

Partea 3: Profilul spațial și arii de intervenție

Capitolul 3.1. Profil spațial și funcțional

3.1.1. Caracteristici ale orașului centru

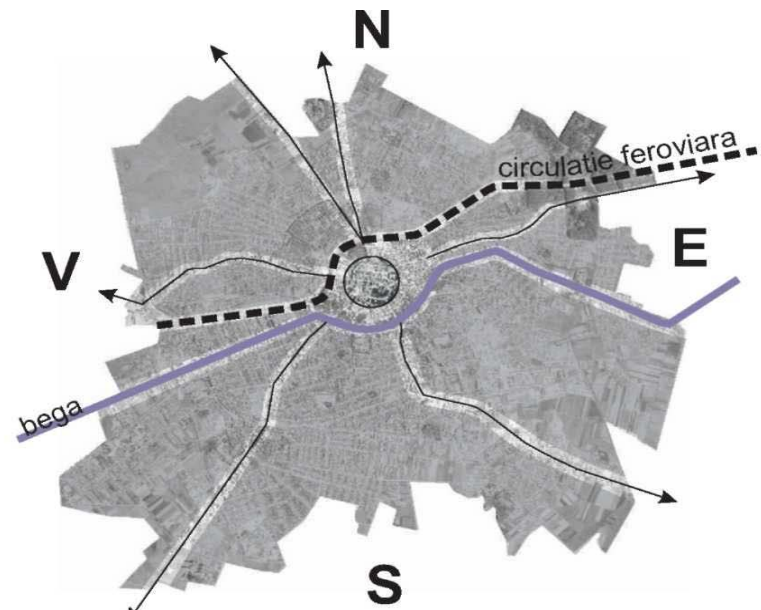
Structura constructivă

Timișoara este un oraș cu structură radială. Centrul istoric este situat aproape în mijloc, fiind încercuit de celelalte cartiere. Două elemente lineare, paralele între ele, care se derulează de la est la vest - canalul Bega și o linie de cale ferată - împart orașul într-o jumătate sudică și una nordică. În același timp, aceste două elemente limitează între ele centrul orașului. O anumită structurare reiese și din poziționarea radială a mai multor străzi care împart orașul în mai multe „felii de tort” de la marginea acestuia către centru (**Fig.1**).

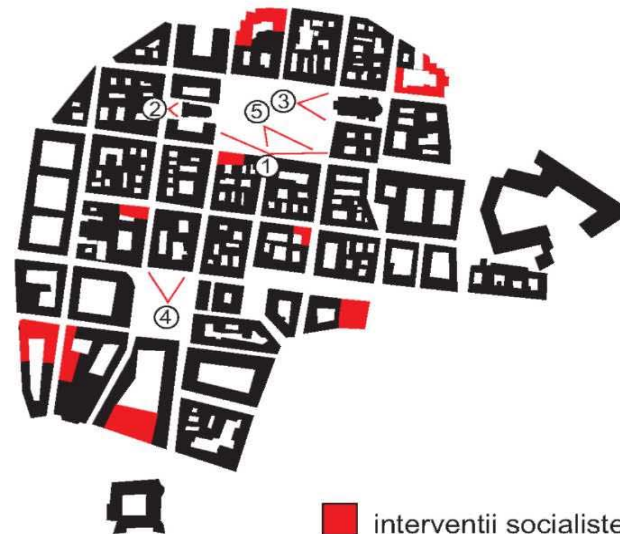
Orașul poate fi structurat conform următoarelor **tipuri structurale** care se caracterizează prin **perioade de apariție și structuri constructive** diferite:

Centrul orașului, al cărui țesut urban dens s-a dezvoltat încă din secolul XVIII sub stăpânire habsburgică pe o rețea stradală rectangulară (**Fig. 2**) se caracterizează parțial prin arhitecturi specifice stilurilor baroc, eclectic-istoricist și art nouveau, este clasificat pe o suprafață mare ca și monument cultural (de exemplu situl ansamblu urban) și dispune în același timp de o gamă variată de monumente singulare (**Fig. 3**).

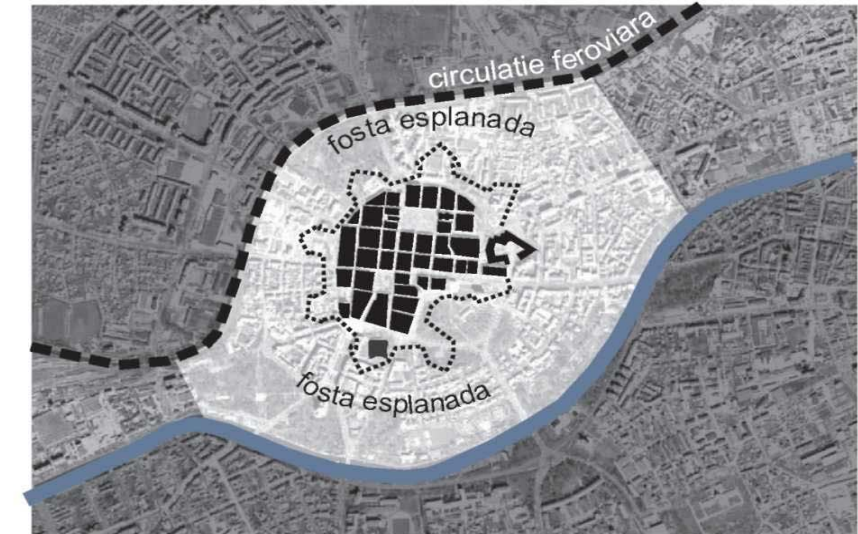
Centrul orașului este departajat și astăzi din punct de vedere spațial destul de clar de celelalte cartiere (din punct de vedere istoric, motivația rezidă în existența fortificațiilor și în menținerea liberă de construcții a esplanadei, câmpului de tragere din fața fortificațiilor). În partea nordică, departajarea se face prin linia de cale ferată și prin zonele industriale vechi situate în spatele acesteia, iar în partea sudică prin parcurile situate de-a lungul canalului Bega și chiar prin canalul Bega. (**Fig. 4**)



(Fig. 1) structura urbana macro



(Fig. 2) morfologia urbana a centrului istoric ("cetatea")



(Fig. 4) delimitarea centrului (carterului "Cetate") de restul orasului



fig.3: 1: panorama "Piata Unirii"

2: Biserica Sarbeasca 3: Domul Catolic

4: Piata Libertatii, vechea primarie 5: Palatul Baroc

pag.2

Restul orașului este caracterizat prin mai multe tipuri structurale foarte diferite (vezi mai jos) ale căror margini se contopesc aparent accidental, fără a se putea stabili o delimitare clară. În special structurile istorice și zonele de locuințe datând din perioada socialistă se contopesc, cu toate că prin caracterul extrem de diferit al acestora apar în multe locuri contraste puternice. În zonele din afara centrului orașului, pot fi descrise următoarele tipuri structurale:

Suburbiile istorice (Iosefin în partea sud vestică și Fabric în partea estică a centrului) sunt caracterizate de rețele stradale și construcții datând din secolul XVIII - XX de sub dominația habsburgică. Si aici unele părți vaste sunt clasificate drept situri urbane. Arhitectura caracteristică stilului eclectic istoricist și art nouveau este dominantă. Densitatea construcțiilor este relativ ridicată (trei până la 4 etaje). Caracteristici sunt fronturile stradale continue. **(Fig. 1-4)**

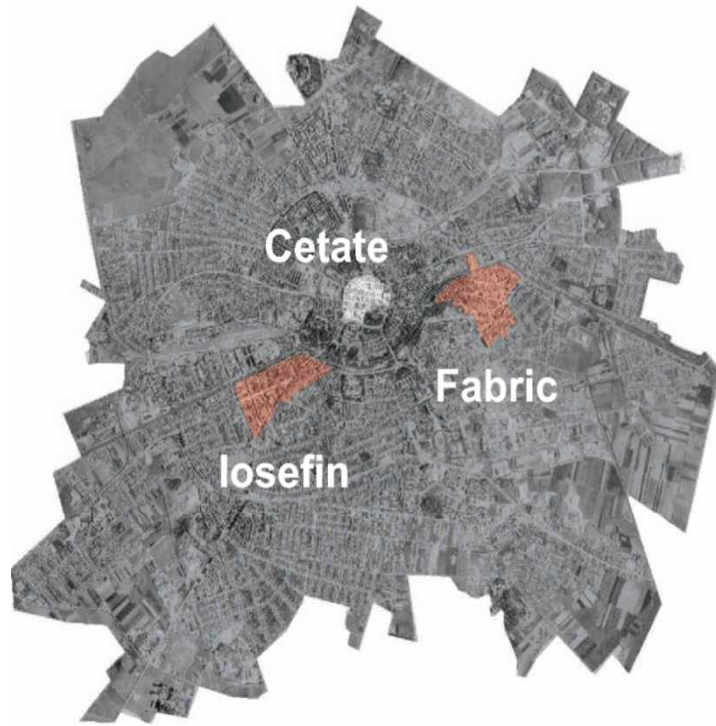


fig.1: Suburbiile istorice : Fabric și Iosefin



fig.2: Morfologia urbană a cartierului istoric "Fabric"

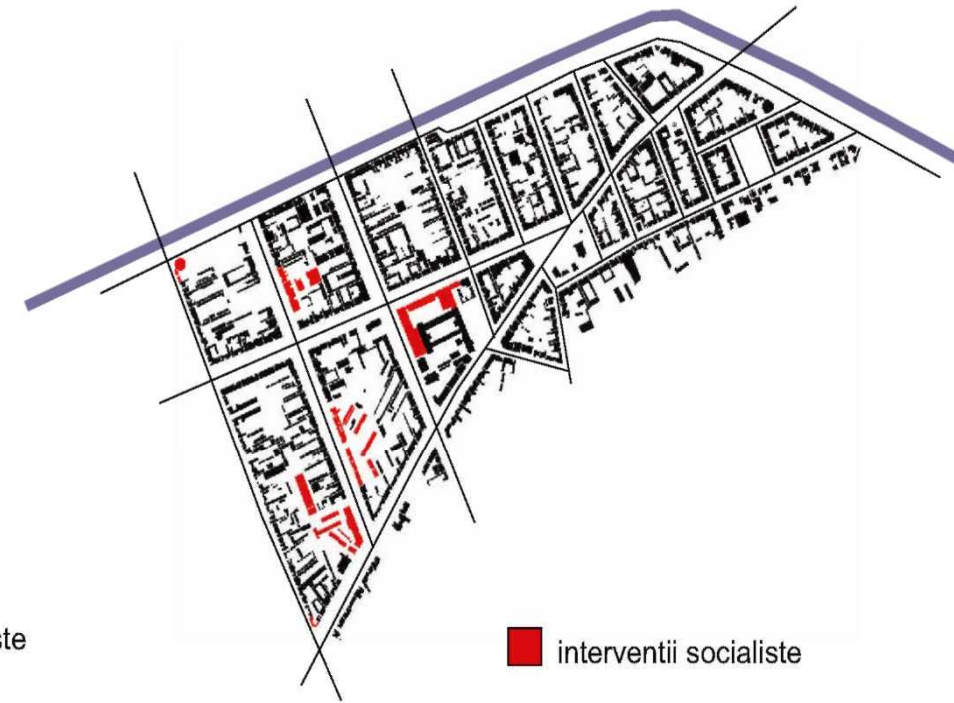


fig.3: Morfologia urbană a cartierului istoric "Iosefin"

fig.4:



1: Fabric, biserica Milenium



2: Fabric, cladire reprezentativa



3: Fabric, piata Traian



4: Fabric, sinagoga



5: Iosefin, biserica ortodoxa



6: Iosefin, bulevardul Carol I pag.3

Structurile cu caracteristici rurale sunt situate în parte în jurul satelor din trecut și în parte ca zone limitrofe ale suburbiilor sus menționate. Construcțiile acestor structuri au fost ridicate cu precădere din secolele XVIII. Casele dispun numai de unul până la două etaje. Între casă și stradă se găsește de regulă o fâșie verde. Structura constructivă este în parte deschisă și în parte închisă. Predominante sunt grupurile de 4 clădiri ale căror spații interioare au fost sau sunt folosite ca și grădini (**Fig. 1**).

