ACTIVELE URBANE ALE CĂILOR FERATE ROMÂNE

Ghid de valorificare și regenerare durabilă



MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE
DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRAȚIEI

POLITICA URBANĂ
A ROMÂNIEI

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

4

VALORIFICAREA ACTIVELOR ȘI INFRASTRUCTURII CĂILOR FERATE

INTRODUCERE

Această secțiune a ghidului de valorificare și regenerare durabilă a activelor căilor ferate române analizează mai în detaliu oportunitățile deschise de infrastructura feroviară la nivel regional, metropolitan și urban pentru orașele a căror zonă urbană și periurbană, adică primul inel de localități, cuprinde mai mult de 110,000 de locuitori. În identificarea acestor municipii reședință de județ s-a folosit metodologia de identificare a zonelor urbane funcționale dezvoltată de Banca Mondială și analiza demografică din cadrul Politicii Urbane a României (Livrabilul 6.2).

Ne concentrăm, așadar, asupra capitalei și a 31 de reședințe de județ, pe care le vom analiza:

1) la scara regională, printr-o cartare a legăturile feroviare dintre orașe și a dinamicile de dezvoltare ale acestora, pentru a identifica potențiale legături ce ar favoriza dezvoltarea economică a orașelor mai puțin dinamice sau conectarea locuitorilor din aceste zone la oportunitățile din orașele dinamice;[1]

2) la nivelul zonei urbane funcționale, pentru a identifica potențialul și utilitatea introducerii serviciilor de tren metropolitan, conform conexiunilor feroviare și a dinamicilor de dezvoltare din zona de influență a municipiului;

3) la nivel municipiilor, analiza include o cartare a activelor căilor ferate și a altor active aflate în proprietate publică, împreună cu alte zone de regenerare, rezerve de teren sau noduri de dezvoltare reprezentative la scară urbană, ce se află în proprietate privată, dar care ar beneficia de o dezvoltare integrată, care să ia în considerare relația cu calea ferată și eventualele acțiuni de regenerare a acestor active.

În timp ce unele orașe dispun de active ale căilor ferate mai generoase și de alte terenuri cu potențial de regenerare de-a lungul căii ferate, în altele potențialul de regenerare este concentrat în zona gării și în relația dintre calea ferată și zonele construite, pentru a crește calitatea a vieții și conectivitatea, diminuând efectul de barieră creat de zonele feroviare. Pentru a ilustra posibilitățile de transformare și nevoia unei abordări integrate, am realizat câteva analize de detaliu și exercitii de imaginație urbanistică, mai exact pentru zona București-Ilfov, în contextul introducerii trenului metropolita, și pentru orașele Reșița, Oradea și Cluj-Napoca.

Propunerile au în vedere intervenții în zonele stațiilor, subutilizate și cu o calitate scăzută a mediului urban proxim. Cele mai ample probleme se referă la confortul călătorilor, integrarea cu sistemele de transport local și județean și complementaritatea cu structura funcțională a localității.

Regenerare integrată în zona stațiilor de cale ferată de prim rang și de rang secund. Procesele de regenerare urbană de acest fel propun inserția unui mixt funcțional care să revitalizeze arealuri urbane ample, prin infrastructuri de business, imobile rezidențiale și funcțiuni comunitare de proximitate. Valorificarea terenurilor prin dezvoltare presupune edificarea unor ansambluri cu funcțiuni în general mixte, care să asigure atât o densitate de locuire durabilă, cât și funcțiunile economice necesare pentru un oraș prosper.

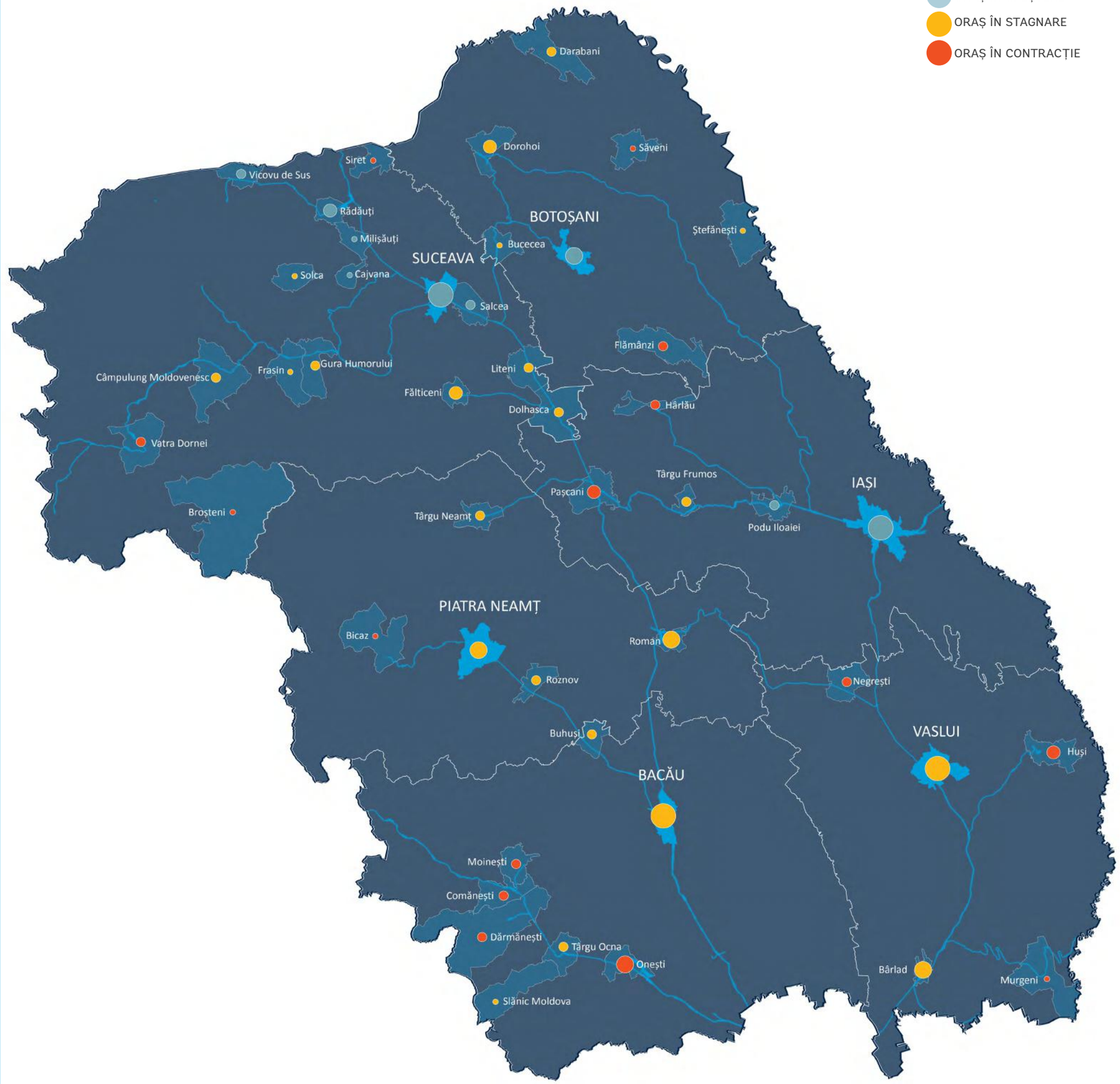
Prin intervențiile în zona infrastructurii feroviare se asigură premisa fundamentală a asigurării conexiunilor pietonale peste liniile de cale ferată. Conexiunile sunt esențiale pentru comunicarea între comunitățile de pe ambele părți ale rețelei, întregind proiectele de regenerare.

Refacerea infrastructurii de cale ferată, prin modernizare și aducere la parametri optimi, este esențială. Mobilitatea eficientă presupune confort, predictibilitate și rapiditate, motiv pentru care calea ferată trebuie să ofere opțiuni viabile în interiorul orașului și în zona metropolitană. Pentru căile ferate neutilizate, a căror viabilitate este redusă, se propune renaturarea, crescând astfel suprafața de spațiu verde și absorbția de emisii. Accesibilizarea acestora poate răspunde nevoii locale de spații pentru comunitate (ex. parc câini, pistă alergare).

1. orașele sunt clasificate în trei cateorii - în creștere, în stagnare sau în contracție, conform unei alte analize din Politica Urbană a României, ce a agregat evoluția economică, demografică și spațială de la nivelul orașelor și zonelor lor peri-urbane între 2003-2018.

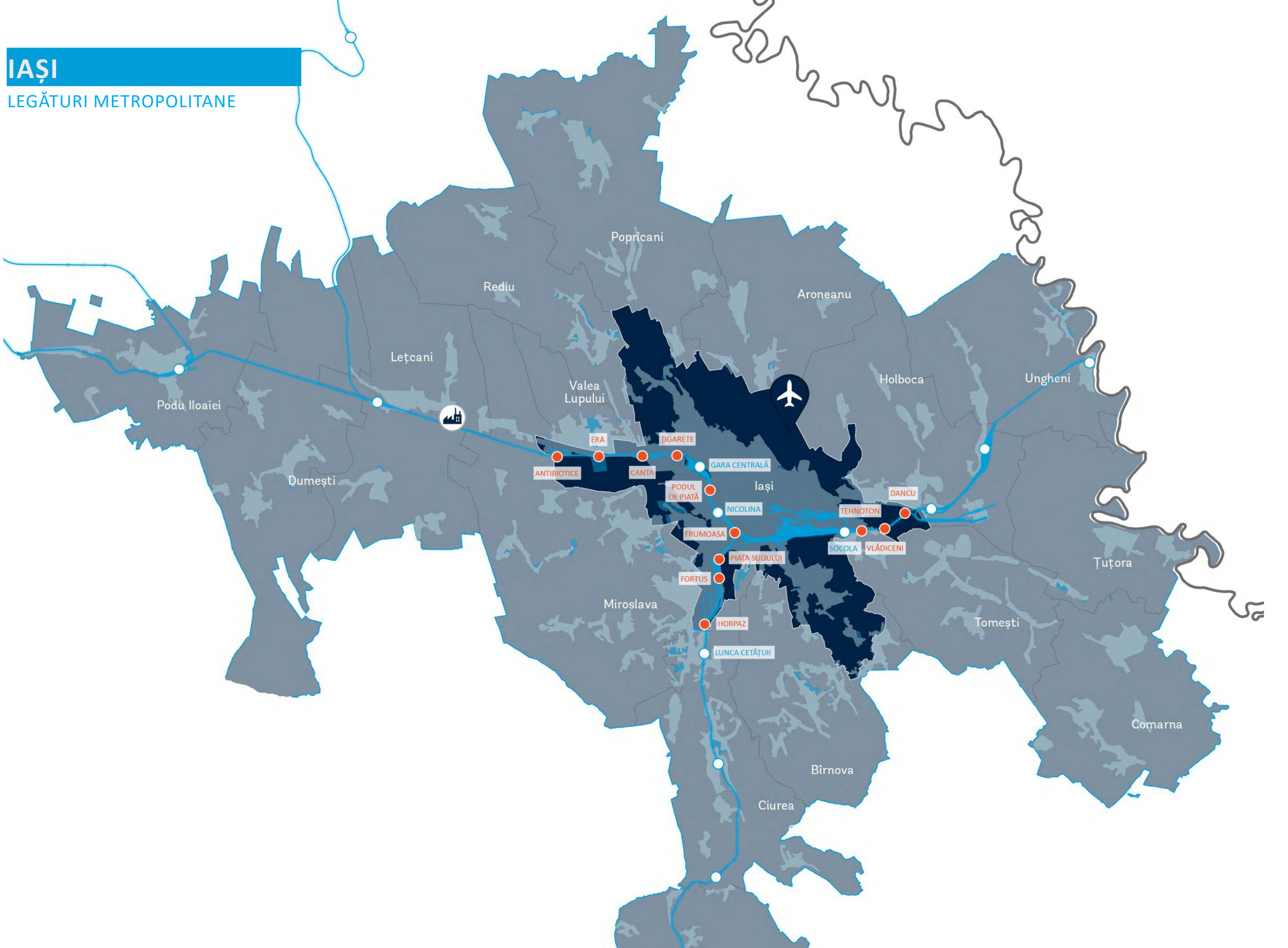
4.1

Regiunea Nord-Est



IAȘI

LEGĂTURI METROPOLITANE



IAȘI

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a zonei gării, împreună cu piațeta gării și zona locurilor de parcare, vizând creșterea accesibilității nemotorizate, consolidarea unui spațiu public de referință, mutând accentul de pe mașini pe oameni. Este necesară regândirea fluxurilor pietonale, amenajarea piațetei cu mobilier urban și regândirea soluțiilor de parcare.

Facilitarea conexiunilor pietonale peste liniile de cale ferată, în zona gării, între cartierele Alexandru cel Bun și Gară. Spațiul amplu ocupat de liniile de cale ferată permite o soluție de tipul unei pasarele pietonale sculpturale, prin organizarea unui concurs de soluții, cu scopul de a crește calitatea spațiului public din zonă

Valorificarea resurselor de teren neproductive din zona gării, în special pentru activități economice. Aici se poate consolida un centru de afaceri, având în vedere legăturile directe cu forța de muncă din regiune, fiind necesară conturarea unui masterplan de către administrația publică pentru a stabili o viziune de dezvoltare integrată.

Adaptarea zonei feroviare la scară umană și diminuarea efectului de barieră, creând conexiune între cartierele CUG, Frumoasa, Podu Roș și Bularga. Zona de siguranță a coridorului feroviar este destul de amplă în această zonă, permițând amenajarea unor spații pentru comunitate și plantarea unor perdele verzi care să atenueze vibrațiile și zgomotele. Este nevoie să se ia în considerare aceste aspecte, mai ales dacă se vor dezvolta servicii de tren metropolitan. Zona de interes: triunghiul creat de liniile de cale ferată - pasarelă pietonală/velo cu valoare arhitecturală, intersecția Str. Cetățuia cu coridorul feroviar - parc pentru comunitate/promenadă verde, Fabrica Nicolina - zonă de regenera integrată.

Zonă de densificare și regenerare integrată. În zona stației Remiza T Socola rezervele de teren indică posibilitatea conturării unei zone de dezvoltare prioritară. Arealul industrial destructurat de la N și infr. feroviară deschid oportunități de regenerare, în timp ce zona de la S poate fi urbanizată (cartier 15 minute).

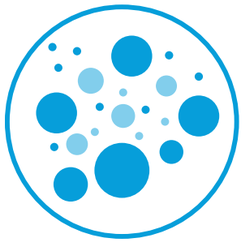


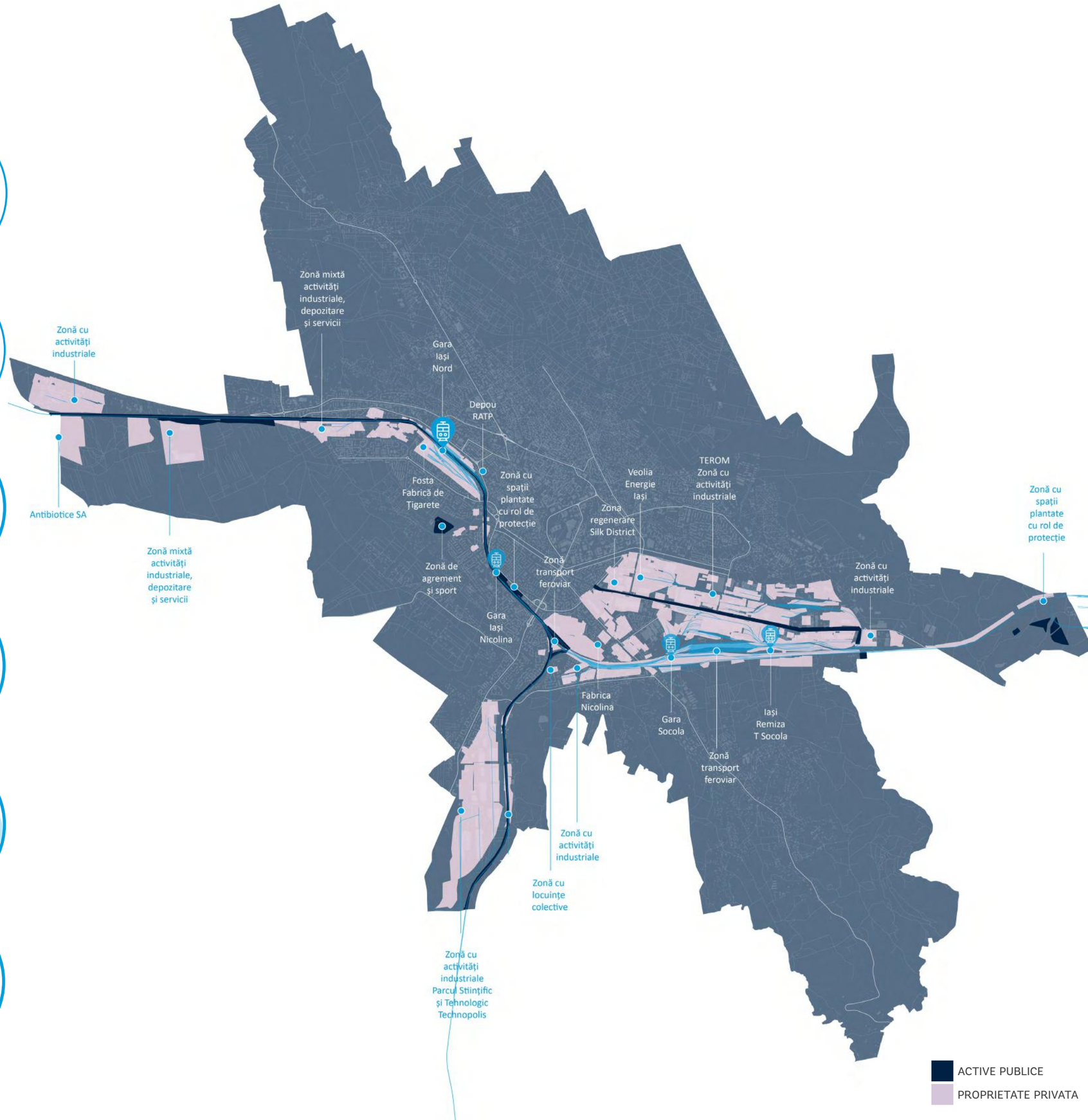






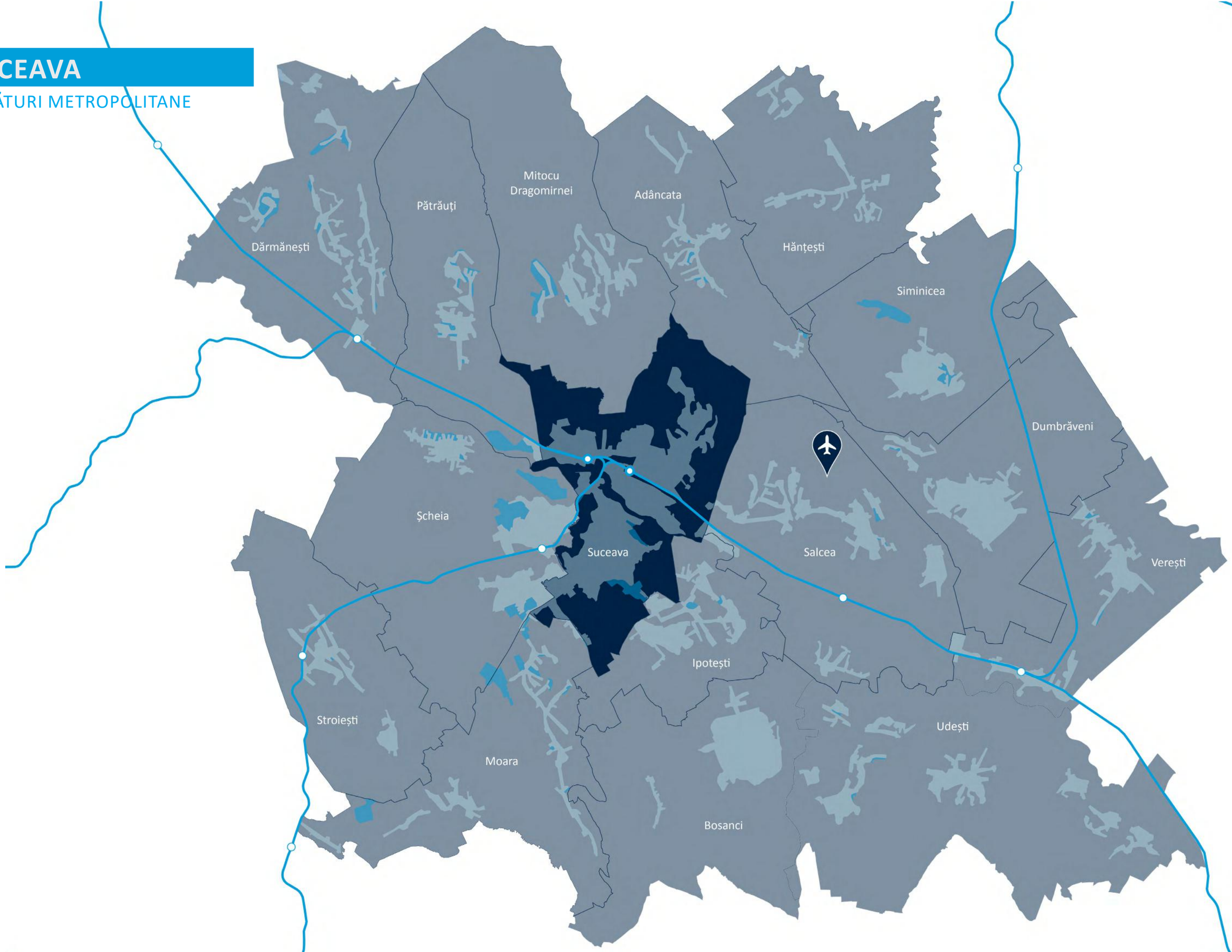






SUCEAVA

LEGĂTURI METROPOLITANE



SUCEAVA

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a zonelor gărilor Iţacani şi Burdujeni, vizând creşterea calităţii spaţiului public, punerea în valoare a clădirilor simbol din punct de vedere arhitectural şi diversificarea funcţională a zonelor, pentru a activa întreaga zonă. Este prioritară amenajarea piaţetelor prioritizând pietonii, bicicliştii şi transportul public.

