru persoane cu dizabilități), 12 pentru autocare, 54 pentru biciclete	construită; finalizată în proporție de 99,9%, cu deschiderea anunțată pentru octombrie; finanțare europeană de 10,8 milioane de euro	dublu rol declarat: evenimentele Sălii Polivalente și transferul din zona metropolitană; afișaj electronic al locurilor libere
Parcări park and ride la intrările dinspre București, Bacău și Târgu Mureș	nespecificată	anunțate în 2023	rețeaua planificată are patru noduri
Parcările din terminalele RATBV (Poienelor, Saturn, Triaj, Rulmentul)	mică	regim de park and ride reglementat	parcare gratuită pentru deținătorii de abonament
Parcajul subteran din Centrul Civic	659 de locuri (27 pentru persoane cu dizabilități, 66 cu încărcare electrică)	indicatori aprobați prin HCL nr. 351/2025; 135,5 milioane de lei fără TVA; 18 luni de execuție	legătură rapidă cu autobuz electric spre centrul istoric, anunțată de administrație
Parcarea subterană Parcul Titulescu și parcarea Regina Maria	minimum 440 + 306 = 746 de locuri	concesiune aprobată prin HCL nr. 646 și 647/2026; suspendată după proteste și o petiție cu peste 6.500 de semnături	ar permite desființarea parcarilor de suprafață de pe Bulevardul Eroilor, de la Livada Poștei și din zona Prefecturii
Parcarea subterană de sub Tâmpa	aproximativ 800 de locuri	considerată de administrație cu probleme majore de fezabilitate	zonă protejată

¹⁴Intenția administrației de a majora tarifele din centrul istoric și din Poiana, cu tarif crescător după durata staționării: <https://economedia.ro/?p=270614>

Proiect	Capacitate	Stadiu documentat	Observații
Parcări din lista de investiții 2025	nespecificată	Graft–După Ziduri; zona Prefecturii; park and ride Noua; acces Sala Polivalentă	stadiu neconfirmat
Parcarea de transfer din Poiana Mică	434 de locuri	funcțională din 2017	transfer cu microbuz spre stațiune (capitolul P5)

Sursa: Primăria Municipiului Brașov și presa locală^{15 16 17 18 19 20 21}. [C]

Brașovul are, prin urmare, piesele unui sistem de tip florentin: parcări mari la marginea zonei centrale (Bartolomeu, Centrul Civic), parcări de proximitate la limita centrului istoric (Titulescu, Prefectura, Graft), noduri de transfer la intrările în oraș și o rețea de transport public care leagă nodurile de centru [I]. Lipsesc ordinea în care sunt puse în funcțiune, tariful integrat cu transportul public, informarea vizitatorului și acceptarea publică. Parcarea park and ride din Bartolomeu, gândită pentru zile lucrătoare ca nod al navetistilor metropolitani și pentru weekend ca nod al turiștilor (conducerea OMD, în atelierul 04) [D], era descrisă în consultare ca terminată și nefuncțională:

„Deși am văzut că este gata, în continuare nu este funcțională și vine sezonul sau a venit sezonul peste noi.” (atelierul 04) [D]

„Există un park and ride care nu se deschide! E gata, dar nu se deschide!” (sesiunea OAR) [D]

2.5. Legătura aeroportului cu orașul: o urgență de mobilitate

Aeroportul Internațional Brașov-Ghimbav este poarta prin care sosește o parte tot mai mare a vizitatorilor străini: 337.353 de pasageri în 2025²² [C]. Drumul de la aeroport la cazare, primul contact al acestor vizitatori cu destinația, a devenit în toamna anului 2026 punctul cel mai fragil al mobilității Brașovului.

Cadrul legal. Aeroportul se află pe teritoriul orașului Ghimbav, nu al municipiului Brașov, iar legislația tratează diferit taxiurile și transportul alternativ (Tabelul 5). Pentru taxiuri, Legea nr. 38/2003 prevede o derogare expresă: transportul în regim de taxi se poate realiza permanent între localitatea de autorizare și aeroporturile situate în afara acesteia; aceeași lege interzice, pentru cursele la și de la aeroport, tarifele mai mari decât tariful afișat pe portiera taxiului²³ [C].

¹⁵Parcarea park and ride din Bartolomeu, capacitate, dotări și stadiu: <https://www.forbes.ro/?p=463773>; finanțarea europeană a proiectului: <https://kohesio.ec.europa.eu/nl/proiecten/Q2746690>

¹⁶Rețeaua de patru parcări park and ride planificate la intrările în oraș: <https://www.g4media.ro/primul-parkride-in-municipiul-brasov-s-a-desemnat-constructorul-700-de-locuri-de-parcare-pentru-autoturisme-motociclete-autocare-si-microbuze.html>

¹⁷Regimul de park and ride al parcarilor din terminalele RATBV Poienelor, Saturn, Triaj și Rulmentul: <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/PARK-RIDE/Expunere%20de%20motive.pdf>

¹⁸Parcajul subteran din Centrul Civic, 659 de locuri, HCL nr. 351/2025:

https://brasovcity.ro/ro/consiliul_local/consultare_registru_hcl/2025/0/0/360; <https://bizbrasov.ro/2025/05/30/santier-parcare-centru-civic-brasov/>

¹⁹Concesiunea parcarii subterane din Parcul Titulescu (HCL nr. 646 și 647/2026) și suspendarea proiectului:

<https://www.monitorulexpres.ro/2026/09/24/usr-fdgr-cere-anularea-hotararilor-privind-parcarea-subterana-din-parcul-titulescu/>; <https://www.brasov.net/o-noua-parcare-subterana-va-fi-construita-la-parcul-titulescu/>;

<https://litera9.com/tag/parcare/>

²⁰Evaluarea variantelor de parcare din centrul istoric de către Primărie și Ordinul Arhitecților, inclusiv varianta de sub Tâmpa:

<https://www.brasov.net/primaria-brasov-si-ordinul-arhitecților-solutii-noi-pentru-traficul-si-parcarile-din-centrul-istoric/>

²¹Lista de investiții a proiectului de buget local Brașov 2025: <https://buget2025.brasovcity.ro/>; <https://bzb.ro/stire/parcarea-de-sub-parcul-central-al-brasovului-din-nou-pe-tapet-in-proiectul-bugetului-pentru-2025-apare-si-proiectul-tunelului-racadau-centrul-istoric-a207323>

²²Traficul de pasageri al Aeroportului Internațional Brașov-Ghimbav, 2024–2025: <https://www.profit.ro/povesti-cu-profit/auto-transporturi/crestere-semnificativa-a-numarului-de-pasageri-pe-aeroportul-international-brasov-22295184>

²³Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, art. 24¹: transportul între localitatea de autorizare și aeroporturile situate în afara acesteia și interdicția tarifelor superioare celui afișat: <https://legeaz.net/legea-38-2003-taximetriei/art-24>; https://www.euroavocatura.ro/legislatie/1254/Legea_taximetriei_Actualizata_2017_Legea_38_2003/page/7

Pentru transportul alternativ, adică pentru platformele de tip Uber sau Bolt, OUG nr. 49/2019 permite operarea permanentă numai în interiorul localității în care operatorul își are sediul sau domiciliul ori în regiunea de dezvoltare București-Ilfov, iar cursele spre alte localități numai ocazional, cu plecare din localitatea de autorizare²⁴ [C]. Derogarea pentru aeroporturi există, așadar, pentru taxiuri și, teritorial, pentru regiunea București-Ilfov, dar nu și pentru transportul alternativ din restul țării.

Aplicarea. În septembrie 2026, Poliția de Frontieră de la aeroport și Poliția Transporturi Brașov au pus în vedere companiilor de transport alternativ să respecte regula: numai șoferii autorizați în Ghimbav pot prelua pasageri de la aeroport, iar șoferii autorizați în Brașov pot duce pasageri la aeroport, dar nu îi pot prelua²⁵ [C]. Amenzile prevăzute sunt cuprinse între 1.000 și 5.000 de lei²⁶ [C]. Potrivit presei locale, șoferii autorizați în Brașov nu au o cale simplă de a se autoriza și în Ghimbav, iar conducerea aeroportului a pus în discuție un regulament cu 15 locuri de așteptare pentru taxiuri, contra unui abonament lunar de 300 de lei, și aproximativ 10 locuri pentru șoferii de transport alternativ autorizați în Ghimbav²⁷ [C].

Transportul public. Linia A1 a fost lansată de RATBV în iunie 2023 ca linie expres, cu patru opriri intermediare între gară și aeroport (Camera de Comerț, Livada Poștei, Gara Bartolomeu, Terminalul Municipal) și cu programul corelat cu zborurile²⁸ [C]. Orarul publicat în prezent pentru aceeași linie are 14 opriri intermediare și circa 39 de minute de mers între gară și aeroport²⁹ [C]. Trenul metropolitan va opri la aeroport din 2029–2030, pe magistrala Codlea – Aeroport – Bartolomeu – Prejmer – Sfântu Gheorghe³⁰ [C]; până atunci, autobuzul rămâne singura legătură publică.

Experiența călătorului. Managementul de proiect a consemnat, din discuții directe cu călători sosiți la aeroport, drumuri de o oră și zece minute până acasă cu autobuzul, față de circa 20 de minute cu un taxi sau cu transportul alternativ, și cereri de 100 de lei din partea unor taximetriști din aeroport pentru o cursă numai până la prima stație din Brașov, de unde călătorul își poate comanda un taxi sau o mașină prin aplicație [D]. Presa locală semnalează, la rândul ei, tarife

²⁴OUG nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, art. 13 alin. (4):

<https://lege5.ro/Gratuit/gmztqmrqg44q/art-13-autorizarea-operatorilor-de-transport-alternativ-ordonanta-de-urgenta-49-2019?dp=gi4dsnjxhe2tcoa>

²⁵Aplicarea regulii la Aeroportul Brașov-Ghimbav și regulamentul de acces discutat de conducerea aeroportului:

<https://bizbrasov.ro/2026/09/17/aeroportul-international-brasov-3/>; <https://www.zmbv.ro/probleme-pentru-uber-si-bolt-la-aeroportul-brasov/22/09/2026/118096/>

²⁶Amenzile de 1.000–5.000 de lei pentru preluarea neautorizată de la aeroport: <https://www.zmbv.ro/amenzi-pentru-soferii-uber-si-bolt-la-aeroportul-brasov/25/09/2026/118404/>; <https://newsbv.ro/soferii-uber-bolt-risca-amenzi-de-pana-la-5-000-de-lei/>

²⁷Aplicarea regulii la Aeroportul Brașov-Ghimbav și regulamentul de acces discutat de conducerea aeroportului:

<https://bizbrasov.ro/2026/09/17/aeroportul-international-brasov-3/>; <https://www.zmbv.ro/probleme-pentru-uber-si-bolt-la-aeroportul-brasov/22/09/2026/118096/>

²⁸RATBV, lansarea liniei A1 spre aeroport (iunie 2023), traseul și opririle: https://www.ratbv.ro/noutati/a1-%E2%80%93-prima-linie-de-transport-in-comun-catre-aeroportul-interna%C8%9Bional-bra%C8%99ov-ghimbav_560/; <https://www.brasov.net/autobuzul-ratbv-care-ajunge-la-aeroportul-brasov-va-pleca-din-fata-garii-si-va-opri-si-in-livada-poștei-vor-fi-13-curse-zilnic/>

²⁹Orarul și stațiile liniei A1 între gară și aeroport, în aplicația de urmărire a autobuzelor RATBV: <https://trafic-web.ro/index.php?autobuz=A1&destinatie=Aeroport+Brasov+%28Ghimbav%29&id=223&plecare=Terminal+Gara>

³⁰Trenul metropolitan Brașov, valoarea, magistralele, calendarul și cererea de finanțare: <https://bzbz.ro/stire/brasovul-va-plati-97-milioane-de-lei-pentru-trenul-metropolitan-a219526>; <https://www.monitorulexpres.ro/2026/07/06/brasovul-primul-solicitant-care-depune-o-cerere-de-finanțare-pentru-trenul-metropolitan/>; <https://clubferoviar.ro/trenul-metropolitan-brasov-etapa/>

neclare la taxiurile din aeroport³¹ [C]. Dacă o asemenea cursă depășește tariful afișat pe portieră, practica este interzisă de Legea nr. 38/2003³² [C/I].

Tabelul 5. Preluarea pasagerilor de la Aeroportul Brașov-Ghimbav: ce permite cadrul actual

Tipul de transport	Temeiul	Preluarea de la aeroport	Observații
Taxi autorizat în Brașov	Legea nr. 38/2003, art. 24 ¹	permisă, prin derogarea pentru aeroporturile din afara localității de autorizare	tariful nu poate depăși tariful afișat pe portieră
Taxi autorizat în Ghimbav	Legea nr. 38/2003	permisă	-
Transport alternativ autorizat în Brașov	OUG nr. 49/2019, art. 13 alin. (4)	nepermisă; este permisă numai cursa spre aeroport	amenzi de 1.000–5.000 de lei
Transport alternativ autorizat în Ghimbav	OUG nr. 49/2019, art. 13 alin. (4)	permisă	autorizarea în Ghimbav este greu de obținut, potrivit presei
Transport alternativ în regiunea București-Ilfov	OUG nr. 49/2019, art. 13 alin. (4) lit. a)	permisă în toată regiunea, inclusiv la aeroporturi	precedentul unei derogări teritoriale
Autobuzul A1 (RATBV)	serviciul public de transport	permisă	lansată ca linie expres cu 4 opriri; în prezent 14 opriri

Sursa: Legea nr. 38/2003; OUG nr. 49/2019; RATBV; presa locală. [C]

Pentru destinație, consecința este directă [I]. Vizitatorul străin, care nu cunoaște regulile, găsește aeroportul în aplicație, comandă o mașină care nu are voie să îl preia, așteaptă, negociază cu un taxi sau ia un autobuz care oprește de 14 ori. Primul contact cu Brașovul devine o experiență de incertitudine și de cost, exact pentru segmentul pe care strategia vrea să îl crească. Consultarea anticipase problema: Subiectul 10 observa că aeroportul nu are „o conectare feroviară” și că informarea din stații nu ține cont de vizitatorii străini (secțiunea 2.10.5) [D]. O parte a soluției se poate aplica local și imediat: linia expres, stația de taxi reglementată, tariful afișat și controlat, informarea la sosire. Cealaltă parte cere o modificare legislativă, pentru care derogarea existentă pentru taxiuri oferă modelul (DMC6) [I].

2.6. Cererea națională: un centru vizitat în nucleu și puțin în rest

Brașovul este o destinație de vizită repetată: 49,9% dintre călătorii români merg în Brașov cel puțin o dată la doi ani, iar 12,9% de mai multe ori pe an [C]. Este profilul unei piețe interne de weekend, care ajunge în cea mai mare parte cu autoturismul, din proximitatea Bucureștiului și a sudului țării [I].