Vechile zone industriale au fost construite de la sfârșitul secolului 19 în special de-a lungul liniilor de cale ferată și a canalului Bega (**Fig. 2**).

Cartierele de vile au apărut la începutul secolului 20 la marginea centrului orașului, când au fost demolate zidurile de întărire. Aici sunt multe zone verzi iar densitatea construcțiilor este moderată (**Fig. 3**).

Structura **zonelor de locuit din perioada socialistă** are o densitate ridicată și este caracterizată pe o arie largă de blocuri individuale dispuse deseori paralel. Construcțiile sunt executate cu precădere din panouri prefabricate din beton (**Fig. 4**). La marginea orașului au fost construite după revoluție **noi zone de locuit cu construcții individuale**. Varietatea arhitectonică este mare iar densitatea este mică. Casele sunt de regulă individuale. (**Fig. 5**)

Noi construcții industriale și comerciale (**Fig. 6**) au fost realizate după revoluție în parte pe spațiile industriale vechi (vezi mai sus) și în parte pe spațiile de la marginea orașului, care erau utilizate ca și terenuri agricole, în special pe arterele care marchează ieșirea din oraș.

Un fenomen complet nou este apariția **ansamblor de locuit extrem de dense**, construite în special la marginea exterioară a orașului (**Fig.7**)



Fig. 1 zone cu caracter rural



Fig. 2 situri (actuale/foste) industriale



Fig. 3 zone construite la sf. sec. XIX inc. sec XX



Fig. 4 zone din perioada socialista












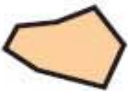
Fig. 5 zone noi de locuire individuala

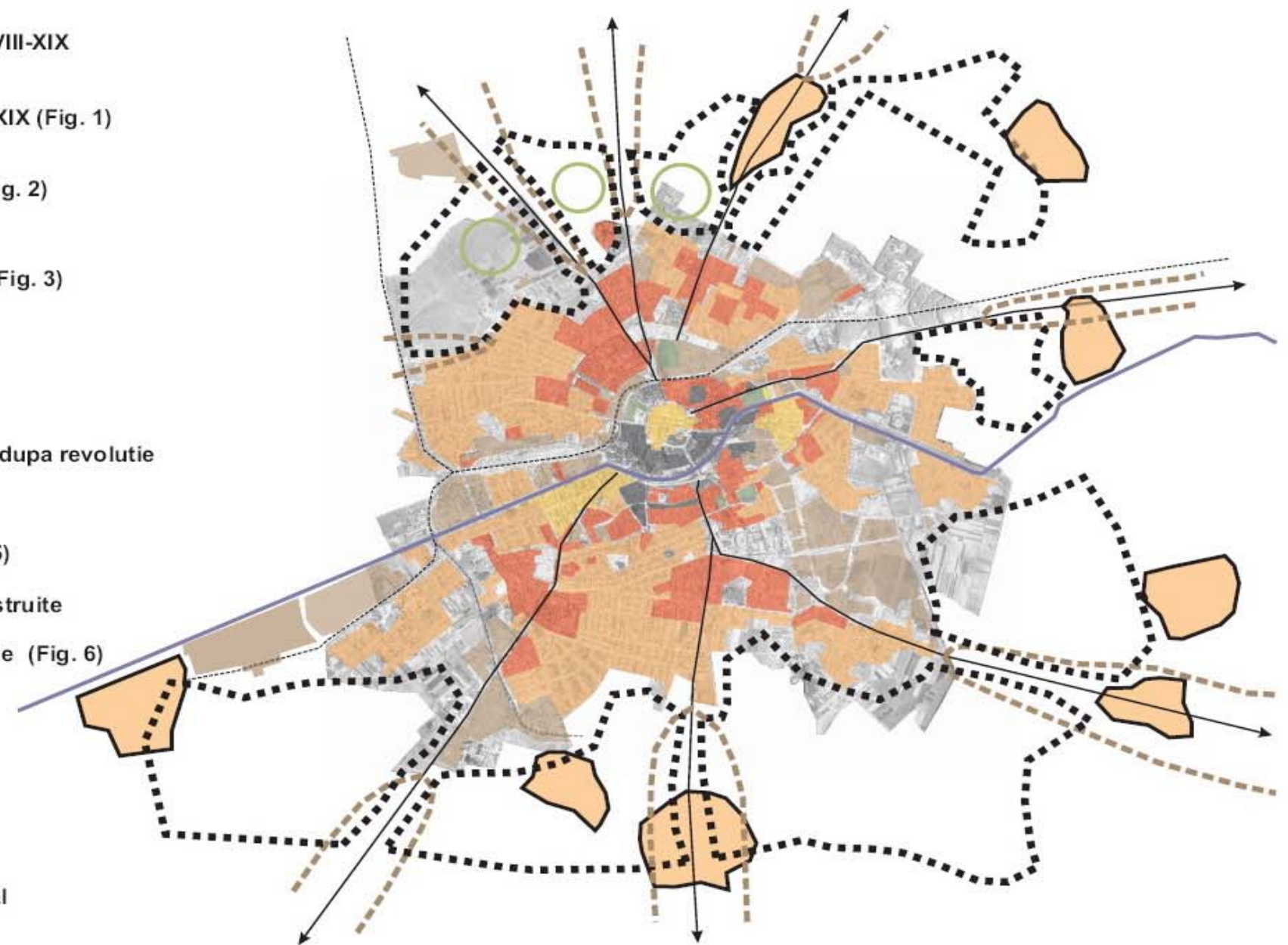


Fig. 6 noi situri industriale



Fig. 7 zone cu locuire colectiva densa

-  Tesut urban istoric sec.XVIII-XIX
-  Tesut urban cu caracter rural sec. XVIII - XIX (Fig. 1)
-  Industrie sec. XIX - XX (Fig. 2)
-  Zone construite la sf. sec. XIX inc. sec XX (Fig. 3)
-  Zone din perioada comunista (Fig. 4)
-  Zone din oras construite dupa revolutie
-  Zone noi de locuire individuala (Fig. 5)
-  Noi situri industriale construite in afara orasului in lungul principalelor sosele (Fig. 6)
-  Zone noi cu locuire colectiva densa (Fig. 7)
-  Sate din apropierea orasului cu caracter rural



Structura de utilizare:

Centrul orașului este caracterizat de o densitate de utilizare mare și de o gamă largă de modalități de utilizare a spațiilor printre care funcții cu precădere centrale (vezi mai jos), o gamă largă de cafenele, baruri și restaurante, mai multe hoteluri mari precum și mici magazine. Pe lângă acestea un procent ridicat al spațiilor este destinat locuințelor și birourilor.

În **suburbiile istorice** sunt dominante spațiile destinate locuințelor și - în special de-a lungul arterelor principale - și utilizările ca spații comerciale. Cu mici excepții - în special în ceea ce privește piețele mari de fructe și legume, în aceste zone nu sunt amplasate funcții centrale. Oferta comercială cu amănuntul concretizată în magazine mici este destinată cu precădere aprovizionării cartierului respectiv.

În **structurile cu caracteristici rurale** domină funcția de locuință combinată parțial cu mici ateliere meșteșugărești și agricultură de mici dimensiuni.

În **zonele de locuit din perioada socialistă** funcția predominantă de locuință este completată de facilități de comerț cu amănuntul și aprovizionare, utilizate cu precădere de riverani. **Noile zone de locuit** sunt destinate în exclusivitate locuințelor.

Vechile zone industriale sunt parțial utilizate și astăzi ca și zone industriale, altele sunt parțial părăsite sau au preluat utilizări comerciale. Numai în cazuri de excepție acestea au primit destinația de zone de locuințe.

Importante **funcții centrale (Fig. 1)** sunt amplasate în centrul orașului și în zonele din imediata proximitate a acestuia. Dintre acestea fac parte structuri administrative importante precum Primăria și Prefectura, bisericile principale (printre care Catedrala Ortodoxă și Domul Catolic) și marile instituții culturale (printre care Opera Română, Teatrele Român, German și Maghiar, Filarmonica, Muzeul de Arte), părți ale universităților și unele școli importante. Unele structuri administrative importante cu aflus mare de public sunt concentrate în Iulius Mall.

În ceea ce privește **comerțul cu amănuntul (Fig. 2)**, centrul orașului nu are o importanță crucială. Centrul comercial Iulius Mall situat în partea nordică a orașului și marile super market-uri (în special Real) situate la marginile de nord și de sud a orașului, si poate chiar și „Fâșia Ghaza” marcată de produse ieftine atrag probabil mai mulți clienți. Pe lângă acestea, în diferite cartiere există structuri de aprovizionare de diferite importanțe printre care și marile piețe de fructe și legume din Iosefin, Fabric și de la marginea cartierului central (Piața Timișoara 700), unele supermarket-uri mai mici (Kaufland, Billa) și concentrări spațiale ale micilor magazine cu amănuntul în diverse locații.

Cele mai multe facilități ale **universităților (Fig. 1)** sunt concentrate într-o zonă de campus la sud de centrul orașului. O acumulare de cafenele, baruri și restaurante se găsește lângă centrul orașului, în cartierul studentesc, lângă universități precum și în Iulius Mall.

