

Partea 4. PROFILUL SPAȚIAL

Cap. 6. 1. PROFILUL SPAȚIAL ȘI FUNCȚIONAL

6.1.1. Caracteristici ale orașului centru

Structura constructivă

Timișoara este un oraș cu structură urbană **polinucleară**. Structura urbană actuală, rezultat al evoluției istorice, este relativ clară: în mijlocul aglomerației urbane se află centrul istoric (cartierul Cetate) în jurul căreia gravitează celelalte cartiere (Fig. 1). Datorită dezvoltării lor independente, acestea prezintă caracteristici distincte atât funcțional, cât și arhitectural. Două elemente liniare, paralele între ele, care se derulează de la est la vest – canalul Bega și calea ferată spre București – împart orașul într-o jumătate sudică și una nordică. În același timp, aceste două elemente limitează între ele centrul orașului (Fig. 2). Caracterul rețelei arterelor de circulație precum și evoluția urbană din ultimele decenii prefigurează contopirea vechilor nuclee urbane într-o structură unitară cu caracter **radial-concentric** (Fig.3).

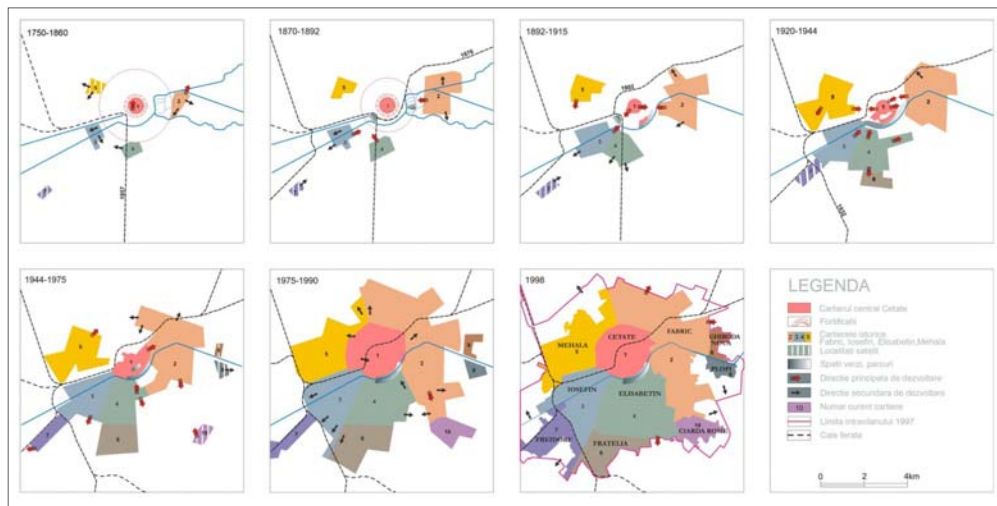


Fig. 1. Evoluția teritorială a Cetății/Orașului Timișoara în perioada 1750-1998
(Sursa: PMT, Studiu de fundamentare istorică – Zone construite protejate, 2011)



Fig. 2. Elementele structurante majore (canalul Bega, calea ferată), cu caracter limitativ în relația centru istoric – cartiere urbane din Timișoara

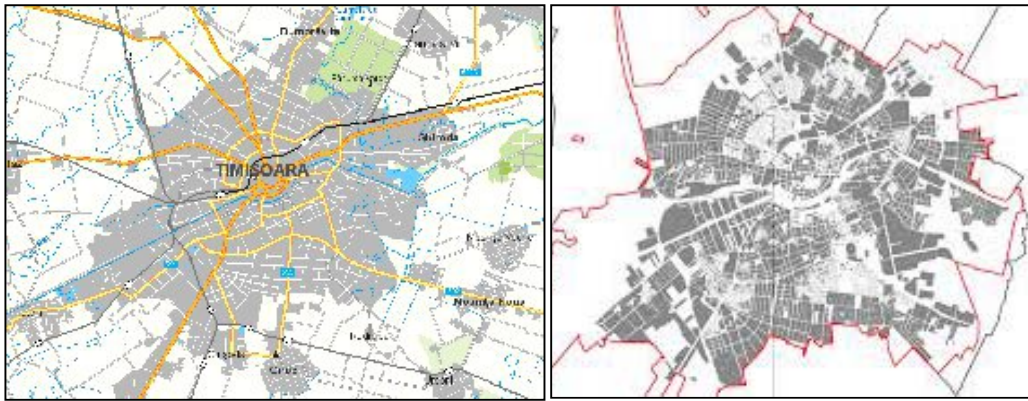


Fig. 3. Timișoara: structura urbană radiar-concentrică

Centrul orașului, al cărui țesut urban dens s-a dezvoltat încă din secolul al XVIII-lea sub influență habsburgică pe o rețea stradală rectangulară (Fig. 4) se caracterizează, parțial, prin arhitecturi specifice stilurilor baroc, neoclasic, eclectic și Art Nouveau, este clasificat pe o suprafață mare ca rezervație de arhitectură și dispune, în același timp, de o gamă variată de monumente istorice (Fig. 5, 6, 7, 8 și 9). Sunt caracteristice străzile relativ înguste, fără vegetație, cu clădiri cu două-trei niveluri formând fronturi stradale continue.



Fig. 4. Rețeaua stradală rectangulară a cartierului Cetate din Timișoara

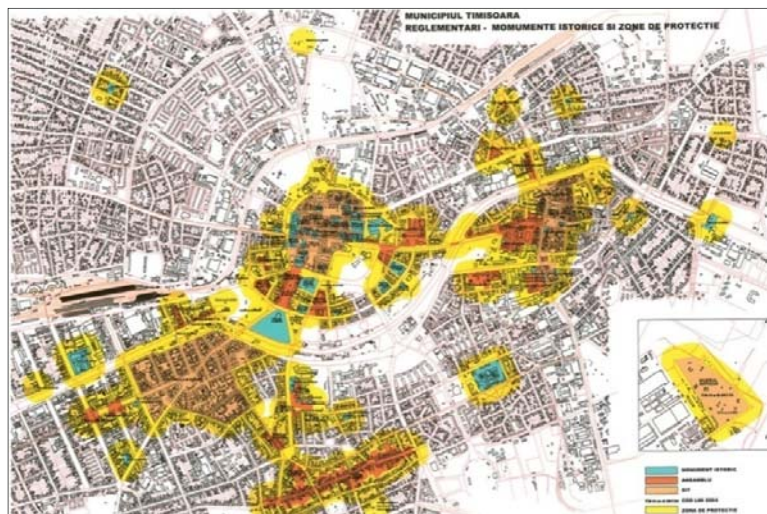


Fig. 5. Zone și monumente istorice protejate în Municipiul Timișoara
(Sursa: PMT, 2004)



Fig. 6. Piața Unirii din Timișoara, dominată de stilul baroc: panoramă nocturnă



Fig. 7. Timișoara – monumente baroc: Biserica ortodoxă sârbă, Domul catolic, Palatul Baroc, Primăria Veche



Fig. 8. Art Nouveau în Timișoara: Casa Bruck, Fosta Bancă de Scont, Palatul Weiss, Băile Neptun, Palatul Lloyd



Fig. 9. Stilul neoromânesc în Timișoara: Primăria, Palatul Culturii, Biserica ortodoxă din Josefina, Catedrala Mitropolitană

Centrul orașului este separat 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 acestora, iar în partea sudică prin parcurile situate de-a lungul canalului Bega și chiar prin canalul Bega.

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 comunistă se contopesc, cu toate că, prin caracterul extrem de diferit al acestora, apar în multe locuri contraste puternice.

În **zonele periferice** ale orașului, pot fi descrise următoarele tipuri structurale:

- **Suburbiile istorice** (*Iosefin* în partea sud-vestică și *Fabric* în partea estică) caracterizate de rețele stradale și construcții datând din secolele XVIII-XX sunt reprezentate de clădiri multietajate formând, de cele mai multe ori, fronturi stradale continue (Fig. 11,12). Și aici unele părți vaste sunt clasificate drept situri urbane (Fig. 10). Arhitectura caracteristică stilurilor neoclasic, eclectic și Art Nouveau este dominantă. Densitatea construcțiilor este relativ ridicată (trei până la 4 etaje). La periferia acestor nuclee urbane se mai păstrează unele construcții tip parter, așezate cu fațada îngustă la stradă, cu aspect rural, unele dintre ele datând din prima parte a secolului al XIX-lea.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană 2015-2020
Polul de Creștere Timișoara



Fig. 10. Reabilitarea prioritară a piețelor istorice. Exemplu: Piața Libertății

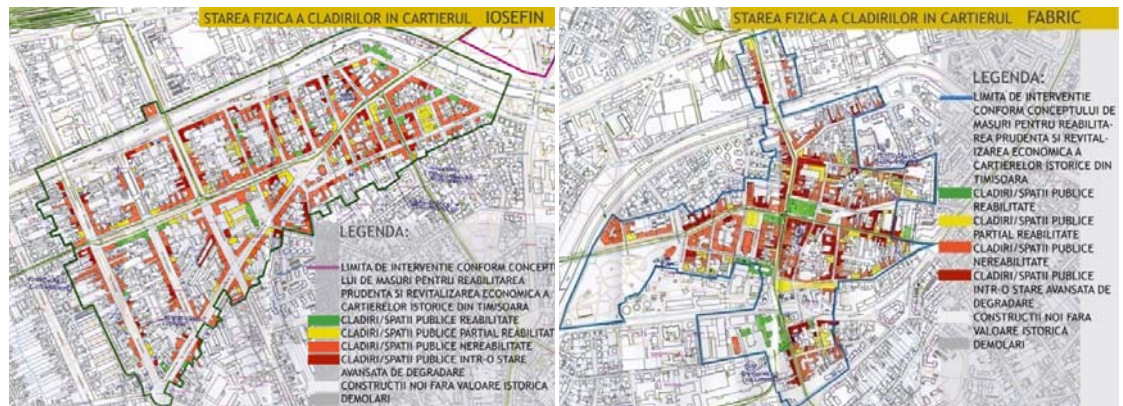


Fig. 11. Inventarul clădirilor istorice din cartierele Iosefin și Fabric: starea fizică a clădirilor (sursa PMT, 2010)



Fig. 12. Cartierele Fabric și Iosefin: Str. 3 August 2019; Clădire reprezentativă; Palatul Mercur; Sinagoga (Fabric), Bul. Tineretii (Iosefin)

- **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 în secolele XVIII-XIX. Casele dispun de unul până la două etaje, iar 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 grădini (Fig. 13).

- **Vechile zone industriale** au fost construite începând de la sfârșitul secolului al XIX-lea în special de-a lungul liniilor de cale ferată și a canalului Bega.

- **Cartierele de vile** au apărut la începutul secolului XX în proximitatea zonei centrale, după operațiunile de defortificare a Cetății. Aici sunt multe zone verzi, iar densitatea construcțiilor este moderată.

- **Zonele de locuit din perioada comunistă** au o densitate ridicată și sunt caracterizate pe o arie largă de blocuri individuale dispuse deseori paralel, iar construcțiile sunt executate cu precădere din panouri prefabricate din beton (Fig. 14). 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. 15).



