



Consultare organizată de:

Primăria Municipiului Timișoara

Raport prezentare și dezbateră publică

Primăria Timișoara a finalizat Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU)

## **1. Promovarea consultării:**

### **- în format fizic:**

- grupuri de lucru, formate din parteneri locali potențiali pentru implementarea strategiei, din cadrul administrației publice, reprezentanți ai mediului profesional, non-profit și cetățeni. Unii dintre aceștia au fost implicați încă din faza inițială, de analiză a nevoilor, fie prin solicitări de date și informații, fie prin chestionare sau implicarea în grupuri de lucru tematice.

### **- în format online:**

- e-mail / sms transmise către grupuri de lucru, formate din parteneri locali potențiali pentru implementarea strategiei, din cadrul administrației publice, reprezentanți ai mediului profesional, non-profit și cetățeni

- e-mail-uri transmise către instituții relevante

- comunicat de presă

- anunț pe social media

- anunț pe site-ul Primăriei Municipiului Timișoara

[\(https://www.primariatm.ro/2023/11/20/strategia-integrata-de-dezvoltare-urbana-a-timisoarei-se-afla-in-consultare-publica/\)](https://www.primariatm.ro/2023/11/20/strategia-integrata-de-dezvoltare-urbana-a-timisoarei-se-afla-in-consultare-publica/)

## **2. Metode de colectare feedback:**

- online pe platforma Decidem pe pagina dedicata acestui proces de consultare, în secțiunile Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU)

- fizic, în cadrul celor 6 întâlniri de prezentare și dezbateră a conceptului organizate în perioada 19.06.2023 – 22.06.2023 în grupe tematice astfel:

- grup de lucru: cultură, turism, patrimoniu
- grup de lucru: dezvoltare urbană și teritorială
- grup de lucru: protecția și valorificarea mediului
- grup de lucru: dezvoltare socială
- grup de lucru: economie, competitivitate și educație
- grup de lucru: mobilitate urbană

## **3. Evenimente publice pe perioada consultării:**

- dezbateră publică – online pe platforma Decidem în perioada 15.11.2023 – 29.11.2023

## **4. Propuneri primite și integrarea lor în proiect:**

- număr propuneri primite online : 8

- număr persoane care au transmis propuneri : 6

- număr propuneri integrate în proiect : 0

Având în vedere răspunsurile aduse de echipa de proiect, la comentariile colectate de la cetățeni, înțelegem că acestea au fost deja adresate în forma inițială a strategiei.

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

## ANEXA 1

	Data și ora	Comentariu	Nume	Obiectiv	Răspuns	Necesitatea includerii/modificari SIDU
1	20.11.2023 22:01:50	<p>Susțin orice inițiativă de îmbunătățire a infrastructurii de transport alternativ atât în calitate de șofer cât și de biciclist și pieton. Singurul mod de a reduce traficul de mașini este să reduci numărul de mașini în trafic. Consider că primăria nu trebuie să se teamă să aplice măsuri neplăcute inițial pentru șoferi, de exemplu măsuri de „calmare” a traficului (intersecții elevate benzi îngustate, asfalt zgomotos), măsuri de descurajare a călătoriilor neesențiale cu mașina (taxe de parcare mărite pentru non-rezidenți, limitare timpului de staționare în zona centrală), favorizarea transportului în comun și cu bicicleta (înlocuirea benzilor de circulație cu benzi exclusiv pentru transport în comun/biciclete).</p> <p>În mod special aș dori să văd o schimbare radicală când vine vorba de prioritizarea infrastructurii de biciclete în tot orașul, acum marea majoritate a pistelor din oraș fiind o improvizație penibilă, trotuare pictate, menite doar să-i țină pe bicicliști din calea mașinilor.</p>	Filip Streian	<p>Obiectiv Strategic 3</p> <p><a href="https://decidem.primariatm.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/87">https://decidem.primariatm.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/87</a></p>	<p>Există o varietate amplă de proiecte pentru infrastructura velo sub obiectivul: <b>OBIECTIV SPECIFIC OS.3.4 REȚEA VELO ȘI PIETONALĂ DE NIVEL MUNICIPAL FORMATĂ DINTR-O GRILĂ DE 600M ÎNTRE CONEXIUNI ȘI CONEXIUNI VELO OPTIME CĂTRE PERIURBAN PENTRU NAVETISM ȘI LOISIR</b></p> <p>Proiectele nu vizează numai nivelul local (ex. Extinderea rețelei urbane de piste de biciclete și dimensionarea adecvată a acestora pentru construirea unei rețele în ochiuri de 600m x 600m), ci merg până la nivel de zonă metropolitană și regiune (cicloturism).</p> <p>Totodată, în paralel cu obiectivele privind infrastructura velo, avem în vedere obiective privind reducerea traficului auto în interiorul orașului prin dezvoltarea inelului IV, dar și măsuri de „calmare” a traficului și de descurajare a folosirii autoturismului.</p>	nu

