

Capitolul 9

Profilul spațial și funcțional. Areele de intervenție

- Profilul spațial și funcțional
- Structura de utilizare
- Areele problemă
- Ariile de intervenție identificate



Capitolul 9

Profilul spațial și funcțional. Areele de intervenție

9.1. Profilul spațial și funcțional

Orașul Jimbolia este un oraș cu o **structură urbană geometrică, cu caracter rectangular**. Structura urbană actuală, rezultat al evoluției istorice este foarte clară: în partea centrală a țesutului urban se află nucleul inițial al așezării (un dreptunghi cu laturile de aproximativ 1,5/2 km, împărțit în careuri cu dimensiuni de aproximativ 250/300 m), rezultat al colonizării habsburgice din secolul al VIII-lea în jurul căreia, treptat, au apărut celelalte cartiere. Două axe majore orientate nord-sud (Strada Republicii) și est-vest (Strada Tudor Vladimirescu) împart acest dreptunghi în patru careuri, iar la intersecția acestora se află centrul geometric al așezării (intersecția în care este amplasată statuia Sf. Florian). Extremitatea nordică a așezării este traversată de calea ferată Timișoara – Jimbolia – Kikinda (Serbia), iar la nord de aceasta s-au localizat principalele activități industriale începând de la mijlocul secolului al XIX-lea. Din punctul de vedere al circulației urbane, principalele direcții de tranzit (cu excepția celei spre punctul de trecere a frontierei) au o dispunere incoerentă dirijându-se spre exterior prin trasee relativ complicate.

Centrul orașului, dispus liniar între străzile Ioan Slavici și Gheorghe Doja, are o extensiune spațială remarcabilă, lățimea între fronturile stradale măsurând peste 60 de metri, și se caracterizează prin ample spații verzi și fronturi stradale continue formate din clădiri cu două niveluri, ce aparțin mai ales arhitecturii de tip eclectic specifice anilor 1900 (fig. 9.1). Prin înălțimea și densitatea clădirilor, prin elementele de urgență existente (biserica romano-catolică, statuia Sf. Florian), reprezintă zona cu cel mai pregnant caracter urban (cu excepția cartierului de blocuri din zona gării).



Fig. 9.1. Clădiri specifice zonei centrale a Jimboliei

Celelalte cartiere au un caracter semiurban sau chiar rural spre periferii, în cazul acestora specifice fiind locuințele familiale cu un singur nivel, pe alocuri formând fronturi stradale continue. Se mai păstrează, inclusiv, 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 (fig. 9.2). Între casă și stradă se găsește de regulă o fâșie verde, iar structura constructivă este în parte deschisă și în parte închisă.



Fig. 9.2. Locuințe specifice cartierelor cu caracter semiurban

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. 9.3). Zona de blocuri este localizată exclusiv în nordul orașului și cuprinde două areale distincte cu caracteristici diferite. În proximitatea gării domină blocurile construite în anii '80 cu pretenții estetice, acoperișuri din țiglă și spații comerciale la parter. Mai spre vest pe calea Mărășești, unitățile colective de locuit, mai vechi, din anii '60-'70, sunt anonime, lipsite de spații comerciale și dotări social-culturale, iar condițiile de locuire submedice.

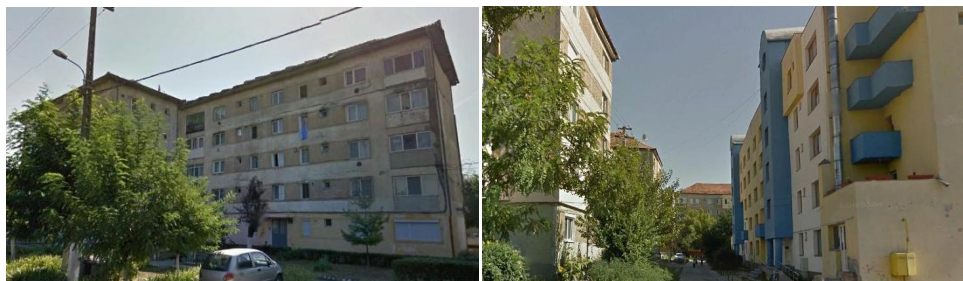


Fig. 9.3. Peisaje urbane în cartierele de blocuri

Noile construcții industriale și comerciale au fost realizate după Revoluția din 1989 pe spațiile libere din interiorul orașului sau pe acelea de la marginea orașului, care erau utilizate ca terenuri agricole, în special de-a lungul arterelor care marchează ieșirea din oraș (Calea Timișoarei, Strada Csekonics, Calea Moșilor).

9.2. 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, o gamă largă de cafenele, baruri și restaurante, precum și mici magazine. Pe lângă acestea un procent ridicat al spațiilor este destinat locuințelor și birourilor.

