



Braşov: Eficiența energetică & schimbările climatice.

Focus groups summary report

Romulus OPRICA, PhD



Funded by the H2020 programme of
the European Union

Martie 2022



TOMORROW



Braşov: Eficiența energetică & schimbările climatice. Focus groups summary report

Author

Romulus OPRICA, brandBerry

Contributors

DaedalusOnline

Pictures credits

ABMEE

Disclaimer

Licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.

The sole responsibility for the contents of this publication lies with the authors.
It does not necessarily reflect the opinion of the European Union



CONȚINUT

Contextul cercetării	05
Metodologie	06
Raport executiv	08
Date statistice	16
Concluzii & RoadMap	19





This project received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement N° 847136.

CONTEXTUL CERCETĂRII

Beneficiarul cercetării este ABMEE (Asociația „Agenția pentru Managementul Energiei și Protecția Mediului Braşov”), pentru proiectul TOMORROW (TOwards Multi-stakeholder transition ROadmaps With citizens at centre). TOMORROW este un proiect finanțat prin programul Orizont 2020 al Comisiei Europene, cu scopul de a susține autoritățile locale în procesul de tranziție către orașe cu emisii reduse de dioxid de carbon și cu un nivel ridicat al calității vieții.

ABMEE va realiza Planul de Acțiuni pentru Climă și Energie Durabilă – PACED Braşov 2021-2030 cu obiectivul de a sprijini Municipiul Braşov în atingerea angajamentului asumat de a reduce emisiile de CO₂ cu 55% până în anul 2030, raportat la anul de referință 2008.

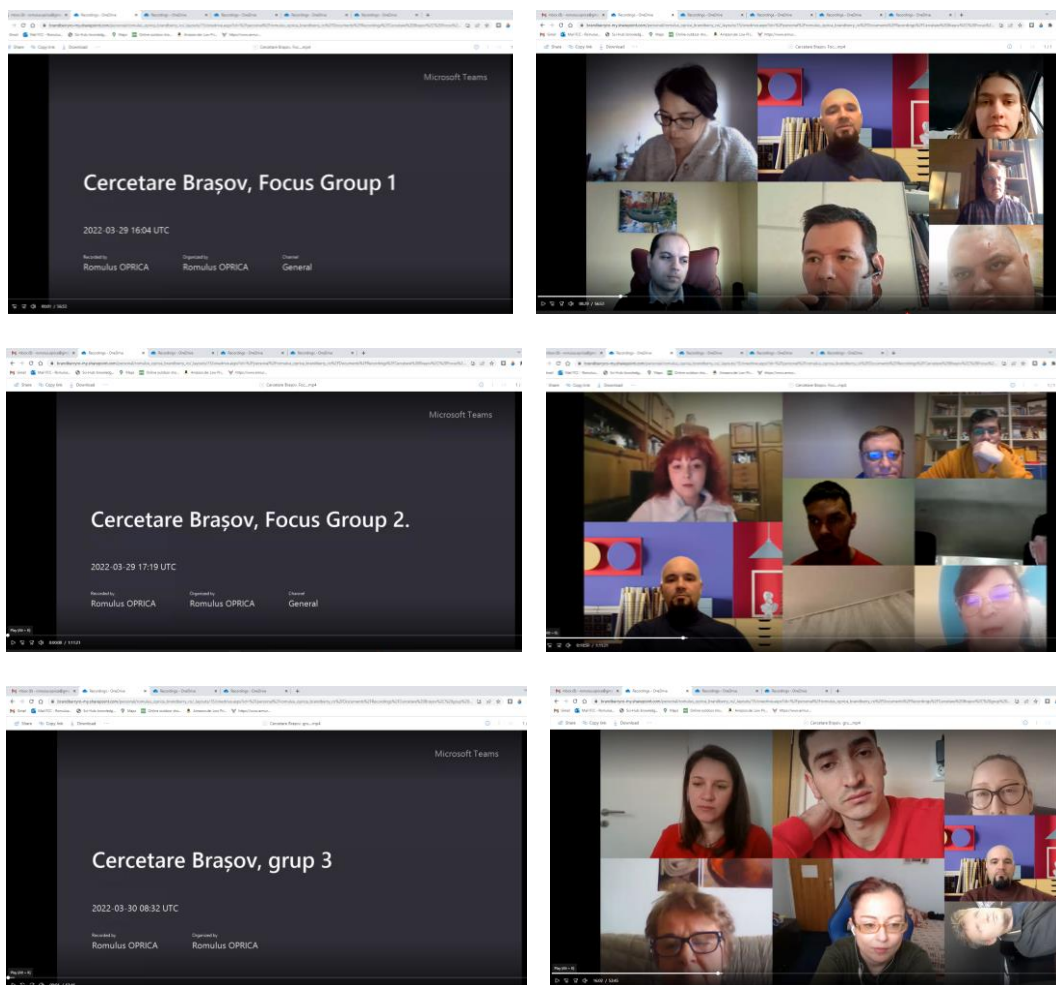
În cadrul PACED Braşov 2021-2030 ABMEE va trata două componente - Eficiență Energetică și Adaptare la Schimbările Climatice. În componenta Eficiență Energetică ABMEE va analiza diferite sectoare (Clădiri, Transport, Iluminat, Amenajare Teritoriu, Gestionare Deșeuri etc.), iar în componenta Adaptare la Schimbări Climatice va analiza Riscuri și Vulnerabilități specifice Municipiului Braşov. De asemenea, PACED Braşov va avea ca anexă o Foaie de Parcurs pentru Neutralitate Climatică în anul 2050.