Tabelul 6. Vizitarea obiectivelor din Brașov la vizitatorii orașului

Obiectiv	Au vizitat (o dată sau de mai multe ori)	Nu cunosc / nu au auzit
Poiana Brașov	88,5%	2,1%
Piața Sfatului	84,2%	6,5%
Biserica Neagră	83,9%	5,0%
Cetatea Brașov	73,1%	6,4%
Muntele Tâmpa	72,3%	7,3%

³¹Tarifele taxiurilor de la aeroport, semnalate în presa locală: <https://transilvania365.ro/paradoxul-de-la-aeroportul-brasov-ghimbav-uber-si-bolt-pot-duce-pasagerii-la-aeroport-dar-nu-ii-pot-lua-de-acolo-cum-ajung-tuistii-la-mana-taximetristilor/> ; <https://www.zmbv.ro/probleme-pentru-uber-si-bolt-la-aeroportul-brasov/22/09/2026/118096/>

³²Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, art. 24¹: transportul între localitatea de autorizare și aeroporturile situate în afara acesteia și interdicția tarifelor superioare celui afișat: <https://legeaz.net/legea-38-2003-taximetriei/art-24> ; https://www.euroavocatura.ro/legislatie/1254/Legea_taximetriei_Actualizata_2017_Legea_38_2003/page/7

Obiectiv	Au vizitat (o dată sau de mai multe ori)	Nu cunosc / nu au auzit
Strada Sforii	63,2%	18,8%
Turnul Negru	55,5%	18,9%
Cartierul Șchei	49,4%	24,6%
Poarta Șchei	48,3%	24,1%
Turnul Alb	44,1%	26,4%
Bastioanele	43,1%	29,9%
Bisericile fortificate din apropiere (Prejmer, Hărman, Feldioara)	41,0%	20,8%
Promenada După Ziduri	36,5%	37,7%
Biserica Sfântul Bartolomeu	33,0%	30,6%
Poarta Ecaterinei	28,7%	43,3%

Sursa: cercetarea națională de referință, vizitatorii Brașovului; procente ponderate. [C]

Vizita se concentrează în nucleul medieval și în Poiana. La mai puțin de un kilometru de Piața Sfatului, Șcheiul, turnurile, bastioanele și Promenada După Ziduri sunt vizitate de o treime până la jumătate dintre vizitatori, iar Biserica Sfântul Bartolomeu, cea mai veche a orașului, de o treime [C]. Coridoarele pietonale, extinderea zonei vizitate spre Bartolomeu propusă de Subiectul 1 și traseele patrimoniale ale capitolului C răspund aceleiași constatări [I].

Experiența este foarte bine evaluată: 95,2% dintre vizitatori o descriu ca agreabilă [C]. Fricțiunea apare însă în trei indicatori. Pe scala „stresantă–relaxantă”, 16,2% dintre vizitatori plasează Brașovul în partea stresantă (valorile 1–3), iar 72,4% în cea relaxantă [C]. La întrebarea deschisă „Ce anume lipsește Brașovului pentru a fi mai atractiv?”, parcare apare la 6,7% dintre vizitatori, la egalitate cu prețurile (6,8%) și cu transportul și accesul (6,5%), înaintea aglomerației (2,8%) și a traficului (0,8%) [C]. În asocierile spontane cu Brașovul, aglomerația apare la 3,4% dintre vizitatori, mai des decât „centrul vechi” (2,2%) [C]. Răspunsurile deschise descriu mecanismul în aceiași termeni ca locuitorii: un vizitator scrie că „*nu se poate în concediu să fii stresat*” când trebuie să dai trei-patru ture de oraș pentru un loc de parcare, altul cere „*Parcari fie ele și cu plata*” (cercetarea națională) [D].

Ce le place vizitatorilor spune același lucru: Poiana (13,3%), Piața Sfatului (11,5%), centrul vechi (8,1%) și Tâmpa (5,2%) domină; Șcheiul apare la 0,2% [C].

2.7. Experiența consumată: ce spun recenziile

Parcare este prezentă în 3,6% dintre cele 47.525 de recenzii analizate, de patru ori mai des decât traficul (0,4%) și aglomerația (0,9%) [C]. Distribuția pe platforme arată două lucruri.

În recenziile de cazare (Booking), parcare apare în 5,7% dintre recenzii: în 3,3% ca atu („parcare disponibilă”), în 2,3% ca lipsă sau neajuns [C]. Turistul vine cu mașina și alege cazarea și după locul de parcare; ratingul mediu al recenziilor care pomenesc parcare este de 4,30, față de 4,45 în total [C].

În recenziile despre obiective, restaurante și locuri publice (Google și Tripadvisor), parcare apare rar (1,5% și 0,2%), dar atunci când apare, ratingul scade: 3,96 față de 4,33 pe Google și 3,33 față

de 4,54 pe Tripadvisor [C]. Parcare este, pentru vizitatorul care vine cu autoturismul, una dintre cauzele unei experiențe mai slabe a orașului [I].

Consecința pentru politica de acces este practică: unitățile de cazare din centru au nevoie de o soluție pentru oaspeții care vin cu mașina, fie locuri pe proprietate, fie locuri contractate în parcurile de proximitate, fie un permis de acces temporar, așa cum prevedea proiectul Primăriei din 2024 [I].

2.8. Piața: concentrarea în municipiu, durata sejurului și presiunea închirierilor pe termen scurt

În 2025, structurile de primire turistică ale municipiului au înregistrat 715.064 de sosiri și 1.318.726 de înnoptări, la o capacitate de 10.885 de locuri pe zi, cu un indice de utilizare netă de 33,2% și o durată medie a sejurului de 1,84 nopți [C]. Anul 2024 a fost maximul istoric (744.389 de sosiri, 1.360.722 de înnoptări) [C].

Durata sejurului scade de 25 de ani: 2,62 nopți în 2001, 2,19 în 2010, 1,92 în 2019, 1,84 în 2025 [C]. Calculul pe seriile INS arată mecanismul: între media 2015–2019 și media 2022–2025, sosirile au crescut cu 18%, iar înnoptările cu 11%; fiecare turist rămâne cu 6% mai puțin decât înainte [C]. Creșterea de 18% invocată în consultare ca efect al aeroportului (Subiect 13) [D] este, în statistică, diferența dintre perioada dinaintea pandemiei și cea de după, nu un efect măsurat al aeroportului, deschis în 2023 [C/I]. Recenziile Booking confirmă reperul: sejurul mediu în corpusul analizat este de 1,85 nopți, 1,79 în oraș și 2,08 în Poiana [C].

Presiunea asupra centrului vine și din cazare. În 2022, centrul istoric avea peste 300 de apartamente în regim hotelier, pe lângă hoteluri și pensiuni [C]. Inventarul activ de anunțuri de închiriere pe termen scurt din Brașov a crescut de la 1.701 (august 2023) la 2.218 (august 2026) [C]. Analiza echipei de proiect, prezentată în consultare, a identificat 2.295 de unități unice active pe platforme, față de 1.104 unități licențiate [E/C]. Fiecare unitate fără loc de parcare propriu produce, în centrul istoric, cerere de parcare pe domeniul public, mai ales în weekend; gazdele din atelierul 08 cer „*măcar un loc de parcare pentru fiecare unitate turistică*” (atelierul 08) [D], în competiție directă cu locuitorii pentru cele 290 de locuri de reședință [I]. Reglementarea închirierilor pe termen scurt aparține priorității P6; capitolul de față preia numai legătura lor cu accesul și parcare.

2.9. Vocea stakeholderilor: statistica tematică

Tabelul 7. Temele consultării care privesc mobilitatea și centrul istoric

Cod	Tema	Subiecți	Interviuri	Ateliere
B10	Traficul și parcare: aglomerație, trafic de căutare, mașini în centru	15	14	10
C6	Mobilitate: trafic scos din centru, park and ride, parcări subterane cu informare, tren metropolitan	16	15	9
B59	Transport public metropolitan rar, infrastructură pietonală și velo fragmentată	-	-	7
C31	Culoare pietonale și promenade ale orașului vechi	7	6	4
C26	Taxe diferențiate pe centru; parcare scumpă care triază	6	5	0
B3	Degradarea centrului istoric: fațade, paragină, firme, vitrine, terase, tonete	14	12	4
B38	Haosul comunicării vizuale a comerțului	17	15	2

Cod	Tema	Subiecți	Interviuri	Ateliere
B4	Depopularea centrului, înlocuirea rezidenților cu cazări	7	6	5
B22	Rezidenții iritați, evitarea centrului în weekend	8	7	4
B26	Supraaglomerarea centrului și a Poienii	11	9	6
B7	Șederea scurtă	15	13	7
C4	Stratul de agregare: pachete, card turistic, abonament „Mountain Pass”	12	11	6
C20	Dispersie regională: bază pentru excursii, traseul cetăților, hub metropolitan	11	10	8
A18	Zona metropolitană bogată: cetăți, biserici fortificate, Piatra Craiului	14	12	6
C1	Management dedicat al sub-destinațiilor (centrul istoric, Poiana)	5	4	2

Sursa: matricea consolidată a temelor (interviuri și ateliere) și grila de screening cu valență a interviurilor. Unitatea de numărare pentru ateliere este atelierul, nu vorbitorul. [C]

Din tabel rezultă două observații. Întâi, problemele (B10, B3, B38) și propunerile (C6, C20) au aceeași amploare: consultarea nu se oprește la diagnostic, ci formulează soluții, iar soluțiile converg. În al doilea rând, tema rețelei pietonale și velo fragmentate (B59) apare exclusiv în ateliere, adică în discuția de grup a locuitorilor, a studenților, a arhitecților și a operatorilor, nu în interviurile individuale: este o temă a orașului trăit zilnic, nu a vizitei [I].

2.10. Constatările consultării

2.10.1. Traficul de căutare și gratuitatea: mecanismul care aduce mașinile în centru

Subiectul 15 descrie mecanismul în termenii psihologiei șoferului:

„Așa, atâta timp cât există semnul ăsta de întrebare sau raza de speranță «Lasă, domnule, că voi găsi un loc de parcare», traficul n-o să scadă.” (Subiect 15) [D]

Locuitorii resimt același mecanism:

„Dacă vreau să mă duc să mă plimb cu familia prin centru sâmbătă, 85% nu am nicio șansă. Că n-am unde parca.” (Subiect 12) [D]

Mentalitatea de schimbat este numită de același subiect: *„dacă putem parca lângă masă, unde mâncăm, ar fi grozav”* (Subiect 12) [D]. Subiectul 18 separă riveranul de restul traficului:

„Principala problemă este traficul care nu are legătură cu riveranii.” (Subiect 18) [D]

Restul este, pentru același subiect, *„un trafic artificial din dorința de a merge cu mașina în centru”* (Subiect 18) [D]. Operatorii de alimentație publică descriu vizitatorul pe care acest trafic îl aduce:

„Ai acces 6 persoane în Logan, te-ai dus cu mașina, ai dat 16 lei prin centru să cauți parcare, te-ai mai dus până la Pietrele lui Solomon, te-ai plimbat așa și la întoarcere nu ți-ai luat nimic.” (atelierul 05) [D]

Subiectul 10 formulează consecința strategică: o politică de mobilitate *„cu facilități de parcare și tranzit spre centru”* aduce *„preponderent turistul care vrea să-și parcheze mașina cât mai aproape de restaurantul la care își petrece următoarele o oră, două, trei”*, iar *„beneficiul pe care îl are comunitatea din chestia asta e aproape inexistent”* (Subiect 10) [D]. Datele Primăriei (36% dintre vehicule stau sub 20 de minute; traficul de căutare depășește 30%) confirmă pe teren aceste descrieri [C].

2.10.2. Prețul care triază și ordinea măsurilor

Subiecții 19 și 20 cer un preț al parării care să corespundă valorii centrului:

„Eu aș scumpi taxele pentru centru. Centrul nu poate să fie mai ieftin decât restul.” (Subiect 19) [D]

„[...] chiar dacă e un oraș un pic mai scump sau că e o parcare un pic mai scumpă în centru, triezi așa dacă e cererea mare pe oraș.” (Subiect 20) [D]

Subiectul 2 vede în diferențierea tarifului pe zone efectul principal: turistul de două zile *„o plătește ca să știe că o să ajungă cu mașina acolo”*, iar cei care lucrează în centru *„pot să-și lase puțin mașina puțin mai încolo, la, nu știu, la 1 km, 2, și să vină pe jos sau să vină cu autobuzul”* (Subiect 2) [D].

Toate vocile pun aceeași condiție de ordine:

„Mie parările nu mi se par o mare problemă. Mi se pare în schimb o problemă că se suprimă parări înainte să se facă alternativă [...]. Tu când suprimi, te gândești să suprimi ceva, crezi o alternativă și apoi suprimi.” (Subiect 22) [D]

Conducerea OMD formulează aceeași condiție în două ateliere. În atelierul hotelierilor:

„E dificil să restricționezi traficul în centru și să le spui «Gata, nu mai intră turiștii în centru». Și unde parchează? Nu ne interesează. Nu, nu merge așa.” (conducerea OMD, atelierul 04) [D]

În atelierul mediului academic, despre intenția Primăriei de a restricționa traficul din centru, aceeași conducere a precizat că măsura nu poate fi aplicată *„fără să vină cu o alternativă”* (conducerea OMD, atelierul 12) [D]. Subiectul 15 adaugă condiția comportamentală a alternativei: park and ride-ul *„rămâne doar o denumire”* dacă locuitorii nu îl folosesc primii, pentru că *„turiștii se vor adapta după felul în care facem noi lucrurile”* (Subiect 15) [D].

2.10.3. Unde se parchează: cele două poziții ale consultării

Consultarea se desparte nu asupra cantității de parcare, ci asupra distanței ei față de Piața Sfatului.

Prima poziție vrea parcare sub sau lângă centru. Subiectul 19 o formulează direct:

„Aș transforma centrul pietonal [...] împreună cu sistemele alea de parări, indiferent unde se aleg a fi, că sunt sub Parcul Central, că sunt în Centrul Civic, că sunt... nu contează. Parări multe, opțiuni facile și centrul pietonal. Mare. Mare.” (Subiect 19) [D]

Subiectul 15 susține parările subterane cuplate cu informarea în timp real asupra locurilor libere, iar Subiectul 14 propune refacerea luciului de apă al fostului șanț al cetății, sub Tâmpa, cu parcare dedesubt (Subiecții 14 și 15) [D].

A doua poziție vrea nodurile la marginea orașului vechi, legate prin transport public. Subiectul 10: turistul *„lasă mașina într-un Park and Ride fie el și în Centrul Civic, dar nu în centrul vechi”*; Subiectul 18 ridică o rezervă chiar față de Centrul Civic: *„în Centrul Civic deja [...] aduci mașinile în centru”*; Subiectul 1: *„dacă eu distribu și creez motive ca lumea să parcheze mai în Bartolomeu, să se plimbe, [...] nu mai trebuie să am parcare fix în centru”* (Subiecții 10, 18 și 1) [D]. Gazdele de apartamente din atelierul 08 formulează compromisul:

„Locuri de parcare, da, adică trebuie un pic să ne adaptăm, dar nu cred că ar trebui făcute neapărat în centru. Sau, asta-i foarte important, dacă s-ar face, s-ar putea face cele subterane.” (atelierul 08) [D]

Arhitecții din sesiunea OAR leagă cele două poziții printr-o geometrie precisă:

„Da, dar asta înseamnă să facem acele parcări subterane la limita exterioară a centrului istoric, astfel încât să interzicem mașinile turiștilor și celor care tranzitează dincolo de acea barieră, adică să nu-ți mai intre nimeni pe Mureșenilor sau pe Castelului sau pe Poarta Șchei sau pe Bălcescu, decât dacă sunt riverani sau din Șchei.” (sesiunea OAR) [D]

Aceeași discuție adaugă o parcare dedicată exclusiv riveranilor, nodurile de transfer *„pe mai multe puncte, dar cumva radiale”*, inclusiv pe Calea București, și autobuze care *„să funcționeze și pe post de park and ride”*, colectând turiștii din parcări (sesiunea OAR) [D].

