



**Raport prezentare și dezbatere publică
„Regenerare urbană – Zona Piața Mocioni”
Perioada 06 iunie - 30 iunie 2023**

1. Promovarea consultării:

- în format fizic:
 - invitații înmânate către asociații de locatari și actorii principali din zonă (comercianți, organizații culturale, etc)
- în format online
 - e-mail / sms transmise către asociații de locatari din zona de intervenție, precum și către organizații ale societății civile relevante pentru acest proces de consultare
 - e-mail-uri transmise către instituții relevante
 - comunicat de presă
 - anunț pe social media
 - anunț pe site-ul Primăriei Municipiului Timișoara

2. Metode de colectare feedback

- online pe platforma Decidem pe [pagina dedicata](#) acestui proces de consultare, în secțiunile [Piața Mocioni](#), [Piața Maria](#) și [Străzi adiacente](#)
- fizic, în cadrul întâlnirilor de prezentare (07 iunie 2023) și dezbatere a conceptului (29 iunie 2023).
- întâlnire cu operatorii culturali (16 iunie 2023) - reprezentanți ai Teatrului Merlin, Casei de Cultură a Municipiului Timișoara, Teatrului Aouăleu, Teatrului Basca, Teatrului Thespis . În cadrul acestei întâlniri discuțiile s-au axat pe Piața Mocioni unde proiectul propune integrarea unei zone scufundate înconjurată de spațiu verde și alei ca punct focal al pieței, zonă în care vor putea avea loc evenimente culturale.

3. Evenimente publice pe perioada consultării

- 1) Prezentarea conceptului
 - Data și ora: 07 iunie 2023, de la ora 17:00
 - Locul: Sala de festivități „Preot Ioan Imbroane” a Parohiei Iosefin, P-ța Alexandru Mocioni, nr. 9
 - Număr participanți: aproximativ 60
 - Înregistrare: <https://fb.watch/11swvXL9r/>
- 2) Dezbaterea publică
 - Data și ora: 29 iunie 2023, de la ora 17:00
 - Locul: Sala de festivități „Preot Ioan Imbroane” a Parohiei Iosefin, P-ța Alexandru Mocioni, nr. 9



Număr participanți: aproximativ 20

Înregistrare: <https://fb.watch/lyhK0qzHI7/>

În cadrul ambelor evenimente publice au fost preluate întrebări și sugestii de la participanți, majoritatea locuitori ai zonei de intervenție, persoane cu interes de a dezvolta afaceri în zonă, profesioniști din domeniul urbanismului și amenajării teritoriului (arhitecți, proiectanți), reprezentanți ai mai multor ONG-uri. Au fost oferite răspunsuri pe loc din partea proiectanților și a decidenților locali prezenți la fiecare întâlnire iar majoritatea sugestiilor și propunerilor de îmbunătățire au fost integrate în proiectul prezentat și dezbătut în cadrul celei de a doua întâlniri.

4. Propuneri primite și integrarea lor în proiect

Număr propuneri primite online : 9

Număr propuneri primite în cadrul întâlnirilor : 17

Număr persoane care au transmis propuneri : 28

Număr propuneri integrate în proiect : 16

În **Anexa 1** – parte integrantă a raportului – sunt centralizate propunerile, sugestiile și întrebările primite și răspunsurile aferente.



Consultare organizată de:
PRIMARIA MUNICIPIULUI TIMISOARA



PROIECTANT:

ÎNTREBĂRI ȘI RĂSPUNSURI PREZENTARE CONCEPT ȘI DEZBATERE PUBLICĂ PROIECT „REGENERARE URBANĂ - ZONA PIAȚA MOCIONI”

Întrebări / Observații / recomandări preluate de pe pagina de dezbateri on-line a proiectului