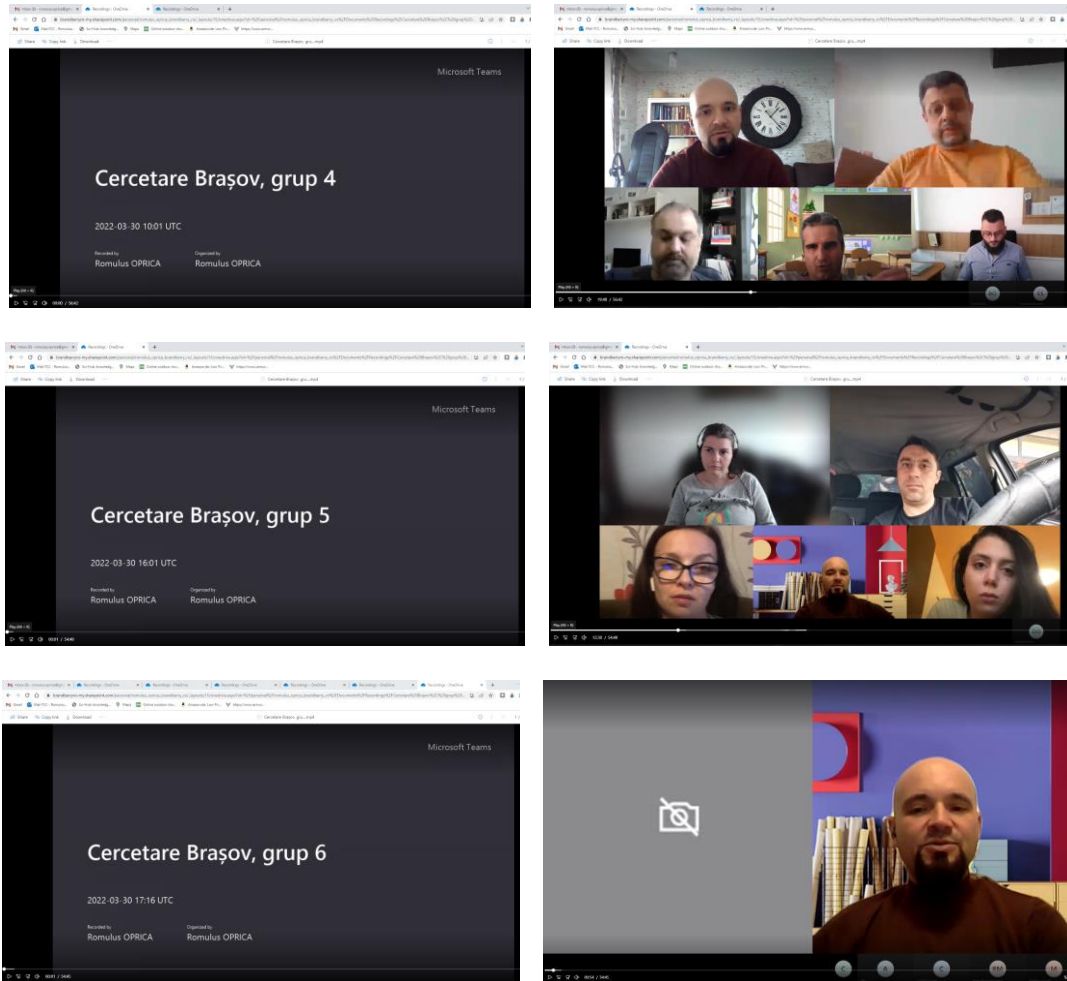


METODOLOGIE

Cercetarea realizată pentru proiectul TOMORROW a fost de tip calitativ, eliptică de marjă de eroare. Recrutarea respondenţilor a fost realizată din baza de date a brandBerry, dezvoltată din cercetări anterioare, cu stricta respectare a reglementărilor GDPR. Colectarea datelor s-a realizat online, pe platforma Microsoft Teams, toţi participanţii oferindu-şi acordul pentru a fi înregistraţi video şi audio.

Au fost intervievaţi 36 de subiecţi, structuraţi în 6 grupuri. Au participat 16 femei şi 20 de bărbaţi, participanţii fiind variaţi din perspectiva vârstei, educaţiei şi profesiei. Saturaţia informaţiilor a fost atinsă, datele colectate fiind validate conform teoriei metodologiei cercetării calitative.





Obiectivul general al cercetării a fost studierea percepțiilor și opiniilor locuitorilor municipiului Braşov despre eficiență energetică și adaptare la schimbările climatice, vizând un proces de generare și colectare idei din partea cetățenilor pentru următoarele obiective specifice:

- * reducerea consumurilor energetice și a emisiilor CO₂ până în anul 2030 în sectoarele transport, iluminat, amenajare teritoriu, gestionarea deșeurilor, clădiri – construcții.
- * reducerea emisiilor CO₂ pentru atingerea neutralității climatice până în anul 2050 și creșterea calității vieții în Braşov



raport executiv



RAPORT EXECUTIV

Pentru introducerea participanţilor în tema studiată a fost realizată o trecere scurtă prin analiza percepţiei asupra Braşovului. Braşovul este perceput ca fiind unul dintre cele mai frumoase oraşe din ţară, foarte curat şi cu multe oportunităţi de petrecere a timpului liber. Cele mai multe observaţii laudative la adresa Braşovului au fost făcute de participanţii care s-au mutat relativ recent în această zonă:

„Eu nu sunt din Braşov, sunt din Brăila. Am făcut facultatea aici, sunt proaspăt absolventă, m-am îndrăgostit de acest oraş şi viitorul meu va fi aici. [...] Oraşul acesta m-a uimit în primul rând din punct de vedere al curăţeniei şi al spaţiilor verzi.”