Modelul florentin, invocat în premisa capitolului, apare și în consultare, în notele participanților din atelierul 01 (*„Parcări în centru → Florența”*) [D] și în relatarea directă a Subiectului 7, care a parcat într-un garaj subteran din zona cu acces limitat a Florenței:

„Ok, a fost 45 € pe noapte, peste medie, adică puteam să parchez dincolo de râu [...] cu 3 € pe noapte.” (Subiect 7) [D]

Fără înregistrarea numărului de către garaj, *„îmi veneau 500 € c-am intrat în zona...”* (Subiect 7) [D].

2.10.4. Coridoarele pietonale: geografia propusă și golul Parcul Central-Cetățuie

Subiectul 1 dă exemplul local al unei pietonalizări reușite:

„Uită-te la Unirii, Piața Unirii de la noi când s-a pietonalizat, dacă ții minte. Deja e mult mai mișto. A fost o problemă de trafic acolo? Nu! N-a fost o problemă de trafic.” (Subiect 1) [D]

Același subiect propune benzi reduse și trotuare lărgite pe strada Lungă (*„pe zona lui Lungă până la [...] nu-ți trebuie cele patru benzi”*) și conectarea pietonală a Operei și a Filarmonicii, repere *„care astăzi nu sunt scăldate în trafic pietonal”* (Subiect 1) [D]:

„Dacă te-apuci și le conectezi pietonal cu Centrul Istoric, brusc extinzi experiența.” (Subiect 1) [D]

Subiectul 14 propune axa de vest:

„Adică un loc de promenadă, un loc de evenimente... și nu o sălbăcie între două turnuri; să păstrezi și legătura cu Livada Poștei și să devină un alt pol unde se petrec...” (Subiect 14) [D]

cu un pod pietonal de la Graft, *„care te scoate direct la Turnul Alb”* (Subiect 14) [D].

Subiectul 5 propune redeschiderea unui tunel istoric dinspre Cetățuie, cu ieșirea pe strada Lungă, propunere pe care capitolul nu o reține (scenariul S6):

„Adică să-i duci pe oameni pe o parte și să-i scoți exact în Strada Lungă, la 150-200 de metri de stația de autobuz de capătul tuturor liniilor. Asta ar fi un câștig.” (Subiect 5) [D]

Arhitecții din sesiunea OAR descriu ce se întâmplă în afara nucleului:

„Din moment ce ai ieșit din centrul vechi, n-ai de unde veni decât cu mașina, de fapt. Că toată infrastructura e spre mașină.” (sesiunea OAR) [D]

Studentii din atelierul 12 confirmă: mersul pe jos este bun în centrul vechi, dar între cartiere infrastructura pietonală este slabă, iar cea pentru biciclete *„este chiar absentă, este foarte segmentată și nu este sigură”* (atelierul 12) [D].

Managementul de proiect a precizat geografia coridoarelor priorității P1: din Piața Sfatului, Tâmpa pe o parte și, opus, zona După Ziduri cu Turnul Alb și Turnul Negru, cu o promenadă nouă care leagă turnurile de parcul de lângă Livada Poștei (Parcul Șefilor) [I]. Culoarul pietonal de la Parcul Central spre Cetățuie, pe Dealul Cetății, nu este descris de niciun subiect; el apare numai indirect, prin tunelul propus de Subiectul 5. Este un gol al consultării, nu un dezacord, iar capitolul îl tratează ca propunere a echipei (DMC4-f) [I].

2.10.5. Transportul public, transferul și informarea vizitatorului

Subiectul 10 numește transportul public „cartea de vizită a nivelului de civilizație” al unui oraș și observă că „când circuli în weekenduri prin centrul Brașovului, româna este limbă minoritară”, fără ca informarea din stații să țină cont de asta; aeroportul și gara nu au încă „o conectare feroviară” (Subiect 10) [D]. Subiectul 17 pune condiția oricărei restricții: parcare mare la intrare funcționează „dacă funcționează transportul în comun ca lumea” (Subiect 17) [D].

Vizitatorii au dificultăți concrete, relatate de gazde: aparatele de plată a parării nu primesc card, informarea este insuficientă, iar parcare rămâne, în cuvintele gazdelor, o problemă pentru străini (atelierul 08) [D]; locurile de reședință marcate cu albastru nu sunt explicate nicăieri vizitatorului (atelierul 03) [D]. În atelierul mediului academic, conducerea OMD a estimat la aproximativ 12 minute drumul cu transportul public de la parcare din Bartolomeu până în centru [D].

Administrația are deja conceptul integrator. Subiectul 13 propune ca parcare de transfer, biletul integrat, legătura rapidă aeroport–centru–Poiana și transportul public să fie reunite într-un abonament al destinației:

„Și dacă am îngloba toată povestea asta într-un Brașov City Mountain Pass, da? [...] să promovăm un concept în care să spui: «Domnule, vii la Brașov, stai trei nopți, dar nu-ți trebuie autoturism».” (Subiect 13) [D]

2.10.6. Centrul ca loc de locuit

Subiectul 19 constată că „localnicii nu se duc și pentru că nu le mai place” (Subiect 19) [D] și adaugă: „Nu mai locuiesc acolo, acum trebuie să avem grijă cu ce se înlocuiesc.” (Subiect 19) [D] Subiectul 22 relatează că „foarte mulți brașoveni îmi spun că ei nu mai vin în centru în weekend deloc” (Subiect 22) [D]. În atelierul antreprenorilor culturali, un participant preferă zona pietonală a unui cartier nou:

„Și eu, când ies în oraș, prefer să ies în zona [...] pe pietonală decât în centru.” (atelierul 03) [D]

Locuitorii din Șchei cer ca problema parcarilor din cartier să fie rezolvată prin soluții adaptate specificului lui, mai multe bănci și locuri de odihnă, puncte de informare cu depozitare de bagaje și acces la toalete (atelierul 09) [D]; un student din Șchei descrie cartierul ca fiind „mereu [...] full”, nu doar în sezon (atelierul 12) [D].

Subiectul 18 trasează limita oricărei restricții:

„[...] locuitorului tu nu poți să-i impui să nu-și folosească mașina, pentru că cumva încalci niște drepturi fundamentale. Omul e proprietar acolo.” (Subiect 18) [D]

Datele Primăriei dau dimensiunea problemei: 290 de locuri de reședință pentru 5.097 de autoturisme înmatriculate în centrul istoric [C].

2.10.7. Ordinea vizuală, terasele și spațiul public

Dezordinea vizuală a centrului este atinsă de 16 din cele 22 de interviuri, iar comunicarea vizuală a comerțului (B38) este problema numită de 17 din 24 de subiecți [C]. Terasale ocupau în 2022 o suprafață cu 55% mai mare decât cea închiriată de la Primărie (5.106 mp față de 3.289 mp)³³ [C]. Capitolele C (DC3-a, regulamentul local de publicitate) și G (DG3-a, aplicarea Ghidului teraselor) conduc pe aceste teme. Capitolul de față preia numai legătura lor cu mobilitatea: culoarul pietonal liber pe trotuare și piețe, ocupat astăzi de terase, mobilier, publicitate și autoturisme parcate, și aspectul străzilor de acces, în care „*imaginea orașului istoric pentru turiști la momentul actual înseamnă sute de mașini pe stradă*” (sesiunea OAR) [D].

2.10.8. Discontinuitatea deciziilor și acceptarea publică

Arhitecții consideră că „*nu e normal să [...] se schimbe în funcție de administrație circulația*” și cer „*un regulament pe termen mijloc*” (sesiunea OAR) [D]. Subiectul 18 recunoaște costul politic al măsurilor care schimbă obiceiurile: sunt „*lucruri cu care poate nu poți să ieși în campanie electorală imediat*” (Subiect 18) [D]. Subiectul 10 avertizează că parcare de sub parc este unul dintre subiectele care „*polarizează instant tot felul de oameni din comunitate*” (Subiect 10) [D], iar concesiunea Titulescu a fost suspendată după protestul a peste 1.000 de oameni și o petiție cu peste 6.500 de semnături³⁴ [C]. În aceeași sesiune OAR, alți participanți apărau parcare subterană ca fiind necesară „*de acum cel puțin 15 ani*” (sesiunea OAR) [D]. Acceptarea publică nu se obține prin decizie, ci prin ordinea măsurilor și prin ce primește orașul în schimb: spațiu public eliberat, liniște, aer mai curat [I].

2.10.9. Brașovul ca bază a regiunii

Conducerea OMD formulează obiectivul în atelierul mediului academic:

„*una din ideile la care ne gândim este de a disipa puțin zona asta de turism care se face în centrul Brașovului, [...] să încercăm să-l aducem în întreg orașul, dacă se poate, și bineînțeles în zona metropolitană, pentru a crește durata de ședere*” (conducerea OMD, atelierul 12) [D]

Subiectul 13 descrie sejurul de trei nopți - „*o zi pentru centrul istoric, o zi pentru Poiana Brașov, o zi în care să ne prezentăm gastronomia locală*” - și leagă accesul turistic de zona metropolitană (Subiect 13) [D]. Arhitecții din sesiunea OAR propun un hub turistic cu o rază de aproximativ 70 de kilometri sau o oră și jumătate de drum (Bran, Râșnov, Prejmer, Valea Prahovei) (sesiunea OAR) [D]. Subiectul 22 dă regula de dimensionare a excursiilor: trebuie să ai ce face într-un loc „*de trei ori timpul pe care [...] durează ca să faci până acolo*” (Subiect 22) [D]; mediul de afaceri fixează ca țintă un sejur de aproximativ cinci zile (atelierul 10) [D].

³³Primăria Municipiului Brașov, Ghid de amplasare a teraselor în centrul istoric al Brașovului (2023): <https://brasovcity.ro/file-zone/regulamente/comert/2023/Ghid%20de%20amplasare%20a%20teraselor%20in%20centrul%20istoric%20al%20Brașovului.pdf>

³⁴Concesiunea parării subterane din Parcul Titulescu (HCL nr. 646 și 647/2026) și suspendarea proiectului: <https://www.monitorulexpres.ro/2026/09/24/usr-fdgr-cere-anularea-hotararilor-privind-parcare-subterana-din-parcul-titulescu/>; <https://www.brasov.net/o-noua-parcare-subterana-va-fi-construita-la-parcul-titulescu/>; <https://litera9.com/tag/parcare/>

Consultarea arată și limitele dispersiei. Transportul metropolitan este rar: „dacă vrea cineva să meargă la Prejmer sau la Zărnești sau chiar și la Râșnov, sunt destul de rare autobuzele” (atelierul 12) [D]. Branul este deja suprasolicitat: acolo „nu mai fac față, este un uriaș cu picioare de lut” (atelierul 11) [D]. Locuitorii cartierelor acceptă vizitatorii cu o condiție: „dacă turistul vine în Răcădău, eu vreau liniște aici” (conducerea OMD, atelierul 12) [D]. Aeroportul, în fine, „exportă brașoveni ca turism” (Subiect 22) [D]: aceeași conectivitate care aduce vizitatori îi duce pe locuitori în alte orașe dacă Brașovul nu le oferă motive să rămână.

2.11. Controversele

Am identificat cinci controverse, fiecare cu opțiunea strategiei formulată în secțiunea 7.

Locul parării de proximitate. Parcare în sau sub centru (Subiecții 19, 15, 14) sau noduri la marginea orașului vechi, legate prin transport public (Subiecții 1, 10, 17, 18). Nu este o dispută asupra cantității, ci asupra distanței față de Piața Sfatului și asupra tipului de vizitator pe care parcare îl selectează (scenariul S3).

Intensitatea restricției și riveranii. Scoaterea completă a autoturismelor convenționale (Subiect 18, sesiunea OAR) sau restricție de weekend cu permise (proiectul Primăriei din 2024). Toate pozițiile păstrează accesul riveranilor (scenariul S2).

Gratuitatea de weekend și comerțul din centru. O parte a operatorilor consideră că orice turist aduce venituri orașului (Subiect 2) și că Brașovul este departe de supraaglomerarea turistică (atelierul 04) [D]; Subiecții 19–20 și arhitecții din sesiunea OAR cer tarif care triază și acces restricționat. Datele (staționări scurte, trafic de căutare, vehicule din afara județului) susțin a doua poziție (scenariul S1).

Parcarea sub parcurile istorice. Parcul Titulescu este pentru unii soluția care eliberează Bulevardul Eroilor de mașini, pentru alții pierderea unui spațiu verde istoric. Capitolul nu se pronunță asupra amplasamentului, ci asupra condițiilor (DMC2-d).

Dispersia: unde și cât. Dispersia în cartiere și în regiune (conducerea OMD, Subiectul 13, mediul de afaceri) și liniștea cartierelor sau capacitatea limitată a Branului (atelierele 11 și 12). Răspunsul este dispersia cu limite de capacitate pentru fiecare destinație (DMC7-d).

2.12. Sinteza diagnosticului

Din analiză rezultă opt constatări [I]:

1. Problema centrului istoric este una de volum și de comportament, nu de infrastructură lipsă: o fundătură primește, în weekendurile de vârf, un trafic pe care nu îl poate prelua, iar aproape jumătate din vehicule stau sub o oră.
2. Regimul tarifar în vigoare încurajează exact acest comportament, prin gratuitatea de sâmbătă seara până luni dimineața și printr-un tarif de 3 lei pe oră.
3. Alternativa (park and ride, parcaje, transport public) există parțial, dar nu este pusă în funcțiune ca sistem, cu tarif integrat, frecvență și informare.
4. Deciziile din ultimii trei ani au mers în aceeași direcție, dar cu instrumente schimbate de la an la an și fără o ordine asumată, ceea ce a produs respingeri, suspendări și neîncredere.

5. Vizita se concentrează în nucleul medieval; Șcheiul, turnurile, Promenada După Ziduri și Bartolomeu sunt subvizitate, deși sunt la distanță de mers pe jos.
6. Centrul își pierde locuitorii, iar o parte a brașovenilor îl evită în weekend; orice măsură trebuie să le redea centrul înainte de a-l oferi vizitatorilor.
7. Sejurul scurt și concentrarea în municipiu sunt două fețe ale aceleiași probleme: vizitatorul fără autoturism nu poate explora ușor regiunea, deși o găsește atractivă.
8. Legătura aeroportului cu orașul este veriga cea mai slabă a sosirii: o regulă legală gândită pentru alt context blochează transportul alternativ, iar transportul public și taxiurile din aeroport nu compensează lipsa lui.