Întrebări / Observații / Recomandări	Răspunsuri
<p>Pentru unitate arhitecturală și caracter, puteți lua în considerare folosirea asfaltului cărămiziu pentru pista de biciclete. Parohia Reformată are cărămidă expusă, fiind una din clădirile remarcabile ale zonei. De asemenea pista continuă cu roșu cărămiziu pe Bd. Regele Carol I. Asfalt cărămiziu este folosit și pe pista de pe malul Begăi, cea mai lungă din oraș. De asemenea, ar crește vizibilitatea pistelor în intersecții, mai ales cea cu str Gheorghe Doja, unde pista trece peste liniile de tramvai.</p> <p>De asemenea stâlpișorii de pe marginea pistei prezintă pericol pentru bicicliști. Dacă sunt loviți cu pedala pot duce la accidente grave. Ar fi bună o altă soluție; eventual o bordură înaltă, sau interschimbarea spațiului verde și pistei (deși aceasta din urmă ar însemna renunțarea la băncile de pe bordura spațiului verde; a căror situație e oricum neclară, vezi comment la Piața Mocioni).</p>	<p>Pentru finisarea pistei de biciclete se va utiliza îmbrăcăminte asfaltică colorată, astfel încât să se diferențieze față de carosabil. Se va analiza efectul pe care cromatica acestor piste îl are asupra spațiului.</p> <p>Se vor scoate bolarzii de la pistele de bicicletă și se va studia un alt detaliu pentru zona respectivă.</p>
<p>Cum a câștigat această firmă contractul și de ce nu a fost organizat un concurs prin OAR ?</p> <p>Fără stâlpișori la pistele de biciclete:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sunt greu de întreținut - sunt un pericol public dacă reușești cumva să te agăți în unul, să nu mai vorbesc de faptul că poate un copil să intre cu fața direct într-un colț. Numai acest singur detaliu mă trimite cu gândul la niște arhitecți care nu au mers pe 	<p>Proiectul s-a câștigat prin concurs organizat pe bază de licitație. Să fi proiectant nu ține de zona unde locuiești ci de deontologia meseriei. Pentru un răspuns cât mai real la problemele zonei, care să nu fie legat de individualitatea și partea umană de a răspunde nevoilor directe a fiecăruia dintre noi, cele mai corecte sunt propunerile proiectanților care trăiesc înafara ariei de studiu, nefiind dictați de nevoile lor personale.</p> <p>Se vor scoate bolarzii care delimitează pistele de bicicletă.</p>