„Îmi place la Braşov că pot ieşi oricând afară din casă şi nu există riscul să fiu muşcată de un câine” (participant originar din Galaţi)

Este apreciată pozitiv calitatea vieţii în Braşov, comparativ cu alte oraşe ale ţării şi există aşteptări ridicate ca în continuare oraşul să fie administrat exemplar.

Chiar dacă opinia generală este una pozitivă participanţii au identificat şi aspecte ce necesită a fi remediate, îmbunătăţite sau chiar modificate radical. Unul dintre aspectele aduse în discuţie a fost cel al vieţii cultural-artistice care, prin comparaţie cu Bucureştiul sau oraşele din vestul ţării este apreciat negativ.

Temele de cercetare planificate a fi abordate în cadrul focus-group-urilor au fost supuse dezbaterii în mod natural, fiind introduse în discuţie chiar de către participanţi.

Rezultatele cercetării pentru fiecare dintre temele majore de interes sunt prezentate în continuare, grupate pe categorii.

TRANSPORT

Majoritatea participanţilor şi a respondenţilor chestionaţi au identificat drept principală sursă de poluare în interiorul oraşului utilizarea intensivă a autovehiculelor personale în detrimentul transportului în comun:

„Cred că maşinile reprezintă o cauză majoră a poluării oraşului şi poate reducerea numărului lor ar ajuta”



Au fost identificate mai multe măsuri pentru această problemă, acestea putând fi grupate în două abordări complementare:

1. măsuri de descurajare a utilizării autovehiculelor personale
2. măsuri de încurajare a utilizării transportului în comun.

1. măsuri de descurajare a utilizării autovehiculelor personale

„Aş scoate maşinile din zona de şcoală şi din zona parcurilor, aş pune stâlpi pe trotuar pentru a nu mai parca nici o maşină”

„1-2 weekend-uri pe luna în care să nu se poată folosi maşina în centru; o dată la câteva luni în weekend să fie interzisă total circulaţia maşinilor în tot oraşul, cu excepţia mijloacelor de transport în comun, urgenţe etc.”

„Vinerea verde, mersul mai mult cu transportul în comun”

„Eliminarea de pe străzi a autovehiculelor poluante, tigăi pe roţi”

2. măsuri de încurajare a utilizării transportului în comun.

„Parcări la intrările din oraş pentru cei ce vin cu diferite treburi zilnice, iar dacă persoanele folosesc mijloacele de transport în comun, parcare să fie gratuită.”

„Încurajarea transportului public prin eficientizare de legături (legarea cartierelor prin linii de transport eficiente, ex Răcădău - centru, autobuz 31 trece la 5 minute după 32 apoi pauză 20 minute de autobuz de coborâre din cartier)”

„Punerea în funcţiune a mai multor legături de RAT. Eu locuiesc în Sânpetru, şi nu este de ajuns un autobuz, aş merge cu autobuzul [...] Dacă ar intra autobuzul pe acolo, doar cu autobuzul aş circula”

„Fluidizarea transportului public de călători prin introducerea curselor între cartiere fără a fi nevoie să schimbăm cât mai multe autobuze, valabilitatea biletului de călătorie să fie de o zi”

După cum poate fi observat, mesajele respondenţilor subliniază nevoia unei eficientizări a rutelor şi legăturilor dintre trasee, astfel încât adoptarea utilizării transportului în comun să se realizeze mai uşor. Toţi respondenţii care au interacţionat cu serviciul de transport public din

Municipiul Braşov au apreciat că în ultimii ani s-a îmbunătăţit considerabil calitatea acestuia, atât din perspectiva confortului oferit pasagerilor cât şi a curăţeniei sau punctualităţii.

Transportul public este considerat a fi sigur pentru pasageri şi eficient financiar, dar încă insuficient integrat astfel încât să asigure şi un bun management al timpului pentru călători. O problemă semnalată şi de respondenţi o reprezintă şi „centralitatea” traseelor, în repetate rânduri fiind adusă în discuţie nevoia unor trasee intermediare, între cartiere sau de tip „inel”.

Existenţa unui număr semnificativ de autovehicule electrice în parcul RATBV este apreciată pozitiv, fiind manifestată aşteptarea ca întreg parcul auto să devină într-un viitor apropiat „prietenos cu mediul”. Una dintre soluţiile propuse a fost şi achiziţionarea unor autobuze care folosesc drept combustibil hidrogenul.

Sunt aşteptate din partea autorităţilor locale şi percepute ca factori pozitivi atât pentru reducerea amprentei de carbon în municipiul Braşov cât şi pentru creşterea calităţii vieţii acele măsuri de încurajare a transportului alternativ şi ecologic, precum realizarea pistelor destinate circulaţiei pe biciclete şi/sau trotinete.

„Realizarea pe drumurile principale din oraş a unor benzi unde să se poată circula într-adevăr cu biciclete, trotinete etc. Nu astea ce le avem noi de faţadă, de câteva sute de metri în unele părţi ale oraşului cu stâlpi şi copaci în mijlocul pistei. Şi fără să dea maşinile peste tine, de preferat pe trotuar. Întreţinerea stării şi a curăţeniei trotuarelor astfel încât să nu îţi rupi gâtul noaptea pe stradă prin gropile de pe trotuar când mergi pe jos. În general, măsuri care ar determina cetăţenii să lase maşina personală şi să circule cu alte mijloace.”

