



## PROCES VERBAL

al dezbaterii publice organizate în 6-7 aprilie 2016, orele 09<sup>00</sup>-17<sup>00</sup> cu ocazia  
„Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Timișoara”

Dezbaterea publică organizată pentru „Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Timișoara” a întrunit în cele 2 (două) zile dedicate un număr de aproximativ 30 de participanți.

La dezbateri au participat dl Mihai Grecu, din partea firmei de consultanță care a elaborat planul, și doamnele Loredana Sibian, Andreea Stănilă și Sorina Visu, din partea Primăriei Municipiului Timișoara.

### 1. PRIMA ZI DE DEZBATERE PUBLICĂ: 6 APRILIE 2016

Primul participant la dezbateri a fost domnul Gabriel TUȘINEAN, în calitate de cetățean interesat al municipiului Timișoara. Subiectele discuției purtate între domnul Gabriel TUȘINEAN și domnul Mihai GRECU au vizat:

- componența Comitetului Director care a aprobat scenariul optim și rapoartele intermediare și cel final aferente planului de mobilitate;
- proiectul B8 „Inelul I: completare și reconfigurare” (proiect angajat cu finanțare exclusiv locală) ☑ considerat de către participant ca fiind un proiect care atrage traficul în zona centrală, o investiție catastrofală pentru zona centrală;
- proiectul M8 „Reorganizarea transportului public în zona Gării de Nord” (proiect prioritate zero) ☑ nelămuriri ale participantului în legătură cu posibilele discuții avute cu S.N.C.F.R., concluzia consultantului fiind că va fi probabil nevoie de o hotărâre de guvern în acest sens;
- proiectul C35 „Centura de vest” (proiect-schelet) ☑ participantul propune ca această centură să se realizeze în regim de autostradă cu conexiune directă la A1;
- proiectul S1 „Construcția de structuri de parcare în zona centrală” (proiect suport) ☑ participantul propunerea unui lobby puternic pentru acest tip de proiect, precum s-a făcut în municipiul Cluj-Napoca;
- proiectul S(N)2 „Reconfigurare traseu cale ferată pe teritoriul Municipiului Timișoara prin introducerea liniilor de cale ferată în subteran” (proiect suport) ☑ s-au dat asigurări participantului că acest proiect nu are finanțare și nu este cuprins în anvelopa bugetară, fiind inclus în plan în eventualitatea în care apar linii de finanțare.

Al doilea participant la dezbateră publică a fost domnul Marius GĂMAN, în calitate de arhitect. Subiectele discuției purtate între domnul Marius GĂMAN și domnul Mihai GRECU au vizat:

- scurta prezentare a tezei de doctorat a participantului;
- participantul susține transportul public și mersul cu bicicleta pe raza Polului de Creștere Timișoara, iar în urma analizării planului de mobilitate, susține că municipiul Timișoara nu are străzi de categoria I, există o lipsă majoră de locuri de parcare în oraș și că, din punctul lui de vedere, nu se poate pietonaliza tot centrul istoric.

Al treilea și al patrulea participant la dezbateră publică au fost doamnele Alina ANASTASESCU și doamna Pepița ISAR, în calitate de reprezentanți ai Serviciului Urbanism și Amenajarea Teritoriului din cadrul Consiliului Județean Timiș. Subiectele discuției purtate între doamnele Alina ANASTASESCU și Pepița ISAR și domnul Mihai GRECU au vizat:

- proiectul B8 „Inelul I: completare și reconfigurare” (proiect angajat cu finanțare exclusiv locală) ☑ proiectul a fost prevăzut și în P.U.G.; participantele consideră că s-ar putea să nu fie posibil deoarece S.N.C.F.R. dorește dublarea liniilor de cale ferată între Gara de Nord și Gara de Est (făcând posibil un tren metropolitan de suprafață) și totodată este un proiect greu finanțabil și solicită lărgirea cât mai mult a drumului pe lângă calea ferată. Deși s-a pus problema ca circulația pe Inelul 2 va fi aglomerată, deoarece circulația pe Inelul 1 va fi eficientă doar pentru transportul în comun, s-a negat această idee susținându-se ca pe Inelul 1 va fi bandă pentru transportul public, dar și două benzi pe sens iar la intersecții câte 3 - 4 benzi pe sens. Se considera că va fi o creștere a capacității traficului.

- Referitor la transportul județean pentru ajutarea navetiștilor, s-a propus un singur operator de transport în tot județul, pentru ușurarea integrării operaționale. S-a menționat că CFR-ul nu va face investiție pentru proiectele din Planul de Mobilitate până nu va finaliza linia Curtici - Brașov. S-au propus autogări care să aibă sediul la Gara de Nord pentru crearea de legături cu liniile de tramvai și troleibuz existente și puncte intermodale mari în N,E,S,V-ul orașului, având în vedere că există curse regiotrans.

- La întrebarea dacă se va face un nou depozit de tramvaie în Ciarda, s-a răspuns că ar trebui modernizat depoul de pe B-dul Dambovita.

- Referitor la transportul public cu bicicleta s-a precizat că sunt solicitări pentru suplimentarea numărului de stații de biciclete în oraș.