<p>bicicletă în viața lor. - nu au nici un efect de protecție, mașinile vor trece lejer peste acei stâlpișori iar bicicliștii mai degrabă scapă prin impactul cu o mașină decât cu acei stâlpișori.</p>	
<p>- Stațiile de transport public trebuie să respecte Normativul privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, indicativ NP 051-2012 - Revizuire NP 051/2000 - pag 35 din document, Secțiunea 5 – Stații pentru transport în comun urban. Fig IV.16 – Stație pentru transport în comun urban, se poate observa că stația, are o lățime de 2.8m pe care insist să o respectați și la care să se adauge 0.2m spațiu de siguranță (gard de protecție și bordură înaltă). - Rampa de acces - trebuiesc respectate valorile din tabelul - V.5.3. Lungimi de rampe pentru diferențe de nivel diferite - pagina 74 din normativ - stâlpii de iluminare integrați în stații, pot asigura iluminarea pe toată lungimea peronului stației</p>	<p>Stațiile de transport public vor respecta Normativul privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap atât pentru gabaritele zonelor de staționare/așteptare cât și pentru circulații și pantele necesare pentru deplasare în condiții de siguranță.</p> <p>Stâlpii de iluminat vor fi amplasați pe trotuar, iar corpurile de iluminat dimensionate astfel încât să asigure nivelul de iluminat necesar, în conformitate cu legislația în vigoare și studiul luminotehnic realizat pe fiecare zonificare în parte.</p>
<p>-Pentru tronsonul cuprins între Piața Maria și Podul Traian, în prezentare apare că la intersecția cu Splaiul T. Vladimirescu, se poate vira la dreapta. Acest lucru fiind în conflict cu traversarea pietonilor și a bicicliștilor în aceeași fază de verde, având doar o singură bandă auto, se generează astfel un "dop" pe acel sector pentru traficul auto pe direcția înainte. În opinia mea, acest lucru poate fi rezolvat prin folosirea acestui tronson de drum doar pe direcția "înainte" iar cei care vor să vireze pe Splaiul Tudor Vladimirescu, pot folosi strada paralelă - Treboniu Laurean, cu acces din zona Pieței Mocioni Presemnalizarea acestui lucru în Piața Mocioni, este necesară.</p>	<p>Splaiul Tudor Vladimirescu, nu poate susține circulația prezentă și preluarea noii circulații care ar apărea datorită închiderii benzii de pe bulevardul 16 decembrie. Situația propusă a fost studiată în baza studiului de trafic și în paralel cu proiectele în curs și viitoare care se desfășoară pe Splaiul Tudor Vladimirescu, acesta dorindu-se să fie "plămânul verde" al Timișoarei</p>
<p>- Zona verde cuprinsă între Splaiul T. Vladimirescu și Str. T. Cipariu este binevenită dar, se poate observa că la trecerile de pietoni din proximitatea stațiilor de tramvai, nu există insulă pentru persoanele cu dizabilități fiind forțați să traverseze 3 benzi de circulație lucru foarte dificil pentru această categorie de persoane. - propunerea constă în mutarea zonei verzi lângă linia de tramvai, generând</p>	<p>Prin proiect se propune schimbarea stâlpilor de iluminat, care sunt comuni cu cei de contact și modernizarea rețelei electrice de iluminat public, nu refacerea rețelei electrice de alimentare pentru tramvai. Mutarea stâlpilor de contact pe mijloc înseamnă refacerea întregii linii de tramvai și a rețelei catenare, subiect care nu intră în prezentul proiect.</p>

<p>astfel o zonă de siguranță pentru pietoni, posibilitatea de a muta stâlpilor de iluminat public de pe trotuar și integrarea pistei de biciclete în regim shared space (spatiu comun pentru masini, transport alternativ si pietoni) fără a mai folosi stâlpilor din randare.</p> <p>Mutarea stâlpilor de iluminat public, poate avea mai multe avantaje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eliberarea trotuarului - integrarea unei console pentru catenara de tramvai - pot fi montați pe ambele părți ale liniei de tramvai - în zona peronelor stațiilor de tramvai, pot fi integrați în infrastructura stației astfel încât să nu deranjeze călătorii 	<p>Un alt aspect care nu permite poziționarea stâlpilor, altfel, este lățimea redusă a secțiunii stradale, dimensionarea stațiilor de tramvai conform normelor 2,80 m, minim liber și poziționarea stâlpilor care au o raza de cca 50 cm, ar duce la micșorarea drastică a trotuarelor, translatarea zonelor de poziționare stâlpi va lua din lățimea trotuarelor pe toată lungimea bulevardului, spațiul dintre aceștia rămânând nefolosibil.</p> <p>Poziționarea spațiului verde lângă liniile de tramvai, cum am menționat și mai sus, va reduce dimensiunea trotuarelor, spațiul verde propus în momentul de față fiind cel care lărgiște cel puțin vizual partea pietonală și o face să fie mai departe de zona auto.</p> <p>Realizarea pistelor de bicicletă în sistem shared space (spatiu comun pentru masini, transport alternativ si pietoni) nu este o soluție prea agreată nici de pietoni nici de utilizatorii de biciclete, având în vedere că bicicleta va fi folosită ca mijloc de transport nu pentru plimbare, cum se face în parcuri, exemplele de shared space (spatiu comun pentru masini, transport alternativ si pietoni) în care pietonii și bicicliștii utilizează același spațiu nu sunt unele fericite, feedback-ul fiind unul negativ din ambele părți.</p>
<p>Felicitări pentru proiect, până acum cel mai bun pe care l-am văzut pt Timișoara .</p> <p>Câteva observații:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Pista de biciclete care trece prin spatele stației de tramvai cu direcția centru prezintă pericol, e prea aproape de refugiu (vezi 0:56 în video). Pietonii nu au vizibilitate. Un spațiu liber de cca 1m clearance (loc liber) în spatele refugiului ar ajuta. Cu stația de pe celălalt sens nu mi-e clar, dar dacă e la fel, ar prinde bine și acolo aceeași modificare. * Pe pistele de biciclete nu sunt marcate sensurile de mers. Probabil în realitate se va ocupa Primăria de marcaje, dar ar fi mai ușor de înțeles proiectul dacă ați include săgeți. 	<ul style="list-style-type: none"> * Pista de biciclete este lipită de refugiul stației de autobuz, conform recomandări Ghid publicat de MDLPA, pag. 44, cap. 4.14. Stații de autobuz. Nu există spațiu pentru a adăuga încă 1m clearance (loc liber). * Nu sunt toate marcajele în video, pe planuri există. * Trecherile de pietoni de pe Blvd. 16 Decembrie 1989 vor fi semaforizate și se vor marca corespunzător. Parapetul de protecție pentru bicicliști se folosește în afara localităților, conf. STAS 10144/2-91. * Jardinierile au bănci spre trotuar, nu spre pistele de biciclete.