„piste de biciclete, educarea în favoarea folosirii bicicletei, motivarea oamenilor să treacă la biciclete”

„cât mai multe piste dedicate pentru biciclete care să facă legătura între toate cartierele, nu numai spre centru”

GESTIONAREA DEŞEURILOR

Principala critică a participanţilor la cercetare a fost referitoare la lipsa implementării colectării selective a deşeurilor pe scală largă în municipiul Braşov, fiind menţionată în toate cele şase sesiuni de focus-group situaţia ridicării „la comun” a deşeurilor comunitare de către companiile de salubritate.

Ca răspuns la situațiile des întâlnite pe platformele de colectare a deșeurilor menajere din proximitatea blocurilor, de împrăștiere a acestora de către persoane sau animale (urși, câini, pisici) care caută diverse resurse (de la hrană până la obiecte reutilizabile) a fost menționată în toate discuțiile soluția unor sisteme subterane de colectare a deșeurilor, sisteme ce pot fi accesate doar de către companiile de salubritate. Aceste sisteme pot avea rol multiplu, de la estetic (zona în care sunt amplasate este mai curată) până la sanitar (pentru că este împiedicată mai eficient răspândirea mirosurilor sau a bolilor).

Au fost apreciate drept pozitive inițiativele de amplasare a unor automate cu rol de colectare selectivă a deșeurilor reciclabile, precum automatul „Petrică”, dar aceste acțiuni sunt considerate a fi insuficient răspândite pe teritoriul orașului.

„Selectarea cu adevărat a gunoaielor pe categorii, amplasarea automatelor pentru a încuraja populația să recycleze .”

Au fost sugerate inițiative de premieră a comportamentului pozitiv în parteneriat cu companiile private, astfel încât beneficiile celor care contribuie la colectarea selectivă să fie mai diversificate (nu doar tichete de călătorie), dar s-a subliniat și nevoia aplicării principiului „poluatorul plătește” fiind făcute referiri la companiile din oraș și din jurul orașului ce sunt potențiali poluatori:

„Controlarea și amendarea celor care contribuie cel mai mult la poluare (fabrici de tot felul de la periferia Braşov, incendierea neconformă a gunoaielor din materiale plastice ,cauciuc)”

Este văzută ca fiind absolut necesară o mai strânsă colaborare între administrația orașului și alte autorități locale/naționale cu rol coercitiv (Garda de mediu, Poliția) pentru a împiedica inițiativele unor grupuri ce procesează deșeuri poluante fără autorizație:

„Amenzi usturătoare pentru cei care poluează în mod conștient atmosfera (distrugerea neautorizată a deșeurilor nedegradabile prin incendiere în locuri publice).”

O propunere deosebită și care abordează problema cantității deșeurilor dintr-o perspectivă a responsabilității individuale a fost de a reduce risipa, ceea ce se traduce prin campanii de promovare a consumului sustenabil, fiind exprimată în diverse moduri în toate cele șase grupuri.

AMENAJAREA TERITORIULUI

Chiar dacă Braşovul este considerat a fi unul dintre cele mai „verzi” oraşe din România, participanţii la studiu au indicat lipsa spaţiilor verzi din proximitatea locuinţelor (a blocurilor) drept o mare problemă a oraşului.

A fost făcută o clară distincţie între zona verde naturală (Tâmpa, Poiana Braşov etc.) şi zona verde creată voluntar de către administraţia oraşului iar concluzia unanimă a fost aceea că sunt absolut necesare mai multe spaţii verzi în interiorul oraşului, inclusiv mai multe parcuri mari (nu doar grădini urbane precum Parcul Titulescu).

„Zonele verzi ar trebui să fie mult mai multe, iar tăierea copacilor să fie interzisă.”

„Spaţii verzi, dar nu cu tuia, între blocuri şi pe arterele principale”

„Oprirea defrişărilor şi oprirea distrugerii pădurilor pentru a construi blocuri/cartiere.”

Pentru obţinerea unor soluţii corect documentate se recomandă colaborarea cu specialişti în domeniu, inclusiv cu Facultatea de Silvicultură:

„Spaţii verzi realizate în colaborare cu cei de la Facultatea de Silvicultură, implicarea activă a populaţiei, educaţie, prevenţie”

În zonele ce nu permit amenajarea unor parcuri / grădini publice este sugerată amenajarea unor grădini verticale sau utilizarea jardiniereleor.

„În zonele pietonale sau pe trotuarele pe care este posibil, să fie jardiniere verticale, pentru a mări numărul de plante.”

„Mai multe grădini publice, amenajări verdeaţă, jardiniere flori”

O altă propunere ce a vizat marile fabrici din Braşov sau limitrofe Braşovului a fost aceea de a impune asigurarea unei zone-tampon formată din vegetaţie înaltă, bogată, care să preia din poluarea fonică şi/sau chimică.

„fabricile poluante să fie obligate să se ”înconjoare” de vegetaţie înaltă, pe 2-3 rânduri, plus parcuri în zonele limitrofe, finanţate de ei. Garda de mediu să îşi facă treaba şi faptic, nu doar pe hârtie şi în presă. Interzicerea accesului auto în zona centrului istoric la anumite intervale”

Pentru a genera mai mult spaţiu pentru amenajarea de zone verzi este recomandată dezvoltarea unor parcări subterane sau supraetajate:

„parcări subterane sau supraetajate mai ales în vecinătatea instituțiilor/obiectivelor de interes public, dar și în locații de acces în oraș coroborate cu dezvoltarea transportului local electric cu regândirea traseelor astfel încât să fie acoperite direct cât mai multe zone, inclusiv cu zonele suburbane + puncte noi de acces dinspre aceste zone pentru a decongestiona arterele înspre/dinspre zonele rezidențiale suburbane. - pasaje în intersecțiile aglomerate noi norme de construire a blocurilor noi privind regimul de înălțime (max. 6 etaje) și distanțele între imobile”

Tot la capitolul „amenajarea teritoriului” subiecții au inclus și nevoia construirii / dezvoltării mai multor spații de joacă pentru copii, integrate cu spațiul verde din jurul locuințelor.