Fig. 13. Cartiere și locuințe de tip rural în Timișoara



Fig. 14. Blocuri de locuințe construite în perioada comunistă în Timișoara



Fig. 15. Cartiere de vile și de case individuale dispersate la marginea Timișoarei

- **Noile construcții industriale și comerciale** (Fig. 16) au fost realizate după Revoluția din 1989, în parte, pe spațiile industriale vechi (vezi mai sus) și, în parte, pe spațiile de la marginea orașului, care erau utilizate ca 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, la care se adaugă mici ansambluri rezidențiale, cu clădiri multietajate (Fig.17).



Fig. 16. Timișoara: spații industriale noi, construite pe vechile platforme industriale sau în locații noi (parcuri industriale, tehnologice etc.)



Fig. 17. Microansambluri rezidențiale cu clădiri multietajate sau cu blocuri reabilitate

Etapile de evoluție teritorială a orașului și necesitatea satisfacerii unor funcțiuni diferite au marcat apariția unor tipuri *tipuri distincte de morfologie urbană*:

1. Tipul constituit după 1718, când orașul intră sub administrarea coroanei austriece, și până la jumătatea secolului al XIX-lea domină centrul orașului (cartierul Cetate). Caracteristicile sunt străzile relativ înguste, fără vegetație, cu clădiri etajate formând fronturi stradale continue. La

periferia celorlate cartiere istorice se mai păstrează unele construcții tip parter, așezate cu fațada îngustă la stradă, cu aspect rural.

2. Tipul morfologic caracteristic pentru a doua jumătate a secolului al XIX-lea și începutul secolului XX este reprezentat prin clădiri multietajate formând de cele mai multe ori fronturi continue, se întâlnește compact în ansamblurile executate în vederea unirii cartierului Cetate cu cartierele Fabric și Iosefin și, răsfirat, în cadrul tuturor zonelor istorice ale orașului.

3. Cartierele de vile, datând din prima jumătate a secolului XX, predomină în spațiile interstițiale dintre cartierele istorice, conferind zonelor respective aspectul de „oraș-grădină”. La periferia orașului acest tip morfologic degenerază într-un țesut cu aspect semirural, cu parcele mari, având case și grădini izolate. Zonele periferice au constituit, în perioada postcomunistă, spațiul predilect de localizare a noilor vile concepute în stiluri de inspirație vest-europeană, diferite de cele tradiționale ale orașului.

4. Tipul morfologic constituit din realizările perioadei comuniste și postcomuniste este caracterizat de clădiri înalte de la 4 la 10 etaje (sau chiar mai multe) cu funcții industriale, rezidențiale, social-culturale executate cu tehnologii industrializate. Acestea apar fie sub forma unor mari ansambluri în zonele slab construite în perioadele anterioare, fie, izolat, în cadrul texturii urbane istorice.

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 **suburbii istorice** sunt dominante spațiile destinate locuințelor, iar de-a lungul arterelor principale se regăsesc principalele 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 periferice cu caracteristici rurale** domină funcția rezidențială combinată parțial cu mici ateliere meșteșugărești și agricultură practică pe parcele de mici dimensiuni pentru nevoi familiale.

În **zonele rezidențiale concepute în perioada comunistă**, funcția predominantă este cea de locuit fiind completată cu facilități de comerț cu amănuntul și aprovizionare, utilizate cu precădere de riverani. Noile zone de locuit, apărute după 1989, sunt destinate în exclusivitate funcției rezidențiale.

Vechile zone industriale au o funcționalitate complexă: unele sunt parțial utilizate (Fabric, Calea Buziașului), altele sunt total părăsite (Platforma „Solventul”) sau, în alte cazuri au preluat utilizări comerciale (centrele comerciale Euro, Dedeman). Numai în cazuri excepționale acestea au primit destinația de zone de locuințe.

Importante **funcții centrale** 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 Mitropolitană și Domul romano-catolic) și marile instituții culturale (printre care Opera Română, Teatrele Român, German și Maghiar, Filarmonica, Muzeul de Artă – Fig. 18), sedii ale universităților și unele școli importante. Unele servicii administrative cu aflux mare de public sunt concentrate în centrul comercial Iulius Mall.



Fig. 18. Edificii cu funcții centrale : Palatul Culturii, Prefectura, Muzeul de istorie

În ceea ce privește **comerțul cu amănuntul**, centrul orașului nu are o importanță crucială. Centrul comercial Iulius Mall, situat în partea nordică a orașului, și marile supermarket-uri (în special Auchan) situate la marginile de nord și de sud ale orașului, și poate chiar și zona comercială de pe strada Brâncoveanu, cunoscută pentru produse ieftine, atrag probabil mai mulți clienți. Pe lângă acestea, în diferite cartiere există și alte structuri de aprovizionare de diferite categorii printre care pot fi amintite: marile piețe de fructe și legume (Iosefin, Badea Cârțan, Piața „Timișoara 700”), unele hipermarket-uri (Kaufland, Billa) și concentrările spațiale ale micilor magazine cu amănuntul din diverse locații.

Funcția universitară este concentrată în campusul universitar (Complexul Studentesc) situat la sud de centrul orașului (Fig. 19). Cele mai multe cafenele, baruri și restaurante sunt localizate în cartierul Cetate, în campusul studentesc, lângă universități precum și în centrul comercial Iulius Mall.



Fig. 19. Complexul studentesc, Universitatea de Vest și Biblioteca Universității Politehnica

Spațiile 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 o centură verde care străbate orașul de la est la vest și, pe de altă parte, Pădurea Verde, o suprafață geometrică plantată, situată la marginea nord-estică a orașului. Pe lângă acestea există doar puține parcuri clar delimitate și de sine stătătoare printre care se remarcă Grădina Botanică, în partea nordică, și Parcul Civic, la sud-est de centrul orașului. În spațiile urbane situate în afara zonei centrale a orașului spațiile verzi sunt rare.

Circulația

Rețeaua stradală majoră a orașului are caracter radier. Toate drumurile europene care leagă Timișoara de orașele apropiate ajung până în centrul orașului. Legăturile transversale de tip inelar-concentric sunt insuficiente. Un prim inel s-a constituit în jurul Cetății și urmează aproximativ conturul interior al vechilor fortificații. Un al doilea inel de circulație, concentric cu primul este realizat doar parțial (bulevardul Circumvalațiunii, splaiul T. Vladimirescu, Bulevardul V. Pârvan). În zonele centrale, dar și în zonele locuite cu densitate mare lipsesc spațiile de parcare.

Sistemul de transport public este reprezentat de tramvaie, troleibuze și autobuze. Rețeaua este suficient de densă în oraș însă, frecvența de circulație este relativ redusă. Cele două gări importante (Gara de Nord și Gara de Est) 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.20).



Fig. 20. Infrastructuri și mijloace de transport în Timișoara

Circulația cu bicicleta joacă un rol nesemnificativ. Deși s-au trasat piste pentru bicicliști pe principalele artere stradale, rețeaua este lipsită de coerență (fig. 21) și dispune deocamdată de puține stații de tip park and ride. Pietonii găsesc doar în puține zone condiții atractive. În centrul orașului, tradițional erau rezervate puține piețe, străzi și parcuri pentru circulație pietonală. Situația este pe cale să se schimbe, ca urmare a amenajării mai multor străzi pietonale în cartierul Cetate (fig. 21 și 22).

Deși în curs sensibil ameliorate în urma amenajărilor recente, condiții similare există și în parcurile de-a lungul canalului Bega. În rest, spațiul public este dominat de circulația auto. Trotuarele sunt deseori îngustate în favoarea parcărilor auto. Multe dintre noile centre comerciale situate în zonele marginale ale orasului (Decathlon, Selgros, Auchan-Sud) sunt accesibile doar cu mașina sau cu autobuzul, posibilitățile de acces pietonal sau cu bicicleta fiind dificile.

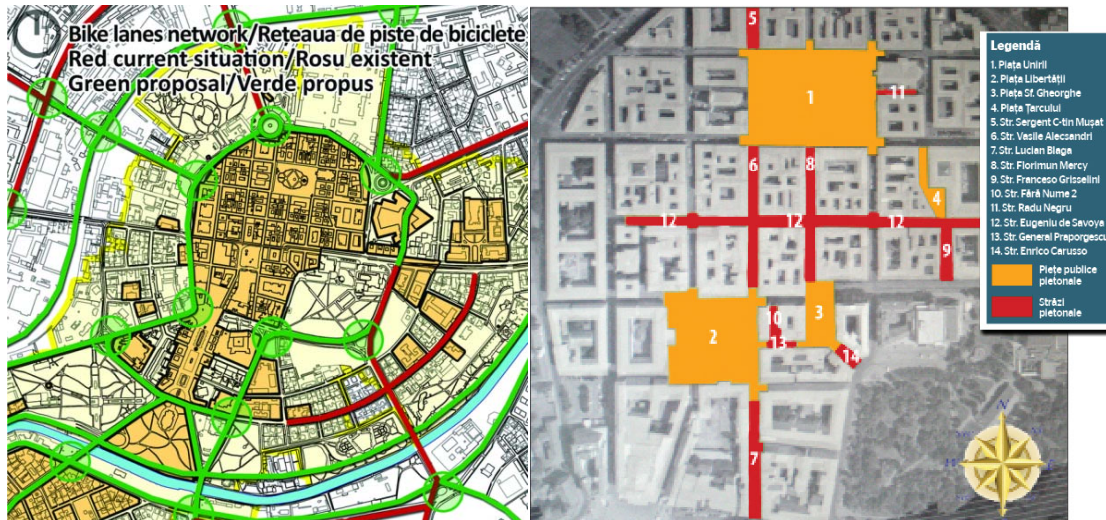


Fig. 21. Rețeaua de piste de biciclete (stânga) și străzile pietonale din zona centrală a Timișoarei (dreapta)



Fig. 22. Străzi pietonale în Timișoara: Str. Mercy și Strada Fără Nume

6.1.2. Caracteristici ale ariei de influență :

Suportul natural (structură, funcționalitate, riscuri)

Potențialul de dezvoltare al unui complex de așezări este reflectat de poziția sa funcțională în ansamblul economico-teritorial înglobant. În acest sens, un rol important revine atitudinii sociale față de resursele mediului, capacității comunităților locale de a se organiza astfel încât să valorifice sustenabil și cât mai eficient cu putință potențialul orizontului local și cel conferit de situarea sa regională. Populația Timișoarei și a localităților apropiate dispune de un potențial natural cu favorabilitate medie, pe care a știut însă să îl gospodărească eficient pentru a-și spori șansele de afirmare social-economică.

Arealul Polului de creștere Timișoara este așezat în sud-estul Câmpiei Tisei, în zona de divagare a râurilor Timiș și Bega, într-unul din puținele locuri favorabile traversării întinselor mlaștini formate de apele întrepătrunse ale celor două râuri, care până acum două secole și jumătate acopereau, în fiecare primăvară, suprafața câmpiei subsidente dintre câmpiile mai înalte ale Buziașului (SE) și Vingăi (NE). Privit în ansamblu, relieful este de o remarcabilă monotonie, cu altitudini de 87-110 m, netezimea suprafeței de câmpie nefiind întreruptă decât de albia slab adâncită a râului Bega (realizată

artificial, prin canalizare). Numai partea de nord-est a arealului, care pătrunde în Câmpia Vingăi, este mai înaltă (până la 150 m) și mai fragmentată (2-25m).