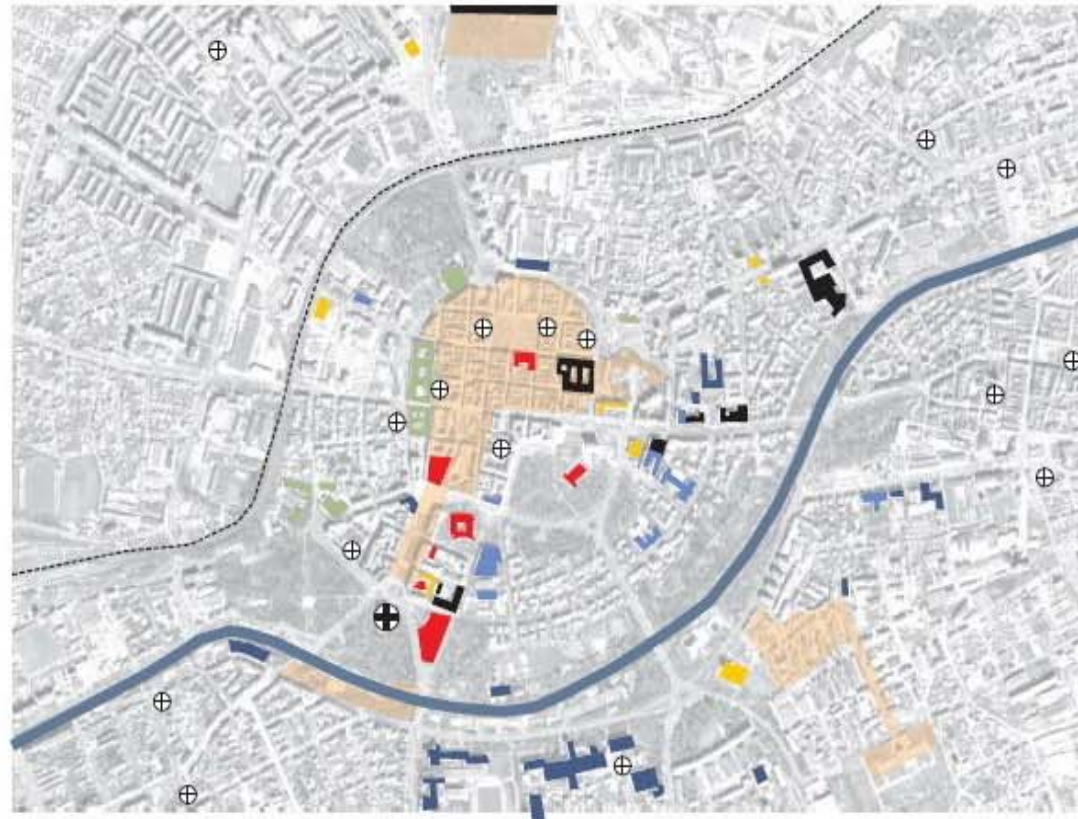


Fig.1 funcțiuni centrale

- ⊕ lacase de cult
- administratie/justitie
- funcțiuni culturale
- spitale
- funcțiuni financiare/bancare
- invatamant universitar
- invatamant preuniversitar
- zone cu funcțiuni de petrecere a timpului liber
ex. : baruri, cafenele, restaurante, cluburi...

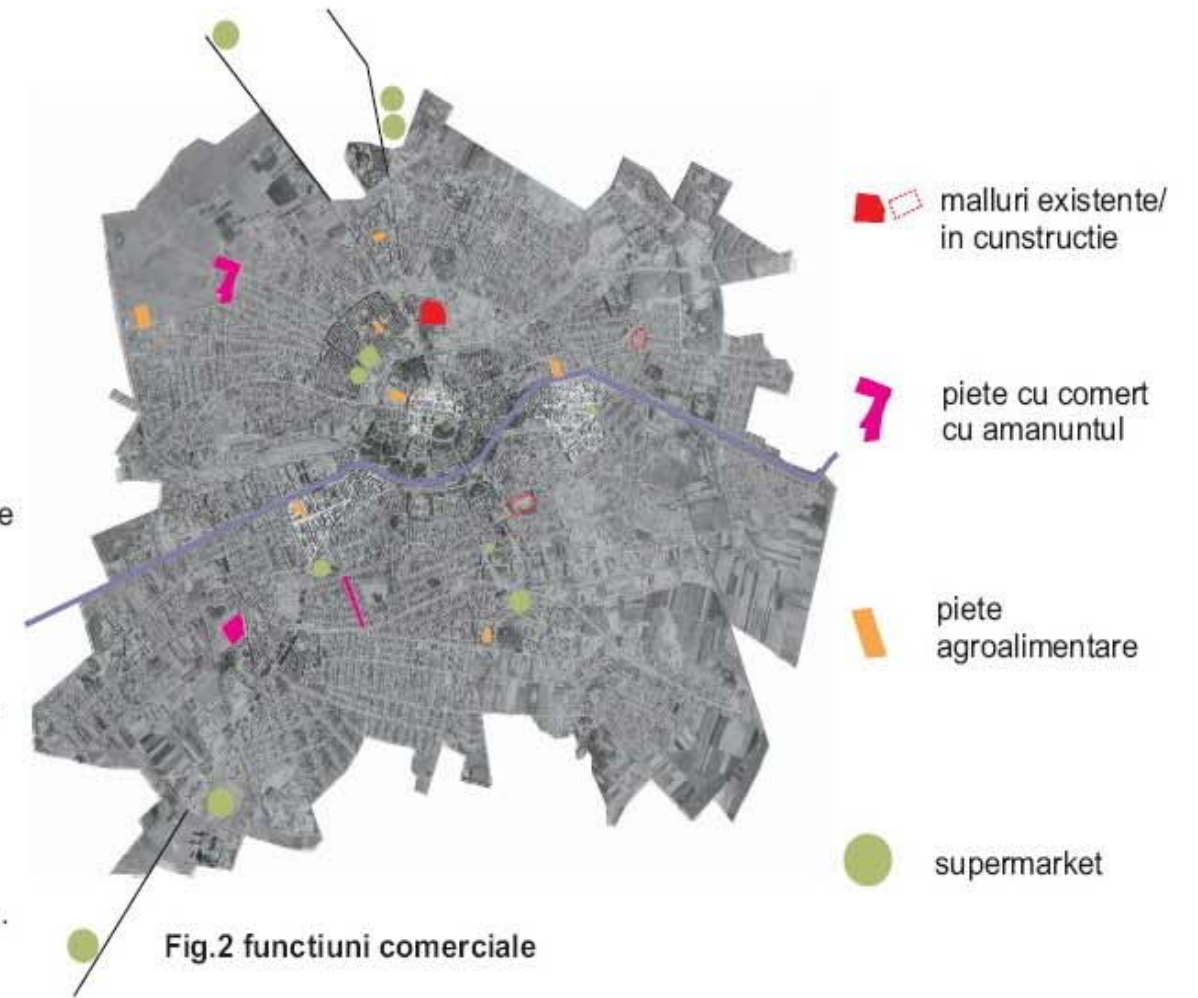


Fig.2 funcțiuni comerciale

- malluri existente/
in constructie
- pietele cu comert
cu amanuntul
- pietele agroalimentare
- supermarket

Spații verzi

Sunt prezente două tipuri marcante de spații verzi: pe de o parte parcurile și malurile verzi de-a lungul canalului Bega, care în ansamblu formează un tablou verde care se propagă de la est la vest de-a lungul orașului și, pe de altă parte, Pădurea Verde, o suprafață în unghi drept plantată cu pomi de la marginea nord-estică a orașului. Pe lângă acestea există doar puține parcuri clar delimitate și de sine stătătoare printre care Grădina Botanică în partea nordică și Parcul Civic la marginea sud estică a centrului orașului. În special în partea din afara centrului orașului spațiile verzi sunt rare. **(Fig. 1)**

Circulația

Rețeaua stradală este construită în formă radială. Toate drumurile europene care leagă Timișoara de orașele apropiate ajung până în centrul orașului. Legături transversale în forma unei structuri inelare există doar foarte puține. În zonele centrale, dar și în zonele locuite cu densitate mare lipsesc **spațiile de parcare**. **(Fig.2)**

Sistemul de transport public este reprezentat de tramvaie, troleibuze și autobuze. Rețeaua este bine reprezentată în oraș iar frecvența de circulație este mare. Cele două gări importante sunt și ele legate la această rețea. În special din cauza unui parc de mijloace de transport public învechit (tramvaie), din cauza lipsei mijloacelor de orientare și a duratei mari a călătoriilor cu mijloacele de transport în comun, această alternativă nu este deloc atractivă. **(Fig.3)**

Circulația cu bicicleta joacă un rol nesemnificativ. Nu există o rețea de piste de biciclete special amenajată. **Pietonii** găsesc doar în puține zone condiții atractive. În centrul orașului sunt rezervate doar puține piețe, străzi și parcuri pentru aceștia, la fel ca și parcurile de-a lungul canalului Bega. În rest, spațiul public este dominat de circulația auto. Zonele pietonale sunt mereu reduse.

Multe dintre noile centre comerciale (de exemplu Iulius Mall) și supermarket-urile Real sunt accesibile în principal cu mașina sau cu autobuzul iar căile de acces pe jos sau cu bicicleta lipsesc.