## **2. A DOUA ZI DE DEZBATERE PUBLICĂ: 7 APRILIE 2016**

Participantii la a doua zi de dezbateră publică au fost:

- Dl David Suciuc - SC Search Corporation SRL
- Dna Alina Anastasescu - Consiliul Județean Timiș
- Dna Loredana Pălălașu - Consiliul Județean Timiș
- Dl Adrian Mariciuc - ADR Vest
- Dl Paul Opreș-Sîrca - ADR Vest
- Dna Luciana Pârlea - ADR Vest
- Dl Andrei Ciubotaru - ADR Vest

Subiectele discuției purtate între domnul David Suciuc și domnul Mihai GRECU au vizat:

- Sugestia ca se putea face o bandă de întoarcere dinspre Sag, pe vechea lățime de bandă mediană, la intersecția cu strada Ana Ipatescu. A mai întrebat de ce se face semaforizare în Piața

Maresti, in conditiile in care aceasta va fi cu sens unic in urma reorganizarii I1. Propunerea de divizare a intersectiilor pe principalele radiale ale orasului a fost introdusa in plan a spus dl Mihai Grecu.

- Participantul sustine ca parcare reprezinta o mare problema pentru locatarii din zona centrala a orasului. Propune un regulament de parcare care sa fie conform cu politicile de utilizare pe diverse areale a parcarilor publice. Fenomenul parcarilor trebuie controlat de privat. O activitate care genereaza multi bani este lasata neresponsabilizata( se face referire la Tim Park-drumuri Municipale).

- Propunerea unei linii de transport public prin zona centrala a orasului, respectiv Piata Victoriei.

Doamna Alina ANASTASESCU în calitate de reprezentant al Serviciului Urbanism și Amenajarea Teritoriului din cadrul Consiliului Județean Timiș a pus in discutie problema locurilor de parcare in zona centrala a orasului și necesitate ca înainte de se pietoniza zona centrala ar fi fost necesara amenajarea unor locuri de parcare. Reprezentantii Primariei au specificat ca s-au propus parteneriate pentru a se face parcare in zona centrala a orasului, dar ca nu s-a ajuns la nici un rezultat.

Participantii au adus in discutie si zona Cetate. Proiectul mai cuprinde 20 de strazi care au ramas nemodernizate. S-a propus un studiu de detalii pentru a nu fi afectate nevoile cetatenilor si a spatiilor din acea zona. Sistemul actual de gestiune a parcarilor este acceptat de cetateni dar de pe unele strazi ar trebui scoasa parcare pentru fluidizarea traficului. S-au propus alveole in dreptul institutiilor pentru o parcare de scurta durata.

Un alt subiect discutat pe data de de 07.04.2016 a fost Planul Urbanistic General al municipiului Timisoara, despre care reprezentantii Consiliului Judetean Timis , ai ADR Vest și consultantul au sustinut urmatoarele:

- Avizările PUG-ului din 2002 au valabilitatea depasita;
- Este necesara o armonizare intre continutul PUG-ului si continutul Planului de Mobilitate;
- PUG-ul exista doar cu calea ferata in subteran;
- Legislatia spune ca PUG-ul si planul de mobilitate sunt complementare;
- La PUG exista zonare temporara care defineste ce functiuni se vor dezvolta pe un areal;
- Implementarea pentru pistele extra urbane a fost problematica si se va face in doua etape;
- Planul de Mobilitate este avansat in strategie;
- Ar fi nevoie de alveole pentru stationare pe termen scurt in zona institutiilor publice;
- S-a propus taxare exponentiala in toata zona centrala si disparitia abonamentelor;
- Calitatea planului de mobilitate este faptul ca e un instrument structurat ce cuprinde un produs software si include masuri in plan institutional, slabiciunile proiectului fiind insuficienta analiza a punctelor cu acces intermodal din diversele mijloace.

A opta participante la acesta dezbatere a fost doamna Voichita Elena VID. Discutiile purtate cu domnul Mihai GRECU si cu reprezentantii Primăriei au vizat mai multe puncte:

- Proiectul este elaborat intr-un parteneriat al Bancii Europene de Dezvoltare cu Ministerul Dezvoltarii. Timisoara este unul din cei 8 poli de crestere, pentru care Ministerul Dezvoltarii a finantat planul de mobilitate. Este prima data cand in Romania se face un plan de mobilitate. Pentru polul de crestere Timisoara acesta a fost elaborat de un consortiu format dintr-o firma din Marea Britanie si una din Italia;

