



**Serviciul de administrație publică locală, monitor oficial și transparență decizională
Nr. 19597/30.06.2023**

**APROBAT
PREȘEDINTELE
CONSILIULUI JUDEȚEAN TIMIȘ
Alin-Adrian NICA**

**AVIZAT
SECRETARUL GENERAL AL JUDEȚULUI TIMIȘ
Ioan - Dănuț ARDELEAN**

MINUTA

**Dezbaterii publice pentru aprobarea Strategiei pentru realizarea pistelor de biciclete în
Județul Timiș – "Velo Timiș", desfășurată în data de 30.06.2023**

Astăzi 30.06.2023, la ora 10:00 în Sala Multifuncțională a Consiliului Județean Timiș a avut loc Dezbaterii publice pentru aprobarea Strategiei pentru realizarea pistelor de biciclete în Județul Timiș – "Velo Timiș".

Președinte de ședință a fost domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș.

La dezbateri au participat:

- Din partea Consiliului Județean Timiș
 - Alin-Cristian Moș
 - Cornelia-Mihaela Coadă
 - Tăutu Lavinia
 - Pălălău Loredana
 - Fenyvesi Eva
 - Brihăcescu Lucian
 - Zamfiroiu Aurica
 - Mihețiu Lidia
 - Moldovan Laurențiu
- Vicepreședintele Consiliului Județean Timiș
- Responsabil cu aplicarea prevederilor Legii nr. 52/2003, consilier superior în cadrul SAPLMOTD
- șef serviciu - Serviciul de transport, utilități publice și colaborare participativă
- Arhitect șef
- Inspector de specialitate în cadrul Serviciului de relații externe, protocol și mediu de afaceri
- Consilier superior în cadrul Serviciului de avizare, autorizare, disciplină în construcții și infrastructură verde
- șef serviciu - Serviciul managementul proiectelor și strategii
- Consilier superior în cadrul Serviciului de administrație publică locală, monitor oficial și transparență decizională
- Consilier în cadrul Compartimentului cabinetului Vicepreședintelui Alin-Cristian Moș



- Din partea consilierilor județeni
 - Petre Mihăieș
 - Ioan Sorincău
 - Laurențiu Marian
 - Vlad Șendroi
 - consilier județean
 - consilier județean
 - consilier județean
 - consilier județean
- Reprezentanți ai unităților administrativ teritoriale din județul Timiș - conducerea executivă
- Reprezentanți ai presei din județul Timiș
- Reprezentanți ai societății civile din județul Timiș

Pentru început domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș mulțumește publicului pentru prezența la această dezbatere publică și înainte de a începe, dă cuvântul domnului Alin-Adrian Nica- Președintele Consiliului Județean Timiș.

Domnul președinte Alin – Adrian Nica

Buna ziua tuturor,

Mulțumesc colegilor care s-au ocupat de această strategie în frunte cu vicepreședintele Alin-Cristian Moș. De asemenea, vreau să mulțumesc firmei care s-a ocupat de a ne ajuta să găsim cea mai buna formulă din punct de vedere tehnic pentru această strategie și nu în ultimul rând vă mulțumesc tuturor care participați astăzi la această consultare, deosebit de importantă pentru noi pentru finalizarea acestei strategii.

Trebuie să vă spun că aceasta, practic, este prima strategie județeană de transport cu bicicletele, prima strategie velo din țară, nici un alt județ nu a reușit să realizeze o astfel de strategie până în prezent. De asemenea, pentru că ne place să fim pioneri în partea aceasta de țară, avem și cel mai mare proiect velo cu finanțare europeană câștigat la nivel național, adică acel proiect în valoare de 142 milioane de euro, pe care îl vom implementa nu doar în Timiș, ci în întreaga regiune de vest, Consiliul Județean Timiș fiind partener principal, lider de proiect. Vreau să vă mai adaug câteva chestiuni de nivel conceptual, practic, noi am gândit această strategie și ideea ne-a venit pornind de la nevoile de mobilitate pe care le observăm zi de zi în Timișoara, în împrejurimile Timișoarei dar și în principalele orașe din județul nostru.

Țineți minte cei mai în vârstă faptul că înainte de revoluție toate marile platforme industriale din Timișoara, aveau practic, imense parcări de biciclete și transportul între domiciliu și locul de muncă era ceva uzual, normal. E adevărat, atunci era mai mult din nevoie decât din plăcere pentru că transportul cu autoturismul nu era așa de dezvoltat ca și acum. Însă presiunea care se pune în momentul de față pe rețeaua rutieră din Timișoara, din împrejurimi dar și din principalele orașe din județ este atât de mare încât ne simțim obligați, suntem obligați să gândim și alte modalități de transport mult mai apropiate de nevoile de deplasare ale cetățenilor. Dar, nu doar despre acest transport cu bicicleta este vorba în cadrul acestei strategii, un alt concept foarte important pe care vrem să-l dezvoltăm este cicloturismul sau mersul pe bicicletă în scop de agrement, iar faptul că Timișoara deține titlul de Capitală Europeană a Culturii, vine să potențeze o altă direcție de dezvoltare a economiei locale a județului Timiș, pe care dorim să o punem în valoare în anii ce vor urma: dezvoltarea turismului. În prezent, Timișul nu se află în top 10 destinații turistice la nivel național, însă ținta noastră, conform strategiei de dezvoltare județene este să ajungem în top 5 destinații naționale din punct de vedere turistic iar cicloturismul și dezvoltarea acestei rețele velo la nivel județean, poate să atragă investiții majore în turismul județului Timiș și categoric turiști într-un număr care să ne facă să fim în top 5 destinații la nivel național.



Rețeaua velo națională se structurează pe mai multe niveluri, asemănător cu rețeaua de drumuri, rețeaua rutieră a României și nu există o strategie națională pe transportul velo, discuțiile sunt destul de incipiente - există câteva strategii pe care noi le-am folosit în ancorarea strategiei noastre dar, practic, clasificarea acestor trasee velo se va face similar cu traseele rutiere, în sensul în care vom avea trasee europene și avem în județul nostru culoarul EuroVelo 13 care este foarte important pentru noi.

De asemenea, rețeaua de trasee naționale, rețeaua de trasee județene care astăzi este împărțită în două, principale și secundare și evident rețeaua de trasee locale, de interes local, care este apanajul fiecărei autorități locale în interiorul localităților.

În ceea ce privește rețeaua velo județeană, dacă la nivel rutier avem aproximativ 1300 km de drumuri județene, cam aceeași lungime o planificăm să o avem și la nivelul rețelei velo la nivelul județului Timiș, aproximativ 1280 de km de astfel de rețele. Finanțarea pentru aceste rețele ar putea să fie din bugetul județului Timiș, PNRR, Programul Regional Vest.

Vă rog să interveniți în dezbateri cu propuneri constructive sau cu observații cu privire la ceea ce noi am gândit în cele peste 200 de pagini ale strategiei și sper ca acele zone care sunt de interes pentru dumneavoastră să le puteți dezvolta și să ne puteți ajuta să le perfecționăm, iar în continuare, în perioada următoare vom aproba această strategie în Consiliul Județean Timiș și va urma partea cea mai grea, a implementării. Sunt câteva direcții prioritare pentru a le implementa în acest interval rezonabil de timp, 10 ani.

Vă mulțumesc și vă doresc o zi excelentă în continuare,

Înainte de a da cuvântul celor prezenți, domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș, spune că va prezenta pe scurt strategia și dorește ca timpul acordat acestei dezbateri să fie despre soluții, propuneri care să vină dinspre cei prezenți. De asemenea, domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș menționează faptul că această ședință este înregistrată și că s-au primit deja anumite propuneri care au venit către Consiliul Județean Timiș, despre care se va discuta inclusiv cu consultantul și se va ține cont, respectiv s-au primit niște propuneri bune, se vor discuta și introduce acestea. Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș spune că în cazul în care mai sunt propuneri se vor discuta și cu consultantul care are datele macro, pentru a se vedea ce și în ce direcție se va merge. În continuare, domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș adresează invitația de a se prezenta colegilor, o parte din colectivul care a făcut parte din echipa care s-a ocupat de strategia velo și de ce înseamnă implementarea rutelor cicloturistice, inclusiv partea de Velo Timiș și face, totodată, precizarea pentru cei din sală care solicită să intervină, să se prezinte la microfon pentru a putea fi notată intervenția.

În continuare, după prezentarea echipei, domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș prezintă pe scurt strategia Velo Timiș.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Discuțiile despre strategia velo au început încă de la începutul mandatului când am discutat despre ce vom face pe partea de infrastructură verde. Pentru începutul dezvoltării unei strategii velo sunt cinci criterii care au fost luate în considerare, trei mai importante după care discutăm de două alte criterii. Criteriul nr. 1 este siguranța, este principalul criteriu de care am ținut cont. Criteriul nr. 2 este coeziunea adică interconexiunea dintre piste de velo din cadrul județului, apoi discutăm de caracterul direct sau de a ajunge din punctul A în punctul B cât mai repede, acesta este al treilea criteriu. Următoarele două criterii sunt criteriul confortului și criteriul amenajării teritoriale, amenajării mediului din jurul pistelor de biciclete. Încă de la început, având în vedere că am văzut că în cadrul județului Timiș, sunt anumite inițiative pentru a construi aceste rute



velo, infrastructură velo mai precis, pentru că nu include doar ruta sau doar asfaltul turnat pe ruta respectivă și pentru că la nivelul județului nu exista o strategie, ne-am dorit din start să nu existe doar o decizie politică pentru a se face o pistă între punctul A și punctul B ci să fie totul clar, bazat pe niște date concrete, date din teren, o analiză făcută de experți, de tehnocrați în acest domeniu. Încă de la începutul discuțiilor am avut consultări cu toate primăriile din județ, am discutat cu Ministerul Transporturilor, am discutat cu subordonatele Ministerului Transporturilor și aici mă refer la CNAIR, CFR. Apoi am avut discuții cu ROMSILVA pentru a reuși să intrăm inclusiv pe teritoriul Romsilva cu rutele de cicloturism. Am discutat cu ABA Banat unde avem deja o colaborare pe o pistă și inclusiv cu ANIF. Am avut dezbateri cu cetățenii și am discutat inclusiv cu mediul de afaceri, cu sectorul HORECA și chiar și cu reprezentanții din turism.

Ce am făcut? Am început cu acele vizite în teren pentru a vedea pe unde, cum și ce piste sunt în clipa de față pe teren. Am întocmit acel caiet de sarcini, unde împreună cu colegii am încercat să atragem spre această licitație profesioniști în domeniu și am făcut licitația pentru strategia velo. După finalizarea licitației, împreună cu consultantul am început discuțiile pe: cum ne dorim să aibă interacțiunea cu primăriile, cetățenii și inclusiv să avem datele reale din teren, să nu avem doar date din niște statistici, date dintr-un birou. Doream clar să avem inputul primăriilor și date de intrare dinspre cetățeni. Am început printr-un chestionar trimis către toate primăriile și spre cetățeni, iar datele din chestionar primite de către consultant sunt incluse în strategie. Am avut o sugestie de la o organizație de a folosi aplicația Strava, ca mijloc de a avea date reale, de pe teren, Strava fiind o aplicație care este folosită de bicicliști pentru a merge din punctul A în punctul B, aplicația având în spate pe unde și cât de des sunt folosite rutele respective. Am adresat o cerere celor de la Strava, ca administrație județeană teritorială și am primit toate datele respective, care sunt incluse în clipa de față în strategia velo. Consultantul a fost în legătură cu primăriile și a luat în calcul inclusiv strategiile care sunt în clipa de față în implementare sau se doresc a fi în implementare în cadrul UAT-urilor. Țin să precizez că întreaga strategie la nivelul județului include interconectarea UAT-urilor, nu intră în detaliu în interiorul localităților.

Ce am luat în calcul ca și trasee? Am luat traseele cicloturistice, inițial am luat transportul zilnic pentru că deși nu ne place să recunoaștem, în multe cazuri în județul Timiș vehiculul -bicicletă este folosit de mulți cetățeni ca vehicul principal de deplasare. Am luat în calcul rutele cicloturistice, am spus la fiecare întâlnire pe care am avut-o cu primarii, cu administrațiile locale că cicloturismul este turismul care aduce cei mai mulți bani la nivel de turism, ceea ce Franța deja face respectiv investește enorm de mult în cicloturism. Franța, Austria, Germania sunt țări din Europa care investesc deja având în vedere faptul că capitalul adus de cicloturiști este mai mare decât orice turist care vine cu avionul, mașina sau orice mijloc de transport. Acestea sunt niște date furnizate de statisticile europene și inclusiv de la cei de la European Cyclists' Federation. Am căutat să găsim și alte tipuri de rute de ciclism pentru a avea acest ciclism de agrement. În final din întreaga strategie am avut cinci priorități. Sumarizez în mare strategia și apoi putem intra pe hărți, punctual, pe fiecare întrebare sau sugestie.