Fig.1 spatii verzi

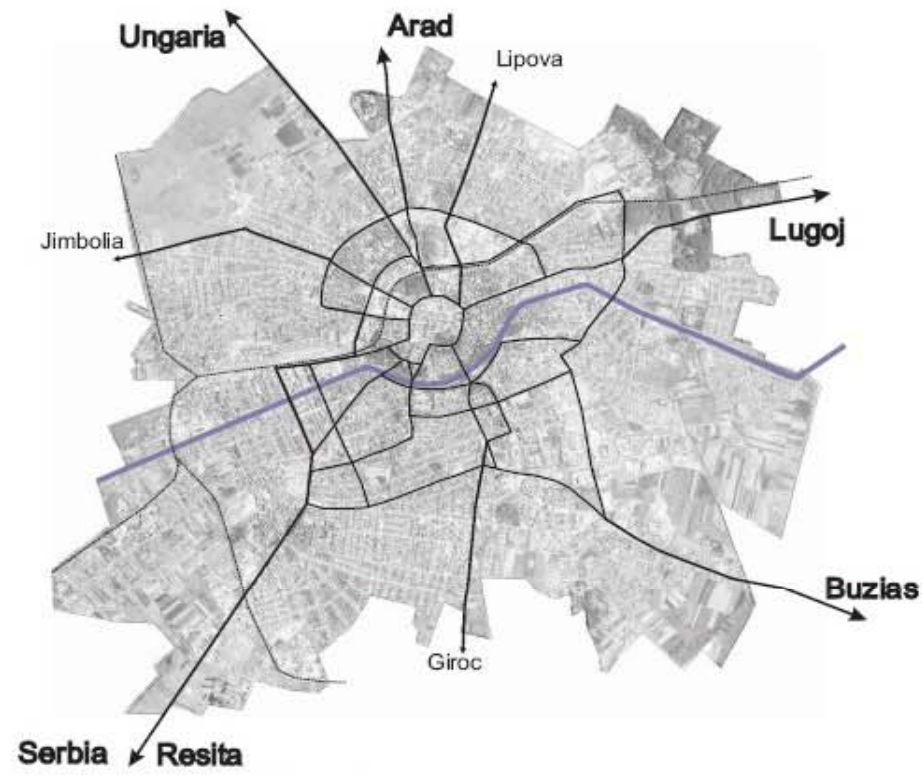


Fig.2 Principalele rețele auto

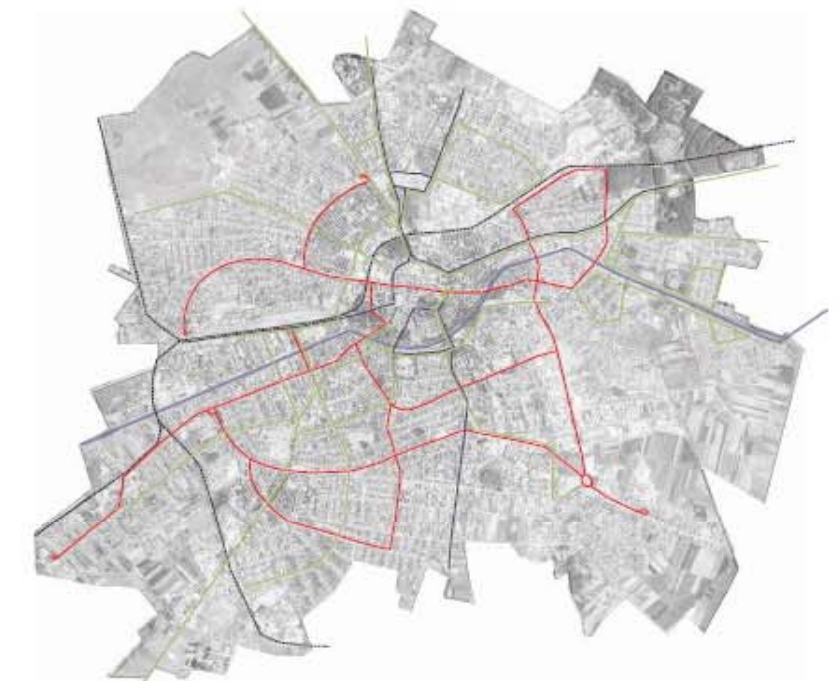


Fig.3 Rețeaua de transport în comun

tramvai
troliebus
autobuz



pag.6

3.1.2. Caracteristici ale ariei de influență

Aria de influență este aproape circulară în sensul că orașul Timișoara, ca nucleu al acesteia, nu se află exact în centrul acestui cerc. Distanțele dintre centrul orașului Timișoara și marginea estică respectiv vestică a ariei de influență sunt aproximativ egale, și anume 18 km, în timp ce distanța până la latura nordică este de 30 km, iar până la cea sudică numai 12 km. Această constelație are la bază în special dinamica de dezvoltare estimată pentru partea nordică unde este planificată construcția autostrăzii (vezi mai jos).

Întrucât poziția în zona de câmpie nu îi conferă un **peisaj** variat, cu puncte de atracție evidențiate mai ales prin relief, potențialul recreativ este relativ limitat și slab amenajat.

Aria de influență este o parte a Câmpiei Banatului, fiind prin urmare plată pe distanțe mari sau ușor deluroasă. Numai la limita exterioară nord-estică, sunt cuprinse unele porțiuni deluroase din apropiere în aria de influență. Terenurile sunt cu precădere utilizate în agricultură. Doar în cazuri singulare pot fi constatate excepții de la această regulă. Excepțiile pot fi constatate în ceea ce privește râul Timiș și zona de mal a acestuia care se găsește în partea sudică a ariei de influență, curgând de la est către vest și, pe de altă parte în ceea ce privește canalul Bega situat paralel, dar numai pe porțiuni limitate datorită cursului drept al acestuia pe arii extinse.

Pe suprafața sus menționată există doar rare și mici păduri (**fig.1**), unele dintre ele considerate arii naturale protejate:

- **Lacul de acumulare Murani** (arie naturală protejată), de pe teritoriul comunei Pișchia (Mlaștinile). Situat la contactul compartimentului central al Câmpiei înalte Vinga cu Câmpia joasă a Timișoarei, acumularea a fost concepută pentru a atenua undele de viitură din amonte;
- **Lacul de acumulare Ianova**, situat pe teritoriul comunei Remetea Mare;
- **Lunca Timișului**, zona dintre localitățile Urseni și Șag, se întinde pe o suprafață de circa 30 ha, fiind apreciată pentru numeroasele plaje de pe toată lungimea zonei.
- **Parcul Dendrologic Bazoș** (arie naturală protejată), situat la 20 km est de Timișoara, pe teritoriul comunei Bucovăț. Este una din cele mai valoroase colecții de arbori și arbuști din România. Se întinde pe o suprafață de 60 hectare și a fost construit dintr-o pădure de stejar amenajată în stil peisager;
- **Pădurea Bistra** (arie protejată de tip forestier) din localitatea Ghiroda, în suprafața de 20 ha, unde se întâlnesc exemplare deosebite forestiere, mai ales de genul *Quercus robur*, precum și vegetație stepică.

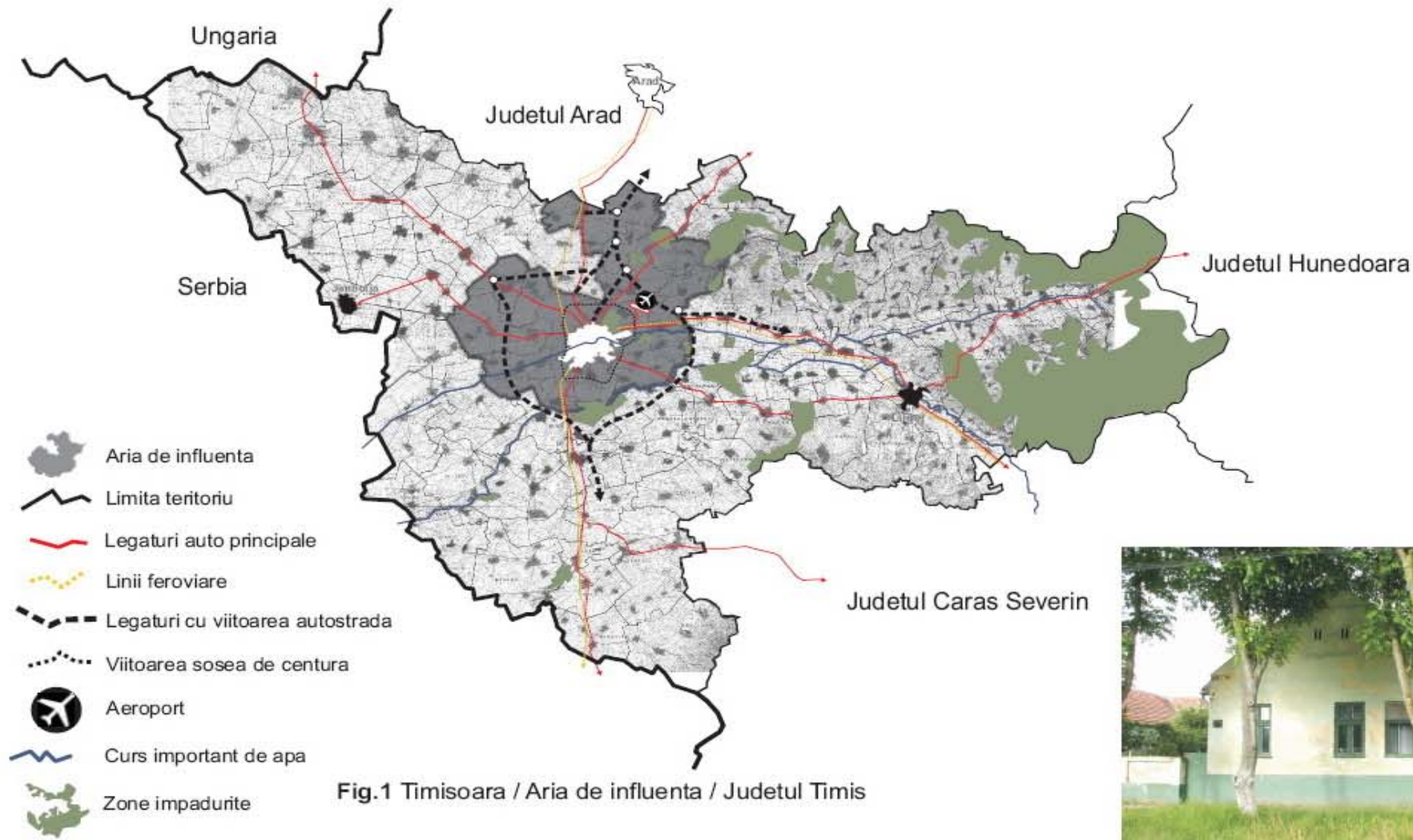
În ceea ce privește **peisajul arhitectural**, acesta se prezintă asemănător în întreaga arie de influență, motiv pentru care nu se pot delimita zone particulare.

Circa 30 de **sate** sunt distribuite uniform în aria de influență. Toate acestea prezintă o structură asemănătoare în părțile lor istorice și sunt construite conform unui plan. Dispunerea străzilor este de regulă rectangulară iar patruleterele rezultate astfel sunt utilizate în interior ca și grădini. Casele sunt dispuse în șiruri lungi și drepte de-a lungul străzilor, fiind despărțite de acestea prin culoare verzi și largi pe care sunt plantați pomi. În cea mai mare parte, casele sunt orientate cu fața către stradă, reieșind astfel o succesiune regulată formată din casă, curte, casă, curte.. În spatele caselor se găsesc anexele.

Terenurile sunt de regulă înguste și deseori foarte lungi în sensul că partea îngustă este reprezentată de frontul stradal iar terenul se întinde mult către interiorul patruleterelor sus menționate. În satele care nu au fost încă afectate de noile tendințe de dezvoltare există o delimitare clară între sat și împrejurimi. Satele sunt compacte.

Modificări semnificative ale acestor structuri au avut loc abia recent. În satele situate la marginea Timișoarei sau în acelea situate pe raza principalelor artere de circulație au fost construite pe arii extinse, pe suprafețe utilizate în trecut în agricultură, fie reședințe familiale, fie zone industriale.