2.13. Analiza SWOT

Tabelul 8. Analiza SWOT a mobilității și a centrului istoric

Puncte tari	Puncte slabe
Centru medieval compact, parcurs pe jos în câteva ore; Piața Unirii și străzile pietonale existente ca precedent reușit [C/D]	Centrul funcționează ca fundătură, cu două accese; trafic de căutare estimat la peste 30% [C]
Experiență evaluată ca agreabilă de 95,2% dintre vizitatori [C]	96 de ore gratuite de parcare pe săptămână în Zona 0, dintre care 36 consecutive în weekend [C]
Parcarea park and ride din Bartolomeu construită (697 de locuri), parcajul Centrul Civic aprobat [C]	Alternativa nefuncțională ca sistem; transport metropolitan rar spre obiectivele regiunii [C/D]
Proiect de restricție de weekend deja elaborat de Primărie, cu permise și măsuri însoțitoare [C]	Discontinuitatea deciziilor; respingerea restricției în 2024 [C]
Regiune atractivă pentru vizitatori (Țara Făgărașului 78,9%, satele sasești 81,0%) [C]	Sejur mediu de 1,84 nopți, în scădere de 25 de ani [C]
Taxa de oraș adoptată (7 lei pe turist și noapte pentru promovarea turistică, 5 lei pentru Salvamont) [C]	290 de locuri de reședință pentru 5.097 de autoturisme în centrul istoric [C]
Aeroport internațional în zona metropolitană, cu trafic în creștere (337.353 de pasageri în 2025) [C]	Transportul alternativ autorizat în Brașov nu poate prelua pasageri de la aeroport; linia A1 a pierdut caracterul expres [C]
Oportunități	Amenințări
Trenul metropolitan spre Zărnești, Râșnov, Prejmer și Sfântu Gheorghe (2029–2030) [C]	Respingerea publică a parcarilor sub parcuri și a restricțiilor, fără compensări vizibile [C/D]
Obligația legală a zonei cu emisii scăzute (Legea nr. 155/2023) [C]	Mutarea parcarii în cartierele adiacente și în Șchei [I]
Aeroportul (337.353 de pasageri în 2025) și piețele noi [C]	Supraîncărcarea Branului și a altor obiective prin dispersie necontrolată [D]
Modele europene verificate (Florența, Bologna, Pontevedra, Gent, Ljubljana, Basel) [C]	Schimbarea priorităților la fiecare mandat [D]
Propunerea legislativă în dezbatere care modifică art. 13 din OUG nr. 49/2019 [C]	Prima impresie negativă a vizitatorilor la sosire: așteptare, tarife neclare, drumuri lungi [C/D]

Sursa: secțiunile 2.1–2.12. [C/D/I]

3. Viziune 2034, poziționare și principii

3.1. Viziunea

În 2034, centrul istoric al Brașovului se parcurge pe jos. Autoturismele vizitatorilor rămân la marginea lui, în parcuri integrate în oraș, iar locuitorii centrului și ai Șcheiului își păstrează accesul la propriile case.

Piața Unirii, Piața Sfatului, Parcul Central, Livada Poștei, Aleea de sub Tâmpa, Promenada După Ziduri și drumul spre Cetățuie formează o rețea continuă de spații pietonale, cu bănci, umbră, toalete publice și informare.

Brașoveanul revine în centru în weekend, pentru că acolo găsește liniște, aer mai curat și spațiu, nu coloane de mașini.

Vizitatorul ajunge cu trenul, cu avionul sau își lasă mașina într-o parcare de transfer de la intrarea în oraș. Circulă gratuit, cu cardul oaspetelui, cu autobuzul și cu trenul metropolitan.

Din Brașov, vizitatorul pleacă dimineața spre Râșnov și Piatra Craiului, spre Prejmer și Sfântu Gheorghe, spre Țara Făgărașului sau spre Buzăul Ardelean și se întoarce seara la cazare. Brașovul câștigă a doua și a treia noapte, iar regiunea câștigă vizitatori care nu dorm la ea, dar consumă la ea.

Viziunea servește obiectivul strategiei: creșterea semnificativă a numărului de clienți ai unităților autorizate, care respectă criteriile de calitate ale orașului, și creșterea sustenabilă a numărului de turiști. Mobilitatea și centrul istoric contribuie la el prin sejurul mai lung, prin vizitele din extrasezon și din zilele lucrătoare, prin vizitatorii de o zi care rămân peste noapte și prin intrarea în evidență a cazărilor neînregistrate, pe care cardul oaspetelui, emis numai de unitățile care colectează taxa de oraș, o stimulează.

3.2. Poziționarea: un centru istoric pietonal și un oraș-bază pentru regiune

Poziționarea are două componente, legate între ele. Prima privește centrul istoric: un centru locuit, pietonal în nucleu, cu acces controlat și cu parcare la margine, în care vizita înseamnă mers pe jos prin straturile orașului, nu căutarea unui loc de parcare. A doua privește regiunea: Brașovul ca bază de sejur pentru o rază de aproximativ o oră și jumătate de drum, cu transport organizat spre obiectivele ei și cu un rol asumat de coordonator regional al turismului [I].

Cele două componente se susțin reciproc. Un centru eliberat de trafic devine un loc în care vizitatorul vrea să revină seara, după excursie; o rețea regională accesibilă fără autoturism îi dă vizitatorului un motiv să rămână mai multe nopți și reduce, în același timp, numărul de mașini care intră în centru [I].

3.3. Principii directoare

Alternativa precede restricția. Nicio restricție de acces sau de parcare nu intră în vigoare înainte ca alternativa (parcare de transfer, navetă, frecvență) să funcționeze și să fie comunicată.

Prețul parcării urmează valoarea spațiului și cererea. Parcarea în centrul istoric nu este gratuită în orele de vârf turistic, iar tariful scade cu distanța față de nucleu.

Locuitorul centrului are prioritate. Accesul la locuință, abonamentul de rezident și liniștea nopții sunt condiții ale oricărei măsuri.

Fiecare loc de parcare nou la margine eliberează un loc la suprafață în centru. Parcările de proximitate se construiesc pentru a reda spațiu pietonilor, nu pentru a aduce mai multe mașini.

Construcțiile se integrează în peisajul istoric. Parcările subterane și supraterrane respectă urbanismul zonei protejate și se aleg prin concurs de soluții.

Măsurile se testează, se măsoară și se ajustează. Pilotul precede permanentizarea, iar indicatorii sunt publici.

Deciziile se iau multianual. Ordinea măsurilor este aprobată o singură dată, prin hotărâre a Consiliului Local cu calendar 2027–2034, și se revizuieste la evaluarea intermediară din 2030.

Dispersia nu mută congestia. Fiecare destinație din regiune primește vizitatori în limita capacității ei.

3.4. Ce înseamnă integrarea mobilității cu centrul istoric și cu regiunea, în practică

Integrarea se realizează prin opt mecanisme, fiecare dezvoltat într-una dintre direcții:

Un regim de parcare fără gratuitate în weekend în centrul istoric, cu tarif descrescător spre margine și abonament de rezident valabil și în weekend: DMC1.

O rețea de noduri de transfer (Bartolomeu, Centrul Civic, intrările în oraș) cu tarif integrat parcare–transport public: DMC2.

Un inel zero al centrului istoric, cu acces controlat și cu o navetă electrică care leagă nodurile de nucleele centrului: DMC3.

Coridoarele pietonale care leagă Șcheiul, Piața Sfatului, Parcul Central, Livada Poștei, Aleea de sub Tâmpa, Promenada După Ziduri și Cetățuia: DMC4; conținutul lor cultural, capitolul C (DC2-h).

Centrul ca spațiu public și loc de locuit, cu ordinea vizuală din capitoarele C (DC3) și G (DG3): DMC5.

Legătura expres și reglementată dintre aeroport și oraș și cardul oaspetelui, ca titlu de transport pentru vizitatorul cazat, compatibil cu abonamentul integrat al destinației din capitolul P5 (D1-c): DMC6.

Circuitele regionale fără autoturism, construite pe trenul metropolitan și pe curse organizate: DMC7.

O guvernanta care ține aceeași ordine a măsurilor peste mandate și care face din Brașov coordonatorul turistic al regiunii: DMC8.

4. Direcții strategice

Fiecare direcție are aceeași structură: constatarea care o fundamentează, obiectivul, măsurile, actorii responsabili și orizontul. Măsurile sunt formulate la nivelul de detaliu al unei strategii; dimensionarea tehnică și financiară revine etapei de planificare operațională. Marcajul [D] indică măsurile preluate din propunerile stakeholderilor; [I] indică măsurile derivate de echipă din diagnostic sau propuse de managementul de proiect.

DMC1. Politica de parcare: fără gratuitate în weekend în centrul istoric

Constatare. Parcarea în Zona 0 este gratuită 96 de ore pe săptămână, dintre care 36 consecutive în weekend, iar tariful de 3 lei pe oră nu s-a schimbat din 2017 [C]. Traficul de căutare depășește

30%, iar 36% dintre vehicule stau sub 20 de minute [C]. Proiectul de regulament din septembrie 2026 elimină gratuitatea de duminică și dublează tariful de weekend, dar lasă gratuit intervalul 22:00–08:00, inclusiv nopțile de vineri și sâmbătă, și tratează centrul istoric la fel ca Poiana, gara sau Grădina Zoologică [C/I].

Obiectiv. Din 2027, în Zona 0 - centrul istoric nu există nicio oră gratuită în weekend pentru nerezidenți, iar tariful de weekend este cel mai ridicat din oraș. Până în 2028, ocuparea parcărilor publice din centru în weekend se stabilizează la aproximativ 85%, astfel încât să existe permanent locuri libere și traficul de căutare să scadă.

Măsuri.

- (a) **Eliminarea gratuității de weekend în centrul istoric.** Amendarea proiectului de regulament astfel încât, în centrul istoric, plata să se aplice de vineri de la ora 18:00 până duminică la ora 22:00 fără întreruperi, iar în celelalte nopți ale săptămânii după regula generală (Subiecții 19, 20; managementul de proiect) [D/I].
- (b) **Subzonarea Zonei 0.** Centrul istoric devine o subzonă tarifară distinctă de Poiana Brașov, de zona gării, de Lacul Noua și de Grădina Zoologică, care au alt profil al cererii (corelare cu P5, D1-g) [I].
- (c) **Tarif descrescător cu distanța și crescător cu durata.** Tarif maxim în nucleu, mai mic la marginea centrului, minim la nodurile de transfer; tarif progresiv după a doua oră, după modelul declarat de administrație³⁵ (Subiect 2) [D/I].
- (d) **Abonamentul de rezident valabil și în weekend.** Locuitorii centrului istoric și ai Șcheiului primesc un abonament valabil șapte zile din șapte, care nu se acordă pentru unitățile de cazare; abonamentul lunar din proiect, valabil numai în zilele lucrătoare, pentru cei care lucrează în centru, se păstrează fără a fi extins, în linie cu obiectivul Primăriei de a descuraja deplasarea cu autoturismul la locul de muncă din centru [I].
- (e) **Plata accesibilă vizitatorului.** Plata cu cardul și prin aplicație la toate aparatele, informare în cel puțin trei limbi la intrările în centru și explicarea, în aceleași limbi, a locurilor de reședință marcate cu albastru (atelierelor 03 și 08) [D].
- (f) **Măsurarea ocupării și ajustarea anuală a tarifelor.** Senzori sau numărători în parcurile publice din centru, prevăzuți deja de proiectul Primăriei din 2024³⁶; tarifele se ajustează anual după ocupare, cu ținta de aproximativ 85% [C/I].
- (g) **Destinația veniturilor.** Veniturile suplimentare din parcare din centrul istoric finanțează, prin hotărâre a Consiliului Local, naveta inelului zero (DMC3-d) și amenajarea spațiului public eliberat (DMC4) [I].

Actori. Primăria Municipiului Brașov și Consiliul Local (decizie); Poliția Locală (control); OMD Brașov (comunicare către vizitatori, operatori și platforme de rezervare). **Orizont.** (a), (b), (d), (e): 2027; (c), (f), (g): 2027–2028.

³⁵Intenția administrației de a majora tarifele din centrul istoric și din Poiana, cu tarif crescător după durata staționării:
<https://economedia.ro/?p=270614>

³⁶Primăria Municipiului Brașov, proiectul Regulamentului privind restricționarea accesului auto în Zona cu Nivel Scăzut de Emisii din centrul istoric (2024), art. 1–10 și art. 19: <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/RZE2024/04.%20Anexa%201%20-%20Regulament.pdf>

DMC2. Parcare de proximitate și transferul: alternativa înaintea restricției

Constatare. Parcare park and ride din Bartolomeu (697 de locuri) este construită, iar consultarea o descrie ca nefuncțională; parcajul din Centrul Civic (659 de locuri) are indicatorii aprobați; concesiunea de sub Parcul Titulescu este suspendată; nodurile de la intrările dinspre București, Bacău și Târgu Mureș sunt anunțate din 2023 [C/D]. Consultarea cere parcare la limita exterioară a centrului istoric și noduri radiale cu navetă (sesiunea OAR; Subiecții 1, 10, 18) [D].

Obiectiv. Până în 2028, orice vizitator care vine cu autoturismul are o parcare de transfer la cel mult 15 minute de Piața Sfatului, cu tarif integrat cu transportul public și cu informare în timp real. Până în 2031, fiecare loc de parcare nou din proximitatea centrului corespunde unui loc eliminat de la suprafață din centrul istoric.

Măsuri.

- (a) **Punerea în funcțiune a parării park and ride din Bartolomeu**, cu bilet integrat parcare-transport public pentru toți ocupanții autoturismului și cu navetă directă spre centru în weekend (conducerea OMD, atelierul 04; sesiunea OAR) [D].
- (b) **Rețeaua radială de noduri de transfer.** Nodurile anunțate la intrările dinspre București, Bacău și Târgu Mureș, nodul Noua și regimul de park and ride din terminalele RATBV, legate de centru prin linii de mare frecvență în weekend (sesiunea OAR) [D/C].
- (c) **Parcajul subteran din Centrul Civic**, cu legătura rapidă spre centrul istoric anunțată de administrație³⁷ [C]. Rezerva Subiectului 18 („în Centrul Civic deja [...] aduci mașinile în centru”) se rezolvă prin tarif: parcajul servește în primul rând locuitorii și angajații zonei civice, iar vizitatorul de weekend este direcționat spre nodurile de margine [D/I].
- (d) **Parcările de proximitate la limita exterioară a zonei protejate.** Orice parcare de proximitate (Titulescu, zona Prefecturii, Graft-După Ziduri sau alternativele evaluate de Primărie împreună cu OAR³⁸) se realizează numai cu patru condiții, înscrise în documentația de atribuire: eliminarea unui număr echivalent de locuri de parcare la suprafață în centrul istoric, cu calendar; amenajarea suprafețelor eliberate ca spațiu public; soluție arhitecturală aleasă prin concurs și avizată de Comisia Zonală a Monumentelor Istorice; consultare publică înaintea deciziei, nu după ea [I]. Nicio parcare nouă nu se construiește în nucleul medieval [I].
- (e) **Parcare riveranilor.** Soluții adaptate Șcheiului și străzilor din centrul istoric: parări dedicate exclusiv riveranilor, propuse de arhitecții din sesiunea OAR, și includerea parcarilor din centrul istoric în regulamentul parcarilor de reședință, cerută în dezbaterile publice din 2026 (atelierul 09; sesiunea OAR)³⁹ [D/C].

³⁷Parcajul subteran din Centrul Civic, 659 de locuri, HCL nr. 351/2025:

https://brasovcity.ro/ro/consiliul_local/consultare_registru_hcl/2025/0/0/360 ; <https://bizbrasov.ro/2025/05/30/santier-parcare-centru-civic-brasov/>

³⁸Evaluarea variantelor de parcare din centrul istoric de către Primărie și Ordinul Arhitecților, inclusiv varianta de sub Tâmpa:

<https://www.brasov.net/primaria-brasov-si-ordinul-arhitecților-soluții-noi-pentru-traficul-si-parcările-din-centrul-istoric/>

³⁹Primăria Municipiului Brașov, proiectul Regulamentului de atribuire și folosire a locurilor din parcarile de reședință (2026), raportul de specialitate și minuta întâlnirii publice: <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/RParcari2026/04.%20Raport%20de%20specialitate.pdf> ; <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/RParcari2026/10.%20Minuta%20intalnirii%20publice.pdf>

- (f) **Locuri contractate pentru unitățile de cazare.** Hotelurile și gazdele din centrul istoric fără parcare proprie pot contracta locuri pentru oaspeți în parcarile de proximitate; contractul este condiția permisului temporar de acces pentru sosirea oaspeților (DMC3-a) [I].
- (g) **Informarea în timp real.** Panouri la intrările în oraș, pe autostradă și pe drumurile naționale și o aplicație care arată locurile libere din fiecare nod, prevăzute deja de proiectul Primăriei din 2024 (Subiect 15)⁴⁰ [D/C].