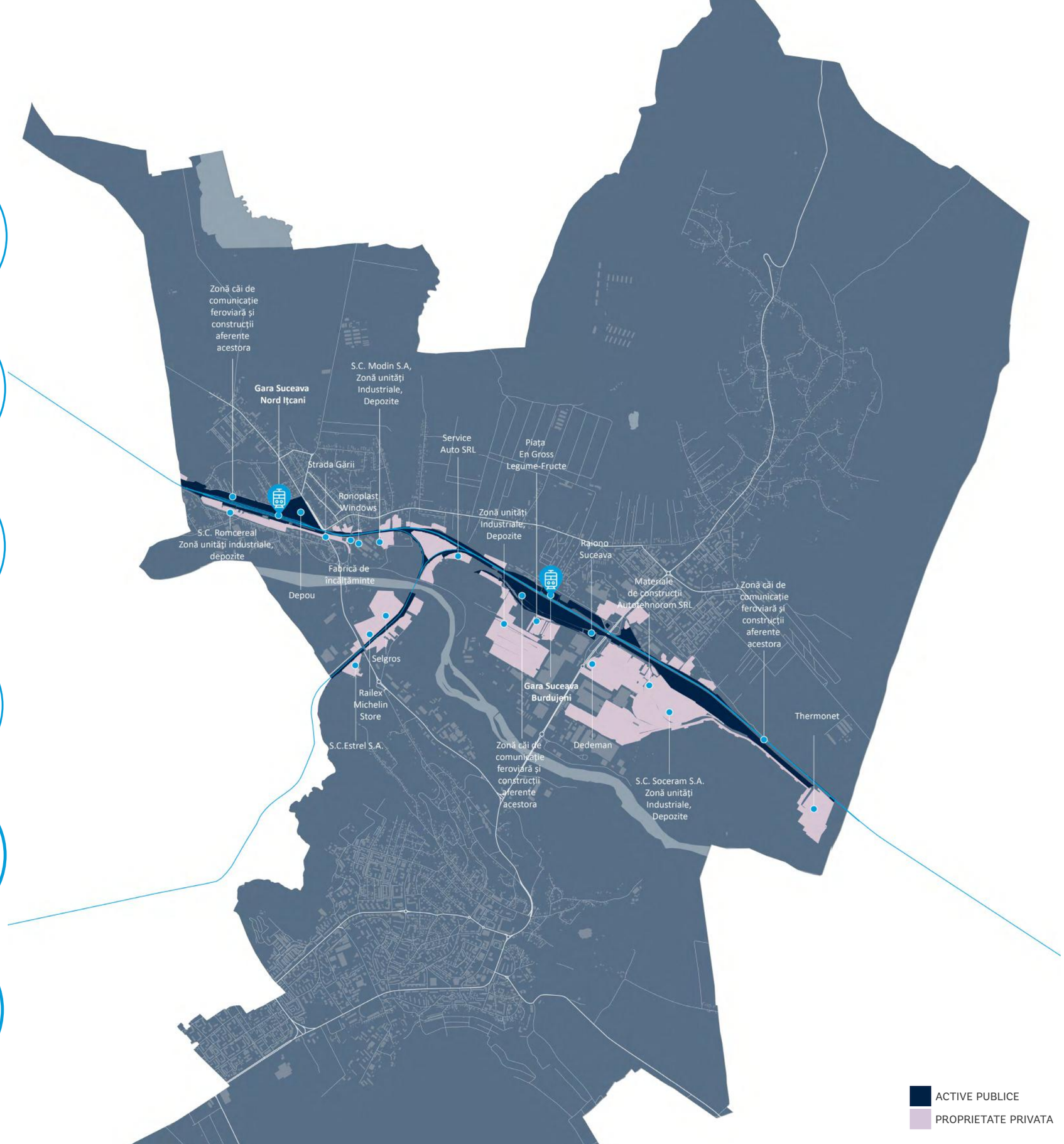
Facilitarea conexiunilor pietonale peste liniile de cale ferată, în zona gării Burdujeni, către zona de dezvoltare comercială şi posibil rezidenţială. Fosta zonă industrială dintre liniile de cale ferată şi râul Suceava a devenit un pol de dezvoltare, însă rămâne izolată faţă de restul ţesutului urban din cauza acestor două bariere.

Valorificarea terenurilor neproductive din zona Depoului Iţcani, vizând introducerea unei zone de activitate comercială şi atragerea angajatorilor, consolidând astfel un pol economic în această zonă mai izolată a oraşului. Administraţia locală poate atrage investitori prin investiţii în infrastructura publică şi calitatea spaţiului public.

Plantarea de vegetaţie în zonele de siguranţă din cartierul Iţcani, pentru a creea o barieră vizuală şi fonică între calea ferată şi locuinţele aflate în imediata proximitate (Str. Depoului şi Str. Gării), integrând şi Parcul Gării în sistemul verde nou creat. Aceste zone pot fi de asemenea amenajate pentru promenadă / coridor velo.

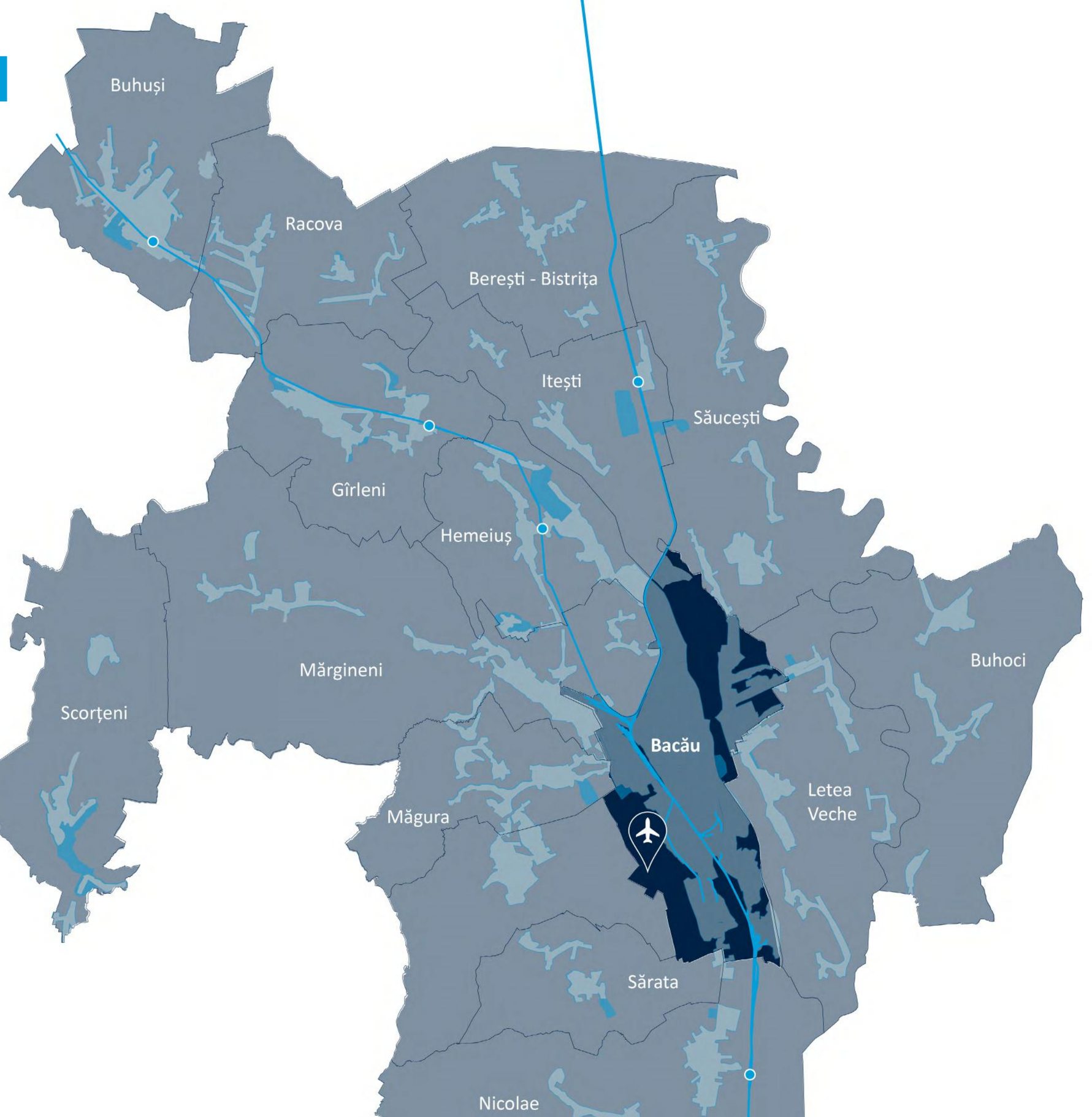
Conturarea unui punct de schimb intermodal lângă Gara Iţcani, conexiunile între mijloacele de transport public fiind momentan defectuoase, în special la intersecţia Str. Gării cu E85, unde atât drumul European cât şi calea ferată prezintă o barieră de mobilitate pentru cei care vor să schimbe către liniile de autobuz.

Adaptarea la scară umană a zonei de dezvoltare dintre calea ferată şi lunca Sucevei şi a cartierului Cuza Vodă, vizând atât facilitarea conexiunilor între cele două prin pasarele pietonale dar şi intervenţii în interiorul ţesutului urban, pentru a asigura un mediu prietenos deplasărilor pietonale, prin iluminat public, fluxuri pietonale continue etc.



BACĂU

LEGĂTURI METROPOLITANE



BACĂU

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a zonei gării, vizând creșterea atractivității și valorificarea ei ca un punct de reper al orașului, prin prioritizarea pietonilor, introducerea unor funcțiuni mixte și modernizarea spațiilor comerciale existente prin parteneriate public private și conturarea unui nod intermodal în dreptul gării.

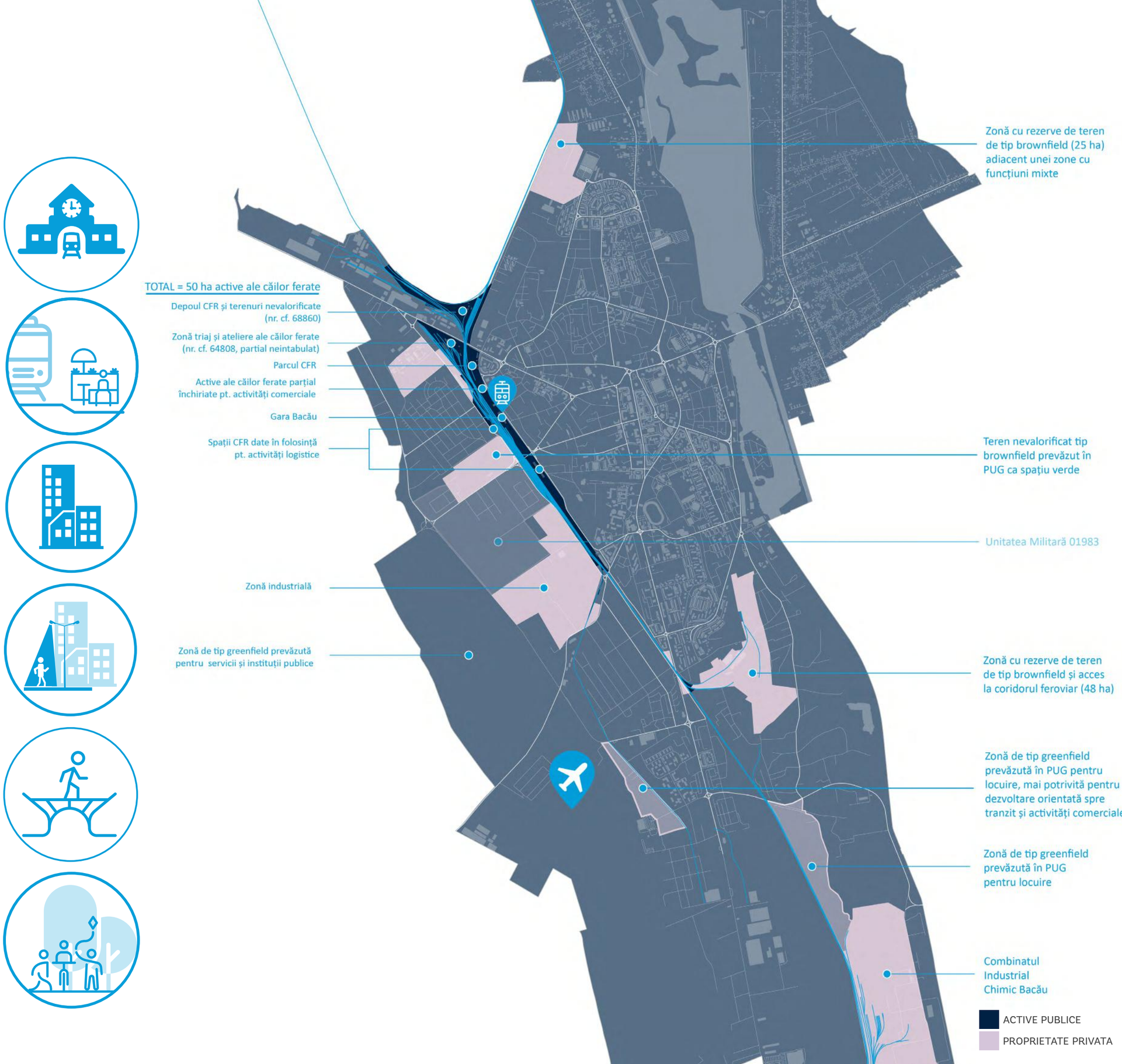
Amenajarea piațetei public din fața gării ca un spațiu pietonal, introducând-o în circuitul spațiilor civice ale orașului, valorificând rolul ei existent de nod de activitatea comercială. Ea trebuie gândite atât din perspectiva călătorului, a zonă de așteptare cu funcțiunile necesare, cât și a integrării ei în viața comunității locale.

Valorificarea activelor căilor ferate din preajma gării într-un mod integrat, urmând o viziune de dezvoltare unitară, care să stimuleze dezvoltarea unor clădiri de birouri și a unor spații comerciale integrate în țesutul urban, care să contribuie la calitatea vieții din cartierele adiacente și să fie gândite la scara umană.

Adaptarea la scară umană a zonei adiacente căilor ferate. Scara umană pleacă de la dimensiunea parcelelor și a fronturilor stradale, la modul în care acestea sunt tratate arhitectural (nivelul de detaliu, transparența), la încurajarea dezvoltării de spații comerciale pentru a activa zona și la mobilierul urban.

Facilitarea conexiunilor pietonale peste calea ferate între cartierel CFR, Bacovia și Zona Centrală, asigurând accesibilitatea universală prin rampe / lifturi și o densitate a intersecțiilor care să încurajeze deplasările nemotorizate. În zona Gării se justifică organizarea unui concurs de soluții pentru o pasarelă cu valoare arhitecturală.

Reamenajarea Parcului CFR și valorificarea zonei de ateliere dezafectate din proximitatea ei, ideal conservând și refuncționalizând clădirile de patrimoniu feroviar (hala circulară) și asigurând totodată conexiunea peste liniile de cale ferată. Amenajarea unui parc va deservi întreaga zonă de nord și va conecta cartierele CFR și Bacovia.



PIATRA NEAMȚ

LEGĂTURI METROPOLITANE



PIATRA NEAMȚ

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a zonei gării, vizând creșterea atractivității și valorificarea ei ca un punct de reper al orașului, prin restaurarea clădirilor de patrimoniu, introducerea unor funcțiuni mixte prin parteneriate public private, creșterea calității serviciilor de transport și amenajarea piațetei publice din fața gării ca loc de socializare.