„Spații de agrement mai multe, tăierea arborilor interzisă (exclus cei care prezintă pericol), plantarea mai multor specii de arbori în zone de agrement, parcuri noi”

ILUMINAT

Pentru subiectul iluminat public subiecții intervievați nu au avut propuneri diverse, toate soluțiile conturate fiind limitate la alimentarea cu energie alternativă (panouri solare, stații eoliene):

„cât mai multe panouri solare, stații eoliene, tot ce înseamnă energie (neconvențională) nepoluantă.”

„Iluminat public cu alimentare de la panouri solare.”

CLĂDIRI - CONSTRUCȚII

Subiectul „clădiri / construcții” în municipiul Braşov a suscitat cele mai multe emoții și reacții din partea participanților la studiu, majoritatea largă a subiecților formulând opinii care indică nemulțumiri privind această temă.

Este criticată în mod particular politica mult prea permisivă (în opinia participanților) a autorităților locale, ceea ce a dus la apariția unor zone urbane exagerat de aglomerate, ceea ce afectează în mod vizibil calitatea vieții cetățenilor din acele zone.

„Sunt vecini care nu au parte de soare pentru că blocurile sunt pur și simplu prea aproape”

„Blocurile sunt prea mari iar aglomerările din acele clădiri scad calitatea vieții cetățenilor”

Clădirile din oraş sunt văzute ca poluatori prin faptul că majoritatea apartamentelor dispun de centrală individuală, acestea fiind mai puțin eficiente decât cele de bloc sau de cartier. Implementarea de soluții alternative, inclusiv înlocuirea centralelor individuale acolo unde este tehnic posibil, ar trebui să se facă gradual și cu susținere consistentă din partea autorităților.

„Emisii de carbon sunt și de la centralele de apartament, dar înlocuirea lor trebuie să se facă treptat.”

„Instalarea de panouri fotovoltaice pe blocuri- programe dezvoltate de primărie să ajute asociațiile de proprietari să acceseze fondurile europene pentru acest fel de investiții.”

Pentru scăderea consumului de combustibil utilizat la încălzirea locuințelor a fost propusă izolarea clădirilor cu materiale de bună calitate, precum panouri din lână sau vată bazaltică. Materialul cu care a fost realizată anveloparea clădirilor în anii precedenți, respectiv polistirenul, a fost asociat cu un potențial pericol cu grad ridicat de poluare.

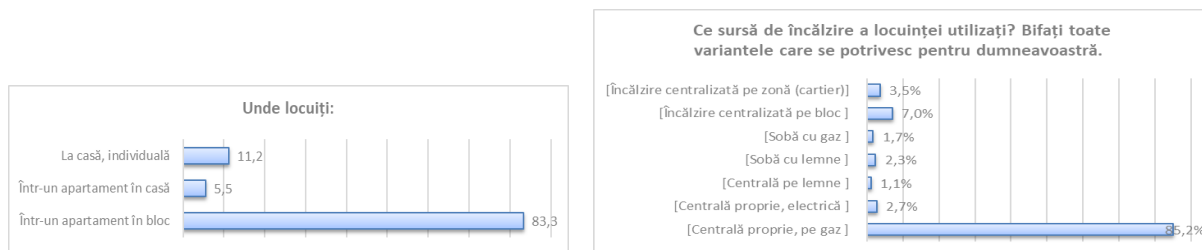
Pe lângă soluția anvelopării/izolării blocurilor a fost propusă și schimbarea comportamentului general și adaptarea la o temperatură interioară cu cel puțin un grad mai mică decât cea menținută în acest moment în locuință. Acest model comportamental presupune o campanie de informare și conștientizare a resurselor utilizate, respectiv a celor economisite în raport cu stilul de viață actual.

Un aspect semnalat în toate discuțiile de grup a fost cel al spațiului verde din jurul / proximitatea blocurilor, mult subdimensionat în raport cu numărul mare de locuitori sau chiar lipsa totală a acestuia.

Soluțiile propuse au fost variate, de la construirea de parcări subterane / supraetajate pentru a elibera teren în vederea amenajării de spații verzi, până la amenajarea de spații verzi pe acoperișurile blocurilor sau construirea de grădini verticale și garduri vii *„pe orice suprafață posibilă”*.

DATE STATISTICE

Datele statistice au fost colectate de brandBerry în cadrul unei cercetări separate de sesiunea de focus-group-uri, pe un eşantion de 429 subiecți, CAWI, pe panel DaedalusOnline, în perioada 25 Februarie – 8 Martie 2022. Rezultatele sunt reprezentative pentru municipiul Braşov.



Majoritatea largă a respondenților locuiesc în apartamente la bloc (83.3%) și au drept sursă de încălzire centrală proprie pe gaz (85.2%). Doar 7% dintre respondenți au declarat că beneficiază de încălzire centralizată pe bloc și doar 3.5% de încălzire centralizată pe zonă/cartier.

Aceste date arată că o potențială strategie de trecere a sistemului de încălzire de la cel individual la cel (semi)centralizat, fie el pe bloc sau zonă, va întâmpina mari dificultăți din perspectiva numărului uriaș de persoane afectate.