Avem categoria 1, predominant traseele care leagă Timișoara de localitățile din apropiere (Moșnița Nouă, Sânmihaiu Român, Săcălaz, Ghiroda, Sâandrei, Giarmata, Dumbrăvița, Șag, Urseni, Remetea Mare) sau aceste localități între ele.

În categoria 2 am introdus rutele turistice. Aici putem vedea ruta Timișoara-Otelec și Timișoara – Recaș și alte rute din cadrul județului. Ce ne-a impresionat adică ce am văzut ca o rută sugerată de către cetățeni și din datele sugerate de Strava încă de la începutul analizei datelor de pe teren a fost ruta Timișoara-Cenad. A fost o rută dorită de cetățeni și aici pot să vă spun că inclusiv, am început să facem primele demersuri, vom începe să lucrăm la caietul de sarcini pentru această rută. Vorbim de o rută care poate fi utilitară, având în vedere că sunt în zona respectivă



ieșind dinspre Timișoara, centre industriale dar vorbim și de o rută care este dorită inclusiv pentru cicloturism de timișeni.

Categoria 3 – Având în vedere că Timișul este împărțit în așa fel încât orașele mari sunt distribuite în Timiș, astfel încât aceste tronsoane sunt semnificative din câte un singur punct de vedere.

Categoria 4 – Vorbim de rețeaua de agrement din regiunea cicloturistică, vorbim despre EuroVelo 13, ceea ce spunea și domnul președinte, avem norocul de a avea cea mai lungă distanță ca județ din țară ca traseu EuroVelo. EuroVelo, după cum majoritatea dintre voi știți, sunt acele trasee europene care pleacă dintr-un punct din Europa și ajung într-un alt punct din Europa. EuroVelo 13 intră și iese din Timiș, este cea mai mare lungime de traseu EuroVelo dintr-un județ. Aici s-a câștigat această finanțare pe PNRR, unde se lucrează deja și colegii de ai mei vor fi la București săptămâna viitoare pentru a înainta pașii spre caietul de sarcini și a da drumul la licitație pentru acest traseu.

Categoria 5 – Discutăm despre tronsoanele periferice ale rețelei, discutăm de zonele mai puțin accesibile în clipa de față, zone care pot deveni accesibile și cred ca știți cu toții, în interiorul strategiei este subliniată interconexiunea între diferite moduri de transport, adică vorbim aici despre CFR, interconexiunea între CFR și Velo.

Acestea sunt cele cinci categorii despre care discutăm astăzi, care au reieșit din cadrul strategiei. Putem discuta în continuare, aplicat pe fiecare categorie în parte, putem discuta cum îmbunătățim fiecare categorie din cadrul strategiei. Ați văzut că sunt anumite criterii care sunt mai importante din punct de vedere al analizei consultantului. Am dorit din start să nu fie o strategie trasată dintr-un birou, politic, am dorit să fie pe date reale din teren, de aceea toți cei care sunt aici din administrația locală, știu că am avut discuții în teren despre cum putem înainta cu această strategie.

Acum aș dori să prezentăm puțin hărțile care sunt prezente în clipa de față în strategie. Înainte de a începe dezbaterea publică am avut o discuție cu unii dintre dumneavoastră pe partea de hărți. Dacă aveți nevoie de hărți în format PDF, mai mare, nu cel care există în strategia furnizată în clipa de față, vă rugăm să ne scrieți și vă dăm hărțile detaliate. Nu le-am încărcat separat pentru că erau foarte mari, ca și dimensiune, dar cine are nevoie, ne puteți scrie și vă putem furniza hărțile respective.

Rog suportul tehnic să încarce prima hartă. Prima hartă se referă la infrastructura existentă a județului Timiș, ceea ce este cu verde sunt piste existente în clipa de față în județul Timiș, care nu sunt multe. Apare apoi banda pentru biciclete, apoi am introdus drumurile, inclusiv drumurile publice, zonele rezidențiale unde nu există infrastructură. Este harta care a fost furnizată de către consultant, analizând infrastructura velo pe care o avem, care era la momentul analizei, prezentă pe teren. Dacă între timp s-au mai făcut investiții, ne vor ajuta pe mai departe. În clipa de față nu avem harta tuturor drumurilor publice din județul Timiș.

Domnul Nicu Oneț – administrator public al comunei Dudeștii Noi

La Dudeștii Noi este o pistă de biciclete pe Calea Timișoarei, în lungime de 1,7 km, am făcut-o din buget local și acum pe AFM dorim să facem o bucățică din ceea ce spuneți dumneavoastră Cenad, având în vedere că de la Cenad vine doar până la Lovrin și noi vrem să legăm cele două comune pe drumul județean Becicherecu Mic-Dudeștii Noi și să vedem pe unde mai putem să mai facem. O să vă transmitem detaliat și vreau să vă spun că și la Teremia Mare este o pistă de biciclete în exterior, Comloșu Mare, Teremia Mare, cam pe acolo.



Doamna Lavinia Tăutu șef serviciu - Serviciul de transport, utilități publice și colaborare participativă spune că apare pe hartă, dar nu se vede pentru că nu este o rezoluție mare de redare a hărții.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

De partea de finanțare putem discuta și sunt de acord să discutăm după aceea, ceea ce vreau să discutăm azi este aplicat pe strategia velo, adică să vedem exact unde putem aduce îmbunătățiri. E clar că dacă mai aveți sugestii și după ședința de astăzi, vom discuta cu consultantul și echipa tehnică, pentru a vedea ce putem îmbunătăți. Ne dorim ca această strategie să fie votată în ședința de plen din august, din cadrul Consiliului Județean Timiș.

Acum prezint hărțile și apoi ne întoarcem la care hartă doriți dumneavoastră și discutăm special pe aceasta. După această hartă care reprezintă ce infrastructură avem în clipa de față, urmează harta care reprezintă propunerea la nivelul județului Timiș ca infrastructură cu piste velo, și aici o să intrăm inclusiv în detalii adică ce înseamnă piste velo și de ce sunt pe lângă drumurile județene unele, sau sunt/nu sunt pe lângă drumurile județene sau naționale. În clipa de față, avem în cadrul hărții piste de biciclete unde sunt real piste pe teren, cu verde banda pentru biciclete, cu galben dacă există un drum stabilizat, dacă e un drum asfaltat cu trafic redus. Harta în sine este harta furnizată de consultant în direcția de a avea ce ne-am dorit să avem și unde vrem să ajungem în clipa următoare. Harta 3 reprezintă hărțile velo la nivelul județului Timiș, sunt categorizate în funcție de unde și ce rute sunt. Avem aici intrarea cu galben și albastru, este ruta EuroVelo. Discutăm de rutele naționale, la fel, este un albastru cu galben punctat, discutăm de traseul alternativ de conectare, vorbim de rutele județene principale sau secundare. Aici este o categorizare a rutelor și din partea consultantului, discutăm inclusiv de interconexiunea cu rutele naționale, care au fost discutate inițial cu Centrul Național de Coordonare Velo și inclusiv rutele europene. La EuroVelo se vede clar că am inclus Timișoara, traseul actual merge spre Timișoara, se întoarce pe pista existentă și aici probabil vor fi discuții de ce Consiliul Județean Timiș nu a investit în reamenajarea pistei, dar putem intra în detalii ulterior. Nu am investit pentru că am câștigat o sumă de bani și dacă noi facem investiția există dublă finanțare. Noi am câștigat o sumă de bani pe PNRR exact pentru reamenajarea pistei respective. În partea a patra pe care vreau să o prezint este vorba de rutele de cicloturism propuse. Sunt categorizate câteva rute de cicloturism, aici vorbim nu doar de utilitar, vorbim de zone prin care am încercat să promovăm cicloturismul la nivelul județului Timiș. Ne putem întoarce la harta a treia, putem intra în dezbateri dar ce vreau să subliniez este că ceea ce discutăm este strategia velo, discutăm a uni un punct A într-un punct B, nu discutăm de exact pe unde va veni ruta respectivă pentru că ruta va fi stabilită de către un studiu de fezabilitate, care va analiza toate punctele respective. Am spus de mai multe ori că eu, personal, sunt împotriva rutelor velo care să treacă pe lângă drumul național, ceea ce nu se poate, lângă drumul național vorbesc fără zona de protecție, zona de siguranță și normele europene. În clipa de față știu că sunt în dezbateri la nivel național normele de aplicare pe velo în România, noi am cerut inclusiv consultantului și apare inclusiv în anumite puncte din strategie, felul cum sugerează ei să facem rutele dar nu este atributul acestei strategii să ne spună exact ce fel de rute. Am cerut clar să se respecte normele EuroVelo. Aici discutăm dacă vreți, putem deschide și în alte dezbateri subiectul despre cât de lată trebuie să fie pista, pentru că știm cu toții că se fac încă în România piste la 1m, ceea ce nu sunt real piste, cât este zona de protecție, pe unde ar trebui să treacă, cât de umbrite ar trebui să fie pistele prin zone unde nu este pădure și inclusiv când discut despre infrastructură velo nu discutăm doar despre o pistă dintr-un punct A într-un punct B, ci discutăm despre puncte de oprire, apar și în strategie ca și punct spre care trebuie să ne aplecăm, inclusiv



puncte de mentenanță a bicicletei și multe alte puncte. Ceea ce pot să vă specific scurt pe partea de PNRR , pe partea de finanțare pentru Euro velo și tot ce înseamnă cicloturism la nivelul județului, e că am fost personal pe tot traseul să-l verific, am încercat să ocolesc drumuri naționale, drumuri județene, problema care a apărut este că finanțarea în clipa de față nu ne dă voie la expropriere, de aceea am avut discuțiile cu Romsilva, ANI, ABA Banat, cu tot ce înseamnă Ministerul Transporturilor, pentru a încerca să folosim terenurile administrațiilor locale, județene, naționale pentru a reuși să implementăm cât mai repede pistele respective. Dacă discutăm pe partea cealaltă de expropriere, aici putem avea o dezbatere de toată ziua. De aceea, pe rutele câștigate în clipa de față pe PNRR este traseul respectiv, dar ce pot să vă asigur este că vom respecta normele prin care nu vom alipi imediat de un drum județean o pistă fără a avea zona de siguranță, nu vom avea acele piste marcate pe șosea unde nu avem trafic, deci va fi clar după normele europene unde sunt 30 km/h și studiul de trafic ne arată că zona respectivă nu e circulată. Deci, pot să vă asigur că în această direcție vom merge pe partea de infrastructură velo. Acum vorbim scurt despre finanțare și apoi intrăm în dezbatere. În clipa de față avem o singură finanțare câștigată dinspre Consiliul Județean Timiș, acum ne pregătim pentru finanțările pe AFM care vor urma, am discutat cu ADID, ADI-urile care sunt implicate, oarecum ADI-urile mari din cadrul județului să se pregătească și ei pentru a aplica pe AFM. Vă încurajez, administrațiile locale, să ne pregătim împreună să aplicăm pe AFM pentru că în clipa de față noi vom avea o hartă cu anumite priorități. Vom începe să accesăm fonduri și vom merge cât de mult se poate spre fonduri europene, fonduri care nu sunt neapărat fonduri proprii ale Consiliului Județean Timiș și ale administrațiilor locale. Colegii mei și eu suntem atenți la toate liniile care se deschid pe partea aceasta de finanțări velo și având această hartă, având prioritățile și știind încotro mergem, este clar că vom putea accesa etapizat cât de multe linii se pot și chiar dacă în viitorul mandat vor avea această hartă și nu s-a făcut decât o mică parte din implementarea fizică pe teren, viitorii aleși locali, județeni au un ghid după care să se ghideze și să meargă etapizat respectiv să nu mai vină pur și simplu primăria x și primăria y spre Consiliul Județean să ceară finanțare pentru a lega cele două localități. Există o prioritate, o interconexiune între localitățile din județul Timiș și în final asta ne-am dorit în momentul în care am început discuția pe strategie.

Acum suntem deschiși la dezbateri, întrebări, discuții, sugestii și recunosc că am avut sugestii bune primite pe email de la cetățeni, sugestii la care noi sau consultantul nu ne-am gândit inițial, dar vom discuta cu consultantul și în funcție de datele tehnice vom modifica dacă e nevoie pe partea de strategie.