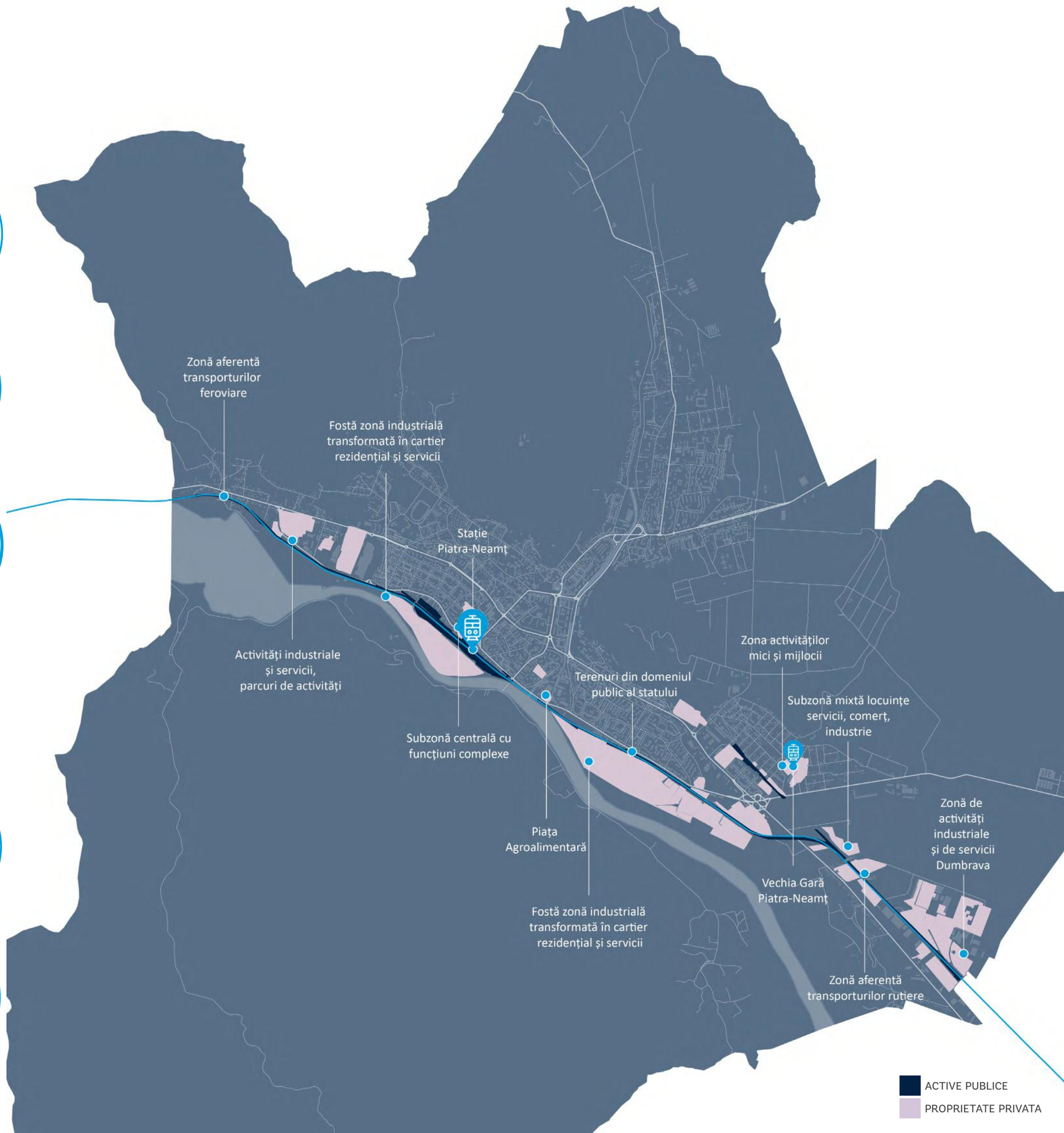
Diversificarea funcțiunilor din preajma gării, stimulând introducerea unor spații pentru birouri și activitate comercială, pentru a contura un pol de atracție în jurul nodului de tranzit regional. Se recomandă realizarea unui masterplan care să dea o viziune de dezvoltare comună întregului areal și să integreze arealul nevalorificat de la S.

Valorificarea zonelor adiacente coridorului feroviar ca și spații pentru comunitate, acolo unde rezervele de teren sunt mai generoase, prin amenajarea acestor spații ca și locuri de socializare. Zone cu potențial: cartierul Sărata, intersecția Str. Toamnei și Str. Bistriței, intersecția Str. Dimitrie Leonida și Str. Muncii.

Având în vedere că liniile de cale ferată reprezintă o barieră ce mărginește zona construită a orașului și sunt foarte apropiate de clădiri, acolo unde lățimea zonei de siguranță o permite, se recomandă **plantarea de vegetație, pentru a creea o barieră fonică și vizuală,** cu scopul de crește calitatea vieții.

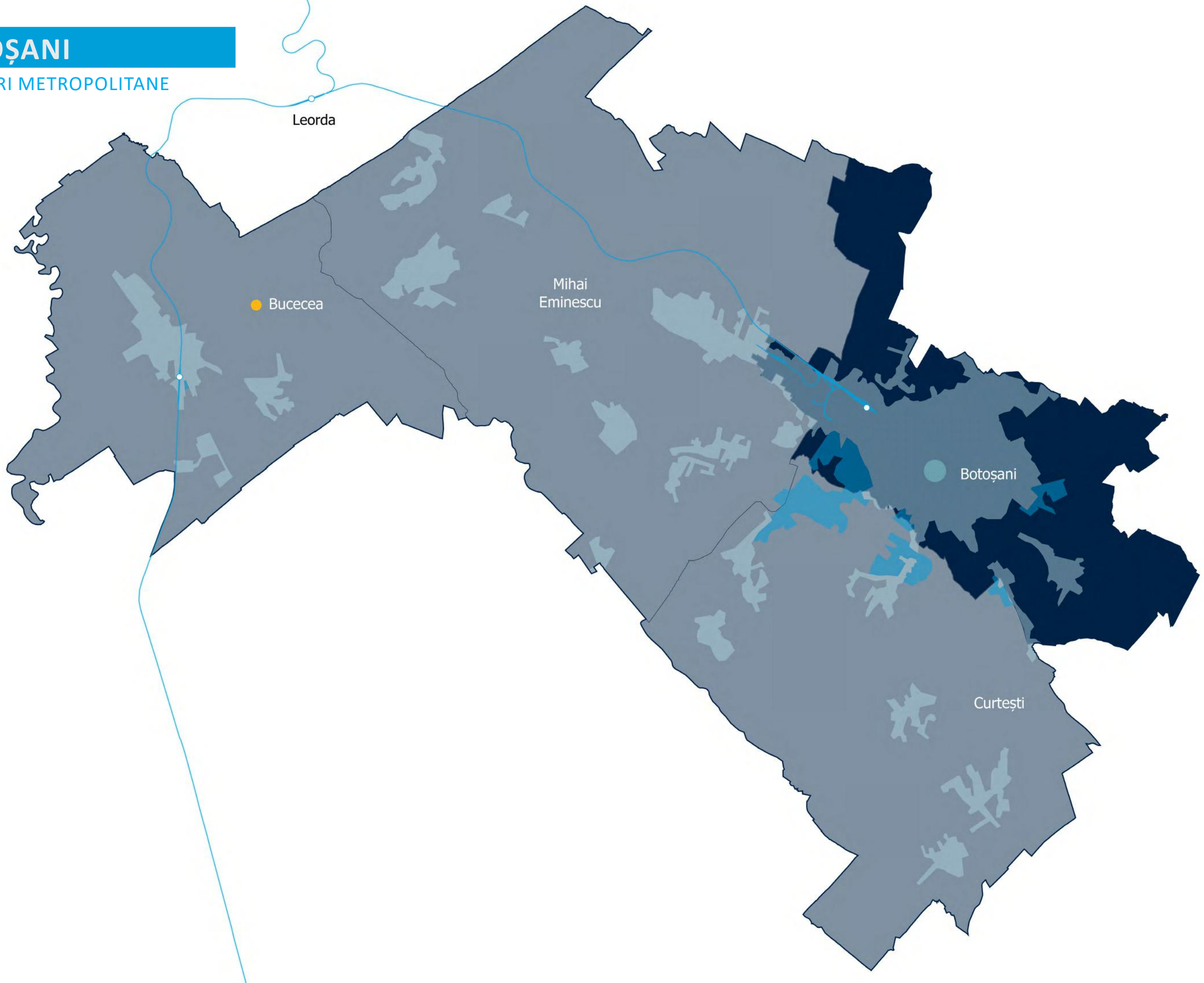
În regenerarea arealului de la S, zonifica ca zonă centrală cu funcțiuni complexe, trebuie avută în vedere **asigurarea conectivității peste calea ferată,** caracterul central justificând construirea unei pasarele sculpturale, prin organizarea unui concurs de soluții, care să ofere o vedere panoramică asupra Bistriței și zonei împădurite.

Regenerarea integrată a rezervelor de teren în conexiune cu coridorul de cale ferată, asigurând permeabilitatea în zonă, conexiunile nemotorizate către restul orașului (cartierul Mărăței) și dezvoltarea la scară umană, în continuarea țesutului urban de la N. Zona poate deveni un pol de activitate economică cu funcțiuni civice.



BOTOȘANI

LEGĂTURI METROPOLITANE



BOTOȘANI

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a zonei gării, vizând creșterea atractivității și valorificarea ei ca un punct de reper al orașului, prin prioritizarea pietonilor, introducerea unor funcțiuni mixte și modernizarea spațiilor comerciale existente prin parteneriate public private și conturarea unui nod intermodal în dreptul gării.

Optimizarea conexiunilor intermodale în dreptul gării, într-un mod integrat, vizând pe de-o parte schimburile dintre gară și autogară, dar și conexiunile cu transportul public local și cele pietonale și velo. Reconversia funcțională și adaptarea la scară umană pentru a facilita conexiunile nemotorizate.

Diversificarea funcțiunilor în zona gării. Aceasta are potențialul de a concentra activități economice de importanță regională. Realizarea unui masterplan va permite administrației locale să asigure o viziune integrată de dezvoltare și să aducă în atenția investitorilor oportunitățile din zonă și să intervină asupra spațiului public.

Având în vedere că liniile de cale ferată reprezintă o barieră ce separă cartierele de locuințe de zona industrială a orașului și sunt foarte apropiate de clădiri, acolo unde lățimea zonei de siguranță o permite, se recomandă **plantarea de vegetație, pentru a creea o barieră fonică și vizuală,** cu scopul de crește calitatea vieții.

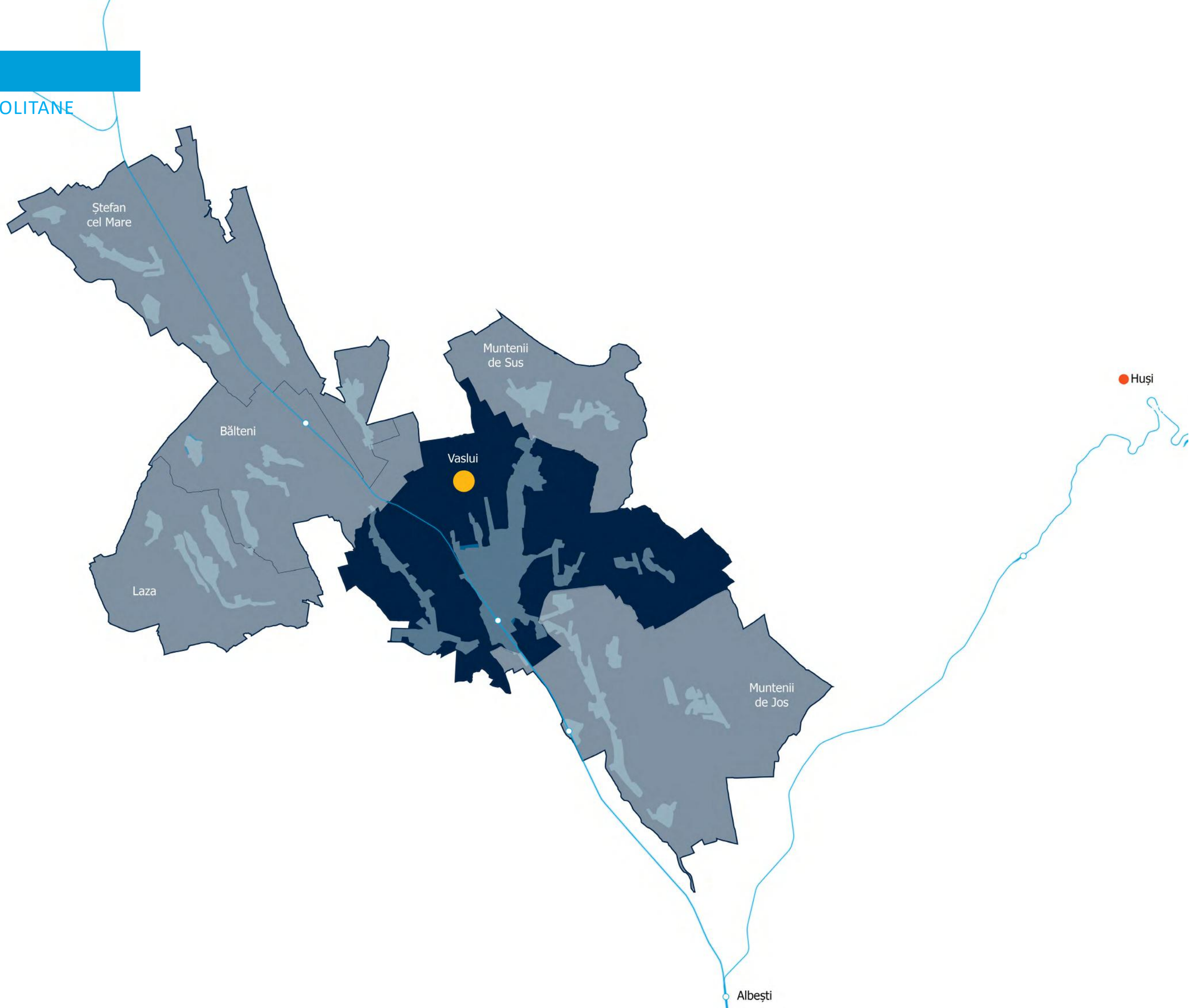
Regândirea zonelor adiacente infrastructurii feroviare și a zonei destructurate cu caracter industrial la scară umană. Scara umană pleacă de la dimensiunea parcelelor și activarea fronturilor stradale, la încurajarea dezvoltării de spații comerciale pentru a activa zona și la amenajarea spațiului public cu mobilier urban.

Dezvoltarea integrată a zonelor industriale destructurate sau în curs de transformare, luând în considerare proximitatea lor față de calea ferată și nevoie asigurării unor conexiuni pietonale peste calea ferate, a facilitării mobilității în interiorul acestora și a integrării în țesutul urban existent.



VASLUI

LEGĂTURI METROPOLITANE



VASLUI

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a zonei gării, vizând creșterea atractivității și valorificarea ei ca un punct de reper al orașului, prin prioritizarea pietonilor, introducerea unor funcțiuni mixte și modernizarea spațiilor comerciale existente prin parteneriate public private și conturarea unui nod intermodal în dreptul gării.

Optimizarea conexiunilor intermodale în dreptul gării, într-un mod integrat, vizând pe de-o parte schimburile dintre gară și autogară, dar și conexiunile cu transportul public local și cele pietonale și velo. Reconversia funcțională și adaptarea la scară umană pentru a facilita conexiunile nemotorizate.

Dezvoltarea integrată a zonelor industriale destructurate sau în curs de transformare, luând în considerare proximitatea lor față de calea ferată și nevoie asigurării unor conexiuni pietonale peste calea ferate, a facilitării mobilității în interiorul acestora și a integrării în țesutul urban existent.

Având în vedere că liniile de cale ferată reprezintă o barieră ce mărginește zona construită a orașului și sunt foarte apropiate de clădiri, acolo unde lățimea zonei de siguranță o permite, se recomandă **plantarea de vegetație, pentru a creea o barieră fonică și vizuală,** cu scopul de crește calitatea vieții.

Facilitarea conexiunilor peste calea ferată: Liniile de cale ferată sunt adesea bariere ce separă comunitățile. Conexiunile sunt importante pentru calitatea vieții și conectivitatea locală și pot fi realizate la nivel cu calea ferată, prin pasarele ce pot juca rol arhitectural sau prin traversări subterane, conform principiilor accesului universal.

Amenajarea piațetei public din fața gării ca un spațiu pietonal, introducând-o în circuitul spațiilor civice ale orașului, valorificând rolul ei existent de nod de activitatea comercială. Ea trebuie gândite atât din perspectiva călătorului, a zonă de așteptare cu funcțiunile necesare, cât și a integrării ei în viața comunității locale.

Gara Vaslui

Zona de regenera în jurul gării
autogara și zonă activități comerciale și administrative

