

**Răspunsuri la sesizările primite din partea cetățenilor
decembrie 2016 - ianuarie 2017**

TOTAL	persoane / adrese	105
	comentarii	298

Nr.	Data	Nume și prenume	Sursa	Referitor la	Comentariu	Răspuns
DECEMBRIE 2016						
1	03.12.2016	Iulian Floca	mail	Rutier si nemotorizat	Trecerea de pietoni de pe Soseaua Alba Iulia, dintre Lidl si Petrom - McDonalds: Solutia: trecerea de pietoni sa fie impartita in doua bucati, ambele oprindu-se pe squar-ul din mijloc, care ar trebui imprejmuit si inaltat corespunzator cu borduri de beton, facandu-l sigur pentru pietoni, si ajutand la fluidizarea traficului.	Propunere cu grad de detaliu mare pentru un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (care este o strategie).
				Rutier	Rampa Stefan cel Mare - Ar fi foarte util, ca primaria Sibiu sa se implice in aSfatarea Rampei Stefan cel Mare, continuarea Brana, contribuind astfel foarte mult la fluidizarea traficului de pe strada Semaforului.	Propunerea exista inclusa in Proiect 2
2	03.12.2016	Radu Macris	mail	Rutier	O centura sud a orasului. Un drum cu 4 benzi care sa uneasca DN 1 din zona Trakia cu Calea Dumbravii. Se poate face daca exista cooperare cu	Propunerea exista inclusa in Proiect 2. Studiul de fezabilitate va detalia solutiile tehnice. Proiectul este inclus in Planul

					Cisnadia si Selimbar. Fonduri europene deoarece e o investitie fezabila, deci costuri minime pentru primarii.. Drumul sa fie prevazut cu benzi de circulatie pentru biciclisti neaparat. Intersectiile cu sens giratoriu.	Urbanistic General iar profilul stradal din Plansa de Reglementări prevede si infrastructură pentru biciclete
3	03.12.2016	Habib Adrian	mail	Rutier	Schimbarea sensului pe str Anton Pann (circulație dinspre calea Dumbravii- inspre str Nicolae Iorga) pt a nu mai fi obligati sa foloseasca ruta - Mihai Viteazu si cei care vor sa ajunga pe N.Iorga (zona Cedonia)	Propunere care nu face obiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Modul de reorganizare a sensurilor de circulatie face obiectul unor analize de detaliu.
4	04.12.2016	Cristian Bichis	mail	Rutier	Conditile de trafic de pe Calea Cisnadiiei. Cred ca cel mai important lucru care il poate face Primaria Sibiu pentru viitorul zonei este sa preseze Primaria Cisnadia sa construiasca o scoala, o gradinita si poate chiar si un liceu in arealul Cartierului Arhitectilor.	Nu este de competenta Plan de Mobilitate Urbană Durabilă - propunerea 17 de la politici propune infiintarea unei Asociatii de Dezvoltare Intercomunitara de Transport Public (ADI -TP)- astfel incat sa se poata asigura Transport Public integrat Sibiu-Cisnadia
5	05.12.2016	Ana Mocanu Suci	mail	Parcare	Evidențiere nerespectarea Legii 448/2006 care obliga Administrativstratiile locale ca in parcarile amenajate in preajma institutiilor publice sa fie 4% locuri cu destinatie speciala pentru persoanele cu handicap sau cel puțin 2 locuri de parcare. Pe Calea Dumbravii, desi exista foarte multe institutii publice (Parchet, instante, etc.) nu exista astfel de locuri. Cele mai apropiate locuri, cele de langa finantele publice (Calea Dumbravii nr. 17) sunt amplasate formal din cauza inalțimii trotuarului.	Respectarea legislatiei in vigoare este obligatia autoritatilor locale si nu trebuie sa faca obiectul mentiunilor speciale in Plan de Mobilitate Urbană Durabilă. Orice proiect propus în plan (care va fi detaliat in faza de Studiu de fezabilitate) trebuie sa respecte integral legislatia nationala si europeana in toate domeniile de influenta precum si standardele existente.
6	07.12.2016	Valentin George	mail	ITS	Sincronizarea semafoarelor pe Bd. Vasile Milea: Semafoarele pe sensul de iesire din oras ar trebui sa se faca verde in ordine inversa si nu cum sunt acum (prima data se face verde semaforul nr.3 apoi dupa 15 secunde semaforul 2 si apoi dupa 15 secunde semaforul nr.1	In prezent sincronizarea se efectueaza prin programul de semaforizare existent. Proiectul P 18 va realiza sincronizarea automata.
7	08.12.2016	Adonis Firea	mail	Administrativ strativ	Va rog să îmi trimiteți un link unde pot vizualiza lista proiectelor și proiectele de mobilitate urbană	Propunerile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pot fi vizualizate la următorul link: http://www.sibiu.ro/index.php/primaria/mobilitate

8	08.12.2016	Liviu Radu	mail	Rutier	Am vazut in proiecte ca exista un punct cu modernizarea str Calea Dumbravii, cind vorbim de acest lucru ne referim si la revenirea circulatiei pe ambele sensuri atat pe Calea Dumbravii cit si pe str Argesului?	La faza de Studiu de fezabilitate se va analiza si organizarea circulatiei.
9	08.12.2016	Andrei Parvu	mail	Administrativ	Felicitari pentru planul elaborat si succes in continuare!	Vă mulțumim!
10	08.12.2016	Andrei Dragoie	mail	Administrativ	Ora la care ati programat dezbaterrea publica nu a fost deloc bine aleasa, la ora 11:00 majoritatea populatiei fiind la servicii.	Nu face obiectul observatiilor la fisele de proiecte.
				Transport Public	Locuitor pe strada Rahova, nr.91, portiunea cu sens unic, pe partea pe care nu exista trotuar. Nu s-a ținut cont de locuitorii de aici deoarece nu s-au propus un viitor trotuar si o viitoare marcarea pentru locuri de parcare. In plus consider ca introducerea unei linii de tramvai, pe aceast portiune de strada ingusta si fara trotuar ar crea o mare problema pentru locuitorii de aici.	Studiul de Fezabilitate pentru Proiectul P 11- Construire linie noua de tramvai in Municipiul Sbiu va tine cont de reorganizarea circulatiei, eliminarea parcarii la strada si realizarea de trotuare conforme reglementarilor, gasind solutiile tehnice cele mai potrivite pentru sectiunea respectiva. Infrastructurile moderne de tramvai sunt adecvate si unor astfel de zone (fara vibratii sau zgomot).
11	08.12.2016	Tudor Morar	mail	Deplasări nemotorizate	Accesibilitatea pietonala ar trebui tratata la nivelul fiecarui cartier . Nu ati prezentat o harta a diSfunctionalitatilor pietonale în timpul dezbaterii. DiSfuncționalități pietonale: - accesul pietonal la Promenada Mall - este calitatea spatiului pietonal pe str. Andrei Saguna. - parcarile amenajate necorespunzator, care mananca prea mult din trotuar (a se vedea pe Str. Cimitirului imediat dupa intersectia cu Str. Bieltz). Pentru a le identifica in masura cat mai completa v-as incuraja sa implicati o facultate si sa dati tema de an studentilor sa ia UAT-urile orasului sau cartierele si sa carteze.	Situatia existenta este prezentata in Planul de Mobilitate Urbana Durabila, cap. 2. sunt evidentiate exemplificate diSfunctii. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic si nu poate evidentia punctual rezolvarile de detalii. Planul propune realizarea unui " Studiu de evaluare a accesibilitatii spatiilor urbane de mobilitate pentru toate categoriile de participanti la trafic si respectarea prevederilor legale in vigoare, implementarea de masuri urgente de conformare la legislatie privind accesibilizare a spatiului public pentru mobilitate."
				Rutier	De ce apare la unghiul acela podul peste râul Cibin, strada Autogării - Strada Maramureșului - o posibilă restrictie a terenului? Ar merge un pod care	Podul propus va avea piste de biciclete si este varianta propusa in HCL 133/ 2009 –„CONSTRUCTIE POD NOU PECO -

				sa dubleze cel de cale ferata (varianta cea mai scurtă)? Daca va fi construit, va fi si pentru biciclete?	SOSEAUA ALBA - IULIA, ÎN MUNICIPIUL SIBIU”, faza SF”. La refacerea SF-ului se va reanaliza in detaliu solutia tehnica.
				Deplasări nemotorizate	In ceea ce priveste pag 21 din document legata de "reorganizarea unor străzi și piațete urbane cu prioritate pentru pietoni, în perimetrul zonei istorice", nu am vazut cum au rezultat aceste trasee . De regula un traseu pietonal rezulta din comunicarea intre 2 poli.
				Administrativ	In ceea ce priveste toate modurile de transport, nu stiu daca se pot lua masuri pertinente daca nu exista studii de trafic - atat pietonal cat si auto.
				Intermodalitate	In ceea ce priveste intermodalitatea, nu am vazut unde e HUB-ul central (sau daca exista), si nu am vazut la plansa Serviciu de închiriere biciclete în regim self-service (bike-sharing) pag. 62, cum se integreaza cu statiile de transport public.
				TP	Daca se va introduce tramvai pe Sos. Alba-Iulia - Bvd. Magheru se va reduce capacitatea arterei. Eu sunt 100% de acord cu promovarea transportului public. Daca se incepe un program de eficientizare a transportului public si a
					Există 3 puncte intermodale principale (Gara, Piata Cibin si Piata Unirii) si inca unul la str. Ocnei descrise in proiect P 19. Sistemul de inchiriere biciclete este prevazut a se integra cu statiile de transport public. Nu este prevazuta acea harta deoarece la nivel de detaliu (Studiu de fezabilitate) se vor analiza amplasamentele centrelor. Deasemenea, acest proiect va avea in vedere si eventualele re-amplasari de statii de transport public
					Observatie oportuna. Toate masurile duc la promovarea transportului public si transportului nemotorizat, in folosul marii majoritati a cetatenilor si turistilor si municipalitatea trebuie sa sustina in mod

				<p>bicicletelor, acesta trebuie sa nu se mai intoarca la promovarea transportului cu masina personala. Sunt de acord cu Dvs. dar e nevoie de mult sprijin din partea municipalitatii (as zice si curaj).</p>	<p>constant adoptarea solutiilor tehnice finale si in timp pentru implementarea corecta a masurilor si proiectelor si atingerea obiectivelor strategice.</p>
				<p>Parcare</p> <p>Deja am vazut masini parcate 100% pe trotuar ca in Bucuresti, deci cu pasi repezi ne apropiem de blocarea rețelei</p>	<p>Trebuie eliminata practica marcarii parcarilor pe trotuar care incurajeaza acest comportament. Proiectul 24 de la masuri "Realizarea de campanii de educație rutiera si privind staționarea, parcare și deplasarea cu bicicleta și pe jos" contribuie la cunoasterea legislatiei. Crearea de facilitati alternative pentru parcare coroborat cu interzicerea sau taxarea parcarii in spatiul public vor diminua acest fenomen.</p>
				<p>Biciclete</p> <p>Nu am observat daca ati tratat subiectul traseului de biciclete centru - parcul Subarini. Momentan e diSfunctional.</p>	<p>Exista tratat in proiectul P 25.</p>
				<p>TP</p> <p>Nu am auzit sa fi sugerat introducerea de minibuze in loc de autobuze. Acestea permit o frecventa mai mare a transportului public.</p>	<p>A fost introdus in Proiect 14.</p>
				<p>Deplasări nemotorizate</p> <p>Desi in PUG exista harta cu zonele verzi, Dvs. ati propus trasee pietonale noi sau reamenajate - ma refeream ca acestea nu sunt evidentiata in contextul zonelor verzi</p>	<p>Proiectele 21, 22 si 23 nu propun zone verzi ci in cazul proiectelor 21 si 23 reamenajarea spatiului existent cu prioritate pentru pietoni iar proiectul 22 presupune organizarea de spații comunitare, favorabile pietonilor, în ansambluri de locuințe colective (străzi, piațete urbane, squaruri) – pietonale sau spații cu utilizare în comun ("shared-space").</p>
				<p>Situatie existenta</p> <p>Calitatea vietii e data si de poluarea provenita din sunet - nu ati prezentat o harta a poluarii fonice generate de trafic in Sibiu</p>	<p>Este prezentata in cap 2. din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă - la situatia existenta.</p>
				<p>Administrativ</p> <p>La nivel de detaliu, comunele din jur fac dezvoltari urbane fara a respecta standarde de siguranta a pietonilor. Stiu ca legislatia la sat nu o impune, dar daca se poate discuta aspectul acesta in parteneriat, ar fi bine.</p>	<p>Planul de Mobilitate Urbană Durabilă se adreseaza teritoriului Municipiului Sibiu. Nu putem impune astfel de abordari in Planul de Mobilitate Urbană Durabilă. Constituirea zonei metropolitane poate ajuta.</p>

				Deplasări nemotorizate	Despre centrele de cartier - da, era bine sa aveti o plansa cu ele. Cateva exemple: Centru Strand, Cedonia, M. Viteazu, Traversare Alba Iulia Turnisor, Semaforului, Piata Cibin (si altele care nu imi vin acum in minte). Si acestea ar rezulta din studiile pe cartiere. Ele daca au functiuni bine puse (gen Billa, farmacie, gradinita..) pot reduce nevoia de trafic. De asemenea nevoia de trafic se reduce prin amestecul locuirii cu serviciile.	Planul Urbanistic General actual aflat in vigoare a avut in vedere aceste aspecte. Nu face scopul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Proiectul 22 se poate extinde si la alte zone. La stadiul de Studiu de fezabilitate se detaliaza analiza la nivel de cartier.
DEZBATERE PUBLICĂ						
12	08.12.2016	Sugestii / propuneri / observatii primite in timpul dezbaterii publice		Biciclete	Propunerile care vizează dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete se concentrează doar pe anumite zone din oraș.	Proiect P 25 se adreseaza intregului teritoriu. Suplimentar pistelor de biciclete, circulatia bicicletelor este permisa in conditiile Legii circulatiei.
13	08.12.2016			Parcare	Se propune o parcare supraterană de pe prelungirea străzii Ocnei. Ar fi mai bună o parcare subterană, mai ales în contextul reamenajării zonei industriale Independența.	Avand in vedere ca zona inca este disponibil teren pentru constructie supraterana, aceasta varianta fiind mai ieftina s-a optat pentru constructie supraterana. La faza de Studiu de fezabilitate se poate schimba solutia.
14	08.12.2016			Rutier	În elaborarea propunerilor de strazi noi, extinderi, etc. nu s-a avut în vedere utilizarea drumurilor agricole	S-a analizat plansa de Reglementari a Planului Urbanistic General si pe au fost vizualizate pe teren drumurile existente neamenajate (inclusiv zona Campsor).
15	08.12.2016			Rutier	Identificare nevoie realizare conexiuni în vecinătatea / continuarea străzilor: Eduart Albert Bieltz, Dimitrie Cantemir, Zorilor. Conexiune între Valea Aurie - Zona Industrială Vest	Exista legatura Bieltz - Cantemir - Campusor in P3. Conexiunea intre Valea Aurie - Zona Industrială Vest se face prin proiectul P1.
16	08.12.2016			Administrativ	Solicitare de publicare a unei sinteze a analizei situației existente.	Va fi publicat Planul de Mobilitate Urbană Durabilă varianta integrala.
17	08.12.2016			Urbanism	În orașul Sibiu nu există centre secundare care ar putea degreva centrul istoric de aglomerație.	Observatie care nu este de competenta Planului de Mobilitate Urbană Durabilă ci Planului Urbanistic General.

18	08.12.2016		Administrativ	Solicitare pentru Primărie de a implica activ cetățenii în elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă	De acord. Prin Strategia de Comunicare Anexa în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă se va prezenta cum vor fi implicați cetățenii.
19	08.12.2016		Rutier	Nemulțumire față de sistemul actual de sensuri unice deoarece nu rezolvă problemele și generează unele suplimentare.	La proiectul 18 se va realiza și studiu de circulație necesar și se va reglementa acest aspect, unde va fi cazul.
20	08.12.2016		Rutier + nemotorizat	Pe strada Al. Vlahuță, spațiile de parcare sunt generoase în timp ce spațiile pietonale au dimensiuni mai reduse. Utilizarea spațiului public nu se face în echilibru în folosul cetățenilor.	De acord că spațiul public asociat infrastructurilor de circulație este utilizat majoritar ca parcare. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă propune soluții alternative la parcare pe strada prin P 10 și 19, toate proiectele de transport public și măsurile 1-6 de la politici de implementare a mobilității.
21	08.12.2016		Biciclete	Evidențiere nevoie de îmbunătățirea pistelor pentru biciclete prin aducerea acestora la dimensiuni care să permită utilizarea confortabilă și în siguranță	Tratate în Proiect P 25
22	08.12.2016		Administrativ	Propunere - angajații publici să ofere exemple de bună practică utilizând TP sau moduri alternative (pietonal, bicicleta) pentru călătoriile la și de la locul de muncă, pentru o anumită perioadă de timp lunar.	Este o măsură Administrativă. Nu face obiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.
23	08.12.2016		Deplasări nemotorizate	În vecinătatea intersecției Bld. Corneliu Coposu cu strada Andrei Șaguna, zona Hotel Ramada - deplasările pietonale se realizează cu dificultate: lipsesc traversările la sol, pasajele pietonale nu sunt accesibilizate pentru persoanele cu mobilitate redusă.	Îmbunătățiri propuse prin P 23
24	08.12.2016		Rutier	Propunere realizare pasaj rutier subteran începând de la intrarea dinspre Șelimbăr până în zona Sos. Alba - Iulia / str. Andrei Șaguna.	Principiul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă este de a elimina traficul rutier din centru, acesta fiind transferat către zona sud prin P1.
25	08.12.2016		Deplasări nemotorizate	Propunere de realizare legături pietonale între zona rezidențială de la limita orașului Sibiu către centrul comercial Shopping City Sibiu.	Legături pietonale peste Valea Sapunului sunt parte integrantă din proiectul P 30. Acestea vor fi detaliate la faza de Studiu de fezabilitate.

26	08.12.2016		Rutier	Evidențiere nevoie dezvoltare arteră rutieră continuă pe ambele maluri a Râului Cibin pentru asigurare legătură între Turnișor și Gușterița.	Prins în P3. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă încurajează și traficul nemotorizat, acesta, în relație cu râul Cibin, fiind propus prin proiectul 29.
27	08.12.2016		deplasări nemotorizate	Propunere de pietonizare a Pieței Gării - circulație exclusiv pietonală.	Gara Sibiu este zona Complexă ce cuprinde și Punctul Intermodal ce presupune și existența transportului public, facilitati pentru biciclete, taxiuri, parcare subterana. La faza de Studiu de fezabilitate se va detalia modul de organizare a circulațiilor în piața Gara Sibiu, parte din aceasta putând fi exclusiv pietonală.
28	08.12.2016		TP	Evidențierea potențialului reabilitării infrastructurii feroviare pe segmentul Sibiu - Pitesti.	Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a luat în considerare prevederile Master Planului General de Transport, unde se prevede realizarea legăturii Cf Pitesti -Sibiu, cu impact asupra nr. de călători. Punctul intermodal Gara Sibiu devine foarte important și în acest context, fiind prevăzut în cadrul proiectului P 19.
29	08.12.2016		Rutier	Eliminarea sensului unic pe Calea Dumbrăvii.	Se va analiza la elaborarea Studiului de fezabilitate pentru proiect P 6.
30	08.12.2016		Rutier	Evidențiere nevoie de parcare subterană în Piața Unirii. Propunere extindere str. Berăriei la 2 benzi pe sens, pentru a funcționa ca o alternativă la Blv. General Vasile Milea.	Punctul intermodal - Piața Unirii/ Casa de Cultură va fi corelată/integrată în proiectul "Centru de conferințe/teatru nou" . Odată cu realizarea P1 ca alternativă, traficul în centru se va diminua lăsând loc pentru amenajări specifice zonei centrale și transport nemotorizat. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă nu încurajează prin extindere de infrastructuri rutiere traficul motorizat individual.