Anexa 1 – Raport prezentare și dezbatere publică a proiectului „Regenerare urbana – Zona Piața Mocioni”

<p>* Pe trecerea de pietoni de la Profi (la min 1:51 din video), ar fi binevenit un parapet/insulă de protecție pentru pietoni/bicicliști (sud, partea stângă în video).</p> <p>* La 0:10 și 0:26 în video, sunt bănci pe marginea unor insule de verdeață de-a lungul pistelor de biciclete. Oamenii care stau pe aceste bănci ar sta cu picioarele pe pistă.</p>	
<p>La ieșirea spre strada Ady Endre e un triunghi mare hașurat cu vopsea albă. Ar putea fi spațiu verde.</p>	<p>S-au realizat câteva modificari în zona respectivă printre care și mărirea spațiului verde posibil. Se are în vedere ca acel spațiu să fie propus ca fiind înierbat.</p>
<p>Din ce se vede numărul de locuri de parcare se va reduce drastic, atât pe bd. 16 Decembrie cât și pe bd. Regele Carol. Nu vad nici o soluție realistă pentru riveranii posesori de autoturisme. Utopic proiect!</p>	<p>Pe Blvd. 16 Decembrie 1989, segmentul cuprins între Splaiul T.Vladimirescu și Piața Mocioni (tronson care intră în zona de intervenție a acestui proiect) sunt poziționate doar câteva locuri de parcare la magazinul Profi, locuri de parcare care au fost repositionate pe strada Laurian Augustus Treboniu.</p> <p>Blvd. Regele Carol I și 16 Decembrie 1989 segmentul cuprins între Piața Mocioni și Blvd. Dragalina nu intră în zona de intervenție a prezentului proiect.</p>
<p>Împotriva, cel mai slab proiect. Se pare că proiectantul nu a fost informat prin tema de proiectare că zona analizată este predominant de tranzit între Nordul Timișoarei și Sudul Timișoarei, că zona este mobilată cu cladiri cu 2 , 3 etaje, riveranii fiind vitregiți de spațiu de parcare pentru autovehiculele personale. În plus amenajarea din Piața Mocioni nu ține cont de Magazinul Profi, care nu are nici un loc de parcare. Vă solicit să faceți un studiu de trafic, pietonal, auto și velo, pentru a se putea stabili ce soluție trebuie adoptată. Se vede clar din proiect că nu ați auzit de conceptul Mobilitate Urbană</p>	<p>Prin tema de proiectare se cere realizarea unei soluții prin care Blvd. 16 Decembrie să fie redat pietonului și să se reducă traficul auto. De asemenea, trebuie să se țină cont de statutul de monument istoric al cartierului.</p> <p>Caracterul neplăcut pe care îl avem în momentul de față, vitregirea zonei ca monument istoric cât și nivelul de trai nesănătos pe care îl trăiesc riveranii acestei zone, se dorește schimbat, redând cartierului caracterul de mult pierdut. Această zonă reprezintă o valoare istorică și arhitecturală importantă, făcând parte din axa castelelor din Timișoara, valoare pierdută datorită circulațiilor auto și imposibilitatea pietonului de a staționa și observa frumusețea cadrului construit, atât mineral cât și spațial. Circulația auto din zonă, care pare că va fi o pierdere la nivelul orașului, va fi de fapt un câștig la nivelul principiului de Mobilitate Urbană, propunerile sunt susținute atât de studii de trafic și de circulație cât și de realizarea altor proiecte care sunt în lucru sau care urmează a fi realizate. Proiectul este corelat cu celelalte proiecte de dezvoltare a</p>