Actori. Primăria Municipiului Brașov și Consiliul Local; RATBV și asociația metropolitană de transport public; Ordinul Arhitecților - Filiala Brașov (concursuri); Direcția Județeană pentru Cultură (avize); OMD Brașov (informare). **Orizont.** (a), (g): 2027; (b), (e), (f): 2027–2029; (c): 2027–2029; (d): decizie 2027–2028, execuție 2028–2031.

DMC3. Accesul controlat în centrul istoric și inelul zero

Constatare. Primăria a elaborat în 2024 un regulament complet de acces controlat în weekend, cu permise pentru rezidenți și pentru serviciile esențiale, respins de Consiliul Local în lipsa alternativei [C]. Legea nr. 155/2023 cere municipiului o zonă cu emisii scăzute⁴¹ [C]. Consultarea susține restricția și păstrează accesul riveranilor (Subiecții 1, 10, 15, 18; sesiunea OAR) [D].

Obiectiv. Din 2028, după punerea în funcțiune a nodurilor de transfer și a navetei, accesul auto în centrul istoric este restricționat în weekend și în zilele de sărbătoare pentru nerezidenți; până în 2031, restricția acoperă și serile de vineri și sâmbătă din sezonul turistic.

Măsuri.

- (a) **Zona cu acces controlat.** Reluarea regulamentului elaborat de Primărie în 2024 (perimetrul dintre Bulevardul Eroilor, strada Constantin Dobrogeanu Gherea, Drumul Poienii, Pietrele lui Solomon și Tâmpa), cu permisele prevăzute pentru rezidenți, aparținători, servicii de urgență și de utilitate publică, transport public, taxiuri, livrări, persoane cu dizabilități și unități de cazare cu parcare proprie sau contractată⁴² [C/I].
- (b) **Calendarul restricției.** Restricția intră în vigoare după îndeplinirea a trei condiții verificabile: nodul Bartolomeu funcționează cu navetă de weekend; tariful integrat este în vigoare; informarea în timp real funcționează. Evaluarea juridică a Primăriei precede măsura (DMC3-f) [I].
- (c) **Ferestre de livrare și puncte de descărcare** pentru comerț și restaurante, cu banda de livrări de pe Mureșenilor eliberată de staționări, problemă consemnată de Primărie⁴³ [C/I].
- (d) **Inelul zero.** O navetă electrică circulară, cu frecvență de 10 minute în weekend, care leagă nodurile de transfer și parcajele de margine de nucleele centrului (Piața Unirii, Piața

⁴⁰Primăria Municipiului Brașov, proiectul Regulamentului privind restricționarea accesului auto în Zona cu Nivel Scăzut de Emisii din centrul istoric (2024), art. 1–10 și art. 19: <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/RZE2024/04.%20Anexa%201%20-%20Regulament.pdf>

⁴¹Primăria Municipiului Brașov, proiectul Regulamentului privind restricționarea accesului auto în Zona cu Nivel Scăzut de Emisii din centrul istoric (2024), art. 1–10 și art. 19: <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/RZE2024/04.%20Anexa%201%20-%20Regulament.pdf>

⁴²Primăria Municipiului Brașov, proiectul Regulamentului privind restricționarea accesului auto în Zona cu Nivel Scăzut de Emisii din centrul istoric (2024), art. 1–10 și art. 19: <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/RZE2024/04.%20Anexa%201%20-%20Regulament.pdf>

⁴³Primăria Municipiului Brașov, proiectul Regulamentului privind restricționarea accesului auto în Zona cu Nivel Scăzut de Emisii din centrul istoric (2024), art. 1–10 și art. 19: <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/RZE2024/04.%20Anexa%201%20-%20Regulament.pdf>

Sfatului, Livada Poștei și Parcul Șefilor, După Ziduri, Prund și Sfântul Ioan, Piața Enescu); gratuitatea navetei pentru locuitori și turiști este propunerea managementului de proiect, tratată în scenariul S4 [I]. Nucleele corespund celor din capitolul G (DG3-g).

- (e) **Mobilitate pentru vârstnici și persoane cu mobilitate redusă:** vehicule electrice mici, gratuite, în zona pietonală, după modelul Kavalir din Ljubljana⁴⁴ [C/I].
- (f) **Evaluarea juridică:** temeiul restricției (Legea nr. 155/2023 și reglementările rutiere), regimul permiselor și al datelor colectate de camere, în sarcina Primăriei, înaintea adoptării [I].

Actori. Primăria Municipiului Brașov și Consiliul Local; Comisia de circulație; Poliția Locală; RATBV. **Orizont.** (c), (e), (f): 2027; (a), (b), (d): 2028–2029; extinderea serilor din sezon: 2030–2031.

DMC4. Coridoarele pietonale și promenadele orașului vechi

Constatare. Piața Unirii a fost pietonalizată fără probleme de trafic (Subiect 1) [D]; vizitarea Șcheiului (49,4%), a Turnului Alb (44,1%), a Promenadei După Ziduri (36,5%) și a Bisericii Sfântul Bartolomeu (33,0%) este mult sub cea a nucleului [C]; în afara centrului vechi, infrastructura este „spre mașină” (sesiunea OAR) [D]. Culoarul Parcul Central–Cetățuie nu este descris în consultare [I].

Obiectiv. Până în 2031, cinci coridoare pietonale continue leagă nucleul de Șchei, de Tâmpa, de După Ziduri, de Livada Poștei și Prefectură și de Cetățuie; până în 2034, ponderea vizitatorilor care ajung în Șchei și pe Promenada După Ziduri crește la cel puțin 60%, respectiv 50%.

Măsuri.

- (a) **Pilotul „Weekend pietonal”,** după modelul T-Days din Bologna⁴⁵: o axă stabilită de Primărie împreună cu OAR devine pietonală de sâmbătă dimineața până duminică seara, cu navetă din nodurile de transfer, acces pentru persoanele cu dizabilități pe străzile laterale și evenimente mici cu oră fixă; pilotul este evaluat după un an (trafic, încasări ale comercianților, satisfacția locuitorilor) [C/I]. Subiectul 1 avertizează că o pietonalizare de weekend fără program a eșuat deja o dată [D].
- (b) **Coridorul Șchei – Piața Unirii – Poarta Șchei – Piața Sfatului,** cu prioritate pietonală, bănci și locuri de odihnă, cerute de locuitorii din atelierul 09 [D].
- (c) **Coridorul Piața Sfatului – Parcul Central – Livada Poștei – Prefectură,** cu traversarea pietonală continuă a Bulevardului Eroilor și cu spațiul eliberat de parcare de suprafață (DMC2-d) [I].
- (d) **Aleea de sub Tâmpa** ca promenadă continuă între bastioane și Piața Sfatului, cu studiul propunerii de refacere a luciului de apă al fostului șanț (Subiect 14) [D].

⁴⁴Visit Ljubljana, vehiculele electrice gratuite Kavalir din centrul orașului: <https://www.visitljubljana.com/en/visitors/travel-information/getting-around/kavalir-getting-around-the-city-centre-by-electric-car>; <https://urbanizehub.com/ljubljana-european-green-capital-2016/>

⁴⁵Comune di Bologna, T-Days, pietonalizarea de weekend a axei centrale: <https://www.comune.bologna.it/novita/comunicati-stampa/t-days-di-nuovo-centro-arrivare-e-facile-al-la-campagna-di-comunicazione>; <https://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/en/bologna-3/34-dinuovoincentro/522-12-maggio-tdays-permanenti>

- (e) **Promenada După Ziduri – Turnul Alb – Turnul Negru – Parcul Șefilor**, cu legătura spre Livada Poștei și cu podul pietonal de la Graft spre Turnul Alb (Subiect 14; managementul de proiect) [D/I]; conținutul patrimonial al promenadei este în capitolul C (DC2-h).
- (f) **Coridorul Parcul Central – Cetățuie**, pe Dealul Cetății, ca propunere a echipei: traseu pietonal de suprafață, cu legătura mecanică (ascensor sau plan înclinat) evaluată în scenariul S6, după stabilirea funcțiunii Cetățuiei [I].
- (g) **Străzile cu benzi reduse și trotuare lărgite**: strada Lungă, Bisericii Române, axa Titulescu – Operă – Filarmonică (Subiect 1), cu protecție împotriva revenirii la configurația anterioară prin calendarul multianual al ordinii măsurilor (DMC8-c) [D/I].
- (h) **Siguranța pietonului**: limitarea vitezei la 30 km/h în centrul istoric și în Șchei și control constant pe Lungă, Carierelor și De Mijloc (Subiect 17); în 2012–2022, 40% dintre accidentele din centrul istoric au fost loviri de pietoni [C/D].
- (i) **Semnalizare pietonală unitară**, cu timpi de mers, în corelare cu traseele patrimoniale ale capitolului C. Fiecare intervenție nouă pe coridoare urmează codul de design al mobilierului urban și al signalisticii prin care spațiul public spune povestea orașului: stâlpii de protecție a trotuarelor, plăcuțele cu numerele imobilelor și indicatoarele străzilor poartă simbolurile zonei, de exemplu buzdușul Junilor în Șchei, după modelul existent al Străzii Cerbului, unde fiecare număr de casă poartă un cerb (măsura S5-a din Raportul final) [I].

Actori. Primăria Municipiului Brașov; Ordinul Arhitecților - Filiala Brașov; Direcția Județeană pentru Cultură; administratorul ariei protejate Tâmpa; OMD Brașov (pilotul și comunicarea).

Orizont. (a): pilot 2027–2028, permanentizare 2029; (b), (c), (h), (i): 2027–2030; (d), (e), (g): 2028–2031; (f): studiu 2027–2028, execuție după restaurarea Cetățuiei.

DMC5. Centrul istoric ca spațiu public și loc de locuit

Constatare. Centrul își pierde locuitorii, iar o parte a brașovenilor îl evită în weekend (B4: 7 subiecți, 5 ateliere; B22: 8 subiecți, 4 ateliere) [C]. Centrul are 290 de locuri de reședință pentru 5.097 de autoturisme și numai câteva magazine alimentare [C]. Dezordinea vizuală (B3, B38) și terasele care ocupă cu 55% mai mult decât suprafața închiriată degradează culoarele pietonale [C].

Obiectiv. Până în 2030, centrul istoric are un responsabil unic în Primărie, servicii de bază pentru locuitori și vizitatori și culoare pietonale libere pe toate străzile coridoarelor; până în 2034, numărul locuitorilor centrului nu mai scade.

Măsuri.

- (a) **Serviciile de bază ale spațiului public**: toalete publice, bănci și umbră, puncte de informare cu depozitare de bagaje în Piața Sfatului, la Livada Poștei și la nodurile de transfer (atelierul 09) [D].
- (b) **Culoarul pietonal liber minim** pe toate străzile coridoarelor, aplicat prin Ghidul de amplasare a teraselor (G, DG3-a) și prin regulamentul local de publicitate (C, DC3-a). Mobilierul urban și signalistica noi din spațiul public urmează același cod de design, cu simbolurile zonei, prin care spațiul public spune povestea orașului (măsura S5-a din Raportul final) [C/I].

- (c) **Responsabilul centrului istoric**, în cadrul structurilor existente ale Primăriei, cu două atribuții: locuitorii (parcare, liniște, servicii) și vizitatorii (fluxuri, informare, ordine) (Subiect 1) [D]. Funcția nu este o structură nouă de administrare, ci un punct unic de coordonare [I].
- (d) **Recensământul locuitorilor centrului istoric**, repetat la trei ani, ca instrument de măsurare a depopulării (Subiect 10; tema C16) [D].
- (e) **Funcțiunea rezidențială**: comerțul de proximitate pentru locuitori și legătura cu reglementarea închirierilor pe termen scurt din prioritatea P6, astfel încât unitățile de cazare să nu concureze locuitorii pentru parcarile de reședință (DMC1-d, DMC2-f) [I].
- (f) **Redistribuirea consumului** spre nucleele adiacente, prin coridoare și prin naveta inelului zero (G, DG3-g; C, DC3-e) [I].

Actori. Primăria Municipiului Brașov (urbanism, spațiu public, responsabilul centrului); Poliția Locală; OMD Brașov; asociațiile locuitorilor. **Orizont.** (a), (b), (c): 2027–2028; (d): 2027, 2030, 2033; (e), (f): 2027–2030.

DMC6. Transportul public, legătura cu aeroportul și cardul oaspetelui

Constatare. Numai trei linii de transport public intră în centrul istoric [C]; liniile metropolitane spre obiectivele turistice circulă rar (atelierul 12) [D]; aeroportul și gara nu au legătură feroviară (Subiect 10) [D]. Legătura dintre aeroport și oraș s-a degradat: transportul alternativ autorizat în Brașov nu mai poate prelua pasageri de la aeroport, linia A1 a pierdut caracterul expres, iar călătorii relatează tarife de taxi necontrolate (secțiunea 2.5) [C/D]. Administrația are conceptul unui abonament al destinației pentru sejururi de trei nopți fără autoturism (Subiect 13) [D], preluat în capitolul P5 (D1-c). Taxa de oraș, de 7 lei pe turist și noapte în municipiu și de 5 lei pentru Salvamont, este în vigoare din decembrie 2025⁴⁶ [C]. La Basel, fiecare oaspete care plătește taxa de oraș primește transport public gratuit pe durata sejurului, inclusiv transferul de la aeroport sau gară⁴⁷ [C].

Obiectiv. Imediat, până la sezonul de vară 2027, călătorul care aterizează la Brașov are trei opțiuni sigure și previzibile spre oraș: o linie expres corelată cu toate sosirile, o stație de taxi reglementată, cu tarif afișat și controlat, și informare clară la sosire; până în 2028, legislația permite transportului alternativ autorizat în Brașov preluarea de la aeroport. Din 2028, orice turist cazat legal în municipiu circulă gratuit cu transportul public urban și metropolitan pe durata sejurului; din 2030, cardul include trenul metropolitan.

Măsuri.

- (a) **Cardul oaspetelui**, emis la sosire de unitățile de cazare care colectează taxa de oraș, valabil pe toată durata sejurului în transportul public urban și metropolitan, prin contract între Primărie, RATBV și asociația metropolitană de transport public; cardul este componenta de transport a abonamentului integrat al destinației din capitolul P5 (D1-c) [C/I]. Cardul nu poate fi finanțat din taxa de promovare turistică; sursa de finanțare se stabilește prin evaluarea juridică și financiară a Primăriei, înaintea lansării (scenariul S5).