Terenuri tip brownfield

CET Vaslui și platformă depozitare deșeuri

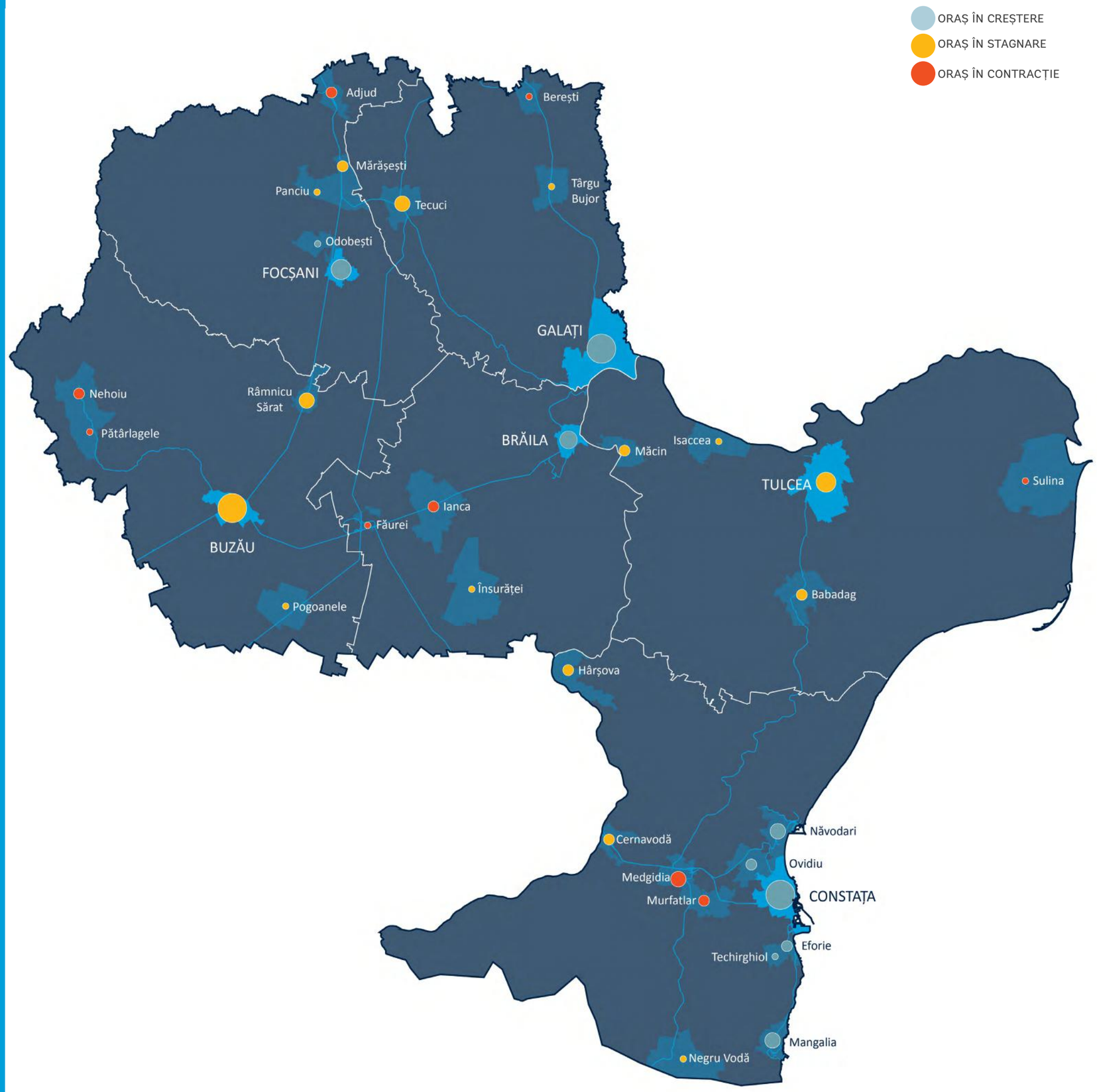
Zona activități economice și logistice

ACTIVE PUBLICE

PROPRIETATE PRIVATA

4.2

Regiunea Sud-Est



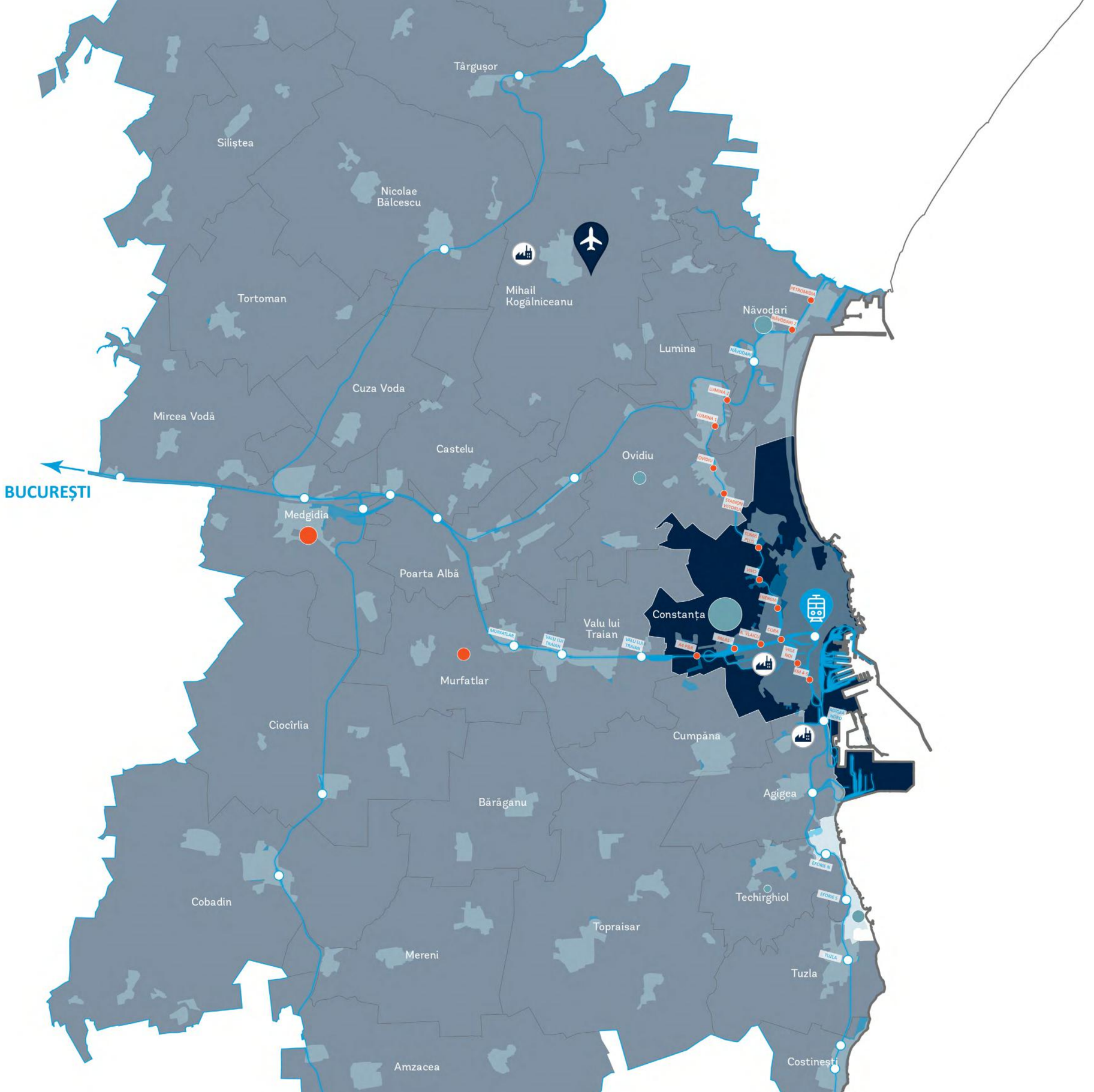
CONSTANȚA

LEGĂTURI METROPOLITANE

La nivel regional, observăm faptul că municipiul Constanța și orașele de pe litoralul Mării Negre intră în categoria orașelor aflate în creștere, însă Medgidia și Murfatlar înregistrează o tendință de declin, iar Cernavodă, Negru Vodă, Babadag și Tulcea se află în stagnare. Creșterea frecvenței trenurilor de interes regional sau ajustarea programului astfel încât să se plieze pe nevoile navetiștilor, reprezintă o șansă importantă pentru aceste orașe mai puțin dinamice. De asemenea, facilitarea legăturilor dintre Municipiul Constanța și aeroportul Mihail Kogălniceanu și Delta Dunării (Tulcea) ar contribui la dezvoltarea turismului.

Valorificarea infrastructurii feroviare și a legăturilor regionale poate contribui la:

- consolidarea rolului de pol de creștere național al municipiului Constanța
- oferirea unei alternative sustenabile la naveta cu autoturismul dinspre localitățile periurbane ale Constanței (Valu lui Traian, Lumina, Cumpăna), prin introducerea unor trasee de tipul trenului metropolitan
- creșterea accesului la oportunități economice pentru locuitorii din județul Constanța, în special din zonele rurale cu puține locuri de muncă pe plan local și mai greu accesibile pe cale rutieră (ex. Cuza Vodă, N. Bălcescu),
- creșterea competitivității altor centre urbane din județ, prin conectarea la Portul Maritim Constanța și piața economică din reședința de județ (ex. Medgidia, Murfatlar)
- creșterea conectivității între stațiunile de la malul mării și a atractivității unor stațiuni ce nu performează la potențialul maxim, prin operarea unor rute cu frecvență crescută între Constanța și Mangalia
- creșterea conectivității litoralului cu alte orașe din țară și destinații internaționale, prin stabilirea unei legături rapide între Aeroportul Mihail Kogălniceanu și municipiul Constanța.



CONSTANȚA

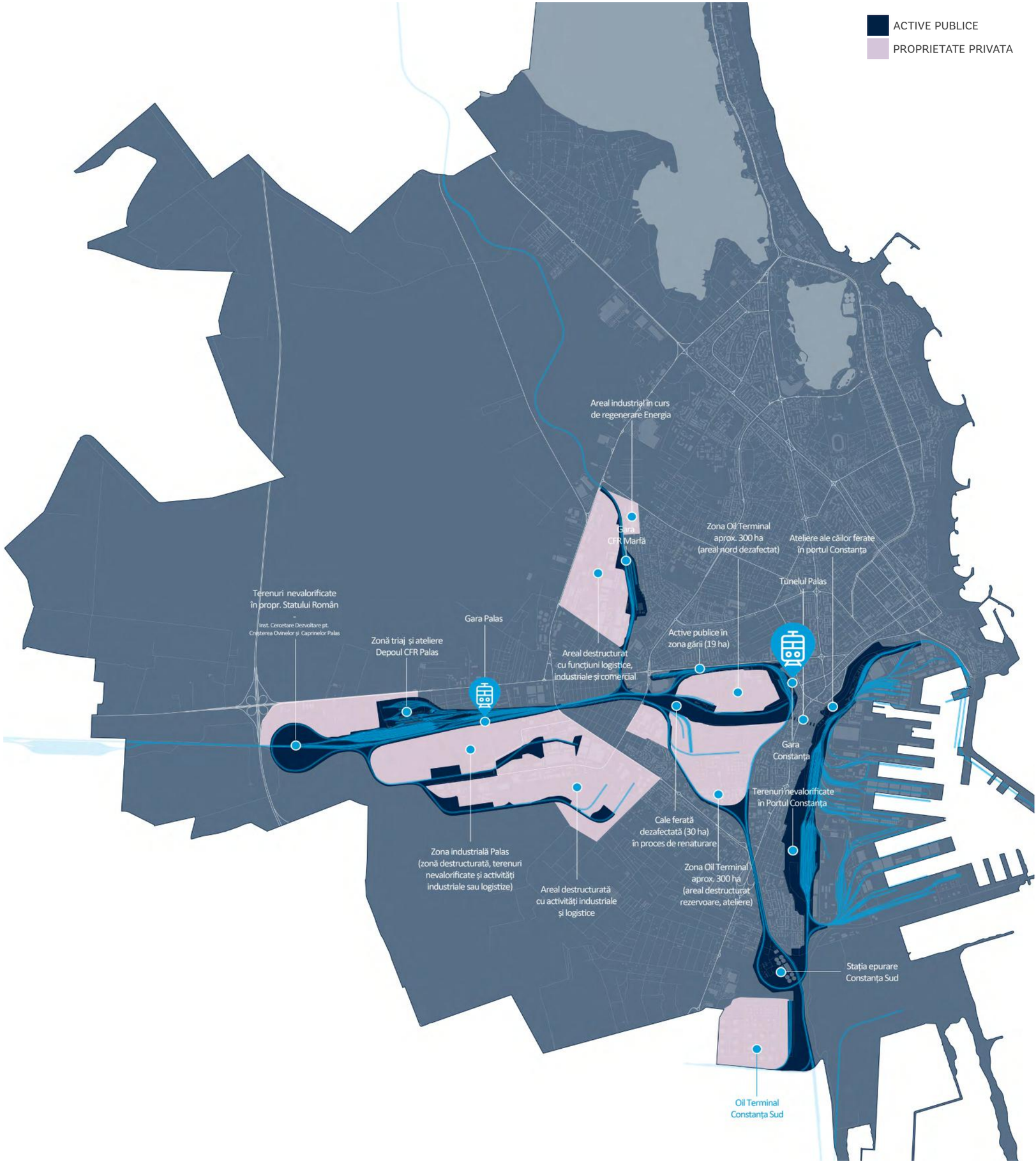
CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a zonei gării, urmărind câteva principii directoare: i) creșterea conectivității, mutând atenția de pe automobil, pe mobilitatea durabilă, facilitând schimburilor intermodale și oferind o atenție deosebită deplasărilor pietonale și velo, ii) introducerea unor noi construcții care să deservească gara și să includă funcțiuni mixte (comerciale, spații de birouri), crescând atractivitatea zonei.

Conturarea unor spații publice în jurul gării, transformând astfel zona într-un punct de atracție pentru vizitatori și localnici. Este necesară îmbunătățirea conexiunilor cu Parcul Gării și regândirea Pieței Victoriei ca un spațiu prioritar pietoninlor. Zona verde se poate extinde de-a lungul Șos. Portului, conectând astfel gara cu Muzeul Marinei, Parcul Carol și zona Cazinoului.

Valorificarea integrată pentru dezvoltări imobiliare cu funcțiuni mixte și spații publice a zonei dezafectate din Oil Terminal, a căii ferate abandonate și a tunelului Palas, în conexiune cu gara. Întreaga zonă industrială, localizată în inima orașului necesită o viziune de dezvoltare pe termen lung, etapizată, astfel încât să se faciliteze valorificarea rapidă a a terenurilor aflate în proprietate publică / zonei dezafectate respectând un concept care să vizeze întreaga zonă. Locația centrală, lângă gară, face acest teren ideal pentru a deveni inima Constanței, pentru a dezvolta un centru de afaceri și a concentra spații publice și activități socio-culturale. Regândirea terenului de aprox. 300 ha trebuie să includă și o componentă verde, ce se pliază bine pe fostul coridor feroviar, aflat în proces de renaturare.

Regândirea gărilor secundare ca noduri intermodale de tipul park & ride, unde navetiștii să poată lăsa automobilul personal și să ia trenul până în centrul orașului. Cele două gări sunt bine poziționate în proximitatea centurii orașului (A4), oferind o oportunitate de scădere a utilizării automobilului personal în nucleul urban.



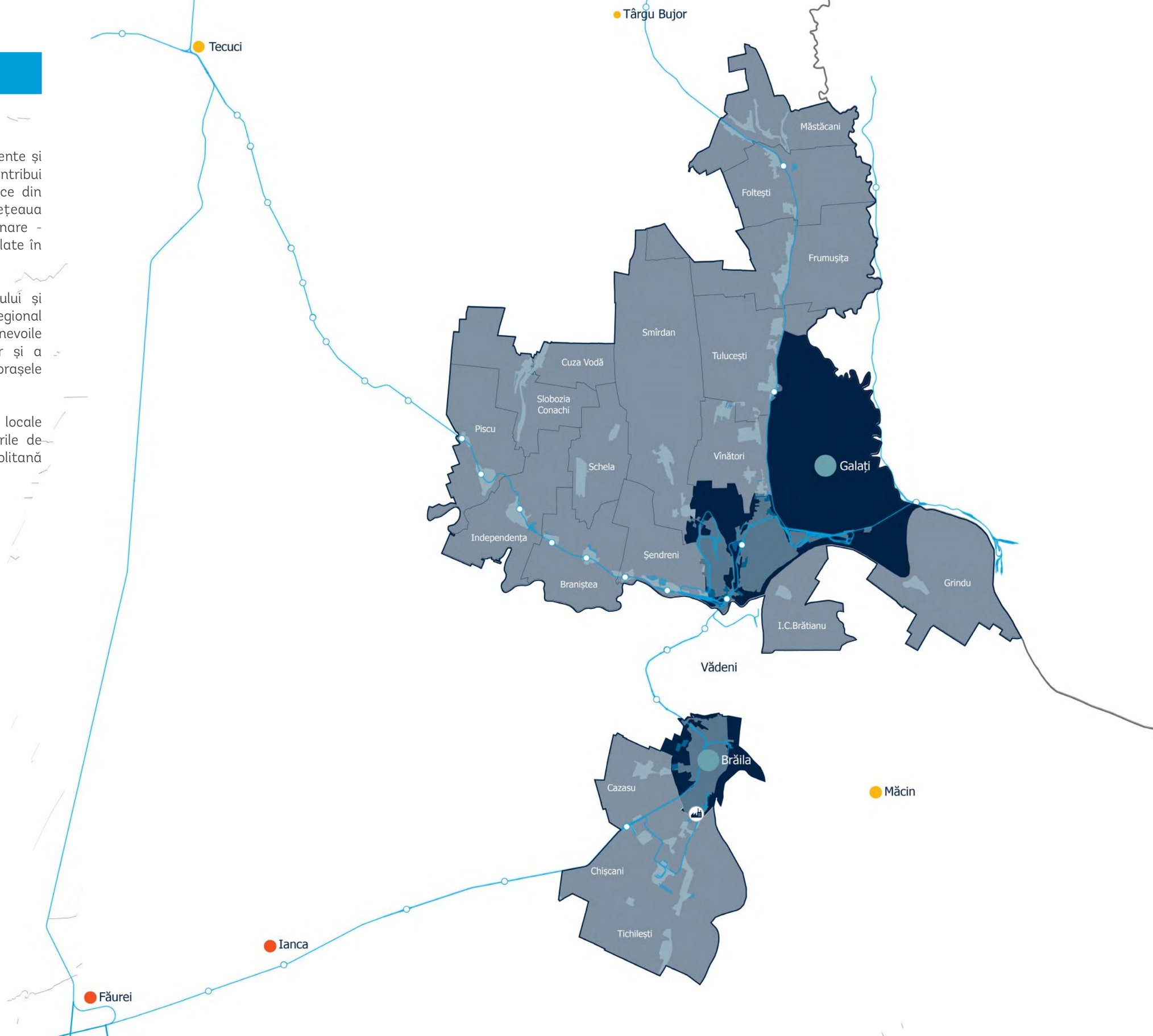
GALAȚI - BRĂILA

LEGĂTURI METROPOLITANE

Valorificarea infrastructurii feroviare existente și eficientizarea legăturilor regionale poate contribui la dezvoltarea orașelor mai puțin dinamice din județele Galațiși Brăila ce se află pe rețeaua feroviară, precum orașele aflate în stagnare - Târgu Bujor și Tecuci, și în special cele aflate în proces de declin - Berești, Ianca, Făurei.

Creșterea frecvenței, ajustarea programului și îmbunătățirea serviciilor de transport regional astfel încât ele să se plieze mai bine pe nevoile navetiștilor (angajați, elevi-studenți), dar și a acelor locuitori care merg ocazional către orașele mai mari.

De asemenea, operaționalizarea legăturilor locale din zona Galați-Brăila are facilita legăturile de transport sustenabile, făcând zona metropolitană să funcționeze într-un mod integrat.



GALAȚI

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

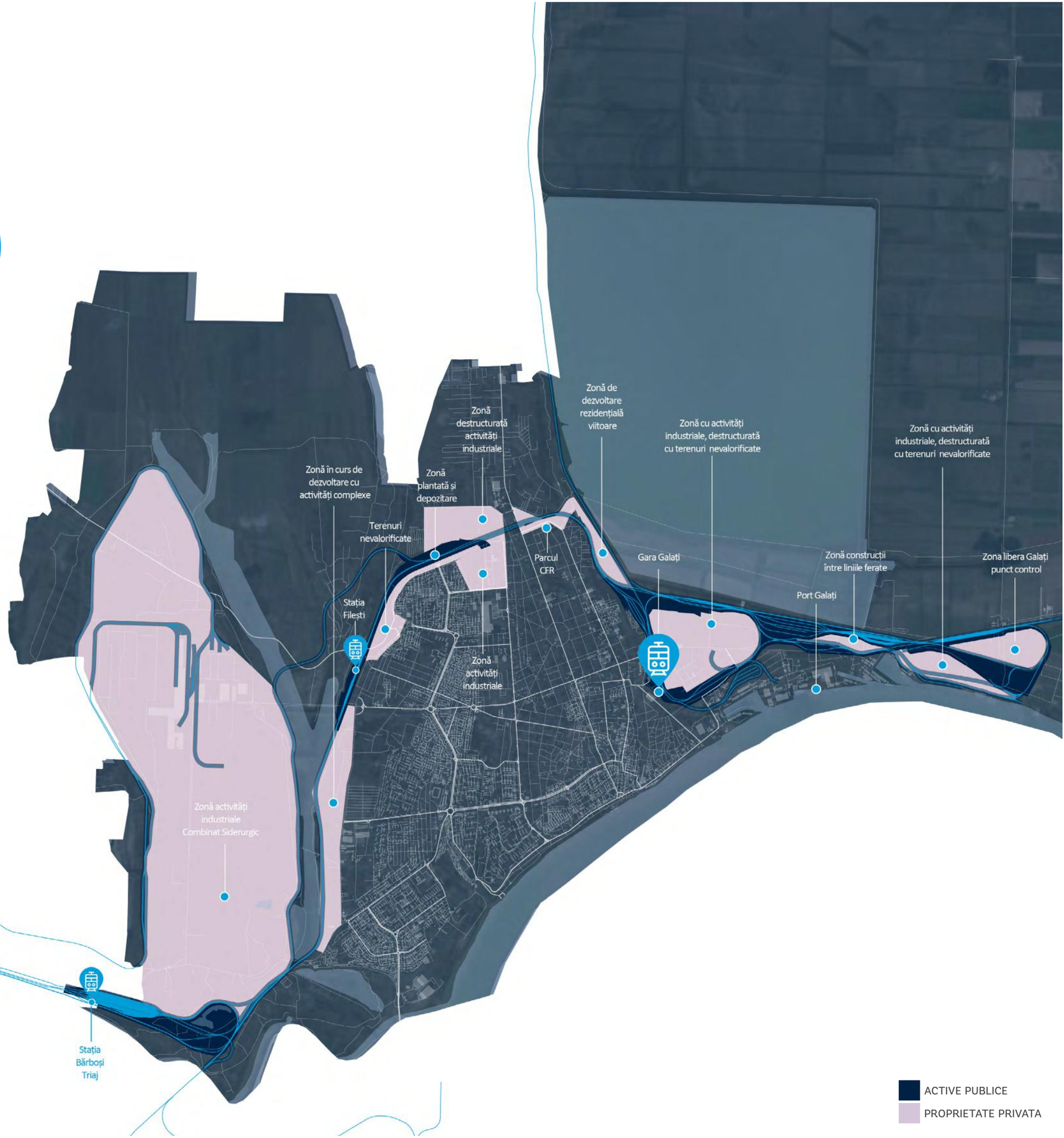
Regenerarea integrată a zonei gării, vizând creșterea atractivității și dezvoltarea unui nod economic în proximitatea ei, posibil prin reconversia activelor publice existente și introducerea unor funcțiuni mixte. O direcție de dezvoltare ce ar stimula atragerea de investitori ar fi introducerea unor spații de birouri. Proximitatea față de gară ar face zona economică una de importanță regională

Optimizarea conexiunilor intermodale de la gară către alte puncte de interes din oraș, într-un mod integrat, vizând pe de-o parte schimburile dintre gară și autogară, dar și conexiunile cu transportul public local și cele pietonale și velo. Reconversia funcțională și adaptarea la scară umană pentru a facilita conexiunile nemotorizate.