	<p>infrastructurii - “Coridor de mobilitate Magistrala Verde în Timișoara – Calea Șagului – Bd. 16 Decembrie 1989”, pasajul și podul Solventul - care prevad redirectionarea traficului de tranzit pe inelul IV.</p> <p><i>Mobilitate Urbană este reprezentată de toate posibilitățile de deplasare în cadrul unui oraș și aranjarea spațială a tuturor modalităților de realizare a acesteia. În perioada în care trăim, orașele mari încearcă să-și schimbe infrastructura pentru a acomoda modalități de transport alternativ și public, dezvoltând tot mai mult politici car-free (fara masini), deoarece acest aspect sporește gradul de mobilitate și urmăresc un viitor sustenbil. "Mobilitatea urbană este unul dintre principalele elemente ale unui oraș modern. Mobilitatea urbană sustenabilă integrează armonios toate opțiunile de deplasare într-un oraș - transportul public și privat, mersul pe bicicletă sau pe jos - pentru a asigura confortul, rapiditatea și eficiența mișcării în oraș. Mobilitatea urbană favorizează omul, înainte de toate" - Green City Lab</i></p>
<p>Toată strada Treboniu Laurean și continuarea ei în piața ar trebui făcută pietonală. Pista de biciclete de pe 16 Decembrie s ar putea muta aici și separa de traficul pietonal prin 2 rânduri de pomi. Să mergi pe lângă tot traficul auto de pe 16 dec e foarte neplăcut pt pietoni și bicicliști.</p>	<p>Strada Laurian Treboniu nu intră în zona de intervenție a acestui proiect.</p>
<p>Fiindca e MULTA PIATRA SI ASFALT, propun 3 lucruri:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Apa este viață! Cel puțin în Pța Küttel, o fântână arteziană, care, să fie realizată în echilibru raportat la stilurile arhitecturale existente și conceptul modern al regenerării; nicidecum aidoma celor care au împânzit orașele României în ultimii ani, unele cu faianța ca-n baie. Cred că și în Pța Maria, undeva lângă statuie, o mică fântână, O SURSA DE APA, ceva ingenios în raport cu arhitectura pieței și ansamblul statuii. Apa dă viață, curgerile de apă încântă ochiul și transmit o stare de bine. 2. Regândirea stilistică, în context, a acelu jgheab cu robinete, de lângă turnul bisericii. 3. O randare fără gardul bisericii, poate, ne-ar fi arătat daca ar exista "mai mult 	<p>Zona aflată în studiu va fi utilată cu cișmele de băut apă (câte una în fiecare piață existentă în zona studiată) și sisteme de irigații pentru zonele verzi.</p>