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 rezidențială, fiind completată cu facilități de comerț cu amănuntul și aprovizionare, utilizate cu precădere de riverani. Noile unități de locuit, apărute după 1989, sunt destinate în exclusivitate funcției rezidențiale.

Vechile zone industriale au o funcționalitate complexă: unele sunt parțial utilizate (Calea Moșilor), altele sunt total părăsite (Ceramica S.A., Topitoria de cânepă) sau, în alte cazuri au preluat funcții de servicii.

Funcțiile centrale sunt amplasate în centrul orașului și în zonele din imediata vecinătate a acestuia. Dintre acestea fac parte structuri administrative importante, precum Primăria, bisericile principale (Biserica ortodoxă, Biserica romano-catolică), instituții culturale (Casa de Cultură, Biblioteca Orășenească „Mihai Eminescu”, Muzeul Stefan Jäger etc.), și unele școli importante. Tot în proximitatea centrului sunt localizate și cele două centre comerciale de tip supermarket.

Funcția comercială este localizată cu precădere în zona centrală unde se află cele mai mari magazine și cele două supermarket-uri iar, pe alocuri, în celelalte cartiere, prin magazine de proximitate. Un rol important îl au și cele două piețe agroalimentare situate pe strada Gh. Doja, respectiv Calea Mărășești.

Spațiile verzi amenajate au o extensiune mai importantă în centrul orașului, unde este situat și Parcul Central cu o suprafață de peste 1 ha. Scuaruri și zone verzi sunt prezente de-a lungul principalelor artere stradale, iar suprafețe însemnate de zone verzi neamenajate de jur-împrejurul nucleului inițial, precum și în nord-vest unde sunt situate așa-numitele bălți ale orașului.

Circulația. Rețeaua stradală a orașului Jimbolia are caracter dominant rectangular. Acest tip de rețea ordonată are dezavantajul că mărește distanța de parcurs dintre diferite puncte ale orașului. Cea mai

importantă arteră de tranzit, de la Timișoara spre punctul de trecere a frontierei, străbate centrul orașului pe direcția nord-sud și se suprapune parțial Străzii Republicii, principala arteră a orașului, care asigură legătura și cu gara orașului. Inelele de circulație lipsesc în totalitate, iar centura ocolitoare este în stadiul de proiect. Circulația cu bicicleta este semnificativă, deși piste pentru cicliști sunt în curs de amenajare, iar traseele pietonale lipsesc. Orașul nu dispune de transport public în comun, deși distanțele între zonele industriale și cele rezidențiale sunt relativ mari.

9.3. Areale problemă

Problemele majore ale orașului Jimbolia sunt legate de disparitățile acumulate în timp între arealul central și celelalte cartiere ale orașului, ca urmare a evoluției istorice diferite și a caracterului rural, specific încă, pentru o bună parte a orașului. Ca urmare, persistă o serie de dificultăți de acces la infrastructura de utilități și de specializare funcțională, datorate sistemului legislativ incoerent și posibilităților limitate de finanțare a proiectelor de dezvoltare. O altă problemă majoră constă în lipsa unei viziuni de ansamblu, asumate politic, asupra perspectivelor strategice de dezvoltare teritorială a orașului. Deși a încercat acest lucru, în absența unui cadru național deschis către abordările pe termen lung, Primăria Jimbolia nu și-a putut asuma competențe care exced prevederilor legale, iar armonizarea diferitelor viziuni de dezvoltare, continuă să fie o pârghie cu rezultate incerte.

Probleme spațiale generale

Una din problemele generale cu impact asupra vieții și structurii urbane o constituie **lipsa unei centuri ocolitoare** pentru traficul de tranzit spre punctul de trecere a frontierei cu Serbia, dar și spre Lovrin și Sânnicolaul Mare. Această centură ar asigura în viitor coerența circulației, dar și a evoluției teritoriale a orașului, în contextul în care orașul, încă nu și-a definit, deocamdată, o aureolă periurbană. Soluția există și nu presupune rezolvări tehnice dificile dar, până în prezent, nu s-au găsit posibilitățile adecvate de susținere financiară a acestui proiect.

O altă problemă este legată de poziția privilegiată a orașului în context microregional și necesitatea construirii, în acest sens, a unei imagini urbane de prestigiu. **Zona centrală a Jimboliei reprezintă un spațiu de certă valoare istorică, cu importante clădiri de patrimoniu dar, care, în lipsa lucrărilor de reabilitare rămâne amorf și lipsit de atractivitate.** *Reabilitarea centrului civic*, a trotuarelor și a carosabilului, amenajarea peisagistică a spațiilor verzi, modernizarea obiectelor de mobilier urban ar putea transforma acest spațiu într-unul ce promovează o imagine de prestigiu a orașului. Menținerea circulației auto sau transformarea în arteră pietonală sunt opțiuni tehnice la dispoziția factorilor de decizie și a locuitorilor orașului, care se subordonează necesității acute de reinnoire a acestui spațiu-simbol al orașului.