31	08.12.2016			TP, ITS	Proiectul de tren urban trebuie să fie integrat cu proiectul de management al traficului, astfel încât să existe un sistem ITS care să ofere prioritate transportului public (inclusiv trenul urban).	Transportul pe Calea ferată este oricum prioritizat față de cel auto (infrastructura respectă reglementările obligatorii ale căii ferate). La faza de Studiu de fezabilitate se va detalia modul de rezolvare a aspectelor de integrare la treceri de nivel cu rețeaua stradală și sistemul de management de trafic/semnalizare rutieră.
32	08.12.2016			ITS	Sistemul de ITS presupune semaforizarea intersecțiilor, sau menținerea giraziilor.	La Studiul de fezabilitate se vor detalia măsurile efective de reconfigurare fizică a intersecțiilor (incluzând și amenajări pentru creșterea confortului și siguranței traversării pietonilor și a transportului cu bicicletă) cât și cele privind realizarea sistemului computerizat de monitorizare și control al fluxurilor (sistem de management de trafic)
33	08.12.2016			Rutier	Câți Km, din cei aproximativ 80Km de străzi noi propuse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Sibiu, vizează realizarea de străzi cu 4 benzi ?	Profilele străzilor propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă vor fi cele din Planșa de Reglementări a Planului Urbanistic General în vigoare.
34	08.12.2016			TP	Mutare autogări pentru transportul interregional / interjudețean din zona centrală a orașului în apropierea aeroportului.	A fost propusă mutarea Autogării din zona centrală în punct intermodal Gara Sibiu proiect P19 .
35	08.12.2016			TP	Recomandare de analizare posibilitate de mutare a infrastructurii feroviare în zona de sud a orașului.	Afectează linii de transport feroviar interoperabile. Nu este propunere în Master Planul Național de Transport.
36	08.12.2016			Biciclete	Evidențiere necesitate de dezapezire piste pentru biciclete pentru a promova și susține deplasările pe bicicletă.	Nu face obiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Propunerea a fost înaintată departamentului în drept din cadrul Primăriei Municipiului Sibiu.
37	08.12.2016			Parcare	Evidențiere necesitate de creștere prețului parării pentru descurajarea staționării.	Există propusă Măsură 1 la Politici.
38	08.12.2016			TP, biciclete	Propunere de introducere a benzilor dedicate transportului public și bicicletelor, aceste două moduri urmând să împartă banda de circulație.	A fost inclusă o măsură (13) la Politici

39	08.12.2016			Rutier	În acest moment traficul către și prin centru orașului este încurajat. La fel se întâmplă și cu parcare în zona centrală. Lipsa trotuarelor sau dimensiunile lor reduse fac ca deplasările pietonale să se realizeze pe carosabil și în condiții de nesiguranță.	Proiectele P19, P21, P23 împreună cu Studiul suplimentar 3 - evaluare a accesibilitatii spațiilor urbane, au ca efect rezolvare problemelor menționate.
40	08.12.2016			Rutier	Evidențiere nevoie îmbunătățire conexiuni rutiere cu Cisnădie și rezolvarea problemelor apărute în Sibiu, deoarece blocajele majore apar pe teritoriul Administrativ al orașului sibiu.	Proiect 1 și 18.
41	08.12.2016			Rutier	Exprimare nemulțumire legată de sensurile unice existente pe Str. Argeșului și pe Calea Dumbrăvii.	Studiul de fezabilitate aferent proiectului 6 va analiza organizarea circulației.
42	08.12.2016			Rutier	Exprimare îngrijorare pentru realizarea centurii ocolitoare de sud prin Pădurea Dumbrava și a impactului noii infrastructuri rutiere asupra acestei zone.	Face parte din Planul Urbanistic General, care a obținut aviz de mediu la momentul respectiv.
43	08.12.2016			Administrativ	Propunere de realizare a viitoarelor consultări și dezbateri publice la ore accesibile unui număr mai mare de cetățeni.	Propunere care nu face obiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.
44	08.12.2016			Administrativ	Propunere de a prezenta / face publice concluziile analizei situației existente, a viziunii și a proiectelor detaliate.	Se va publica integral Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.
E-MAIL						
45	09.12.2016	Liviu Radu	mail	Parcare	In zona intersectiei Mihai viteazu si Cl. Dumbravii unde sunt cladiri de 7-8 etaje cu f multe birouri si unde mai sunt si citeva banci, ar trebui sa se faca o parcare supraterana sau subterana. In zona mai e si sala Transilvania si Stadionul etc. Ar putea deservi si cladirea unde sunt Finantele sau Universitatea. Propunere: supraetajarea parcarii din spate de la sala Transilvania sau o noua parcare pe terenul din spatele actualului tribunal intre Sc de innot si Cl. Dumbravii. Recomandare eliminare cele 2 benzi de parcare de pe Calea Dumbrăvii	Locurile de parcare amenajate de la sala Transilvania pot fi utilizate si pentru parcare pe durata zilei pentru birouri. Propunerile aferente proiectului 10 nu sunt limitative. SFAferent proiect 6 va analiza organizarea circulației, inclusiv a parcarilor de pe Calea Dumbrăvii.
46	09.12.2016	Adonis Firea	mail	TP	Proiectul nr. 12 Propun sa va gândiți ca se poate realiza transportul pe calea ferată de la Cisnădie - Zona	Aceasta propunere reprezinta o faza ulterioara pentru proiectul 12 (Etapa 2: Gara Sibiu- Selimbăr-Cisnădie). A fost completata

					<p>Vest Sibiu; Sau chiar o extindere pâna la Aeroport; Sau facut experimente pentru circulația acestor trenuri</p> <p>Pentru trecerea la nivel cu DN1 între Cisnădie și Selimbar se pot monta semafoare așa cum au fost montate la Metro, cînd nu era sensul giratoriu</p>	<p>fisa proiectului in acest sens.</p> <p>Propunerea de montare semafoare la nivel cu DN1 între Cisnădie și Selimbar nu face obiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Sibiu.</p>
47	09.12.2016	Adonis Firea	mail	Rutier	<p>Referitor la proiectul nr. 2 Realizarea unor conexiuni. Strada Socului are doar câțiva metri: De la Podul peste Gara pâna la Piața 1 dedembrie 1918 (piața gării).</p> <p>De la podul peste gară și până la intersecția strazilor Ion Creanga cu strada Pantei este ZONĂ CFR (teren CFR). Trebuie protejată Zona CF și cetățenii orasului cu garduri sau alte sisteme de o parte și alta a drumului.</p> <p>Cred ca o să stricați Linia îngustă care ar fi o altă soluție de mobilitate și turism.</p>	<p>Faza Studiului de fezabilitate va detalia modalitatea de rezolvare tehnica a proiectului, inclusiv sisteme de protecție și securitate pentru locuitori și infrastructura feroviară, protecția infrastructurii mocanitei, etc. Se va respecta legislația în vigoare referitoare la zona de siguranță a căilor ferate (cf. OUG 12/ 1998 privind transportul pe calea ferate române)</p>
48	10.12.2016	Max M	mail	Rutier	<p>Propunere de rezolvare a problemelor de parcare și trafic pe strada Lemnelor. Transformare stradă cu sens unic. Există o stradă paralelă (Metalurgiștilor), care este deja cu sens unic.</p>	<p>Reorganizarea circulației nu se realizează prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, acesta fiind un document strategic. Propunerea a fost transmisă departamentului în drept din cadrul Primăriei.</p>
49	13.12.2016	Alexandru Gavozdea	mail	Administrativ	<p>În cadrul dezbaterii publice din 08.12.2016 am menționat solicitarea de a face disponibilă pentru această etapă de consultare și sinteza analizelor sau chiar analizele elaborate pentru a genera Planul de Mobilitate Urbană Durabilă și proiectele prezentate la dezbateri.</p> <p>La prima vedere, empiric, pare să fie cel puțin satisfăcătoare abordarea, însă ne-am dori foarte mult să putem susține cu fermitate o evaluare favorabilă.</p>	<p>Se va publica Planul de Mobilitate Urbană Durabilă integral. Se pot face observații și în faza de Evaluare Strategică de Mediu, etapa următoare după elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.</p>
50	13.12.2016	Carmen Avramescu	mail	Rutier + ITS	<p>În cartier Arhitecților locuiesc și cei care aparțin de Sibiu (zona de la liziera, în spatele centrului chinologic). Semaforul care va fi amplasat la intersecția cu str Siretului nu ne avantajează deloc, din contra, va îngreuna intrarea în oras.</p>	<p>Propunerile nu fac obiectul rezolvărilor prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, acesta fiind un document de strategie. Proiectul 1-Centura de Sud va rezolva problema acelei zone. Propunerea a fost transmisă</p>

					Cred ca un sens giratoriu ar fi mai potrivit acolo. Ar trebui create trotuare si asflat fara valuri cum e cel proaspat pus.	departamentului in drept din cadrul Primariei
				TP	Introducerea tramvaiului nu cred ca va determina lumea sa renunte la confortul masinii lor. Sina de tramvai va ocupa cel putin 1 banda de mers pe soseaua Alba Iulia care este foarte aglomerata deja.	Odata cu realizarea Proiect 18, Proiect 14, 15, Proiect 1 si reorganizarea programului de transport la nivelul orasului si al zonei periurbane (masurile 11 si 12 din politici) , Soseaua Alba Iulia se va decongestiona. In plus, tramvaiul este un transport public de mare capacitate si împreună cu politica tarifara care sa incurajeze transportul public și solutiile de intermodalitate implementate conduce la incurajarea utilizarii transportul public, destinat tuturor oamenilor, in defavoarea transportului motorizat individual.
				Rutier	Vasile Milea intersectia cu Semaforului - ar ajuta un sens giratoriu, sunt mereu cozi la semafor. De asemeni, din centrul comercial este doar o iesire, ar fi utila inca una.	Intersectia va face parte din proiect 18 - managementul traficului. In acest proiect se vor stabili la faza Studiului de fezabilitate solutiile de detalii.
51	14.12.2016	Tudor St. Popa	mail	Rutier	Centura de Sud trebuie sa aibe si o varianta pe termen scurt: latirea strazii E.A. Bieltz si realizarea unui drum cu 4 benzi in Campsor cu prelungire pana in cartierul Valea Aurie, acolo unde este propusa viitoarea centura.	Exista in cadrul Proiect 3 propusa o strada noua: legătură între străzile Ghiocelului și Dimitrie Cantemir. Aceasta va functiona ca si legatura cu zona vest pana la realizarea proiectului 1. De mentionat ca proiectul 1 se poate realiza etapizat, Primaria Sibiu putand sa realizeze mai repede anumite segmente.
				Parcare	2. Locatiile propuse pentru a realiza parcarile din cartiere trebuie regandite astfel incat sa acopere zone in care sunt concentrate si institutii, magazine etc (exemplu: Dioda, Mihai Viteazu)	Au fost avute in vedere zone cu densitate mare de locuire si unde exista disponibilitate de teren al municipalitatii. Proiectele propuse sunt proiecte pilot, lista acestora nu este limitativa.
				TP	3. Trebuie propuse variante de modificare a sistemului de transport in comun.	Exista Masura 11 si 12 de la politici pentru implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.
				TP	4. Mini-autobuzul electric din zona centrala este inutil in varianta propusa de dvs. El poate fi realizat urmand traseul propus in 2007, incluzand si zona din	Propunerea actuala a plecat de la propunerea din 2007 dar este corelata si cu sensurile unice existente in prezent. Traseul

					Centrul Istoric. Prioritara este functionarea acestui mini-autobuz, nu parcarile desenate pe aSfalt peste tot pe stradutele din centru care nu permit acum autobuzului sa circule.	se poate modifica ulterior prin reorganizarea circulatiei, implementarii altor proiecte propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă si eliminarii parcarilor, fiind vorba de traseu de autobuz.
				Intermodalitate	5. Parcarile supraetajate din zona centrala au nevoie neaparut de tranSfer rapid pana in Pta. Mica/Pta. Mare. Strazile pietonale nu vor fi suficiente mai ales daca de pe strazile centrale nu vor fi scoase parcarile la marginea bordurilor.	Zona centrala nu este intinsa iar accesul de la punctele intermodale pana in zona centrala se poate face pietonal foarte usor (Piata Cibin, Piata Unirii, Ocnei) sau cu transportul electric de mica capacitate (Gara).
				Intermodalitate	6. Proiectul Park&Ride consider ca e inutil asa cum este propus. Aceste parcare ar trebui gandite pentru a nu permite turistilor sa intre cu masina in oras, oferind alternative de trafic chiar si gratuit pana in Centrul Istoric. Locuitorii din zonele parcarilor nu vad de ce si-ar lasa masina la 500 de m. de casa, intr-o parcare cu plata.	Fisa de proiect a fost adaptata in acest sens (destinate si turistilor). Politica de tarificare a parcarilor de transfer integrate cu transportul public (pot fi gandite in sistemul de tarificare aboonamente/ titluri de transport public cu Park & Ride). Facilitatile de Park & Ride si transport public care sa deserveasca bine zona trebuie sa compenseze comoditatea locuitorilor din Cisnădie si Selimbar de a se urca in masina din bloc si a merge la destinatie.
52	14.12.2016	Adrian Tutuianu	mail	Rutier	Cea mai importanta este centura la nivel de (1+1 cu expropriu din start pt 2+2) ar trebui sa înceapă din zona de Vest și sa aibă urcari/coborâri în cartierele Turnisor Ștrand, V.Aurie, Hipodrom, V.Aaron și sa iasă în DN 1 ,zona Selimbar si parapeti New Jersey in toate curbele ,fara intersecții la nivel.	Propunerea din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este la nivel stratgig si respecta prevederile din Planul Urbanistic General. Solutia finala o va da Studiul de Fezabilitate.
				Rutier	Pasaj subteran la intersecția V.Milea cu Semaforului si Rahovei Introducerea in subteran si crearea unei noi piețe de la intersecția C.Dumbravii,V.Milea,inceput Sos.A.Iulia si pana dincolo de următoarea intersecție Coposu-Sos.A.Iulia	Prin realizarea proiectului P1 si P 18-management de trafic se va decongestiona artera. De asemenea, planul nu isi propune sa mute traficul auto individual in interiorul orasului ci sa caute solutii alternative de deplasare la destinatie in favoarea majoritati si sa fluidizeze traficul. Solutia este Transportul public adaptat cererii si managementul traficului.
				Parcare	Parcare subterana/supraterana la cazarma 90 si in	Prevazute in Proiectele 19 (punct intermodal

				<p>zona Garii cu eliminarea parcarilor de pe stradutele centrale (Tribunei, Cetatii, T. Popovici, Tipografilor, Al. Papiu-Ilarian, Xenopol P-ta Huet, Centumvirilor, Al. Odobescu, P-ta Mica.</p>	<p>Gara) si 21:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Turnului 2. Oanei (prin deschiderea incintei industriale Independența către str. Gladiolelor, cu traversarea râului Cibin prin pod pentru deplasări nemotorizate: bicicliști și pietoni), 3. Faurului 4. strada Centumvirilor 5. Piața Aurarilor 6. Piața Schiller și Str. Arhivelor 7. Str. Tribunei 8. Str. Gheorghe Lazăr <p>Si alte strazi din zona centrala pot face obiectul masurilor propuse in fisa 21</p>
				<p>Biciclete</p> <p>Piste de biciclete adevărate ,cu porțiuni denivelate (pt biciclete) si legături cu toate localitățile învecinate.</p>	<p>Prevazute ca masuri in Proiect 25. In toate proiectele de infrastructuri de circulatiei (drumuri) unde sunt prevazute infrastructuri pentru transportul cu bicicleta se vor avea in vedere ca acestea sa respecte conditii de siguranta si sa respecte reglementarile</p>
				<p>Biciclete</p> <p>Sistem de bike-sharing.</p>	<p>Exista Proiect 24</p>
				<p>TP</p> <p>Dublarea frecventei mijloacelor de transport pentru rutele cele mai circulatate si parcări etajate in zona aeroportului, intrarea dinspre Brasov, Rm.Vâlcea si conexiuni cu transportul in comun.</p>	<p>Masura 11 si 12 de la Politici. Parcarea in zona aeroportului se va rezolva prin proiectul de extindere a Aeroportului International Sibiu. La faza de Sfa proiectului 11 se va realiza corelarea cu terminalul intermodal Aeroport. In prezent exista suficiente locuri de parcare la aeroport. Pentru transport intemodal, este prevazut un Park & Ride la Calea Surii Mici (capat tramvai si tren urban)</p>
				<p>Rutier</p> <p>Pe calea Surii Mici luat in calcul exproprii pentru o extindere la 2+2 inclusiv a pasajului peste CF.</p>	<p>Sețiunea este prevazuta in Plansa de Reglementari a Planului Urbanistic General. Proiectul de Modernizare a străzii Calea Surii Mici nu este prevazut in Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pana in 2030. Functie de dezvoltarea ulterioara a zonei (in prezent fiind zona nedezvoltata). În urmatorul Plan de</p>

						Mobilitate Urbană Durabilă (actualizarea acestuia va avea loc peste 5 ani), se va include modernizarea la secțiunea din Planul Urbanistic General.
53	14.12.2016	Silviu Tolomeiu	ADDP Sibiu - mail	Rutier	Dacă faceți proiectul 1, centura de la Cristian la Dedeman, celelalte proiecte s-ar putea să nu își mai aibă rostul, fiindcă problemele adresa s-ar rezolva de la sine.	Planul de Mobilitate Urbană Durabilă propune prin toate proiectele sale nu doar rezolvarea traficului auto individual.
				Rutier	Ce ar mai fi de făcut, pasaje la trecerile de pietoni frecventate. Ar trebui să vă zică studiul care sunt trecerile de pietoni care încurcă.	Solicitare cu nivel de detaliere mare. Nu face obiectul Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (document strategic).
54	14.12.2016	Radu Cristea	mail	Rutier + TP	Din punctul meu de vedere cele mai importante proiecte ar fi punctele 1 și 11 din PDF aflat la link-ul următor: http://www.sibiu.ro/docs/fise.pdf Totodată poate ar trebui luate în considerare și celelalte zone industriale în afara celei de Vest pentru linia de tramvai	După orizontul de timp 2030, în viitorul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, se vor considera și extinderi ale infrastructurii de tramvai dacă se va constata necesar.
55	14.12.2016	Cazan Adriana	mail	Administrativ	Rog a analiza Legea 165/2013 în baza căreia am depus toată documentația încă din septembrie 2013 și nici în ziua aceasta de 14.12.2016 nu am primit pământul (titlul de proprietate) pentru care plătim impozite și taxe la zi.	Solicitarea a fost transmisă departamentului în drept din cadrul Primăriei.
56	14.12.2016	Cristian Bichis	mail	TP	Nu există nimic concret din punct de vedere al transportului public în zona metropolitană (localități periurbane). Am dori autobuze pe Calea Cisnădiei (între Cisnădie și Sibiu eventual, dacă nu doar între zona Cartierul Elvetian - Sibiu), Zona Dedeman, etc.	Există măsura 12 de la politici de implementare a Planului Urbanistic General
57	14.12.2016	Maria Gicu Oprean	mail	Rutier Parcare	Calea DUMBRAVII să redevină principala cale de acces spre Padurea Dumbrava, muzeul Satului și PALTINIS! Să aibă două cai de rulare dus și două întors spre a degaja acum circulația pe străzile secundare și înguste! Să se reintroducă circulația autobuzelor dus întors spre muzeu, padurea Dumbrava și Paltinis	Aspectele se vor detalia la faza Studiului de fezabilitate a Proiect
				Rutier	Pe străzile cu circulație intensă să se construiască	Solicitare cu nivel de detaliere mare acre