⁴⁶Taxa de oraș în municipiul Brașov și în Poiana Brașov, adoptată de Consiliul Local Brașov la 22 decembrie 2025:

<https://www.profit.ro/stiri/social/ultima-ora-taxa-pe-zi-majorata-puternic-pentru-turisti-in-brasov-si-poiana-brasov-22283033>

⁴⁷Basel Tourismus, BaselCard și taxa de oraș: <https://www.basel.com/en/baselcard> ; <https://www.basel.com/en/tourist-information/city-tax>

- (b) **Linia A1 ca linie expres, măsură urgentă.** Revenirea la formatul de lansare din 2023, cu opriri numai la gară, Livada Poștei, Gara Bartolomeu și Terminalul Municipal, cu program corelat cu toate sosirile, inclusiv cu cele de seară, cu plata cu cardul la bord și cu informare multilingvă; cartierele și zonele de lucru deservite astăzi de A1 primesc o linie separată (Subiect 10) [D/I].
- (c) **Stațiile ca puncte de informare:** hărți cu poziția utilizatorului, informare în cel puțin trei limbi, coduri QR (Subiect 10; atelierele 03 și 09) [D].
- (d) **Frecvența de weekend spre obiectivele turistice:** Râșnov, Zărnești, Bran, Prejmer, Hărman, cu curse corelate cu programul obiectivelor (atelierul 12) [D].
- (e) **Bicicleta și micromobilitatea:** rețea continuă de piste sigure între cartiere și centru, parcuri pentru biciclete la nodurile de transfer și în gări, după acțiunile planului județean HINGE⁴⁸ (atelierul 12; sesiunea OAR) [C/D].
- (f) **Stația de taxi reglementată la aeroport, măsură urgentă.** Aprobarea regulamentului de acces discutat de conducerea aeroportului, cu locuri de așteptare pentru taxiurile autorizate în Brașov, permise de Legea nr. 38/2003, și pentru cele autorizate în Ghimbav; afișarea în sala de sosiri a tarifelor fiecărei companii și a unui cost orientativ până la gară și până în centrul istoric; controale periodice ale autorității de autorizare și ale Poliției Locale privind respectarea interdicției de a practica tarife mai mari decât cel afișat pe portieră⁴⁹ [C/I].
- (g) **Informarea călătorului la sosire, măsură urgentă.** Panouri în sala de sosiri, pagina aeroportului și mesaje de confirmare ale unităților de cazare explică, în română și în engleză, opțiunile legale de transport spre oraș, tarifele și locurile de preluare; OMD Brașov preia aceleași informații în comunicarea destinației [I].
- (h) **Derogarea pentru aeroporturi în legislația transportului alternativ.** Inițiativă susținută de Consiliul Județean Brașov, Primăria Municipiului Brașov, Primăria orașului Ghimbav și OMD Brașov, prin parlamentarii județului, pentru completarea art. 13 alin. (4) din OUG nr. 49/2019 cu o prevedere similară celei din Legea nr. 38/2003, care permite curse permanente între localitatea de autorizare și aeroporturile situate în afara acesteia, sau pentru extinderea regulii aplicate în regiunea București-Ilfov la zonele metropolitane cu aeroport; propunerea legislativă aflată în dezbatere la Senat, care modifică același articol, oferă cadrul procedural al unui amendament⁵⁰ [C/I].
- (i) **Soluția de tranziție.** Până la modificarea legii, evaluarea juridică, de către Consiliul Județean Brașov, a soluțiilor disponibile în cadrul actual: autorizarea în Ghimbav a unor operatori de transport alternativ, curse de transfer contractate de aeroport, cu tarif fix, și un punct de preluare cu acces scurt pentru autoturismele private [I].

Actori. Primăria Municipiului Brașov; RATBV și asociația metropolitană de transport public; Consiliul Județean Brașov; unitățile de cazare; OMD Brașov (cardul, comunicarea); pentru

⁴⁸Consiliul Județean Brașov (cu Civitta), „Planul Strategic de Acțiune HINGE”, decembrie 2023, elaborat în proiectul HINGE pentru intermodalitatea bicicletă-transport public, finanțat prin Inițiativa Europeană pentru Climă (EUKI): acțiunile privind linia 20B Poiana Brașov-Râșnov și gara Râșnov: <https://www.euki.de/en/euki-projects/hinge-bike-intermodality/>

⁴⁹Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, art. 24¹: transportul între localitatea de autorizare și aeroporturile situate în afara acesteia și interdicția tarifelor superioare celui afișat: <https://legeaz.net/legea-38-2003-taximetriei/art-24> ; <https://www.euroavocatura.ro/legislatie/1254/Legea-taximetriei-Actualizata-2017-Legea-38-2003/page/7>

⁵⁰Propunerea legislativă B424/2026 de modificare a art. 13 din OUG nr. 49/2019, înregistrată la Senat la 29 iunie 2026: https://www.dcbusiness.ro/reguli-noi-pentru-uber-si-bolt-ce-masini-ar-putea-disparea-de-pe-platforme_694688.html

legătura cu aeroportul, Consiliul Județean Brașov ca administrator al aeroportului, Primăria orașului Ghimbav, Autoritatea Rutieră Română, Poliția Locală și parlamentarii județului. **Orizont.** (b), (f), (g): imediat, până la sezonul de vară 2027; (h): inițiativă în 2026–2027; (i): 2027; (a): pilot 2027–2028 pe rețeaua RATBV, extindere la tren 2030; (c): 2027–2028; (d): 2027; (e): 2027–2031.

DMC7. Brașovul ca bază a regiunii: dispersia fluxurilor și prelungirea șederii

Constatare. Durata medie a sejurului este de 1,84 nopți și scade de 25 de ani [C]. Vizitatorii Brașovului găsesc atractivă regiunea (Țara Făgărașului 78,9%, satele și bisericile fortificate 81,0%, munții 81,8%), dar numai 41,0% au vizitat bisericile fortificate din apropiere, iar Vama Buzăului este necunoscută pentru 46,2% dintre ei [C]. Trenul metropolitan (TM2: Codlea – Aeroport – Bartolomeu – Hărman – Prejmer – Sfântu Gheorghe; TM3: Zărnești – Râșnov – Cristian – Bartolomeu – Gara Brașov – Dârste) are termen 2029–2030⁵¹ [C]. Branul este deja suprasolicitat (atelierul 11) [D].

Obiectiv. Până în 2030, durata medie a sejurului în municipiu ajunge la cel puțin 2,0 nopți, iar până în 2034 la 2,2 nopți; până în 2030, vizitatorul cazat în Brașov are cel puțin șase circuite regionale de o zi accesibile fără autoturism.

Măsuri.

- (a) **Circuitele de o zi fără autoturism**, construite pe trenul metropolitan și pe curse organizate, cu întoarcere seara la cazare în Brașov: Râșnov – Zărnești – Piatra Craiului (TM3); Hărman – Prejmer – Sfântu Gheorghe (TM2); Țara Făgărașului; Buzăul Ardelean și Vama Buzăului; Bran, cu limită de capacitate; Viscri și Rupea [I]. Fiecare circuit respectă regula „*de trei ori timpul*” drumului (Subiect 22) [D].
- (b) **Produsul „trei nopți fără mașină”**: o zi în centrul istoric, o zi în Poiana sau pe munte, o zi în regiune, cu cardul oaspetelui și cu circuitele, vândut de OMD Brașov prin unitățile de cazare și prin agenții (Subiect 13) [D].
- (c) **Stațiile trenului metropolitan ca porți ale regiunii**: informare turistică, parcări pentru biciclete și conexiuni cu obiectivele, în corelare cu acțiunile planului HINGE pentru gara Râșnov⁵² [C/I].
- (d) **Limitele de capacitate ale destinațiilor regionale**, stabilite împreună cu administrațiile locale, cu dirijarea fluxurilor spre obiectivele mai puțin încărcate; dispersia nu mută congestia din Piața Sfatului la Bran [I].
- (e) **Notorietatea destinațiilor necunoscute**, în primul rând Vama Buzăului și Buzăul Ardelean, prin comunicarea comună a OMD Brașov cu destinațiile vecine (DMC8-b) [I].

Actori. OMD Brașov; Consiliul Județean Brașov; asociația metropolitană de transport public; Agenția Metropolitană Brașov; administrațiile locale din zona metropolitană, din Țara

⁵¹Trenul metropolitan Brașov, valoarea, magistralele, calendarul și cererea de finanțare: <https://bzb.ro/stire/brasovul-va-plati-97-milioane-de-lei-pentru-trenul-metropolitan-a219526>; <https://www.monitorulexpres.ro/2026/07/06/brasovul-primul-solicitant-care-depune-o-cerere-de-finanțare-pentru-trenul-metropolitan/>; <https://clubferoviar.ro/trenul-metropolitan-brasov-etapa/>

⁵²Consiliul Județean Brașov (cu Civitta), „Planul Strategic de Acțiune HINGE”, decembrie 2023, elaborat în proiectul HINGE pentru intermodalitatea bicicletă–transport public, finanțat prin Inițiativa Europeană pentru Climă (EUKI): acțiunile privind linia 20B Poiana Brașov–Râșnov și gara Râșnov: <https://www.euki.de/en/euki-projects/hinge-bike-intermodality/>

Făgărașului, din Buzăul Ardelean și din zona Sfântu Gheorghe; operatorii de turism. **Orizont.** (b), (d), (e): 2027–2028; (a): curse rutiere din 2027, pe calea ferată din 2030; (c): 2029–2031.

DMC8. Guvernanța, continuitatea deciziilor și rolul regional al Brașovului

Constatare. Deciziile privind accesul în centru s-au schimbat de la un an la altul (restricție respinsă în 2024, închiderea nucleului în 2025, tarificare și concesiune în 2026), iar o configurație rutieră a fost inversată după schimbarea mandatului [C/D]. Consultarea cere un regulament pe termen mediu (sesiunea OAR) și un management dedicat al centrului istoric (tema C1: 5 subiecți, 2 ateliere) [C/D]. OMD Brașov este, prin membri și prin mandat, liantul dintre administrație și operatori (tema C22) [C].

Obiectiv. În 2027, ordinea măsurilor P1–P2 este aprobată prin hotărâre a Consiliului Local cu calendar 2027–2034; din 2028, Brașovul coordonează o platformă regională de cooperare turistică.

Măsuri.

- (a) **Grupul de lucru P1–P2:** Primăria (urbanism, mobilitate, spațiu public), Poliția Locală, RATBV, OMD Brașov, Ordinul Arhitecților, Camera de Comerț și Industrie, reprezentanți ai locuitorilor din centrul istoric și din Șchei; se reunește trimestrial și publică anual indicatorii din secțiunea 8 [I].
- (b) **Platforma regională de cooperare turistică:** OMD Brașov, Agenția Metropolitană Brașov, Consiliul Județean Brașov, asociația metropolitană de transport public, administrațiile și structurile de management al destinației din Țara Făgărașului, din Buzăul Ardelean și din județul Covasna, Agenția pentru Dezvoltare Regională Centru; obiectul cooperării: circuite și produse comune, date comune despre fluxuri, mobilitatea turistică [I]. Partenerii trenului metropolitan, inclusiv municipiul Sfântu Gheorghe, sunt nucleul natural al platformei [C/I].
- (c) **Calendarul multianual al ordinii măsurilor:** un singur document, asumat de Primărie și de OMD Brașov prin acordul pentru funcțiile de destinație, care fixează calendarul DMC1–DMC4 și condițiile de trecere de la o etapă la alta, revizuit numai la evaluarea intermediară din 2030; prin Consiliul Local trec numai măsurile care cer hotărâri ale lui (regulamente, tarife) [I].
- (d) **Datele:** măsurarea anuală a ocupării parcarilor și a intrărilor pe Mureșenilor în weekendurile de vârf, contorizarea pietonilor pe coridoare, repetarea anuală a analizei de prezență din rețeaua de telefonie mobilă, prin parteneriate sau proiecte proprii ale OMD Brașov cu operatorii de telefonie, ca exercițiu de înțelegere a presiunii, nu ca statistică, cu acces la metodologie și cu perioade comparabile de sezon și de extrasezon, statistica sosirilor și a înnoptărilor din evidența taxei de oraș (corelare cu P5, secțiunea 8) [I].
- (e) **Comunicarea schimbării:** anunțarea fiecărei măsuri cu cel puțin trei luni înainte, informarea vizitatorilor prin unitățile de cazare și prin platformele de rezervare și publicarea rezultatelor pilotului (DMC4-a); acceptarea publică se construiește prin ce primește orașul în schimb [I].

Actori. Primăria Municipiului Brașov și Consiliul Local; OMD Brașov (coordonare, date, comunicare); Agenția Metropolitană Brașov; Consiliul Județean Brașov; administrațiile locale din regiune. **Orizont.** (a), (c), (d), (e): 2027; (b): constituire 2027–2028, produse comune 2028–2030.

5. Intervențiile autorității publice: inventarul

Intervențiile care revin autorității publice se grupează în șase domenii; Anexa B le listează cu responsabil, orizont și prioritate.

Regulile. Regulamentul parcarilor publice amendat (fără gratuitate de weekend în centrul istoric, subzonare, tarif descrescător cu distanța, abonament de rezident valabil șapte zile din șapte), regulamentul zonei cu acces controlat, includerea parcarilor din centrul istoric în regulamentul parcarilor de reședință și calendarul multianual al ordinii măsurilor (DMC1, DMC3-a, DMC2-e, DMC8-c).

Infrastructura de transfer. Punerea în funcțiune a parcarii park and ride din Bartolomeu, nodurile radiale de la intrările în oraș, parcajul din Centrul Civic și parcarile de proximitate de la limita zonei protejate, numai cu eliminarea echivalentă a locurilor de suprafață (DMC2).

Transportul. Legătura expres și reglementată dintre aeroport și oraș, cu inițiativa legislativă pentru transportul alternativ (DMC6-b, DMC6-f-i), naveta inelului zero, frecvența de weekend spre obiectivele regiunii, legătura aeroport–gară–centru, cardul oaspetelui, stațiile trenului metropolitan ca porți ale regiunii, rețeaua de piste pentru biciclete (DMC3-d, DMC6, DMC7-c).

Spațiul public. Pilotul „Weekend pietonal”, cele cinci coridoare, străzile cu benzi reduse, toaletele, băncile, punctele de informare, culoarul pietonal liber și limitarea vitezei la 30 km/h (DMC4, DMC5).

Datele. Senzorii de ocupare, numărătoarea anuală a intrărilor pe Mureșenilor, contorizarea pietonilor, recensământul locuitorilor centrului, statistica din taxa de oraș (DMC1-f, DMC5-d, DMC8-d).

Guvernanța. Grupul de lucru P1-P2, responsabilul centrului istoric, platforma regională de cooperare turistică (DMC5-c, DMC8-a, DMC8-b).

Intervențiile se desfășoară în următoarea ordine: legătura aeroport–oraș vine prima, pentru că afectează deja fiecare sosit; regulile tarifare și deschiderea nodului Bartolomeu vin întâi, pentru că nu cer investiții noi; naveta, informarea și pilotul pietonal vin imediat după, pentru că ele fac vizibilă alternativa; accesul controlat vine numai după ce alternativa funcționează; parcarile de proximitate și coridoarele se desfășoară pe tot orizontul strategiei, iar trenul metropolitan schimbă, din 2030, scara bazei regionale.

6. Guvernanța: cine face

Primăria Municipiului Brașov și Consiliul Local dețin aproape toate instrumentele capitolului: regulamentele de parcare și de acces, investițiile în parări, spațiul public, contractele cu operatorul de transport și calendarul multianual al ordinii măsurilor, asumat împreună cu OMD Brașov. Primăria are 45% din voturile în OMD Brașov [C].

Politia Locală aplică regulile de parcare și de acces; fără control constant, tariful și restricția nu schimbă comportamentul.

RATBV și asociația metropolitană de transport public operează naveta, liniile de weekend și integrarea tarifară; **Consiliul Județean Brașov** conduce proiectul trenului metropolitan și planul HINGE, administrează aeroportul și reglementează accesul taxiurilor și al transportului alternativ în incinta lui.