Anexa 1 – Raport prezentare și dezbateră publică a proiectului „Regenerare urbana – Zona Piața Mocioni”

<p>spatiu vital", "mai mult oxigen", mai multă libertate de mișcare. Până la construcția bisericii, acolo a existat un parc, acel gard părănd o barieră spre verdeața existentă dincolo de el, o limitare de acces.</p>	
<p>Bulevardul Regele Carol I, nu trebuie blocat între străzile A. Endre și E. Gojdu. Pe acest segment, pot fi implementate soluții de calmare a traficului cum ar fi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rampă de acces pe toată lungimea tronsonului (aprox. 100m) ajungând la același nivel cu zona pietonală - îngustarea zonei de acces la 2.8m - introducerea unor stâlpi de delimitare a zonei rutiere <p>Pe Ion Ghica - segmentul spre CNB, se schimbă sensul de mers astfel că de la Str. E. Gojdu și până la str. I. Ghica, se poate merge cu 2 benzi, a doua bandă fiind pt viraj la stanga cu semaforizare individuala în funcție de fluxul tramvaielor.</p> <p>Această modificare, vine în ajutorul rezidenților pentru a putea întoarce (vira) spre Biserica Josefin cât și pentru cetățenii care își duc copii la școală ca să nu mai blocheze traficul pe blvd. 16 decembrie având posibilitatea de a ieși de pe strada I. Ghica, în ambele direcții ale blvd 16 Decembrie.</p>	<p>Blvd. Regele Carol I, pe tronsonul dintre Ady Endre și Emanoil Gojdu va putea fi utilizat de către riveranii care au acces auto în curțile caselor în care locuiesc precum și de mașinile de aprovizionare într-un interval orar prestabilit (de exemplu 06:00 – 10:00).</p> <p>Spațiul câștigat din banda de circulație auto face ca expunerea spațiului pieței să fie mult mai vizibilă, aducând posibilitatea de amenajări de terase și zone de recreere cu spații verzi.</p>
<p>În acest moment, accesul la parcările de pe Blvd. Regele Carol I, este dificil. Schimbarea poziției acestora este necesară pentru a facilita accesul. Propunerea este ca acestea să fie realizate în spic pt un acces facil fără a intra în conflict cu traficul rutier.</p> <p>Totodată, parcările din proximitatea stațiilor de transport public, pot fi poziționate în aliniament cu stația, oferind spațiu suficient pentru a putea respecta Normativul NP051 și pentru a putea oferi o lățime a peronului stației de 3m.</p> <p>Aceste parcări în aliniament, sunt o soluție pentru vehiculele de marfă - microbuze / camionete care, dacă ar parca în spic, ar putea ieși din gabarit și ar putea perturba traficul.</p>	<p>Blvd. Regele Carol I de la Piața Mocioni spre Dragalina nu face obiectul prezentului proiect, dar recomandăm realizarea unor spații de parcare în spic pe partea cu trotuarul, pe partea cu stația se recomandă realizarea unui spațiu verde.</p>
<p>Pista de biciclete, așa cum se vede la 0:00 în video, face un detur dreapta-stânga la fiecare intersecție (care e de înțeles, permite mașinilor un refugiu pentru</p>	<p>Conf. Ghid metodologic de reglementare a proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete, experții recomandă</p>