Amplasarea unor puncte de staționare secundare astfel încât ele să fie aliniate cu alte puncte de interes din oraș, precum zonele cu activități productive și servicii, Combinatul Siderurgic, portul și zona liberă. Aceste noduri atrag angajați dincolo de limitele administrative ale orașului și astfel ele pot fi accesibile printr-o metodă de transport sustenabilă. Pentru asta este importantă și regândirea conexiunilor nemotorizate de la stație la punctele de lucru.

Facilitarea conexiunilor peste calea ferată, în zona gării, dinspre cartierele de locuințe spre zona de activități economice. Conexiunile sunt importante pentru calitatea vieții și conectivitatea locală și pot fi realizate la nivel cu calea ferată, prin pasarele ce pot juca rol arhitectural sau unde contextul o impune, prin traversări subterane.

Având în vedere că liniile de cale ferată reprezintă o barieră ce mărginește zona construită a orașului și sunt foarte apropiate de clădiri, acolo unde lățimea zonei de siguranță o permite, se recomandă **plantarea de vegetație, pentru a creea o barieră fonică și vizuală,** cu scopul de crește calitatea vieții.



BRĂILA

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a zonei gării, vizând creșterea atractivității și dezvoltarea unui nod economic în proximitatea ei, posibil prin reconversia activelor publice existente și introducerea unor funcțiuni mixte. Prin gestionarea mai eficientă a parcărilor în zona gării și autogării și intervenții de regenerare a spațiului public, poate crește atractivitatea zonei pentru activități comerciale.

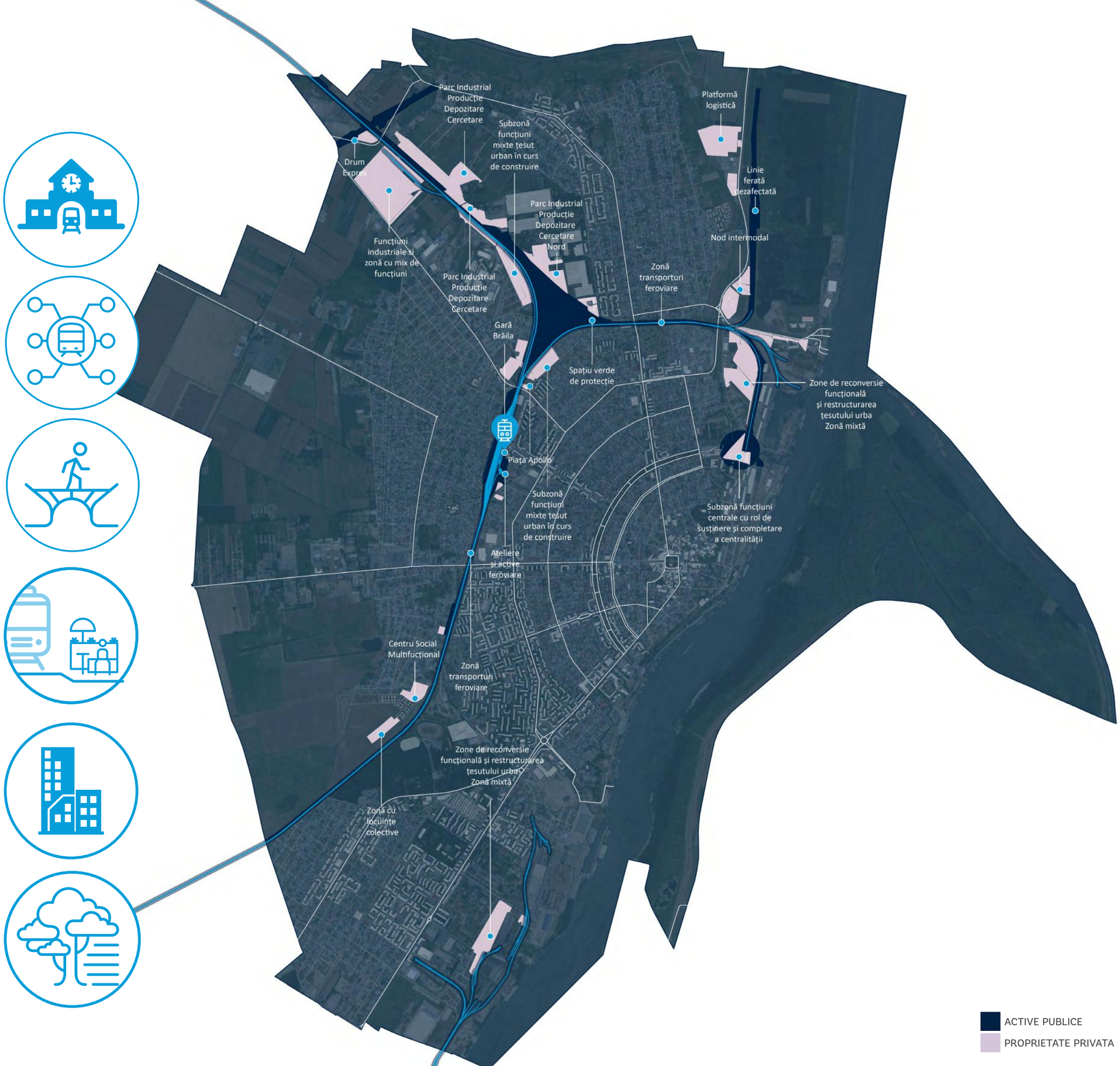
Modul în care este dispusă calea ferată este favorabilă introducerii unui **tren urban de tipul train-tram,** care să vină în completarea liniilor de transport public local și să deservească zonele rezidențiale ce momentan au o conectivitate mai slabă către centru și principalele noduri economice, precum zona industrială din nordul orașului.

Facilitarea conexiunilor peste calea ferată în special având în vedere proximitatea față de zonele de locuințe și impactul adus asupra întregului oraș, ea străpungând mijlocul orașului. În momentul de față deplasările nemotorizate din cartierele Chercea, Lacu Dulce, Brăilița către zona centrală sunt anevoioase. Se recomandă amplasarea unor poduri pietonale între conexiunile deja existente, astfel încât să crească permeabilitatea, infrastructură ce poate juca și un rol sculptural și poate fi integrat cu alte intervenții de regenerare, de exemplu prin concentrarea unor dotări de cartier și spații publice la capetele lor. Trecerile se pot face și subteran, însă ambele soluții trebuie să țină cont de principiul accesibilității universale.

Conexiuni posibile:

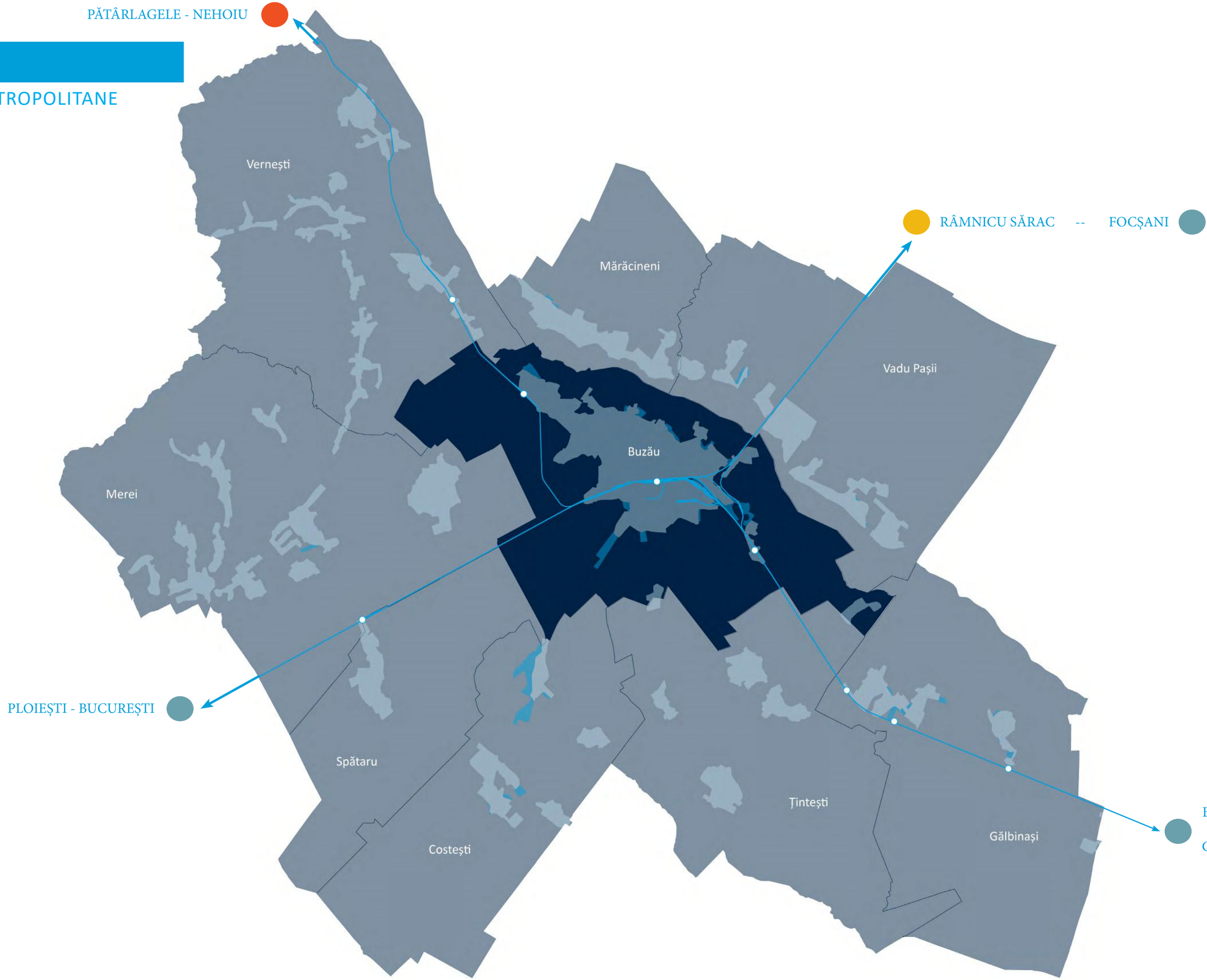
- Cartierele Chercea - Gării: Str. D. Cantemir, Parcul Chercea - Gara Brăila - Piațeta Gării,
- Cartierele Lacu Dule - Obor: Maindan Lacu Dulce - Str. Bistriței - Școala Gimnazială Dimitrie Cantemir (regenerarea curții școlii ca spațiu pentru comunitatea locală),
- Cartierele Brăilița - Plantelor: Str. Mircea cel Mare - Str. Liniștii

Valorificarea fostei liziere CFR, aflată momentan într-o stare precară, scăzând atractivitatea orașului. Acestei zone îi poate fi redată funcțiunea de plămân al orașului, prin replantare, eventual și prin introducerea unor funcțiuni pentru comunitate sau prin parcelare poate fi valorificată în scopuri imobiliare, fiind necesare însă conexiuni peste calea ferată.



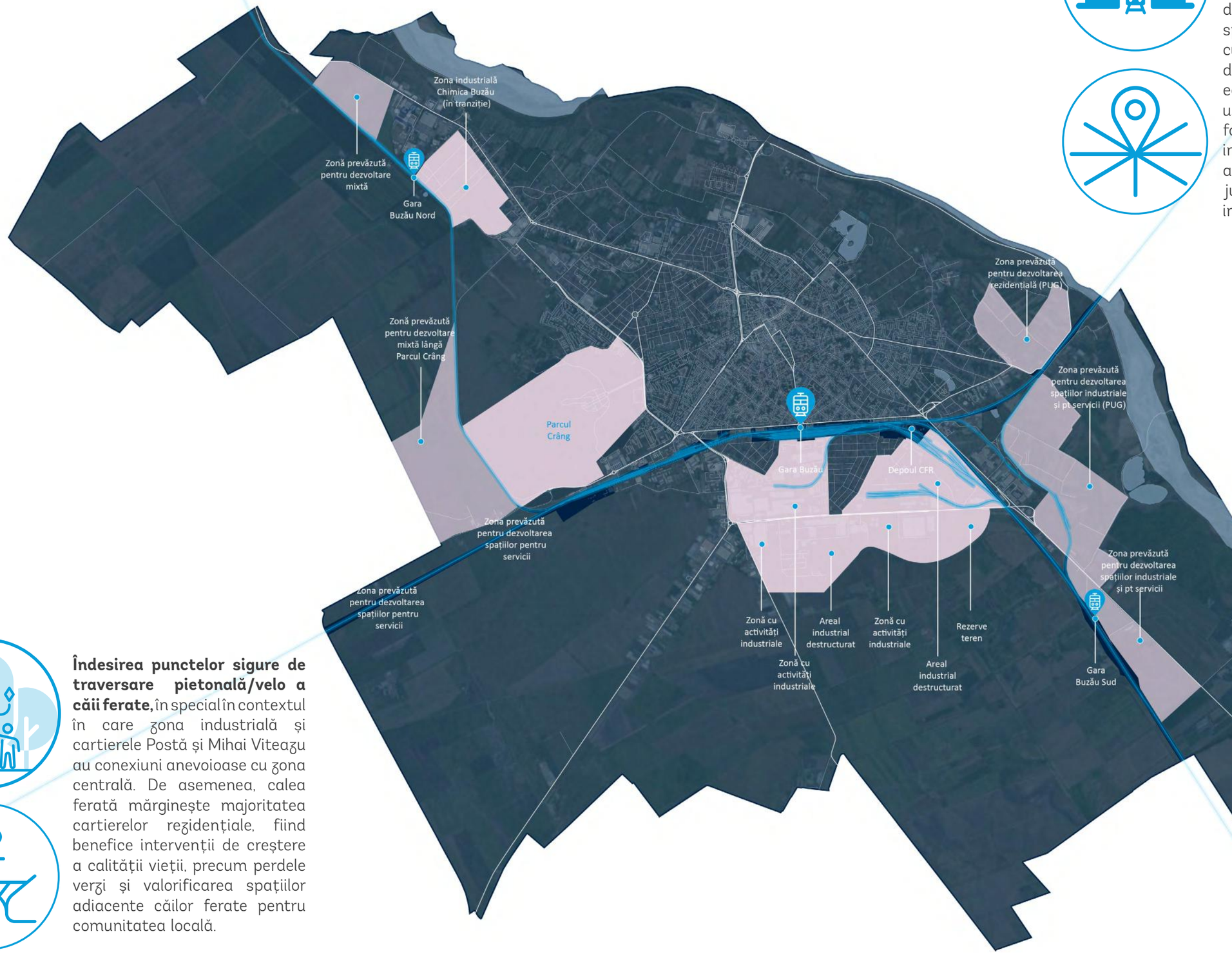
BUZĂU

LEGĂTURI METROPOLITANE



BUZĂU

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

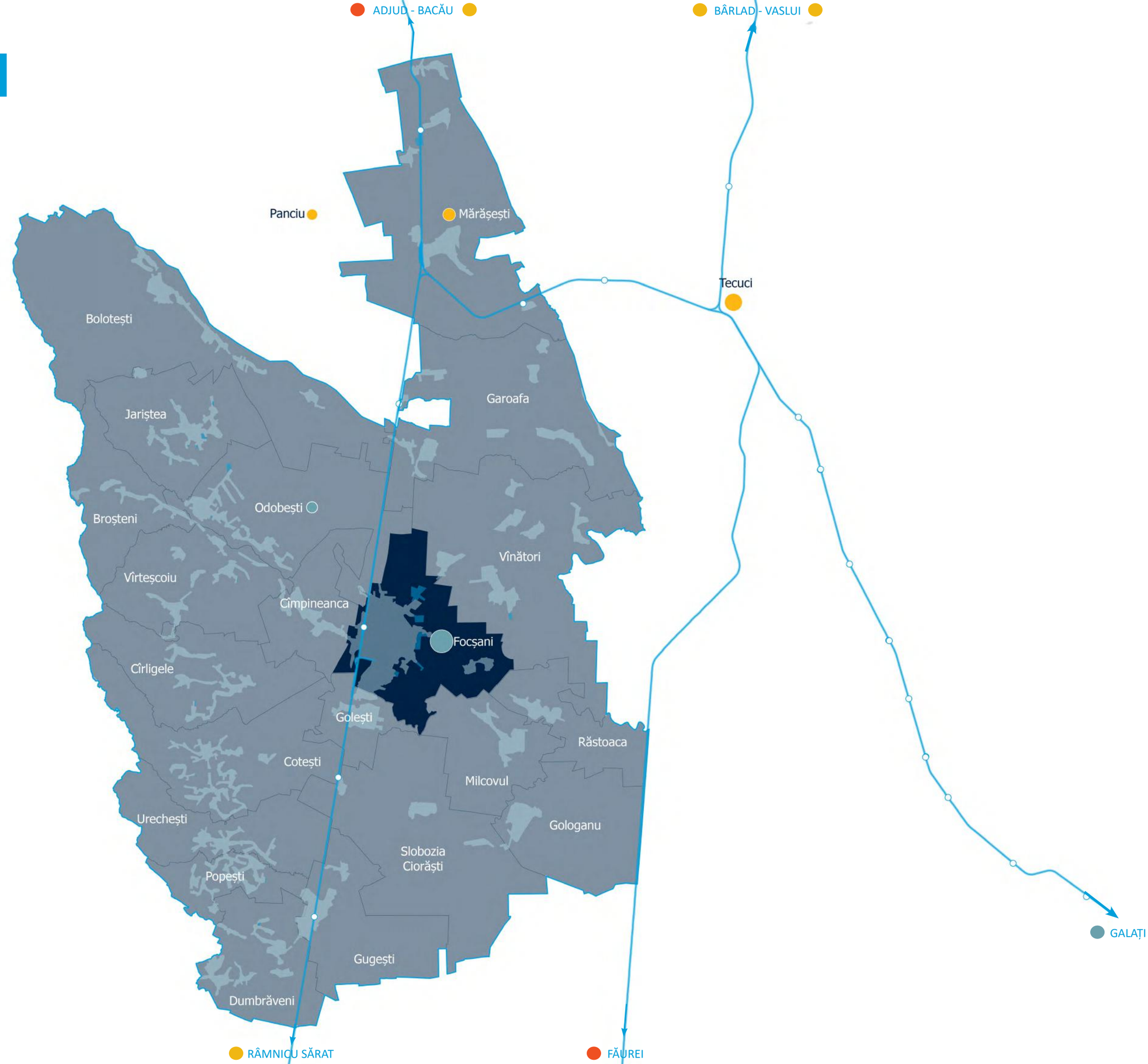


Regenerarea integrată a zonei gării, vizând creșterea atractivității atât pentru activitățile economice, cât și pentru cele comerciale.. O direcție de dezvoltare ce ar stimula atragerea de investitori ar fi introducerea unor spații de birouri. Acestea, împreună cu regenerarea zonei industriale din sudul orașului ar creea un nod economic de importanță regională, ușor accesibil pe cale ferată pentru forța de muncă din regiune. Aceste intervenții trebuie completate cu acțiuni de regenerare urbană în jurul gării și stabilirea unor conexiuni intermodale eficiente.