- Planul de mobilitate cuprinde proiecte pentru rezolvarea problemelor existente si proiecte care au rol de vectori de dezvoltare;
- Referitor la tipul de parcar, sunt trei masuri de reforma a parcarilor in zona centrala: eliminarea abonamentelor, structuri de parcar subterane si supraterane pe Inelul 1 in nr de 5, masuri privind spatiile de parcare in zona rezidentiala;
- Transportul public metropolitan se refera la transportul public din oras asigurat de RATT+transportul catre cele 14 comune din Polul de Crestere;
- Existand un proiect de extindere agresiva a pistelor de bicicleta, scopul este incurajarea mobilitatii pe transportul alternativ (biciclete, transportul in comun etc.);
- Amplasarea ideala a pistelor de bicicleta a fost un alt subiect de discutie;
- Exista proiecte care se refera la amenajarea trotuarelor unde se propune si montarea de bancute , cosuri de gunoi, tasnitoare etc;
- In urma discutiilor s-au cerut : mai multe oglinzi in trafic, modernizarea unui depou, o mai buna instruire a soferilor RATT, solutionarea problemei cainilor vagabonzi,rezolvarea unui port pentru transporturi de marfa si persoane;
- S-a luat in considerare si optimizarea inelelor de centura pe anumite tronsoane de drum;
- S-a mai propus infiintarea unui avizier mobil in centrul orasului unde sa fie afisate toate proiectele;

Al noualea participant a fost dl Nicolae Buciuman. Problemele discutate au vizat:

- Corelarea planului de mobilitate cu PUG-ul Timisoarei;
- Inelul de centura in partea de sud si de est a orasului – consultantul a precizat ca acesta e un proiect prioritar in Master Planul de transport, termenul de executie realist fiind 2019; in situatia in care centura nu se realizeaza proiectul ar trebui reprioritizat deoarece Inelul 2 in zona de este este prioritar;
- Inelul 4 de circulatie: apar deosebiri intre prevederile PMUD si ale PUG – consultantul a precizat ca propunerea din PMUD este o varianta optimizata din punct de vedere al vitezei;
- Drumul Boilor: dl Buciuman solicita un acces direct in cartierul Plopi – consultantul propune sa se solicite CNADNR-ului realizarea acestui acces in momentul executiei centurii.

Al zecelea participant a fost dl Sergiu MORARIU care a subliniat ca nu ar trebui sa se faca poduri peste Bega, problema fiind de fapt la trecerile peste calea ferata; o alta problema grava este necesitatea de a traversa centrul orasului pentru a ajunge din Freidorf in Ronat.

Al treisprezecelea participant a fost dl Ovidiu Vasiliu. Subiectele discutate au fost:

- Ministerul Transporturilor are prevazut un proiect de dublarea liniei de cale ferata in Timisoara, intre Gara de Nord si Gara de Est, proiect pe care dl Vasiliu il sustine – consultantul a precizat ca la momentul elaborarii PUMD nu se stia de acest proiect, dar in cadrul PMUD sunt propuse masuri pentru cresterea rolului caii ferate in transportul urban in Timisoara, de exemplu trenuri urbane; proiectul Ministerului Transporturilor se suprapune pe proiectul Primariei Timisoara de relocare a liniei de cale ferata in subteran – consultantul precizeaza ca acest proiect nu este cuprins in anvelopa bugetara, fiind un proiect pe termen lung;
- Strategia pentru transportul alternativ/nemotorizat (biciclete, role etc) - s-a prevazut etapa a doua de extindere a retelei existente, reglementarea pistelor de biciclete existente, o retea regionala de piste de biciclete in cele 15 comune din polul de crestere, partea a doua a pietonalizarii zonei centrale a orasului, coridoare pietonale care sa conecteze diferite zone din

oras (trotuare late, care sa nu treaca pe arterele principale), amenajarea trotuarelor din comune, etc;

- Relevanta proiectului Str.Podeanu – largire la 4 benzi – proiect care este deja executat, se justifica deoarece se va dezvolta un nou complex sportiv in zona si se va construi o noua radiala- Bd.Sudului - care sa decongestioneze Calea Martirilor , fiind un acces alternativ la toata zona din Calea Buziasului;

- Extinderea Iulius Mall – in ce masura e luata in calcul si ce presupune din punct de vedere al traficului – extindere la 4 benzi Bd.Antenei - s-a propus o interventie pe Inelul 2 prin realizarea unei axe rutiere urbana rapida care sa duca traficul in afara centrului orasului;

- Reorganizarea circulatiei pe Inelul I de circulatie – este un proiect angajat care are o puternica componenta de mobilitate deoarece va creste capacitatea transportului public prin crearea de benzi dedicate; consultantul a precizat ca in PMUD sunt propuse multe proiecte operationale pentru transportul public, respectiv optimizarea rutelor, sistemul tarifar bazat pe timp, modernizarea retelelor de contact, modernizarea depoului etc.

ROMÂNIA  
Județul Timiș  
Primăria Municipiului Timișoara

Ghișeul : 0

S-a înregistrat cu numărul : CS2016-000059 din 12.04.2016

Cod validare: 9AB2A  
Corespondență fax

Am preluat de la SERGIU BLIDARIU  
Cu adresa: Timișoara, Str.  
Total 1 file

Termen de rezolvare: 12.05.2016  
Răspuns prin poștă sau ridică  
personal

Obs. DEZBATERE PUBLICA - PLANUL DE MOBILITATE  
URBANA DURABILA PENTRU POLUL DE CREȘTERE  
TIMISOARA

Timișoara, la 12.04.2016

Inspector,  
Diana Dinu

Puteți verifica starea cererii Dvs. la adresa [www.primariatm.ro](http://www.primariatm.ro)  
Informații telefonice despre acte, probleme, cereri și sesizări prin serviciul  
Call Center. Tel. 969, de luni până vineri, între orele 8-22.