## ANEXA 1

	Data și ora	Comentariu	Nume	Obiectiv	Răspuns	Necesitatea includerii/modificari SIDU
2	21.11.2023 15:17:56	<p>Pentru a face transportul public mai atrăgător propunem că trebui să fie extinderea și îmbunătățirea rețelei de transport în comun, inclusiv autobuze, tramvaie și troleibuze. Este esențial să creștem atât numărul de linii, cât și frecvența de circulație, astfel încât cetățenii să poată beneficia de un serviciu rapid și convenabil.</p> <p>De asemenea, sugerez conectarea acestor mijloace de transport într-un sistem unitar și bine pus la punct, care să permită schimburi eficiente între diferitele linii. Înainte de a aplica restricții pentru traficul auto, ar fi benefic să implementăm acest sistem modernizat de transport metropolitan. Pentru a încuraja utilizarea acestuia, vă sugerăm să luați în considerare oferirea serviciului gratuit într-o primă etapă. Aceasta ar putea fi o măsură temporară pentru a stimula interesul și obișnuirea locuitorilor cu noul și îmbunătățitul sistem de transport.</p>	Jan Kowalski	<p>Obiectiv Strategic 3</p> <p><a href="https://decidem.primariam.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/87">https://decidem.primariam.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/87</a></p>	<p>Experiențele din occident cu privire la gratuitatea pentru transportul public pentru rezidenți (ex. Talinn) arată că impactul este redundant și că în fapt nu gratuitatea atrage pasageri, ci mixul între punctualitate / fiabilitate și viteză comercială / frecvență ridicată. Costul serviciului de transport public pe an este de peste 10 ori mai mică decât deținerea și utilizarea unui autoturism personal.</p> <p>Obiectiv Strategic 3 cuprinde între direcțiile de acțiune optimizarea transportului public și prioritizarea deplasărilor cu acesta, precum și prioritizarea transportului public metropolitan ca alternativă la deplasările de navetă cu autovehiculul.</p>	nu

## ANEXA 1

	Data și ora	Comentariu	Nume	Obiectiv	Răspuns	Necesitatea includerii/modificari SIDU
3	21.11.2023 17:38:59	Sunt complet de acord cu propunerea de îmbunătățire și eficientizare a sistemului de transport în comun. Însă nu sunt de acord cu afirmația “Înainte de a aplica restricții pentru traficul auto, ar fi benefic să implementăm acest sistem modernizat de transport metropolitan.”. Sunt nenumărate studii (vezi The Downs-Thomson Paradox <a href="https://www.jstor.org/stable/42748190">https://www.jstor.org/stable/42748190</a> ) care arată clar că nu poți îmbunătăți traficul auto fără să îmbunătățești întâi traficul de transport în comun ele fiind strâns legate. În alte cuvinte, degeaba ai cel mai avansat sistem de transport în comun dacă el e blocat în același trafic cu mașinile, trebuie restricționat traficul auto și prioritizat transportul public. Legat de măsurile de încurajare, este clar că poți chiar oferi bani oamenilor ca să folosească transportul în comun (cea ce în mod indirect se și întâmplă deja, mersul cu mașina fiind mult mai scump decât cu bus-ul), ei tot cu mașinile vor merge, atâta timp cât e mai convenabil și la fel de rapid.	Filip Streian	Obiectiv Strategic 3  <a href="https://decidem.primariam.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/87">https://decidem.primariam.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/87</a>	Nu am putut regăsi o afirmația la care face referire comentariul (“Înainte de a aplica restricții pentru traficul auto, ar fi benefic să implementăm acest sistem modernizat de transport metropolitan.”). Întregul pachet de proiecte dedicate transportului public vizează nu doar creșterea confortului, ci și creșterea vitezei comerciale prin amenajarea de benzi dedicate și prioritizarea mijloacelor de transport în comun în intersecții, cum ar fi proiectele conectate la direcțiile de acțiune: D3.3.2 Optimizarea transportului public și prioritizarea deplasărilor cu acesta; D3.3.3 Prioritizarea transportului public metropolitan ca alternativă la deplasările de navetă cu autovehiculul.	nu