În continuare, domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș dă cuvântul celor prezenți în sală.

Domnul Nicu Oneț – administrator public al comunei Dudeștii Noi

Am văzut aici în strategie o pistă de biciclete Dumbrăvița-Dudeștii Noi, 10,6 km. Sincer să vă spun, nu știu pe unde o să fie această pistă de biciclete, pentru că Dudeștii Noi cu Dumbrăvița nu are graniță comună, probabil Dumbrăvița-Satchinez-Dudeștii Noi sau Dumbrăvița-Sânandrei-Dudeștii Noi. Aici văd că tot la Dudeștii Noi, în zonă, pista de biciclete vine pe drumul național după care merge pe drumul comunal, intră în Dudeștii Noi și merge spre Becicherecu Mic. Acest traseu încercăm să-l facem noi împreună cu Becicherecu Mic pe ADI și o să vă transmit că există un ADI, care chiar dacă este mai mic, dorește să depună acest proiect.

De ce nu se face și Becicherecu Mic până la Timișoara? Este loc pe lângă drumul Național, pe partea dreaptă și pe partea stângă. Aceasta în ceea ce privește Becicherecu Mic, iar în partea Lugoj-Buziaș-Pădureni vreau să vă spun că sunt directorul ADI Gaz Centru, acest ADI pe care dorim să-l mărim și să depunem și pista de biciclete. Am vorbit cu toți membrii în ultima ședință AGA și chiar o să depunem. Aici aș avea sugestia de a mai include în strategie încă șapte trasee



și anume primul traseu este Pădureni-Unip, este acel Șag-Uliuc dar și Pădureni-Unip, există drumuri de exploatare care pot să fie, și ulterior Unip-Icloda-Otvești este un traseu, pentru că așa cum ați spus, mergeți pe ideea să nu fie pe drumurile naționale, drumurile de exploatare se pot include aici. Mai este alt traseu de la Voiteg-Folea-Șipet-Tormac, este al doilea traseu propus. Alt traseu ar fi Nitchidorf-Buziaș, deci de la Nitchidorf există un drum de exploatare care se duce până aproape de Buziaș și poate să meargă la Silagiu, ca să putem să facem cumva Drumul Vinului. Iar de la Silagiu există un drum de exploatare spre Sacoșul Mare care ține de Darova și este drumul comunal 143 care merge până la Căpăt-Racovița. Acesta este traseul nr.4. Tot de la Racovița mai este Hitiaș-Chizătău, care este un drum comunal și mai mult de jumătate din acest drum este pe malul Timișului. Având în vedere că dorim să mergem pe partea de turism, ar fi foarte bine. De asemenea mai este în partea de Știuca, deci de la Lugoj vine Oloșag-Știuca-Găvojdia, Găvojdia-Lugojel-Lugoj și ultimul traseu ar fi Pietroasa Mare-Lugoj. Acestea ar fi traseele, o să vă fac din partea ADI deoarece am vorbit și cu doamna Lavinia, dorim să unim având în vedere că la Victor Vlad este VeloCarpatica, dorim să unim VeloCarpatica cu EuroVelo cât se poate.

Vă mulțumesc,

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Având în vedere că ședința este înregistrată, vă rog să ne transmiteți și în scris propunerile dumneavoastră pentru că vom ține cont de sugestii, vom discuta inclusiv cu consultantul în direcția aceasta.

Am o mică rugămintă către UAT-uri. După ce vom avea strategia aprobată aș vrea să transmiteți în momentul în care aplicați sau doriți să aplicați pe o anumită strategie, să solicitați un aviz dinspre noi că este conform strategiei, ca să le punem noi cuprinde. Am văzut cel puțin cum în discuțiile cu UAT-urile, deși am ținut foarte strâns legătura, nu am primit informații în detaliu, cum și ce strategii au ei în plan și da, recunosc, am discutat și cu ADI-ul dumneavoastră, și cu alte ADI-uri care cuprind mai multe localități din județ ca să se pregătească și chiar îi ajutam pe partea de aplicare de finanțare. Consiliul Județean Timiș poate să aplice pe o anumită sumă, fiecare ADI poate să aplice pe o altă sumă mai mare și în final și UAT-urile. Și dacă noi reușim ca entități diferite să atragem diferite fonduri pentru ce înseamnă piste velo în cadrul județului Timiș, cu atât mai bine.

În continuare ia cuvântul domnul Lupșa Adrian, consilier local la UAT - Peciu Nou.

Domnul Lupșa Adrian - consilier UAT Peciu Nou

Bună ziua,

Două lucruri doream numai să menționez. În primul rând nu am văzut pe nicio hartă incluse proiectele depuse de UAT Peciu Nou pentru piste de biciclete și aici mă refer la pista care va fi de-a lungul drumului județean de la intrarea dinspre Giulvăz ieșirea spre Timișoara, care este un proiect aprobat la finanțare, suntem în faza de studiu de fezabilitate. Mai este un proiect depus între Sînmartin și Dinaș la care nu este încă aprobată finanțarea, dar e un proiect depus pentru finanțare. Este vorba de un drum care e încă drum comunal, drum pentru care am avut noi la un moment dat discuții pentru a fi preluat de Consiliul Județean Timiș, însă s-a oprit proiectul.

Al doilea lucru despre care doream să vă întreb este dacă pista de-a lungul Canalului Bega, cea existentă, este reluat în calcul să fie pe ambele maluri și dacă nu, există vreo inițiativă de a lega malurile prin ceva poduri. În momentul de față avem podul de la Utvin și cred că în afară de acela, nu este nicio legătură între malul drept și malul stâng, de exemplu, dacă luați în calcul în zona Dinaș, unde există o proiecție de viitor traseu sau mai departe.



Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

În momentul de față pista de pe malul Begăi este gândită să ajungă doar la normele EuroVelo, aceasta nu înseamnă că se va construi o pistă pe partea cealaltă. Aici nu știu câți dintre dumneavoastră știți sau majoritatea dintre dumneavoastră știți, acea pistă este a Administrației Bazinale de Apă Banat, nu este a Consiliului Județean Timiș care are doar drept de administrare. Am încercat, încă de la începutul mandatului, să găsim o posibilitate juridică prin care Consiliul Județean Timiș să preia acea pistă ca să poată să investească, încă dinainte de a câștiga finanțarea pe PNRR. Recunosc că, inclusiv acum discutăm pe PNRR pe cine luăm parteneri ca să facă investiția, vorbesc din punct de vedere juridic, dacă luăm parteneri ABA Banat ca să facă investiția din fondul de PNRR câștigat de noi pentru că legislativ noi nu avem cum să preluăm pista respectivă având în vedere că este un dig de interes național, dig pe care Consiliul Județean Timiș nu poate să-l administreze. Este clar că ABA Banat își face treaba acolo pe partea de dig. Deci din punctul meu de vedere, nu cred că se va construi încă o pistă pe partea cealaltă, dar vom ajunge cu pista actuală să o ducem spre normele EuroVelo. La trecerile peste apă, am discutat cu CFR-ul despre podurile dezafectate, podurile de la trecerile lor peste râuri pe care nu le mai folosesc, unele dintre ele sunt de interes național unde nu ne putem atinge pentru că nu știm niciodată când vor trebui folosite. Suntem în discuții cu CFR-UL, cu Ministerul Transporturilor să vedem ce poduri putem folosi, dar în orice proiectare vine și se va trece peste un râu/apă, va trebui să includem un pod. Și aici nu discutăm despre un pod de trafic greu, discutăm de pod pietonal pentru pietoni și bicicliști, și sunt structuri care nu sunt la fel de scumpe ca și structurile pentru trafic auto. Am văzut exemple și de ce nu, dacă avem fonduri, și asta o să încercăm și pe EuroVelo unde e nevoie, de ce nu dacă sunt fonduri să nu facem poduri noi în zona respectivă care să poată fi folosite de cicliști și pietoni. Pe drumurile naționale în clipa de față, conform legislației, pe orice pod care este a drumului național nu se poate face trecere pentru că pe lângă drumul național nu există zonă de pietoni. Conform legislației, nu e voie să ai zonă de pietoni pe lângă drumul național. De aceea nu se poate pe lângă pod să facem o trecere.

Și este clar că, conform standardelor EuroVelo niciunde unde întâlnim un drum național nu vom putea, chiar dacă își dorește cineva, să trecem peste podul cu trafic. Va trebui construit un pod nou sau găsită o variantă alternativă. Da, se poate face pod dedicat pentru pietoni și cicliști.

Pe partea de piste finanțate deja, dacă discutăm în interiorul UAT-urilor, de exemplu nu am avut discuție cu UAT Lugoj, să întreb exact pe unde fac ei strategia velo în interior. Singura discuție a fost între consultant și UAT-uri, pe unde iese pista sau pe unde se intră, astfel încât să nu constatăm noi la un moment dat, după ce vom avea studiul de fezabilitate, că nu ne sincronizăm. Dacă sunt proiecte în interiorul UAT-urilor trebuie să ni se aducă la cunoștință.

În continuare ia cuvântul domnul consilier județean Petre Mihăieș.

Domnul consilier județean Petre Mihăieș

Bună ziua,

Mă bucur că suntem astăzi aici. Eu, și cred că și dumneavoastră ati făcut cea mai bună alegere că suntem la această dezbatere și vreau să spun și de ce. O lungă perioadă de timp, cred că vreo două decenii, Europa a alocat fonduri importante pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere europene, în speță, pentru construcția de autostrăzi. Mai mult de 15 ani noi avem de când suntem membri în acest important for european, dar știu că au fost și fonduri preaderare dar mai ales după aderarea noastră, pe care din păcate România le-a ratat. Noi avem o infrastructură rutieră foarte slab dezvoltată și acum problema este că Europa nu mai dă bani pentru așa ceva și va trebui să ne străduim din banii naționali ca să putem să ne dezvoltăm o rețea de autostrăzi.



În schimb, în Europa acum se dau bani foarte mulți pentru dezvoltarea transporturilor alternative, cele care sunt nepoluante și mai cu seamă cele care țin de ceea ce dezbatem noi astăzi, aici, adică o infrastructură velo în județul Timiș.

După această mică introducere, aș vrea să mă adresez și domnului Alin-Cristian Moș, pe care îl felicit pentru ce a făcut până acum, pentru că noi chiar suntem în avangarda dezvoltării unui astfel de proiect în România, pentru că ne-am mișcat mai repede decât cei care ne trimiteau informații despre așa ceva. Noi am și reușit să accesăm bani pentru cea mai lungă rețea velo din România. Problema noastră acum este următoarea:

Știm cu toții că ne aflăm într-o structură administrativ teritorială a României extrem de învechită, de prin anii '68 cred, care nu mai corespunde cam la nimic din ce ne cere Europa ca să putem accesa fonduri și să ne putem dezvolta. Este clar că, chiar dacă acum politicienii nu reușesc să se pună de acord și nu acceptă, viitorul va fi al regiunilor, nu al județelor care sunt la ora actuală. Eu vă mărturisesc că, atunci când am candidat pentru a ajunge în Consiliul Județean Timiș, eram și puțin romantic și am zis că vreau să fie ultima dată când candidez pentru consiliul județean crezând că cei care pot lua decizii, în speță Parlamentul României, vor schimba harta administrativ teritorială a României, nu de dragul cuiva, ci pentru a deveni competitivi în atragerea fondurilor europene. Și în această direcție i-aș adresa o întrebare, probabil cei care au făcut strategia - firmă serioasă, au luat în calcul așa ceva pentru că noi nu vrem chiar dacă suntem în avangardă, să fim așa o zonă otahică a României, în care dezvoltăm foarte bine această rețea a viitorului. Și ce se întâmplă că am făcut-o noi, adică este clar că tot ce ține de traseul EuroVelo este inclus și în strategia noastră, să anticipăm această problemă, să ne putem lega bine de restul județelor din jurul nostru și chiar mai mult de atât, într-o rețea națională pentru că degeaba vom fi noi foarte dezvoltați și vom avea facilități deosebite în domeniu dacă ne oprim la marginea județului, cum de multe ori am întâlnit. Îmi dădeam seama că s-a terminat județul Timiș, că până acolo era asfaltul bine făcut, după care începea altceva. Deci problema mea este dacă s-a luat în considerație așa ceva, dacă s-a luat doar parțial ar fi o sugestie ca de așa ceva să ținem seama, pentru că în rest, dezbateră noastră de astăzi este importantă, punctuală și cred că putem face cea mai bună strategie, care sunt convins că va fi dezbătută și votată de consilierii județeni și vom face un important pas înainte. Cred că este și o problemă de sănătate națională să folosim mijloace alternative de transport, în speță, în cazul de față traseele velo.