Relieful teritoriului administrativ al Polului de creștere Timișoara este cuprins în cea mai mare parte în *Câmpia Timișoarei*, cu următoarele subunități:

- Câmpia înaltă Giarmata-Vii – Dumbrăvița, în nord și nord-est, cu înălțimea medie de 100m;
- Câmpia joasă a Torontalului în partea de nord-vest, cu înălțimea medie de 88 m;
- Câmpia aluvionară a Begheiului în partea de est, cu altitudinea medie de 90-95 m și soluri nisipoase, argilo-lutoase, afectate de gleizare;
- Câmpia joasă Timiș-Bega, reprezentând cumpăna de ape dintre cele două râuri, ale cărei cote scad pe direcție nord-est – sud-vest, de la 96 la 90 m.

În partea de nord și nord-est, pe teritoriile comunelor Giarmata, Pișchia și Orțișoara, relieful se înalță treptat în *câmpia colinară a Vingăi*, mai bine împădurită la contactul cu Podișul Lipovei.

Din punct de vedere *tectonic*, arealul este străbătut de o linie de falie orientată est – vest, marcată prin existența vulcanului stins de la Șanovița - Ludabara, precum și de apele termo-minerale de la Timișoara, Calacea și Buziaș-Ivanda.

Din studiile *seismologice* efectuate începând cu ultimele decenii ale sec. al XIX-lea și până în prezent, rezultă că Banatul este o regiune cu numeroase focare seismice, care se grupează în două areale: unul în partea de sud-est a regiunii, al doilea în imediata apropiere a orașului Timișoara. În apropiere de Timișoara se intersectează liniile seismice Periam-Variaș-Vinga în nord-vest și Radna Parța-Șag în sud-est. Un focar secundar se află chiar sub vatra orașului Timișoara. Orașul este un centru seismic destul de activ, dar din numeroasele cutremure observate, puține au depășit magnitudinea 6 pe scara Richter.

În ceea ce privește *structurile geologice* ale zonei, aici predomină depozitele cuaternare cu grosimi de circa 100 m, sub care se succed depozitele levantine (până la cca 600m adâncime) și cele daciene în facies lacustru și de mlaștină. Ca urmare a alcătuirii petrografice a formațiunilor de suprafață (nisipuri, argile), pe teritoriul considerat se produc și fenomene de tasare, datorate substratului de argile umede, cu formarea de crovuri, în timp ce în partea de nord-est sunt mai frecvente fenomenele erozionale.

Climatul Polului de creștere Timișoara se încadrează în climatul temperat continental moderat, caracteristic părții de sud-est a Depresiunii Panonice, cu unele influențe submediteraneene (variante adriatică). Trăsăturile sale generale sunt marcate de diversitatea și neregularitatea proceselor atmosferice. Masele de aer dominante, în timpul primăverii și verii, sunt cele temperate, de proveniență oceanică, care aduc precipitații semnificative. În mod frecvent, chiar în timpul iernii, sosesc dinspre Atlantic mase de aer umed, aducând ploi și zăpezi însemnate, mai rar valuri de frig.

Din septembrie până în februarie se manifestă frecvente pătrunderi ale maselor de aer polar continental, venind dinspre est. Cu toate acestea, în Banat se resimte puternic și influența ciclonilor și maselor de aer cald dinspre Marea Adriatică și Marea Mediterană, care iarna generează dezgheț complet, iar vara impun perioade de căldură înăbușitoare. Temperatura medie multianuală este de 10,6°C, iar precipitațiile, mai bogate în lunile mai-iulie și noiembrie-decembrie, ating o medie de 592mm/an, favorabilă culturii plantelor de câmp.

Teritoriul dispune de o bogată *rețea hidrografică*, formată din râuri, lacuri și mlaștini. Cu excepția râurilor Bega și Timiș, celelalte râuri seacă adesea în timpul verii. Principalul curs de apă este Bega, cel mai sudic afluent al Tisei. Izvorând din Munții Poiana Ruscă, Bega este canalizată, iar de la Timișoara până la vărsare a fost amenajată pentru navigație (115 km). Canalul Bega a fost construit între anii 1728 și 1760, dar amenajarea lui definitivă s-a făcut mai târziu. Dubla interconexiune Timiș – Bega incluzând Nodul Hidrotehnic Coștei, Nodul Hidrotehnic Topolovăț, canalul de alimentare Timiș - Bega, respectiv Canalul de descărcare Bega - Timiș, creează premisele necesare regularizării debitelor în secțiunea Timișoara, astfel încât prin funcționarea optimă a acestora să nu existe problema inundării municipiului.

Pe teritoriul polului de creștere se găsesc și numeroase lacuri, fie naturale, formate în locul vechilor meandre sau în arealele detașate (cum sunt cele de lângă colonia Kuntz, de lângă Giroc, Lacul Șerpilor din Pădurea Verde etc.), fie de origine antropică (spre Fratelia, Freidorf, Moșnița,

Mehala, Ștrandul Tineretului etc.), notabile prin situarea lor pe linia de contact cu localitățile periurbane.

De notat prezența lacurilor de acumulare de pe teritoriul comunelor Pișchia, Ghiroda și Remetea Mare, favorabile practicării pisciculturii. Din punct de vedere al apelor subterane, se poate constata că pânza freatică a Timișoarei se găsește la o adâncime ce variază între 0,5 - 4 m. Pânzele de adâncime cresc numeric, de la nord la sud, sunt cantonate de la 4 la 9 m - până la 80 m adâncime - și conțin apă potabilă, asigurând astfel o parte din cerințele necesare consumului urban. Apar, de asemenea, ape de mare adâncime, captate în Piața Unirii (hipotermale), apoi la sud de Cetate și în Cartierul Fabric (mezotermale), cu valoare terapeutică, utilizate în scop balnear. În mod tradițional sunt valorificate, de asemenea, resursele de apă termominerală de la Timișoara și împrejurimi (Calacea, Buziaș, Ciacova, Ivanda, etc.).

Arealul polului de creștere se încadrează din punct de vedere *geobotanic* în zona pădurilor de stejar, distruse în trecut pentru construirea așezărilor și extinderea terenurilor agricole. În prezent, cu excepția câtorva areale împădurite cu cer și gârniță (Pădurea Verde, Pădurea Giroc, Pădurea Șag-Unip), teritoriul este cuprins în silvostepa antropogenă ce caracterizează partea de est a Câmpiei Panonice. Peisajul este diversificat de vegetația de luncă din lungul principalelor râuri, precum și de pădurile de stejar din partea de nord-est a comunei Pișchia. Se remarcă prezența câtorva *rezervații naturale*, între care Arboretumul de la Bazoș, Mlaștinile Murani și Pădurea Bistra sunt cele mai semnificative. Aflate la distanțe de 10-20 km de Timișoara, acestea pot constitui nuclee în jurul cărora să se dezvolte amenajări pentru destindere și recreere.

Cuvertura de *soluri*, de mare diversitate (molisoluri, argiluvisoluri, cambisoluri, soluri hidromorfe etc.), are o capacitate mijlocie de susținere a producției agricole, ca urmare a ponderii ridicate a solurilor cu fertilitate redusă sau afectate de umezeală în exces. Prezența cernoziomurilor fertile și a solurilor brun-roșcate de pădure compensează acest deficit, mai ales pe teritoriul comunelor Orțișoara, Săcălăz, Dumbrăvița, Sânmihaiu Român și Pișchia, unde dețin o pondere mai mare.

Gama *resurselor de subsol* este limitată la exploatarea și valorificarea materialelor de construcție (argile pentru ceramică, materiale de balastieră, nisip cuarțos etc.), a apelor subterane termominerale de la Timișoara și împrejurimi (Sânmihaiu German, Calacea, Ivanda etc.) și a resurselor de hidrocarburi (la nord-vest de arealul Polului de creștere Timișoara).

Caracteristicile structurale ale zonei de influență

Zona de influență a Polului de creștere Timișoara include 14 unități administrativ-teritoriale rurale (Becicherecu Mic, Bucovăț, Dudeștii Noi, Dumbrăvița, Ghiroda, Giarmata, Giroc, Moșnița Nouă, Orțișoara, Pișchia, Remetea Mare, Săcălăz, Sânmihaiu Român, Șag), având în componența lor 35 de sate, în general de peste 1000 de locuitori, distribuite uniform (cca 2,5 sate/comună). Cu puține excepții (Giroc, Sânmihaiu Român), satele reședință de comună sunt situate de-a lungul unor axe care asigură legătura orașului cu alte centre urbane.

Din punct de vedere morfo-structural, sunt sate adunate, cu formă poligonală regulată și tramă stradală geometrică, urmare a acțiunii de sistematizare desfășurată asupra habitatului rural bănățean în secolele XVIII și XIX.

Față de aspectul tradițional al acestor sate, caracterizat prin alinierea regulată a caselor la stradă, pe lățimea loturilor ce se dezvoltă înspre interior, cu o alternanță de tip casă-curte, casă -curte etc, în profunzime fiind plasate anexele și grădinile, fluxurile recente de contra-urbanizare au determinat o diferențiere a fizionomiei satelor din zona de influență (Fig.23).

Astfel, cele mai apropiate sate (Giroc, Dumbrăvița, Ghiroda) au cunoscut o densificare accentuată prin schimbarea destinației grădinilor și transformarea lor în loturi de dimensiuni mici (sub 400 mp), destinate construcțiilor. Trama stradală s-a densificat, la rândul ei, prin multiplicarea numărului de străzi create pentru a permite accesul la casele nou construite. Dinamica rezidențială realizată în absența unor reglementări stricte de urbanism (sau în contextul neaplicării acestora) s-a concretizat într-o fizionomie compozită, incoerentă, asociind case foarte diferite ca stil, regim de înălțime, volumetrie).



Fig. 23. Efectele urbanistice ale procesului de contraurbanizare, în comunele Dumbrăvița și Giroc

Aceste sate prezintă, în același timp, nuclee periferice de dată mai recentă, dezvoltate în imediata proximitate a axelor de legătură cu orașul, unde sunt prezente doar case noi și aceeași incoerență a peisajului construit.

Pe măsură ce distanța față de Municipiul Timișoara crește, densificarea vetrei satelor este din ce în ce mai puțin sesizabilă, caracteristice fiind cartierele noi de la periferia vetrelor rurale (Săcălaz, Moșnița Nouă, Șag, Dudeștii Noi), dezvoltate în imediata proximitate a axelor de legătură cu orașul; în vetrele inițiale un număr variabil de case au fost reabilitate, în manieră pragmatică (în scopul asigurării confortului locuirii: geamuri termopan, izolație termică exterioară, extinderea spațiului locuibil).

Peisajul rural, în absența unor reguli de urbanism, nu doar că și-a pierdut aspectul tradițional, ci și valențele estetice.