Ambele fenomene sunt în strânsă legătură cu apariția noilor structuri care sunt distinct diferite de vechile sate. Acestea nu sunt compacte. Noile construcții nu urmează niciun principiu determinabil, fiind aparent distribuite la întâmplare în peisaj. Multe din aceste noi zone nu sunt până în prezent racordate la rețeaua de drumuri publice. De multe ori casele sunt legate de drumurile publice doar prin drumuri provizorii. **(fig.2)**



Zonele industriale sunt legate direct de șoselele principale. În zonele corespunzătoare s-a format un amalgam haotic de terenuri agricole, reședințe individuale și instalații industriale. **(fig.1)** Din punctul de vedere al dezvoltării menționate mai sus pot fi diferențiate, în ciuda caracterului omogen al ariei de influență, două tipuri de zone diferite:

- **Zonele afectate de tendințele de dezvoltare descrise mai sus** și remodelate corespunzător, situate în special în apropierea orașului Timișoara, precum și pe raza arterelor de circulație principale.
- **Structurile rurale nemodificate** și neatinse de noile tendințe de dezvoltare situate în special în zonele dintre principalele artere de circulație. **(fig.2)**

Rețeaua de șosele a ariei de influență este structurată radial, ca și cea a orașului. Toate șoselele importante se îndreaptă în direcția Timișoara, iar legăturile transversale sunt, de regulă, inexistente. O structură similară apare și în cazul **liniilor de cale ferată**. Circulația publică este asigurată prin autobuze și trenuri, nefiind însă deloc atractivă din punct de vedere al mijloacelor de transport, confortului, frecvenței și duratei călătoriilor. **(fig.2)**

Aeroportul Internațional Timișoara, de o importanță crucială pentru întregul pol de creștere, situat în zona de influență la o distanță de 11 km de centrul orașului, în direcția nord vest, este accesibil până în prezent doar cu mașina sau cu autobuzul. **(fig.2)**

Piste de biciclete sau **drumuri pentru pietoni** între sate sau între sate și oraș nu există.

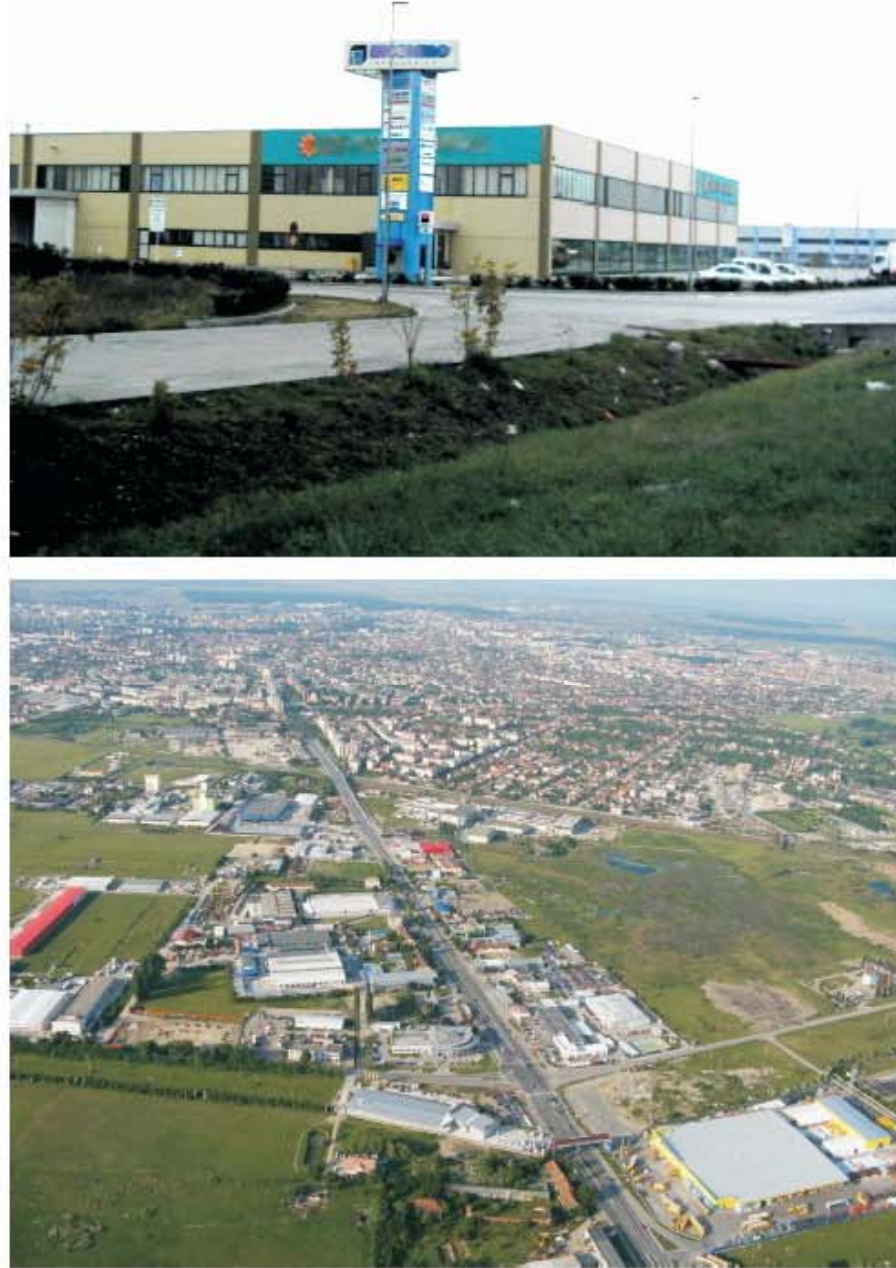


Fig 1. Noile zone industriale

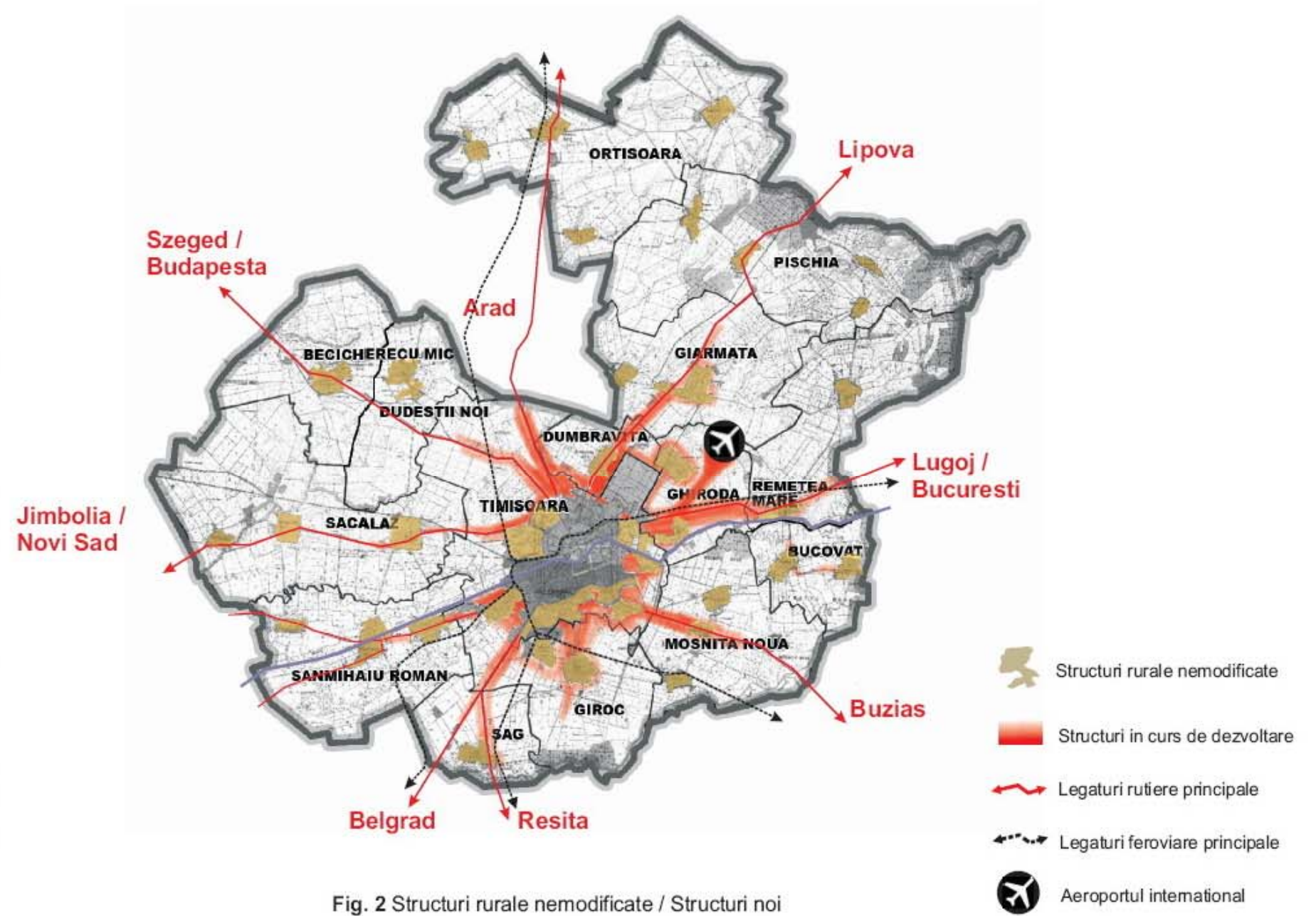


Fig. 2 Structuri rurale neterminate / Structuri noi

Capitolul 3.2. Arii problemă și tendințe de evoluție spațială

3.2.1. Localizarea teritorială a problemelor sectoriale

Nivelul orașului centru:

Multe dintre problemele existente în Timișoara acoperă suprafețe largi. Pentru acestea nu pot fi descrise arii problemă. Unele dintre aceste probleme pot fi constatate ca având intensități diferite în ceea ce privește structurile și cartierele diferite. Unele dintre zone prezintă probleme specifice.

Probleme spațiale generale:

O problemă centrală este **distribuția problematică a unor importante funcții centrale** în spațiu, în special în ceea ce privește comerțul cu amănuntul. Marile hyper și super market-uri, dar și Centrul Iulius Mall sunt greu accesibile pe jos, cu bicicleta sau cu mijloacele de transport în comun. Pe de altă parte, centrul orașului, situat chiar în mijlocul orașului și care beneficiază de legături bune la mijloacele de transport în comun, dispune doar de o ofertă limitată în ceea ce privește comerțul cu amănuntul.

Și **extinderea masivă** și dezordonată a orașului în zonele învecinate este problematică. Structurile astfel rezultante sunt doar rareori legate de structurile existente deja sau de transportul în comun. Totuși, acestea sunt extrem de eterogene în raport cu componenta lor.

Aceste aspecte sunt în strânsă legătură cu motorizarea din ce în ce mai puternică și **dominanța circulației auto** ce rezultă din aceasta. Din această problemă derivă și poluarea fonică de-a lungul arterelor principale (vezi <http://www.primariatm.ro/index.php?menuId=2&viewCat=1314>)(Fig.1), distrugerea legăturilor dintre străzile pietonale, periclitarea siguranței pietonilor, îngrădirea completă a circulației cu bicicleta și limitarea calității caracterului pietonal al străzilor și al piețelor.