Mulțumesc frumos,

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Cred că am omis eu să spun, în discuția pe strategia velo a fost clar luată în vedere și colaborarea cu celelalte județe, inclusiv partea dinspre rute, cum apar pe hartă rutele naționale, care sunt coordonate de Centrul Național de Coordonare Velo, care s-a înființat anul trecut și suntem în colaborare cu ceea ce întâmplă la nivel național, inclusiv cu strategiile naționale pe partea de infrastructură verde.

În continuare ia cuvântul domnul Petre Tamaș - consul onorific al Ungariei la Timișoara și Președintele Asociației Bastionul.

Domnul Peter Tamaș - consul onorific al Ungariei la Timișoara și Președintele Asociației Bastionul

Noi am făcut turul ciclist Bartok-Timișoara-Szeged anul trecut și anul acesta și adresăm mulțumiri către Consiliul Județean Timiș, domnului președinte Alin-Adrian Nica, domnului vicepreședinte și întregii echipe, cu doamna Fenyvesi Eva am conlucrat foarte bine. A fost o tură foarte frumoasă până la Szeged. Sunteți amabil să măriți pe hartă partea nord-vestică? De-a lungul



acestui traseu vin foarte multe lucruri, o să vă trimitem pe email, nu vreau să vă rețin, foarte multe idei. Prima este, de exemplu, ieșirea din Timișoara-Calea Aradului. E o catastrofă, poliția ne-a ajutat și așa mai departe. Deci, neaparat, dacă vrem să se implementeze aceste drumuri județene faine, pentru că vă felicit e o muncă grozavă, dar trebuie să ieșim din Timișoara și aglomerația este foarte mare. Vreau să vă mai spun că din păcate în anii 90, pomii s-au tăiat în județul Timiș. Dacă trecem în Serbia sau în Ungaria, vegetația este mult mai densă. Acesta este un criteriu important pentru că dacă mergi cu bicicleta, e soare și nu ai niciun punct, pom, aprovizionare cu apă.

Acum văd că este o trecere și spre Beba Veche. Noi am plecat Timișoara-Variaș-Periam pentru că am evitat drumul național, am luat drumul județean Sânnicolau și am ieșit la Triplex Beba Veche, apoi ne-am reîntors la Cenad. Mă bucur că văd că se va face lângă, acest drum județean Sânnicolau-Periam-Sânnicolau Mare. Ați amintit dumneavoastră și mi de pare o idee bună să fie drumurile de biciclete nu numai lângă drumurile mari. Vă spun sincer, asta nu prea am văzut. Am văzut în jurul Lacului Surduc. Să fie și drumuri care taie pădurea sau trec printr-o zonă plăcută. Sigur, trebuie două localități conectate dar și aceasta ar fi o idee foarte importantă.

M-am bucurat foarte mult, domnule vicepreședinte, când ați spus că tocmai Timișoara-Sânnicolau-Cenad a fost un traseu foarte îndrăgit și poate am contribuit și noi la aceasta. Acestea doream să vă spun, o să transmitem prin email lucruri concrete, de exemplu, între Sânnicolau și Cheglevici, a trebuit să mergem până la Dudeștii Vechi și sus la Cheglevici. Știu că există un drum așa de câmpie, direct între Sânnicolau și Cheglevici. M-am întrebat dacă acest drum nu se poate face numai pentru bicicliști, poate cu un popas, dar oricum vă felicit și vă mulțumesc.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Mulțumim.

Este munca unei echipe care este dedicată în această direcție. Da, centurile verzi sunt o problemă și ne dorim, inclusiv pe tot ce înseamnă traseu, să găsim finanțare. Am depus, inclusiv pe EuroVelo, cerere de finanțare pe anumite proiecte transfrontaliere pentru a face acele popasuri, nu doar pentru a avea niște acoperitoare deasupra capului ci un popas real în zona respectivă. Am încercat cât de mult s-a putut să atragem bani din diferite surse, să reușim, pentru că din PNRR nu ajung banii ca să facem tot ce ne dorim. Ne gândim, inclusiv la acele centuri verzi, de care avem nevoie realmente pentru bicicliști. Dacă te deplasezi din punctul A în punctul B prin câmp, nu o să faci asta, dacă nu ai popas și centura verde. Știu de acțiunea dumneavoastră, știu că este acolo o dorință majoră să se deschidă anumite puncte de frontieră care apar în strategie în clipa de față, puncte roșii unde ar trebui să se deschidă puncte de frontieră. Lucrăm la acest lucru, nu putem noi ca și consiliu județean să deschidem punctele respective. Mi-e drag, recunosc, zona cu Beba Veche, pentru că acolo ar fi în țară un punct unde avem o trecere de frontieră în două țări, automat. E clar că trebuie să mergem în direcția aceasta. Știu că toți factorii implicați au dus toate presiunile posibile la nivel național pentru că ei decid într-un final. Inclusiv la Cenad trecerea cu pod era gândită, pentru că noi am făcut trecere cu bărci anul trecut. Eu m-am bucurat când am văzut că apar clar în strategie, fără a sugera nimic consultantului. Consultantul s-a ocupat pe teren și am văzut că apar în strategie, inclusiv punctele nevralgice, unde ar trebui noi să avem în clipa de față trecere de frontieră. Sper să fie folosită, inclusiv strategia, după ce este votată, inclusiv de cei care pun presiune la național să se deschidă aceste puncte. Am discutat și cu colegii de la Timișoara și știu că au și ei în elaborare strategia pentru partea de velo și aici aș vrea să completez că a fost o discuție despre trecerea rutei velo din Timișoara spre Cenad, care acum trece prin Dudești și merge prin partea cealaltă, nu vine direct din Timișoara. Luăm în calcul de a face și ruta respectivă, pentru că din punct de vedere administrativ, Consiliul Județean Timiș are PITT-ul acolo, centrul industrial, care ne-ar face eligibili pentru a investi de a duce o pistă în direcția respectivă. Aceasta a reieșit în



urma datelor furnizate de către consultant. Eu m-am bazat în tot ce am făcut până acum pe tot ce vine tehnocrat din spate, să nu fie doar decizia mea pentru că în multe cazuri eu aveam o părere și au venit doi și m-au convins că nu e bine în ce direcție am mers eu. Până la urmă orice sugestie a dumneavoastră, o vom discuta în cadrul echipei și cu consultantul și încercăm să fie acceptată de toată lumea.

În continuare ia cuvântul domnul Negru Nicolae-Dănuț, primar comuna Racovița.

Domnul Negru Nicolae-Dănuț, primar comuna Racovița

Mă bucur că se discută de piste, dar vreau să spun că la noi la Racovița s-a scos autobuzul. Ce fac? Îi trimit cu bicicleta la Timișoara? Doamna Lavinia știe, de un an de zile. Eu mă bucur că sunt consilierii județeni aici, care tot vorbesc. Ei știu că la Racovița nu este autobuz? Haideti să încercăm să găsim o modalitate.

Doamna Lavinia Tăutu - șef serviciu - Serviciul de transport, utilități publice și colaborare participativă

Încercăm acum să vedem o formă de recontractare pe perioadă determinată, până în momentul în care vom reuși să regândim tot sistemul de transport la nivelul județului, o formă în care și dumneavoastră să puteți veni cu o cofinanțare către operator, care știți foarte bine în ce condiții a renunțat la traseu.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Nu este acum discuția despre transportul în întreg județul, dar ce pot să vă asigur este că în clipa de față se discută și se lucrează și că este o problemă subliniată de mulți primari din județ. Țin să completez ce spunea Domnul Mihăieș, mai devreme, pe partea de infrastructură verde, velo acum, suntem așa porniți în direcția aceasta de a avea strategie și de a avea tot ce urmează, pentru că vedem cu toții că fondurile care vin în clipa de față dinspre Europa, sunt direcționate aici, înspre infrastructura verde. Știu că în județul Timiș sunt comune și am avut discuții cu primarii care mi-au spus de ce vreau să fac eu pistă de biciclete sau infrastructură velo când nu am canalizare, nu am gaz, nu am apă. Cunoaștem problemele acestea, dar dacă ne concentrăm doar pe aceste probleme și nu ne uităm și ce fonduri vin dinspre Uniunea Europeană, vom constata că în doi trei ani de zile Uniunea Europeană zice că toate țările europene au tras bani și nu mai finanțăm asta și noi o să fim exact ca și cum suntem acum la autostrăzi, adică Uniunea Europeană nu mai finanțează nimic din infrastructura rutieră și noi o să zicem că finanțăm noi, când puteam să fim atenți să ne pregătim acolo, ca să putem aplica de acolo. Și de aceea, nu zic că este prioritatea nr.1 a județului Timiș - infrastructura velo dar este una din prioritățile județului și infrastructura velo, în clipa de față, este o structură finanțată de Uniunea Europeană și este o infrastructură mai ieftină decât celelalte infrastructuri. Chiar anul trecut, Uniunea Europeană inițial finanța traseele cicloturistice și de anul acesta Uniunea Europeană a decis că nu mergem doar spre cicloturism ci mergem și spre infrastructura utilitară velo. Ca să accesăm banii respectivi, trebuie să ne facem temele. Dacă vedem că se deschide finanțarea și noi suntem încă în partea cealaltă, nu o să luăm bani de acolo. La fel și cu PNRR-ul, dau exemplu. Știam, discutăm, am fost pe teren personal pe tot ce înseamnă infrastructura velo pe PNRR, am avut locații unde era drumul național și am mai găsit rută alternativă departe de drumul național și apare în proiect pe drumurile de exploatare agricolă. De exemplu, la Deta împreună cu primarul, am găsit o zonă care trece prin pădure, am ieșit complet de pe drumul județean, național. Exemplul acesta îl dau și celorlalte județe. Am fost sunat de la Constanța să întrebe cum am făcut noi când am făcut ruta. Le-am zis că ne-am urcat în mașini, am mers pe teren și am luat legătura cu primarii. Nu am întâlnit în Timiș un primar care



să fie împotriva investiției și sunt convins că niciunul nu va fi împotriva. La problema cu transportul în comun se lucrează, știu toți consilierii județeni. Dacă vă uitați la ședințele de consiliu județean, cred că aproape în fiecare ședință se ridică acest subiect.

Domnul consilier județean Petre Mihăieș

În primul rând, salut prezența domnului primar de la Racovița. Este cel mai important factor de decizie acolo. Știu că dumnealui cunoaște cel mai bine problemele locuitorilor din Racovița. Eu vă marturisesc că de când am fost validat ca și consilier județean, uneori nu exista zi să nu primesc telefoane sau să nu merg la fața locului și oamenii să-mi spună aceeași problemă pe care dumneavoastră ați ridicat-o aici. Este una reală, și știm că este vorba și despre transportul școlar. Sunt multe probleme legate de transport și vă mărturisesc că le știm, le cunoaștem și sunt de multe ori dezbateri aici, la punctul diverse, la consiliul județean. Noi ne dorim să facem acest lucru, știm de el și mă bucur că astăzi discutăm de infrastructura velo care și ea este importantă.

Domnul Nicu Oneț – administrator public al comunei Dudeștii Noi

Ca alternativă, unde se pot lega de traseele interurbane de autobuz, să se includă și acest lucru. Nu știu dacă există la nivel județean o strategie de transport în comun. Pe această bază putem să facem, acolo unde se poate, pentru că sunt unele cercuri în care se pot face și vă spun clar, de mult am tot spus faptul că pe traseul Timișoara-Sânandrei-Dudeștii Noi-Becicherecu Mic-Săcălaz, sunt unele zone care se leagă și pe aceste piste de biciclete dar și pe traseul de autobuz.