6.1.3 Structuri demografice și de locuire (concentrări, dispersii, structuri și funcționalități locale, probleme, arii de intervenție)

Din punct de vedere demografic, Timișoara se definește (conform legii Zipf) ca oraș de rangul 2 la nivel național, alături de Iași, Constanța, Cluj-Napoca, Craiova și Brașov, cu funcții macro-teritoriale și având cea mai întinsă zonă de influență directă (cu excepția capitalei), de circa 5000 km².

Populația sa reprezintă 45,07% din populația Județului Timiș, 16,07% din populația Regiunii Vest și 1,44% din populația totală a țării. Raportat la populația urbană, populația municipiului Timișoara reprezintă 25,7% din populația urbană a regiunii de Dezvoltare Vest și 2,61% din cea urbană a țării.

Numărul de locuitori ai municipiilor reședință de județ din partea de vest a țării la 01.01.2012 a fost: Timișoara - 311.428, Arad - 163.957, Deva - 65.877, Reșița - 81.521.

Județul Timiș ocupă locul I ca suprafață – 8.696,7km² - și locul VIII ca număr de locuitori (680.042 locuitori) între județele din România. Municipiul Timișoara, capitala Județului Timiș, este al treilea oraș pe țară ca număr de locuitori (306.461 rezidenți/ 333.792 locuitori cu domiciliul) după București și Cluj-Napoca.

Municipiul Timișoara s-a manifestat, aproape în permanență, ca important polarizator al forței de muncă pentru alte regiuni ale țării, cu excedent demografic, îndeosebi pentru județele din nordul Moldovei, nord-vestul Transilvaniei (Apuseni, Maramureș) și Oltenia. La aceasta au contribuit, în primul rând, deosebitul său dinamism economic, dar și faptul că, în mod tradițional, bilanțul demografic în spațiul Banatului este negativ, inclusiv cel din mediul urban.

Evoluția numărului de locuitori la nivelul municipiului Timișoara în perioada 2007-2012 este fluctuantă. Astfel, dacă în anii 2007-2009 numărul de locuitori cu domiciliul stabil în Timișoara cunoaște o evoluție ascendentă, maximum fiind atins în anul 2009, cu un număr de 312.113 locuitori, începând cu anul 2010 numărul acestora este în scădere, înregistrând: 311.428 locuitori în anul 2010, 306.854 locuitori în anul 2011 și 306.466 locuitori în anul 2012.

Densitatea populației cunoaște și ea o ușoară creștere până în anul 2009, ajungând de la 2.377 locuitori/km² în 2007, la 2.414 locuitori/km² în 2009. Începând cu anul 2010 aceasta este în scădere, urmare firească a scăderii numărului de locuitori, respectiv 2.370 locuitori/km² în 2012.

Municipiul Timișoara formează cea mai densă zonă locuită din Județul Timiș și una dintre cele mai populate la nivel național (Fig.24). Valoarea medie a indicatorului suprafață/locuitor, în perioada analizată, este de 0,04 ha/locuitor în municipiul Timișoara (1,3 ha/locuitor la nivel de județ).

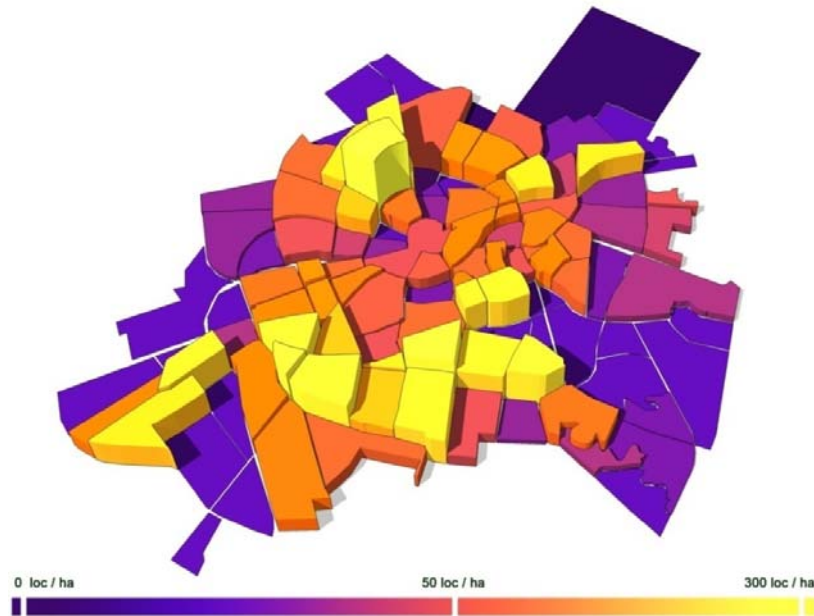


Fig. 24. Densitatea populației în Timișoara, pe microcartiere (2002)

În ceea ce privește evoluția celor două componente ale mișcării naturale a populației Timișoarei – natalitate și mortalitate – acestea au evoluții ascendente.

Natalitatea înregistrează în perioada 2007-2010 o tendință de creștere: de la 9,1‰ în 2007, la 10,1‰ în 2008, 2009 și 10,2‰ în 2010. În anul 2011 scade la 9,67‰.

Mortalitatea manifestă, la rândul ei, o tendință de creștere în perioada 2007-2010, astfel: de la 9,3 ‰ cât înregistra în anul 2007 ajunge la 9,8 ‰ în anul 2010. În anul 2011 înregistrează o ușoară scădere la 9,48‰. Observăm că în perioada 2007-2011, începând cu anul 2008 sporul natural cunoaște valori pozitive.

Din calculul indicelui vitalității se observă că, deși natalitatea și mortalitatea au tendințe fluctuante, totuși începând cu anul 2008 indicele vitalității are o valoare supraunitară (numărul născuților vii depășește pe cel al decedaților) deci populația are tendința să crească în ipoteza absenței migrației.

Deși numărul locuitorilor cu domiciliul stabil în municipiul Timișoara crește în perioada 2006-2009, bilanțul demografic general cunoaște valori fluctuante.

Astfel dacă în anul 2008 acesta reflecta o tendință descrescătoare, trecând de la valori pozitive la valori negative, începând cu anul 2009 se redresează și cunoaște o creștere până în anul 2010.

Această creștere se datorează tot bilanțului migratoriu intern, care chiar dacă păstrează valori negative, raportat la anul 2008, cunoaște o ușoară creștere la -0,70 în 2009 și -0,28 în 2010. În cazul municipiului Timișoara, existența celor opt universități localizate pe raza municipiului oferă un potențial de creștere a populației, în condițiile aplicării unei politici economice și sociale constante, vizând încurajarea investitorilor și construcția de locuințe.

În cadrul structurii pe grupe de vârstă, populația cuprinsă în intervalul 20 și 59 de ani deține un procent de 64,80% din totalul populației municipiului Timișoara în anul 2012, în scădere comparativ cu anul 2011 (65,15%). În perioada analizată, se observă că, din păcate, ponderea populației tinere (grupa de vârstă 0-19 ani) este în scădere în timp ce populația vârstnică înregistrează o creștere. Constatăm o ușoară îmbătrânire a populației municipiului Timișoara în această perioadă, vârsta medie a populației fiind de 39,7 ani la 1 ianuarie 2012, în creștere de la 39,49 ani în 2010.

Structura după nivelul de instruire al populației stabile de 10 ani și peste, la recensământul populației din anul 2002, reflectă existența unui potențial uman bine instruit. Astfel ponderea populației cu studii elementare este de 30%, cu studii medii de 51,5%, iar cea cu studii superioare este de 16,3%, procentul de analfabetism în Timișoara fiind extrem de redus (0,6% din totalul populației).

În Timișoara coexistă pașnic cetățeni grupați în 17 etnii și 16 religii, aceste ultime două aspecte reflectând două trăsături majore ale populației din zonă și anume interculturalitatea și gradul ridicat de toleranță.

Structura economică a populației, caracteristică demografică cu multiple valențe în analiza potențialului de dezvoltare economică și socială a unei localități, relevă o utilizare bună a resurselor de forță de muncă existente. Un prim argument în acest sens este faptul că grupa de vârstă adultă (20-59 ani) care deține 64,80% din totalul populației, înregistrează o rată a șomajului scăzută.

Rata oficială a șomajului în județul Timiș prezintă oscilații de la un an la altul. În perioada 2005-2008 aceasta înregistra o tendință generală de descreștere, fiind de circa 3% în 2005 și respectiv 1,6% în 2007 și 2008 - unul dintre cele mai scăzute niveluri din România. Începând cu anul 2009 criza economică se face simțită și în cea mai prosperă regiune a țării, astfel că rata șomajului a înregistrat la finele acestui an o creștere de 2,9% față de aceeași perioadă a anului 2008, ajungând la un procent de 4,5%.

Anul 2010 aduce însă o amortizare în evoluția ratei șomajului, aceasta cunoscând până la finele anului 2011 o scădere spectaculoasă față de anul 2009. Astfel de la un procent de 4,5% înregistrat în anul 2009, rata șomajului scade la 3,7% în 2010 și ajunge la 2% în 2012.

Raportându-ne la aceeași perioadă și în municipiul Timișoara ponderea șomerilor față de populația stabilă 18-62 ani cunoaște o evoluție oscilantă, între 0,52% și 2,54%, minimul fiind atins în anul 2007 iar maximul în anul 2009. Începând cu anul 2010 numărul șomerilor scade simțitor, astfel că la finele anului 2012 ponderea șomerilor față de populația stabilă între 18-62 înregistra în jur de 1,03% față de 2,33% în 2010.

Cele mai multe persoane fără loc de muncă au vârste cuprinse între 30 și 49 de ani și au un nivel de instruire liceal și postliceal. Numărul total de persoane disponibilizate în cursul anului 2012 a fost de 1.888 persoane, înregistrând o ușoară scădere raportat la anul 2011 (1.939 persoane).

Față de anul 2007 când oferta locurilor de muncă atingea un nivel foarte înalt (29.374), în anii următori aceasta cunoaște o scădere. Astfel că, în 2008 numărul locurilor de muncă vacante este mai mic cu 8.350 de locuri față de anul precedent (un total de 21.024 locuri de muncă) iar în anul 2009 numărul acestora s-a înjumătățit, ajungând la 12.988 locuri.

Oferta locurilor de muncă este din nou în creștere începând cu anul 2010, când sunt înregistrate 19.902 locuri de muncă, iar în anul 2011 ajunge la 23.236. În anul 2012 numărul locurilor de muncă vacante scade cu 4.075 de locuri față de anul precedent, ajungând la 19.161 locuri.

Analiza ratei de activitate și a ratei de ocupare la nivelul județului Timiș confirmă situația economică de la nivel național, aceste două rate fiind în scădere începând cu anul 2009 față de anul precedent. Rata de activitate a scăzut de la 74,4% în 2009 la 72,3% în 2011, menținându-se la același nivel și în 2012.

Rata de ocupare a forței de muncă reflectă modul în care sectorul economic reușește să includă resursele locale de forță de muncă. Analiza evoluției acestui indicator reflectă o ușoară scădere de la 73,1% în 2007 la 69,1% în 2010, scăderea fiind cauzată în principal de creșterea ratei șomajului ca efect al crizei economice. O altă cauză pentru scăderea ratei de activitate și de ocupare este, probabil, numărul mare de persoane pensionate înainte de termen sau a persoanelor implicate în alte activități nelucrative (studii, burse de specializare, plecări la muncă în străinătate, etc.). Începând cu anul 2011, odată cu scăderea ratei șomajului, aceasta manifestă tendința de creștere, ajungând în 2012 la un procent de 70,9%.

