

REFERAT DE APROBARE A PROIECTULUI DE HOTĂRÂRE
privind aprobarea și implementarea Strategiei de Dezvoltare
Teritorială Urbană - Timișoara Nord

Proiect emis la solicitarea Direcției Generale Urbanism și Planificare Teritorială și a Arhitectului Șef, înregistrată cu nr. SC2022-014278/09.06.2022

1. Descrierea situației actuale

Teritoriul luat în considerare de Strategia de Dezvoltare Teritorială Timișoara Nord a fost parțial tratat în cadrul unor documentații de urbanism de tip PUG și PUZ, însă fără a avea o viziune pe termen lung în ceea ce privește modul de organizare și raportul de forțe între centrul de greutate al orașului (respectiv centrul istoric și centura fostelor situri industriale) și zona periferiei. Deși în zona Nord au apărut câteva puncte de interes zonal – incinta Metro II, PITT, RAR etc – acestea nu au reușit să formeze țesut urban în jurul lor, fiind parcele cu destinație specializată și mono-funcțională. Pe de altă parte, oferta de teren din UAT-ul învecinat Dumbrăvița (în prezent epuizată) a preluat cererea pentru locuințe, migrarea timișorenilor către aceste noi parcelări fiind susținută de prețul comparativ mai scăzut al proprietăților din această zonă, precum și de speranță pentru o calitate sporită a locuirii.

Faptul că astăzi Dumbrăvița și-a epuizat aproape în totalitate resursa de teren cu locuințe de tip uni sau bi familial, în ansambluri de parcele de tip covor, este confirmat prin însăși prețul crescut al parcelelor disponibile, cu nimic mai prețioase din punct de vedere al calității vieții sau al localizării. Formarea cartierelor dormitor din ultimii 20 de ani, mai ales în jurul orașelor magnet cum e Timișoara, Cluj-Napoca, Brașov, etc, în lipsa unor politici publice la nivel de Zonă Urbană Funcțională, a dus în primul rând la sufocarea orașului nucleu prin suprasolicitarea serviciilor publice existente de educație, sănătate, cultură, dar mai ales a infrastructurii existente de mobilitate. Este astăzi evident și dovedibil faptul că, cel puțin în cazul Municipiului Timișoara, contrar a ceea ce arătau datele studiilor urbanistice asupra orașelor occidentale care s-au confruntat cu acest fenomen, străzile supralărgite cu benzi noi de circulație auto nu au făcut decât să invite la și mai mult trafic, la și mai mare congestie și poluare. Fenomenul de inducere a cererii (prin lărgirea străzilor fără o politică de transport în comun sau mobilitate alternativă), suprapus cu cel al lipsei serviciilor publice sau a locurilor de muncă în periurban, a exacerbât nevoia de comutare zilnică a populației pe o singură direcție: periferie – centru. Este motivul pentru care cele mai poluate zone sunt cele adiacente radialelor principale ale orașului, iar congestia acestora nu face decât să crească timpul petrecut în mașină cu motorul pornit. Este și unul din motivele pentru care se vorbește astăzi despre nevoia unei infrasturi de mobilitate verzi (pietonale și velo), ca alternativă la străzile principale supraaglomerate. Totodată, zonele monofuncționale ar trebui înlocuite cu zone multifuncționale, în care nevoile principale ale oamenilor se pot asigura în apropierea locuirii (orașul celor 15 minute).

Cu toate acestea, forma de urbanizare manifestată până astăzi și în cazul zonei Nord reia paradigma periurbanului, anume aceea de lotizare și vânzare a unor parcele pentru locuințe izolate, denumite în limbaj popular „parcele în câmp”. Mai recent s-a demarat chiar și construirea unor ansambluri de locuințe colective mari, în aceeași situație, izolate de masa urbană, fără accesibilitate pietonală sau velo (Calea Torontalului fiind și acum la prospectul unui drum național, deși a fost preluată de Municipality). Ceea ce se poate însă constata pozitiv este o creștere a interesului pentru clădiri eficiente energetic, oarecum forțată de contextul economic și geopolitic. Soluțiile rămân însă în zona rezolvărilor individuale: centrale unice pentru un bloc, panouri pe terase sau acoperișuri - dar fără o abordare la nivel de cvartal sau chiar zonă.

Totodată, zona se va confrunta în scurt timp și cu o incapacitate de preluare și satisfacere a nevoilor utilitare (precum captarea apelor pluviale, dar și alimentare cu energie); satisfacerea acestor nevoi nu va mai depinde însă doar de existența unei rețele, ci și de regândirea soluțiilor pe termen lung. Este unul dintre motivele pentru care gestiunea apelor pluviale trebuie asigurată local, prin soluții de tipul utilizării infrastructurii de canale de desecare, care, pe lângă rolul lor de rezervoare temporare ale apei de ploaie, pot deveni (prin interconectare) parte a unei rețele de culoare verzi-albastre de biodiversitate și mobilitate alternativă.

2. Schimbări preconizate și rezultate așteptate

- **Eliminarea disfuncționalităților produse prin creșterea necontrolată a zonelor de locuit** – măsuri imediate care ameliorează disfuncționalități prezente și măsuri pentru viitor (care preîntâmpină propagarea acestora sau apariția altor disfuncționalități);
- **Cheltuirea justă a fondurilor publice în scopul asigurării unui nivel ridicat de calitate a vieții pentru cetățeni** – mai ales în ceea ce privește asigurarea serviciilor publice, dar și pentru maximizarea efectului cheltuielilor bugetare prin integrarea acestora cu planurile investiționale a diferiților actori (publici sau privați);
- **Planificarea spațială coerentă pentru o dezvoltare sustenabilă a zonelor funcționale** - viziune urbană strategică pentru o repartizare echilibrată a funcțiunilor, poziționarea micro și macro-centrelor, reechilibrarea relației cu orașul și cu periurbanul;
- **Crearea unui instrument de lucru comun pentru buna guvernare, bazat pe colaborarea pe orizontală între actorii implicați** - planul de acțiune comun, indicatorii de calitate ai vieții și monitorizarea strategiei în vederea adaptării la condițiile viitoare.

În sfârșit, pornind de la concluziile analizei, obiectivele generale și specifice au fost grupate în patru mari **priorități strategice**:

- **Creșterea nivelului de mobilitate în zonă** - prin reglementarea și extinderea rețelelor de transport;
- **Creșterea nivelului de echipare edilitară a zonei** - prin reglementarea și extinderea rețelelor de alimentare cu utilități;
- **Creșterea calității rețelei de spații verzi-albastre** - prin accesibilizarea și extinderea suprafețelor ocupate de acestea;
- **Creșterea calității rețelei de facilități publice** - prin distribuția uniformă a funcțiunilor complementare în țesutul construit.

3. Alte informații

Necesitatea aprobării și implementării Strategiei de Dezvoltare Teritorială Urbană – Timișoara Nord, a fost solicitată atât de Direcția Generală Urbanism și Planificare Teritorială din cadrul Primăriei Municipiului Timișoara, de Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și de Urbanism, înființată în baza HCL 390/2021, cât și de instituțiile responsabile de contractarea și furnizarea utilităților publice.

4. Concluzii

Având în vedere prevederile legale expuse, proiectul de hotărâre privind aprobarea și implementarea Strategiei de Dezvoltare Teritorială Urbană – Timișoara Nord, îndeplinește condițiile pentru a fi supus analizării și dezbaterii plenului consiliului local.

**PRIMAR
DOMINIC FRITZ**