Cod FO - 24 - 01, ver.:



Ref: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru polul de creștere Timișoara

Sergiu blidariu

to:

codruta.oro beti@primariatm.ro

06.04.2016 09:07

Hide Details

From: Sergiu blidariu <sergiublidariu@yahoo.com>

To: "codruta.oro beti@primariatm.ro" <codruta.oro beti@primariatm.ro>,

Please respond to Sergiu blidariu <sergiublidariu@yahoo.com>

Buna ziua,

Am consultat raportul privind planul de mobilitate si am observat ca acesta prevede prelungirea bulevardului Sudului pana la str. Muzicescu, dar nu si prelungirea liniei de troleibuz 16. Propun sa se ia in considerare si prelungirea liniei de troleibuz avand in vedere ritmul alert in care se construiesc in zona, mai ales complexe de apartamente care vor duce la o crestere rapida a populatiei si extinderea accelerata a zonei si dupa strada Muzicescu inspre Giroc. Este necesara o alternativa la transportul cu masina personala, momentan aceasta alternativa nu exista si conform informatiilor ce le-am gasit in plan nu va exista nici in 2030.

Cu stima,  
Sergiu Blidariu

ROMÂNIA  
Județul Timiș  
Primăria Municipiului Timișoara

Ghișeul : 0

S-a înregistrat cu numărul : CS2016-000052 din 04.04.2016  
Cod validare: 9A95E  
Correspondență fax  
Am preluat de la MANUEL FOMITESCU  
Cu adresa: Timișoara, Str.  
Total 2 file

Termen de rezolvare: 04.05.2016  
Răspuns prin poștă sau ridică  
personal

Obs. DEZBATERE PUBLIC - PLANUL DE MOBILITATE  
URBANA DURABILA PENTRU POLUL DE CREȘTERE  
TIMISOARA - 2030

Timișoara, la 04.04.2016

Inspector,  
Diana Dinu

Puteți verifica starea cererii Dvs. la adresa [www.primariatn.ro](http://www.primariatn.ro)  
Informații telefonice despre acte, probleme, cereri și sesizări prin serviciul  
Call Center. Tel. 969, de luni până vineri, între orele 8-22.

Cod FO - 24 - 01, ver.





Idei - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă

Manuel Fomitescu

to:

codruta.oroleti@primariatm.ro

04.04.2016 09:29

Hide Details

From: Manuel Fomitescu <manuel.fomitescu@gmail.com>

To: "codruta.oroleti@primariatm.ro" <codruta.oroleti@primariatm.ro>,

Buna Codruta,

nu cred ca o sa ajung la dezbateri publici fiind in timpul programului de lucru si nefiind o ora specifica. Ma gandesc ca nu sunt dezbateri de la ora 9-17. Totusi este un plan foarte important si as vrea sa transmit pe aceasta cale cateva lucruri pe care le-am observat in cei 20 de ani de cand sunt in Timisoara si incerc sa razbesc prin traficul nu prea dezvoltat al orasului.

1. Sa se dea o hotarare de consiliu local pentru reglementarea accesului masinilor mari (tiruri, cisterne, autoutilitare, autobuze - care circula la **orice** ora pe **orice** strada vor soferii) la intervale orare nocturne (20-6). Accesul la alte ore pe strazile care nu sunt centura (Lugojului - Buziasului - Rebreanu) sa se faca doar in baza unor avize speciale. Statiile Peco se pot alimenta si noaptea cu cisterna de 30tone nu trebuie in mijlocul zilei. Strada Lidia a devenit o ruta de ocolire pentru masinile mari si tiruri, deasemenea calea aradului, Divizia 9 Cavalerie, este in continuare plina de tiruri, nu avem centura acolo?
2. Pe raza municipiului sa se reglementeze strict circulatia autobuzelor companiilor private (chiar sa se interzica in afara unor strazi considerate bulevarde mari cu 4 benzi si acolo sa aiba statii bine definite, nu ca acum, opresc oriunde ca si un taxi, mai ales in intersectii) pentru a sustine compania locala de transport RATT si pentru a reduce aglomerarea stradutelor cu autobuze. (am atasat si 2 poze din martie ora 18.00). In zona UMT (TRW, Continental) autobuzele lor darama tot acolo, Aleea Padurea Verde si zona Muzeul Satului, Gradina Zoologica desi acolo sunt mijloace RATT care ajung facil, sa se ofere subventii pentru transportul in comun in locul autobuzelor proprii.
3. Suprafata carosabilului si gurile de canal, mai ales in intersectii este deplorabil, ceea ce duce la un timp destul de mare pentru traversarea intersectiilor. Scoaterea sau semaforizarea trecerilor de pietoni de pe bulevarde mari cu trafic intens (exemplu: trecerea de pietoni de pe Liviu Rebreanu din fata de la Groupama, aflata intre 2 treceri de pietoni si intersectii semaforizate, **trecerea de pietoni din complex** de pe F.C Ripensia, care ar putea fi usor rezolvata cu un pasaj supratran si care a decongestiona traficul seara cand studentii curg pe acolo, sau un semafor de pietoni care sa ii adune sa treaca mai multi odata).
4. Politia locala / politia rutiera sa fie mai activa in ceea ce priveste parcare ilegală a masinilor obstructionand traficul si in ceea ce priveste regimul taxiurilor care opresc oriunde vor.
5. Retim sa programeze adunarea gunoiului mai ales pe bulevardele mari, noaptea sau seara si nu dimineata la ora 8 cum este acum. Nu se poate ca masinile de gunoi si de curatat strazile sa circule intre orele 8-19 cand traficul este cel mai intens.
6. Realizarea unei piste de biciclete pentru relaxare in zona Padurii Verzi si conectarea ei cu pista actuala de pe Bega in zona parcului Uzinei. Poate chiar folosirea valorii padurii verzi si amenajarea unui parc natural acolo in zona Gradinii Zoologice, Muzeul Satului.
7. Proiect mai pretentios si de durata - mutarea garii de nord ca nod feroviar in proximitatea Aeroport (o gara noua, mare, moderna - 2 linii feroviare de centura de la linia Aeroport la C. Sagului si C. Aradului(Cenad)) si conectarea cu city train pe ruta actuala (Gara Sud-Nord-