## ANEXA 1

	Data și ora	Comentariu	Nume	Obiectiv	Răspuns	Necesitatea includerii/modificari SIDU
4	22.11.2023 11:43:47	Ne bucuram ca vedem ca în sfârșit inelele III și IV în zona de est beneficiază de o oarecare atenție, însă din păcate nu am observat în spațiul public nimic concret cu privire la aceste proiecte. Din păcate sunt la fel de critice ca și pasajul Solventul în condițiile în care zona Modern, cuprinzând Calea Lugoșului, zona străzii Orăștie și mai nou Aleea Pădurea Verde sunt efectiv blocate (sufocate este puțin spus). Toate acestea în contextul în care Aleea Pădurea Verde preia acum și descarcă o bună parte din Dumbrăvița (situație absolut anormală) pentru moment. O astfel de descărcare își are sensul cu inelul întregit, dar nu astăzi, când soluția prezentă mai rău sufocă toată zona.	Loga Ion	Obiectiv Strategic 3  <a href="https://decidem.primariatm.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/87">https://decidem.primariatm.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/87</a>	Închiderea inelelor rutiere este întradevăr un element important nu numai pentru conectivitatea rutieră, ci și pentru a putea reconfigura și eficientiza sistemul de transport public al municipiului. Pasajul Solventul este deja în lucru (în luna august 2023 au fost aprobați prin HCL nr. 343 Studiul de Fezabilitate și indicatorii tehnico - economici aferenți obiectivului de investiție „C9b. Inelul IV Vest: conexiunea Str. Gării – Bd. Dâmbovița), iar celelalte segmente din cele două inele sunt incluse în portofoliul de proiecte în rândul investițiilor prioritare.	nu
5	24.11.2023 10:19:40	Consider că fluidizarea traficului în Timișoara este importantă, astfel încât OS3.2 și direcțiile aferente de acțiune sunt binevenite și utile în peisajul urban timișorean. De asemenea, consider esențial pentru Timișoara și obiectivul strategic O4, legat de extinderea suprafețelor plantate, modernizarea spațiilor verzi urbane și crearea culoarelor verzi-albastre (cuprinse în OS4.4). Ce mă îngrijorează însă este în ce măsură aceste obiective strategice se vor coordona unele cu altele și aplica efectiv? Mă refer aici la Inelul IV de circulație al cărui ultim traseu propus, pe tronsonul H, urmează cursul râului Behela pe segmentul Strada Rozelor – Pădurea Verde. Behela, pe acest tronson, reprezintă unicul coridor verde-albastru care leagă cele două mari zone verzi ale Timișoarei – Bega și Pădurea Verde. Închiderea Inelului IV de circulație este foarte importantă și există și alte opțiuni pentru tronsonul H, ca orașul să aibă atât coridorul ecologic Behela, cât și Inelul IV.	Andra Petrica	Obiectiv Strategic 3  <a href="https://decidem.primariatm.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/87">https://decidem.primariatm.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/87</a>	Inelul IV ar trebui închis ca o continuare a str. Măcin / str. Avram Imbroane sau str. Măcin conectat cu str. Aristide Demetriade. Desigur, traseul exact este un subiect care va fi analizat în detaliu în faza studiilor de fezabilitate. Indiferent de abordarea în procesul de proiectare, trebuie evitată apropierea față de cursul coridorului ecologic Behela.	nu

## ANEXA 1

	Data și ora	Comentariu	Nume	Obiectiv	Răspuns	Necesitatea includerii/modificari SIDU
6	27.11.2023 17:32:14	Sustin ideea de Park&Ride, in special in zona Mosnita-AEM, unde se produce congestia traficului dimineata intre intersectia semaforizata cu str. Martir Constantin Radu si sensul giratoriu AEM. Dar in acelasi timp ar trebui imbunatatite legaturile AEM cu centrul si restul orasului, pe sine sau pe benzi rutiere dedicate, pentru a evita cozile de automobile din trafic. Si ar fi ideala varianta de extindere linii de tramvai pana in Mosnita, asa cum era prevazut acum cativa ani, daca nu in vatra veche, macar pana la MCity, si hub de Park&Ride (si) acolo. De asemenea, atrag atentia asupra intersectiei Drumului Boilor cu Centura, unde in acest moment se produc cozi dimineata, speram sa fie amenajata corespunzator in cat mai mult scurt timp. Drumul Boilor, de asemenea, are unele zone/curbe inconfortabile, care au nevoie de supralargire si suprainaltare pentru siguranta si confort, asigurand legatura Bucovat-Mosnita Noua-Mosnita Veche-Timisoara.	Miruna-Gabriela Olajos	Obiectiv Strategic 3  <a href="https://decidem.primariatm.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/87">https://decidem.primariatm.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/87</a>	Intersecția Drumul Boilor - Centură face parte din proiectul de Centura Sud aflat în construcție. Legat de tramvai în Moșnița există în D5.3.3 Prioritizarea transportului public metropolitan ca alternativă la deplasările de navetă cu autovehiculul proiectul: <b>Prelungirea căii de rulare a tramvaiului către Moșnița Nouă.</b> Desigur, realizarea unui P&R implică și optimizarea rutelor care îl deservesc. Acest aspect urmează a fi tratat în faza realizării studiilor tehnice.	nu