6.1.4. Elemente peisagere (naturale și antropice)

Prin moștenirea culturală și prin diversitatea ofertei culturale actuale, Timișoara a fost și este cel mai puternic centru cultural din vestul României, fiind recunoscută pe plan internațional pentru manifestările culturale de calitate pe care le oferă. În municipiul Timișoara există un număr de 8 teatre și instituții muzicale, 117 biblioteci (din care o bibliotecă publică), 8 galerii de artă, din care 6 sunt

publice, 11 muzee, din care 4 muzee publice etc. Viața culturală deosebit de activă a Timișoarei poate fi apreciată și prin frecvența organizării de festivaluri și manifestări, însă majoritatea acestora sunt mediatizate și recunoscute doar pe plan local. Pot fi amintite: Zilele Cetății, Timișoara-Mica Vienă, Festivalul Inimilor, Ziua Timișoarei, Ruga Timișoarei, Festivalul Berii, Festivalul Vinului, Concertul din Peștera Românești etc.

Orașul deține un fond arhitectural valoros, mai mult de 14.500 de clădiri istorice, fiind cel mai amplu patrimoniu de monumente istorice din România. Majoritatea ansamblurilor arhitecturale datează din secolele XVIII – XIX, identificându-se trei cartiere istorice importante: Cetate, Iosefin și Fabric. Principala caracteristică a acestor zone o reprezintă procentul ridicat al clădirilor istorice valoroase. Din păcate însă, un procent extrem de mic (mai puțin de 10%) din construcțiile istorice sunt reabilite, parțial sau în întregime.

Istoria Cetății Timișoara (prima atestare istorică documentară datează din anul 1266) se îmbină cu oferta culturală (în fiecare lună în Timișoara se organizează cel puțin un eveniment cultural major, există un număr mare de muzee, teatre, săli de cultură și galerii de artă) și cu posibilitățile de agrement (renumele de oraș al florilor și al parcurilor vine de la numărul mare de parcuri și de la faptul că orașul poate fi traversat trecând dintr-un parc în altul), la care se adaugă o serie de pionierate tehnice (în anul 1857 s-a introdus iluminatul public pe gaz, în 1884 Timișoara a devenit primul oraș din Europa cu străzile iluminate electric, în 1899 s-a pus în funcțiune tramvaiul electric etc.).

Municipiul Timișoara deține un important element de patrimoniu imobil – Cetatea Bastionul, structură fortificată medievală – zidită într-un spațiu geografic semilacustru – unicat din acest punct de vedere, reprezentativă la nivel național și internațional, al cărui potențial este însă subutilizat – Bastionul Terezia din Cetatea medievală a Timișoarei (singurul care s-a păstrat până astăzi) se încadrează în fortificațiile de tip Vauban.

Pilonul central al activităților culturale din comunele arealului de influență îl constituie Căminele Culturale, în cadrul cărora activează ansambluri de dansuri populare și formații corale.

De asemenea, în aproape fiecare localitate din arealul de influență există o bibliotecă. În lista muzeelor din Polul de creștere se înscriu și două muzee situate în arealul de influență; e vorba de Muzeul „Dimitrie Țichindeal“ în Becicherecu Mic și de Muzeul Etnografic al Șvabilor în Giarmata.

În comunele din arealul de influență, un rol important în păstrarea tradițiilor și spiritualității locurilor îl au bisericile și mănăstirile, în special cele ortodoxe.

De exemplu în comuna Dumbrăvița, monumentele culturale reprezentative sunt:

- Monumentele comemorative închinare eroilor căzuți în primul și în al doilea război mondial, situate în centrul comunei, în fața Bisericii Reformate;
- Biserica Catolică; este un locaș reprezentativ în special prin arhitectura clădirii sale (în România există doar două biserici cu o astfel de arhitectură);
- Biserica Reformată; are 111 ani vechime, fiind prima biserică construită în localitatea Dumbrăvița, la 2 ani de la înființare;
- Biserica Ortodoxă, care în prezent se află în construcție.

Printre principalele manifestări culturale organizate anual în diverse comune din zona de influență se numără:

- Șezători pentru încondeierea ouălor de Paști, martie-aprilie;
- Festivalul județean al cântecului popular;
- Balul Tradițional al Strugurilor, octombrie, Dumbrăvița ;
- Festivalul interjudețean de colinde, decembrie;
- Spectacol tradițional de Crăciun, decembrie.

Referitor la rezervațiile și monumentele naturii, trebuie amintit în primul rând Parcul Dendrologic de la Bazoș (la cca. 15 km sud-est de Timișoara, la 8 km sud de Remetea Mare), rezervație forestieră, de mare importanță științifică, pe o suprafață de 60 hectare, constituit dintr-o pădure de stejar amenajată în stil peisajer. Parcul Dendrologic – Arboretumul de la Bazoș este în prezent singura bază recreativă amenajată din zona periurbană a municipiului Timișoara, reprezentând în același timp un obiectiv național de importanță deosebită, datorită colecției sale de arbori și arbuști din mai multe continente. Are statut de rezervație științifică din 1954 și monument al naturii din 1988. Din 1994 este considerat arie protejată pentru ocrotirea biodiversității genofondului și ecofondului.

Zona de turism alternativ și de vânătoare Pișchia-Maşloc se situează în zona de nord a județului Timiș, cuprinzând comunele Orțișoara, Mașloc, Pișchia și Bogda. Potențialul zonei de turism alternativ de vânătoare Pișchia-Maşloc se sprijină pe existența în zonă a două amenajări turistice: Băile Calacea și Tabăra pentru tineret Bogda.



Fig. 25. Peisaje rurale di arealul PCT: Dudeștii Noi, Charlottenburg și Bencecul de Jos.

Pe lângă pescuitul sportiv posibil de practicat în zona descrisă, în lacurile și bălțile din zona Pișchia - Mașloc există și un potențial cinegetic important. Din totalul de șapte zone cinegetice ale județului Timiș, cu o suprafață de 9.814 ha, patru aparțin zonei (Pișchia, Alioș, Șarlota Mare, Șarlota-Hodoș) și totalizează 6.649 ha, adică 68% din totalul suprafeței fondului cinegetic.

De asemenea, poate fi menționată comuna Ghiroda, străbătută în partea de est de canalul Bega și oferind doritorilor de divertisment diferite modalități de recreere, cum ar fi pescuitul, plimbări cu barca, înot sau plajă cu nisip.

Pe raza comunei Sânmihaiu Român, unul dintre locurile care poate fi exploatat din punct de vedere turistic este *ștrandul termal din Sânmihaiul German*. În prezent acesta este concesionat către S.C. Radulov S.R.L. Modernizarea bazei materiale, inclusiv amenajarea unui bazin acoperit, care asigură funcționarea și pe timp de iarnă, corelată cu calitățile deosebite ale apei, duc la obținerea unor rezultate bune, care ar putea constitui un punct de plecare în dezvoltarea acestui loc, ca un complex de agrement la standarde europene.

6.1.5 Caracteristicile funcționale ale zonei de influență

Zona de influență prezintă un profil funcțional mixt, dominat, în genere, de sectorul serviciilor, însă destul de diferențiat la nivelul satelor-reședință de comună și al satelor aparținătoare, principalul factor care a indus această diferențiere fiind distanța față de orașul-centru, poziția în raport cu axele de acces înspre Timișoara și importanța acestora, respectiv tipul funcțional al țesutului urban din proximitate.

Funcția terțiară predomină, rezultantă a accentuării fluxului migratoriu pozitiv în satele periurbane, ce a asigurat viabilitatea serviciilor administrative, educaționale, respectiv dezvoltarea unităților private din domeniul sanitar, turistic și comercial.

Unele sate au beneficiat și de implantarea unor mari suprafețe comerciale care au definit zone funcționale specifice (Supermarket-ul Kaufland, la Dumbrăvița, complexul Praktiker, Auchan, la Giroc).

Satele din imediata proximitate a orașului – Ghiroda, Remetea Mare, Giroc, – , traversate sau delimitate de axe rutiere majore (E70), respectiv satele din proximitatea unor zone industriale consacrate ale orașului (Sânmihaiu Român) prezintă micro-zone industriale, unitățile industriale având și ponderi semnificative în cifra de afaceri a localității (peste 40%, chiar peste 50% - în cazul Girocului). O situație similară, dar la o scară mai redusă, prezintă și satele Dudeștii Noi, (de-a lungul axei DN 6, Timișoara-Jimbolia), respectiv Giarmata (pe DN 691) sau Moșnița Nouă (pe DN 592, în continuarea zonei industriale Calea Buziașului), cu ponderi ale industriei de 30-17%.

În general, agricultura ocupă un rol minor în profilul funcțional al zonei de influență, fie din cauza blocării terenurilor în așteptarea tranzacțiilor funciare cu scop rezidențial, fie datorită implicării populației active în alte activități economice (din oraș, mai ales) și reducerii persoanelor active sau vârstnice interesate să practice agricultura în contextul concurențial al produselor ce ajung facil din alte state europene.

Se pot consemna doar câteva cazuri în care agricultura să fie practică în maniera modernă, a agriculturii de piață, iar unitățile agricole să dețină ponderi însemnate din cifra de afaceri a comunei : 38%, la Săcălaz, 24%, la Becicherecu Mic, 13%, la Orțișoara, 11%, la Giarmata.

CAP. 6.2. ARII PROBLEMĂ ȘI TENDINȚE DE EVOLUȚIE SPAȚIALĂ

6.2.1. Localizarea teritorială a problemelor sectoriale :

Problemele majore ale Polului de creștere Timișoara sunt legate de disparitățile acumulate în timp între orașul centru și aria sa de influență, ca urmare a evoluției în unități administrative independente, neobișnuite să coopereze în elaborarea proiectelor de dezvoltare și amenajare teritorială. Ca urmare, persistă o serie de dificultăți de racord infrastructural și de specializare funcțională, datorate încetinelii cu care sunt discutate, armonizate și puse în practică soluții de amenajare care să privilegieze coerența funcțională a polului în ansamblul său.

O altă problemă majoră constă în lipsa unei viziuni de ansamblu, asumate politic, asupra perspectivelor de dezvoltare socio-teritorială a PCT. Deși a încercat acest lucru, în absența unui cadru administrativ deschis către abordările integrate, Primăria Timișoara nu și-a putut asuma competențe care exced prevederilor legale, iar armonizarea colegială, eventual în regim asociativ, continuă să fie o pârgie cu rezultate incerte.

Nivelul orașului centru:

Multe din problemele existente în Timișoara acoperă suprafețe largi. Pentru acestea nu pot fi descrise arii problemă. Totuși, se constată că anumite probleme au intensități diferite în funcție de structurile urbane, pe diferite cartiere. Unele din zone prezintă probleme specifice.