				Deplasari nemotorizate	TRECERI DE PIETONI SUBTERANE ! In felul acesta se elimina o buna parte din accidentele de circulatie si se asigura fluidizarea circulatiei , Dar aceasta va trebui sa fie o actiune intensa si trecuta ca urgenta !	necesita studii de detaliu. Nu face obiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (document strategic). Studiile de fezabilitate ale proiectelor propuse vor detalia reamenejarea circulatiei inclusiv trecerile de pietoni. Pricipiul de baza in Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este prioritizarea spatiului urban pentru pietoni nu pentru masinilor (deci nu aducerea pietonilor in subteran - acestia ar trebui sa aiba traversari cat mai facile).
				TP	Sa nu se mai achizitioneze numai autobuze electrice mici sau mari pentru a stopa definitiv poluarea orasului ! Varianta cu autobuzele mixte sunt o frectie la un picior de lemn pentru ca soferii din obisnuinta si comoditate vor folosi numai varianta initiala	A fost actualizata fisa proiect 14
				TP	Planul de reintroducere a tramvaiului trebuie devansat mult.	Datorita necesitatii pregatirii proiectului , acesta este prevazut pe termen lung.
58	14.12.2016	Alex Mihailescu	mail	Administrativ	Cu privire la noua metoda de colectare a gunoiului menajer si materialelor reciclabile, respectiv spatiile desemnate de Primarie pt amplasarea containerelor necesare, nu ne-a consultat nimeni. Pur si simplu s-au impus. Am facut sesizari online in aceasta privinta, presedintele de asociatie a facut o petitie in scris n-am primit niciun raspuns. Pt a mai discuta cu Dvs. pe mai departe viitoarele proiecte, rugam respectuos sa ne raspundeti intai la sesizarile facute in legatura cu cele vechi sau actuale.	Propunerea a fost transmisa departamentului in drept din cadrul Primariei.
59	14.12.2016	Radu Balan	mail	Rutier	Crearea unui sens giratoriu la intersectia strazilor Semaforului – Vasile Milea – Rahovei, exista spatiu pentru crearea unuia. Asigurarea unui sens giratoriu ar permite trecerea mai rapida a autoturismelor, lucru dovedit de toate studiile si de exemplele	Prin Studiul de fezabilitate al proiectului P18 - management de trafic se va detalia modul de rezolvare a intersectiei.

				practice		
				Parcare	Amenajarea de locuri de parcare platite din spatele blocurilor, ar permite mai buna organizare a spatiilor si ar descongiona de exemplu bulevarde pe care se parcheaza masini, in loc sa fie benzi de circulatie(exemplu: bdul Mihai Viteazu)	Exista masura 6 de la politici
				Rutier	Latirea anumitor artere intens circulatate, in vederea suplimentarii benzilor de circulatie(de exemplu Strada Maramuresului, Calea Cisnadiiei – zona Ciresica, deci pe teritoriul Administrativ. Al municipiului Sibiu). Se poate executa o banda suplimentara de circulatie, care ar ajuta la descongionarea traficului	Capacitatea de circulatie a arterelor nu este depasita. Este necesar managementul traficului - P 18 pentru reorganizarea traficului si fluidizare. Principiul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă nu este sa se creeze facilitati suplimentare pentru trafic auto care sa incurajeze acest mod de deplasare.
				Rutier	Introducerea unui sens giratoriu la intersectia strazilor Calea Cisnadiiei cu strada Siretului. Semaforul nu va ajuta foarte mult.	Prin Studiul de fezabilitate al proiectului P18-management de trafic, se va stabili daca este necesar.
				Rutier Deplasari pietonale	Mutarea tuturor trecerilor de pietoni cat mai departe de sensurile giratorii. Acestea creeaza frecvent blocaje in sensurile giratorii. Am vazut ca deja acest lucru s-a intamplat la intersectia Calea Dumbravii – Vasile Milea. Lucrul acesta ar trebui sa se intample la absolut toate trecerile de pietoni care sunt in apropierea sensurilor giratorii.	Cerinta de detaliu ce nu face obiectul unui Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Orisum, trecerile de pietoni trebuie sa fie usor accesibile pietonilor si nu sa ingreuneze/lungeasca si mai mult deplasarea acestora. Prioritate trebuie sa aiba pietonii nu masinile. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă nu va propune solutii care restrictioneaza deplasarea pietonala.
				Administrativ	Va multumiti sa spuneti ca zona Calea cisnadiiei este o zona neglijata fiind pe teritoriul Administrativ al orasului Cisnadie. Ei bine, poate ati uitat, ca este zona din spatele centrului chinologic, care apartine de orasul Sibiu, de unde totusi vin niste taxe si impozite si sunt niste cetateni care platesc impozite in Sibiu. Deci poate asta ar trebui sa va dea un mic impuls ca zona nu este intreaga a orasului Cisnadie, si poate nu ar trebui sa lasati zona si cetatenii care locuiesc acolo de izbeliste	Zona va beneficia de segment din proiect 1
				Rutier	Creearea unei legaturi intre calea cisnadiiei si calea dumbravii, prin zona scolii de caini, ar fi un proiect	Segment din proiect 1

					care s-ar putea realiza intr-un termen mai scurt decat centura sud si ar fi in imediatul folos al cetatenilor din cartierul arhitectilor(atat cei de pe terit. Administrativ. Al Sibiului cat si cei de pe terit Administrativ al orasului Cisnadie	
				TP	Nu sustin introducerea unui tramvai din doua motive: nu vor fi foarte multi care vor renunta la confortul autoturismului propriu(fiti realisti), si in plus, tramvaiul va ocupa o banda de circulatie pe o artera deja aglomerata(Sos Alba iulia este un calvar la ore de varf)	Tramvaiul este un mijloc de deplasare de mare capacitate care trebuie introdus impreuna cu alte proiecte si masuri/politici care sa asigure posibilitati de alegere a modului de calatorie suficiente cetatenilor, si in special sa determine oamenii sa lase masina pentru transportul public. In principiu, cine vine cu masina va plati mai mult decat atunci cand utilizeaza transportul public - care e serviciu social. Testarea in model si bunele practici din alte tari arata ca acest proiect este util si posibil de implementat in Sibiu.
				Rutier	Centura de sud ar trebui sa fie o prioritate maxima, intrucat la acest moment singura artera de a traversa sibiul de la Vest la est sunt Sos Alba Iulia – Bdul Vasile Milea.	Este proiectul cu cel mai mare impact asupra indicatorilor de mobilitate si este considerat prioritate si in Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.
				Administrativ	Creearea zonei metropolitane Sibiu. Trebuie insistat pentru acest lucru deoarece ar debloca proiecte care nu se pot realiza fara sprijinul primariilor localitatilor invecinate(centura Sud, largirea DJ106)	Măsura 17, din domeniul Politici publice, măsuri de reglementare și instituționale, prevede înființare unei Asociații de Dezvoltare Integrată pentru domeniul Transport.
60	14.12.2016	Daniel M	mail	Parcare	Aceasta este legata de parcarea de pe Aleea Calarasilor din fata blocului G1 care este absolut insuficienta. Aleea Calarasilor se infunda si se termina cu aceasta parcare. Prin extindere s-ar putea dubla spatiul de parcare.	Proiectul 10 propune parcare multietajate in cartiere iar celor propuse li se mai pot adauga si altele functie de identificarea de terenuri libere. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă propune eliminarea pe cat posibil a parcarilor la strada si imbunatatirea calitatii spatiului public din cartierele rezidentiale
61	15.12.2016	Bogdan Lazăr	mail	Rutier	Legatura intre cartierele Terezian, Tiglari, Piata Cluj, Veteranilor de razboi, chiar Turnisor si zona Lazaret - Industriala Est (mai exact zona strazii Henri	Conectivitatea se va imbunatati prin realizarea Proiectului 3 (Zona Spital nr. 3 - str. Viitorului: strada intre str. Rusciorului si

					Coanda - fabrica Compa SA). Legătură între strada Viitorului și Calea Gușteriței, paralel sau pe Str. Moara de Scoarță.	Str Celibidache, pe malul stâng al Râului Cibin)
62	15.12.2016	Alina Belascu	mail	Rutier	Problema: aglomerari dimineata la intrarea in Sibiu dinspre Calea Cisanadiei si Selimbar. Poate se poate gasi o a treia cale de acces dinspre Șelimbăr, in prelungirea Mihai Viteazu si Aleea Monument sau zona de Sud a Selimbarului, zona Dracula	Locatiile se afla pe teritoriul Municipiului Selimbar.
				Rutier	Aglomerari dupa-masa in intervalul orar 16:30 - 18:30 inspre Selimbar, Calea Cisanadiei, dinspre Zona Industriala Vest. Nu se poate gasi o ruta ocolitoare care sa iasa in zona Zavoi, sa se iasa in Strand cu legaturi spre Calea Cisanadiei, Selimbar?	Proiectele 1 si 3 propun conexiuni pentru rezolvarea problemei
				TP	Nu se poate ca dinspre Tiglari sa fie rute de autobuz inspre Hipodrom sau Vasile Aron? Ruta autobuzului 18 nu satisface nevoile din zona	Masura 11 de la Politici va propune un nou Program de circulatiei (rute, orare, etc). Propunerea a fost transmisa si TURSIB.
				TP	E nevoie de autobuze dinspre Selimbar, Cisanadie (pe Calea Cisanadiei) inspre Vasile Aron, Zona Industriala Vest, Hipodrom, Centru	Masura 12 de la Politici va propune un nou Program de circulatiei pentru acoperirea zonelor de influenta (rute, orare, etc) daca localitatile limitrofe vor dori acest lucru.
				Biciclete	Piste de bicicleta sigure inspre Selimbar - pe Mihai Viteazu nu se simte nimeni in siguranta, cu masini parcate in stanga	Proiectul 25
63	15.12.2016	Avram Petru	mail	Rutier Deplasari nemotorizate	In Turnisor in zona Lidl la trecerea de pieton sa se construiasca o pasarela pietonala sau un pasaj subteran si ar rezolva o parte din cozile de masini care se formeaza la trecere de pietoni, mai ales la orele de varf.	Proiectul 18 va optimiza traficul rutier iar solutiile punctuale pentru intersectie se vor gandi la faza de Studiu de fezabilitate.
64	15.12.2016	Alina Apostol	mail	Rutier	Zona Calea Cisanadiei s.a dezvoltat intensiv iar legatura cu orasul - pe la Ciresica - este un cosmar, mai ales la orele de virf. Realizare o cale de acces spre Mall - Selimbar, astfel o parte din trafic ar fi redirectionat si ar aduce un mare plus acestei zone gituite in prezent !	Proiectele 1 si 3 propun conexiuni pentru rezolvarea problemei
65	15.12.2016	Monica	mail	TP	1. Tramvai în oraș. NU cred că este o idee bună.	Aceste aspecte au fost avute in vedere de

		Stinghe		<p>Este un mijloc de transport greoi și pretențios, necesită spațiu mare în carosabil, face mult zgomot și are un potențial crescut de accidente. Sibiul este un oraș cu șosele foarte înguste. Poate că acum 100 ani a fost posibil, deoarece nu existau alte mijloace, dar cu traficul din ziua de azi este UTOPIC. Traseele ppropuse sunt aglomerate și au porțiuni de urcuș (Șos Alba Iulia str Șaguna).</p>	<p>catre consultantii austrieci si romani. Sistemele moderne de tramvai nu ridica astfel de probleme. Exista tramvaie si in orase istorice construite cu tehnologii care protejeaza cladirile si oamenii. Din contra, in prezent tramvaiul este un mijloc de transport promovat pentru rezolvarea transportului de capacitate mare.</p>
			TP	<p>2. Minibusurile electrice. DA, ele sunt mai degrabă o soluție de ales în locul tramvaielor. Pentru Sibiu, ACESTE tipuri de transport ar fi cele mai practice, mai ales în zona de centru. Sunt mult mai versatile și pot circula mai bine acoperind străzile adiacente celor principale, suplimentând astfel traseele principale ale autobuzelor. Iar dacă mai sunt și electrice, cu atât mai bine, se reduce poluarea aerului.</p>	<p>Vă mulțumim pentru opinia transmisă!</p>
			TP	<p>3. Legarea suburbiilor de oraș. Nu am găsit o referire concretă la legarea suburbiilor de oraș printr-un sistem sigur, regulat și coerent. Mă refer în special la comuna Șura Mică - distanță mică, dar greu accesibilă și este deservită de un singur transportator care percepe prețuri FOARTE MARI la bilete și abonamente. Același lucru și pentru Cristian. Propunerea mea ar fi ca AICI să se implementeze acea rețea de trenuri electrice (în locul tramvaiului din oraș). Până la construcția de rețele mini-feroviare, ca soluție intermediară, propun simpla extindere a traseelor de transport urban, spre a cuprinde Cristianul, Șura Mică, Șura Mare, Șelimbăurul, Cisnădioara.</p>	<p>Masura 12 de la Politici va propune un nou Program de circulatei pentru acoperirea zonelor de influenta (rute, orare, etc) daca localitatile limitrofe vor dori acest lucru.</p>
			Biciclete	<p>4. Facilitarea folosirii bicicletei ca mijloc de transport intra-urban SIGUR. Există piste de biciclete în prezent, însă acestea nu acoperă întregul traseu dorit. Multe porțiuni sunt încă mult prea periculoase pentru bicicliști, iar sistemul de parcare cu spatele</p>	<p>Proiect 23, 25 si Studiul de evaluare a sigurantei rutiere vor asigura realizarea unor piste sigure.</p>

					este în sine un potențial pericol de fiecare dată. Rugăm să aveți în vedere și aceste aspecte când proiectați mobilitatea în oraș	
				Rutier	5. Dirijarea circulației. Mă refer concret la simpla dirijare a fluxurilor principale de circulație spre străzi pe care se află locuințe NEPROTEJATE DE BARIERE VERZI, adică ferestre construite imediat deasupra șoselei. Avem nefericite exemple comuniste ale cartierului Vasile Aaron (str Semaforului) sau sensului giratoriu de la Spital și avem în prezent și mai nefericitul exemplu al blocurilor de pe Șos Alba Iulia în Turnișor. Menționez exemplul Căii Dumbrăvii. De multe ori a trebuit să descurc turiști veniți din alte localități care, în intenția de a ajunge la Păltiniș, se rătăcesc. Trebuie înțeles că fluxul mare pe această direcție este DINSPRE ORAȘ SPRE IEȘIRE PĂLTINIȘ/CIMITIR și nu invers. Propun inversarea sensurilor unice din această zonă.	La Studiul de fezabilitate al proiectului 6 se va realiza reorganizarea circulației. Referitor la protejarea zonelor descrise, care nu beneficiază de protecție la traficul rutier (locuințe în imediata vecinătate a carosabilului, trotuare înguste, etc), măsura 21 vizează limitarea vitezei de circulație în aceste zone.
				Administrativ	În punerea în practică a acestui proiect de mobilitate urbană, recomand o colaborare strânsă între sectoarele urbanism, arhitectură și transport, cu respectarea REALĂ a nevoilor și intereselor oamenilor	A fost respectată cerința, de altfel obligatorie pentru orice Plan de Mobilitate Urbană Durabilă.
66	15.12.2016	Maria Mohan Cristina Muntean	mail	TP	Implementarea de noi linii de transport între Sibiu și Ocna Sibiului sau alte localități cu potențial turistic Păltiniș, Marginimea Sibiului (festivaluri, targuri...) Transalpina, etc.. Deplasarea Sibiu-Ocna și retur a fost o adevărată aventură vara trecută.	Măsura 12 de la Politici va propune un nou Program de circulație pentru acoperirea zonelor limitrofe de interes
67	15.12.2016	Niță Petre	mail	Parcare	Sugestia noastră: o parcare subterană în Piața Mare a Sibiului. Suntem interesați de aceste lucrări, mai cu seamă ca unii dintre noi ar dori chiar să cumpere acțiuni în realizarea acestor lucrări.	Principiul planului este de a se realiza puncte intermodale cu parcuri la limita zonei centrale nu în zona centrală, lucru știut fiindcă acestea atrag trafic. Deci proiect 19 propune soluție pentru parcare în vecinătatea centrului.
68	15.12.2016	Sorin Haidau	mail	TP	Locuiesc în zona "Calea Cisnădiei", Cartierul Arhitecților care ține de Cisnădie. Din câte înțeleg,	Măsura 12 de la Politici va propune un nou Program de circulație pentru acoperirea

					din cate s-au discutat, nu exista posibilitatea introducerii transportului in comun, in zona. Pentru ca, autobuzul nu trebuie sa mearga pana in localitatea Cisnădie. Poate pur si simplu sa intoarca undeva in capatul cartierului. Introducerea transportului public în zona noilor dezvoltări din Cisnădie.	zonelor limitrofe de interes
69	15.12.2016	Mitică Rusu	mail	TP	Cred că introducerea tramvaiului nu este realizabilă. Pe străzile și așa înguste din Sibiu, circulația rutieră ar fi blocată total	Proiectul tramvaiului se va propune a fi introdus pe termen lung, cand celelalte investitii (in principal proiectele 1, 18) si masuri care incurajeaza diminuarea transportului auto motorizat vor fluidiza traficul
70	16.12.2016	Radu Racota	mail	Rutier	Va rog foarte mult sa treceti pe lista dvs. si reabilitarea (aSfaltarea) strazii Maierilor incepand din str. Tiglarilor pana in str. Doinei.	Toate strazile de pamant sunt prevazute a se moderniza prin proiectul 5
71	16.12.2016	Delia Mihu	mail	Rutier	As dori sa fac o sugestie legata de strada Viilor, zona Panoramic Garden, acces din strada Podului, zona Gusterita. Zona cu locuinte nou construite (minim 80 de apartamente + cateva case). Strada este neaSfaltata si in panta ceea ce face ca accesul pe timpul iernii sa fie foarte greu. Propunere: aSfaltarea strazii Viilor și amenajarea santurilor	Toate strazile de pamant sunt prevazute a se moderniza prin proiectul 5
					În dreptul ultimului sir de blocuri/vile este un teren viran (banuiesc ca nu e proprietatea nimanui) unde cei care nu au parcare platite isi parcheaza masinile. Acest teren ar putea fi amenajat de catre Primaria Sibiu si transformat intr-o parcare mare care ulterior poate fi inchiriata de catre Primarie.	Proiectul 10 propune parcare multietajate in cartiere iar celor propuse li se mai pot adauga si altele functie de identificarea de terenuri libere. Modul de realizarea a tuturor acestor parcare (multietajate sau la sol, subterane sau supraterane, numar nivele) se vor propune prin Studiu de fezabilitate.
					Ar mai fii problema cainilor vagabonzi (cel putin 10) dar nu stiu daca asta tine de d-voastra.	Vă rugăm contactați departamentele responsabile cu soluționarea acestor aspecte, din cadrul Administrativistrației publice locale .