Îndesirea punctelor sigure de traversare pietonală/velo a căii ferate, în special în contextul în care zona industrială și cartierele Postă și Mihai Viteazu au conexiuni anevoioase cu zona centrală. De asemenea, calea ferată mărginește majoritatea cartierelor rezidențiale, fiind benefice intervenții de creștere a calității vieții, precum perdele verzi și valorificarea spațiilor adiacente căilor ferate pentru comunitatea locală.

FOCȘANI

LEGĂTURI METROPOLITANE



FOCȘANI

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Valorificarea zonei de protecție (platante) a căilor din nordul orașului, ce dispune de o lățime destul de generoasă, pentru comunitatea locală, prin plantarea și amenajarea spațiului cu alei de promenadă, reconversia căilor de rulaj dezafectate și , facilitând accesul dinspre oras prin Funshop Retail Park,

Regenerarea integrată a zonei gării, vizând creșterea atractivității atât pentru activitățile economice, cât și pentru cele comerciale.. O direcție de dezvoltare ce ar stimula atragerea de investitori ar fi introducerea unor spații de birouri și continuarea dezvoltării centrelor comerciale, prin valorificarea terenurilor publice și private din proximitatea gării. Aceste intervenții trebuie completate cu acțiunii de activare a piațetei gării, cu activități comerciale și recreative, pentru a dinamiza spațiul public și a îl face propice petrecerii timpului liber atât pentru localnici, cât și pentru călători. De asemenea, ar trebui acordată o atenție deosebită conexiunilor nemotorizate și velo spre zona gării.

Amenajarea spațiilor deschide din spatele blocurilor de pe Str. Profesor Gheorghe Longinescu (între nr. 2A -38) ce mărginesc calea ferată pentru comunitatea locală și plantarea unei perdele forestiere care să separe vizual și să reducă zgomotul produs de trenuri. Momentan spațiul, deși unul destul de generos, este tratat ca un spațiu rezidual și nu este îngrijit.





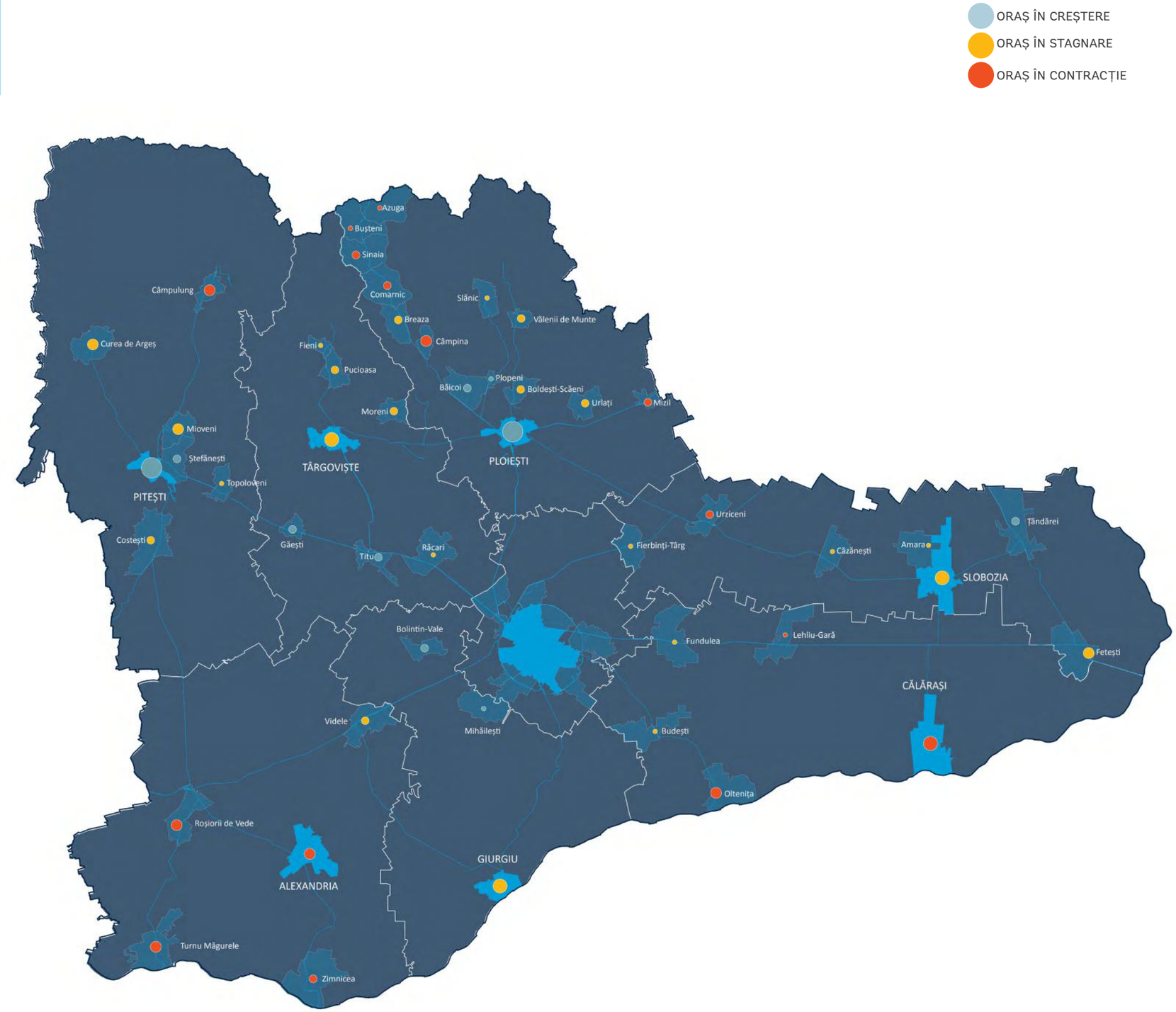






4.3

Regiunea Sud-Muntenia



PLOIEȘTI

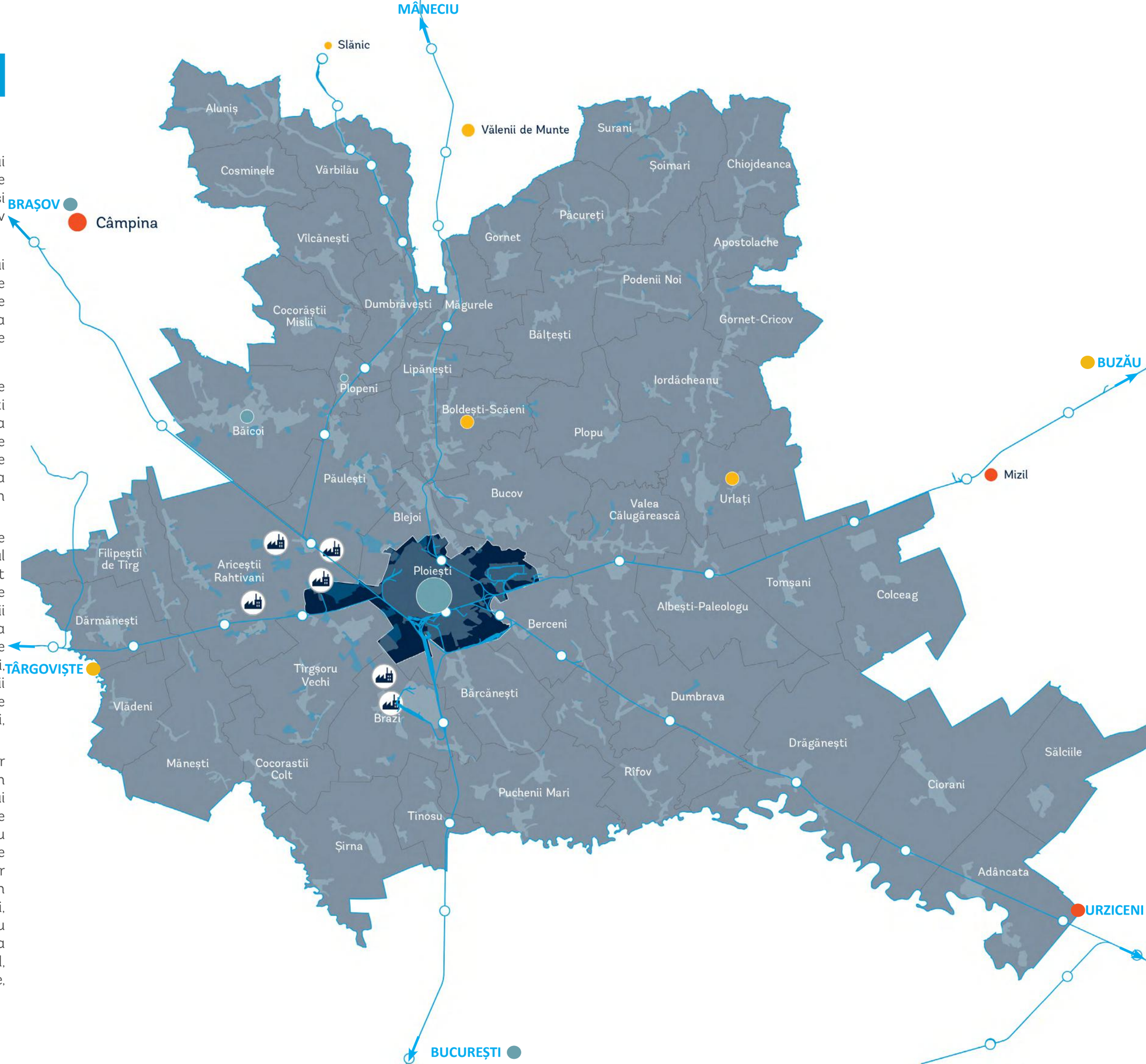
LEGĂTURI METROPOLITANE

Municipiul Ploiești este unul dintre cele mai importante noduri feroviare din țară, care face legătura între București, Muntenia, Transilvania și Moldova, legăturile dinspre București spre Brașov și Buzău fiind dintre cele mai circulate din țară.

La nivel metropolitan însă, observăm lipsa unui sistem integrat și sustenabil, în ceea ce privește alinierea stațiilor cu densitățile economice și demografice actuale, orarul și frecvența transportului satisfăcătoare pentru nevoile navetiștilor și tarifarea.

Densitatea rețelei feroviare și legăturile spre toate cele patru puncte cardinale deschid oportunități de valorificare a acesteia pentru a consolida legăturile dinspre alte orașe mai puțin dinamice din județ spre polul de creștere și oportunitățile economice, dar și în zona urbană funcțională a Ploieștiului, prin introducerea serviciilor de tren metropolitan.

- **Servicii de tren metropolitan:** Având în vedere că municipiul Ploiești și localitățile din vestul său s-au dezvoltat puternic în ultimii ani, atât economic, cât și pe sectorul rezidențial, aceste servicii pot facilita transportul între principalii atractori, contribuind la decongestionarea traficului și accesul mai echitabil la servicii de transport public. Cele mai dinamice localități, unde s-au creat noi locuri de muncă în ultimii ani ca urmare a dezvoltării spațiilor industriale și logistice sunt Blejoi, Ariceștii Rahtivani, Păulești, Boldești-Scăeni și Târgșoru Vechi.
- **Conexiuni regionale:** Eficientizarea legăturilor feroviare cu orașele secundare și terțiare din județ și comunele aflate de-a lungul coridorului feroviar, ar deschide noi accesul la locuri de muncă și noi oportunități de dezvoltare pentru locuitorii lor, dar și potențialul de dezvoltare economică al acestor orașe prin prisma acestor noi legături cu Ploieștiul și Bucureștiul. În afară de orașele din proximitatea Ploieștiului, celelalte se confruntă cu o contracție sau stagnare a economiei și populației, în lipsa unor motoare economice puternice - ex. Mizil, Câmpina, Comarnic în declin, Vălenii de Munte, Slănic Breaza, Boldești-Scăeni în stagnare.



PLOIEȘTI

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE



Tren urban care care să unească atât cartierele Ploieștiului, cât și noile zone de dezvoltare din UAT-urile învecinate. Pentru o creștere compactă, se vor dezvolta cu prioritate zonele adiacente liniilor de cale ferată.

Barieră verde și spații pentru comunitate, între liniile de cale ferată și cartierul Ploiești Vest. În acest moment blocurile privesc spre garaje de tablă, vegetație crescută și locuri de depozitat gunoaie, dar pot fi reamenajate ca spații publice.

Pasarelă pietonală pentru îmbunătățirea conectivității pietonale peste calea ferată, între zona de locuințe și Parcul Municipal Ploiești Vest, ce la momentul de față este relativ izolat. Terenurile din jur sunt propice dezvoltării rezidențiale.

Valorificarea terenului, prin integrarea unor funcțiuni mixte, inclusiv spații de birouri, ce momentan lipsesc orașului. Ocupată acum de ateliere CFR dispersate, terenul este valoros, fiind poziționat între Parcul Vest și gara centrală.

Regenerarea zonei gării, prin facilitarea conexiunilor pietonale, regândirea traficului și parcărilor pentru a elibera zona din fața gării, ce poate să devină o piațetă vibrantă, cu activitate comercială, integrată Parcului Sud.

Împădurirea și amenajarea unui parc care să deservească cartierele din Estul orașului și să creeze o barieră față de zona rafinăriilor. Terenurile din imediata apropiere a drumului, ar putea fi valorificate și pentru retail.

Nod intermodal, prin facilitarea conexiunilor cu autogara ce se află la o distanță de 1,5 km, cu cartierele din N-V orașului, Transilvaniei, Gheorghe Doja, Găgeni și Nord, dar și cu așezările învecinate, Berească, Țâțâreni etc.

PITEȘTI

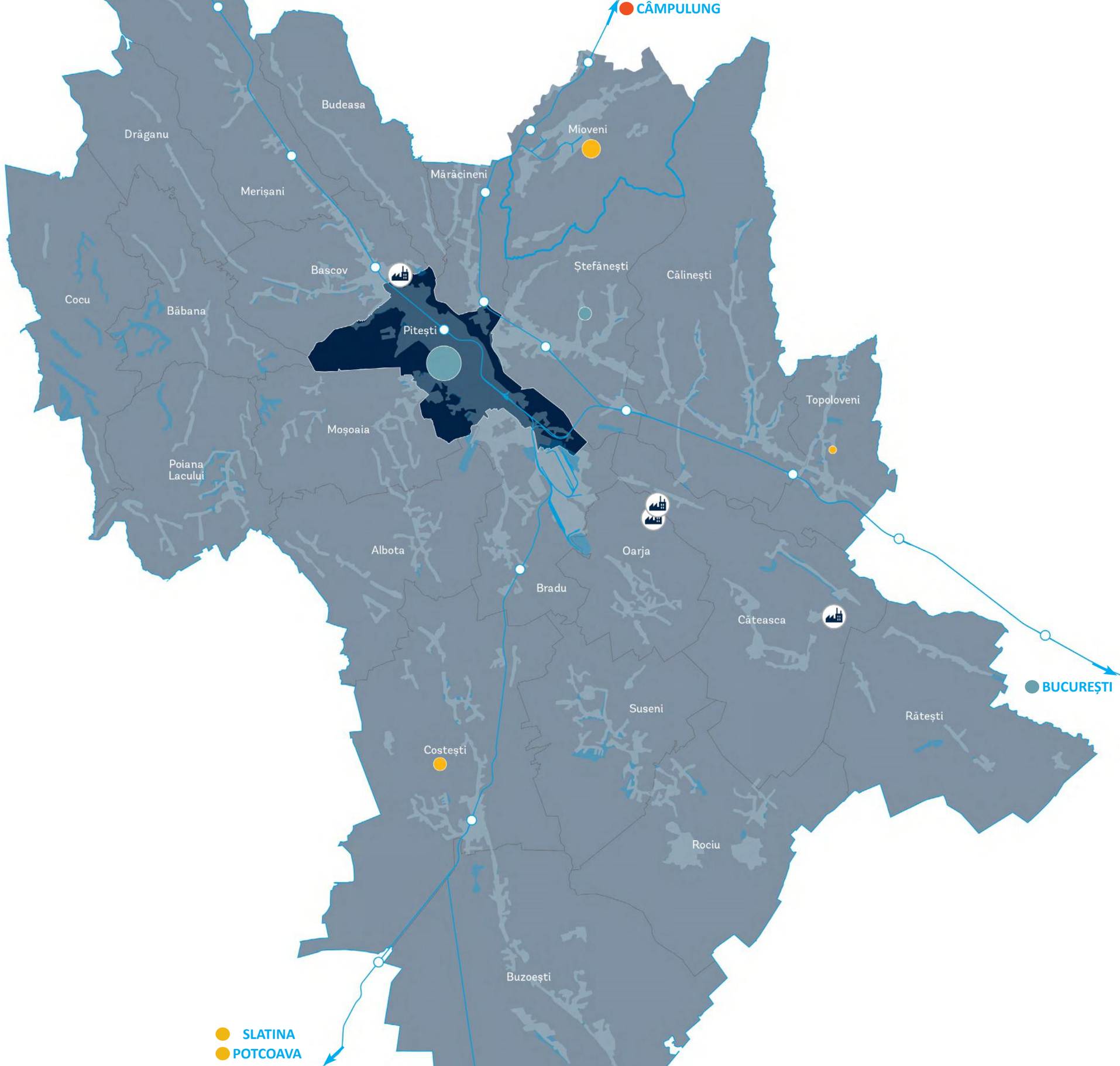
ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ

Dinamicile de creștere ale Piteștiului, în special crearea de noi locuri de muncă, favorizate de proximitatea și legăturile eficiente cu Bucureștiul îl poziționează ca pol regional de dezvoltare, așa cum este și clasificat în varianta revizuită, în curs de aprobare, a Planului de Amenajare a Teritoriului Național.

Așadar, eficientizarea legăturilor feroviare dinspre orașele și comunele aflate pe coridorul feroviar, atât din județul Argeș și chiar din județul Teleorman, ce se află în declin sau stagnare, vor crește pe de o parte accesul locuitorilor acestora la oportunități economice, dar și la alte servicii oferite în Pitești (centre comerciale, servicii medicale de calitate mai mare etc.) Proximitatea și conexiunile cu acest pol de dezvoltare au un impact pozitiv asupra dinamicilor demografice și economice, orașul Ștefănești, înregistrând creștere.