De altfel, întrebări fiind în ce măsură consideră că sunt eficiente, aplicabile și utile o serie de acțiuni pentru reducerea emisiilor de carbon, puțin peste 50% dintre participanții la studiu au indicat că racordarea la un sistem termic centralizat este improbabil a fi o soluție funcțională:

	În ce măsură credeți că sunt eficiente, aplicabile și utile pentru Braşov următoarele măsuri pentru reducerea emisiilor de carbon:				
	Cu siguranță da	Probabil că da	Nu știu	Probabil că nu	Cu siguranță nu
[Interzicerea accesului mașinilor în centrul Braşovului]	35,8%	28,2%	13,5%	13,9%	8,6%
[Interzicerea industriei în zonele de locuit]	46,4%	32,6%	13,1%	6,1%	1,9%
[Demontarea tuturor centralelor individuale și racordarea la un sistem termic centralizat]	7,0%	16,8%	25,4%	14,1%	36,7%
[Introducere benzi dedicate pentru transportul public]	42,6%	32,2%	15,0%	6,7%	3,5%
[Extindere și eficientizare transport public dedicat elevilor]	48,4%	35,9%	10,0%	3,7%	2,0%
[Extindere și interconectare infrastructură ciclabilă]	36,3%	36,6%	23,7%	2,8%	0,6%
[Dezvoltare parcări biciclete în centrul istoric al Braşovului și în cartiere]	45,4%	32,6%	13,1%	7,0%	1,9%
[Dezvoltare parcări publice și rezidențiale prevăzute cu stații electrice de încărcare]	48,1%	32,5%	14,2%	3,4%	1,8%
[Înființarea de noi parcuri și grădini urbane]	66,2%	25,7%	5,6%	2,5%	0,0%
[Amenajare locuri pentru colectare deșeuri organice în vederea compostării]	53,1%	35,7%	6,9%	3,1%	1,3%

Cea mai dorită și apreciată măsură este înființarea de parcuri și grădini urbane, dorite de peste 90% dintre subiecți, această măsură fiind urmată îndeaproape de cea a amenajării de locuri dedicate colectării deșeurilor organice în vederea compostării, apreciată de aproape 90% dintre participanții la studiu.

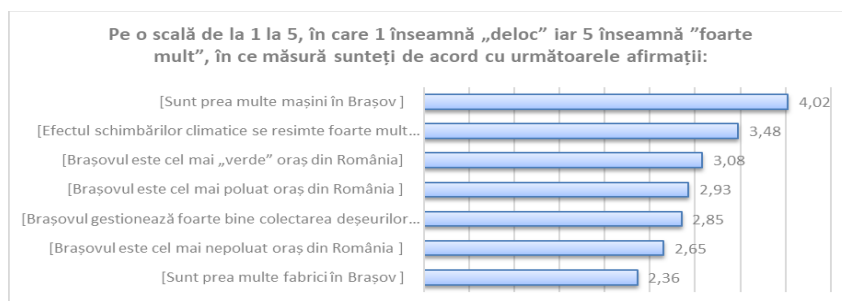
Peste 60% dintre respondenţi sunt în favoarea interzicerii accesului autoturismelor în centrul istoric al Braşovului, în opoziţie cu această propunere fiind puţin peste 22% dintre participanţi.

*cu cât e mai mic numărul cu atât este mai favorabilă deschiderea cetăţenilor către măsura evaluată.	În ce măsură credeţi că sunt eficiente, aplicabile şi utile pentru Braşov următoarele măsuri pentru reducerea emisiilor de carbon:
[Înfiinţarea de noi parcuri şi grădini urbane]	1,44
[Amenajare locuri pentru colectare deşeuri organice în vederea compostării]	1,64
[Extindere şi eficientizare transport public dedicat elevilor]	1,75
[Dezvoltare parcări publice şi rezidenţiale prevăzute cu staţii electrice de încărcare]	1,78
[Interzicerea industriei în zonele de locuit]	1,84
[Dezvoltare parcări biciclete în centrul istoric al Braşovului şi în cartiere]	1,87
[Extindere şi interconectare infrastructură ciclabilă]	1,95
[Introducere benzi dedicate pentru transportul public]	1,96
[Interzicerea accesului maşinilor în centrul Braşovului]	2,31
[Demontarea tuturor centralelor individuale şi racordarea la un sistem termic centralizat]	3,57

Procentul de 22% al celor care consideră nepotrivită măsura interzicerii accesului autoturismelor în centrul istoric al Braşovului este foarte apropiat de cel al respondenţilor care au declarat că circulă zilnic cu autoturismul personal (28.5%).

	Atunci când circulaţi în interiorul municipiului Braşov pentru treburile obişnuite (nu plimbare / relaxare), cât de des folosiţi următoarele mijloace de deplasare:					
	zilnic	De câteva ori pe săptămână	5-6 ori pe lună	2-3 ori pe lună	De câteva ori pe an	Niciodată
[Transportul public]	21,7%	25,4%	12,0%	11,6%	21,9%	7,5%
[Autoturismul personal]	28,5%	25,0%	8,9%	7,3%	6,7%	23,6%
[Bicicleta]	1,9%	6,5%	5,6%	4,5%	16,9%	64,5%
[Taxiul Uber / Bolt / Freenow]	0,7%	7,6%	13,5%	12,1%	42,5%	23,6%
[Merg pe jos (echivalentul mai multor staţii de transport public)]	29,3%	31,3%	12,0%	10,3%	14,4%	2,7%

Informaţia optimistă oferită de datele de mai sus este aceea că prioritizarea transportului public şi al variantelor alternative de transport la autoturismul personal (bicicletă, trotinete electrice etc.) afectează un procent semnificativ mai mic decât cel al persoanelor pentru care aduce beneficii. O astfel de decizie (de prioritizare a transportului public) trebuie în mod obligatoriu, după cum evidenţiau şi participanţii la cercetarea calitativă, însoţită de măsuri de eficientizare a conexiunilor între trasee şi a timpului petrecut între plecare şi destinaţie.