72	16.12.2016	Florescu Claudiu	mail	TP	<p>Problemă: Calitatea serviciilor oferite de TURSIB:</p> <ul style="list-style-type: none"> - curatenia in autobuze. - scaunele din autobuze. Sunt jechoase de nu poti sta jos - caldura in autobuz. Va invit in 116 dimineata la -10 grade. Temperatura e la fel ca afara, geamuri inghetate, scaune reci - nesimtirea unor soferi. Injura in trafic ca ultimii golani, conduc ca la raliu, tot timpul cu piciorul apasat pe frana de nu putem sta in picioare, nervosi si indispusi tot timpul, opresc in statii dupa chef. - orarul. Ar trebui respectat, in primul rand. Si in al doliea rand multe autobuze ar trebui sa fie mai des, la maxim 15-20 de minute, sa fie o optiune pentru oricine vrea o alternativa rapida la masina personala. 	<p>Contractul de servicii publice incheiat intre operator si primarie (si ulterior intre operatorul TURSIB si o viitoare asociatie de dezvoltare intercomunitara de transport public) va avea indicatori de calitate ai serviciului. Respectarea acestor conditii va fi monitorizata de primarie. Aceasta este una din masurile institutionale pe care le veti gasi descrise in Planul de Mobilitate Urbană Durabilă la capitolul 9 "Plan de actiune". De asemenea, proiectul 14 prevede achizitia de vehicule noi dotate pentru confortul calatorilor.</p>
73	16.12.2016	Ionut A	mail	Parcare	<p>Legat de punctul 1.1.2 Parcări si managementul accesului, subpunctul 10: exista un spatiu intre blocuri care ar putea fi folosit ca parcare supraetajata.(Calea Cisnădie - Aleea Streiu)</p>	<p>Proiectul 10 propune parcare multietajate in cartiere iar celor propuse li se mai pot adauga si altele functie de identificarea de terenuri libere adecvate.</p>
					<p>Pentru fluidizarea traficului de pe aleea Steaza, un trotuar ar putea fi deSfiintat pentru a permite crearea a 2 benzi. Trotuarele sunt oricum nefolosite si extrem de inguste. Ideea ar fi ca cei care doresc sa vireze la dreapta, sa nu mai astepte dupa cei care doresc sa vireze la stanga.</p>	<p>Propunere cu grad mare de detaiere pentru un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (document strategic).Planul promoveaza incurajarea transportului nemotorizat si amenajarea cartierelor ca spatii de locuire adecvate.</p>
74	16.12.2016	Alexandrin a Matei	mail	Administrativ	<p>Evidentiere nevoie de planificare si implementare proiecte pentru oameni si comunitati. Cred că [Planul de Mobilitate Urbană Durabilă] este într-o mică măsură pentru sibieni dar sunt sceptică mai ales că acum sunt convinsă că primăria nu se gândește la sibieni mai ales acum cu...."colectarea selectivă". În speranța că se va lucra în viitor pentru cetățeni !</p>	<p>Vă mulțumim pentru opinia transmisă! Solicitarea dvs. nu este direct relevantă pentru mobilitate în orașul Sibiu.</p>
75	16.12.2016	Alexandrin a Matei	mail	TP	<p>Cred ca cele [prounerile] care sunt numai pe teritoriul Administrativstrativ al orasului sint cele mai fezabile. Cel mai mult imi place ideea trenului urban (Zona de</p>	<p>Unele proiecte functioneaza doar integrat cu efortul localitatilor limitrofe. Fara acestea, nici transportul public nu se poate realiza integrat.</p>

					vest - Gara Turnisor - Gara Mica - Gara Mare - Vasile Aron - Selimbar), mai ales ca linia ferata exista!	
76	16.12.2016	Emil Kotilla	mail	TP	- Tramvaiul din pacate nu prea are loc in orasul nostru cu strazi inguste, mai ales ca traseul e prevazut exact peste zona cea mai circulata, ingreunind si mai mult circulatia celorlalte vehicule.	Proiectele prevazute a se implementa deja pana la constructia tramvaiului vor fluidiza acele artere (centura sud si managementul traficului in special).
				Rutier	- Construirea prelungirii strazii Turda spre Frigoriferului este o urgenta pentru descongestionarea traficului din Zona Industriala Vest.	Propunere inclusa in Proiect 3 (punctul 2)
				TP	- Asigurarea transportului public cu autobuze si in zonele neacoperite acum (Lazaret, Resita, Gusterita).	Masura 11 de la Politici va propune un nou Program de circulatiei (rute, orare, etc) cu asigurarea unei mai bune accesibilitati teritoriale
				Biciclete	- Pistele de biciclete sa fie separate de carosabil (unde e loc) si sa nu treaca prin sensurile giratorii.	Proiect 23, 25 si Studiul de evaluare a sigurantei rutiere vor asigura realizarea unor piste sigure.
				Rutier	Desigur salut initiativa pentru o centura de sud, dar este un proiect mai greu realizabil, atat din motive financiare (16 mil euro) dar mai ales politice... Dar se poate porni cu realizarea macar a bucatii din Sibiu (Turnisor - Calea Poplacii) , urmand apoi restul.	S-au realizat completări in fisa de proiect 1 in acest sens.
				Rutier	Consider ca trebuie create cat mai repede cat mai multe legaturi posibile (peste valea Sapunului) intre Sibiu si aceste localitati lipite de Sibiu.	Proiectele 1 si 2 va asigura suficiente legaturi rutiere. In plus, amenajarea Vaii Sapunului prin proiectul 30 va asigura legaturi pentru transportul nemotorizat.
77	14.12.2016	George Enescu	ADDP Sibiu - mail	Rutier	Nemulțumire legată de faptul că odată cu refacerea Căii Cisnădie, s-au refăcut doar parcurile de la stradă, nu și cele din spatele blocurilor. Blocul 29 vis a vis de Profi Cireșica.	Proiectul 10 propune parcuri multietajate in cartiere iar celor propuse li se mai pot adauga si altele functie de identificarea de terenuri libere. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă propune eliminarea pe cat posibil a parcarilor la strada si imbunatatirea calitatii spatiului public din cartierele rezidentiale.
78	16.12.2016	Cosmin Alexandru	mail	Comunicare	- promovarea solutiilor de mobilitate urbana si pe alte canale media pentru a ajunge la cat mai multi	Strategia de comunicare, inclusa în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, detaliază acțiuni

		Albu			receptori. Ideile promovate in filmuletul de prezentare sunt foarte bune in sa nu toti acceseaza site-ul primariei sau cauta pe internet o astfel de campanie. Anunturi in ziare locale si spoturi radio/tv de cateva secunde cu prezentarea ideilor din program nu ar strica	de comunicare și informare.
				TP	- crearea de sistem electronic de informare a calatorilor in statiile tursib (cand soseste urmatorul autobuz)	Proiectul 16
				TP	- marirea parcului de mijloace de transport in comun pentru a reduce intervalul de asteptare al calatorilor	Proiectul 14
				TP	- facilitate Tursib gratuita de transport biciclete	Nu face obiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, fiind o decizie de politica de tarificare.
				Politica	- acces in zona ultracentrala in schimbul platii unei sume considerabile de bani (Ex. Londra, exceptie riveranii)	Masura 1 va solutiona problema reducerii traficului in zona centrala, prin tarife de parcare descurajante in centru determinand oamenii sa vina cu transportul public.
				TP	- crearea de trasee de tramvai fara posibilitatea auto de a obstructiona calea de rulare. Unul din inconvenientele transportului in comun este acela ca autobuzele stau in coloana si avanseaza incet.	La faza de Studiu de fezabilitate a proiectului 11 se vor stabili variantele constructive, iar unde este posibil se va propune cale proprie.
				TP	- colaborarea Tursib cu consiliile locale ale localitatilor Cismadie si Selimbar pentru extinderea liniilor de transport	Masura 12 de la Politici asigura realizarea prestarii serviciului de transport public de catre Tursib si in localitatile respective.
				Politica - TP	- cresterea impozitelor pe mijloacele de transport si oferirea de reduceri semnificative de impozit pentru acestea pentru proprietarii cei detin abonamente Tursib si le utilizeaza (pot fi verificate electronic)	Masurile 6 si 7 propuse in Planul de Mobilitate Urbană Durabilă au acelasi efect si sunt mai usor de aplicat.
79	15.12.2016	Ovidiu Resiga	ADDP Sibiu - mail	Parcare	Locuitor în zona Dioda (Lomonosov), evidențiere dificultate găsi locuri de parcare, din cauza numărului de instituții publice din zonă. Propunere: Parcare supra-etajată, subterană sau supraterană în spatele blocului 1 de pe Lomonosov înspre direcția Agricolă și bl. 24 și 25, sau găsierea altei soluții pt reolvarea situației.	Proiectul 10 propune parcare multietajate in cartiere iar celor propuse li se mai pot adauga si altele în functie de identificarea de terenuri libere adecvate.
80	20.12.2016	Dorel	mail	TP	Referitor la transportul în comun consider că nu este	Proiectul tramvaiului se va propune a fi

		Vladu			necesar pentru orașul nostru reintroducerea tramvaiului ,a trenului urban sau a trolebuzelor,deoarece orașul nu dispune de străzi largi care ar permite aceste lucrări.	introdus pe termen lung, cand celelalte investitii (in principal proiectele 1, 18) si masuri care incurajeaza diminuarea transportului auto nemotorizat vor fluidiza traficul. Sistemele de tramvai moderne sunt utilizate cu succes si pe strazi inguste sau spatii partajate pietonal cu tramvai.
					Consider de asemenea că pentru viitor ar trebui introdus și un abonament lunar și anual pentru pensionari. De exemplu 10 lei lunar și 100 lei anual. Tursib ar avea încasari mai mari, iar autobuzele nu ar fi aglomerate.	Nu face obiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, fiind o decizie de politica de tarifare. Revizuirea politicii tarifare este mentionata in continutul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Propunerea a fost transmisa si TURSIB.
81	21.12.2016	Tudor Orlandea	mail	deplasări nemotorizate	Cele doua treceri directe peste calea ferata: cea catre Str. Garii colt cu Str. Ana Ipatescu si cea catre Str. Garii colt cu Str. Serpuita (harta atașată)m, sunt des folosite, pericolul de accident e destul de mare si ar trebui deSfiintate. Construirea unui nou pasaj (fie sub sau peste CF) care sa poata prelua traficul actual al celor doua treceri.	Proiectele 19 si 27 si 28 vor asigura o mai buna conectivitate pe sub/peste calea ferata.
					Pentru a creste gradul de utilizare al pasajului Lupeni, e necesara reabilitarea drumului dintre P-ta 1 Decembrie si intrarea pasajului (probabil acest lucru e luat in vedere dar nu rezulta explicit din plan)	La faza de Studiu de fezabilitate a proiectului 28 se vor detalia aceste aspecte.
82	21.12.2016	Cristi Macaveiu	mail	Rutier	Propun instituirea sensului unic pe strada Lemnelor, modificare care ar putea contribui la imbunatatirea circulatiei.	Propunere de detaliu. Nu face obiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (document strategic). Propunerea a fost transmisa departamentului in drept din cadrul Primariei.
83	21.12.2016	Cristian Bichis	mail	Administrativ	Legat de Proiectul de Mobilitate v-as sugera sa cititi comentariile postate de cititori la un articol din Turnul Sfatului. Sunt acolo atatea sugestii, care cu greu s-ar strange altfel... Plus unele usor de pus in practica... http://www.turnulSfatului.ro/2016/12/20/ce-spun-primarii-despre-rezolvarea-traficului-dintre-sibiu-si-	Am analizat toate comentariile primite direct prin canalele comunicate de primarie cat si cele postate in mediul virtual, inclusiv cel sugerat de dumneavoastra.

					selimbar-si-sibiu-si-cisnadia	
84	17.12.2016	Nici Salisteanu	Primaria Sibiu	Administrativ	Exprimare dezaprobare față de propunerile privind transportul public electric și interzicerea accesului auto în oraș.	Transportul electric este un transport sustenabil pentru mediu, politicile europene și naționale descurajând utilizarea combustibililor fosili.
85	15.12.2016	Olivia Bozdog	Primaria Sibiu	Administrativ	Necesar ca poliția Sibiu să fie mutată în altă zonă din Sibiu. Este într-o zonă aglomerată din oraș, deține multe mașini parcate pe stradă sau care vin/pleacă în misiune și suplimentar mai sunt și mașinile celor care rezolvă anumite probleme la sediul poliției.	Nu face obiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă
86	19.12.2016	Arh. Constantin Voiciulescu	Primaria Sibiu	Dezvoltare urbană	Dezvoltarea mun. Sibiu pe o schemă radial concentrică (pânză de paianjen) perfect posibilă ca urmare a modului de dezvoltare urbanistică a localității. Echipa de proiectare va trebui sa asigure calculele fluxurilor rutiere ce vor rezulta, stabilind dimensiunile optime necesare unei funcționări corecte a schemei, cu premise cât mai extinse în viitor.	Nu face obiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă ci al unui Planul Urbanistic General viitor. La momentul revizuirii Planului Urbanistic General va rugam sa retrimiteți aceste propuneri departamentului in drept din cadrul Primariei, si anume Arhitect Sef.
					Urmărirea evoluției marilor trasee radiale ale localității. Stabilirea și rezolvarea problemelor urbanistice majore care apar, cum ar fi:	
				Rutier	- Lărgirea Căii Dumbrăvii la 4 benzi de circulație + trotuare + infrastructură pentru biciclete + vegetație. Abolirea sensurilor unice existente subliniind importanța legăturii cu zona Mărginimii și cea montană a Mas. Cindrel.	Nu face obiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Principiile unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă sunt de a nu incuraja transportul motorizat in oras prin largirea infrastructurilor rutiere.
				Rutier	- Lărgirea străzii Șaguna la 4 benzi de circulație + trotuare + vegetație prin dezafectarea actualului front sudic construit și reconstruirea lui la nivel P+4 - P+6.	
				Rutier	- Amenajare traseu rutier Str. Revoluției - Str. Berăriei - Bdul. Corneliu Coposu, la nivelul unei artere de 4 fire de circulație, cu plecare de la intersecția cu str. Oituz până la intersecția cu b-dul. Coposu.	
				Rutier	- Finalizarea prelungirii B-dului Mihai Viteazul și rezolvarea corectă a capătului ei estic, prin	
						Finalizarea acestui bulevard nu se realizează în limita administrativa a Municipiului Sibiu. O

				racordarea la traseele DN1, a DJ către Cisnădie și cel al autostrăzii din zona estică.	astfel de intervenție este posibilă prin colaborarea unităților administrativ teritoriale relevante (Sibiu, Șelimbăr și Cisnădie)
				Rutier - Legarea cât mai comodă și corectă a zonelor marginale: Viile Sibiului, Gușterița, Turnișor, Șelimbăr, a suprafețelor aparținătoare de Cisnădie și a celor aflate în Lunca Cibinului.	În Planul de Mobilitate Urbană Durabilă sunt prevăzute măsuri pentru îmbunătățirea conexiunilor între cartierele Viile Sibiului Gușterița, Turnișor, suprafețele aflate în lunca Cibinului și zonele de interes din oraș prin proiectele P3, P7, P26 și P27, cu mențiunea că aceste proiecte vizează îmbunătățirea conexiunilor rutiere dar și a celor nemotorizate. Pentru conectarea localităților Șelimbăr și Cisnădie se propune extinderea transportului public în afara teritoriului municipiului (Masurile 11 și 12 de la politici) și facilitarea deplasărilor nemotorizate (proiectele P1, P2 și P27)
				Urmărirea evoluției marilor trasee concentrice ale localității și stabilirea problemelor urbanistice majore care apar, cum ar fi:	
				Rutier - Realizare arteră pe 4 fire de circulație între str. Scoala de Înot (Hotel Parc) și B-dul Victoria (Bazinul Olimpia), cu pod rutier necesar peste capătul sudic al str. Zaharia Boiu - asigurând legătura directă între Calea Dumbrăvii și B-dul. Victoria.	Nu face obiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Principiile unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă sunt de a nu incuraja transportul motorizat în oraș prin largirea infrastructurilor rutiere.
			Rutier Amenajarea integrală a arterelor de mal a Râului Cibin, de la Trunișor (zona fostei cascade) până la Șelimbăr (drumul Mohului).		
			Rutier - Realizarea unor artere care să încadreze și să urmărească traseul căilor ferate existente din zona Turnișor până la Halta Șelimbăr, cu racorduri rutiere și poduri aferente.		
			Rutier + Parcare - Rezolvarea problemelor urbanistice ale Pieței Gării, care va prelua circulația din lungul căilor ferate și va trebui să adăpostească un mare parcaj subteran. A se ține cont de modificările de flux feroviar ce vor apărea odată cu finalizarea coridorului feroviar	Aceste probleme se vor rezolva prin implementarea Proiectului P19 care vizează realizarea unui punct intermodal în Piața Gării, cu parcare subterană, spații care asigură transferul confortabil al călătorilor și	

				Pitești - Sibiu.	reamenajarea spațiului de la suprafață într-o abordare integrată urbanism-mobilitate. În perioada de analiză a situației existente au fost avute în vedere prevederile documentelor strategice la nivel național, dintre care și ale Master Planului de Transport Național care prevede finalizarea coridorului feroviar menționat.
			Parcare	- Rezolvarea problemelor rutiere și pietonale în Piața Cibin prin realizarea pe perimetrul actual al pieței a unei structuri: * supraterane P+1 - modernizare piață * subteran - 3 niveluri - din care 1 pentru depozitare piață, 2 niveluri parcare clienți	Proiectul P19 prevede realizarea unui punct intermodal la Piața Cibin, cu stații de transport public și parcare subterană sub piață.
			Rutier + deplasări nemotorizate	- Măsuri de integrare rutieră sau pietonală a marilor dezvoltări rezidențiale de pe teritoriile Șelimbăr și Cisnădie: racordarea la rețeaua stradală existentă.	Pentru asigurarea legăturilor între localitățile Șelimbăr și Cisnădie se propune extinderea transportului public în afara teritoriului municipiului (Masurile 11 și 12 de la politici) și facilitarea deplasărilor nemotorizate (proiectele P1, P2, P27 și P30). Racordarea noilor dezvoltări la rețeaua rutieră existentă este în responsabilitatea administrațiilor publice pe teritoriul cărora se află (Cisnădie și Șelimbăr).
			Rutier	- Propunere folosire mari suprafețe existente în Lunca Cibinului, a Șevisului urmând degrevarea unor artere supra-aglomerate precum: DN1, DN7, DN14, etc.	Pentru degrevarea arterelor DN1 și DN7 și eliminarea traficului de tranzit prin centrul orașului Sibiu se propune P1 – realizare centură ocolitoare.
			Dezvoltare urbană	Dezvoltare centre de cartier care grupează servicii mai importante de cartier: învățământ, sănătate, comerț. Similar cu cartierele Valea Aurie, Hipodrom, V. Aaron.	Asigurarea unei mixități funcționale compacte la nivelul cartierelor, care să reducă deplasările pe distanțe lungi se realizează prin documentații urbanistice (Plan Urbanistic General / Plan Urbanistic Zonal) , nu prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă
				Dezvoltarea de parcaje auto subterane și supraterane. Posibile locații:	
			Parcare	- În jurul zonei centrului istoric:	Planul de Mobilitate Urbană Durabilă