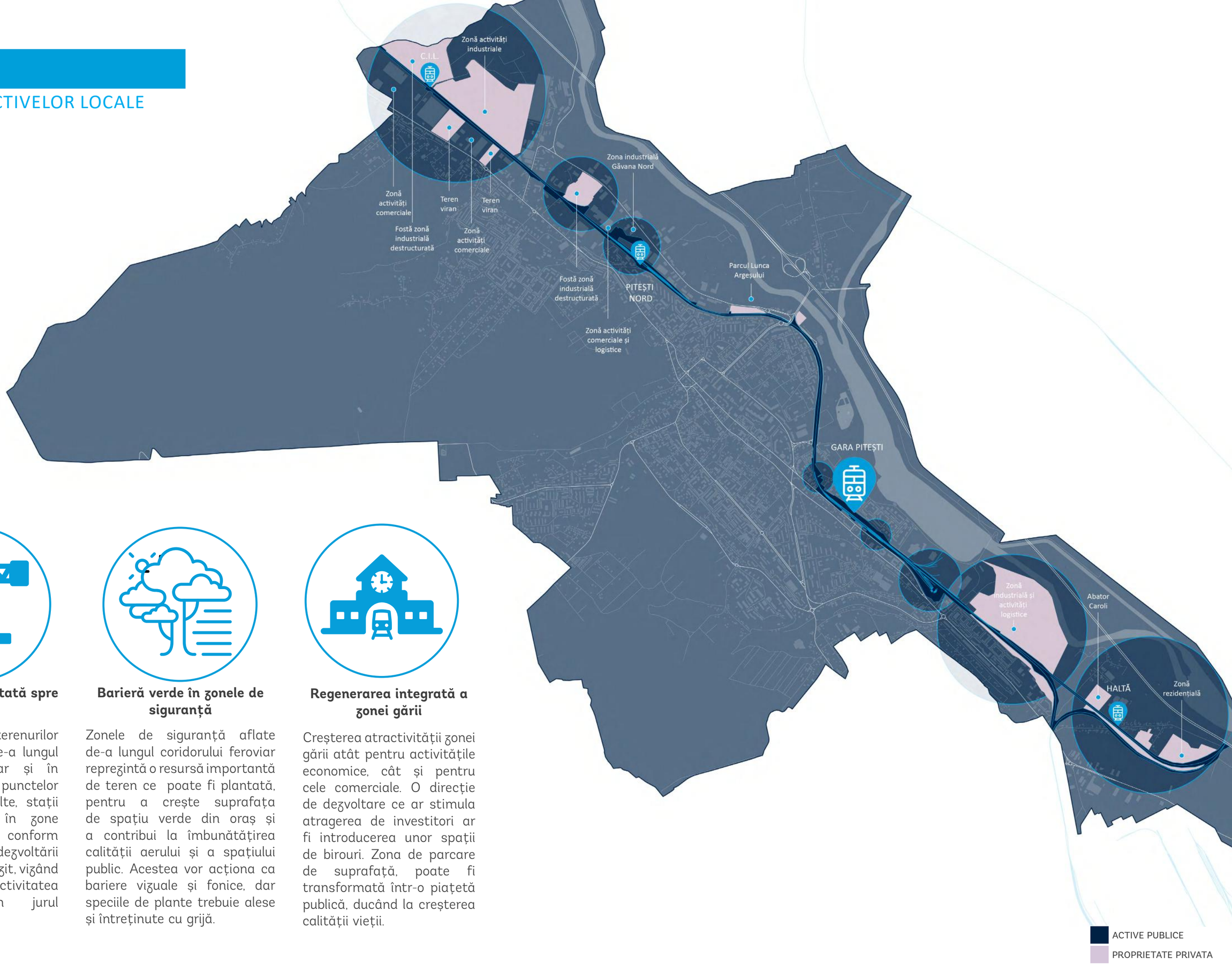
Așadar, prin eficientizarea timpilor de transport, alinierea punctelor de staționare de pe traseu cu densitățile demografice și economice, integrarea sistemelor de ticketing cu transportul public, și ajustarea frecvenței/orarului pentru a deservi navetismul, se poate stimula creșterea orașelor aflate în imediata proximitate, Topoloveni, Costești și Mioveni (un atractor în sine, ce atrage navetiști, prin prezenta uzinei Dacia).

Între Pitești și orașele mai îndepărtate, Curtea de Argeș și Câmpulung, trenul nu reprezintă momentan o alternativă la transportul rutier din cauza timpilor mari de parcurgere și a frecvenței reduse: Curtea de Argeș - Pitești 45 min cu mașina, 1h și doar 3 curse/zi cu trenul (nici una la prima oră a dimineții); Câmpulung - Pitești, 1h cu mașina, 2-3h și doar 3 curse/zi cu trenul (orarul nu se pliază pentru o navetă zilnică).



PITEȘTI

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE



Dezvoltarea orientată spre tranzit

Valorificarea terenurilor bine amplasate de-a lungul coridorului feroviar și în special în jurul punctelor de staționare (halte, stații stabilite ulterior în zone de dezvoltare) conform principiilor dezvoltării orientate spre tranzit, vizând de asemenea conectivitatea nemotorizată în jurul stațiilor.

Barieră verde în zonele de siguranță

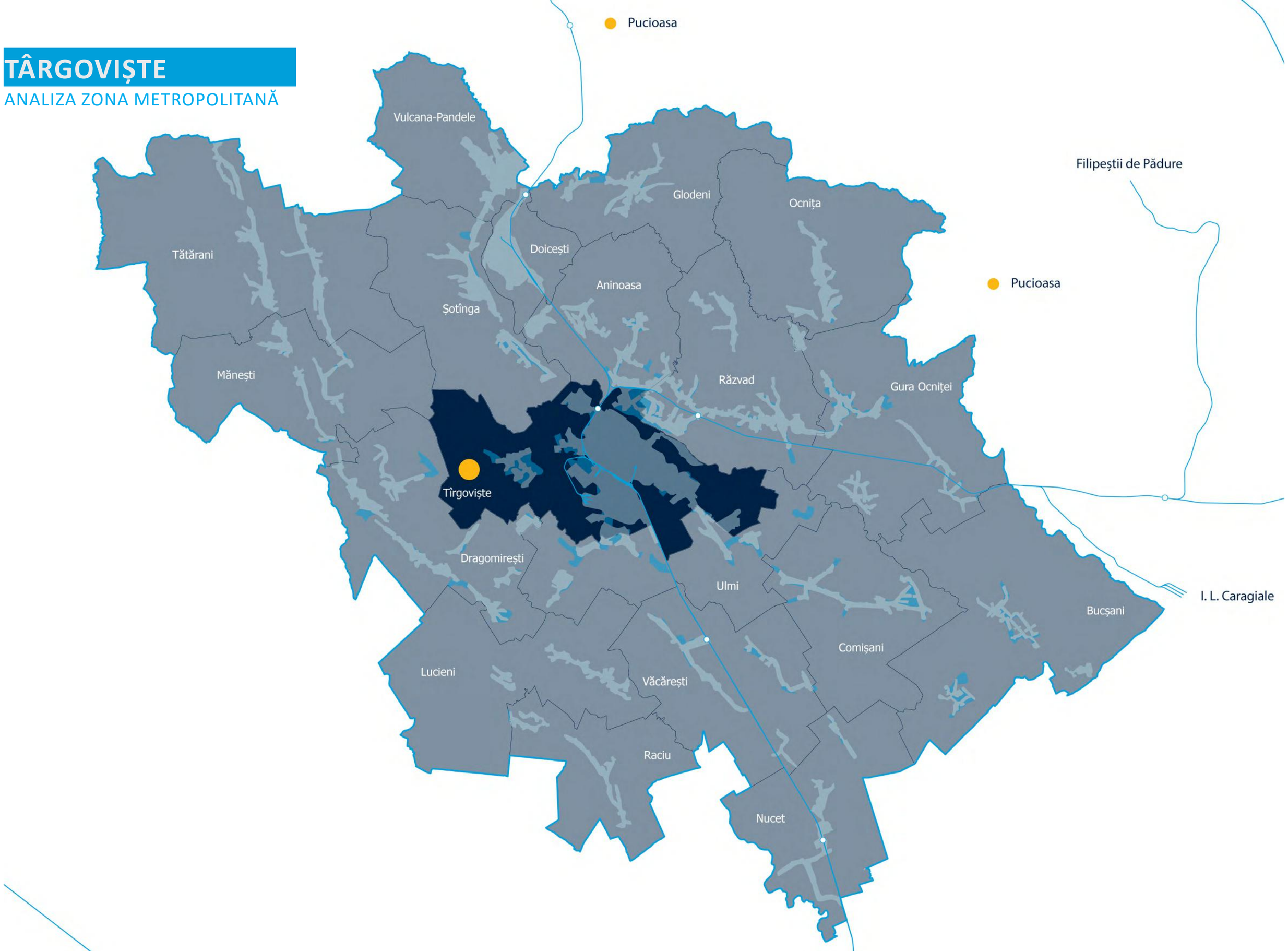
Zonele de siguranță aflate de-a lungul coridorului feroviar reprezintă o resursă importantă de teren ce poate fi plantată, pentru a crește suprafața de spațiu verde din oraș și a contribui la îmbunătățirea calității aerului și a spațiului public. Acestea vor acționa ca bariere vizuale și fonice, dar speciile de plante trebuie alese și întreținute cu grijă.

Regenerarea integrată a zonei gării

Creșterea atractivității zonei gării atât pentru activitățile economice, cât și pentru cele comerciale. O direcție de dezvoltare ce ar stimula atragerea de investitori ar fi introducerea unor spații de birouri. Zona de parcare de suprafață, poate fi transformată într-o piațetă publică, ducând la creșterea calității vieții.

TÂRGOVIȘTE

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ



TÂRGOVIȘTE

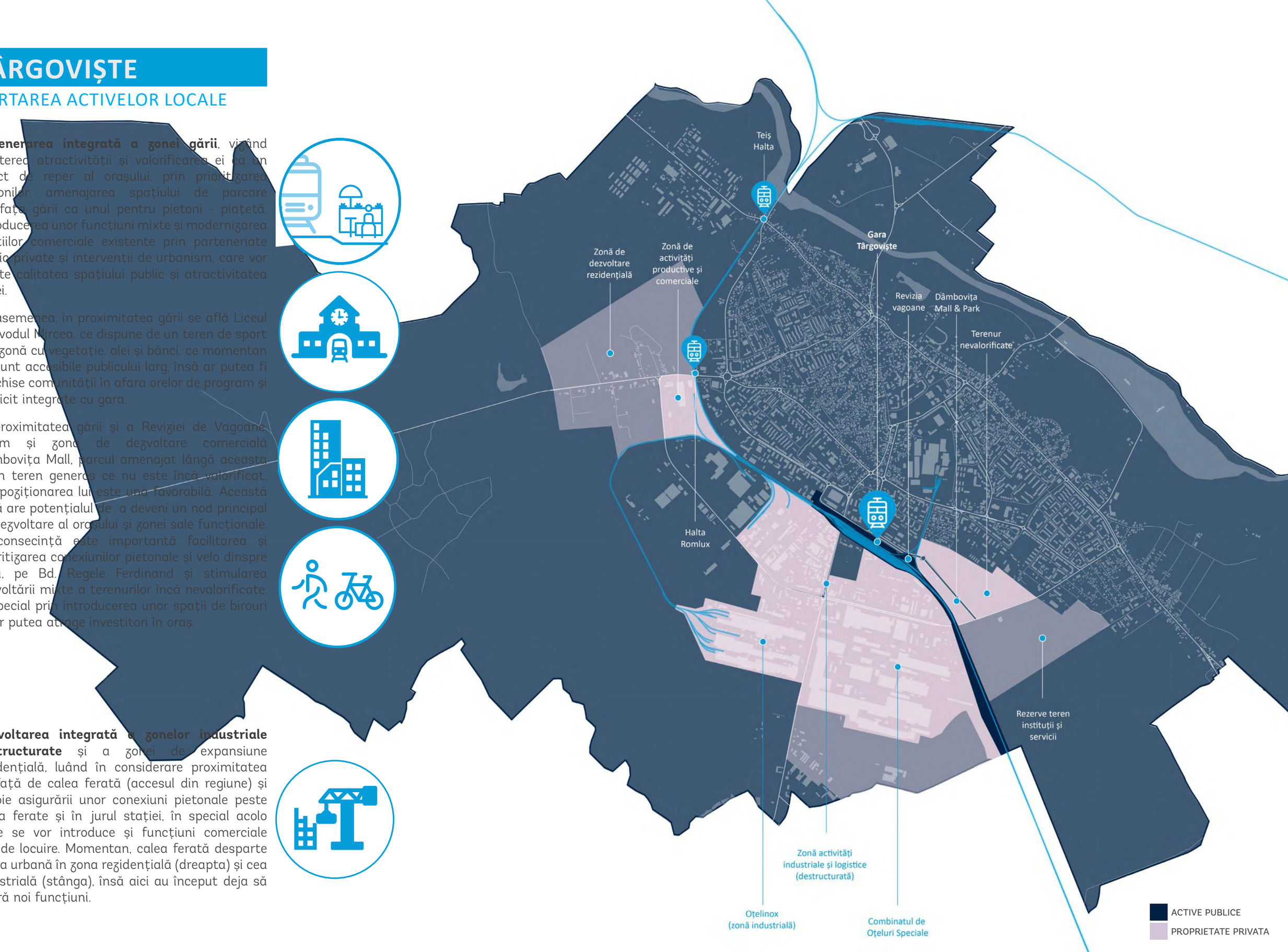
CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a zonei gării, vizând creșterea atractivității și valorificarea ei ca un punct de reper al orașului, prin prioritizarea pietonilor, amenajarea spațiului de parcare din fața gării ca unul pentru pietoni - piațetă, introducerea unor funcțiuni mixte și modernizarea spațiilor comerciale existente prin parteneriate public private și intervenții de urbanism, care vor crește calitatea spațiului public și atractivitatea zonei.

De asemenea, în proximitatea gării se află Liceul Voievodul Mircea, ce dispune de un teren de sport și o zonă cu vegetație, alei și bănci, ce momentan nu sunt accesibile publicului larg, însă ar putea fi deschise comunității în afara orelor de program și implicit integrate cu gara.

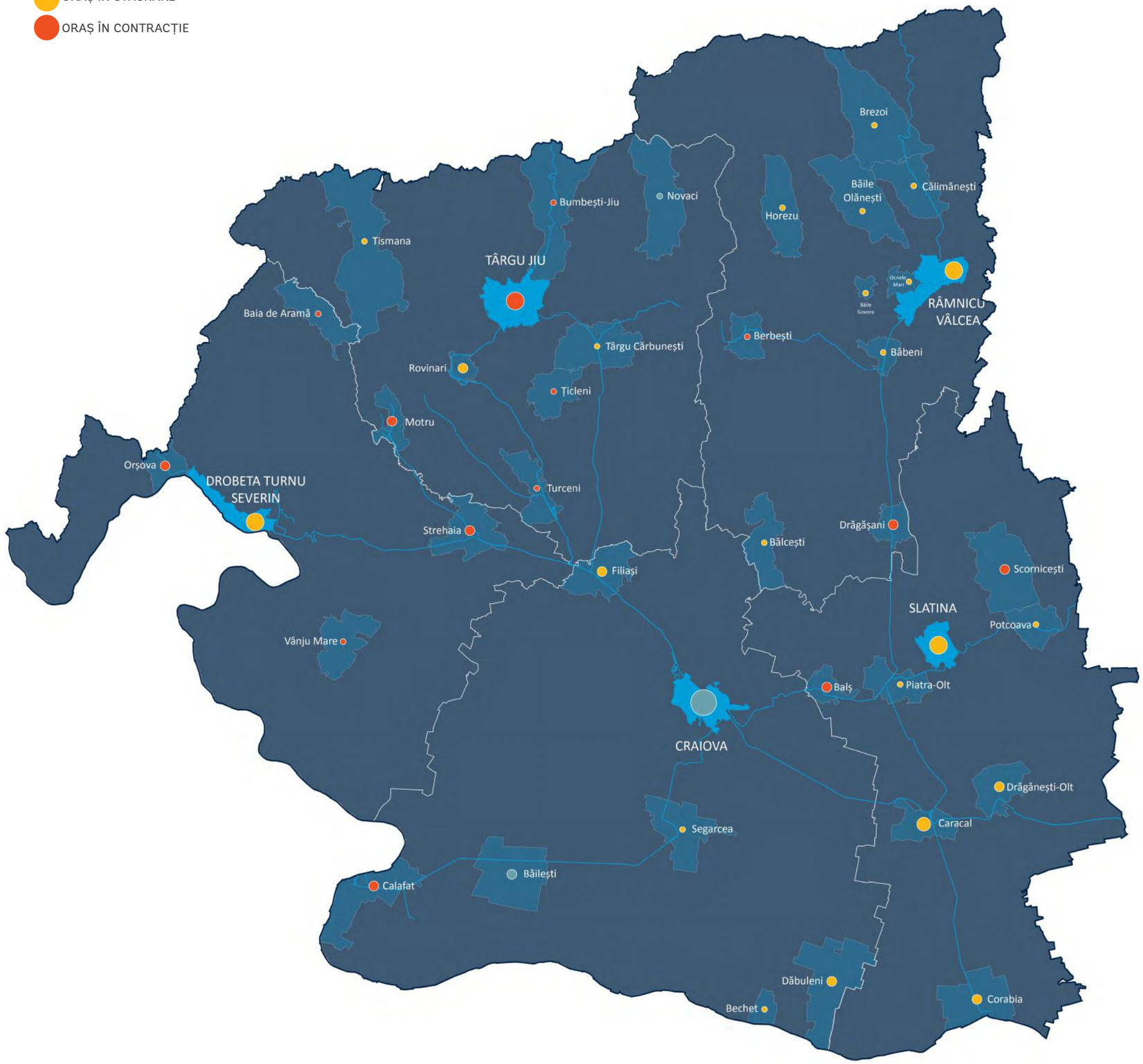
În proximitatea gării și a Reviziei de Vagoane găsim și zona de dezvoltare comercială Dâmbovița Mall, parcul amenajat lângă aceasta și un teren generos ce nu este încă valorificat, dar poziționarea lui este una favorabilă. Această zonă are potențialul de a deveni un nod principal de dezvoltare al orașului și zonei sale funcționale. În consecință este importantă facilitarea și prioritizarea conexiunilor pietonale și velo dinspre gară, pe Bd. Regele Ferdinand și stimularea dezvoltării mixte a terenurilor încă nevalorificate, în special prin introducerea unor spații de birouri ce ar putea atrage investitori în oraș.

Dezvoltarea integrată a zonelor industriale destructurate și a zonei de expansiune rezidențială, luând în considerare proximitatea lor față de calea ferată (accesul din regiune) și nevoie asigurării unor conexiuni pietonale peste calea ferate și în jurul stației, în special acolo unde se vor introduce și funcțiuni comerciale sau de locuire. Momentan, calea ferată desparte masa urbană în zona rezidențială (dreapta) și cea industrială (stânga), însă aici au început deja să apară noi funcțiuni.