O **rețea atractivă de străzi pentru pietoni și bicicliști** apare doar extrem de fragmentat în întregul oraș, cu precădere însă de-a lungul canalului Bega. Din acest punct de vedere, orașul dispune doar de puține spații verzi și spații deschise de agrement, acestea fiind rareori legate între ele.

O problemă atât pentru pietoni, cât și pentru bicicliști și circulația auto este **împărțirea orașului într-o jumătate nordică și una sudică** în special prin linia de cale ferată, dar și prin canalul Bega. Puținele poduri și treceri pe sub linia de cale ferată apar mai mult ca și spații strâmte care limitează trecerea la nivelul lor. (Fig.2)

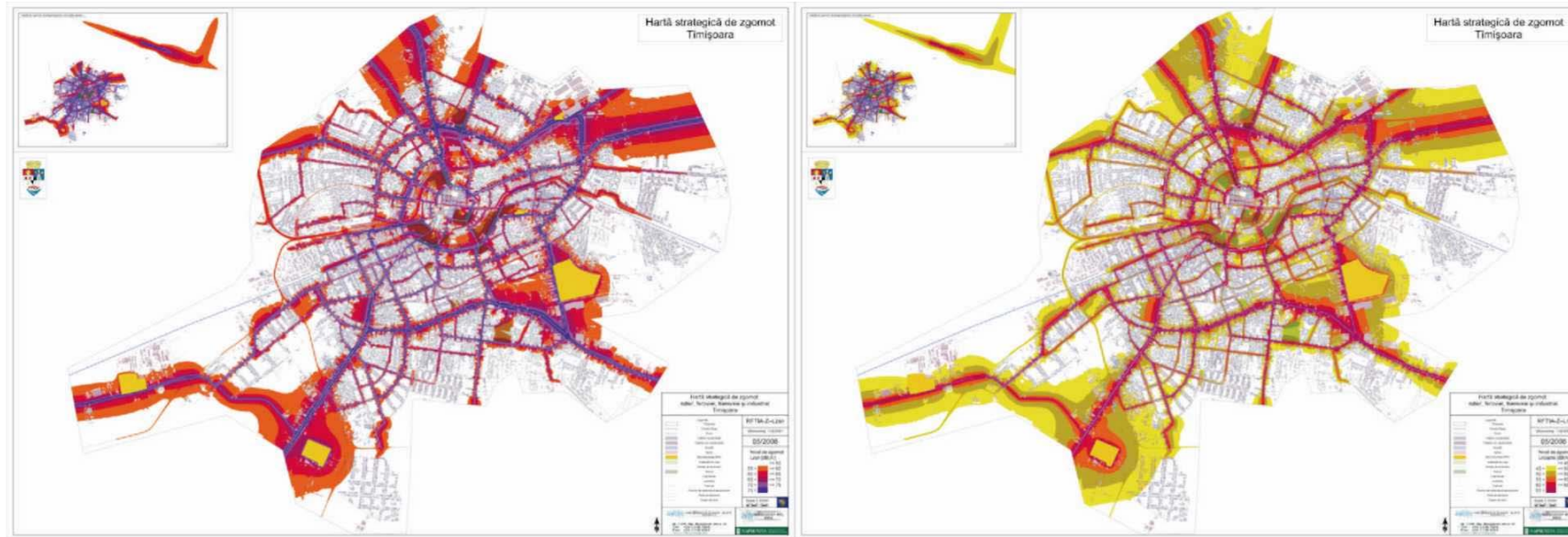


Fig.1 Harti de zgomot ziua / noaptea

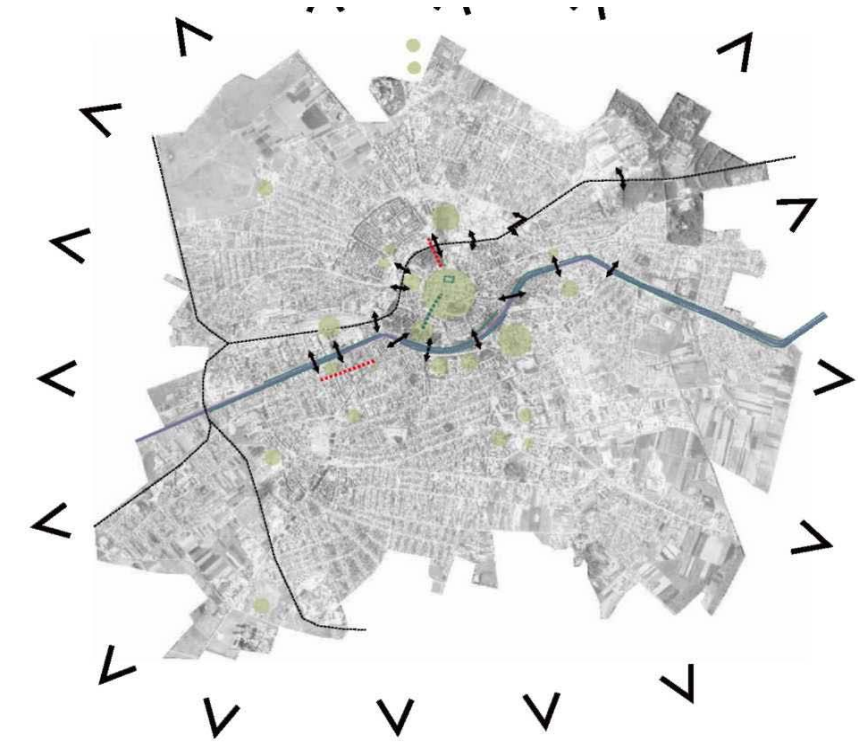


Fig.2 Probleme ale structurii urbane

- ↗ Gatuirii ale circulației auto (poduri , treceri pe sub calea ferata)
- Trasee pietonale
- ... Pistele de bicicleta
- Centre de interes urbane
- ↖ Directii de dezvoltare a orasului



Imagini caracteristice de intersecție a traficului auto / pietonal



Pietonale adiacente Canalului Bega

Problemele specifice ale tipurilor structurale

Tipurile structurale descrise mai sus pun în evidență următoarele probleme specifice:

În **centrul orașului** se acumulează mai multe probleme. Cele mai multe dintre clădiri, atât cele private, cât și cele publice sunt în stare avansată de degradare. Aceasta este o problemă extrem de importantă, deoarece aceste clădiri sunt cu precădere monumente istorice, respectiv clădirile se află în zone de monument istoric. Pierderea substanței istorice amenință nu numai prin dezintegrare din cauza deteriorării, dar și prin măsuri de construcție necorespunzătoare aplicate unora dintre aceste clădiri. În același timp spațiul public este într-o stare necorespunzătoare. Calitatea amenajării acestuia nu corespunde cerințelor care se desprind din importanța superioară a centrului orașului, din utilizările dominante și din valoarea cultural istorică a construcțiilor. În aceste cazuri au fost utilizate materiale de calitate redusă. Nu există o amenajare clară a spațiilor importante. Doar în puține locuri se poate hoinări în voie. În multe locuri, pietonii intră în conflict cu circulația auto. Multe trotuare sunt blocate de autovehicule parcate. Cererea de locuri de parcare depășește cu mult oferta. Multe dintre instituțiile publice amplasate în centrul orașului (Primărie, școli) dispun de foarte puțin spațiu și își desfășoară activitatea în spații strâmte. Și aceste clădiri sunt degradate, impunându-se realizarea unor lucrări de consolidare la infrastructura tehnică. (**fig.1**)

Și în **suburbiile istorice** problema pregnantă este starea necorespunzătoare a clădirilor istorice, în mare parte a acelor considerate monumente istorice, dar și a spațiilor publice. De asemenea, o problemă importantă este și amenințarea pierderii caracteristicilor istorice ale clădirilor prin măsuri de reabilitare necorespunzătoare. Din punctul de vedere al importanței funcției de locuință este foarte gravă lipsa spațiilor verzi, a spațiilor libere de agrement, dar și a spațiilor amenajate de joacă pentru copii. Și în suburbiile istorice există un raport neechilibrat între cererea și oferta de locuri de parcare, chiar dacă acesta nu este atât de accentuat ca și în centrul orașului. În suburbiile istorice (în special în Fabric) se poate observa o acumulare de probleme sociale. (**fig.2**) Problema dominantă în **structurile cu caracteristici rurale** rezidă în amenințarea pierderii caracterului rural prin acumulare necontrolată. (**fig.3**)

Vechile zone industriale sunt - din punctul de vedere al construcțiilor - zone dezordonate, parțial cu probleme de poluare a mediului prin substanțe poluante. În acest caz există și problema spațiilor și clădirilor părăsite și în paragină. (**fig.4**)

În **cartierele de vile** nu există probleme grave. (**fig.5**)

Structura zonelor de locuit din perioada socialistă este caracterizată printr-o stare parțial necorespunzătoare a clădirilor și prin existența unui număr redus de spații verzi, spații libere de agrement, dar și a spațiilor amenajate de joacă pentru copii. (**fig.6**)

Problemele evidente în **noile zone de locuit cu construcții individuale** sunt lipsa unei logici de arhitectură urbanistică a clădirilor și, în mare parte, străzile încă neamenajate și lipsa legăturilor acestora cu amenajările existente și cu mijloacele de transport în comun. O problemă este de asemenea și dotarea necorespunzătoare cu elementele de infrastructură socială în special în ceea ce privește grădinițele și școlile. (**fig.7**)

Și zonele cu **noi construcții industriale și comerciale** sunt caracterizate de lipsa ordinii construcțiilor, lipsa legăturilor acestora cu amenajările existente și accesibilitatea limitată cu mijloacele de transport în comun. **(fig.8)**

Lipsa integrării în mediul amenajărilor existente și accesibilitatea limitată cu mijloacele de transport în comun, precum și densitatea excesivă sunt problemele cu care se confruntă și noile **ansambluri de locuit extrem de dense** de la marginea orașului. La acestea se adaugă și dotarea necorespunzătoare cu elementele de infrastructură socială. **(fig.9)**



Concluzie

Tabelul următor sintetizează starea problematică a fiecărui tip structural, clasificarea fiind făcută în funcție de intensitatea generală a problemelor. Se poate observa faptul că aproape toate tipurile structurale prezintă probleme semnificative, chiar dacă acestea au localizări diferite. De aceea însă intensitatea problemelor nu poate fi singurul criteriu de determinare a zonelor prioritare de intervenție. Alte criterii sunt descrise în paragrafele următoare:

Intensitatea problemelor X - redusă XX - medie XXX - ridicată	Starea problematică a clădirilor	Monumente istorice în pericol	Starea problematică a spațiului public	Starea problematică a infrastructurii tehnice	Problemele mediului (substanțe poluante, poluare fonică, densitate mare, etc.)	Lipsește spațiile de parcare	Lipsește transportul public - sau este insuficient dezvoltat	Lipsește infrastructura socială - sau este insuficient dezvoltată	Concluzia: Intensitatea generală a problemelor
Centrul orașului	XXX	XXX	XXX	XX	XX	XXX	X	X	XXX
Suburbiile istorice	XXX	XXX	XXX	XX	X	XX	X	X	XX
Structura zonelor de locuit din perioada socialistă	XXX	X	XXX	XX	XXX	XX	X	X	XX
Ansamblurile de locuit extrem de dense	X	X	XX	X	XXX	X	XX	XXX	XX
Noi zone de locuit cu construcții individuale	X	X	XXX	XX	X	X	XX	XX	XX
Structurile cu caracteristici rurale	XX	XX	XX	XX	X	X	X	X	XX
Vechile zone industriale	X	X	XX	XX	XXX	X	X	X	XX
Cartierele de vile	XX	XX	XX	XX	X	X	X	X	XX
Noi construcții industriale și comerciale	X	X	XX	X	X	X	XX	X	X

Nivelul ariei de influență

Ca și la nivelul orașului centru, și la nivelul ariei de influență problemele cuprind arii extinse, motiv pentru care pot fi conturate destul de greu ariile problemă.