				<ul style="list-style-type: none"> * sub Parcul Tineretului - posibile 2-3 niveluri - menținerea actualei vegetații; * sub Piața Gării - posibile 2-3 niveluri - reamenajare circulații supraterrane conform pronuri de mai sus * sub Piața Cibin - posibile 2-3 niveluri - menținere funcțiune piață agro-alimentară. * sub Piața Unirii - posibile 2-3 niveluri - în locul parcării Cazarma, cu menținerea spațiilor verzi existente * sub Piața Teatrului - posibile 2-3 niveluri - supraterran funcțiuni de interes municipal * în zona str. Dobrum -posibile 2-3 niveluri - supraterran funcțiuni de interes municipal 	propunere realizarea de parcaje multietajate subterane sau supraterrane la nivelul zonei centrale prin proiectul P19 – Puncte intermodale la limita zonei centrale, iar la nivelul cartierelor rezidențiale prin proiectul P10 – Parcări rezidențiale. În cazul parcărilor rezidențiale în plan au fost identificate o serie de locații, acestea putând fi extinse în funcție de necesitate și oportunitate.
			Parcare	- În preajma centrelor de cartier ce se vor contura - recomandabil soluții în subsol.	Propunere inclusă în proiectul P10 – Parcări rezidențiale. În cazul parcărilor rezidențiale în plan au fost identificate o serie de locații, acestea putând fi extinse în funcție de necesitate și oportunitate.
			Rutier	Studierea, propunerea și realizarea traseului centurii de sud care să fie amplasată la distanță față de zonele construite (evoluție nestingerită pentru următorii 50 de ani), să lege autostrăzile existente și să asigure legătura spre zona adiacentă montană spre punctele de interes turistic: Crinț, Pâltiniș, Prejba și în direcția Obârșia Lotrului.	Proiectul P1 propune realizarea unei artere ocolitoare. Rolul acesteia este eliminarea traficului de tranzit prin centrul orașului dinspre localitățile limitrofe spre zone cu concentrare mare a locurilor de muncă. În prezent traficul de tranzit de la nivel național utilizează autostrada (centura din nord).
				Flux public sporit spre zonele montane ca urmare a deschiderii autostrăzii Sibiu - Pitești, necesar a fi soluționate:	
			Rutier	- Recondiționare drumuri: Valea Sadului, Valea Frumoasei și Valea Cibinului (legăturile cu DN7C din Valea Sebeșului), legătura Jina - Crinț - La Pisc - Pâltiniș - Valea Sadului - Buceci - Voineasa.	Propunerile sunt de interes județean, nu se limitează la unitatea administrativ teritorială a Municipiului Sibiu și intră în responsabilitatea Consiliului Județean Sibiu
			Rutier	- Structură similară de gândire și pentru Ocna Sibiului	
			TP	Traseele de tramvai sau tren nu sunt momentan aplicabile, prezentând trasee scurte și neintegrându-se competitiv în rețeaua de transport public a	Traseele respective sunt propuse pe termen lung, orizontul 2030. Tramvaiul este propus a străbate zonele cu

					Sibiului.	densitate mare, care colectează un număr mare de călători, conectează punctele de interes majore pentru tranzit (zona sud, zona vest și gara). Ținând cont de bazinul de călători deservind acestea prezintă avantaje competitive. În plus, tramvaiul este un transport public de mare capacitate și împreună cu politica tarifară care să încurajeze transportul public și soluțiile de intermodalitate implementate conduce la încurajarea utilizării transportului public, destinat tuturor oamenilor, în defavoarea transportului motorizat individual.
				Administrativ	Doar după conturarea acestei scheme radial concentrice a Sibiului se vor putea cupla propunerile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Sibiu, într-o formulă specială care va include posibilele regrupări și conformări cu specificul schemei generale propuse.	Nu face obiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă ci al unui Plan Urbanistic General viitor. La momentul revizuirii Planului Urbanistic General va rugăm să retrimiteți aceste propuneri departamentului în drept din cadrul Primăriei, și anume Arhitect Șef.
				Administrativ	Propunerea prezentată mai sus presupune costuri mari, dar acestea nu este o problemă. Implementarea proiectelor se face etapizat, în funcție de fondurile disponibile. Este necesară reorientarea proiectului Planul de Mobilitate Urbană Durabilă de la soluția de ansamblu, acceptată integral, la detaliu.	Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document cu caracter strategic. În faza implementării Planului, toate propunerile vor fi detaliate de documente tehnice (studiu de fezabilitate, proiect tehnic, etc.)
87	22.12.2016	Alexandru Petra	mail	Rutier	Centura de sud: Înbunătățirea Traseului 2 – 3 – 4 din Centura de Sud, pe sub parcul Subarin trebuie construit un Tunel: - modificare traseu str. Preot Bacca și str Ludos pe trasul capăt Zăvoi - str. Prelungirea Săcel - str. Agârbiciu; - continuare traseu str. Agârbiciu – Tunel (pe sub parcul Subarini) – Școlala de Căini – Cimitir (str. Ionescu)	Traseul și profilul Proiectului 1 este cel prevăzut în Plansa de Reglementare a Planului Urbanistic General. La faza Studiu de fezabilitate se vor stabili variantele finale de traseu
				Rutier	P7 - poduri peste bariere naturale - modificare	Propunerea este conformă cu HCL 133/ 2009

				traseul pod str. Autogării - Str. Maramureşului: realizare pod paralel cu calea ferată. Imagine propunere.	–„CONSTRUCTIE POD NOU PECO - SOSEAUJA ALBA - IULIA, ÎN MUNICIPIUL SIBIU”. La refacere Studiului de fezabilitate se va stabili traseul final si toate detaliile tehnice.
			Parcare	<p>P19 - Îmbunătățiri a activităților din proiect:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parcare spital, de langa turnul gros; - Parcare Zoo: etajată cu 2 nivele, care să deservească atât vizitatorii Hotelului Hilton cât și vizitatorii grădinei Zoologice cât și alte zone; - Parcare Muzeul satului: parcare ar trebui să fie etajată, cu 2 nivele astfel încat să fie loc suficient pentru ca. 100 mașini. În același timp trebuie asigurată și o parcare pentru autocare. <p>- În fiecare loc de parcare, fie din centru, fie din alte locații trebuie implementat și o toaleta publică.</p> <p>Finantare: Co finanțare din ridicarea mașinilor, prin interzicerea parcării pe marginea drumului județean.</p> <p>Beneficii:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fluentizare trafic spre Răsinari, Poplaca sau Paltiniș; - Siguranță în trafic. 	<p>Parcarea la spital - exista punctele intermodale cu parcare in apropiere - Gara Sibiu si Piata Unirii.</p> <p>Parcare zoo: exista facilitati suficiente la Hilton, de asemenea si o parcare pentru autocare care, din sondaje, a reiesit ca nu este utilizata la capacitate in prezent.</p> <p>Imbunatarirea Transportului Public trebuie sa inlocuiasac treptat accesul cu masina, chiar si pentru turisti atat la Zoo cat si la Muzeul Satului..</p> <p>Toalete si alte facilitati pentru utilizatorii parcarii (inclusiv lifturi pentru persoane cu dizabilitati) trebuiesc prevazute la proiectare.</p>
			Deplasări nemotorizate	<p>P22 - Dacă se va implemeta proiectul a-și sugera să se faca o parcare subterană sau supraterană. În caz contrar va fi o problemă cu parcare in zonă, oricum este deja problematică. Fie ca e vorba de intersectia str. lezăr și Semaforului (5) sau intersecția str. Nicolae Iorga si str. Hipodromului (2).</p>	<p>Sunt popuse parcari rezidentiale multietajate (subterane/supraterane) prin proiectul 10, astfel incat sa poata fi eliberate anumite suprafete de spatiu public</p>
				<p>P23 - Îmbunătățiri a activităților din proiect: Trebuie create și alte coridoare favorabile deplasărilor nemotorizate pe relatile:</p> <p>Beneficii:</p> <p>Aceste “autostrăzi” de biciclete ar putea duce muncitorii la lucru fara poluare sau stres. E foarte important ca mașinile să nu aiba acces fizic la ele.</p>	<p>Coridoare favorabile deplasărilor nemotorizate din proiect 23 se refera si la coridoare majore pietonale. Referitor la transportul cu bicicleta, proiectul 26 este unul demonstrativ (pilot) iar proiectul 25 prevede realizarea unei retele sigure de transport cu bicicleta. Infrastructuri sigure</p>

				Deplasări nemotorizate	- capătul cartierului Ștrand (eventual pe lângă linia ferată chiar din Cristian sau în afara părți carosabile a Centuri de Sud) până în gară/centru, sau Zona cu funcțiuni de interes general;	pentru biciclete sunt cuprinse și în realizarea proiectelor 1, 2,3,4,5,6,7, 27, 28,28,30 și 31.
				Deplasări nemotorizate	- din V. Aurie direct la Shopping City prin Padurea Dumbrava-V.Săpunului - Selimbăr- Broscărie;	
				Deplasări nemotorizate	- Cartierul Tineretului - Țiglar - Gară - Semaforului - Selimbăr, de ex. De-a lungul căi ferate;	
				Deplasări nemotorizate	- Ștrand - Turnișor - Zona industrială (peste camp, fără ocolire pe Str. Alba Iulia).	
				Biciclete	P 25 - În intersecții sau pe strazile intens circulate TREBUIE regândită semnalizarea pistelor de biciclisti - imagini cu exemple. Beneficii: Riscul accidentelor scade mult datorită unei vizibilități mărite a pistei de biciclete.	Studiul de evaluare a sigurantei rutiere ce se va realiza va detalia măsurile de siguranță necesare pentru toate pistele existente. La Faza Studiului de fezabilitate pentru proiectul de reamenajare/extindere a pistelor se vor avea în vedere toate detaliile tehnice
				Biciclete	P26 - Trebuie extins și pe alte relații, cum ar fi: - V. Aurie direct la Shopping City prin Pădurea Dumbrava-V. Săpunului-Selimbăr- Broscărie; - Cartierul Tineretului - Țiglar - Gară - Semaforului – Șelimbăr (eventual plecare din Ocna Sibiului de-a lungul cai ferate).	În afara proiectului 26 și 25, infrastructuri sigure pentru biciclete sunt cuprinse și în realizarea proiectelor 1, 2,3,4,5,6,7, 27, 28,28,30 și 31.
				Deplasări nemotorizate	P 27 - Pod (eventual pasaj) pietonal pentru traversarea strazi Milea pentru a traversa dintr-o parte în alta, de-a lungul Văii Săpunului. Beneficii: - Fluentizare trafic auto; - Siguranța pietonilor și biciclistilor; - Riscul accidentelor va ține spre zero.	Pentru proiectul 30, la faza Studiului de fezabilitate și în perioada de proiectare se vor detalia aspectele privind relaționarea cu infrastructura rutieră
				Deplasări nemotorizate	P27 - Pod (eventual pasaj) pietonal pentru traversarea strazi Calea Cisnădiei pentru a traversa dintr-o parte în alta de-a lungul Văii Săpunului Beneficii: - Fluentizare trafic auto; - Siguranța pietonilor și biciclistilor; - Riscul accidentelor va ține spre zero.	

			Deplasări nemotorizate	<p>P 27 - Pe viitor ar trebui gândit si un pod (eventual pasaj) pietonal pentru traversarea Bulevardului Mihai Viteazu pentru a traversa dintr-o parte in alta de-a lungul Văii Săpunului.</p> <p>Beneficii:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siguranța pietonilor și biciclistilor; - Riscul accidentelor va tîde spre zero. 	
			Deplasări nemotorizate	<p>P27 - Realizare pasaj pietonal sub Bulevardul Corneliu Căposu, care sa faca legatura intre Strada Independentei și Turnul Gros (Filarmonica). Atât pentru pietoni cât și pentru bicicliști.</p> <p>Beneficii:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fluentizare trafic auto; - Siguranța pietonilor și biciclistilor; - Riscul accidentelor va tîde spre zero. 	Planului de Mobilitate Urbană Durabilă propune ca principiu prioritizarea transportului nemotorizat si crearea de traversari cat mai facile pentru pietoni. Nu consideram oportuna subtraversarea pietonala ci mentinerea la suprafata.
			Deplasări nemotorizate + Biciclete	<p>P 29 - Prelungirea proiectului pană în V. Aurie respectiv pana la Zoo, astfel încât sa se uneasca cu pista de bicicliști care duce spre Rasinari.</p>	Conectarea cu Zoo se va face prin rețeaua propusa in P 25 si 26 si proiectele 6 si 30 (Valea Sapunului).
			Deplasări nemotorizate + Biciclete	<p>P30 -</p> <p>Amenajare de alei pietonale de circa 2 ~ 2,5 m lățime, pentru a fi spațiu suficient pentru bicicliști și pietoni sau părinți cu cărucior, pe toata lungimea Văii Săpunului;</p> <ul style="list-style-type: none"> - La traversarea drumurilor să fie realizate poduri sau pasaje pietonale după caz și posibilitatea din teren; - Crearea de spații de joaca, spatiile sa fie îngrădite, precum cel din subarin, de langa Bolta Rece. Astfel încat copii sa nu poată fugi pe stradă, respectiv câini să nu poată intra în spatiul de joacă; - Crearea de spații de sport pe teritorul Selimbărului, Cîsnădiei sau Sibiului cu teren de tenis, fotbal, etc. 	A fost propusa crearea unor spatii comunitare, favorabile pietonilor, in cartierele rezidentiale. Proiect 22
			Deplasări nemotorizate + Biciclete	<p>Proiect suplimentar > Conectivitate traseu pentru activități recreative, strict pentru biciclisti. Trebuie creat și un coridor favorabil deplasări nemotorizate pe relatia Gara – Vasile Arron.</p>	In afara proiectelor 26 si 25, infrastructuri sigure pentru biciclete sunt cuprinse si in realizarea proiectelor 1, 2,3,4,5,6,7, 27, 28,28,30 si 31.

					Beneficii: Conectivitate proiect 29 "Râului Cibin", 30 "Văii Săpunulu"i, 31 "Văii Rosbach"	
88	23.12.2016	Nadia Odagiu-Trusca	mail	TP	Evidențiere necesitate introducere transport public (Tursib) în orașul Cisnădie, deoarece nu toți locuitorii dețin autovehiculul personal și nu se poate circula pietonal în condiții de siguranță între Cisnădie și Sibiu.	Măsura 12 de la politici vizează extinderea transportului public în localitățile învecinate
89	26.12.2016	Elisabeta Mosek	mail	TP	-Rugăm ca LAZALRETUL să fie conectat cu GARA și CENTRUL ISTORIC prin introducerea transportului electric de capacitate mică sau medie. În acest sens ; -Se impune înființarea unor noi stații de autobuz în punctele departate ale cartierului cum ar fi :intersecțiile Solidarității cu Frezorilor intersecția Ecaterina Varga cu Toamnei;Lucafarului cu Lebedei.	Măsura 11 de la politici va viza acest lucru.
				Rutier	Realizarea conexiunii străzii Ecaterina Varga cu centura ocolitoare a Sibiului.	Conexiunea este realizată prin rețeaua străzilor a Sibiului și str. Henri Coanda
90	28.12.2016	Călin Negoțiu	mail	Administrativ	Cred că trebuie eliminat pe cât posibil transportul în zona centrală,	De acord, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă prin proiecte și măsuri complementare propune treptat acest lucru
				Parcare	Dacă se dorește parcare ea să fie realizată în cercul exterior cetății, parcare Cazarma 90 + Piața Mică la un tarif descurajant sau accesibil celor care doresc să plătească pretul pe oră - descurajantă	Măsurile 1,2 și 3 și proiect 19
				TP	Reintroducerea tramvaiului (vezi expo 825 MB) care să străbată zona centrală istorică (gara -Rasinari)	Tramvaiul este propus să străbată zonele cu densitate mare, care colectează un număr mare de călători, conectează punctele de interes majore pentru tranzit (zona sud, zona vest și gara). Faza II propune tramvai pe Corneliu Coposu.
				Rutier	Concepere sistem inele circulare față de Piața Mare	Acest principiu este propus și în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă și descris în cap 6. Direcții de Acțiune. Proiectul 18 va optimiza traficul rutier pe acest principiu.
				Parcare	Parcări în zone de intersecție inele circulare - cu opțiuni închiriere biciclete	Avem puncte intermodale la limita centru istoric-inel central de circulație (P19) și

						parcari de transfer la intrari majore de trafic (P20).
				Deplasări nemotorizate	Zona istorica declarata pietonala - cu exceptia alimentariilor necesare magazinelor la ore care nu deranjeaza traficul pietonal	De acord, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă prin proiecte si masuri complementare propune treptat acest concept. Masurile propun partial acest lucru pana in 2030
				Parcare	Fara parcare in Piata Mare	Proiect 21 va elimina parcare pe strada in apropierea Pietei Mari
				TP	Sistem integrat de transport in comun	Masura 11 si 12 de la politici va viza acest lucru.
				TP	Solutie integrata transport locuinte Selimbar - Calea Cisanadiei - zona industriala (centura sud -nord, Dedeman- centura ocolitoare)	Masura 11 si 12 de la politici va viza acest lucru.
91	29.12.2016	N. Moromete	mail	Parcare	Astfel proiectul 10 „Parcari si managementul accesului” mi se pare insuficient pentru cartierele mentionate, mai ales pentru cartierul Hipodrom zona Cedonia, unde spatiile de parcare sunt insuficiente Consider ca cele 4 locuri de parcare propuse si cele 5 module sunt total insuficiente pentru a rezolva rezonabil problema parcarilor in cartierele noastre.	Proiectul 10 propune proiecte pilot. Pe masura identificarii de terenuri, primaria poate realiza si alte proiecte.
				Parcare	Intre blocurile de pe strada Miraslau sunt ruinele fostei centrale CT5 . Asteptam ca poate acolo sa se poata realiza o parcare supraetajata si nu un nou bloc turn.	Propunere inclusa in Proiect 10
				Parcare	De ce sa distrugem zona putina zona verde dintre str. Ariesului-Siretului, unde se mai joaca copiii? Acolo se poate amenaja un parc frumos. Parcare se poate face in zona fostei autobaze Tursib, nu e obligatoriu sa se contruiasca acolo blocuri, au loc sa construiasca catre Cisanadie si padurea Sopa.	Parcare prevazuta in subteran și funcțiunea agrement supraterană
92	29.12.2016	Mihai Blotor	mail	Rutier	La punctul 2 se propune realizare conexiunii rutiere Gara Sibiu - prelungirea str. Socului - pasaj Stefan cel Mare, cu ampriza de 18m. Precizez ca pe prelungirea str. Socului se afla depoul de mocanita - cladire monument istoric, precum si multiple sine de cale ferata ingusta si macazuri, de asemenea	La faza de Studiu de fezabilitate si proiectare pentru proiectul 2 (Gara Sibiu - prelungirea str. Socului - pasaj Stefan cel Mare,) se va detalia modalitatea de rezolvare tehnica a proiectului, inclusiv sisteme de protectie si securitate pentru locuitori si infrastructura de