piata700-Est-GiarmataVii-Aeroport) cu o singura linie si folosirea spatiului actual pentru dezvolt. urbana (ar fi frumos).

**8. Proiect pentru conectarea centurii si Aeroportului cu autostrada - stiu de un proiect de largire la 4 benzi a conexiuni actuale prin Giarmata; e foarte bun ar trebui sustinut si implementat cat mai repede, cu banda speciala pentru descarcare la fabricile aferente pentru a nu bloca una din benzi.**

Sunt destul de multe idei, sper sa vad macar unul din cele bolduite implementat si macar 2 din primele 5 in urmatorii 1-3 ani.

O zi faina si spor in implementarea proiectelor. Unele dintre ele sunt simple si nu necesita nu stiu ce fonduri doar un pic de atentie si conlucrare in cadrul primariei.

Cu stima,  
Manuel.

ROMÂNIA  
Județul Timiș  
Primăria Municipiului Timișoara

Ghișeul : 0

S-a înregistrat cu numărul : CS2016-000053 din 04.04.2016  
Cod validare: 9A962

Correspondență fax

Am preluat de la ANDREI LUCIAN ROSCA

Cu adresa: Timișoara, Str.

Total 4 file

Termen de rezolvare: 04.05.2016  
Răspuns prin poștă sau ridică  
personal

Obs. DEZBATERE PUBLIC - PLANUL DE MOBILITATE  
URBANA DURABILA PENTRU POLUL DE CRESTERE  
TIMISOARA - 2030

Timișoara, la 04.04.2016

Inspector,  
Diana Dinu

Puteți verifica starea cererii Dvs. la adresa [www.primariatm.ro](http://www.primariatm.ro)  
Informații telefonice despre acte, probleme, cereri și sesizări prin serviciul  
Call Center. Tel. 969, de luni până vineri, între orele 8-22.

Cod FO - 24 - 01, ver.2



Dezbatere publica pentru dezvoltarea infrastructurii de transport a Timisoarei pana in 2030

Andrei Lucian Rosca

to:

codruta.oro beti

31.03.2016 10:51

Hide Details

From: Andrei Lucian Rosca <rosca.andrei.lucian@gmail.com>

To: codruta.oro beti@primariatm.ro,

2 Attachments



Paris.PNG Timisoara potential.PNG

Buna ziua,

Sunt mai multe linii pe care as dori sa fie abordate in aceasta dezbatere publica.

1. Avem nevoie de un inel de centura pe modelul centurilor concentrice din Paris:

De ce?

a. pentru fluidizarea traficului

b. pentru decongestionarea marilor intersectii si gaturilor prezente in trafic, facand referire la pasajele sau podurile peste Bega.

Cum s-ar realiza?

Efectiv persoanele ce nu necesita sa intre in Timisoara sau nu au ca destinatie finala Timisoara, pot sa mearga pe centura ocolitoare si sa ajunga de exemplu pe Autostrada sau pe alte drumuri de legatura. Deoarece sunt alti participanti la trafic care poate nu stiu strazile din Timisoara, se incurca si incurca traficul.

Atasat am pus o poza cu Google Maps Paris pentru a arata o imagine de sus cum ar putea arata la Timisoara.

Deasemenea trebuie mentionat, ca in timpul verii cu vremea calduroasa si uscata, foarte multe masini de transport folosesc drumul agricol dintre Calea Torontalului si Calea Aradului, inainte de sensul giratoriu de la Mahle pentru a scurta drumul si a nu intra prin oras. Iar cand ajung pe Calea Aradului comit o incalcare a prevederilor legale si se incadreaza pe carosabil trecand peste LINIA DUBLA continua. Conform legii ar trebui sa li se ridice permisul de conducere.