Probleme spațiale generale

În categoria problemelor spațiale generale întâlnite pe arii extinse sunt cuprinse:

- Starea de deteriorare a infrastructurii tehnice (absența parțială a canalizării, starea proastă a mai multor străzi).
- Slaba dezvoltare în cele mai multe locuri a legăturilor cu mijloacele de transport în comun.
- Aproximarea defectuoasă cu bunuri și servicii de larg consum necesare zilnic.
- Infrastructura socială care necesită îmbunătățiri și extinderi majore.
- Lipsa străzilor de legătură între diverse locuri.

Problemele specifice ale tipurilor structurale

Pe de altă parte, în zonele distincte prezentate mai sus cu caractere diferite apar probleme specifice:

Zonele afectate de tendințele de dezvoltare recentă și remodelate corespunzător, situate în special în apropierea orașului Timișoara, precum și pe raza arterelor de circulație principale, sunt caracterizate în special de următoarele probleme:

- Apariția multor construcții de diverse utilizări și dizolvarea delimitării clare existente în trecut între comunitate și terenurile virane limitrofe.
- Dotarea cu infrastructura insuficientă a noilor zone industriale și de locuit.
- Afectarea arhitecturii istorice din centrele locale prin reconstrucții și construcții adiacente.
- Intensificarea circulației auto și poluarea fonică implicită, periclitarea siguranței circulației precum și pierderea calității de locuit în special în centrele locale.

În **structurile rurale nemodificate** și neatinse de noile tendințe de dezvoltare, situate în special în zonele dintre principalele artere de circulație, există în special următoarele probleme specifice :

- Accesibilitate dificilă
- Deficiență semnificativă în ceea ce privește alte activități economice pe lângă agricultură.

3.2.2. Tendințe de dezvoltare spațială - zone de expansiune sau dezvoltare intensivă

Nivelul orașului centru:

Tendințe de dezvoltare spațiale generale

Dezvoltarea spațială se concentrează cu precădere la marginea orașului. Aici, pe terenuri utilizate anterior pentru agricultură, sunt construite în ritm rapid și în toate direcțiile noi zone industriale și de locuințe. Un alt punct de concentrare a investițiilor, chiar dacă nu unul atât de atractiv, sunt vechile zone industriale, unde se dezvoltă cu precădere interese industriale și comerciale. În zona centrală a orașului, în special în centrul orașului, dar și în suburbiile istorice sunt efectuate relativ puține investiții. În ceea ce privește tipurile structurale luate în parte, situația se prezintă după cum urmează:

Tendințe de dezvoltare spațiale ale tipurilor structurale

În **centrul orașului** au loc până în prezent doar extrem de puține dezvoltări și pe arii restrânse. Cea mai mare parte a clădirilor istorice nu a fost până în prezent suficient reabilitată (vezi mai sus). Pe lângă micile investiții efectuate în parte de proprietarii locuințelor, respectiv ai restaurantelor și magazinelor, nu au fost efectuate investiții semnificative în ceea ce privește clădirile existente. Doar câteva clădiri publice, respectiv ecleziastice (de exemplu Palatul Baroc, Bastionul), au fost sau sunt reabilitate în

prezent. Potențialul de dezvoltare pentru clădiri noi este foarte redus în centrul orașului datorită lipsei spațiilor. Puținele potențiale existente nu au fost valorificate până în prezent.

Și mai puțin dinamică este dezvoltarea în **suburbiile istorice**. Nici aici nu există alte investiții semnificative în ceea ce privește clădirile private în afara celor efectuate de proprietarii locuințelor respectiv și ai magazinelor. În special în Fabric se pot observa primele semne ale unei recesiuni în ceea ce privește dezvoltarea. Primele magazine sunt părăsite. Pe de altă parte, în unele zone libere de construcții sau pe suprafețe aflate în paragină are loc construcția densă de locuințe.

Structurile cu caracteristici rurale sunt de asemenea supuse unei presiuni de dezvoltare. Este vorba în special de etajarea caselor existente și de construcția de noi clădiri în grădini.

În unele dintre **vechile zone industriale** au loc dezvoltări industrial – comerciale, printre care și construcția de noi birouri. Alte astfel de zone sunt complet nefolosite, în ciuda potențialului lor datorat amplasării în mediul urban.

Cartierele de vile se dezvoltă încet în regie proprie.

În **structura zonelor de locuit din perioada socialistă** există un deficit de dezvoltare până în prezent, în aceste zone nu au fost efectuate investiții semnificative.

Noile zone de locuit cu construcții individuale sunt în prezent puncte centrale ale dezvoltării urbane. Acestea se extind rapid dincolo de marginile orașului. O dinamică de dezvoltare asemănătoare se poate constata și în cazul **noilor construcții industriale și comerciale** și în cazul **ansamblurilor de locuit extrem de dense** de la marginea orașului.

Concluzie

În tabelul următor este prezentată dinamica de dezvoltare estimată pentru fiecare tip structural, clasificată în funcție de intensitate. Diferența de dezvoltare dintre marginea orașului și centru devine vizibilă.

Nivelul orașului centru:	Deficit de dezvoltare X - redus XX - mediu XXX - ridicat
Noi zone de locuit cu construcții individuale	X
Noi construcții industriale și comerciale	X
Ansamblurile de locuit extrem de dense	X
Cartierele de vile	XX
Structurile cu caracteristici rurale	XX
Vechile zone industriale	XXX
Centrul orașului	XXX
Suburbiile istorice	XXX
Structura zonelor de locuit din perioada socialistă	XXX

Nivelul ariei de influență:

După cum a fost descris mai sus, zonele ariei de influență afectate de dezvoltarea galopantă sunt pe de o parte cele limitrofe Timișoarei, iar pe de altă parte cele situate pe coridoarele de-a lungul arterelor de circulație importante situate în direcția centrelor învecinate. Astfel, dezvoltarea pe arterele înspre nord și înspre sud este mai pronunțată în primul rând deoarece pe această rută va fi construită în viitor autostrada București-Budapesta. În același timp trebuie menționat că în această zonă este situat și Aeroportul Internațional. În particular se pot deosebi următoarele zone de dezvoltare care pot fi caracterizate în funcție de dinamica lor de dezvoltare.

Nivelul ariei de influență:	Deficit de dezvoltare X - redus XX - mediu XXX - ridicat
1. Zona Aeroport	X
2. Zona imediat limitrofă Timișoarei	X
3. Artera de dezvoltare în direcția Lugoj-București	X
4. Artera de dezvoltare în direcția Arad	X
5. Artera de dezvoltare în direcția Lipova	X
6. Artera de dezvoltare în direcția Szeged-Budapesta	XX
7. Artera de dezvoltare în direcția Beograd	XX
8. Artera de dezvoltare în direcția Novi Sad	XX
9. Zonele rurale dintre arterele de dezvoltare	XXX

Capitolul 3.3. Arii de intervenție identificate

Nivelul orașului centru

Descrierea stărilor problematice în diferitele tipuri structurale precum și tendințele de dezvoltare (vezi mai sus) arată că intervenția autorităților publice și impulsurile de dezvoltare rezultate din aceasta apar ca necesare în următoarele zone dacă scopul urmărit este o dezvoltare echilibrată, dar și valorificarea potențialelor existente:

- Centrul orașului
- Suburbiile istorice
- Vechile zone industriale
- Structura zonelor de locuit din perioada socialistă

Aici se suprapun pe de o parte cele mai multe probleme, iar pe de cealaltă parte dinamica de dezvoltare este cea mai redusă. În strânsă legătură cu dezvoltarea centrului orașului, a suburbiilor istorice și a vechilor zone industriale este și valorificarea unor importante potențiale.

În centrul orașului și în suburbiile istorice, acestea se concretizează în monumente istorice importante și reprezentative. În strânsă legătură cu dezvoltarea vechilor zone industriale este utilizarea potențialului spațiilor relativ centrale și ușor accesibile. **(Fig. 1)**

	Intensitatea problemelor X - redusă XX - medie XXX - ridicată	Deficit de dezvoltare X - redusă XX - medie XXX - ridicată	Necesarul de sprijin X - redusă XX - medie XXX - ridicată
Centrul orașului	XXX	XXX	XXX
Suburbiile istorice	XX	XXX	XXX
Structura zonelor de locuit din perioada socialistă	XX	XXX	XXX
Vechile zone industriale	XX	XXX	XXX
Structurile cu caracteristici rurale	XX	XX	XX
Cartierele de vile	XX	XX	XX
Noi zone de locuit cu construcții individuale	XX	X	X
Noi construcții industriale și comerciale	X	X	X
Ansamblurile de locuit extrem de dense	XX	X	X



Nivelul ariei de influență

Și în aria de influență valorificarea potențialelor existente care contribuie la consolidarea competitivității polului de creștere este prioritară, fiind în același timp și un criteriu esențial în determinarea ariilor de intervenție. Intensitatea problemelor din diferite zone poate fi considerată un criteriu doar în cazuri particulare, deoarece problemele se prezintă relativ cu aceeași intensitate pe arii extinse (vezi mai sus). În ceea ce privește compensarea unor dezechilibre și deficite de dezvoltare în anumite zone, se pleacă de la premisa că arterele bine dezvoltate vor consolida în final și spațiile existente între ele. Astfel se obține următoarea prioritizare a ariilor de intervenție :

Prioritatea maximă este considerată dezvoltarea **zonei din jurul Aeroportului Internațional**, deoarece acesta aduce un aport semnificativ la integrarea polului de creștere Timișoara în rețeaua internațională de orașe și regiuni, având în același timp și o funcție de acces - „Gateway”.