În continuare, domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș dă cuvântul domnului Gabriel Amza de la Asociația Pedallez

Domnul Gabriel Amza - Asociația Pedallez

Din partea noastră vin o serie de observații legate de această strategie. În primul rând doresc să vă felicit pentru că încercați să o faceți la timp, cât încă sunt fonduri europene. Este extraordinar de important pentru toată lumea să accesăm fondurile acestea acum. Grijă noastră nu este că o să ajungem ca și autostrăzile, unde pur și simplu nu am accesat banii, ci mai degrabă ca și rețeaua de drumuri europene, pe care le-am tras prin mijlocul satelor și s-a ajuns să distrugă comunități. Aceasta este, în momentul de față o problemă care poate deveni foarte reală aici pentru că sunt o serie de probleme. În primul rând baza dumneavoastră de date pare foarte viciată, cea turistică, nu prezintă elemente precum Ștrandul de la Sânmihaiul German, de exemplu, nu prezintă unități de cazare sau de alimentație din Nădrag care este o zonă tradițional turistică. Lucrurile acestea sunt ignorate de către această strategie. Nu aveți conacul de la Șag pe lângă care trece pista, marcat pe hartă de exemplu, deși este un loc de mare interes pentru acea pistă, care mi se pare foarte bine aleasă. Pe lângă chestia aceasta, mai sunt observații. Legat de dorința de intermodalitate a acestui lucru, susțin ce a zis domnul primar legat de sinergia cu o rețea de autobuze și aici, din nou, vorbim de niște premise greșite. Plecați de la datele care există în momentul actual dar rutele care sunt folosite de bicicliști sunt dictate de către infrastructura existentă, nu de către nevoi. Este o nevoie mare de conectare a platformelor industriale din jurul Timișoarei și din jurul județului Timiș către resursele lor de forță de muncă care în general sunt la sat ori acest lucru nu este prezent. În momentul în care oferiți oamenilor o posibilitate să își găsească un job fără să depindă de autobuzul companiei sau de costul aferent deținerii unei mașini personale, deschideți o alternativă eficientă economic pentru dezvoltarea acelor comunități. Acest lucru pare ignorat în planul actual.



Un alt pol de dezvoltare economică pentru aceste comunități este turismul iar o pistă de biciclete care trece printr-o localitate aduce mai mulți bani în acea localitate. Putem vedea la Elveția, care în momentul în care și-a deschis rutele de cicloturism a câștigat în anul următor mai mult din cicloturism decât din schi. Toate comunitățile prin care trec aceste piste de biciclete beneficiază nu doar de o rută de transport sigur, care să nu necesite mașina personală sau să nu depindă de orarul mijloacelor de transport în comun, dar și oportunitatea creșterii economice. Nu este ne semnificativă, trebuie considerată. Un alt lucru care reiese din statisticile dumneavoastră este că doar 17% din populația județului Timiș nu are sau nu folosește bicicleta, ceea ce îl face pe de parte, cel mai popular mijloc de transport din câte știu în acest județ. Nu cred că doar 17% din oameni nu au mașină, de exemplu. Motivul pentru care nu este folosită este siguranța, lucru care datele dumneavoastră îl suportă, argumentează faptul că siguranța este problema principală a bicicliștilor, dar nu cred că faceți suficient pentru a crește acea siguranță din acest plan. Mai degrabă, ea este ignorată și văd că se fac parcări de bicicletă și rastele, ori problemele bicicliștilor și motivul pentru care oamenii nu o iau din casă, nu este pentru că nu au rastele la destinație, este pentru că nu se simt în siguranță să meargă de la A la B. Și aici venim la alte probleme legate de strategie. În primul rând că, axarea pe drumurile principale și ignorarea drumurilor comunale și drumurilor agricole, forțează crearea și costul necesar unor piste de biciclete separate. Aveți drumuri semnificative în județ care sunt folosite de către cicliști și cicloturiști și ar putea fi folosite mult mai multe, dar nu există informație despre ele, se circulă foarte agresiv pe ele și nu prea avem ce să facem în situația actuală. Poliția rutieră este evident depășită de situație iar aici, de exemplu la semne, nu aveți un semn care să zică că acest drum este recomandat cicloturiștilor, bicicliștilor - vă rog frumos să aveți atenție sporită, în fața dumneavoastră sunt vehicule care circulă încet, care sunt pline de oameni moi care pot fi storșiți ușor de către o mașină. Sensibilizarea nu se face în cadrul bicicliștilor în acest caz, sensibilizarea ar trebui făcută de către companiile de transport, mai ales cele cu mașini foarte mari, care circulă foarte tare pe aceste drumuri. Dumneavoastră ați scăzut cantitatea prin această strategie de drumuri cu trafic hiperlight, aproape inexistent cu aproape 100 km, pentru că au fost transformate în piste de biciclete ori în aceste zone e evident, nu sunt necesare. Este necesar să se pună un semn de atenționare și atenție sporită conducătorilor auto. Nu este necesar să creați încă o infrastructură de care trebuie să aveți grijă, în contextul în care nu există șansa de creștere a traficului auto în acele zone. Vă încurajez foarte tare să nu vă mai gândiți la problemele bicicliștilor cât timp stau pe loc, decât dacă e vorba de apă și umbră ci mai degrabă, să le considerați pe cele legate de siguranță, ca fiind prioritare pe toate drumurile. În momentul de față bicicliștii au în România voie să meargă pe drumurile europene, naționale și peste tot, până la autostradă. Această realitate este ignorată. Locul bicicliștilor este și alături de mașini, trebuie doar atenție sporită. Lucrul acesta este dovedit peste tot. Și dacă tot vorbiți de EuroVelo 13, o parte semnificativă a acestui traseu în partea de nord pe care am avut privilegiul să-l circul, merge alături de mașini pe unul din drumurile principale circulate de camioane. Nu e cel mai bun exemplu, dar arată că normele sunt relative și deși e important să facem tot ce putem, trebuie gândit și în cazul infrastructurii curente. O altă observație este că, costul estimat pe km de pistă de biciclete separată este doar dublu față de o pistă pe șosea, deși din cunoștințele mele de inginerie și de drum, pare că e o muncă mult mai mare decât vopsirea unor chestii pe drum și punerea unor semne noi. Sunt curios de ce acest cost este atât de mare pentru piste pe drum pentru că nu e argumentat în documentație.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Mulțumesc mult de feedback. O să le iau în ordine. Partea cu zonele turistice o să verific de ce acolo sunt neconcordanțe. O să verificăm pentru că știu că s-a discutat cu entitățile care sunt



implicate în turism, clar că nu s-a discutat cu fiecare antreprenor local dar consultantul a încercat să aibe cât de mult feedback de pe teren.

În ceea ce privește parcurile industriale, am fost personal la anumite parcuri industriale, inclusiv am discutat cu Onico să trecem cu pista prin zona respectivă. Ei au anumiți angajați și trebuie să se gândească să le asigure anumite condiții ca să vină cu bicicleta în zona respectivă. Am discutat și cu parcurile industriale de pe zona Torontalului, să zicem mai exact cu parcurile industriale din jurul Timișoarei. Nu am discutat cu alte parcuri industriale din județ. Consultantul avea în target să se întâlnească și să discute acest subiect. Privitor la partea de turism știm că partea ce înseamnă exploatarea pistelor, mentenanța pistelor când vor fi gata, nu o avem încă rezolvată. Nu avem rezolvată situația pistelor pe PNRR după ce vor fi executate, respectiv ale cui vor fi pistele respective și cine se va ocupa de ele. Dar nu din cauza noastră, ci pur și simplu legislația în clipa de față e o legislație în care noi discutăm la nivel național le spunem părerile noastre. Până acum au fost deschiși în sugestiile noastre.

Partea privitoare la locațiile pe unde vin pistele, nu face parte din această strategie. Locația reală pe unde va veni pista este dată de studiul de fezabilitate. Ruta încercăm cât de mult să nu fie pe drumuri naționale și drumuri județene. Ne dorim siguranța. Standardele EuroVelo, eu le consider în clipa de față ca standard principal până nu avem normele pe România. EuroVelo a demonstrat că se încearcă să se găsească siguranță și să se meargă spre partea turistică cât de mult și inclusiv pe partea de utilitate. Nu există un standard sau o normă a ECF-ului care să ne spună cum arată locul de popas sau cum trebuie umbrită pista. Se lucrează la acest lucru, discutăm cu ei ca să avem drafturile, să vedem din avans unde suntem și cumva noi dacă obținem o finanțare să mergem în acea direcție, nu să facem cum credem noi și apoi să trebuiască să investim din nou.

Privitor la partea de costuri - costurile care sunt în clipa de față în strategie sunt costuri estimative. Știm costurile pentru PNRR, având în vedere că lucrăm la caietul de sarcini.

Privitor la partea de semnalizare, abia acum s-au aprobat anumite norme pe semnalizare de către Comisia Națională pe partea de semnalizare pentru velo. Semnalizarea nu putem să o facem noi ca și consiliu județean cum ne dorim.

Domnul Gabriel Amza - Asociația Pedallez

Aici e nevoie de muncă politică din partea consiliului județean poate pentru legislația națională și pentru împingerea acestor lucruri. Mai sunt câteva aspecte aici care nu sunt conforme cu legislația națională, adică intermodalitatea cu autobuzele folosind rastele sunt ilegale pe autobuze sau tramvaie. Aici e nevoie ca cineva să-și asume să treacă prin parlament, să poată exista. Faptul că există în această strategie înainte să fie propusă, mie mi se pare puțin îndoielnic pentru că nu poate fi implementată. E nevoie de o asumare politică în acest sens. Și de asemenea strategia dumneavoastră, legat de comunitatea bicicliștilor, da niște exemple de ONG-uri din București, nu ține cont de țesătura locală a județului Timiș.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Voi întreba consultantul. Mulțumesc de feedback. O să ținem cont.

În continuare, domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș dă cuvântul domnului Viorel Nicu primar al comunei Săcălaz

Domnul Viorel Nicu - primar al comunei Săcălaz



În primul rând subscriu cu antevorbitorii mei și cu ultimul antevorbitor, care a subliniat foarte bine câteva lipsuri în această strategie și aș completa eu că, strategia ar trebui împărțită în două și anume:

O parte din aceste piste despre care discutăm deocamdată să asigure în primul rând legătura dintre cei care le folosesc pentru a merge la job iar a doua parte a strategiei să fie gândită pentru puncte turistice și pentru deplasări recreative.

Noi pe comuna Săcălaz avem două proiecte, unul deja finanțat dar care e blocat în consiliul local și aici domnule președinte poate mă ajutați, iar al doilea ieri a trecut de prima etapă, cel pe AFM de 10,7 km. Vom face legătura cu pista de pe malul Begăi.

La nivel de comună avem câteva variante pentru a completa această strategie velo. Avem variante pe malul Begăi și acolo o să vă rog domnule vicepreședinte să continuați să ne povestiți cum a rămas în urma discuțiilor cu Apele Române, respectiv dacă se poate sau nu construi pe malul Begăi, în cazul nostru și în general, în cazul apelor curgătoare. Și dacă se poate, o să se poată recurge și la acea perdea forestieră, de care tot vorbim și ar prinde foarte bine pe aceste piste?

În ceea ce privește siguranța, variantele pe care le avem noi ca și comună dintre care pe una am și transmis-o consiliului județean în luna aprilie, cuprinde o pistă pe malul Begăi vechi și pe un afluent al acesteia, o pistă care ar oferi bicicliștilor un peisaj extraordinar, care nu ar fi de ratat. Aceasta am dori să ne răspundeți, dacă pe malul apelor, în urma discuțiilor se poate construi, mai ales pe diguri.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Cu Apele Române, cu ABA Banat cred că ar trebui să discutați punctual cu ei, pentru că noi pe fiecare subiect pe care l-am avut cu ei, ca și consiliu județean, am discutat punctual. Știu că și ei au câștigat o finanțare pe PNRR, pe Mureș și Timiș. Cu ei ar trebui să stabiliți exact pentru că sunt în domeniu, au specialiști și cunosc subiectul bine. Dacă doriți putem intermedia o discuție sau putem să avem o discuție comună. Nu pot să vă dau eu soluția acum.

Domnul Viorel Nicu - primar al comunei Săcălaz

Deci înseamnă că noi, ca și UAT-uri, ar trebui să discutăm cu Apele Române separat sau împreună cu dumneavoastră?

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Eu sunt deschis la oricare variantă. Dacă doriți să ne implicăm și echipa din cadrul consiliului județean, nu e nicio problemă.

Domnul Viorel Nicu - primar al comunei Săcălaz

Deci avem variante și cu Apele Române și fără Apele Române. Pe varianta cu Apele Române ar fi mult mai frumos pentru cei care circulă pe piste iar pe celelalte variante ar vedea doar calea ferată.

În continuare, domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș dă cuvântul doamnei Manuela Bîlc-consilier de dezvoltare locală la Primăria comunei Giroc.