2. Liniile de tren.

Consider ca sunt necesare sa fie imbunatatite sau inlocuite. Pe modelele altor urbe Europene ar trebui constuite sau adaptate pentru a aduce oameni ce fac naveta in si dinspre oras. Ca un exemplu pot fi folosite S-Bahnurile Germane, care leaga orasele mari de toate satele si comunele din apropiere, reducand necesitatea oamenilor de a se deplasa cu masina personala.

Acest lucru ar duce la fluidizarea traficului in oras

- reducerea poluarii

Ar trebui elaborat un proiect pentru o linie urbana ce sa lege de exemplu: Remetea Mare - Halta Ghiroda - Timisoara Est - Timisoara Nord - Sacalaz.

De ce?

Deoarece exista companii atat in Remetea cat si in Ghiroda. Ar fi un experiment pentru fezabilitate. Evident cu platirea biletului si/abonament abonament, controlori pe toata ruta pentru a descuraja mersul la negru si a incuraja oamenii sa mearga cu acest mijloc de transport si al promova.

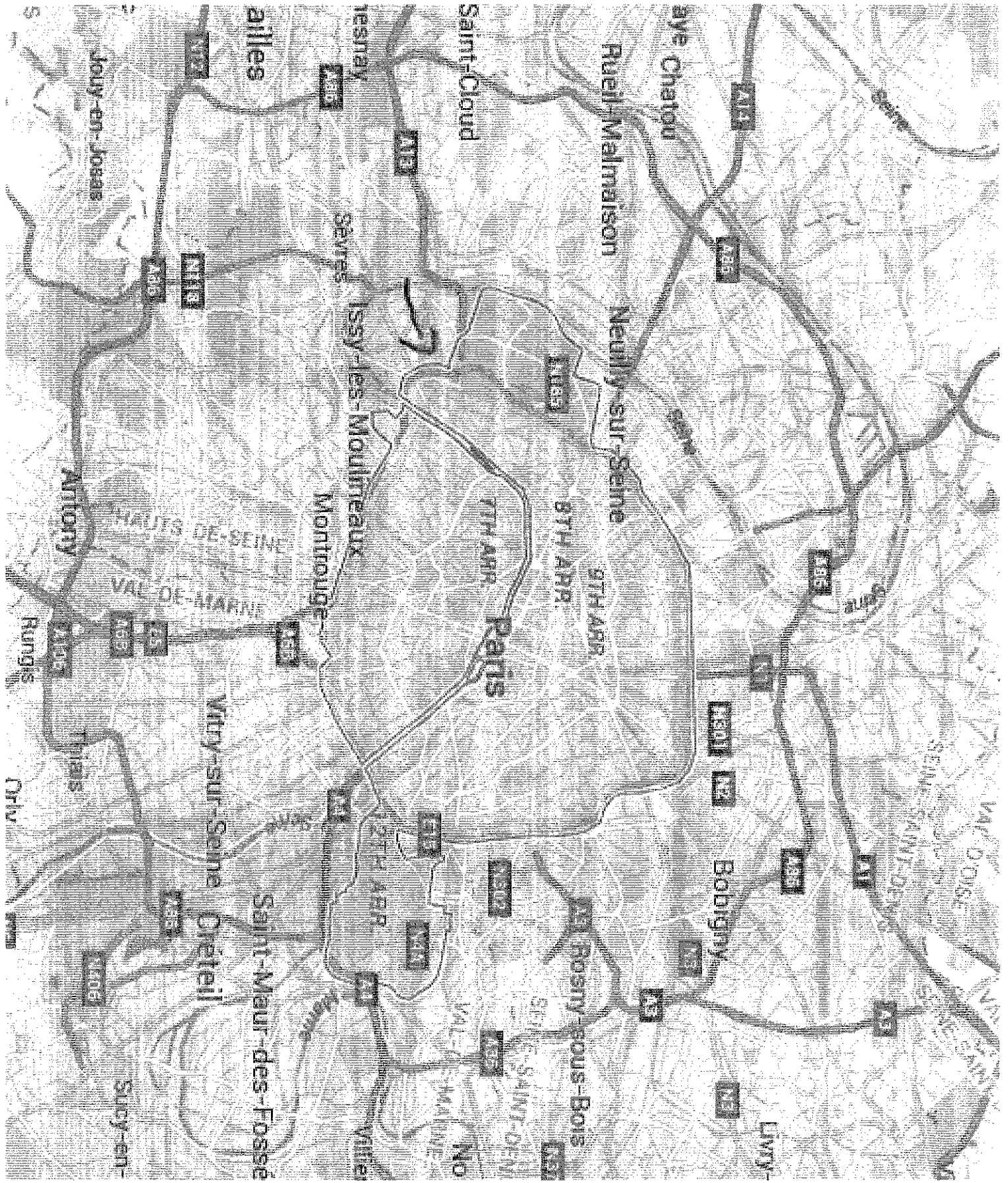
Consider ca se poate face in parteneriat cu CFR. Sa se determine 3-4 garnituri de tren, legate la doua locomotive si elaborat un orar care sa se respecte (deoarece trenurile in ziua de azi au foarte mari intarzieri!!!).