Caracterul rural al cartierelor periferice reprezintă o problemă care trebuie abordată, pe de o parte, din punct de vedere al dotărilor edilitare și infrastructurii de utilități, iar pe de altă parte, prin prisma calității spațiilor publice care trebuie ameliorată. Îmbunătățirea accesului populației urbane la rețeaua de utilități, modernizarea străzilor, sporirea accesibilității și mobilității în spațiile urbane periferice constituie obiective importante care trebuie puse în practică pentru a integra zonele periferice în civilizația de tip urban.

O problemă remanentă, cu relevanță ridicată, este aceea a asigurării unui bun **echilibru între circulația motorizată, dominantă în prezent, și cea pietonală sau asistată de mijloace fără motor.** De asemenea, printr-o planificare inteligentă trebuie încurajat transportul pietonal, 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.**

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 spațiilor verzi

neamenajate, în ansamblul urban, iar pe de altă parte trebuie amenajate parcuri publice în preajma cartierelor de blocuri și în cadrul cartierelor periferice care nu dispun de asemenea spații. Amenajarea „zonei de bălți” din nord-vestul orașului ca spațiu de agrement constituie un alt un imperativ important ținând cont de cadrul natural din jurul Jimboliei lipsit de păduri și ape curgătoare.

Probleme specifice ale tipurilor structurale

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 clădiri de patrimoniu. 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 pârgii 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 cultural istorică a construcțiilor. În aceste cazuri, au fost utilizate materiale de calitate redusă. Nu există o amenajare și o personalizare clară a spațiilor importante.

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 în proximitatea străzii Republicii este absolut necesar, în paralel cu pietonizarea unor artere centrale mai importante.

În **zonele pericentrale** problema pregnantă este starea necorespunzătoare a patrimoniului construit, îndeosebi a clădirilor de patrimoniu. 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 amenajate, a spațiilor libere de agrement, dar și a spațiilor amenajate de joacă pentru copii.

Spațiile industriale vechi sunt - din punctul de vedere al construcțiilor și al infrastructurii - zone dezordonate, parțial cu probleme de integrare în peisajul urban 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.

Cartierele de blocuri sunt caracterizate 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 insuficienței spațiilor amenajate pentru parcare.

În **structurile cu caracter rural din zonele periferice** și neatinse de noile tendințe de dezvoltare, situate mai ales în zonele dintre principalele artere de circulație, există în special următoarele probleme specifice: insuficiența acoperirii cu rețele de utilități, accesibilitatea dificilă, deficiență semnificativă în ceea ce privește alte activități economice pe lângă agricultură.

9.4. Ariile de intervenție identificate

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

- centrul orașului

- cartierele de blocuri
- zonele periferice cu caracter rural

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 zonelor pericentrale și a vechilor zone industriale este și valorificarea elementelor cu un potențial de dezvoltare ridicat (fig. 9.4).

Matricea intensității problemelor în tipurile structurale

Tipul de probleme	Tipul structural				
	Zona centrală	Zonele pericentrale	Spațiile industriale vechi	Cartierele de blocuri	Zonele cu caracter rural
Starea de degradare a clădirilor					
Clădiri de patrimoniu în pericol					
Starea problematică a spațiului public					
Insuficiența rețelei de utilități					
Lipsește spațiile de parcare					
Lipsa / dezvoltarea insuficientă a infrastructurii sociale					
Intensitatea generală a problemelor					

Legendă

Nivelul de intensitate	Ridicată	Medie	Redusă



Fig. 9.4. Localizarea principalelor arii de intervenție

În **centrul orașului** principalele probleme 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 se află în prezent în atenția autorităților orașului urmând a se lua măsuri pentru: 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, inclusiv a infrastructurii educaționale și culturale.

În structura **zonelor de blocuri din perioada comunistă** se menține un deficit de dezvoltare ridicat, în aceste zone fiind necesare investiții semnificative în reabilitarea blocurilor și asigurarea eficienței energetice, amenajarea unor spații de agrement și de joacă pentru copii.

În strânsă legătură cu dezvoltarea **zonelor periferice cu caracter rural**, în care se menține un grad redus de urbanitate, este necesară densificarea infrastructurilor de canalizare, alimentare cu apă și gaze, reabilitarea spațiilor publice și creșterea accesibilității și mobilității urbane. De asemenea, este necesară diversificarea funcțiilor urbane și multiplicarea amenajărilor care să stimuleze stilul de viață urban (mobilier urban, iluminat public corespunzător, panouri informative, indicatoare de circulație etc.).