				<p>clasate ca monument istoric. Intre depoul de mocanita si linia de mocanita care merge catre Agnita sunt doar in jur de 4m, aceasta fiind totodata zona de protectie feroviara. Mai mult, in fata depoului actuala prelungire a strazii Socului serpuieste printre sine si macazuri.</p> <p>Calea ferata Sibiu - Agnita este prinsa in Master Planul General de Transport al Romaniei, cap de lista in capitolul Cai Ferate Turistice, cu perioada de implementare 2016-2018, iar procedurile birocratice pentru implementare au fost deja demarate. Cladirea depoului de mocanita este indispensabila proiectului de restaurare, atat datorita utilitatilor specifice existente cat si a unicitatii, nemaexistand un alt depou de-a lungul liniei de mocanita.</p>	<p>căi ferate, protectia infrastructurii mocanitei, etc. Daca este necesar se vor face exproprii pentru obtinerea terenului pe partea cealalta. Se va respecta legislatia in vigoare referitoare la zona de siguranta căilor ferate (cf. OUG 12/ 1998 privind transportul pe caile ferate romane).Nu se intentioneaza prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă dezafectarea liniei mocanitei.</p>
		<p>Presedinte - Asociatia Prietenii Mocanitei</p>	Rutier	<p>2. La punctul 7 se propune constructia unui pod dublu de cale ferata peste raul Cibin in zona cartierului Resita, deoarece podul existent este neadecvat dezvoltarii viitoare a orasului. Ridicarea nivelului podului este improbabila deoarece declivitatile rampelor de acces feroviar pe pod nu cred ca vor putea fi schimbate, datorita cerintelor UE cu privire la modernizarea infrastructurii feroviare (cresterea vitezei implica inclusiv eliminarea declivitatilor, vezi modernizarea magistralei 300, Sighisoara - Simeria), astfel ca singurul castig de gabarit rutier rezultat in urma inlocuirii podului curent va fi de aproximativ 30cm, in functie de solutia aleasa, dar tot nu va trece un autobuz pe sub acel pod.</p>	<p>Solutia tehnica pentru realizarea acestui pod se va detalia la Studiul de fezabilitate. Se poate cobora panta strazilor de pe malurile cibinului, in contextul oricum al modernizarii albiei prin proiect 29, pentru asigurarea gabaritului, pastrand cerintele impuse de reglementarile căilor ferate. Proiectul vizeaza si lungirea podului. Se va respecta legislatia in vigoare referitoare la zona de siguranta a căilor ferate (cf. OUG 12/ 1998 privind transportul pe caile ferate romane).</p>
			TP	<p>La punctul 11 se propune construirea unei linii noi de tramvai. Declivitatile strazilor Alba Iulia (capatul dinspre A. Saguna), Andrei Saguna (coborarea catre Piata Unirii), Transilvaniei si Cristian sunt, la prima vedere, inadecvate folosirii pentru transport feroviar cu aderenta, in contextul climatic al tarii noastre. [...] Pentru eliminarea neajunsurilor de mai sus, un</p>	<p>Traseul propus a fost verificat pe teren pentru aceste aspecte (declivitate). Varianta alternativa pentru sectiunea centrala se va lua in considerare iar solutiile finale si detaliile tehnice vor face obiectul analizelor de Studiu de fezabilitate.</p>

					traseu posibil de evitare a declivitatilor mari ar fi prin orasul de jos - gara - bulevardul Coposu - calea Dumbravii. Un traseu mai scurt dar mult mai scump ar fi printr-un tunel pe sub strada Andrei Saguna, in rest pastrandu-se traseul detaliat in plan pentru etapa 1.	
				Rutier + deplasări nemotorizate	Sensul giratoriu dintre calea Dumbravii si b-dul M. Viteazu se blocheaza frecvent din cauza trecerii de pietori de pe M. Viteazu colt cu calea Cisanadiei. O solutie pentru fluidizarea traficului aici ar fi inlocuirea trecerii de pietoni cu un pasaj pietonal denivelat, eventual subteran.	Planul de Mobilitate Urbană Durabilă propune ca principiu prioritizarea transportului nemotorizat si crearea pentru pietoni de traversari cat mai facile. Nu consideram oportuna subtraversarea pietonala ci mentinerea la suprafata. Fluidizarea traficului se va face si prin Proiectul 18 - managementul traficului.
				Rutier	Calea Cisanadiei se aglomereaza pe o lungime considerabila intre intersectiile Nicolae Iorga si Rahovei din cauza sensului giratoriu, care este subdimensionat relativ la volumul de trafic. O supra sau subtraversare a sensului giratoriu pe relatia centru - Cisanadie, de altfel relatia cea mai folosita de autovehicule, ar decongestiona si fluidiza traficul in zona.	Prin Proiect 18 - managementul traficului se va fluidiza intersectia cu Rahovei. Proiectul 1 si transportul public de asemenea vor reduce traficul in municipiu.
				Rutier + TP	La categoria proiecte mari, as propune un tunel rutier (eventual si tramvai) intre piata Unirii si soseaua Alba Iulia. Astfel s-ar elimina timpii de asteptare de la semaforul de pe str. A Saguna si s-ar elimina inconvenientul sensului unic de pe str. A Saguna si devierea unui sens pe str. Banatului. Spatiul castigat pe str. A Saguna ar putea fi folosit ca spatiu de promenada, piste de biciclete, spatiu verde, parcare, etc., pastrandu-se doar doua benzi de circulatie dublu-sens pentru traficul local.	Este o varianta de rezolvare, cu beneficii urbanistice, care se recomanda a fi studiata, (in Studiul de fezabilitate pentru reamenajarea segmentului central al Bd Saguna, propusa in Proiect 23. Este insa de preferat diminuarea considerabila / eliminarea traficului actual de tranzit pe Bd. Saguna (in special odata cu realizarea ocolitoarei de sud) si remodelarea arterei mentionate ca bulevard urban (in adevaratul sens al termenului), cu ameliorarea ambiantei, confortului si sigurantei deplasarilor nemotorizate.
93	30.12.2016	Jens Kielhorn	mail	Rutier	Proiect 1: Centura de Sud - Lipsa de conexiune cu autostrada este un minus.	Centura Sud este identificata la nivel de principiu (necesitate si potential de realizare).

				<p>Trebuie cumva prelungit in vest de la DN 1 spre nord pana la autostrada (iesire noua?)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Probleme ecologice in valea Cibinului intre DN 1 (Cristian) si zona Zavoi, ar fi de preferat un traseu paralel cu calea ferata cat mai departe de rau. - Traversarea zonelor rezidentiale din cartierul Valea Aurie nu este o solutie buna. Centura trebuie trasata in afara cartierului. - Solutia propusa nu este foarte atractiva fiindca traseul are prea multe bucle si intersectii. - Efectul obtinut nu va fi foarte mare deoarece traficul de tranzit se desfasoara deja in mare parte pe autostrada. 	<p>Solutia prezentata este cea cuprinsa in Planul Urbanistic General. Traseul exact si solutia detaliata se stabilesc prin studii cu caracter tehnic. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este studiu cu caracter strategic si nu identifica/impune solutii finale. Din testările pe model este proiectul cu cel mai mare impact asupra indicatorilor Planului de Mobilitate Urbană Durabilă evaluati.</p>
			Rutier	<p>Proiect 3: Realizarea de străzi noi în zonele de restructurare urbană</p> <ul style="list-style-type: none"> - 8. strada intre str. Rusciorului si Str Celibidache - Acest proiect implica costuri mari (incl. un pod peste paraul Rosbach) si nu prea are sens. Pe acest mal al Cibinului nu sunt case, doar o livada de meri. Exista o strada paralela pe celalalt mal care nu este aglomerata deloc. Intr-adevar trebuie imbunatatit pasajul sub caile ferate, dar pe strada existenta (malul drept al Cibinului). 	<p>Str. Rusciorului si Str Celibidache asigura o mai buna accesibilitate catre cartierul Gusterita acum fiind cel mai dezavantajat cartier din punct de vedere al conectivității conectivitate. Lipsa de spatii construite este un avantaj acum fiind mai usor de obtinut terenul necesar. Proiectul sa va realiza corelat cu dinamica de construire in zonele respective si cu Proiectul 29 de amenajare a Raului Cibin</p>
			Rutier	<p>Proiect 7: Construcția de poduri peste bariere naturale și antropice (râu)</p> <ul style="list-style-type: none"> - „Prin crearea de noi infrastructuri rutiere pe malul stâng al râului Cibin, necesitatea de creștere a accesibilității dinspre cartier Reșița la infrastructura rutieră va crește.” Acest argument nu este de inteles. Malul stang al Cibinului nu are nicio conexiune cu cartierul Resita. 	<p>S-a modificat. Era cartier Gusterita</p>
			TP	<p>Proiect 11: Construirea unei noi linii de tramvai în municipiul Sibiu</p> <ul style="list-style-type: none"> - Costurile pentru infrastructura nu sunt realiste la aprox 2,5 Mio EUR /km. In Germania costurile pentru un km tramvai se ridica la 10-20 Mio. EUR. - Etapa 1 are aprox. 17 km. Dus - intors 34 km. 	<p>Analizele de costuri in Romania indica un cost de aprox 3 mil euro/km. S-a crescut valoarea investitiei la 3,5 mil euro/km. De asemenea, s-a majorat nr. de tramvaie la 9+1 pentru faza 1 (calculate la o frecventa de 10 minute, viteza estimata de 25 km/h). Faza de</p>

				<p>Viteza medie la tramvai este de ca. 20 km/h. Cu 4 vehicule care sunt prevazute pentru prima etapa se poate oferi doar 1 tramvai la fiecare 30 minute. Aceasta oferta este insuficienta. Trebuie mimim un tramvai la fiecare 10 minute, altfel nu merita investitia. In acest scop sunt necesare 12 vehicule plus 1 rezerva.</p> <p>- Un tramvai nu are sens daca sta blocat in trafic. Din pacate de multe ori spatiul existent nu permite un traseu separat daca nu se reduce de exemplu traficul rutier de la 4 la 2 benzi.</p>	<p>Studiu de fezabilitate va analiza si reorganizarea circulatiei si unde este posibil, realizarea de infrastructura in cale proprie.</p>
			TP	<p>Proiect 12: Introducerea transportului electric în Sibiu – tren urban</p> <p>- Avantajul principal al trenului urban este ca dispune de un traseu separat de infrastructura rutiera, dezavantajul este ca nu ajunge in zonele cele mai populate si cautate (Hipodrom, Mall).</p> <p>- Si acest proiect trebuie dezvoltat in mai multe etape. De ex. 1) Gara-Zona ind. Vest, 2) Gara-Selimbar-Cisnadie, 3) Gara-Cristian, 4) Gara-Ocna Sibiului, 5) Gara-Talmaciu-Avrig</p> <p>- In Germania exista tramvaie care merg si pe infrastructura feroviara. Cu un astfel de tramvai s-ar putea folosi de exemplu linia ferata privata Zona ind. Vest – Turnisor, de la care sa traverseze centrul spre Hipodrom – Mall – gara Selimbar, de unde traseul ar putea continua iarasi pe caile ferate spre Cisnadie sau Talmaciu.</p>	<p>S-au completat in fisa etape urmatoare ale proiectului.</p>
			Deplasări nemotorizate	<p>Proiect 21:</p> <p>- Propun ca zona complet pietonala urmatoarele strazi si piete: Piata Huet, Piata Mica, str. Arhivelor, Piata Schiller, str. Gen. Magheru intre Piata Mare si str. Filharmonicii, str Gheorghe Lazar intre Piata Mare si str. Timotei Popovoci, str. Mitropoliei intre str. Postei si Piata Mare.</p>	<p>Proiectul 21 recomanda ca pe termen mai lung sa se eliminare / diminueze treptat parcărea pe stradă și în celelalte piațete din zona istorică și transformarea tuturor străzilor din perimetrul istoric în străzi cu caracter turistic, amenajate cu prioritate pentru deplasări nemotorizate .</p>
			Deplasări nemotorizate	<p>Proiect 21:</p> <p>- Propun ca „shared space (zonă rezidențială)” str.</p>	<p>Proiectul 21 recomanda ca pe termen mai lung sa se eliminare / diminueze treptat</p>

				Tipografilor intre colt cu piata Schiller si pasajul spre str. Cetatii	parcarea pe stradă și în celelalte piațete din zona istorică și transformarea tuturor străzilor din perimetrul istoric în străzi cu caracter turistic, amenajate cu prioritate pentru deplasări nemotorizate .	
				Management trafic	Traficul individual motorizat ar trebui descurajat sa intre in centrul orasului. Moda sensurilor giratorii a fluidizat traficul in ultimii ani. O invitatie la intrarea in centru cu masina s-a facut si prin marcarea locurilor de parcare pe fiecare metru patrat in dezavantajul biciclistilor/pietonilor. Trebuie diminuat spatiul stradal dedicat masinilor si marit spatiu pentru participantii la trafic nemotorizati.	Planul de Mobilitate Urbană Durabilă contine masuri in sensul mentinat de dvs. Diminuarea traficului de tranzit prin Sibiu este o prioritate pentru care una dintre masurile eficiente propuse este crearea Ocolitoarei de Sud-Proiect 1. Masura diminuarii treptate a locurilor de parcare in centru este propusa. Au fost facute propuneri de reamenajare a unor strazi si piatete urbane in favoarea pietonilor, atat in centru cat si in cartiere rezidentiale-Proiect 21.
				Management trafic	Sistemul de management de trafic nu are sens daca nu mai exista aproape deloc noduri semaforizate.	Proiectul 18 va propune la faza de Studiu de fezabilitate sau de proiectare activitatile necesare in intersectii, inclusiv semaforizare.
				Biciclete	Biciclistilor le e teama pe buna dreptate de sensurile giratorii, mai ales de cele cu doua benzi. Ce propuneti pentru a rezolva aceasta problema?	Studiul de evaluare a sigurantei rutiere va viza si acest aspect. De asemenea toate proiectele in care sunt prevazute infrastructuri pentru transport cu bicicleta vor trebui, la faza de implementare, sa analizeze aspectele de circulatie si sa rezolve corect aceste interactiuni cu ceilalti utilizatori ai infrastructurilor de circulatie (autovehicule si pietoni)
				Biciclete	In ultimii ani s-au creat numeroase sensuri unice, dar biciclistii nu prea accepta ocoluri, deci nici sensurile unice, si se comporta neregular. Trebuie remediata aceasta situatie prin benzi pentru biciclete contra sens, mai ales in centru (str. Mitropoliei, Ocnei, 9 mai, Tribunei si asa mai departe). Acest lucru este posibil doar prin reducerea locurilor de parcare.	Perfecta dreptate. In Austria, Franta, Belgia, pe strazile cu sens unic pentru masini se accepta dublu sens pentru biciclete. Trebuie initiata masuri legislative la nivel national, pentru ajustarea prevederilor care nu permit acest lucru .
				TP	Trebuie trasate cat mai repede benzi dedicate pentru	S-a introdus si ca masura 13 in sectiunea

					transportul public pe strazile/blvd./caile Coposu, Milea, Saguna, Alba Iulia, Dumbravii (intre Milea si Mihai Viteazul), M. Viteazul. Acest lucru nu costa mult si are efect maxim. Viteza autobuzelor creste si viteza masinilor scade.	politici.
94	30.12.2016	Alex Dal	mail	Rutier	Aşa arată majoritatea străzilor din cartierul Arhitecților, lângă Sibiu. Noroiul se depune pe cauciucurile mașinilor, ajungând apoi pe comunicația Sibiu-Cisnădie, devenind astfel un nou motiv de îngrijorare pentru participanții la trafic, pe un drum și așa rău famat. Propunem introducerea în Plan a executării lucrărilor de aSfaltare a străzilor din Cartierul Arhitecților.	Cartierul Arhitecților se afla în Orasul Cisnădie și măsurile menționate de dvs. nu pot fi întreprinse decât de Consiliul local al localității respective.
95	30.12.2016	Bogdan Radu	mail	Rutier	P2 - prelungire Rampa St. cel Mare. Lățimea străzii Rampa Ștefan cel Mare nu permite circulația în condiții de siguranță pentru toți participanții la trafic pe o bandă pe sens, benzi dedicate pentru bicicliști, și trotuare pentru pietoni. O alternativă care nu limitează din punct de vedere al spațiului este conectarea străzii Nicolae Brana (Șelimbăr) cu străpungerea străzii Muncel din sensul giratoriu al străzilor Ștefan cel Mare - Semaforului. - reprezentare grafică inclusă.	Propus în proiect 2.
96	30.12.2016	Gabriel Rosca	mail	Administrativ	Proiectele propuse reprezintă concluzia Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Sibiu, care nu a fost făcut public. În acest caz, aprecierea corectă a proiectelor este imposibilă. De asemenea, nu am regăsit cel puțin un plan coordonator al intervențiilor propuse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Sibiu sau corelarea cu planurile existente (Planul Urbanistic General Sibiu, Planurile Urbanistice Zonale în vigoare, Strategia de dezvoltare etc).Apreciez ca pozitiv demersul proiectului, și aş aprecia deosebit suplimentarea lui cu un modul consistent de informare și consultare publică. Aceasta ar conduce la o acceptanță publică ridicată, și implicit, o implementare mai eficientă.	Exista aceste aspecte tratate în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă - corelarea cu viziunea și reglementările Planului Urbanistic General și cu Planuri Urbanistice de Detaliu /Planuri Urbanistice Zonale aprobate ulterior aprobării Planului Urbanistic General.