Probleme spațiale generale:

O problemă cu impact general asupra structurii și vieții urbane o constituie **separarea orașului în două părți, de nord și de sud**, prin două obstacole cvasiparalele, orientate aproximativ est-vest, calea ferată și canalul Bega. Numărul de traversări nord-sud este insuficient pentru fluxurile în creștere ale orașului. Unele proiecte de rezolvare a acestei probleme structurale există, dar punerea lor în aplicare întârzie, datorită costurilor mari și implicațiilor în circulația de ansamblu pe perioada de execuție a lucrărilor.

O a doua problema structurală derivă din evoluția istorică a orașului, format prin reunirea **mai multor nuclee separate, a căror sudare este încă incompletă**. Numeroase spații încă neocupate sau parțial abandonate separă cartierele de locuit și zonele de activități, creind un peisaj urban dezordonat, cu dificultăți de acomodare a funcțiilor locale și de asigurare a coerenței urbane. **Densitatea urbană redusă** duce la costuri mari de gestionare a spațiilor publice, a infrastructurilor de transport etc. Avantajul acestei situații este că orașul dispune încă de importante rezerve funciare interne pentru proiectele viitoare de dezvoltare.

Extinderea masivă și dezordonată a orașului în zonele învecinate și transferul de populație și activități spre comunele suburbane sunt de asemenea problematice, în condițiile în care densitatea urbană rămâne redusă. Cresc astfel dificultățile de asigurare a infrastructurilor și utilităților publice, ca și dificultățile de racordare a noliilor spații amenajate din comunele periurbane cu zonele urbane ale municipiului.

O problemă care rămâne de rezolvat este aceea a **reechilibrării teritoriale a dispersiei funcțiilor comerciale**, tipic urbane, și a asigurării fluentei circulației între acestea și cartierele rezidențiale. Un bun echilibru trebuie stabilit între spațiile comerciale de înalt nivel din Cetate și, respectiv, noii poli comerciali centrați pe mall-uri și supermarket-uri. Polarizarea excesivă a marilor suprafețe comerciale în jumătatea nordică a orașului, în condițiile în care obstacolele în calea circulației nord-sud se mențin, trebuie contrabalansată, pentru a reduce presiunea la orele de vârf asupra principalelor puncte de trecere obligatorie (podurile peste Bega, pasajele de nivelate sau la nivel cu calea ferată).

Poziția nord-estică a celor două infrastructuri majore de **racord al orașului la spațiul național și internațional, autostrada A1 și Aeroportul internațional**, introduce dezechilibre în plus între nord și sud, în condițiile în care mai mult de jumătate din populația orașului trăiește în jumătatea

sudică, iar centura de sud lipsește. Este necesar să se găsească variante de racord flexibil cu aceste două infrastructuri, astfel încât accesul să fie facil din toate cartierele orașului, fără a suprasolicita punctele obligatorii de trecere.

De asemenea, noi raporturi trebuie gândite în relația **dintre localizarea cartierelor rezidențiale și distribuția spațiilor verzi**. Pe de o parte, trebuie găsite soluții de integrare mai bună a canalului Bega și a parcurilor care îl însoțesc, în ansamblul urban, iar pe de altă parte trebuie amenajate parcuri publice în preajma cartierelor de blocuri și în cadrul noilor zone rezidențiale externe, asociate unor spații edilitare de cartier.

Pe de altă parte, închiderea a numeroase uzine din cadrul vechilor platforme industriale a dus la **înmulțirea excesivă a spațiilor industriale derelict**, abandonate, cu probleme de contaminare și cu dificultăți de reabilitare și de integrare în peisajul urban. Trebuie găsite soluții viabile de reconversie/restructurare funcțională, de integrare în rețeaua de relații urbane și de asumare publică a acestor spații.

O problemă remanentă, cu relevanță ridicată, este aceea a asigurării unui bun **echilibru între circulația motorizată, puternic dominantă în prezent, și cea pietonală sau asistată de mijloace fără motor**. De asemenea, printr-o planificare inteligentă trebuie încurajat transportul în comun, în defavoarea celorlalte tipuri de mobilitate urbană motorizată, de care sunt legate **fenomenele de poluare** (chimică, fonică, pulberi sedimentabile). Prioritare pentru dezvoltarea viitoare a orașului sunt realizarea unei rețele coerente de piste ciclabile care să deservească principalii poli de interes urban, respectiv ameliorarea **condițiilor de circulație și acces pentru persoanele cu nevoi speciale**.

Problemele specifice ale tipurilor structurale

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

În **centrul orașului** se acumulează o serie de 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 clădirile respective sunt cu precădere monumente istorice sau se află în zone de monument istoric. Pierderea substanței istorice a centrului orașului este amenințată nu numai prin dezintegrare din cauza deteriorării, dar și datorită demolărilor intenționate, pentru a face loc unor construcții noi, cu arhitectură neadecvată stilului arhitectural al cartierului, sau datorită tehnicilor de reconstrucție/reabilitare necorespunzătoare aplicate unora dintre aceste clădiri. Sunt necesare reglementări arhitecturale și urbanistice locale mult mai stricte, dublate de pârghii de intervenție publică rapidă atunci când acestea sunt încălcate. 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 culturală istorică a construcțiilor. În aceste cazuri, au fost utilizate materiale de calitate redusă. Nu există o amenajare și o personalizare clară a spațiilor importante. Doar în puține locuri se poate hoinări în voie.

Pe majoritatea străzilor, pietonii intră în conflict cu circulația auto. Multe trotuare sunt blocate de autovehicule parcate, inclusiv pentru că cererea de locuri de parcare depășește cu mult oferta. Un program susținut de realizare de parcări (subterane, supraterane) în proximitatea inelului pericentral este absolut necesar, în paralel cu pietonizarea majorității străzilor din Cetate. Multe dintre instituțiile publice amplasate în centrul orașului (primărie, prefectură, școli, spitale) dispun de foarte puțin spațiu propriu și beneficiază de spații publice strâmte, cu vecinătăți dificile. În ciuda executării unor lucrări de reabilitare, multe din aceste clădiri sunt degradate, impunându-se realizarea unor lucrări de consolidare la infrastructura tehnică. Continuă, de asemenea, să existe o insuficientă adaptare a rețelei comerciale la statutul cartierului central, care rămâne subexploatat, datorită concurenței cu mall-ul din apropiere (Iulius Mall), stării avansate de degradare a patrimoniului arhitectural din Cetate, respectiv ocupării spațiului public de către mijloacele auto. Rezolvarea acestor probleme, trebuie dublată de creșterea numărului și calității obiectivelor de interes cultural și turistic, prin înființarea și labelizarea unei rețele de instituții de cultură, muzee tematice, case memoriale, spații de entertainment și performing stradal, capabile să atragă populația orașului, dar și turiștii, și să creeze o atmosferă de eferescență culturală.

Și în celelalte **cartiere istorice** problema pregnantă este starea necorespunzătoare a patrimoniului construit, îndeosebi a clădirilor declarate 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 rezidențiale 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 în centrul orașului. O problemă majoră a celorlalte cartiere istorice este declinul lor funcțional, datorat dificultăților de adaptare la economia postindustrială. Ca urmare, în suburbiile istorice (în special în Fabrică) se poate observa o acumulare de probleme sociale.

În cadrul **structurilor de habitat cu caracteristici rurale**, problema dominantă rezidă în amenințarea pierderii caracterului echilibrat, prin acumulare necontrolată datorată presiunii imobiliare, având în vedere cadrul generos și apropierea de polii urbani de interes.

Vechile zone industriale sunt - din punctul de vedere al construcțiilor și al infrastructurii - zone dezordonate, parțial cu probleme de poluare a mediului și de securitate socială. În cazul acestora, există și problema spațiilor și clădirilor părăsite și în paragină, care dăunează peisajului urban și pun unele probleme de securitate pentru locuitori.

În vechile cartierele de vile nu există probleme grave.

Structura **zonelor de locuit din perioada socialistă**, cartierele de blocuri, este caracterizată printr-o stare parțial necorespunzătoare a clădirilor, care pun probleme de estetică urbană, de design peisager și de eficiență energetică. Regimul de coproprietate ridică o serie de piedici în gestionarea eficientă a clădirilor și în executarea lucrărilor de reabilitare. Aceste cartiere se caracterizează prin existența unui număr redus de spații verzi, spații libere de agrement și spații de joacă amenajate pentru copii, ca și prin transformarea multor suprafețe vegetale în spații de parcare spontană, datorită densității mari a clădirilor și insuficienței spațiilor amenajate pentru parcare.

Probleme evidente în **noile zone de locuit cu construcții individuale** sunt lipsa unor elemente de unitate arhitecturală a clădirilor și a unei logici urbanistice care să confere o anumită personalitate microcartierelor, menținerea multor străzi încă neamenajate și lipsa legăturilor acestora cu amenajările existente și cu mijloacele de transport în comun. Extinderea lor dezordonată a creat o serie de probleme, de la densitatea exesivă a construcțiilor în unele areale, până la dispersia exagerată, care face dificilă deservirea unităților de habitat cu infrastructuri și utilități adecvate. O problemă este, de asemenea, lipsa dotărilor cu elementele de infrastructură socială, în special în ceea ce privește grădinițele și școlile, dar și precaritatea infrastructurilor sociale, culturale și chiar comerciale, pentru care nu au fost rezervate spații cu poziție de polarizare locală.

Și zonele cu **noi construcții industriale și comerciale (fig.26)** sunt caracterizate de o anumită dezordine a construcțiilor, parțial datorată localizării defectuoase, moștenind locații ale vechilor platforme industriale. Problematice sunt și legăturile dificile ale acestora cu infrastructurile de deservire, vecinătățile conflictuale în cazul structurilor amplasate în zone dens locuite, ca și accesibilitatea limitată la mijloacele de transport în comun.



Fig. 26. Parcul industrial și tehnologic (PIT) și Incubator, Timișoara

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană 2015-2020
Polul de Creștere Timișoara

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	Monumentele 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	xx	xx	xx	xxx	x	x	xx
Cartierele istorice	xxx	xxx	xxx	xxx	xx	xx	xx	xx	xxx
Zonele de locuit din perioada socialistă	xx	x	xx	x	xx	xxx	xx	xx	xx
Cartierele de vile	xx	xx	x	xx	x	x	xx	xx	x
Noi zone de locuit cu construcții individuale	x	x	xxx	xx	xx	x	xxx	xxx	xx
Zonele de locuit cu caracter rural	xx	x	xxx	xx	xx	x	xx	xxx	xx
Vechile zone industriale	xxx	xx	xxx	xxx	xxx	x	xx	xxx	xxx
Noi spații industrial-terțiare	x	x	xx	x	xx	xx	xx	xxx	xx

Nivelul ariei de influență:

Concluziile rezultate din analiza diagnostic, relevă o serie de probleme privind eliminarea disparităților teritorial-economice din interiorul polului de creștere.