Doamna Manuela Bîlc- consilier de dezvoltare locală la Primăria comunei Giroc



Salut și eu această inițiativă a județului privind această strategie, este binevenită în județul nostru. Deși Girocul are o rețea destul de importantă de piste, este destul de generoasă și nu ne oprim aici, în continuare avem proiecte în această direcție. Ce doresc eu să vă propun pentru că am văzut pe harta dumneavoastră că ați legat cumva Girocul de zona Urseni-Moșnița, undeva pe centura de sud, eu v-aș propune o altă cale de acces pe piste în direcția aceasta. Vreau să vă gândiți la Calea Urseni. Acolo pe Calea Urseni avem trei importante comunități, în sensul că ne întâlnim două comune și un municipiu. Este una dintre zonele cele mai dezvoltate în momentul de față, Moșnița vine în partea spre Giroc, Girocul merge în partea spre Timișoara și spre Moșnița, cred că cu toții o cunoaștem. Eu v-aș propune acolo o rețea de piste care să plece de pe Calea Urseni și să meargă către Urseni-Moșnița-Moșnița Veche mai departe Bucovăț și Bazoș. Este o zonă în care foarte mulți din zona aceea merg mai ales în weekend, pe de altă parte este o zonă din care se pleacă mult către serviciu și din păcate să știți că acea zonă este și săracă în transportul local în momentul de față. Nici noi, cei din Giroc, nu avem un transport local în zona respectivă. Timișoara are o rută la timpuri foarte mari și din acest motiv cred că este binevenită această pistă și pentru cei care merg zilnic către Timișoara din zonele acelea la lucru. Așa cum spunea și domnul de la Asociația Pedale, cred că va da plusvaloare și comunităților din zona respectivă. Eu cred că nu numai că vă veți putea folosi de infrastructura existentă deja, e vorba de drumuri comunale pe care le avem noi, drumuri județene pe care le dețineți dumneavoastră și cred că cu ușurință veți putea pătrunde în acea zonă ca să creem această pistă și conexiunea între comune și conexiunea cu Municipiul Timișoara pe zona nouă, inclusiv zona Muzicescu și zona Lidia au integral făcute piste. Se poate conexeza partea de sud a orașului cu zona aceea.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Mulțumesc

Chiar mă uitam pe hartă să văd cum e acum acolo. Vă rugăm să ne transmiteți și în scris propunerile pentru a le putea discuta.

În continuare, domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș dă cuvântul doamnei Nicoleta Trifan de la Fundația Comunitară Timișoara.

Doamna Nicoleta Trifan - Fundația Comunitară Timișoara

Eu coordonez programul RO Bike Valley. O să fac o scurtă paranteză să vă spun despre ce e vorba în acest program. Noi finanțăm de 3 ani, cu sprijin financiar de la Decathlon România, proiecte care vizează mersul pe bicicletă. Aplică școli, organizații, asociații dar și grupuri de inițiativă. Avem de la Nitchidorf, la Becicherec care au aplicat și fac acest lucru. E fantastic ceea ce faceți și acest plan de dezvoltare mi se pare grozav. Nu voi intra în detalii legat de acesta pentru că nu este domeniul meu. Cred că cei care lucrează la firul ierbii pot să spună mai multe. Ceea ce mi se pare că lipsește, din punctul meu de vedere, este partea de educare și de conștientizare. Pentru că dacă noi nu vom conștientiza care este rolul acestor piste, ele nu vor putea fi folosite la adevărata lor valoare. Cu siguranță nu putem să trecem în această strategie un plan mare de comunicare dar cred că ar trebui menționat, măcar parțial, și să vă gândiți la o campanie de conștientizare. După cum spunea și colegul de la Asociația Pedale că una dintre probleme este siguranța, și noi finanțăm pe partea aceasta de siguranță și de educare a copiilor. Dar aici nu e vorba doar de educarea copiilor ci și de educarea adulților, care nu știu să meargă și să circule corect pe bicicletă, respectând toate regulile de circulație.



În continuare, domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș dă cuvântul domnului Andrei Rusu de la Decathlon România.

Domnul Andrei Rusu - Decathlon România

Eu am șase puncte foarte scurte și la obiect. Primul este că aș fi vrut să văd un calendar al implementării și aici ar fi în special un top al proiectelor prioritare, pentru că harta e foarte extinsă. Tot aici ar fi interesant să știm pe cât timp se înscrie strategia respectivă, vorbim de 5-10-15 ani? Pot să vă spun, de exemplu, că planurile de mobilitate urbană sunt, ca și directivă de la nivelul Uniunii Europene, făcute pe cinci ani. La cinci ani se reactualizează. Cred că ar fi interesant să știm și pe ce perioadă se întinde strategia respectivă. Punctul nr.2 - nu am văzut o analiză a riscurilor. Arată foarte interesant și cred că o bună planificare presupune și o analiză a riscurilor, mai ales că depinde foarte mult de factorul politic, implementarea unei astfel de strategii. Punctul nr.3 - o să vorbesc puțin despre ce spunea colega Nicoleta Trifan. Ar fi foarte benefic și cred că nu doar în proiectul acesta ci și în toate proiectele, o hartă a stakeholderilor angrenați. Pot să vă spun că am încercat, înainte să colaborez cu Decathlon și proiectul RO Bike, să iau legătura cu Inspectoratul Școlar Județean pentru o analiză și un studiu legat de mobilitate a elevilor. Doamna de acolo mi-a spus că foarte mulți copii vin din afara Timișoarei. Vă spun asta pentru că cred că un stakeholder important, în popularea acestor piste de bicicletă e o colaborare strânsă cu inspectoratul școlar. Eu nu locuiesc în Timișoara, dar în orașul în care stau am informații mult mai clare legate de mobilitatea elevilor. Mobilitatea elevilor reprezintă un factor de trafic extem de mare. La punctul nr. 4 o să vorbesc de criteriul nr. 1 și anume de siguranță. V-aș recomanda ca în caietul de sarcini pentru viitoarele piste să aveți în vedere prioritizarea bicicletelor în intersecții, în special menținerea pistei la nivel, în așa fel încât mașina să urce peste pistă, pentru că altfel există riscuri de accident, mai ales în cazul în care infrastructura e nouă și pot să vă dau și exemple clare pe acest aspect. Punctul nr.5 - sa luați foarte în serios transportul public. Dacă ați amintit modelele olandeze, o să vedeți că modelele olandeze funcționează foarte bine, tocmai pentru că există relația aceasta între bicicletă și transport public și chiar Compania Națională a dezvoltat un sistem propriu de biciclete care se pot închiria. Fără un transport public bine pus la punct o să avem foarte mulți kilometri de biciclete și atât. Privitor la ultimul punct- indicatorii de performanță, e foarte des amintit în presă că fiecare administrație se duelează pe numărul de kilometri de pistă de bicicletă care sunt irelevanți. Cel mai important indicator de performanță al unei administrații publice e numărul de utilizatori ca și la compania de transport public. Din păcate, dacă nu urmărim acest indicator ca și punct de referință, iar dăm greș. Ca să închei, vă dau un exemplu. Orașul Viena, în 2012, și-a propus să treacă de la 6% la 12%, să-și dubleze cota modală pe bicicletă. Și în momentul în care, tu știi câți utilizatori vrei să ai, știi de unde vin și unde se duc, atunci tu știi unde să faci investiția.

Pentru că sunt reprezentantul unei companii care își dorește foarte mult și așteaptă cu nerăbdare, e foarte important calendarul respectiv pentru ca acele companii să se pregătească. Poate sunt angajați care vin de la 25 de km, de exemplu, iar mobilitatea cu biciclete electrice dublează distanța pe care un om e dispus să o parcurgă. În acest fel, puteți să pregătiți în prealabil, chiar dacă încă nu există investiția fizică, dar puteți să pregătiți și beneficiarii în așa fel încât să-și stabilească strategia pe următorii ani. Să știe ca să dea angajaților bonificații. Acestea sunt cele șase puncte pe care am vrut să le menționez.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș
Mulțumesc Andrei.



Ești exemplul clar că discutăm cu corporațiile. Îmi doresc ca în două luni de zile să avem implementate piste la nivelul județului. Aș face un calendar realist, dar îți dau un exemplu simplu. Pe finanțarea de PNRR, noi am început să discutăm de când discutăm cu unul dintre miniștrii care s-au tot schimbat pe fonduri europene și i-am spus să introducă EuroVelo 14 în finanțarea de PNRR. A fost introdus. Știam fiecare etapă, unde, când și ce va trebui. Discuțiile inițiale erau de genul, Dați-ne traseul și facem noi tot, aici pot să confirme toți primarii care sunt prezenți. Am aflat cu câteva zile înainte că va fi un ghid, unde trebuie să ne asociem cu câteva județe, să avem hotărâri de consiliu local de la fiecare primărie pe unde trecem, pentru că noi vom finanța, noi trebuie să aplicăm, să câștigăm o competiție între județe și să facem totul într-o săptămână. Deci aș pune un calendar clar, inclusiv cu zonele de finanțare. Acum nu pot să vă dau acest calendar pentru că nu știu ce linii se vor deschide. Știu că se vor deschide linii pe AFM, știu ce investiții vor fi acolo de pe AFM, știu cât înseamnă eligibil pentru consilii județene, pentru ADI-uri. Eu îmi doresc ca în două luni să avem piste pe teren, dar crede-mă că echipa și chiar dacă se va schimba anul viitor din punct de vedere politic, ei sunt foarte motivați ca să obțină finanțări și toți care sunt în această echipă își doresc să acceseze finanțările respective.

Privitor la analiza de riscuri, există ceva în cadrul strategiei dar nu e detaliată, scopul a fost să avem strategia ca hartă și inclusiv să se facă cât de repede posibil ca să putem merge mai departe.

Domnul Andrei Rusu - Decathlon România

Am o remarcă aici. Exact ce ziceați la analiza swott, factorul politic. Aceasta este o amenințare reală pentru că depindem de bani și de asta vă ziceam ca și calendar, ar trebui să se știe etapa 1, ar trebui gândit pe tronsoane, ca la autostrăzi. Ar trebui făcută o structură în așa fel încât și comunitățile și fondurile care sunt disponibile să poată fi cumva direcționate să ajute, adică să vină din mai multe direcții tot sprijinul pentru că toți beneficiem, nu beneficiază doar consiliul județean. E important să existe o clasificare și la nivel de companii.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Spre nivel de companii vom veni cu feedback, noi încercăm să comunicăm cât de mult pe unde se va investi. Nu o să intru acum în detalii pe anexe. Acum, înafară de ce cunosc că se vor deschide pe fonduri europene, aici e o necunoscută.

Pe partea de educare - aici am avut o discuție inclusiv pe partea de siguranță rutieră unde intră și partea velo și am cerut o ofertă, am avut discuții și am vrut să bugetăm încă de anul acesta, dar am zis să avem întâi aprobată strategia și da, avem în plan și nu e doar munca echipei. De aceea îmi doresc ONG-urile implicate. Noi vă ajutăm cât se poate și pe partea de educare. Este clar că educarea este unul din pilonii principali care ne ajută și știm cu toții cum este văzută în România bicicleta de către unele autorități.

Privitor la partea de hub-uri, de interconexiune cu celelalte mijloace de transport – ideal eu văd Timișoara sau județul Timiș cu anumite parcări la intrare în județ, gen Lisabona sau alte țări care au, de unde poți să iei bicicleta sau să mergi mai departe sau să vii cu bicicleta de acasă pe tren care să funcționeze, să plece la oră exactă și să ajungă la oră exactă. Scopul inițial a fost doar de strategie velo dar este clar că trebuie să mergem în direcția aceasta. Chiar am avut discuții în cadrul consiliului județean. Discutam cum putem găsi un teren bun, unde să facem o parcare la PITT, o parcare mare cum au alte orașe europene, unde să fie un fel de interconexiune cu diferite mijloace de transport.

Privitor la partea de countere – ne-am gândit la situația de monitorizare a traficului real. Am vrut anul acesta să bugetăm anumiți bani pentru countere dedicate care se pot muta. O să



vedem exact, punctual. Recunosc că ne-am învățat să investim banii în alte părți și am zis că lăsăm pe anul viitor. Încercăm anul viitor să investim pe partea aceasta sau de service, adică cineva să ne ofere acest serviciu de studiu de trafic velo sau să cumpărăm acele countere. Am primit ceva oferte doar că nu am făcut investiția anul acesta. Mie îmi este clar faptul că în funcție de monitorizarea reală de pe teren, ne vom da seama cât de folosită e sau de cine e folosită.