OMD Brașov coordonează, comunică și măsoară: cardul oaspetelui, produsul „trei nopți fără mașină”, informarea vizitatorilor și a operatorilor, platforma regională, raportarea indicatorilor. OMD nu decide asupra parcării, accesului sau urbanismului, care rămân competențe ale Primăriei și ale Consiliului Local [I].

Agencia Metropolitană Brașov și administrațiile locale din regiune sunt partenerii dispersiei, cu limitele de capacitate ale propriilor destinații.

Ordinul Arhitecților - Filiala Brașov participă la concursurile de soluții pentru parcarile de proximitate și coridoare; **Camera de Comerț și Industrie** și asociațiile operatorilor reprezintă comerțul din centru în evaluarea pilotului; **asociațiile locuitorilor** din centrul istoric și din Șchei au loc în grupul de lucru P1–P2.

7. Scenarii strategice și opțiunea recomandată

S1. Regimul de weekend în Zona 0 - centrul istoric. (a) Regimul în vigoare (plata luni–sâmbătă 08:00–20:00, duminica gratuit). (b) Proiectul din septembrie 2026 (plata luni–duminică 08:00–22:00, 10 lei pe oră în weekend). (c) Proiectul amendat: plată neîntreruptă de vineri de la ora 18:00 până duminică la ora 22:00 în centrul istoric, tarif de weekend mai mare decât în zilele lucrătoare, subzonarea Zonei 0 și abonament de rezident valabil șapte zile din șapte. Criterii: traficul de căutare, ocuparea, protecția locuitorilor, acceptarea comercianților. Opțiunea recomandată [I]: (c), din 2027, cu ajustarea anuală a tarifului după ocupare (DMC1).

S2. Accesul controlat în centrul istoric. (a) Numai tarifyare, fără restricție de acces. (b) Restricția de weekend din regulamentul elaborat de Primărie în 2024, cu permise, aplicată după punerea în funcțiune a alternativei. (c) Restricție permanentă, șapte zile din șapte. Criterii: existența alternativei, accesul locuitorilor și al serviciilor, temeiul legal, rezultatul pilotului. Opțiunea recomandată [I]: (b), din 2028, după îndeplinirea condițiilor din DMC3-b; trecerea la (c) se decide la evaluarea intermediară din 2030, numai dacă (b) a redus traficul fără efecte negative asupra locuitorilor.

S3. Locul parcării de proximitate. (a) Parcare nouă în nucleul medieval. (b) Parcări subterane sau supraterane la limita exterioară a zonei protejate (Titulescu, zona Prefecturii, Graft–După Ziduri). (c) Numai noduri de transfer la marginea zonei centrale și la intrările în oraș (Bartolomeu, Centrul Civic, nodurile radiale), cu navetă. Criterii: distanța față de Piața Sfatului, tipul de vizitator selectat, impactul asupra patrimoniului și a spațiului verde, acceptarea publică, costul. Opțiunea recomandată [I]: (c) ca bază a sistemului în 2027–2029; (b) numai cu cele patru condiții din DMC2-d (eliminare echivalentă la suprafață, spațiu public eliberat, concurs de soluții, consultare prealabilă); (a) este exclusă.

S4. Naveta inelului zero. (a) Navetă gratuită pentru toți, locuitori și turiști, finanțată din veniturile parcării din centrul istoric. (b) Navetă inclusă în biletul de parcare al nodurilor de

transfer și în cardul oaspetelui, cu tarif obișnuit pentru ceilalți. (c) O linie RATBV obișnuită, cu frecvență mare. Criterii: costul, efectul asupra utilizării nodurilor, echitatea față de locuitori. Opțiunea recomandată [I]: (b) din 2028, cu evaluarea, la evaluarea intermediară din 2030, a gratuității totale (a), propusă de managementul de proiect și finanțabilă din veniturile suplimentare ale parcarii (DMC1-g).

S5. Cardul oaspetelui. (a) Transport public inclus automat pentru toți turiștii cazați legal, pe modelul cardului de oaspete din Basel, cu finanțarea stabilită prin evaluarea juridică și financiară a Primăriei, fără taxa de promovare turistică. (b) Card opțional cu plată, care include transportul și reduceri la obiective. (c) Numai reduceri la transport. Criterii: sursa de finanțare și temeiul ei juridic, costul, efectul asupra duratei sejurului, stimulentele pentru declararea înnopțărilor. Opțiunea recomandată [I]: (a), condiționată de evaluarea juridică și financiară a Primăriei; dacă evaluarea nu identifică o sursă de finanțare, se aplică (b).

S6. Coridorul Parcul Central – Cetățuie. (a) Traseu pietonal de suprafață pe Dealul Cetățuii. (b) Traseul de suprafață completat cu o legătură mecanică (ascensor sau plan înclinat). Criterii: impactul asupra patrimoniului și a peisajului, costul, accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă, funcțiunea viitoare a Cetățuiei (capitolul C). Opțiunea recomandată [I]: (a), cu studiul de fezabilitate pentru (b) realizat de Primărie împreună cu Direcția Județeană pentru Cultură; decizia asupra legăturii mecanice se ia după stabilirea funcțiunii Cetățuiei. Propunerea unui tunel istoric cu ieșire pe strada Lungă, formulată în consultare (Subiect 5), nu este reținută.

S7. Legătura aeroportului cu orașul. (a) Numai măsuri locale în cadrul legal actual: linia expres, stația de taxi reglementată, tariful afișat și controlat, informarea la sosire. (b) Măsurile locale și o soluție de tranziție contractată de aeroport, cu curse de transfer la tarif fix. (c) Măsurile locale și modificarea OUG nr. 49/2019, cu o derogare pentru aeroporturile situate în afara localității de autorizare. Criterii: timpul de aplicare, competența instituțiilor, costul și predictibilitatea pentru călător, concurența între servicii. Opțiunea recomandată [I]: (c), cu măsurile locale aplicate imediat, independent de calendarul legislativ, și cu (b) ca soluție de tranziție, dacă evaluarea juridică o permite.

8. Indicatori și monitorizare

8.1. Baza actuală și golul statistic

Capitolul dispune de valori de bază pentru tarificare, trafic, siguranță, vizitare, percepție și durata sejurului. Lipsesc trei serii, care trebuie create în 2027: ocuparea parcarilor din centru pe ore și zile, numărul pietonilor pe coridoare și înnopțările pe tipuri de vizitatori din evidența taxei de oraș (DMC8-d). Țintele sunt țintele strategiei și se revizuiesc la evaluarea intermediară din 2030.

8.2. Setul de indicatori

Tabelul 9. Indicatorii priorităților P1 și P2

Indicator	Valoare de bază	Sursa	Țintă 2030	Țintă 2034
Ore gratuite de parcare în weekend în Zona 0 - centru istoric	36	regulamentul în vigoare	0	0

III.1. Mobilitatea și centrul istoric

Indicator	Valoare de bază	Sursa	Țintă 2030	Țintă 2034
Intrări pe strada Mureșenilor într-un weekend de vârf	26.602 (1–3 decembrie 2023)	Primăria, monitorizare	-25%	-40%
Ponderea vehiculelor din centru care staționează sub 20 de minute	36%	Primăria, monitorizare	sub 20%	sub 15%
Prezența zilnică de vineri până duminică față de cea de luni până joi, în centrul istoric (date de telefonie mobilă, exercițiu de înțelegere, nu statistică)	circa +27% (martie 2024)	Agencia Metropolitana Braşov, date Orange	monitorizare	monitorizare
Ocuparea parcărilor publice din centru în weekend	nemăsurată	senzori (DMC1-f)	aproximativ 85%	aproximativ 85%
Ocuparea parării park and ride din Bartolomeu în weekend	0 (nedeschisă)	operator	cel puțin 70%	cel puțin 80%
Locuri de parcare la suprafață eliminate din centrul istoric	0	Primăria	egal cu locurile noi de proximitate	egal cu locurile noi de proximitate
Coridoare pietonale continue realizate (din cinci)	0	Primăria	3	5
Accidente cu pietoni răniți grav în centrul istoric	toți răniții grav din 2022 au fost pietoni	Poliția, Primăria	-50% față de media 2018–2022	zero decese
Zgomotul pe strada Mureșenilor	peste 70 dB	hărțile de zgomot	sub 65 dB	sub 65 dB
Vizitarea cartierului Șchei, la vizitatorii Brașovului	49,4%	cercetarea națională	55%	60%
Vizitarea Promenadei După Ziduri	36,5%	cercetarea națională	45%	50%
Vizitarea bisericilor fortificate din apropiere	41,0%	cercetarea națională	45%	50%
Brașovul perceput ca destinație stresantă (valorile 1–3 ale scalei)	16,2%	cercetarea națională	sub 12%	sub 10%
Parcarea numită ca lipsă a Brașovului	6,7%	cercetarea națională	sub 4%	sub 3%
Durata medie a sejurului în municipiu	1,84 nopți (2025)	INS	2,0 nopți	2,2 nopți
Turiști cazați care folosesc cardul oaspetelui	0	OMD, RATBV	30%	50%
Circuite regionale de o zi accesibile fără autoturism	0	OMD	6	8
Durata deplasării cu transportul public între aeroport și gară	circa 39 de minute (orarul publicat)	RATBV	sub 25 de minute	sub 20 de minute, inclusiv cu trenul metropolitan
Sosiri de zboruri fără legătură de transport public corelată	nemăsurată	aeroportul, RATBV	0	0
Preluarea de la aeroport prin aplicații de transport alternativ, pentru operatorii autorizați în Brașov	nepermisă	legislația	permisă	permisă
Locuitori ai centrului istoric	aproximativ 13.000 (ianuarie 2024)	recensământul centrului	fără scădere	fără scădere

Sursa: secțiunile 2.1–2.8; țintele sunt propuneri ale echipei de proiect. [C/I]

9. Surse și trasabilitate

Capitolul se sprijină pe documentele de proiect ale Etapelor I–III: transcrierile celor 22 de interviuri și ale atelierelor, sinteza de idei a atelierelor 09 și 10, matricea consolidată a temelor și grila de screening cu valență, baza ponderată a cercetării naționale de referință, analiza recenziilor online, seriile INS și raportul de analiză a destinației, pe date INS și de pe platformele online, precum și prezentarea Agenției Metropolitane Brașov privind prezența în centrul istoric, pe datele

de rețea puse la dispoziție de Orange, folosită ca exercițiu de înțelegere, nu ca statistică. Citatele au fost verificate pe transcrieri. Sursele externe sunt citate în note.

Propuneri ale managementului de proiect integrate în capitol: cele șase premise din nota de statut; inelul zero cu transport gratuit pentru localnici și turiști, ca propunere de luat în calcul (scenariul S4); precizarea geografiei coridoarelor (Piața Sfatului – Tâmpa, După Ziduri – Turnul Alb – Turnul Negru – Parcul Șefilor); poziționarea Brașovului ca bază și lider regional; setul de indicatori. Punerea lor în aplicare revine Primăriei Municipiului Brașov, Consiliului Local, OMD Brașov și Consiliului Județean Brașov.

Bunele practici europene folosite în capitol. Florența are o zonă cu trafic limitat de aproximativ 4 km², activă tot anul în zilele lucrătoare între 07:30 și 20:00 și sâmbătă între 07:30 și 16:00, extinsă vara în nopțile de joi, vineri și sâmbătă între 23:00 și 03:00⁵³; sistemul înregistrează peste 28 de milioane de tranzituri pe an, iar din 2025 este completat de o zonă de protecție a aerului activă permanent⁵⁴ [C]. Bologna închide traficului, în fiecare weekend din mai 2012, axa formată de via Rizzoli, via Indipendenza și via Ugo Bassi⁵⁵ [C]. În Pontevedra, restricționarea traficului din centrul istoric a fost urmată, potrivit datelor municipale, de o scădere a traficului cu 97% în centrul istoric și cu 77% în zonele adiacente⁵⁶ [C]. În Gent, planul de circulație din 2017 a redus ponderea deplasărilor cu autoturismul de la 55% la 27%⁵⁷ [C]. Ljubljana a închis centrul traficului în 2007 și asigură deplasarea vârstnicilor cu vehiculele electrice gratuite Kavalir⁵⁸ [C]. Viena a extins în 2022 zonele de parcare cu plată la tot orașul, dar le aplică numai de luni până vineri, cu o rețea de transport public de alt ordin de mărime decât a Brașovului⁵⁹ [C]. Basel oferă transport public gratuit oaspeților care plătesc taxa de oraș⁶⁰ [C]. Sinteza ITDP asupra politicilor europene de parcare arată reduceri ale traficului în centru după limitarea și tariful parării la Zürich, Amsterdam, Copenhaga și Paris⁶¹ [C], iar studiile asupra traficului de căutare, sintetizate într-un articol de referință din Transport Policy, au găsit ponderi între 8% și 74% în centrele congestionate, cu precizarea autorului că studiile au fost făcute acolo unde fenomenul era așteptat⁶² [C].

⁵³Comune di Firenze, orarele zonei cu trafic limitat și zona nocturnă de vară:

https://servizi.comune.fi.it/sites/www.comune.fi.it/files/Evidenza/fupload_i_nuovi_orari_della_ztl.pdf ;

<https://www.motorimagazine.it/tutto-sulla-ztl-di-firenze-settori-orari-e-parcheggi/>

⁵⁴Volumul tranzitelor și al permiselor din zona cu trafic limitat a Florenței și zona Scudo Verde: <https://www.autovia.it/ztl-firenze-guida-completa/>

⁵⁵Comune di Bologna, T-Days, pietonalizarea de weekend a axei centrale: <https://www.comune.bologna.it/novita/comunicati-stampa/t-days-di-nuovo-centro-arrivare-e-facile-al-la-campagna-di-comunicazione> ;

<https://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/en/bologna-3/34-dinuovoincentro/522-12-maggio-tdays-permanenti>

⁵⁶Pontevedra, efectele restricționării traficului în centrul istoric, după datele municipale: <https://www.eco-business.com/news/how-a-city-in-spain-got-rid-of-its-cars/>

⁵⁷EU Urban Mobility Observatory, „Gent's Traffic Circulation Plan (Belgium)”: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/gents-traffic-circulation-plan-belgium_en ; <https://eurocities.eu/latest/creating-the-cultural-shift-behind-ghents-mobility-revolution/>

⁵⁸Visit Ljubljana, vehiculele electrice gratuite Kavalir din centrul orașului: <https://www.visitljubljana.com/en/visitors/travel-information/getting-around/kavalir-getting-around-the-city-centre-by-electric-car> ; <https://urbanizehub.com/ljubljana-european-green-capital-2016/>

⁵⁹Zonele de parcare cu plată extinse la întreaga Viena din 1 martie 2022, aplicate de luni până vineri:

<https://handbuch.wien.gv.at/v1/pattern-library/templates/standardseite/> ; https://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Parkpickerl

⁶⁰Basel Tourismus, BaselCard și taxa de oraș: <https://www.basel.com/en/baselcard> ; <https://www.basel.com/en/tourist-information/city-tax>

⁶¹M. Kodransky, G. Hermann, „Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation”, ITDP, 2011:

https://www.academia.edu/1877803/Europes_Parking_U_turn_From_Accommodation_to_Regulation ;

<https://www.reinventingparking.org/2011/01/european-cities-are-reaping-rewards-of.html>

⁶²D. Shoup, „Cruising for parking”, Transport Policy 13 (2006) 479-486: <http://shoup.bol.ucla.edu/Cruising.pdf>