Ca și la nivelul orașului centru, și la nivelul zonei 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;
- Insuficienta rezolvare a accesibilităților în zonele de interes ale Polului de Creștere Timișoara;
- Relațiile funcționale din unele zone de contact urban-rural prezintă unele disfuncționalități;
- Lipsa unor relații rutiere între localitățile rurale, iar legăturile între aceste localități făcându-se lungi rute ocolitoare;
- Nu toate comunele au introdus un management performant al deșeurilor;
- Rețeaua de transport feroviar și starea tehnică a mijloacelor de transport feroviar a determinat suspendarea activității Regiotrans, afectând profund circulația călătorilor navetiști;
- Multe din așezările rurale nu au valorificat oportunitățile cooperării transfrontaliere în urma integrării în Eurogiunea DKMT.
- Nefinalizarea centurii rutiere a Timișoarei, centură care ar fi constituit un impuls în dezvoltarea așezărilor rurale din zona de influență;
- 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 localități sau locuri de interes.

Probleme specifice ale tipurilor structurale

Pe de altă parte, în zonele distincte prezentate mai sus ca având caractere diferite, apar probleme specifice.

Zonele afectate de tendințele de dezvoltare recentă și remodelate corespunzător, situate în special în apropiere a 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 infrastructură 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 calității habitatului în special în centrele locale.

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

- Accesibilitatea dificilă;
- Deficiență semnificativă în ceea ce privește alte activități economice pe lângă agricultură;
- Starea proastă de conservare și restarare a unor monumente istorice, clădiri vechi, edificii religioase, castele, situație care nu le permite integrarea în circuitul turistic

6.2.2. Tendințe de dezvoltare spațială – zone de expansiune sau de dezvoltare intensivă :

Nivelul orașului centru:

Tendințe generale de dezvoltare spațială. Orașul suferă transformări în toată cuprinderea sa, unele cu caracter punctual, altele înscriindu-se în arii mai largi, chiar în fronturi de expansiune, a căror dinamică a fost încetinită în anii de criză economico-financiară (2009-2013). Dacă înainte de criză dezvoltarea spațială s-a concentrat cu precădere la marginea orașului, în ultimii ani investițiile publice și private au antrenat metamorfoze și în interior. În zona centrală a orașului sunt în derulare ample investiții publice, cu scopul creerii de condiții pentru punerea în valoare a patrimoniului istoric. În celelalte cartiere istorice, sunt efectuate relativ puține investiții, cu excepția celor pentru ameliorarea spațiului public. Este, de altfel, firească o evoluție mai lentă în cartierele istorice, reclamată de regimul protectiv sub care se află multe din obiectivele de patrimoniu arhitectural. În zonele de tranziție care leagă cartierele istorice între ele și cu restul corpului urban, majoritatea investițiilor aparțin tot sectorului public, pentru creșterea accesibilității, ameliorarea infrastructurilor și modernizarea utilităților. Înspre periferie, deși într-un ritm mai lent, expansiunea continuă. Aici, pe terenuri utilizate anterior pentru agricultură, au fost construite în ritm rapid și în toate direcțiile noi cartiere rezidențiale și zone industriale. Alte areale de concentrare a investițiilor, chiar dacă nu la fel de atractive, sunt vechile zone industriale, unde se dezvoltă cu precădere interese industriale și comerciale. Partea care se dovedește a fi cea mai dinamică în ultimii ani este cea din nord-estul orașului, pentru exploatarea oportunităților de legătură rapidă cu spațiul național și internațional.

În ceea ce privește tipurile structurale luate în parte, situația se prezintă după cum urmează:

Tendințe de dezvoltare spațială a tipurilor structurale.

În *centrul orașului* au avut loc până de curând foarte puține dezvoltări și pe arii restrânse. Cea mai mare parte a clădirilor istorice nu a fost și nu este suficient reabilitată (vezi mai sus). În afara micilor investiții făcute în parte de proprietarii locuințelor și ai spațiilor comerciale, adesea rezumate la reabilitarea parterului, uneori și a demisolului clădirilor, au fost efectuate puține investiții semnificative raportate la necesarul patrimoniului arhitectural existent. Doar câteva clădiri publice, respectiv ecleziastice (de exemplu Palatul Baroc, Bastionul, Episcopia romano-catolică, Vicariatul Bisericii ortodoxe sârbe) sau unele clădiri proprietate privată, au fost sau sunt reabilite în prezent. Se așteaptă ca lucrările de remodelare a piețelor publice și de transformare a 10 străzi din cartierul Cetate în străzi pietonale, lucrări aflate în desfășurare, să impulsioneze și inițiativa privată și să transforme centrul orașului într-un spațiu atractiv, capabil de înnoire, cu respectarea valorilor de patrimoniu pe care le posedă. Potențialul de dezvoltare pentru clădiri noi este foarte redus în centrul orașului, datorită lipsei spațiilor. Puținele oportunități existente nu au fost valorificate până în prezent. În schimb, *interstițiile din jurul centrului istoric* urmează să suporte investiții majore, publice sau în parteneriat public-privat, pentru a prelua funcții pe care centrul le externalizează odată cu extinderea regimului stradal pietonal. Mult mai puțin dinamică este dezvoltarea în *celelalte cartiere istorice*. Aici există și mai puține investiții semnificative în ceea ce privește clădirile private, în afara celor punctuale, efectuate de proprietarii locuințelor respective și ai magazinelor. În special în Fabric se pot observa semne ale unei recesiuni prelungite în ceea ce privește dezvoltarea : spații comerciale abandonate, clădiri aflate într-un stadiu avansat de degradare. 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. Amplasarea în apropiere a unor obiective majore, îndeosebi din sectorul comercial, a dus la schimbarea ierarhiilor și la reconsiderarea funcției de utilitate a unor astfel de cartiere, asupra cărora presiunile imobiliare cresc.

În unele dintre *vechile zone industriale* au loc dezvoltări industrial – comerciale, printre care și construcția de noi clădiri de birouri sau de supermarket-uri (fig. 27, 28). Unele inițiative promițătoare au fost însă înghețate în perioada de criză și redemarează acum cu dificultate. Multe din zonele industriale vechi sunt însă complet nefolosite, în ciuda potențialului lor generos, datorat amplasării în mediul urban.



Fig. 27. Clădiri de birouri în Timișoara: City Business Center; Open Ville (în construcție); Park City (proiect)



Fig. 28. Spații comerciale moderne în Timișoara : Iulius Mall (interior); Shopping City (în curs de finalizare)

Cartierele de vile se dezvoltă încet în regie proprie.

În structura *zonelor de locuit din perioada socialistă* există un evident deficit de dezvoltare. Ca urmare a specificului urbanistic al acestor cartiere și a regimului proprietății, soluțiile imaginabile sunt puține. Ca urmare, până în prezent, în aceste zone nu au fost efectuate investiții semnificative, cu excepția celor de reabilitare termică a unor blocuri sau clădiri publice (școli în special), într-un procent modest față de necesar.

Noile zone de locuit cu construcții predominant individuale redevin treptat spații centrale ale dezvoltării urbane. Acestea se extind rapid dincolo de marginile orașului, dar rămân încă prizoniere ale unei dezordini urbanistice care le privează de atributele armoniei și funcționalității. O dinamică asemănătoare se poate constata și în cazul *noilor construcții industriale și comerciale*, cu investiții demarate recent și proiecte în curs de cristalizare, care presupun introducerea unui plus de echilibru în distribuția polilor de interes și atractivitate pentru fluxurile de populație (un al doilea mall în sudul orașului și posibil un al treilea în partea de est, un puternic pol industrial cu valențe IT în partea de SE, în prelungirea zonei industriale Calea Buziașului). Partea de nord-est a orașului, cu cele mai bune perspective de evoluție spațială, legate de autostrada A1 și de aeroportul internațional Timișoara, rămâne parțial în expectativă, în lipsa unor soluții definitive și viabile de racordare a acestora la ansamblul aglomerației urbane. Într-o dinamică în conservare pare să fi intrat și sudul orașului, spre Giroc, ca urmare a ezitărilor privind centura de sud și un posibil racord cu aceasta, pentru a transforma această arteră structurantă, dintr-o fundătură, într-o axă de penetrație, în măsură să atragă investiții și să antreneze procese de dezvoltare.

Concluzie. În tabelul următor este prezentată dinamica dezvoltării estimate pentru fiecare tip structural, clasificată în funcție de intensitate. Diferența de dezvoltare dintre marginea orașului și centru se mai estompează, deși rămâne vizibilă.

Nivelul orașului centru:	Intensitatea dezvoltării X - redusă XX - medie XXX - ridicată
Noi zone de locuit cu construcții individuale	xxx
Noi construcții industriale și comerciale	xxx
Ansamblurile de locuit extrem de dense	x
Cartierele de vile	xx
Structurile cu caracteristici rurale	xx
Vechile zone industriale	xx
Centrul orașului	xx
Cartierele istorice	xx
Structura zonelor de locuit din perioada socialistă	xx

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 de-a lungul arterelor de circulație importante, în direcția centrelor învecinate. Astfel, dezvoltarea pe arterele de circulație înspre nord și înspre sud este mai pronunțată, în primul rând deoarece pe această rută este în stadiu avansat de lucru autostrada București – Budapesta, iar spre sud se face legătura cu Belgradul.

Tendențe de dezvoltare spațială generală și structurală vizează:

- Elaborarea de PUG-uri pentru comunele din PCT, pentru a crește coerența teritorială a proceselor de dezvoltare;
- Dispersarea infrastructurii în funcție de calitatea vieții (educație, sănătate, cultură, sport) în toate comunitățile, mai ales în satele aparținătoare comunelor integrate în PCT;
- Extinderea infrastructurii tehnico-edilitare în zonele de dezvoltare rezidențială și economico-socială din perimetrul așezărilor rurale;
- Valorificarea energiei solare prin amenajarea unor parcuri de panouri fotovoltaice la Becicherecu Mic, Dumbrăvița, Moșnița Nouă;
- Valorificarea potențialului de dezvoltare a turismului tematic în majoritatea comunelor;
- Construirea de case de locuit sau de vacanță, ca factori de atractivitate pentru multe așezări rurale din arealul PCT;
- Generalizarea sistemului de colectare selectivă a deșeurilor;
- Amenajarea de perdele forestiere, împăduriri, spații verzi;
- Modernizarea unor sectoare de drumuri județene și comunale, pentru accesibilitate în toate așezările rurale ale PCT, prin realizarea unor proiecte comune și integrate, pe termen mediu precum și atragerea de fonduri pentru proiecte ample care să rezolve probleme rurale locale;
- Alimentarea cu apă, canalizare, stații de epurare, gestionarea deșeurilor etc., pentru îmbunătățirea relațiilor funcționale din zona de contact urban-rural.
- Progame de dezvoltare rurală prin care s-a valorificat poziția geografică a PCT în cadrul Euroregiunii DKMT și al Europei; Comuna Verde, parcuri de agrement - Universul Apei, bazine de înot, stațiuni turistice, baze turistice etc.

- Amenajarea de drumuri agricole în extravilan;
- Suprafețele agricole cu favorabilitate ridicată în spațiul rural au făcut ca agricultura să rămână un sector important pentru multe din comunele polului, ale căror primării și consilii locale au promovat politici de dezvoltare rurală accesând, alături de fermieri, programe cu finanțare europeană, pentru valorificarea potențialului agricol, pentru o agricultură specializată, performantă, și pentru protecția terenului agricol valoros.