Era o discuție despre politic și partea cu supratrecerile și intersecțiile, cum să procedăm. Aici, realist, am încercat inclusiv pe Moșnița să avem o discuție pentru că acolo în clipa de față sunt niște piste velo care reflectă clar că cel care vine cu bicicleta trebuie să urce, trebuie să se dea jos de pe bicicletă, să treacă trecerea respectivă, să dea prioritate mașinilor iar apoi să urce pe bicicletă. Acum discutăm despre o mămică cu un copil în scăunel și cu bagaje care urcă pe pantă. Din discuții cu Poliția Rutieră atunci, tot ce înseamnă semnalizare pe partea de intersecții de trafic trebuie să treacă printr-o comisie de circulație. Comisia de circulație dacă nu dă aviz, nu putem face nimic. Am avut discuții atunci cu Poliția Județeană ca să vedem cum putem face. Ei au zis că singurul lucru pe care îl puteam face atunci, era să se pună semafor. Atunci nu aveam cum să investim în zona respectivă și le-am dat exemple din alte țări, pentru că știm cu toții și le-am dat exemplul cu mașina. Am discutat și la nivelul ministerului și suntem cumva într-o situație în care trebuie să se convingă și din alte ministere că trebuie luat în calcul.

Domnul Andrei Rusu - Decathlon România

O singură chestiune punctuală, la poliție. Din experiență, având cumva contact cu inspectorate din diferite județe, vă pot spune sincer că abordarea ține foarte mult de om. Deci, un pic de atenție pentru că e foarte simplu să motivezi, în funcție de ce îți dorești tu. Am vorbit cu șeful unui inspectorat de poliție care e pro-cycling, ceea ce e destul de rar în România, care mi-a argumentat cum putem de fapt să evităm legislația, cea cu 14 ani, că se aduce foarte mult în discuție că nu pot să meargă copiii cu bicicleta. El mi-a demonstrat că se poate, există anumite porțițe prin care poți să faci chestia asta. La fel și cu avizele pentru comisia de circulație, pentru că foarte multe proiecte se lovesc de problema aceasta și acolo se întrerupe filmul. Vă pot spune sincer din ce am avut experiență personală în interacțiunea cu poliția, că este mai importantă voința ta decât cadrul legislativ care nu e foarte clar definit.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Vom face totul doar ce ține doar din punct de vedere să fie legal.

În continuare, domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș dă cuvântul domnului Radu Creangă, biciclist local.

Domnul Radu Creangă, biciclist local

Buna ziua,

Aș dori să vă pun o întrebare referitoare la EuroVelo 13. Am observat că doriți să-l introduceți prin Timișoara și să vină mai apoi pe actuala pistă, pe malul Begăi. În contextul juridic și legislativ pe care l-ați trecut dumneavoastră și consultantul dumneavoastră în acest proiect, am observat că este omisă legea apelor și legea siguranței digurilor, care conțin în articolele lor, specific clar despre ce este voie și ce nu este voie a face pe diguri. Într-adevăr ABA se ocupă de acest lucru, însă în cazurile în care SF-urile care vor urma vor arăta că nu se pot face lucrări de intervenție sau lucrări de amenajare la nivelul standardelor pe care EuroVelo le cere și nu se pot organiza locuri de popas ș.a.m.d, aveți în considerare un plan B pentru EuroVelo având în vedere că ea va fi vedeta Timișului?



Mulțumesc,

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Ruta reală va fi dictată de studiul de fezabilitate. Din cunoștințele mele tehnice și din ce am discutat cu cei de la Apele Române, și având în vedere că în clipa de față nu doar Timișul merge pe partea de Ape Române, și inclusiv ei au aplicat pe PNRR în această direcție. Noi nu am modificat traseul EuroVelo. Oricum traseul EuroVelo trecea pe acolo, doar că nu venea din Timișoara până la Otelec. EuroVelo intra pe partea de dig. Acum discutăm de standardele EuroVelo. Pe partea de dig nu este circulație, pe acolo poți să faci 2,5 m. Am discutat cu cei de la Apele Române și le-am spus, sunt zone unde v-a trebui lărgit. O să cerem să se găsească o soluție tehnică, poate pot să găsească un amestec de asfalt care să fie mult mai elastic sau cu un program de reabilitare de conectare. Deci ruta inițială era Cenei-Uivar și se mergea spre Otelec. Noi doar am modificat să ducem spre Timișoara și pe unde va trece prin Timișoara, aceasta vom discuta cu Primăria Timișoara. Și apoi o să ne întoarcem pe o pistă existentă. Având pista existentă, pentru noi nu înseamnă așa o mare investiție. Deci, era oricum pe dig acolo. Referitor la legislație mie mi-e clar că cel care va face studiul de fezabilitate trebuie să respecte legislația în vigoare. Automat Apele Române trebuie să ne dea acceptul să facem acolo. Nu știu încă dacă ei vor face investiția, prin intermediul nostru, venind în asociere. Nu știu să vă spun acum. Din punct de vedere al planului B nu pot să spun eu acum că îl avem pentru că va ieși din studiu. În final, vor fi de fapt două variante, va fi și un plan B. Ce știu că ne blochează pe această investiție este dacă va trebui să facem o licitație, o exproprierie pe o distanță lungă, deoarece banii câștigați pe PNRR nu includ exproprieri. Deci, de aceea am căutat să avem doar terenuri ale administrației locale, județene, naționale. Un plan B va veni dinspre SF, dacă e nevoie. Vreau să fie cumva clar, strategia e una, traseul exact pe unde va veni, va fi dictat de studiu de fezabilitate. Cum va fi infrastructura în detaliu se va vedea în proiectul tehnic. Deci sunt niște etape pe care trebuie să le trecem.

În continuare, domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș dă cuvântul doamnei Nicoleta Grubacichi, viceprimar la Primăria Peciu Nou.

Doamna Nicoleta Grubacichi, viceprimar la Primăria Peciu Nou

Analizând harta care ne-a fost pusă la dispoziție, discutând cu colegul meu Adi Lupșa, și având în vedere faptul că între Dinaș și Sânmartin, noi avem un proiect depus spre finanțare și despre care nu știm nimic, dar în cel mai scurt timp o să aflăm date pe care cu siguranță o să vi le comunicăm, așa vrea să pun întrebarea dacă această hartă ar putea fi modificată, în sensul că acum avem traseul rutei secundare Peciu-Dinaș(colegul îmi spunea că ar trebui făcut un pod pentru că traseul EuroVelo13 ar veni pe partea cealaltă). Aș propune altă rută, Peciu-Sânmartin, este acolo în mijloc, Iohanisfeld pentru că aici avem comunitate de etnie sârbă. Toate drumurile duc către Serbia, Sânmartinul este foarte izolat și atunci am putea măcar să dezvoltăm transportul velo spre Serbia.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Vă rugăm să ne transmiteți și în scris. Eu m-am uitat acum și o să propunem consultantului.

Doamna Nicoleta Grubacichi, viceprimar la Primăria Peciu Nou



Poate fi undeva la mijloc, dacă ne uităm Utvin-Peciu-Șag-Sânmartin- Iohanisfeld, era o variantă pentru a putea veni în sprijinul tuturor.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Singurul lucru ce nu putem modifica de pe harta aceasta este ce s-a câștigat pe PNRR și EuroVelo, restul putem să discutăm, dar nu vreau să modific eu.

În continuare, domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș dă cuvântul domnului Radu Ticiu, biciclist din Timișoara.

Domnul Radu Ticiu, biciclist din Timișoara

Vorbim aici aparent despre infrastructură dar cred că cu toții suntem interesați de cultura utilizării bicicletei și vrem să schimbăm cumva statusul actual. Spuneați de contorizare, într-adevăr pentru a putea schimba ceva trebuie să poți să măsoți situația actuală și să vizualizezi ceea ce îți dorești. Poate că nu e nevoie neapărat de super achiziții de echipamente sau servicii atât de specializate. Nu cred că avem nevoie de o precizie de 1 la mie atunci când vrem să știm ce se întâmplă în spațiul fizic în care circulăm zilnic. Poate că găsim soluții mai simple prin care putem efectiv implica comunitățile școlare, de exemplu, să facă o contorizare primară. Copiii din școlile timișorene sunt în stare să construiască tot soiul de device-uri pe care le trimit în spațiul cosmic sau pot să facă roboți care fac cele mai deștepte lucruri. Cred că pot foarte simplu să-și pună mintea la contribuție și să vadă ce se întâmplă, cel puțin în zona școlii lor, suficient de credibil ca și precizie a măsurării. Poate ar fi interesant ca atunci când consilierii locali își pun problema alocării fondurilor în bugetul anului viitor, atunci când vorbim de fondurile pentru evenimente și proiecte de cultură și sport, pot să includă un capitol extrem de clar definit, vizând dezvoltarea culturii utilizării bicicletei. Un alt gând la care munceam era încurajat de faptul că m-am întâlnit cu membrii ai echipei Consiliului Județean Timiș, care spuneau că au tot soiul de idei dar nu au nici un fel de feedback din partea asociațiilor de ciclism, a grupurilor de inițiativă.

Poate gândiți niște programe de genul - o dată pe lună să aveți ușile deschise pentru cine vrea să vină să vorbească despre problematica infrastructurii velo sau a programelor pe care le sprijină Consiliul Județean Timiș, să poată să vină și să facă propuneri. E minunat că ne întâlnim la finalul elaborării unei propuneri de strategie atât de mulți și e încurajator faptul că suntem sub același acoperiș. Cred că putem să o facem mai frecvent și probabil că rezultatele finale ale demersurilor pot fi ceva mai bune. O ultimă chestie - Vrem să aducem foarte mulți turiști străini utilizând EuroVelo în Timișoara. Ei bine, de multe ori oamenii aceștia vin și cu speranța că vor fi bine primiți de către comunitățile pe care le tranzitează sau le au ca și punct terminus al călătoriei lor. În Timișoara probabil că ar merita încurajat o oarecare specializare a sectorului Horeca. Există concepte de pensiuni bikefriendly. Poate Asociația de Turism Timiș poate să aibe în vedere o asemenea dezvoltare. Și într-un final, probabil că e un apel către comunitate - există formule de ospitalitate individuală adresată cicliștilor de lungă distanță. Suntem trei sau patru oameni în orașul acesta care ne-am declarat deschiderea de a găzdui pentru o noapte - două nopți oameni care vin de la 1000 km, pe bicicletă. Într-o formă sau alta ar trebui să extindem oferta aceasta. La Novi Sad de exemplu, sunt 20 de asemenea găzduitori de bicicliști. Nu știu cum poate Consiliul Județean Timiș să sprijine o chestie de genul acesta, dar noi ca și comunitate cred că putem face ceva în direcția aceasta.

Mulțumesc.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș



La partea de contorizare noi am inclus partea de Strava. Suntem deschiși pentru orice colaborare cu orice entitate care poate să dezvolte, singura problemă pe care o văd este dacă datele respective vrem să le folosim în ceva oficial prin care vrem să convingem pe cineva, vom fi întrebați ce atestare sau avizare au.

Pe partea de comunicare cu Consiliul Județean Timiș, nu cred că a bătut nimeni la ușa mea, nici din consiliu și nici din afară și să nu fiu deschis. Pe partea velo au venit și au vrut să discute dedicat pe anumite subiecte, oricând ușa e deschisă. Aici e exemplu clar cu consiliul Județean. Nu era administrație în România care să aibe echipă care să se ocupe de partea de velo. Noi am început cu o echipă luând 1-2 oameni din Consiliul Județean Timiș care știau că sunt pasionați, nefiind nici măcar încadrați într-o structură oficială, și am lucrat și am reușit să obținem ce am obținut până acum. Acum există această structură sub Arhitect Șef. Deci cumva am pus căruța înaintea cailor, dar am zis că nu ne putem opri. Alt exemplu clar este European Cycling Federation. ECF și-a modificat statutul special ca să poată alte administrații din România să intre în European Cycling Federation. Noi când am făcut aderarea au apărut anumite lacune în statutul ECF, în care noi nu puteam să fim ca administrație din România. Au modificat statutul și noi suntem prima administrație și singura din România care este în ECF. De acolo am obținut informații, inclusiv prima întâlnire cu oameni specializați. Anul acesta la Velocity am întâlnit o româncă care a studiat în Timișoara, arhitectură și în București și oferă consultanță în Olanda. După cum am spus, ușa mea este deschisă spre orice persoană din Consiliul Județean sau din afară, pe acest domeniu sau pe alte domenii pe care le am în subordine.

În continuare, domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș dă cuvântul domnului Cosmin Varlamov.

Domnul Cosmin Varlamov

Doream să discut de pista aceea cu pe dig, pe lângă dig. Pe dig avem de la Timișoara la granița cu Serbia, pe lângă dig văd că avem de la Timișoara la Ghiroda spre Remetea. Dacă pista aceea de la Timișoara spre Remetea este mai bună, de ce nu faceți pe lângă dig și nu aveți treabă cu Apele Române. De ce trebuie să ne încurcăm cu apele Române? Am fost și în Serbia, au aceeași problemă, crapă pistele pe dig. Nu le mai faceți pe dig, nu le mai proiectați pe dig.