Ca și a doua prioritate se conturează dezvoltarea **arterei în direcția Lugoj-București**, deoarece prin această arteră se realizează accesul către celelalte centre românești și deoarece astfel se realizează și integrarea autostrăzii planificate precum și valorificarea potențialelor astfel rezultante. O importanță similară o are **artera în direcția Arad**.

Acestor dezvoltări urmează **arterele în direcția Szeged-Budapesta și Belgrad**, care permit integrarea internațională a Timișoarei și a căror dezvoltare va consolida avantajele de amplasament a polului de creștere.

Abia după acestea urmează **arterele în direcția Novi-Sad și Lipova, spațiile dintre artere**, precum și **zona imediat limitrofă Timișoarei**.

Sintetic reiese următoarea prioritizare: **(Fig. 1)**

Arii de intervenție identificate la nivelul ariei de influență :

Arii de intervenție	Prioritate
Zona Aeroport	1
Artera de dezvoltare în direcția Lugoj-București	2
Artera de dezvoltare în direcția Arad	3
Artera de dezvoltare în direcția Szeged-Budapesta	4
Artera de dezvoltare în direcția Belgrad	5
Artera de dezvoltare în direcția Novi Sad	6
Artera de dezvoltare în direcția Lipova	7
Zonele rurale dintre arterele de dezvoltare	8
Zona imediat limitrofă Timișoarei	9

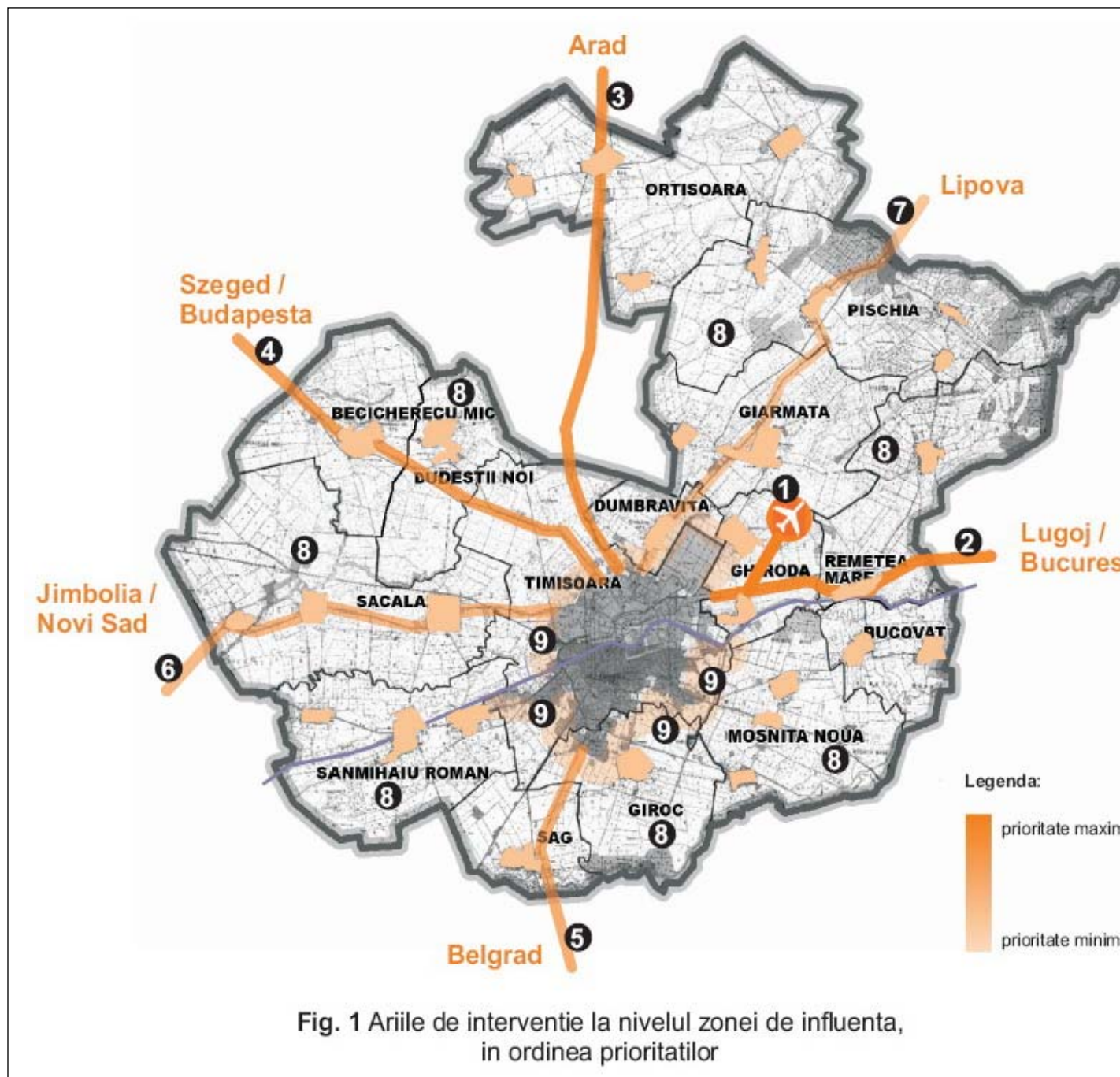


Fig. 1 Ariile de intervenție la nivelul zonei de influență, în ordinea priorităților

Capitolul 3.4. Selecția ariilor de intervenție prioritară

Capacitățile financiare, dar mai ales cele administrative nu sunt suficiente pentru a activa simultan și cu aceeași intensitate în toate zonele de intervenție. Prioritizarea este absolut necesară. De aceea este prevăzută concentrarea eforturilor de dezvoltare din perioada de până în anul 2015 în

- centrul orașului
- suburbiile istorice precum și
- în zona din jurul aeroportului.

Următoarele criterii motivează selecția **centrului orașului și suburbiilor istorice** ca și zonă prioritară de intervenție:

- Aici acumularea și suprapunerea diferitelor probleme este foarte mare (vezi capitolul Localizarea teritorială a problemelor sectoriale).
- Aici dinamica de dezvoltare este extrem de redusă până în prezent. Intervențiile sunt imperios necesare (vezi capitolul Tendințe de dezvoltare spațiale).
- Construcțiile istorice caracteristice atât centrului orașului, cât și suburbiilor istorice au, pe lângă valoarea lor istoric culturală și un potențial reprezentativ care conferă polului de creștere o imagine unică.
- Centrul orașului este în același timp și nucleul funcțional al polului de creștere. Odată cu prioritizarea dezvoltării acestuia, trebuie frânată debordarea fluxului structurilor de locuințe, precum și vasta distribuție spațială a diverselor funcții centrale și sprijinită, în loc de dezvoltarea unei structuri urbane durabile și compacte care să evite acumularea circulației auto.

Motivația pentru **selecția zonei în jurul aeroportului** ca zonă prioritară de intervenție este că aceasta aduce un aport semnificativ la integrarea polului de creștere Timișoara în rețeaua internațională de orașe și regiuni importante, având în același timp și funcție de acces – „Gateway”. **(Fig.1)**

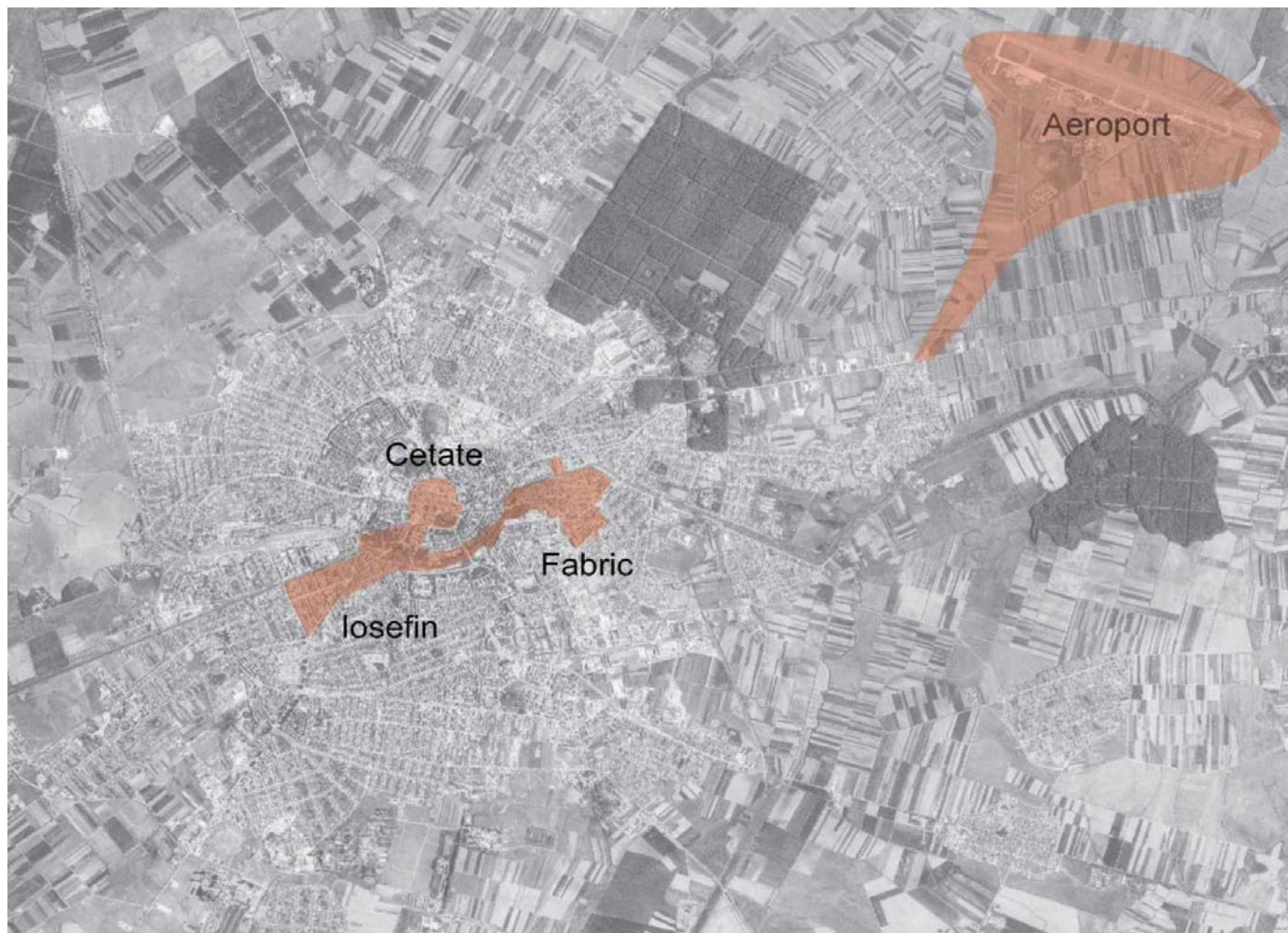


Fig. 1 Ariile de intervenție selectate