Anexa A. Statistica tematică

Tabelul A1. Temele consultării pentru prioritățile P1 și P2: subiecți și ateliere

Cod	Tema	Valență	Subiecți (din 24)	Interviuri (din 22)	Ateliere
B10	Traficul și parcare	problemă	15 (1, 2, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23)	14	10 (01, 03, 04, 05, 07, 08, 09, 10, 12, OAR)
C6	Mobilitate: trafic scos din centru, park and ride, parcări subterane, tren metropolitan	propunere	16 (1, 2, 5, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23)	15	9 (01, 03, 04, 05, 07, 08, 11, 12, OAR)
B59	Transport public metropolitan rar, rețea pietonală și velo fragmentată	problemă	-	-	7 (03, 04, 07, 08, 11, 12, OAR)
C31	Culoare pietonale și promenade ale orașului vechi	propunere	7 (1, 5, 10, 14, 18, 19, 20)	6	4 (07, 11, 12, OAR)
C26	Taxe diferențiate pe centru; parcare scumpă care triază	propunere	6 (2, 7, 10, 17, 19, 20)	5	-
B3	Degradarea centrului istoric	problemă	14 (1, 2, 3, 4, 6, 11, 14, 15, 19, 20, 21, 22, 23, 24)	12	4 (03, 10, 11, OAR)
B38	Haosul comunicării vizuale a comerțului	problemă	17	15	2 (01, 10)
C32	Regim vizual unitar	propunere	13	12	3 (01, 07, OAR)
B4	Depopularea centrului, înlocuirea rezidenților cu cazări	problemă	7 (1, 10, 14, 19, 20, 21, 23)	6	5 (02, 03, 08, 10, OAR)
B22	Rezidenții iritați, evitarea centrului în weekend	problemă	8 (11, 12, 17, 18, 19, 20, 22, 24)	7	4 (03, 05, 12, OAR)
B26	Supraaglomerarea centrului și a Poienii	problemă	11 (1, 3, 4, 7, 12, 15, 17, 19, 20, 22, 24)	9	6 (01, 03, 08, 11, 12, OAR)
B7	Șederea scurtă	problemă	15	13	7 (01, 04, 05, 07, 10, 11, OAR)
C4	Stratul de agregare: pachete, card turistic, abonamentul destinației	propunere	12 (2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 17, 18, 21, 22)	11	6 (01, 04, 05, 07, 10, OAR)
C20	Dispersie regională, bază pentru excursii, hub metropolitan	propunere	11 (3, 4, 5, 10, 11, 13, 16, 17, 18, 21, 23)	10	8 (01, 02, 04, 05, 07, 11, 12, OAR)
A18	Zona metropolitană bogată	atu	14	12	6 (01, 02, 04, 07, 11, OAR)
A12	Aeroportul ca poartă de intrare	atu	9	8	5 (01, 04, 05, 07, 09)
A28	Transportul public și metropolitan existent	atu	3 (13, 17, 21)	3	3 (04, 08, 11)
C1	Management dedicat al sub-destinațiilor	propunere	5 (1, 6, 18, 19, 20)	4	2 (01, 07)
C16	Date și monitorizare (recensământul centrului, salubritatea ca senzor)	propunere	6 (1, 6, 7, 10, 18, 22)	6	5 (02, 03, 10, 12, OAR)
C17	Rezidenții: card de rezident, strategii pentru brașovean	propunere	6 (7, 11, 15, 18, 21, 24)	6	8 (01, 02, 03, 07, 09, 11, 12, OAR)

Sursa: matricea consolidată a temelor (interviuri și ateliere) și grila de screening cu valență a interviurilor; „OAR” desemnează masa rotundă a arhitecților. [C]

Anexa B. Inventarul intervențiilor autorității publice

Tabelul B1. Intervențiile autorității publice în mobilitate și în centrul istoric

Nr.	Domeniu	Intervenția	Cod	Responsabil	Orizont	Prioritate
1	Reguli	Eliminarea gratuității de weekend în centrul istoric	DMC1-a	Primăria; Consiliul Local	2027	1
2	Reguli	Subzonarea Zonei 0	DMC1-b	Primăria; Consiliul Local	2027	1
3	Reguli	Tarif descrescător cu distanța și crescător cu durata	DMC1-c	Primăria; Consiliul Local	2027–2028	2
4	Reguli	Abonament de rezident valabil șapte zile din șapte	DMC1-d	Primăria; Consiliul Local	2027	1
5	Date	Senzori de ocupare și ajustarea anuală a tarifelor	DMC1-f	Primăria	2027–2028	1
6	Transfer	Punerea în funcțiune a parării park and ride din Bartolomeu, cu bilet integrat	DMC2-a	Primăria; RATBV	2027	1
7	Transfer	Nodurile radiale de la intrările în oraș	DMC2-b	Primăria; RATBV	2027–2029	2
8	Transfer	Parcajul subteran din Centrul Civic	DMC2-c	Primăria	2027–2029	2

Nr.	Domeniu	Intervenția	Cod	Responsabil	Orizont	Prioritate
9	Transfer	Parcărilor de proximitate, cu eliminare echivalentă la suprafață	DMC2-d	Primăria; Consiliul Local; OAR	2028–2031	2
10	Reguli	Parcarea riveranilor în centrul istoric și în Șchei	DMC2-e	Primăria; Consiliul Local	2027–2028	1
11	Transfer	Locuri contractate pentru unitățile de cazare	DMC2-f	Primăria; operatorii	2027–2028	2
12	Date	Informarea în timp real asupra locurilor libere	DMC2-g	Primăria	2027	1
13	Reguli	Zona cu acces controlat în weekend	DMC3-a	Primăria; Consiliul Local; Comisia de circulație	2028–2029	1
14	Reguli	Ferestre de livrare și puncte de descărcare	DMC3-c	Primăria; Poliția Locală	2027	2
15	Transport	Naveta inelului zero	DMC3-d	Primăria; RATBV	2028	1
16	Transport	Vehicule electrice gratuite pentru vârstnici în zona pietonală	DMC3-e	Primăria	2027–2028	3
17	Spațiu public	Pilotul „Weekend pietonal”	DMC4-a	Primăria; OAR; OMD	2027–2028	1
18	Spațiu public	Coridorul Șchei – Piața Unirii – Piața Sfaturului	DMC4-b	Primăria	2027–2030	2
19	Spațiu public	Coridorul Piața Sfaturului – Parcul Central – Livada Poștei – Prefectură	DMC4-c	Primăria	2027–2030	2
20	Spațiu public	Aleea de sub Tâmpa ca promenadă continuă	DMC4-d	Primăria	2028–2031	2
21	Spațiu public	Promenada După Ziduri – Turnul Alb – Turnul Negru – Parcul Șefilor	DMC4-e	Primăria; Direcția Județeană pentru Cultură	2028–2031	2
22	Spațiu public	Coridorul Parcul Central – Cetățuie	DMC4-f	Primăria; Direcția Județeană pentru Cultură	2028–2032	3
23	Spațiu public	Străzi cu benzi reduse și trotuare lărgite	DMC4-g	Primăria; Consiliul Local	2028–2031	2
24	Spațiu public	Limitarea vitezei la 30 km/h și controlul vitezei	DMC4-h	Primăria; Poliția Locală	2027	1
25	Spațiu public	Toalete, bănci, puncte de informare cu depozitare de bagaje	DMC5-a	Primăria; OMD	2027–2028	1
26	Guvernanță	Responsabilul centrului istoric	DMC5-c	Primăria	2027	1
27	Date	Recensământul locuitorilor centrului istoric	DMC5-d	Primăria; Universitatea	2027	2
28	Transport	Cardul oaspetelui	DMC6-a	Primăria; RATBV; OMD	2027–2028	1
29	Transport	Frecvența de weekend spre obiectivele turistice	DMC6-d	RATBV; asociația metropolitană	2027	2
30	Transport	Rețeaua de piste pentru biciclete și parcări pentru biciclete	DMC6-e	Primăria; Consiliul Județean	2027–2031	2
31	Regiune	Circuitele de o zi fără autoturism	DMC7-a	OMD; Consiliul Județean; administrațiile locale	2027–2030	1
32	Regiune	Stațiile trenului metropolitan ca porți ale regiunii	DMC7-c	Consiliul Județean; CFR; administrațiile locale	2029–2031	2
33	Guvernanță	Calendarul multianual al ordinii măsurilor, asumat prin acordul pentru funcțiile de destinație	DMC8-c	Primăria; OMD Brașov; Consiliul Local, pentru măsurile care cer hotărâri	2027	1
34	Guvernanță	Platforma regională de cooperare turistică	DMC8-b	OMD; Agenția Metropolitană; Consiliul Județean	2027–2028	2
35	Transport	Linia A1 ca linie expres, corelată cu toate sosirile	DMC6-b	RATBV; Primăria	imediat (până în vara 2027)	1
36	Transport	Stația de taxi reglementată și controlul tarifelor la aeroport	DMC6-f	Consiliul Județean (aeroportul); Poliția Locală	imediat (până în vara 2027)	1
37	Transport	Informarea călătorului la sosire	DMC6-g	aeroportul; OMD; unitățile de cazare	imediat (până în vara 2027)	1
38	Reguli	Derogarea pentru aeroporturi în OUG nr. 49/2019	DMC6-h	Consiliul Județean; Primăria; OMD; parlamentarii județului	2026–2027	1
39	Transport	Soluția de tranziție pentru preluările de la aeroport	DMC6-i	Consiliul Județean; Primăria Ghimbav	2027	2

Sursa: secțiunea 4. Prioritatea 1 desemnează intervențiile fără de care celelalte nu pot începe. [1]

Anexa C. Registrul verificărilor factuale

Tabelul C1. Registrul verificărilor factuale

Nr.	Afirmația	Sursa	Grad
1	Statisticile centrului istoric (populație, autoturisme, parcuri, accidente, poluare) și monitorizarea traficului	proiectul Primăriei din 2024 pentru zona cu emisii scăzute	CO
2	26.602 vehicule pe Mureșenilor în 1–3 decembrie 2023, dintre care 15.525 din județul Brașov și 4.505 din București	prezentarea Primăriei	CO
3	Respingerea de către Consiliul Local a restricției de acces de weekend	presa națională	SS
4	Închiderea centrului istoric pentru autovehicule din 3 februarie 2025; perimetrul exact al măsurii	presa națională	SS; perimetrul NC
5	Zonele tarifare ale regulamentului de parcare (HCL nr. 251/2005)	Primăria	CO
6	Tariful de 3 lei pe oră în Zona 0, plata luni-sâmbătă 08:00–20:00, duminică gratuit	presa locală și națională	SS
7	Proiectul regulamentului parcarilor publice din septembrie 2026	presa locală	SS
8	Aproximativ 120.000 de autoturisme față de aproximativ 46.000 de locuri de reședință; tariful anual propus de 500 de lei	Primăria	CO
9	Parcarea park and ride din Bartolomeu: 697 de locuri, finanțare europeană de 10,8 milioane de euro	presa economică; Comisia Europeană (Kohesio)	CO/SS
10	Stadiul de funcționare al parcarii park and ride din Bartolomeu	consultare (iunie–septembrie 2026); presa	SS
11	Parcajul subteran din Centrul Civic, 659 de locuri, HCL nr. 351/2025	registru HCL, presa locală	CO
12	Concesiunea Titulescu, HCL nr. 646 și 647/2026, și suspendarea proiectului	presa locală	SS
13	Taxa de oraș, 7 lei pe turist și noapte pentru promovarea turistică și 5 lei pentru Salvamont, 22 decembrie 2025	presa; Consiliul Local	SS
14	Sosiri, înnoptări, capacitate, durata medie a sejurului (2001–2025)	INS TEMPO; calculul din raportul de analiză a destinației	CO
15	„+18% turism” după deschiderea aeroportului (Subiect 13)	INS: +18% sosiri între mediile 2015–2019 și 2022–2025, nu un efect măsurat al aeroportului	corectat în text
16	Trenul metropolitan: valoare, magistrale, termen 2029–2030	Consiliul Județean; presa de specialitate	SS
17	Traficul de pasageri al aeroportului (2024, 2025)	presa economică, după Consiliul Județean	SS
18	Peste 300 de apartamente în regim hotelier în centrul istoric (2022)	proiectul Primăriei din 2024	CO
19	2.295 de unități unice active pe platforme față de 1.104 licențiate	analiza echipei de proiect; lista MEDAT	CO (lista) / estimare (unitățile active)
20	Terasale: 5.106 mp ocupați față de 3.289 mp închiriați (2022)	Ghidul Primăriei	CO
21	Zona cu trafic limitat a Florenței: orare, zona nocturnă de vară	Comune di Firenze; presa italiană	CO/SS
22	T-Days, Bologna	Comune di Bologna	CO
23	Pontevedra: -97% trafic în centrul istoric	date municipale preluate de presă	SS
24	Gent: ponderea autoturismului de la 55% la 27%	EU Urban Mobility Observatory	CO
25	Ljubljana: închiderea centrului în 2007, Kavalir	Visit Ljubljana; surse secundare	CO/SS
26	Viena: zone de parcare cu plată de luni până vineri, din 2022	Stadt Wien	CO

Nr.	Afirmația	Sursa	Grad
27	Basel: transport public gratuit pentru oaspeții care plătesc taxa de oraș	Basel Tourismus	CO
28	Traficul de căutare: 8-74% în studiile sintetizate în Transport Policy (2006)	Transport Policy, 2006	CO
29	Lista de 113 străzi a zonei cu acces controlat propuse în 2024	proiectul Primăriei din 2024	CO
30	Prezența în centrul istoric în datele de telefonie mobilă (8-20 martie 2024) și comparația cu cele 735.023 de sosiri INS din 2023	prezentarea Agenției Metropolitane Brașov, pe date puse la dispoziție de Orange; INS	NC (exercițiu de înțelegere; baza originală și metodologia inaccesibile); sosirile INS 2023: CO, concordante cu seria INS din raportul de analiză a destinației
31	Transportul alternativ: operare permanentă numai în localitatea de sediu sau domiciliu ori în regiunea București-Ilfov (OUG nr. 49/2019, art. 13 alin. (4))	textul ordonanței	CO
32	Taxiurile: derogarea pentru aeroporturile din afara localității de autorizare și interdicția tarifelor superioare celui afișat (Legea nr. 38/2003, art. 24 ¹)	textul legii	CO
33	Aplicarea regulii la aeroport din septembrie 2026, de către Poliția de Frontieră și Poliția Transporturi	presa locală	SS
34	Amenzi de 1.000-5.000 de lei pentru preluarea neautorizată	presa locală	SS
35	Regulamentul discutat de conducerea aeroportului (15 locuri pentru taxiuri, 300 de lei pe lună; circa 10 locuri pentru transportul alternativ autorizat în Ghimbav)	presa locală	SS
36	Linia A1 lansată în 2023 ca linie expres, cu 4 opriri intermediare	RATBV	CO
37	Linia A1: 14 opriri intermediare și circa 39 de minute între gară și aeroport	aplicația de urmărire a autobuzelor RATBV	SS; de confirmat cu RATBV
38	Drumuri de o oră și zece minute până acasă; cereri de 100 de lei pentru cursa de taxi până la prima stație din Brașov	discuții ale managementului de proiect cu călători	NC (declarații)
39	Propunerea legislativă B424/2026 de modificare a art. 13 din OUG nr. 49/2019	presa economică, după fișa legislativă a Senatului	SS

Sursa: secțiunile 2-9; CO - confirmat oficial; SS - sursă secundară concordantă; NC - neconfirmat. [C]