Majoritatea largă a respondenţilor sunt de acord cu afirmaţia că „sunt prea multe maşini în Braşov”, ceea ce indică susţinere din partea cetăţenilor pentru măsuri de reducere / descurajare a prezenţei acestora în trafic.

Doar 1.9% dintre subiecţi circulă zilnic cu bicicleta, iar 6.5% de câteva ori pe săptămână, dar aceste cifre scăzute sunt mai degrabă rezultatul unei infrastructuri neprietenoase (chiar periculoase) pentru biciclişti. După cum am evidenţiat şi în secţiunea dedicată transportului din cercetarea calitativă, mai mulţi cetăţeni ar alege acest mijloc alternativ de transport dacă infrastructura de piste de biciclete ar fi mai dezvoltată şi dacă le-ar garanta securitatea fizică. *(Nu acestea ce le avem noi de faţadă, de câteva sute de metri în unele părţi ale oraşului cu stâlpi şi copaci în mijlocul pistei. Şi fără să dea maşinile peste tine, de preferat pe trotuar.)*

Nu există un consens asupra afirmaţiilor conform cărora Braşovul este „cel mai poluat oraş din România”, „cel mai ”verde” oraş din România” sau că „gestionează foarte bine colectarea deşeurilor şi reciclarea lor”.

	Pe o scală de la 1 la 5, în care 1 înseamnă „deloc” iar 5 înseamnă ”foarte mult”, în ce măsură sunteţi de acord cu următoarele afirmaţii:				
	1	2	3	4	5
[Braşovul este cel mai poluat oraş din România]	15,0%	21,3%	32,1%	19,3%	12,3%
[Braşovul este cel mai nepoluat oraş din România]	22,1%	21,7%	33,3%	15,2%	7,7%
[Efectul schimbărilor climatice se resimte foarte mult în Braşov]	6,8%	12,0%	31,7%	25,7%	23,8%
[Braşovul gestionează foarte bine colectarea deşeurilor şi reciclarea lor]	18,0%	17,9%	37,1%	15,6%	11,5%
[Sunt prea multe maşini în Braşov]	2,9%	6,5%	18,8%	29,0%	42,9%
[Sunt prea multe fabrici în Braşov]	28,7%	22,1%	38,1%	6,9%	4,2%
[Braşovul este cel mai „verde” oraş din România]	10,3%	21,9%	30,7%	24,4%	12,8%

Rezultatele acestor trei întrebări care, în fapt, evaluează acelaşi aspect arată mai degrabă o populaţie scindată din perspectiva percepţiei asupra gestionării problemelor de mediu în Braşov, un eventual grafic evidenţiind o distribuţie invers gaussiană.

Cu toate acestea, subiecţii au indicat ca fiind realistă atingerea de către Braşov a obiectivului de reducere a emisiilor de CO2 cu 55% faţă de anul 2008 în anul 2036 (medie), respectiv de obţinere a neutralităţii climatice în anul 2056 (medie).

	Din punctul dumneavoastră de vedere, realist, în ce an credeţi că oraşul Braşov va reuşi să atingă următoarele două obiective
[Să reducă emisiile de CO2 cu 55% (faţă de anul de referinţă 2008)]	2036,55
[Să atingă Neutralitate Climatică (adică să reducă emisiile de gaze cu efect de seră şi să neutralizeze cel puţin la fel de mult pe cât produce)]	2056,77

CONCLUZII ŞI ROADMAP

Imaginea generală despre Braşov este una pozitivă, evidenţiată în mod particular de participanţii la cercetare care s-au stabilit în oraş recent. Percepţia populaţiei despre modul în care administraţia locală gestionează problemele de mediu este neunitară, putând identifica două poziţii diametral opuse referitor la acest subiect.

⚠ Atragem atenţia că în astfel de situaţii implementarea oricăror strategii va întâmpina rezistenţă din partea uneia sau a alteia dintre părţile afectate, motiv pentru care este esenţială pregătirea temeinică şi în timp util a campaniilor de comunicare şi conştientizare asupra subiectului dorit a fi abordat.

În aceeaşi măsură, chiar dacă există consens mai larg pe alte subiecte, este necesar ca orice decizie şi implementarea oricărei măsuri cu scopul de a reduce impactul oraşului (cetăţenilor / administraţiei) asupra mediului să fie precedată de campanii eficiente de comunicare şi conştientizare asupra subiectului dorit a fi abordat.

Campaniile de informare şi educaţie sunt considerate potrivite mai ales pentru copii şi tineri, în timp ce pentru adulţi sunt considerate a fi eficiente mai ales măsurile de încurajare (oferirea de alternative viabile), coerciţie şi constrângere.

În toate grupurile de discuţii a revenit ideea conform căreia în toate ţările disciplina adulţilor a fost impusă prin măsuri coercitive şi a fost sugerată aplicarea mai fermă a legislaţiei, astfel încât şi adulţii din Braşov, indiferent dacă sunt rezidenţi sau turişti, să respecte regulile locale.

Atât din cercetările cantitative realizate anterior de brandBerry, cât şi din cercetarea calitativă a rezultat faptul că există o largă susţinere a populaţiei pentru măsurile de reducere a amprenteii de carbon astfel încât să fie atinsă neutralitatea climatică. Sunt favorizate şi aşteptate în mod particular acţiunile de creştere a spaţiului verde, atât prin crearea de noi parcuri şi grădini / păduri urbane cât şi prin construirea de grădini verticale.

Pentru proiectele imobiliare ce urmează a fi dezvoltate în Braşov şi sunt aşteptate reguli clare referitoare la spaţiul verde minim pe care dezvoltatorul să-l creeze, propunându-se în acelaşi timp ca parcurile să fie mai ales sub- şi supra-terane pentru a favoriza extinderea spaţiului verde.