**ANEXA 1**

	<b>Data și ora</b>	<b>Comentariu</b>	<b>Nume</b>	<b>Obiectiv</b>	<b>Răspuns</b>	<b>Necesitatea includerii/modificari SIDU</b>
7	20.11.2023 17:50:42	<p>Pentru promovarea spiritului de defensivă al patriei și a generării de fonduri noi într-un context cultural, propun să se facă un muzeu de aeronautică din avioanele de vânătoare și nu numai decomisionate, dacă Google Maps are dreptate, avem destul de multe MIG 23 (așa mi se pare din poze) care stau expuse la aeroport în Timișoara. Consider că ar fi benefic un muzeu cu ele expuse.</p> <p>O seara bună Cristi</p>	Rusu Cristi	<p>Obiectiv Strategic 1</p> <p><a href="https://decidem.primariatm.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/85">https://decidem.primariatm.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/85</a></p>	<p>În portofoliul de proiecte, în cadrul obiectivului <b>O5.1 - Infrastructură culturală modernă și diversificată, ce susține și promovează o viață și o ofertă cultural-artistică activă și variată ce promovează specificul local</b>, este inclusă direcția de acțiune <b>D5.1.1. Amenajarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii culturale din municipiul Timișoara și zona urbană funcțională</b>, în cadrul căreia, pe viitor pot fi incluse proiecte de realizare a unor muzee tematice cum este cazul unui muzeu al aeronauticii.</p> <p>În ceea ce privește Aeroportul Timișoara, acesta se află în proprietatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, iar alături de acesta se află baza militară și aeroportul militar, ambele aflate în domeniul Ministerului Apărării Naționale, acestea reprezentând obiective care nu se află în administrarea Primăriei Municipiului Timișoara.</p>	nu



**ANEXA 1**

	<b>Data și ora</b>	<b>Comentariu</b>	<b>Nume</b>	<b>Obiectiv</b>	<b>Răspuns</b>	<b>Necesitatea includerii/modificari SIDU</b>
8	24.11.2023 10:31:24	<p>Consider esențial pentru Timișoara obiectivul strategic O4, legat de protecția mediului și specific, OS4.4 legat de extinderea suprafețele plantate și crearea culoarelor verzi-albastre.</p> <p>Ce mă îngrijorează însă este în ce măsură aceste obiective strategice se vor coordona unele cu altele și aplica efectiv? Mă refer aici la Inelul IV de circulație (obiectiv specific OS3.2, prin D3.2.2.) al cărui ultim traseu propus, pe tronsonul H, urmează cursul râului Behela pe segmentul Strada Rozelor – Pădurea Verde. Behela, pe acest tronson, reprezintă unicul coridor verde-albastru care leagă cele două mari zone verzi ale Timișoarei – Bega și Pădurea Verde. Un drum de o asemenea anvergură, pe acest tronson, ar distruge aproape integral coridorul ecologic, fragmentând ireversibil infrastructura verde a orașului.</p> <p>Închiderea Inelului IV de circulație este foarte importantă și există și alte opțiuni pentru tronsonul H, ca orașul să aibă atât coridorul ecologic Behela, cât și Inelul IV.</p>	Andra Petrica	<p>Obiectiv Strategic 4</p> <p><a href="https://decidem.primariatm.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/88">https://decidem.primariatm.ro/proceses/sidu2023/f/69/debates/88</a></p>	<p>Inelul IV ar trebui închis ca o continuare a str. Măcin / str. Avram Imbroane sau str. Măcin conectat cu str. Aristide Demetriade. Desigur, traseul exact este un subiect care va fi analizat în detaliu în faza studiilor de fezabilitate. Indiferent de abordarea în procesul de proiectare, trebuie evitată apropierea față de cursul coridorului ecologic Behela.</p>	nu