Vorbeați de o rețea semnificativă de piste de biciclete în Timișoara. Noi nu avem rețea semnificativă de piste de biciclete în Timișoara, pentru că nu respectă legislația în vigoare inclusiv standardele acelea vechi de 32 de ani. Pista de biciclete de la Timișoara spre Moșnița, ce facem cu ea? Am oprit totul din cauza domnului Petecel? Nu vor să facă la cele 40 de intersecții dintre Timișoara și Moșnița, nu vor să facă traversări pentru biciclete. Pista aceea este lată de 2m, de fapt nu e o pistă, este trotuar plus pistă de biciclete semnalizată necorespunzător. Pista de biciclete are un anumit specific, pietonii nu au ce căuta pe pista de biciclete. Dacă spațiul acela este o pistă comună de pietoni și biciclete, haideți să o semnalizăm ca atare, avem indicator pistă comună bicicliști și pietoni se semnalizează altfel, este un alt indicator, nu este acela în care avem pietonul și biciclistul despărțiți de o linie continuă. Este indicatorul acela albastru în care pietonul și biciclistul sunt împreună. Biciclistul trebuie să fie foarte atent la pieton și să circule în alt regim de viteză. Ce facem cu pista dintre Timișoara și Moșnița, pentru că văd că aici ați trecut-o ca și rezolvată. Păi nu e pistă de biciclete, noi dacă vrem să mergem de la Timișoara și Moșnița ne dăm de pe bicicletă jos de patruzeci de ori.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș



Mă bucur că știți luptele interne între instituții. Discutăm pe strategii acum. Consultantul nu s-a uitat exact, punctual, pe ce este acolo. Eu sper să ajungem, inclusiv din punct de vedere al ministerelor, să schimbăm mentalitatea pentru că avem exemple clare, mai în vest, care funcționează. Sunt discuții pe partea de finanțare la nivel național pe PNRR, în care multe entități ne spun că nu o să putem și că o să ne blocăm.

Domnul Cosmin Varlamov

Eu zic că ne-am blocat la Moșnița - Timișoara.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Eu tind să cred încă că nu o să rămână așa.

În continuare, domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș dă cuvântul domnului consilier județean Ioan Sorincău.

Domnul consilier județean Ioan Sorincău

Bună ziua,

Sunt Ioan Sorincău, Președinte executiv la Asociația Comunelor din România, Filiala Județeană Timiș.

Acum o să vă răspund chiar dumneavoastră. Eu locuiesc chiar lângă pista aia de biciclete. E marcată, e făcută demarcația între pietoni și bicicliști. Partea de pietoni e marcată ca pentru pietoni iar cealaltă e pentru bicicliști. Este cu linie continuă. Deci iertați-mă dar e în fața casei la mine. Eu acolo locuiesc.

Dar nu pentru asta am vrut să intervin. Am transmis domnului vicepreședinte și doamnei Pălălău propunerile venite dinspre primării. Ce vreau să spun este că este lăudabil că avem această strategie pentru că întotdeauna trebuie să știi ce vrei să faci și după aceea găsești căile cum să faci și de unde să iei banii. Asta este foarte bine. Ce nu am observat aici este implicarea viitoarei zone metropolitane, care va conține 27 de unități administrativ-teritoriale cu lider Timișoara și ar trebui gândită o strategie sau o parte din strategie pentru această zonă, care la ora asta, adăpostește două treimi din populația județului. Asociația pentru Dezvoltarea și promovarea Turismului ar trebui să țină cont și de posibilele trasee de agrement care există în zonă. Timișoara transformă Pădurea Verde în pădure parc, Moșnița a transformat Pădurea Bistra în pădure parc. S-ar putea face o legătură între ele. Prin Ghiroda sau prin alte zone, prin Remetea sau Ianova, merg și spre Orțișoara, mai există un posibil traseu de agrement, care este folosit intens de bicicliști în perioadele când timpul permite lucrul acesta, de la Șag înspre Moșnița prin Giroc și în continuare spre Bazoș, cu ieșire eventual spre Recaș când se va face drumul de la Bazoșul Nou spre Bazoș și spre zona viticolă ca să prelungim Drumul Vinului și încolo. Deci aceasta ar fi propunerea, dar repet, ar trebui să implicați Asociația pentru Dezvoltarea și promovarea Turismului care este a Consiliului Județean Timiș și ar trebui să identifice traseele de mare interes. S-a vorbit aici de Nădrag cu Vârful Padeșu cu coborâre în partea cealaltă spre Tomești, un traseu foarte interesant pentru cicloturism. Nu este accesibil tuturor cicliștilor. Cât despre piste de biciclete de la Moșnița, ele sunt folosite mai mult pentru scop de agrement decât utilitar. Ele ar trebui continuate cumva și în Timișoara. Puteți lua legătura și cu conducerea Primăriei Timișoara ca să unim cumva strategiile. Dar pentru orice accesare de fonduri europene e nevoie să fie încadrat un proiect într-o strategie și dacă nu avem strategia aceasta județeană, va fi foarte dificil de accesat. Ce va mai trebui făcut este să cuprindem și în PATJ, aceste piste de biciclete. Ele nu sunt acum dar am discutat cu doamna Arhitect Șef și se va completa PATJ-ul și cu ele.



Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Mulțumesc,

Chiar discutasem în momentul în care am început discuția despre strategie și munca cu doamna Arhitect Șef, care ne-a spus că trebuie incluse și vor fi incluse în PATJ după ce va fi aprobată.

Domnul consilier județean Ioan Sorincău

Acum și un reproș. De trei ani ne chinuim cu transportul public județean și tot la faza de germinație suntem. Am propus să facem un ADI dacă nu putem să ne înscriem în SMTT. Am vorbit și cu domnul Badiu care este acum director la SMTT. Erau anumite probleme financiare la dânsii. Nu știu, dar aveam o comisie care să negocieze treaba aceasta. Nu e tema discuției de azi dar vă atrag atenția că situația e tot mai gravă.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Mulțumesc.

Pe partea exact categoria 1, selectată din strategie, este exact partea aceasta de periurban care include tot ce înseamnă conexiunea cu Timișoara. Referitor la lacunele pe care le avem ici și colo, ușa e deschisă, scrieți-mi și ce nu știu, pentru că s-ar putea anumite lucruri să nu le știu punctual, unde sunt probleme, încercăm și avem discuții cu tot ce înseamnă din punct de vedere național, să încercăm să modificăm ce se poate din punct de vedere legislativ. Dar v-am zis cum a fost în primele discuții cu ministerele când aveam ușa închisă. Poate datorită înființării Centrului Național, unde și acolo au avut schimbări de nu știu câte ori de când știu eu, dar cumva sunt deschiși și sunt convins că inclusiv spre ministerul respectiv, se discută la nivel național. Dau un exemplu cu Ministerul Transporturilor, unde avem discuții, știm clar că pe CFR colaborarea nu a fost așa lină cum a fost cu CNAIR-ul sau cu Apele Române. Dar cumva încercăm să deschidem uși cât se poate și încerc să le văd și eu ca fiecare etapă să fie făcută etapă cu etapă. Acum sperăm să vedem aprobată strategia, să o introducem în PATJ și să începem să lucrăm la implementare.

Dacă mai sunt intervenții.

Dacă nu, așteptăm sugestii, ușa mea e deschisă și doresc implicarea comunității pentru că de acolo ne primim informațiile și vreau la final, când se va vota strategia în august, să avem direcția.

Domnul Cosmin Varlamov

Când o să avem pista aceea de la Timișoara până la FLEX?

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Acum lucrăm și cred că am dat drumul la licitația pe partea de studiu de fezabilitate dinspre Cenad încoace, pentru că finanțarea reală va veni și unde vrem să aplicăm pe AFM. Aceasta e linia care știu că se va deschide cât de repede și am dat drumul la anumite etape pentru că avem iarăși termene foarte scurte. Eu îmi doresc luna viitoare, dar nu pot să zic acum. Informațiile le avem, toată lumea se pregătește pentru ce va urma pe AFM. Toată lumea așteaptă deschiderea, ghidul și să începem să se depună.

Altă problemă pe care tot am discutat-o este partea de teren, sunt locuri unde nu este întăbulat terenul respectiv. Dar căutăm soluții.

Domnul Gabriel Amza - Asociația Pedallez



Mai am câteva sugestii punctuale care lipsesc aici și se referă la strada Polonă, care are o nevoie serioasă să fie conectată la pista de biciclete de la Bega, drumul există din ce văd pe hartă, s-ar putea chiar să fie la Consiliul Județean până la dig. Recent a fost decopertat. Trebuie găsită o soluție ca să fie conectată acea comunitate. Am vorbit și cu Primăria, vorbesc și cu dumneavoastră pentru că nu știu exact și de asemenea drumul recent deschis care a scos traficul din sudul Timișoarei între Freidorf peste trecerea de cale ferată și până la continuarea Martirilor.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Noi ca UAT, Consiliul Județean nu putem interveni deloc peste strategia Timișoarei, dar putem discuta. Ceea ce vă rog, indiferent a cui este drumul, este să trimiteți sugestiile și eu o să discut cu UAT-ul respectiv.

Domnul Gabriel Amza - Asociația Pedallez

Sugestia este că dacă se face un nou drum să includeți și altă infrastructură decât auto.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

De ce nu facem pistele pe diguri sau pe lângă dig? Pentru că în multe cazuri nu știm dacă e terenul Apelor Române sau e teren privat. Să vă dau un exemplu cum e cazul ANIF-urilor, unde în cazul altor județe ni se spunea clar, în canal nu se poate. Au zis că putem face un protocol de colaborare și să facem acolo pista. În Timiș, tot ce este întăbulat ANIF, este doar canalul. Proprietarii privați au venit până în baza canalului. În canal nu ne lasă nimeni să construim decât dacă venim cu un proiect supertehnic, și da, o să fie zone în care va trebui să traversăm canalele ANIF.

Domnul consilier județean Ioan Sorincău

Problema este că acolo a greșit administrația publică locală. Există o zonă de protecție de 2m a canalului. Deci acolo nu era voie să se construiască nimic. Poți să construiești o pistă de biciclete care e pentru un trafic foarte ușor, care nu va afecta ulterior canalul care este foarte important. Sistemul de canalizare din zona periurbană nu permite colectarea apelor pluviale. Ele trebuie dirijate tocmai spre aceste canale de desecare. Dar unde s-a construit până în buza canalului acolo a greșit cel care i-a dat autorizația. Eram prin '90 la Orțișoara unde nu era niciun râu, au căzut nouă case pentru că un domn consilier local a închis un canal de dirijare a apelor. Casele fiind în văiușă au picat la o ploaie mai consistentă.

Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Dau un exemplu scurt. Cum facem dacă preluăm noi digul ca să facem investiția? Problema este că cineva trebuie să se ocupe de mentenanță și tot ce înseamnă funcționarea digului respectiv. Consiliul Județean nu poate să facă asta. Deci este clar trebuie să facă Apele Române. Acum se lucrează la caietele de sarcini, deci sigur nu s-a început studiul de fezabilitate niciunde în țară.

Mulțumesc mult,

Domnul Lupșa Adrian - consilier UAT Peciu Nou

Doream să vă întreb care sunt pașii pe care trebuie să-i urmeze UAT-urile în continuare pentru a contribui la definitivare?



Domnul vicepreședinte Alin-Cristian Moș

Să trimită informațiile sau sugestiile cu care au venit. Vom transmite săptămâna viitoare o adresă spre celelalte primării care nu au fost prezente, dacă doresc să vină cu sugestii, deși au fost sunați și au primit informarea despre strategie. Principal pe partea de AFM este să colaboreze cu ADI-ul respectiv din zonă. Aceștia sunt pașii. Din punct de vedere al strategiei să trimită sugestiile. Strategia, după cum am spus, cel mai probabil va fi votată în plenul Consiliul Județean din luna august.

Dacă nu mai sunt întrebări, vă rugăm să ne transmiteți sugestiile dumneavoastră.

Drept pentru care s-a încheiat prezentul proces-verbal, astăzi 30.06.2023.

ȘEF SERVICIU,
Doina-Adriana TĂRÎLĂ

**Responsabil pentru relația cu societatea
civilă în aplicarea prevederilor
Legii nr.52/2003,**
Cornelia-Mihaela COADĂ

Red. L.M/2 ex
30.06.2023