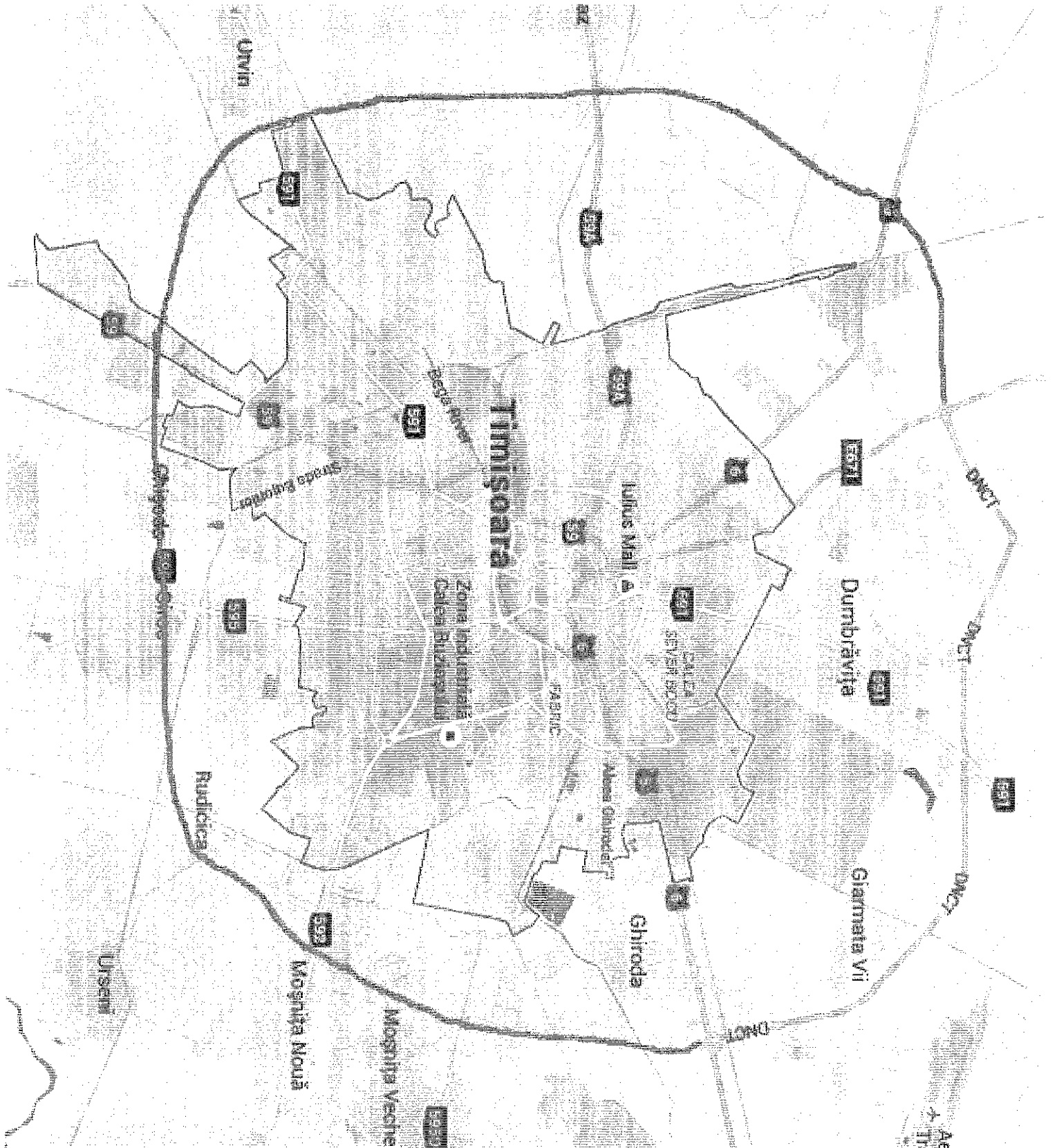
Pentru moment numai aceste doua solutii mi-au venit in cap, dar sunt sigur ca mai exista si altele ce putem sa le gandim si aplica.

Va multumesc

--

Andrei - Lucian, Rosca





AE  
+  
TR

ROMÂNIA  
Județul Timiș  
Primăria Municipiului Timișoara

Ghișeul : 0

S-a înregistrat cu numărul : **CS2016-000051** din **04.04.2016**  
Cod validare: 9A956  
Correspondență fax  
Am preluat de la **POPA ANDREI VLAD**  
Cu adresa: Timișoara, Str.  
Total 2 file

Termen de rezolvare: 04.05.2016  
Răspuns prin poștă sau ridică  
personal

Obs. DEZBATERE PUBLICA - PLANUL DE MOBILITATE  
URBANA DURABILA PENTRU POLUL DE CREȘTERE  
TIMISOARA - 2030

Timișoara, la 04.04.2016

Inspector,  
Diana Dinu



Puteți verifica starea cererii Dvs. la adresa [www.primariatm.ro](http://www.primariatm.ro)  
Informații telefonice despre acte, probleme, cereri și sesizări prin serviciul  
Call Center. Tel. 969, de luni până vineri, între orele 8-22.