<p>virarea la dreapta). Ar putea fi evitat dacă toată pista s-ar muta lângă trotuar (iar bariera verde s-ar muta între pistă și șosea).</p>	<p>realizarea infrastructurii pentru biciclete pe partea carosabilă din următoarele motive:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Împărțirea echitabilă a spațiului între modurile de transport este un principiu de bază al planificării mobilității urbane durabile. Relocarea părții carosabile pentru realizarea infrastructurii pentru biciclete presupune o eficientizare a utilizării spațiului, fiind cunoscut faptul că bicicleta este cel mai eficient vehicul, din punct de vedere al utilizării spațiului. - Dezvoltarea ulterioară a traseelor pentru biciclete, odată cu scăderea traficului motorizat, va fi posibilă fără investiții majore, prin relocarea spațiului eliberat. - Implementarea de trasee pentru biciclete pe partea carosabilă este mai ieftină decât realizarea lor pe trotuare deoarece, se exclud lucrările de accesibilizare necesare pentru a preveni situațiile în care persoanele cu deficiențe de vedere ajung pe spațiul destinat circulației bicicletelor. - Se evită crearea de puncte de conflict în intersecțiile cu străzile secundare, cauzate de șoferii care trebuie să oprească autovehiculele pentru a se asigura. - Scade probabilitatea de accidente, deoarece fluxul motorizat este mult mai previzibil decât cel pietonal.
<p>Consultare publică fără planuri în varianta existent/propus și exclusiv pe randări e discutabilă și nefondată</p>	<p>Pentru înțelegerea propunerilor de către toată lumea, nu doar de către specialiști, s-a recurs la prezentarea acestora prin intermediul imaginilor video-realiste, fără încărcarea prezentării cu elemente care nu ar fi fost pe limbajul tuturor. Situația existentă se poate observa printr-o simplă plimbare în zona de studiu, principiile prezentate ca puncte tari și puncte slabe ale zonei se pot observa prin intermediul prezentării text în care se prezintă deficiențele ce se doresc schimbate și valorile ce se doresc păstrate, prin intermediul propunerilor.</p>
<p>Întrebări / Observații / Recomandări rezultate în urma prezentării conceptului din data de 07.06.2023</p>	
<p>Întrebări / Observații / Recomandări</p>	<p>Răspunsuri</p>
<p>Locuri de parcare în zona pietei Mocioni</p>	<p>În zona Pieței Mocioni, pe Str. Piața Alexandru Mocioni, în partea de vest a bisericii se vor adăuga locuri de parcare. În partea de est a bisericii se va menține stația de taxi, pe zona shared space (spațiu comun), care duminică și în zilele cu sărbători religioase, va folosi drept parcare pentru enoriași</p>
<p>Treceri de pietoni Piața Mocioni</p>	<p>Pe tronsonul din dreptul bisericii, cele două treceri de pietoni care îl încadrează,</p>

Anexa 1 – Raport prezentare și dezbateri publică a proiectului „Regenerare urbana – Zona Piața Mocioni”