			Parcare	<p>Proiectul nr. 10: - parcările propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru cartierele existente de blocuri, cu densitate mare de mașini, nu vor putea funcționa ca parcări curente aferente blocurilor de locuințe, fiind mult prea concentrate ca localizare în cartier și număr de autovehicule, respectiv distanța de la parcaj până la locuințe este mai mare decât o distanță de confort acceptabilă pentru un parcaj aferent locuinței (pentru mine personal ar fi între 0 și 100 m de locuință).</p>	<p>Raza de accesibilitate pietonala a unor parcare este de cca 300m. Nicio municipalitate comparabila nu poate asigura spatiu de parcare conform cerintei dumneavoastra, spatiile rezidentiale in special trebuind sa fie proiectate pentru o calitate a locuirii cat mai prietenoasa cu oamenii.</p>
			Parcare	<p>Proiectul nr. 10: - PUG Sibiu - planșa de reglementări urbanistice, propune niște poziții pentru parcări în cartierele de blocuri, precum și un sistem de realizare a acestor parcări: Secțiuni caracteristice pentru parcaje colective de cartier, p 427 din Regulamentul local de urbanism. Nu sunt preluate în proiectele Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.</p>	<p>In planșa de Reglementari a Planului Urbanistic General sunt specificate "parcaje colective de cartier" fara mentione privind modul de realizare (multietajate, la sol, etc). Proiectul 10 propune proiecte demonstrative care nu sunt limitative. Se vor realiza mai multe parcare acolo unde municiplaitatea identifica terenuri adecvate. Acestea vor fi corelate cu prevederile din Planului Urbanistic General. Problema terenurilor este una reala iar multe terenuri nu mai sunt disponibile.</p>
			Parcare	<p>Proiectul nr. 10: - sistemul de smart parking propus nu pare o soluție viabilă pe termen lung în lipsa unei viziuni pe termen lung privitoare la mentenanță și service a Administrativistratorului acestor parcări (primăria?).</p>	<p>Sistemul este functional in Bucuresti iar Administrarea se poate face de catre o companie privata.</p>
			Rutier / TP	<p>Nu am regăsit nici o mențiune la stațiunea Păltiniș, stațiune care face parte din municipiul Sibiu. În prezent, prin dezvoltarea unor dotări de agrement specifice, există deja numeroase situații de blocaj datorate traficului auto în zonă. De asemenea, nu am văzut menționată legătura cu stațiunea Păltiniș, inclusiv cu dotările tradiționale de agrement ale Sibiului (pădurea Dumbrava, zoo, muzeul în aer liber) sau cu cele potențiale (cartier</p>	<p>Proiectele si masurile pentru Transport public (proiect 11 si masura 5) vor imbunanati situatia accesului si la destinatiile turistice din Padurea Dumbrava si Paltinis si incuraja utilizarea acestuia in scop de agrement (inclusiv prin city card si facilitatile parcarilor de transfer). Evaluarea directa la fata locului a relevat ca Infrastructura rutiera si parcarile amenajate deja pe teritoriul</p>

					Sitex sau aquaparc).	Administrativ al orasului Sibiu din statiunea Paltinis, sunt in stare buna si suficiente. De aceea nu se regasesc proiecte directe de infrastructura pentru Paltinis.
				Administrativ	O mare parte a proiectelor presupune reglementarea urbanistica prealabila - spre exemplu: asigurarea de strazi in zonele de dezvoltare urbanistica, amenajarea parcajelor si a spatiilor pietonale si verzi din cartierele de locuinte colective existente (Vasile Aaron, Hipodrom, Sstrand), trasee pietonale, velo etc. Nu am vazut menționată în proiecte reglementarea urbanistica prealabila.	Strazile in zonele de dezvoltare urbanistica au fost identificate si reglementate in Planul Urbanistic General Sibiu, in vigoare. Parcarile perimetrare zonei centrale, pe care Planul de Mobilitate Urbană Durabilă le integreaza unor puncte intermodale, au fost, de asemenea, stabilite in planul de circulatie pentru zona centrala, aferent Planului Urbanistic General. Asemenea si piste de biciclete.
				Administrativ	Nu am regăsit o listă cu etapizarea intervențiilor (care dintre proiectele propuse sunt de prioritatea 1, 2, 3, 4 etc), dacă aceasta există.	Planul de actiune prezinta aceste prioritizari, inclusiv surse de finantare
				Administrativ	Demersul consultării publice în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Sibiu se încadrează în prevederile Legii 52/2003 actualizată, a transparenței decizionale în Administrativistrația publică. Conform Art. 12 (3) „Autoritățile Administrativistrației publice prevazute la art. 4 sunt obligate sa justifice in scris nepreluarea recomandarilor formulate si inaintate in scris de cetateni si asociatiile legal constituite ale acestora.” În eventualitatea cazului specificat de art 12 (3) aștept justificarea dumneavoastră.	Consultarile publice realizate in cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă nu se incadreaza in prevederile Legii 52/2003 in aceasta faza ci in procedura de aprobare in consiliul local (aceste consultari vor urma dupa definitivarea planului si obtinerea avizului de mediu - in aceasta faza de mediu va mai avea loc o consultare publica) . Aceste consultari sunt initiate conform ghidurilor europene privind elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă si necesitatii/dorintei municipalitatii de a implica activ cetatenii si factorii interesati in intelegerea concepiei planului si obtinerea unor rezultate cat mai adaptate nevoilor locuitorilor Sibiului si zonei.
97	30.12.2016	OAR Sibiu - Vâlcea	mail	Administrativ	Atât dezbaterile publice de Sfășurată în data de 8 decembrie 2016 la Teatrul Gong, cât și consultarea documentelor de pe site-ul Primăriei în intervalul 8-30 decembrie 2016 reprezintă exerciții ineficiente de	Planul de Mobilitate Urbană Durabilă va fi public integral in faza de evaluare strategica de mediu.

				<p>transparență decizională și participațională. Natura complexă a Planului (straturile/sectoarele de acțiune multiple și variate) precum și lipsa vederii de ansamblu, în special în ceea ce privește sinteza analizelor realizate care să justifice definirea problemelor adresate de proiectele propuse, fac imposibilă o apreciere justă a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă de către public, fie el și avizat. Aplecându-ne asupra proiectelor extrase din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, constatăm că ne este imposibil să apreciem justetea soluțiilor indicate, de cele mai multe ori nici măcar a problemelor formulate.</p>	
			Rutier	<p>pentru proiectul nr. 2 - Realizarea de conexiuni rutiere între rețeaua rutieră a Municipiului Sibiu și cea a comunei Șelimbăr și Cisnădie, s-a ridicat problema oportunității prevederii unui racord suplimentar la sud-est de triajul feroviar și unitatea de producție Thrace - Greiner Packaging;</p>	<p>Nu este necesar, existând suficiente conexiuni prin DC 56/str. Garii/ Centura Sibiu/E 68 și podurile/pasajele existente</p>
			Parcare	<p>pentru proiectul nr. 10 - Parcări rezidențiale, s-a semnalat lipsa relaționării dintre timpii de parcare și costul de parcare, indicator extrem de relevant în fundamentarea deciziilor de echipare cu parcaje publice a țesuturilor urbane. De asemenea s-au manifestat dubii privind dimensionarea parcajelor și mai cu seamă a relației cost-beneficiu pentru unele dintre soluții și/sau amplasamente, dubii alimentate și de lipsa de material informativ.</p>	<p>La studiile de fezabilitate se vor face toate aceste analize, nefacand obiectul unei strategii, așa cum este Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.</p>
			Administrativ	<p>Venind în întâmpinarea dorinței de dezvoltare a proiectelor indicate prin direcțiile strategice ale Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, pe care o împărtășim, sugerăm ca pentru o serie întregă de proiecte, în special cele cu acoperire extensivă și risc de acceptanță scăzută la populație, să se planifice proiecte-pilot, pe perioade scurte de timp (de ex. 4-6 luni), care să valideze conceptul și mai ales, să asigure acomodarea populației cu soluția</p>	<p>Au fost gândite proiecte pilot, acolo unde aceste necesita multiplicare s-a menționat în fișele respective (parcare rezidențiale, amenajare spații pietonale, reducerea parcarilor la strada, etc)</p>

					propusă, facilitând pe lângă acceptanță și o diseminare mai facilă a modelului, deci succesul.	
98	31.12.2016	Ana-Maria Avram	mail	TP	Am observat ca in cadrul proiectelor propuse se regaseste inclusiv achizitia de autobuze. Sunt de parere ca este o initiativa laudabila dar numarul de 55 de autobuze mi se pare scazut. In prezent multe autobuze sunt vechi si prost intretinute ceea ce nu incurajeaza utilizarea transportului public. Sunt interesata pe ce criterii s-a stabilit acest numar de autobuze.	S-a completat la Proiectul 14 astfel incat s-a inlocuit integral flota si s-au prevazut vehicule pentru imbunatatirea ofertei de transport si extinderea transportului public in zona de influenta
99	02.01.2017	Cristian Bichis	mail	Rutier	Va transmit o propunere pentru descongestionarea traficului la intrarea in Municipiul Sibiu, pe Calea Cisnadiiei. Solutia consta intr-un drum de acces desprins din Strada Siretului si care sa faca intersectie cu Calea Cisnadiiei in punctul limita al UAT Sibiu. In punctul de intersectie s-ar putea amenaja un giratoriu, in asa fel incat sa nu mai fie probleme gen la intersectia Siretului cu Calea Cisnadiiei, unde aglomeratia mare + doar 2 benzi + lipsa unui giratoriu creaza probleme.	Proiectul 1 si Proiectul 18 si proiectele de transport public rezolva problema traficului.
100	03.01.2017	Cosmin Ciovică	mail	Observație	1. la orele de vârf, coada e in mare parte (70%) formata din mașină-șofer – o singură persoană. 2. La orele de vârf aglomerează traficul si mașinile de gunoi 3. La orele de vârf, intre 8 si 9 dimineața pe anumite tronsoane (exemplu in fata Parchetului) sunt parcate câte 2-3 mașini ocupând o banda. Propunere: parcare sa fie permisa doar in afara orelor de vârf. De pe drumurile principale se poate elibera astfel o bandă ocupată de mașinile parcate.	Masurile 18 si 19 si 11,12 scad traficul la orele de varf.
					Propunere pentru extinderea zonei pietonale:	
				Deplasări nemotorizate	- Parcare din fata PIM, Siemens – sa fie dedicată autocarelor, iar Str. Turnului intre Str. Croitorilor si Str. Victor Tordoșan devine Pietonala si se unește cu zona pietonala existenta.	S-au facut propuneri de reamenajare a unor strazi, in favoarea pietonilor, cu perspectiva extinderii acestui principiu la nivelul intregii zone istrate ("intra-muros")
				Biciclete	- Tot in zona aceea ar putea fi un centru de închirieri	Exista punct intemodal Piata Cibin Proiect19

				biciclete. Pentru aceasta ar trebui deschisa circulația pe Str. Pulberăriei și construit, un WC public și o zonă de parcare pentru autoturisme, peste Cibin, care să preia actualele autoturisme de pe Str. Turnului și ale turiștilor.	
			Rutier	- Si prelungirea Străzii Ocnei până la pod va trebui deschisă.	Prevazuta in proiect 3
			Management trafic	Propunere pentru limitarea poluării aerului în oraș și protejarea tronsoanelor A. Șaguna și Alba Iulia: taxarea autoturismelor care tranzitează orașul și nu folosesc centura ocolitoare, între orele de vârf sau 24/24. Modalitatea de identificare a autoturismelor: sistem informatic cu citirea numerelor de înmatriculare la intrările și ieșirile din oraș.	Proiectele și măsurile de politică din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă vor reduce traficul în zona centrală. Tranzitul este în general pentru interes local (conectare zona sud cu zona vest) pentru tranzit național fiind utilizată autostrada
			Management trafic	Propunere: sistem informatic care să taxeze mașinile care depășesc un număr de treceri (15 de exemplu), pe anumite tronsoane, între orele de vârf. Dacă proprietarul vrea să nu fie taxat și vrea să vină zilnic cu autoturismul din zona Milea până în Zona Industrială Vest, are mai multe alternative: a. Evită orele de vârf b. Se asociază cu câțiva colegi și vin alternativ cu mașinile fiecăruia astfel încât să se încadreze în numărul de treceri netaxat. c. Pentru autoturismele cu număr mai mare de 5 locuri se înregistrează la Primărie ca persoană care transportă ocazional persoane pe un traseu definit și plătește o taxă corespunzătoare doar pentru mersul la serviciu și înapoi.	Sistem complicat de implementat. Proiectele și măsurile/politicile propuse, corect implementate, vor avea ca și consecință alegerea variantei celei mai utile/convenabile pentru calător (timp cât mai redus de a ajunge la destinație cu costuri cât mai mici). Parcare mai scumpă în zona centrală, timp redus de deplasare pe varianta care ocolește centrul, acestea sunt cele care determină decizia de a nu mai tranzita centrul.
			Administrativ	Propunere pentru o consultare publică pentru diferențierea orelor de început a programului de lucru pentru companiile din Zona Industrială Vest. Astfel încât să încercăm să disipăm concentrarea de mașini pe un interval de timp cât mai mare.	Da, soluția programelor decalate a fost adoptată în diverse orelor, pentru evitarea volumelor mari de trafic, la orele de vârf. A fost introdusă măsura 23
			Biciclete	Propunere pentru trasee alternative pentru bicicliști începători, pe rute moderat circulat, pe străzi de categorii inferioare (III-IV, colectoare și de folosință	În afara proiectelor 26 și 25, infrastructuri sigure pentru biciclete sunt cuprinse și în realizarea proiectelor 1, 2,3,4,5,6,7, 27,

					locală 25-50 Km/oră) conform Normelor Tehnice Cap 4, Anexa nr.1 din PUG.	28,28,30 si 31. Se creaza astfel o retea complexa, inclusiv pentru folosirea de catre incepatori. In plus, masura 21 propune reglementari pentru reducerea vitezei de circulatie in zonele vulnerabile (lipsa trotuare, trafic pietonal intens-scoli,etc,) fapt ce duce la cresterea sigurantei de deplasare si a biciclistilor.
				TP	Propunere pentru deSființarea opririlor in zona centrala pentru mijloacele de transport in comun expres (liniile 111-114)	Zona centrala este o destinatie importanta, in care toate rutele de trasport este bine sa aiba statii.
				TP	Astăzi, o altă propunere, destul de greu realizabilă, ar fi construirea unei noi căi ferate care duce spre Vințu de Jos – Timișoara, de 10 km lungime, cu diferență de nivel de 70 m cu bifurcație la Mohu, trecerea pe lângă Parcul Industrial Șelimbăr, pe la marginea celor 2 păduri, pe lângă Bio Seviș, prin sudul cartierului Arhitecților, pe sub Parcul Natural Dumbrava si pe zona Poligonului. astfel încât sa se elibereze terenul ocupat in intravilan de calea ferată actuală, de la Viaduct – Gara Mică până la zona Tilișca - Cibin. Cu construirea unei gări noi. Chiar daca această propunere nu a fost suficient documentată, necesitatea construirii unei gări noi pentru municipiul Sibiu rămâne actuală. Poate pentru un tren de mare viteza, in următorii 10-15 ani.	Proiect ce nu intra in competenta Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, fiind de competenta Ministerului Transporturilor.
101	29.12.2016	Organizația Municipală a PNL Sibiu	Primaria Sibiu	Deplasări nemotorizate	P27 - Adăugare printre propuneri și un pasaj subteran pietonal / pistă pentru biciclete Gara CFR Sibiu între str. Șerpuită (Lazaret) și Socului în zona mall "Mecanica" Pasajul asigură legătura între cartierele Lazaret, Lupeni și Gușterița spre zona centrală și mall, fiind poziționat mai avantajos decât pasajul Lupeni. Executat ieftin prin prelungirea actualului pasaj CFR existent.	Proiect 27 (intre str. Fabricii si str. Dorobantilor). La faza de proiectare a Mall-ului se poate realiza si proietarea acestui pasaj pe sub calea ferata. Exista exemple de realizare a acestuia si cu fonduri private ale mall-ului. (exemplu - pasaj subteran care face legatura intre un mall si o statie de metrou, finantat integral de catre mall)
				Parcare	Parcare subterană Vasile Aaron (varianta 1): Parcare subterană, localizată sub curtea (terenul de	Propunere analizata. S-a optat ptr. Varianta 2

				sport) Școlii Gimnaziale Regele Ferdinand. Caracteristici 1000 de locuri, 2 niveluri subterane	
			Parcare	Parcare subterană Vasile Aaron (varianta 2): Parcare subterană, localizată sub parcul Vasile Aaron (stânga Biserica ortodoxă). Caracteristici 800 de locuri, 2 niveluri subterane. Se realizează simultan și reabilitarea parcului și a zonelor verzi la cele mai bune standarde.	Propunere introdusa in Proiect 10.
			Parcare	Parcare subterană DIODA Parcare subterană, localizată sub centrala termică DIODA (terenul trebuie expropriat sau realizat parteneriat public privat) Caracteristici 800 de locuri, 2 niveluri subterane. Simultan se realizează un parc cu zone verzi și pasaje pietonale	Teren cu situatie juridica nedefinitivata (conform informatiilor primariei).
			Parcare	Parcare subterană centru / Schiller: Parcare subterană, localizată sub piața Schiller. Caracteristici 800 de locuri, 2 niveluri subterane. Simultan se realizează un parc cu zone verzi și pasaje pietonale	Puncte intermodale la Piata Unirii si Gara (limita zonei centrale). Nu se propun parcare in teriorul zonei centrale deoarece acestea atrag trafic. Propunerea pe termen lung este de a pietoniza total/partial zona centrala.
			Parcare	Parcare subterană Colegiul Pedagogic A. Șaguna - zona Hipodrom II Parcare subterană, localizată sub curtea școlii. Caracteristici 500 de locuri, 2 niveluri subterane. Simultan se realizează curtea și terenul de sport al Colegiului	S-a analizat si propus o varianta apropiata de locatia propusa (strazile Coraslau-Miraslau), fiind o zona neamenajata.
				Măsuri privind mobilitatea rutieră:	
			Rutier + deplasări nemotorizate	- Soluții de mutare a trecerilor din intersecțiile giratorii a.î. trecerea de pietoni să fie amplasată la o distanță de punctul de tangentă de ieșire de pe calea inelară și trecerea de pietoni suficientă pentru a încăpea minim două autovehicule (conform normativ - AND600-2010-Buletinul rutier CNADNR nr. 4/2010). Intersecțiile giratorii importante: EA Bieltz/Șoseaua Alba Iulia / Calea Turnișorului; McDonalds/ Șos.	S-a propus ameliorarea confortului si sigurantei traversarii pietonilor la interventiile asupra infrastructurii rutiere, inclusiv in ce priveste intersecțiile. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este documentatie cu caracter strategic si nu poate furniza solutii la nivel de detaliu; acestea se identifica cu precizie prin studii cu caracter tehnic.