Cod FO - 24 - 01, ver.2





Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Timișoara - 2030

Popa Andrei Vlad

to:

codruta.oroabeti@primariatm.ro

31.03.2016 00:17

Hide Details

From: Popa Andrei Vlad <popa.andrei1921@yahoo.com>

To: "codruta.oroabeti@primariatm.ro" <codruta.oroabeti@primariatm.ro>,

Please respond to Popa Andrei Vlad <popa.andrei1921@yahoo.com>

Bună seara,

Pentru început doresc să vă transmit faptul că Timișoara are nevoie de aceasta strategie într-un termen cât mai scurt, în nici un caz abia în următorii 14 ani!

Dat fiind faptul că Timișoara este un oraș care se dezvoltă și se extinde vizibil de la an la an (în special pe domeniul „corporate”) consider ca orașul nostru are nevoie de o rețea de căi de acces mult mai bine pusă la punct.

1. Avem în primul rând nevoie de o șosea de centura, care să reprezinte un inel complet în jurul orașului.

2. Avem nevoie de căi de acces lărgite la 4 benzi (2/sens) care să lege orașul de fiecare primă localitate aflată în raza Timișoarei.

- includem aici inclusiv piste special amenajate pentru biciclete

3. Rețeaua de transport în comun trebuie prelungită așa cum se menționează și în strategia dvs., astfel încât să lege Timișoara de toate localitățile adiacente.

- Trebuie să înființăm noi linii „Metropolitan” care să deservească transportul între oraș și localitățile adiacente

- Parcul auto RATT trebuie reabilitat, după cum urmează:

a. Toate tramvaiele trebuie scoase din uz (cu excepția celor două „Armonia”. deoarece acestea reprezintă cel mai mare factor de poluare din toate mijloacele de transport, de la biciclete până la troleibuze)

- Referitor la tramvaie, doresc să amintesc și starea execrabilă a multor tronsoane de cale ferată destinate tramvaielor

b. Numărul autobuzelor și troleibuzelor trebuie suplimentat considerabil

- autovehiculele care au defecțiuni la sistemul de climatizare trebuie scoase din uz până la remedierea situației mai ales pe timp de vară/iarnă

c. Strategia de vîndere a biletelor și/sau abonamentelor trebuie regândită total

- urcarea în mijloacele de transport în comun trebuie să se facă DOAR pe ușa din față, iar șoferul trebuie să vîndă bilete călătorilor care nu dispun de abonamente sau bilete, în momentul urcării (așa cum se întâmplă în Occident)

- coborârea se va face DOAR pe ușile din mijloc și respectiv spate

d. Strategia privind frecvența și/sau periodicitatea mijloacelor de transport în comun trebuie regândită total, după cum urmează:

- În primul rând, circulă foarte multe tramvaie cu două vagoane, dintre care jumătate de locuri sunt goale, alt tramvai de pe aceeași linie venind la 15-20 minute distanță. Propun aici, cu excepția orelor de vîrf, folosirea a unui singur vagon/ linie, la o distanță de 5-7 minute, în dauna a două vagoane legate la interval de 15-20 (uneori și mai mult) distanță

- În al doilea rând, legăturile între linii sunt lamentabile. Pe anumite tronsoane circulă 5-6 tramvaie avînd stație comună cu 2 troleibuze și 2 autobuze (cel mai bun exemplu e stația de la Poșta Mare). În 8/10 cazuri, toate cele 5 linii de tramvaie sosesc concomitent, iar în următoarele 10-15 minute nu mai vine nici un tramvai. Valabil pentru linia 15-16 de troleibuz. Dacă un calator dorește să ajungă de la Poșta pe strada Cluj, are ca variantă linia 15 sau 16. Dacă ele sosesc concomitent și pleacă la fel, călătorul trebuie să aștepte 10-15 minute după alt troleibuz (mai ales în weekenduri). O soluție ideală ar fi diferențele de 5 minute de plecare de la Poșta a celor două linii. Analog pentru o

situație în care Xulescu dorește să plece din Piața Libertății spre Traian și toate pleaca în interval de 2-3 minute, iar mai apoi nu mai vine nicio linie în următoarele 10-20min.

e. Siguranța și curățenia/confortul în mijloacele de transport în comun

- Tramvaiele în special seara sunt frecventate de aurolaci și țigani + alte specimene care vin la furat. Beau, înjura, scuipă semințe, agresează verbaș și chiar fizic persoanele care călătoresc. Toate acestea fiind posibile din lipsa agenților Poliției Locale. Drept urmare, consider că, decât să angajați controlori și să stabiliți contracte cu Poliția Locală pentru amendarea călătorilor fără bilet, mai bine ați lua în considerare pct. e. și toată lumea ar plăti, iar contractele cu Poliția Locală ar fi încheiate pentru a asigura siguranța și curățenia.

Spor în finalizarea unei strategii demne de orașul Timișoara care să satisfacă nevoile cetățeanului și să-i asigure siguranța.

Cu respect,

Andrei Vlad Popa,

Masterand în cadrul Universității de Vest din Timișoara, Facultatea de Chimie, Biologie și Geografie, Departamentul de Geografie, Specializarea Dezvoltare și Amenajare Turistică.