	se propun a fi dimensionate la lățimea maximă normată.
Posibilitatea efectuării virajului la stânga, după biserică, pe sensul de mers către Calea Șagului	Pe blvd. 16 Decembrie 1989 segmentul dintre cele două treceri de pietoni din zona Pieței Mocioni va fi înălțat și pavat cu piatră cubică, trecerile vor fi realizate din piatră cubică în 2 culori (conf. model Oradea) și se vor lăți până la maximul admis prin normativ. Spațiul verde dintre sensuri va dispărea, se va realiza o bretea (minim 2,75m) pentru efectuarea virajului la stânga pe str. Piața Al. Mocioni și apoi pe str. Laurian August Treboniu.
Schimbare sens circulație pe str. Moșilor	Pe str. Moșilor se va schimba sensul de circulație, astfel încât să se poată ajunge pe str. Laurian August Treboniu.
Mai mulți copaci pentru umbrire, zone verzi	Spațiile verzi reziduale de la colțurile de stradă se vor elimina, pe segmentul îngustat din blvd. 16 Decembrie vor fi plantați copaci în alveole cu grilaj metalic. Spațiile verzi de tipul fâșiilor înguste vor fi întrerupte (vor deveni alveole), plantate cu arbuști, tufe și copaci, nu cu gazon. În Piața Maria se va studia integrarea unui spațiu verde care să conducă oamenii prin piața și suplimentarea arborilor plantați.
Accesul în stațiile de tramvai din Piața Maria	Zonele stațiilor de tramvai se vor rezolva prin ridicarea carosabilului la nivelul trotuarului (stațiile din zona Pieței Maria)
Fără stâlpi pe pista de biciclete	Se vor elimina bolarzii propuși de la pistele de biciclete, cel mult se vor propune bolarzi din material cauciucat, moale.
Acces auto str. Timotei Cipariu	Pe str. Timotei Cipariu se va studia modul în care se trece de la shared space (spatiu comun pentru masini, transport alternativ si pietoni) la stradă normală – se va studia terminația străzii de tip shared space (spatiu comun pentru masini, transport alternativ si pietoni) și posibilitatea de întoarcere a mașinilor în capăt.
Piața Mocioni, extindere suprafață spațiu verde, amfiteatru/scenă în piața	În Piața Mocioni se va mări suprafața spațiului verde și a celui plantat (model Piața Unirii). Se propune integrarea unei zone scufundate înconjurată de spațiu verde și alei ca punct focal al pieței, zonă în care vor avea loc evenimente culturale diverse. A avut loc o întâlnire cu operatorii culturali care pot fi implicați în realizarea evenimentelor din piață și au fost discutate criteriile și necesitățile la care acest spațiu trebuie să răspundă.
Toaleta publice	Vor fi amplasate toaleta cu autospalare
Întrebări / Observații / Recomandări rezultate în urma dezbaterii din data de 29.06.2023	
Ce se întâmplă cu cablurile de curent și internet	Toate cablurile vor fi trecute în subteran, cu excepția liniei de contact tramvai

Anexa 1 – Raport prezentare și dezbateră publică a proiectului „Regenerare urbana – Zona Piața Mocioni”

Pistele de biciclete prea înguste !	Pistele de bicicletă vor avea 1.5 m lățime .
De ce nu se face pietonală întreaga zonă ?	Este prea devreme pentru asemenea decizii radicale, poate în 10-15 ani orașul / societatea va fi pregătită pentru o asemenea decizie .
Bulvardul Regele Carol nu intră în proiect ?	Bd. Regele Carol este un exemplu de proiectare a spațiului public, profilul trebuie pastrat, este nevoie doar de reîmprospătare / reabilitare
Deschiderea gardului Bisericii	Sunt discuții pozitive, constructive cu reprezentanții Bisericii pentru găsirea unei soluții de integrare a Bisericii și clopotniței în spațiul public , dar trebuie ținut cont de faptul că parte din spațiul în discuție are și alte funcțiuni private.
Accesibilitate persoane cu dizabilități	Toate intervențiile în spațiul public țin și vor ține cont de necesitatea de face spațiul public accesibil tuturor persoanelor.
Stâlpii de pe trotuare	Toți stâlpii din zona de intervenție vor fi relocați / înlocuiți . Nu vor fi motați stâlpișori pe pistele de biciclete.
Spații verzi-gardurile vii nu sunt adecvate	Nu vor exista garduri vii în spațiul studiat
Coridor pietonal și pistă de biciclete pe Ady Endre către Podul de fier, treceri pietonale ridicate pe Bd. Regele Carol	Sunt mai multe zone adiacente care vor necesita intervenții complementare după definitivarea proiectului.
Trecere de pietoni în zona stației de tramvai din Piața Maria	Se va lua în considerare propunerea primită.
De ce nu se ia în considerare introducerea de firobuse pe zona studiată ?	Firul de contact pentru firobuse trebuie înlocuit în proporție de 80% în întreg orașul. Nu este oportun în acest moment introducerea unui nou sistem de transport în zona studiată .
Au fost prevăzute stații de încărcare pentru autovehicule electrice ?	Nu au fost prevăzute dar se vor crea spațiile și infrastructura subterană pentru montarea ulterioară a acestor stații de încărcare.