				Alba Iulia; str. Morilor/ Șos. Alba Iulia; Calea Dumbrăvii/ bd. Vasile Milea; str. Nicolae Iorga/ bd. M. Viteazul; Calea Dumbrăvii/ bd. M. Viteazul, etc.	
			Administrativ	- Programul de conducere rutieră a școlilor de șoferi suspendat între orele 7-9 și 14.30-16.30 zilnic în zona școlilor și arterelor de acces spre acestea. Amenajarea unui spațiu special dedcat examenelor auto care să se poată de Sfășura în condiții normale.	Masura 18 propune adoptarea de reglementari pentru reorganizarea serviciilor de utilități publice. Propunerea a fost asociata acestei masuri si a fost modificată in titlul si descrierea masurii (lista de proiecte)
			Administrativ	- Programul de colectare al gunoiului menajer pe arterele principale suspendat între orele 7-9 și 14.30-16.30 zilnic în zona școlilor și arterelor de acces spre acestea.	Masura 18 propune adoptarea de reglementari pentru reorganizarea serviciilor de utilități publice.
			Administrativ	- Montarea conurilor de metal pentru departajarea zonelor de oprire interzisă.	Planului de Mobilitate Urbană Durabilă este documentatie cu caracter strategic si nu poate furniza solutii la nivelul de detaliu solicitat; acestea se identifica cu precizie prin studii cu caracter tehnic.
			Rutier	- Străpungerea STR. Ocnei / str. Gladiolelor / Pod Terezian	Propus in proiect 2.
			Rutier	- Străpungerea str. Munteniei / Str. Theodor Neculuță / Str. Moldovei.	Inadecvata pentru trafic rutier, propunem a-si pastra caracterul pietonal.
			Parcare	- Extindere parcare camioane și autobuze - str. Ștefan cel Mare 147	Parcarea pentru vehicule de trafic greu nu ar trebui sa se regaseasca in vecinatatea strazii.
				Dezvoltarea infrastructurii rutiere - accesibilitate către viitorul spital județean Sibiu	-
			Rutier	- Străpungere str. Turda (aeroport) / Calea Șurii Mici	Prinsa in proiect nr. 3
			Rutier	- Străpungere str. Lemnelor / str. Metalurgiștilor	Solutie care nu ajuta mult traficul, variantele de ocolire fiind nu foarte indepartate
			Rutier	- Străpungere str. Ogorului / Calea Șurii Mici	Prinsa in proiect nr. 3
			TP	- Legătură feroviară a locației Spitalului Județean la linia CF Cisnădie / Gara Sibiu / Ocna Sibiului	In proiect 12, pe termen +2030 poate fi gandita extinderea infrastructurii si pe soseaua Sura Mica. Aceste aspecte pot fi prinse in viitorul plan de mobilitate, functie de dezvoltarea zonei. Spitalul judetean va fi deservit de transport public cu autobuze, programul de circulatie dezvoltat prin masura

					11 alocand capacitate suficienta adaptata cererii.	
				Observație	Slab abordată reabilitarea și accesul în zona cartierului Gușterița	Cartierul Gusterita beneficiaza de imbunatatirea conectivitatii si a calitatii spatiului public prin proiectele 3 (punctul 8), 5,22,24,25,26 si 29.
				Observație	Slab abordată soluția de acces rutier în zona noului Spital Județean Sibiu (Calea Șurii Mici).	Spitalul judetean va fi deservit de transport public cu autobuze, programul de circulatie dezvoltat prin masura 11 alocand capacitate suficienta adaptata cererii. De asemenea, accesul auto se face facil pe viaduct iar proiectul 18 va fluidiza accesul pe inelul exterior.
				Observație	Înlocuirea parcărilor din zona centrală cu zone exclusive pietonale se poate face doar prin construirea de parcări subterane în aceeași zonă	S-a propus un sistem de parcare perimetrare zonei centrale (subterane sau supraterane multietajate - solutia tehnica se stabileste prin studii de natura tehnica - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este studiu de natura strategica). Realizarea unor parcare subterane in interiorul arealului este o solutie mai sensibila, existand potentiale constrangeri de diverse naturi (de ex. de natura arheologica)
				Observație	Necesitatea unui studiu de impact mai amplu privind oportunitatea introducerii tramvaiului pe traseul propus.	Acest studiu se realizeaza prin Studiul de Pre/Fezabilitate
				Observație	Considerăm că ar fi fost utilă prezentarea pe faze a întregului concept începând în prima fază cu un pachet de măsuri minimale prioritare de creștere a mobilității rutiere în Municipiul Sibiu.	Proiectele sunt etapizate pe orizonturi de timp
				Observație	Considerăm drept prioritate zero a Mun. Sibiu proiectul de realizare a centurii de Sud a orașului, o soluție care va rezolva multe probleme ale traficului local și de ce nu metropolitan.	De acord. Se pot prioritiza sectiunile din interiorul teritoriului Administrativ Sibiu. Implementarea integrala nu depinde exclusiv de initiativa orasului Sibiu, fiind un proiect de interes regional / metropolitan, care traverseaza teritoriul mai multor unitati Administrative (ex. Selimbar, Cisnădie).

102	29.12.2016	Eugen Iordănescu	Primaria Sibiu	Viziune	<p>Viziunea de dezvoltare a mobilitatii urbane propusa de catre consultant NU poate fi stabilita din exterior, aceasta apartine prin definitie CL si Primarului, sibienilor. Asa cum este exprimata, nu contine prea multa "viziune". "Sibiul - un oras pentru oameni" mie mi se pare ca suna un pic bizar si mai ales fara continut. Cele 5 obiective declarate sunt neclare si nu par a avea acoperire in realitate. Ghidul de dezvoltare realizat de catre Primarie si SIDU pot constitui sursele pentru viziune. Cred ca planul de mobilitate preia viziunea generala de dezvoltare din SIDU si nu invers. Propun refacerea integrala a acestei parti, in asa fel incat sa reflecte ghidurile de dezvoltare aprobate in anii trecuti si SIDU;</p>	<p>Sintagma "un oras pentru oameni" este utilizata pe plan european, in mod generic si simbolic, pentru semnalarea schimbarii de model si trecerea de la o logica de adaptare neconditionata a oraselor la exigentele (mereu in crestere) ale traficului auto, la noi tipuri de solutii de mobilitate, care sa asigure accesibilitatea necesara dar sa si sustina o crestere a calitatii vietii locuitorilor.</p> <p>S-a tinut cont de viziunea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană - care este o strategie integrata (in care aspectele de mobilitate sunt abordate doar la nivel general), dar Planul de Mobilitate Urbană Durabilă abordeaza si aprofundeaza o viziune specifica, de Mobilitate, corelata cu toate strategiile si studiile in vigoare. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă s-a corelat si cu viziunea de dezvoltare spatiala stabilita si aprobata prin Planul Urbanistic Generala (PUG), in vigoare.</p>
				Administrativ	<p>Consultantul propune infiintarea unei ADI pentru transport in zona de influenta a municipiului (zona periurbana?), din eroare numita "nivel regional". Cred ca o mai buna rezolvare o reprezinta tratarea acestei probleme in cadrul Zonei Metropolitane. Crearea de ADI-uri pentru fiecare tip de activitate creste costurile si scade capacitatea de monitorizare, control si gestiune</p>	<p>Sintagma "nivel regional" este utilizata cu referire la nivelul teritorial superior unitatilor teritoriale Administrative (UAT), al zonei de influenta a orasului. Utilizarea sintagmei "nivel metropolitan" ar fi fost nejustificata la acest moment, cand inca nu este constituita Zona Metropolitana Sibiu. Conform legislatiei, un transport public unic pentru o Asociație de Dezvoltare Intercomunitară se poate constitui doar prin contractarea serviciilor de catre o Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public. Deci este obligatorie existenta unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară de transport public pentru extinderea serviciilor de transport.</p>
				Scenarii	<p>Cele 3 scenarii mentionate (minim, mediu, maxim) sunt doar amintite, nu prea au continut. propun</p>	<p>Acestea sunt tratate detaliat in Planul de Mobilitate Urbană Durabilă ce va fi public.</p>

				detalierea acestor scenarii si mai ales compararea lor la nivel de cost si rezultate;	
			Costuri	Suma estimata a proiectelor (aproximativ un Sfert de miliard de Euro) este dupa parerea mea nerealsita. Cheltuiala din bugetul local este de aprox. 122 milioane Euro, la care se adauga surse incerte, precum PPP de 40 milioane Euro (mie nu mi-e clar ce vom oferi pentru PPP...). Propun o revizuire serioasa a sumelor.	Finantarea proiectelor a fost revizuita si este tratata detaliat in Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.
			TP	<p>Sibiul a avut troleibuze, au fost deSfiintate ca fiind ineficiente. Fata de troleu, tramvaiul este mai sigur si mai rapid, pentru ca merge pe sine care se presupune ca sunt libere. In acelasi timp, e nevoie de strazi largi,pe care nu le prea avem.</p> <p>Mie imi pare ca de fapt e ideea de la care ua pornit: un Strasburg la Sibiu. Din pacate sunt diferente majore intre cele doua orase:</p> <ul style="list-style-type: none"> - populatia e de 3 ori mai mica in Sibiu (de 7 ori fata de conurbatia Strasbourg), iar suprafata deservita este de mai bine de 1o ori mai mica la noi. - sistemul de circulatie si fluxurile urbane sunt net diferite; - noi mai avem drumuri de pamant si prioritati de acest gen; - zona centrala e mult mai mica la Sibiu; - o parte mare din traficul generat in Strasbourg e trafic metropolitan, orasul atrage in fiecare zi lucratoare peste un Sfer de milion de lucratori. - numarul celor care viziteaza oarsul venind cu masina este mult mai mare decat la Sibiu <p>Derivat din acest scenariu. vom avea linii de autobuz de la tramvai la noduri mari si apoi microbuze...Mie imi pare ca suntem un loc prea mic pentru asta. La fel pentru zona centrala, unde introducerea de microbuze electrice nu prea vad intre ce si ce vor face legatura. Peste 80% din locurile de cazare sunt la distanta de mers pe jos fata de centru.</p>	<p>Paralelismul cu orasul Strasbourg s-a facut doar in ce priveste schema de (re)organizare a mobilitatii in zona centrala istorica. Planul de circulatie intocmit pentru centrul orasului Sibiu a avut aceeaasi logica cu planul de circulatie aplicat in centrul istoric al orasului Strasbourg, ca de altfel si in destule alte zone centrale istorice. La Sibiu s-au implementat pana acum doar o parte dintre masurile necesare. Pentru sporirea efectelor pozitive si punerea mai bine in valoare a zonei mai trebuie implementate doua masuri importante (punctele intermodale cu parcuri de transfer, pe perimetrul acestuia si un transport public in interior).</p> <p>Traseul microbuzelor electrice este gandit astfel incat sa conecteze si sa deserveasca areale de interes general (pentru locuitori si turisti): gara si autogara, centrul istoric si zona cu functiuni de interes general, din lungul Bd. Victoria. Introducerea in interiorul zonei centrale a unui transport public (de capacitate medie, nepoluant - potrivit pentru o astfel de zona si totodata finantabil din fonduri europene) va ameliora accesibilitatea zonei, va micsora distantele de mers pe jos si astfel va crea una dintre premisele necesare ca un numar mai mare de vizitatori sa</p>

					renunte la varianta accesului cu masina personala in acest areal. Trebuie tinut cont de faptul ca distanta de 900 de m dintr-o parte in alta a arealului, pe una dintre directii, ca si topografia zonei, face ca deplasarea (doar) pe jos sa fie dificila pentru persoanele in varsta (inclusiv turisti), cu dificultati motorii, pentru copii, femei insarcinate etc.	
				Intermodalitate	<p>"Parc and ride" presupuen ceva de genul: oamenii care locuiesc in Selimbar sau Cismadie vin cu masina pana la o parcare de perimetru, lasa masina si iau bicicleta sau autobuzul...La distantele din zona Sibiu imi pare nerealist.E foarte la moda "europeana" si foarte scump. Bugetul contine sume consistente pentru vecini, care presupun ca nu au fost consultati</p>	Au fost avute discutii cu primaria Selimbar in acest sens (pe teritoriul caruia au fost propuse). Acestea pot fi realizate si cu fonduri europene. Locuitorii care ar trebui sa vina din zonele mai indepartate ale Selimbar si Cismadie, isi lasa masina (gratuit sau pentru o suma modica) si iau transportul public (aceste parcuri au regim integrat cu transport public). Pot fi utilizate si ca parcuri rezidentiale pe timpul noptii. Si in scop turistic si-au dovedit utilitate in orasele turistice din europa. Este un concept verificat si isi arata efectele daca este bine implementat.
				Biciclete	Multi sibieni solicita trasee SIGURE de bicicleta, adica nu pe trama comuna de mers cu masina. Poate ar trebui sa insiste aici, si sa propuna solutii viabile;	S-a propus un studiu de evaluare a sigurantei rutiere care va lua in calcul si piste de biciclete. In afara proiectului 26 si 25, infrastructuri sigure pentru biciclete sunt cuprinse si in realizarea proiectelor 1, 2,3,4,5,6,7, 27, 28,28,30 si 31. In consecinta, se va realiza o retea de piste sigure
				Rutier	Nu am gasit date despre sensurile unice, mai ales despre cele "conflictuale" cum ar fi Calea Dumbravii. Cred ca ne trebuie un raspuns privind cea mai buna cale.	Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă nu intra la nivel de detaliu cum sunt sensurile unice. In Planul de Mobilitate Urbană Durabilă - capitolul "Directii de actiune" s-a detaliat conceptul de reorganizarea circulatiei la nivelul orasului. Proiectele , la nivel de Studiu de fezabilitate, vor avea componenta de studiu de circulatie cu detalierea acesteia.
				Rutier	Din pacate, nu am reusit sa depistez solutia propusa	Proiect 1 si 2 va asigura suficiente legaturi

					<p>pentru iesirea spre Selimbar sau pentru conexiunea cu Cisnadia. Cred ca aici ar trebui insistat.</p>	<p>rutiere. In plus, amenajarea Vaii Sapunului prin proiect 30 va asigura legaturi pentru transportul nemotorizat. Toate proiecte si Masurile de imbunatatire a transportului public (proiect 14 si masurile 11 si 12) vor crea alternative la transportul motorizat individual.</p>
				Dezvoltare urbană	<p>Noul mall pare ca nu e luat in analiza, spitalul judetean este pozitionat pe locatia veche.</p>	<p>Noul mall este luat in calcul in prognoza de dezvoltare si conectivitatea cu reseaua existenta. La proiectare trebuiesc prevazute suficiente locuri in parcare subterana si o buna conectivitate la reseaua rutiera. Spitalului judetean este identificat pe calea Surii Mici.</p>
				Rutier + TP	<p>Solutia de acces spre fostul amplasament de spital poate ramane, acolo oricum se va extinde intravilanul. Insa avem nevoie de o detaliere de transport pentru noua locatie de spital si pentru zona Simerom. Au pus o multitudine de grafice si poze despre economie, insa nu am reusit sa depistez solutiile de transport de la si spre zonele de densitate mare. Sunt tot felul de propuneri "modale", poate merita insistat pe una care sa asigure legatura pentru calatori si marfuri de la si inspre Aeroportul Sibiu.</p>	<p>Analiza dumneavoastra nu a avut in vedere doar materialele publice, deci nu cunoastem nelamuririle dumneavoastra referitoare la grafice analizate, etc. Referitor la solutii, toate proiectele concure la imbunatatirea mobilitatii corelat cu nevoia de deplasare. In special proiectele 1, 2, 3, 11, 12, 14 si masurile 11 si 12 propun scoaterea traficului auto individual din oras (dinspre Selimbar si Cisnadia) si crearea de facilitati de transport public de capacitate suficienta, adaptate cererii. Toate proiectele de transport nemotorizat cu bicicleta completeaza panelul de optiuni de deplasare.</p>
103	26.12.2016	Liviu Masalar	Primaria Sibiu	Deplasări nemotorizate	<p>Extinderea zonei pietonale din centrul Sibiului la toată aria Oraşului de Sus, și de ce nu, a întregului Centru Vechi cu perspectivă certă de implantare a unor activități sociale, culturale și comerciale aici. Anumite zone centrale au devenit insuportabile la anumite ore ale zilei pentru locuitorii, elevii și pietonii care folosesc această parte a oraşului. Spre exemplificare: intersecția str. Tribunei - Bastionului - Konrad Haas - Centumvirilor - străduța care urcă spre Piața Armelor.</p>	<p>S-a propus extinderea treptată a spațiilor cu prioritate pentru pietoni (pietonale sau de tip shared-space / "zona rezidențială" conform Codului Rutier românesc) la nivelul întregului areal "intra-muros". Aceasta se va putea face în mod eficient, fără disfuncții, pe măsura ce se vor implementa și alte măsuri/proiecte propuse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Sibiu care să creeze premise pertinente pentru reorganizarea străzilor și</p>

						pietelor din teritoriul mentionat (de ex. punctele intermodale perimetrare, cu parcare de transfer; alternativa unui transport public care sa deserveasca centrul istoric in interiorul acestuia).
104	25.12.2016	Dan Tutui	Primaria Sibiu	Rutier	Centura de sud este un proiect major cu rezultate vizibile în mai multe zone congestionate în prezent.	Da. Centura de sud va avea ca efect decongestionarea unor artere si a unor zone din Sibiu. Acest proiect a reusit din testarea in model ca fiind cu cel mai mare impact asupra indicatorilor de mobilitate.
				Biciclete	Folosirea redusă a pistelor pentru biciclete se datorează amplasării lor și a delimitării superficiale a acestora de circulația autovehiculelor. Disconfortul provocat de zgomot, noxe, claxoane, și teama de accident fac pistele neatractive. I. Accentul ar trebui să se pună pe creșterea siguranței pistelor actuale (mutarea acestora pe trotuar sau separarea cu bordură). II. crearea de rute alternative care să lege cartierele de locuințe cu zonele industriale. Spre exemplu: Valea Aurie, Dumbrăvii, Hipodromului spre zona industrială vest - traseul direct între str. dimitrie Cantemir și Piața Iancu de Hunedoare, ieșire în Șos. Alba Iulia, după Metro (inclusiv pod peste Cibiu). Timpul parcurs cu bicicleta ar fi mult mai scurt decât cel parcurs cu mașina.	Este prevazuta realizarea unui studiu de evaluare a sigurantei rutiere. In afara proiectul 26 si 25, infrastructuri sigure pentru biciclete sunt cuprinse si in realizarea proiectelor 1, 2,3,4,5,6,7, 27, 28,28,30 si 31. Se creaza astfel o retea complexa, inclusiv pentru folosirea de catre incepatori. In plus, masura 21 propune reglementari pentru reducerea vitezei de circulatie in zonele vulnerabile (lipsa trotuare, trafic pietonal intens-scoli,etc) fapt ce duce la cresterea sigurantei de deplasare si a biciclistilor.
				Management parcare	Un factor care determină aglomerația în zona centrală este parcare haotică permisă aici. Multe cazuri de parcare a vehiculelor din afara județului Sibiu. Propun instalarea parcometrelor și oferirea posibilității de achiziție de abonamente pentru rezidenți, cu următoarele avantaje: - descurajarea folosirii uneia sau mai multor mașini - declararea contractelor de închiriere a apartamentelor pentru a se permite abonamentul de parcare.	Masurile 1,2 si 3 vor reglementa situatia existenta.
				Administrativ	Îmbunătățirea disciplinei în trafic a utilizatorilor, cu	Masura 3 prevede urmarirea aplicarii

					accent pe respectarea spațiilor de parcare și a interdicțiilor de parcare (stații autobuz, piste pentru biciclete, etc.). Activitatea poliției locale ar trebui monitorizată și evaluată mai atent pentru a justifica numărul mare al polițiștilor, raportat la nevoi și gradul de satisfacție al sibiienilor.	legislatiei.
105	03.01.2017	Bichis Dumitru	Primaria Sibiu	Observație	Propunere de decongestionare a traficului la intrarea în Sibiu, pe Calea Cisnădie: drum de acces desprins din strada Sirectului care face intersecție cu Calea Cisnădie la limita Uat Sibiu.	Proiect 1 rezolva problema accesului către zona vest și decongestionarea străzii Calea Cisnădie.