În același timp, accentuăm faptul că, în această zonă, sunt situate Aeroportul Internațional Timișoara, autostrada Arad-Timișoara-Lugoj, parcuri industriale și centre logistice, cu rolul lor de polarizare infrastructurală și economico-socială.

În particular, pot fi deosebite următoarele zone de dezvoltare, caracterizate în funcție de dinamica lor de dezvoltare:

Nivelul ariei de influență	Deficit de dezvoltare : x-redus ; xx-mediu ; xxx-ridicat
1. Zona Aeroport Internațional Timișoara	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. Artere de racord cu autostrada București-Budapesta	xx
5. Artera de dezvoltare în direcția Lipova	x
6. Artera de dezvoltare în direcția Seghedin-Budapesta	xx
7. Artera de dezvoltare în direcția Belgrad	x
8. Artera de dezvoltare în direcția Novi Sad	xx
9. Zonele rurale dintre artele de dezvoltare	xxx
10. Artera hidrografică Bega	x
11. Artera hidrografică Timiș	xx

Cap. 6.3. ARII DE INTERVENȚIE IDENTIFICATE

Nivelul orașului centru

Prezentarea stărilor problematice ale diferitelor tipuri structurale, precum și a tendințelor de dezvoltare spațială a fiecărui tip structural (vezi mai sus) subliniază necesitatea consolidării intervenției autorităților publice în următoarele zone:

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

Fiecare din aceste zone prezintă probleme specifice, ce impun o atenție deosebită din partea autorităților publice și o concentrare a eforturilor de remediere a acestora în următoarea perioadă. De asemenea, în aceste zone dinamica de dezvoltare este foarte redusă, necesitând sprijin financiar în procesul de dezvoltare.

În strânsă legătură cu dezvoltarea centrului orașului, a suburbiilor istorice și a vechilor zone industriale este și valorificarea elementelor cu un potențial de dezvoltare ridicat.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană 2015-2020
Polul de Creștere Timișoara

În centrul orașului și în suburbiile istorice, acestea se concretizează în clădiri istorice importante și reprezentative, a căror reabilitare contribuie, pe de o parte, la salvarea de la degradare a acestora și, pe de altă parte, la dinamizarea acestor zone. Centrul istoric al orașului beneficiază în prezent de lucrări de reabilitarea și modernizare a infrastructurii și a spațiilor publice, principalele obiective urmărite fiind: îmbunătățirea mobilității populației, valorificarea patrimoniului arhitectural istoric, creșterea calității vieții cetățenilor și a gradului de confort. Se dorește o reorganizare a traficului în spațiile publice din centrul istoric, zona devenind preponderent pietonală. Alături de aceste lucrări sunt imperios necesare și lucrări care vizează conservarea și restaurarea clădirilor istorice.

În strânsă legătură cu dezvoltarea vechilor zone industriale, în special a celor pericentrale, este utilizarea potențialului spațiilor relativ centrale și ușor accesibile. În prezent, în zonele industriale pericentrale există numeroase clădiri în stare avansată de degradare, complet nefolosite, în ciuda potențialului lor datorat amplasării în apropierea centrului orașului. În plus, au un aspect inestetic în peisajul urban.

În structura zonelor de locuit din perioada socialistă se menține un deficit de dezvoltare ridicat, în aceste zone fiind necesare investiții semnificative în reabilitarea blocurilor, amenajarea unor spații de agrement și de joacă pentru copii.

Intensitatea problemelor, deficitul de dezvoltare și nivelul de sprijin din cadrul centrului urban al polului sunt sintetizate în tabelul următor :

	Intensitatea problemelor X - redusă XX - medie XXX - ridicată	Deficit de dezvoltare X - redus XX - mediu XXX - ridicat	Necesarul de sprijin X - redus XX - mediu XXX - ridicat
Centrul orașului	XX	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 componentelor cu potențial ridicat de dezvoltare, 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 subcapitolul anterior). 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, în strânsă legătură și cu modernizarea drumurilor județene și comunale care fac legătura între localitățile rurale din aria de influență. De asemenea, finalizarea centurii rutiere a Timișoarei ar impulsiona dezvoltarea localităților rurale din imediata sa apropiere.

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”. Viitorul proiect de amenajare la Remetea Mare a Centrului Intermodal Regional de transport marfuri Timișoara va contribui la dezvoltarea acestei zone și, implicit, la consolidarea competitivității polului de creștere.

În conjuncție cu această zonă și în prelungirea ei se află **interfața de legătură a orașului cu autostrada București-Budapesta**, ale cărei oportunități de dezvoltare trebuie valorificate prin intervenții prioritare, inteligente, în primul rând prin găsirea celor mai bune soluții de realizare a noi noduri și trasee de descărcare a fluxurilor și de amplasare a zonelor de activități.

Ca a treia prioritate se conturează dezvoltarea **arterelor în direcțiile Lugoj-București și, respectiv, Timișoara-Arad**, aceste artere facilitând legătura polului de creștere cu celelalte centre urbane ale țării și cu Europa Centrală și Occidentală. Subliniem că, pe aceste direcții se înscrie și autostrada București – Budapesta, care va oferi numeroase oportunități de dezvoltare localităților rurale situate de-a lungul acesteia.



Fig. 29. Axa de dezvoltare Timișoara-Arad, deservită de autostradă și de Aeroportul internațional Timișoara

Acestor priorități majore, le 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. În prezent, aceste artere înregistrează un deficit de dezvoltare mediu (vezi subcapitolul anterior).

De asemenea, **arterele în direcția Novi Sad și Lipova, spațiile dintre artere, precum și zona imediat limitrofă Timișoarei** se constituie în arii de intervenție prioritare, contribuind, la rândul lor, la eliminarea disparităților teritorial-economice din interiorul polului de creștere.

La nivelul ariei de influență și al contactului acesteia cu orașul Timișoara, sintetic reiese următoarea prioritarizare :

Arii de intervenție	Prioritate
Zona Aeroport-autostradă	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
Zona imediat limitrofă Timișoarei	8
Zonele rurale dintre arterele de dezvoltare	9

Cap. 6.4. 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 2020 în

- centrul orașului
- suburbiile istorice precum și
- în zona aeroportului, cuprinsă între Calea Aradului (capătul de sud al axei Timișoara-Arad), care face legătura polului cu exteriorul țării, și Calea Lugojului ce face legătura cu interiorul țării.

Următoarele criterii motivează selecția centrului orașului și suburbiilor istorice ca 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 aflate în curs constituie premise de ameliorare a situației, dar este imperios necesară continuarea intervențiilor (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; lucrările de amenajare urbanistică și de reabilitare funcțională a centrului istoric, trebuie sprijinite de dezvoltarea unei structuri urbane durabile și compacte care să evite acumularea circulației auto în partea centrală și să dirijeze fluxurile motorizate pe inelele intraurbane și periurbane (inelul 1, inelul 4, șoseaua de centură).

Motivația pentru selectarea interfeței de legătură cu aeroportul, cu autostrada și cu axele Timișoara-Lugoj, respectiv Timișoara-Arad, ca a doua arie prioritară de intervenție, este că aceasta aduce

o contribuție semnificativă la integrarea Polului de creștere Timișoara în rețeaua națională și internațională de orașe și regiuni importante, având în același timp și funcție de poartă de acces – „Gateway” și de front de expansiune economică (Fig.30).

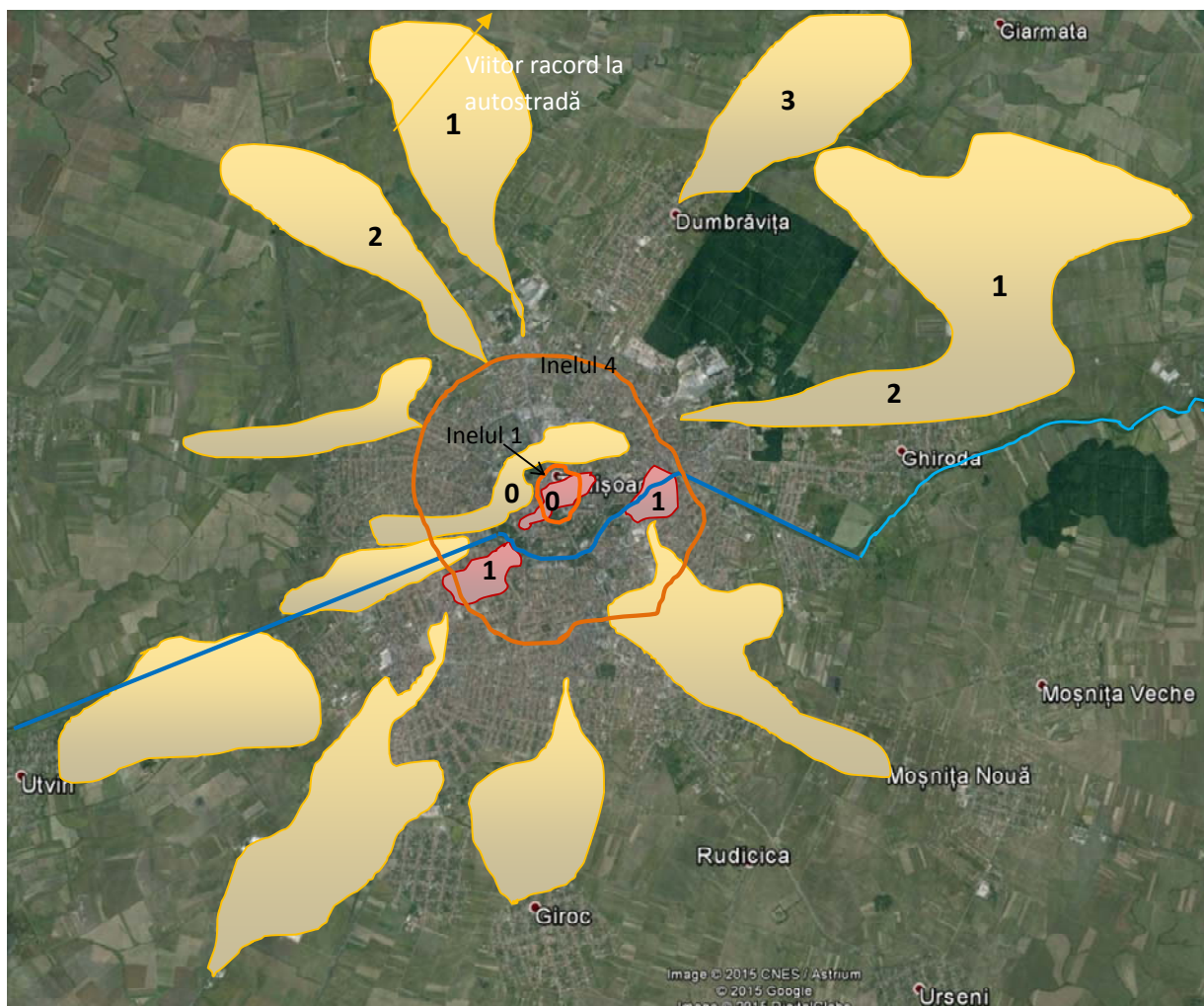


Fig. 30. Timișoara și vecinătățile imediate: arii prioritare de intervenție (2015-2020)