Măsurile de limitare a transportului cu autoturismul individual în interiorul oraşului Braşov şi de reducere a numărului de autovehicule aflate în trafic sunt dorite şi susţinute de respondenţi,

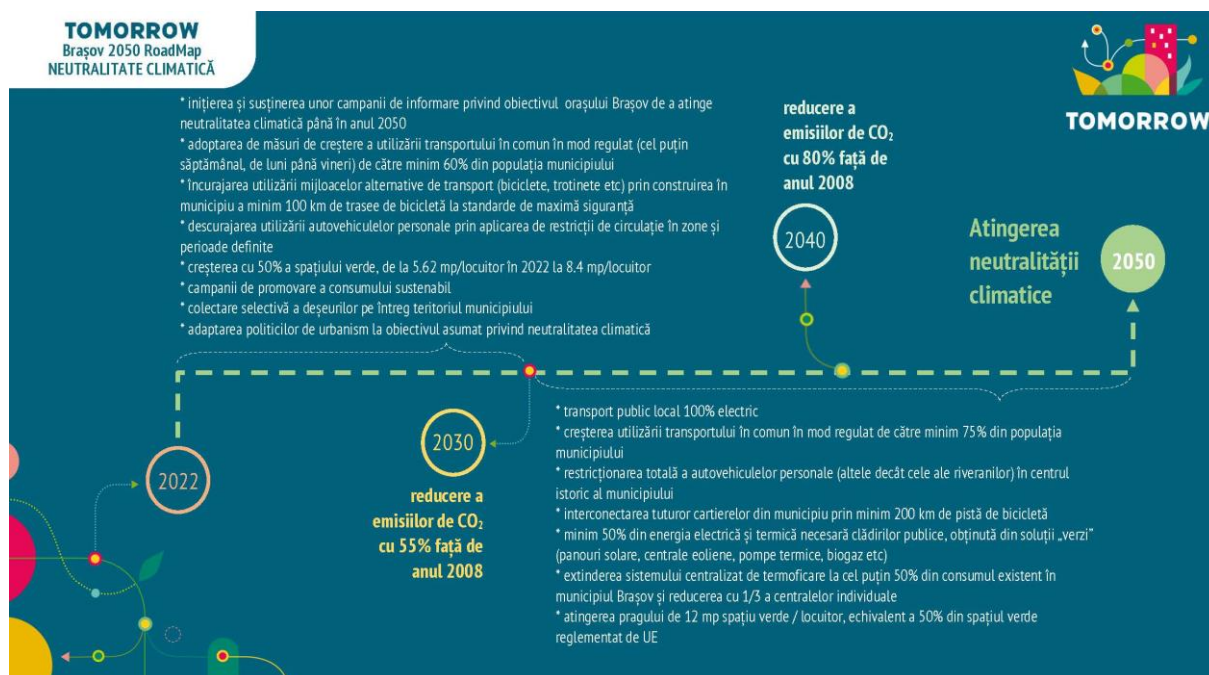
majoritatea largă a participanților la studii considerând că în Brașov sunt „prea multe mașini în trafic”.

Transportul public din Brașov este apreciat în general pozitiv, dar am identificat nevoi clare de optimizare a orarului (timpului petrecut în trafic), conexiunilor și dezvoltarea/extinderea traseelor. Participanții la cercetare au indicat drept soluții implementarea unor trasee directe, fără rute ocolitoare, existența mai multor noduri de transport (nu doar cel de la Gară și din Livada Poștei) și o mai bună interconectare a traseelor.

În paralel cu măsurile de încurajare a utilizării transportului public sunt așteptate acțiuni de dezvoltare a unei largi rețele de transport alternativ (pe bicicletă) în condiții de siguranță fizică.

Percepția medie a participanților la studiu este că Brașovul poate atinge obiectivul de reducere a emisiilor de CO₂ cu 55% față de anul 2008 în anul 2036, respectiv pe cel de obținere a neutralității climatice în anul 2056.

Pentru atingerea acestor obiective considerăm că administrația publică locală poate și trebuie să acționeze cel puțin în următoarele direcții:



Dr. Romulus OPRICA,

Sociolog, Consultant Senior brandBerryHUB

ESOMAR
|member

As an ESOMAR Member, I comply with the ICC/ESOMAR International Code on Market and Social Research and ESOMAR World Research Guidelines.



RESURSE

Înregistrările celor şase focus-group-uri realizate pot fi urmărite și/sau descărcate accesând următoarele link-uri:

FG1: [Cercetare Braşov, Focus Group 1-20220329_190413-Meeting Recording.mp4](#)

FG2: [Cercetare Braşov, Focus Group 2.-20220329_201909-Meeting Recording.mp4](#)

FG3: [Cercetare Braşov, grup 3-20220330_113239-Meeting Recording.mp4](#)

FG4: [Cercetare Braşov, grup 4-20220330_130136-Meeting Recording.mp4](#)

FG5: [Cercetare Braşov, grup 5-20220330_190107-Meeting Recording.mp4](#)

FG6: [Cercetare Braşov, grup 6-20220330_201635-Meeting Recording.mp4](#)





TOMORROW

www.citiesoftomorrow.eu

Tomorrow is a Horizon 2020 funded project, aiming at empowering local authorities to lead the transition towards low-carbon, resilient and more liveable cities. In the framework of the project, six cities will develop 2050 transition roadmaps together with citizens and other local stakeholders and serve as pilot for the transition of European territories.

CONTACT

office@abmee.ro, contact@citiesoftomorrow.eu