4.4

ORAȘ ÎN CREȘTERE
ORAȘ ÎN STAGNARE
ORAȘ ÎN CONTRACȚIE



Regiunea Sud-Vest Oltenia

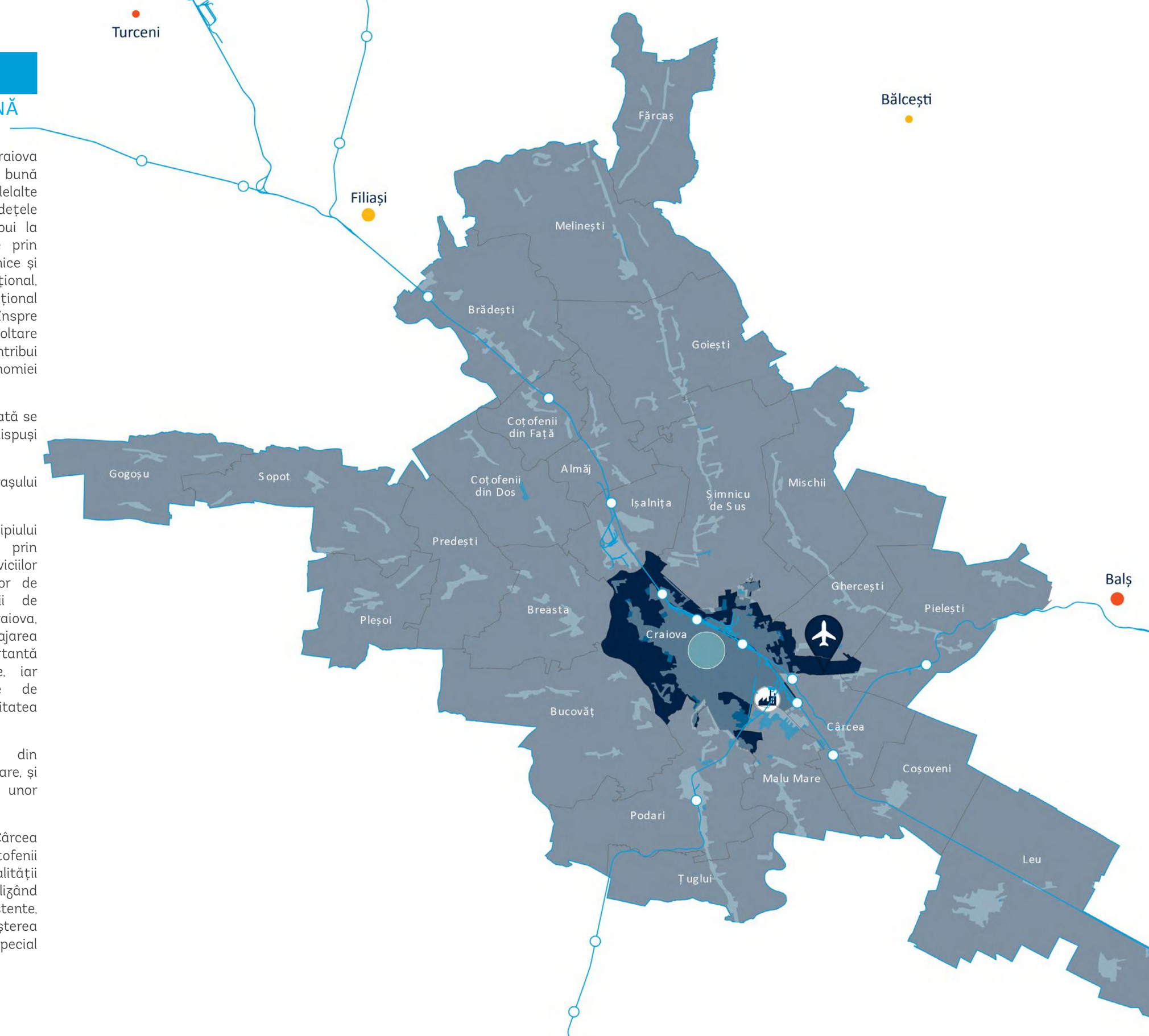
CRAIOVA

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ

Ca pol de dezvoltare regional, municipiul Craiova este principalul motor economic iar o mai bună conectare pe cale ferată dinspre celelalte orașe și comune din județ și chiar din județele Olt, Vâlcea, Gorj și Mehedinți ar contribui la dezvoltarea zonelor mai puțin dinamice prin creșterea accesului la oportunități economice și a conectivității pe plan național și internațional, prin conectarea la Aeroportul Internațional Craiova. De aceea, extinderea căii ferate înspre aeroport ar reprezenta un obiectiv de dezvoltare important pentru întreaga regiune, ce ar contribui totodată și la creșterea turismului și economiei regionale.

La nivel urban și metropolitan, pe calea ferată se pot consolida conexiunile spre atractorii dispuși de-a lungul acesteia, mai exact;

- uzina Ford Craiova, aflată în sud-estul orașului (halta Banu Mărăcine),
- cartierele de locuințe din nordul municipiului ce sunt mărginite de calea ferată, prin operaționalizarea și integrarea serviciilor de transport și regenerarea punctelor de staționare existente pentru servicii de transport de interes local (Gara Craiova, Craiova Triaj, Cernele, Bordei, Jiu); amenajarea acestor puncte de staționare este importantă pentru a oferi servicii de calitate, iar funcționalitatea acestei alternative de transport este influențată de conectivitatea locală din jurul stațiilor ’
- zona de expansiune rezidențială din proximitatea uzinei, (localitatea Malu Mare, și cartierul Veteranilor) prin introducerea unor noi puncte de staționare,
- localitățile Făcăi și Podari din sud, Cârcea și Pielești, din est, Işalnița, Almăj, Coțofenii din Față și Brădești prin creșterea calității și frecvenței serviciilor feroviare utilizând punctele de staționare deja existente, regenerarea acestor gări și creșterea conectivității locale spre acestea, în special pietonale/velo.



CRAIOVA

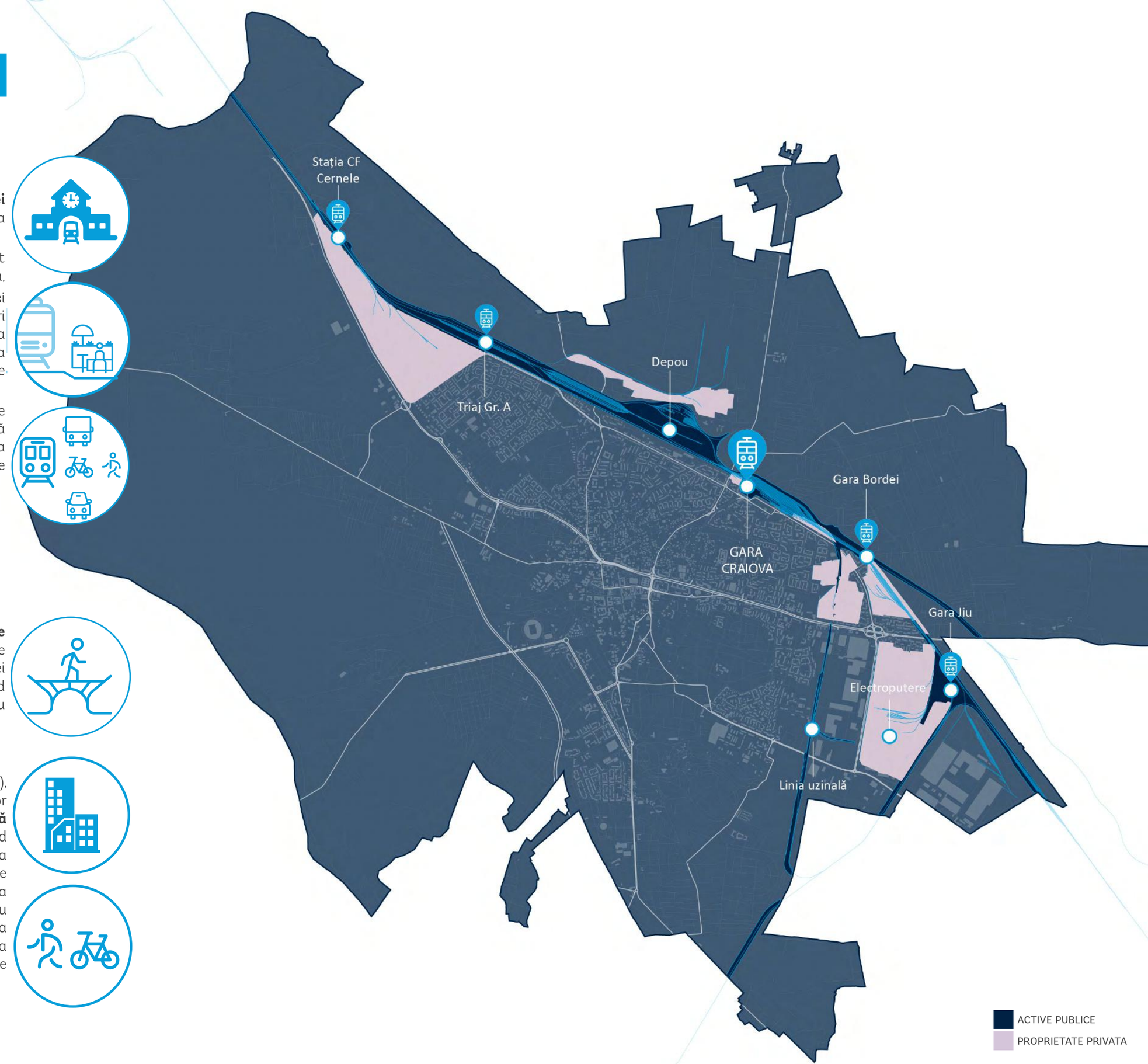
CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a clădirii și zonei gării pentru a crește atractivitatea și calitatea spațiului public, vizând:

- transformarea spațiului dedicat preponderent parcărilor din fața gării într-o piațetă publică,
- diversificarea activităților din jurul gării și stimularea construirii de spații de birouri (preponderent prin regenerare) și modernizarea activităților comerciale pentru a transforma zona gării într-o adevărată poartă de intrare spre principalul nod economic din regiune
- stabilirea unor culoare clare pentru schimburile intermodale spre stația de autobuz, autogară și pentru serviciile de taximetrie, prioritizarea mobilității pietonale și velo dinspre gară spre punctele de interes din zonă,

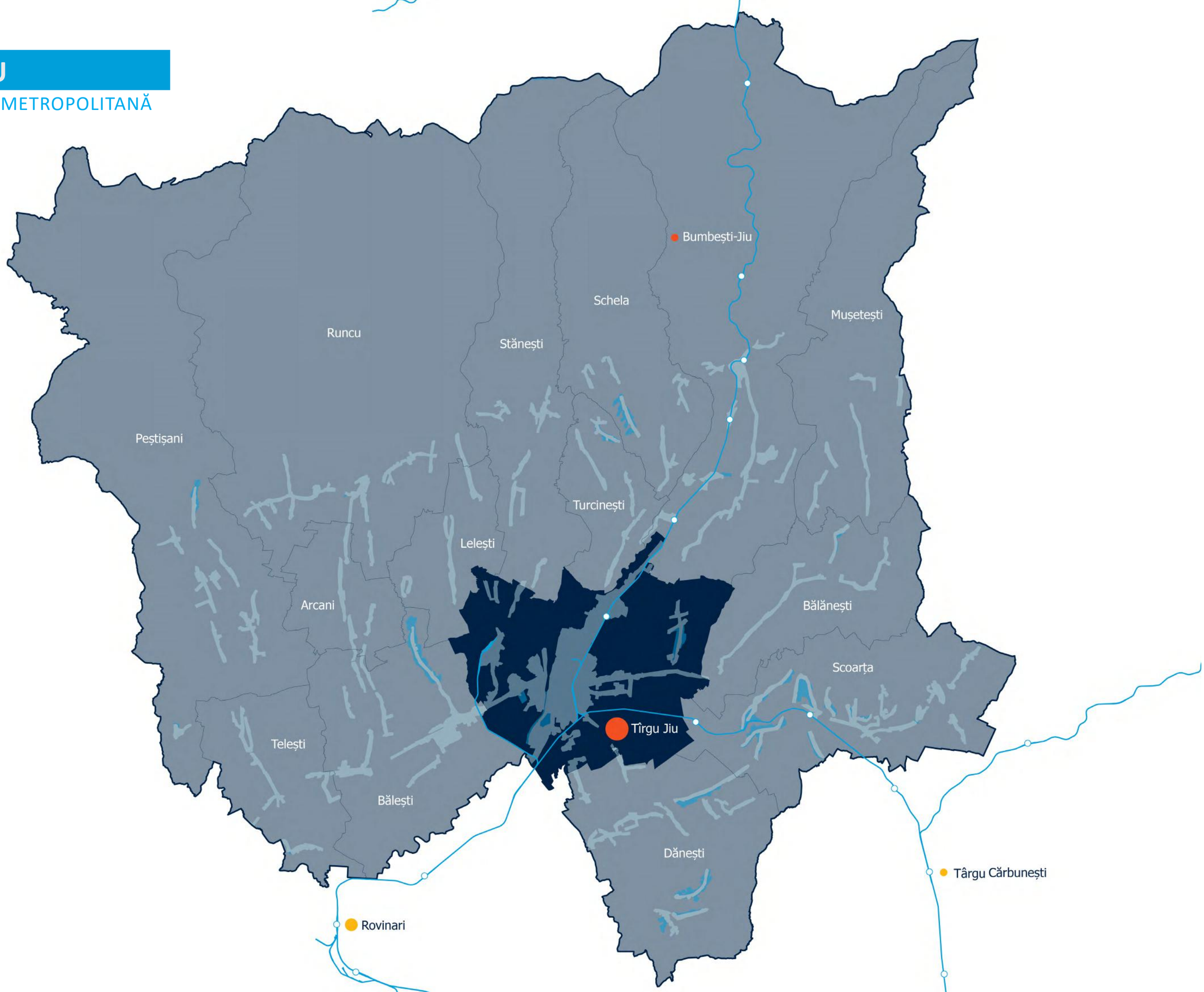
Facilitarea conexiunilor pietonale și velo peste calea ferată acolo unde aceasta desparte zone construite, ca de exemplu dinspre cartierul Bordei sau Bariera Vâlcii, spre centrul orașului, crescând astfel accesul la servicii și dotări publice pentru locuitorii acestor cartiere.

În jurul punctelor de staționare existente (halte), în contextul creșterii frecvenței serviciilor de transport de interes local, se re**comandă valorificarea terenurilor neproductive** urmărind realizarea unei mixități funcționale și atragerea de investitori în special în sectoarele generatoare de venituri mari, deci prin diversificarea activităților productive și logistice cu spații pentru birouri. Adaptarea la scară umană și facilitarea conexiunilor nemotorizate este de asemenea importantă pentru o dezvoltare orientată spre tranzit.



TÂRGU JIU

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ



TÂRGU JIU

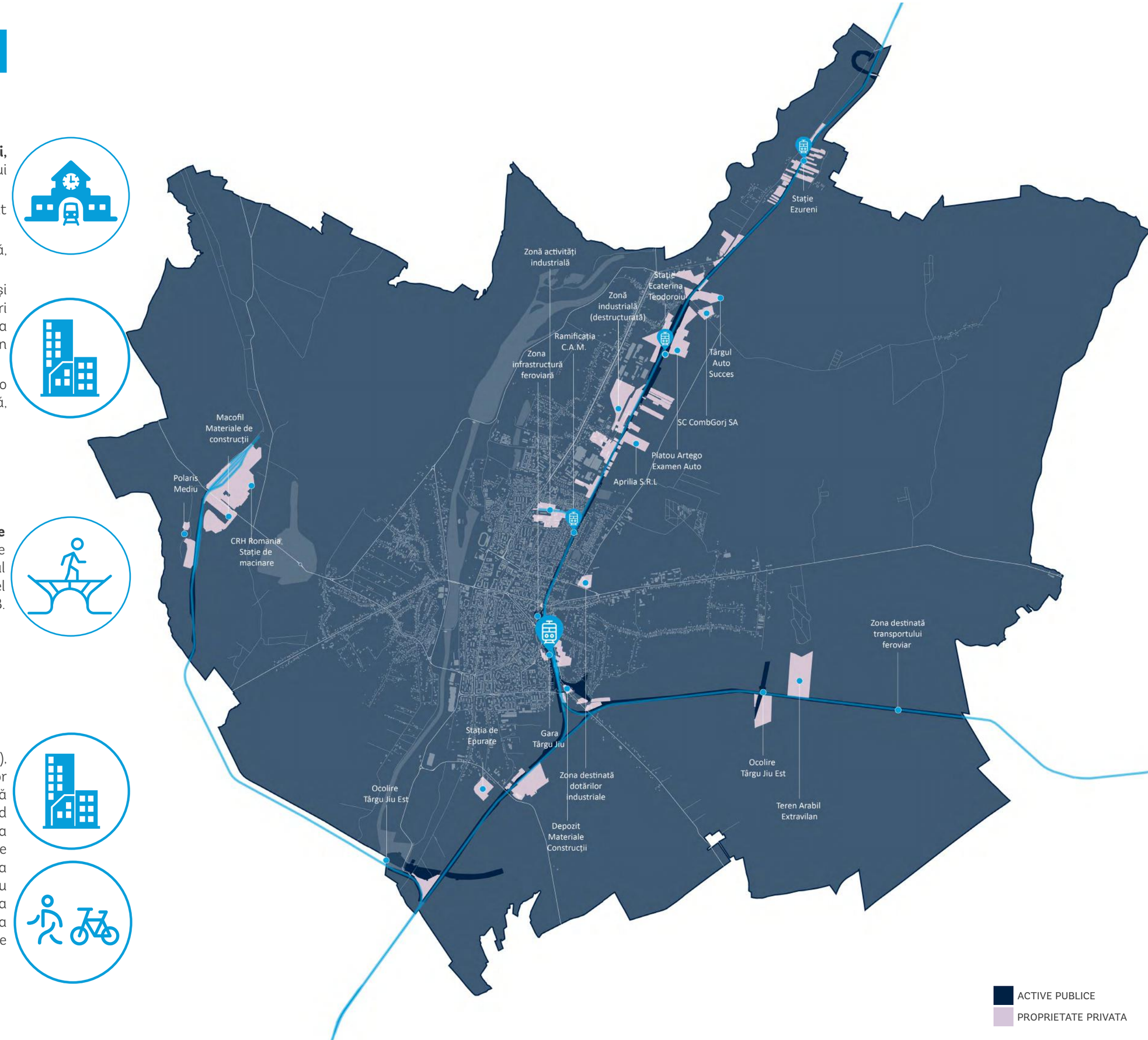
CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a clădirii și zonei gării, pentru a crește atractivitatea și calitatea spațiului public, vizând:

- transformarea spațiilor dedicate preponderent parcărilor, pietonalizarea zonei
- conturarea unui spațiu public de tip piațetă, integrat cu parcul gării
- diversificarea activităților din jurul gării și stimularea construirii de spații de birouri (preponderent prin regenerare) și modernizarea activităților comerciale pentru a contura un nod economic la nivel județean
- prioritizarea mobilității pietonale și velo dinspre gară spre punctele de interes din zonă,

Facilitarea conexiunilor pietonale și velo peste calea ferată acolo unde aceasta desparte zone construite, ca de exemplu în zona gării, la capătul străzii 1 Decembrie 1918, între Str. Ștefan cel Mare și Str. Crizantemelor, sau între Str. I. B. Deleanu și Str. Salcâmului - Panduraș.

În jurul punctelor de staționare existente (halte), în contextul creșterii frecvenței serviciilor de transport de interes local, se recomandă **valorificarea terenurilor neproductive** urmărind realizarea unei mixități funcționale și atragerea de investitori în special în sectoarele generatoare de venituri mari, deci prin diversificarea activităților productive și logistice cu spații pentru birouri. Adaptarea la scară umană și facilitarea conexiunilor nemotorizate este de asemenea importantă pentru o dezvoltare orientată spre tranzit.



RÂMNICU VÂLCEA

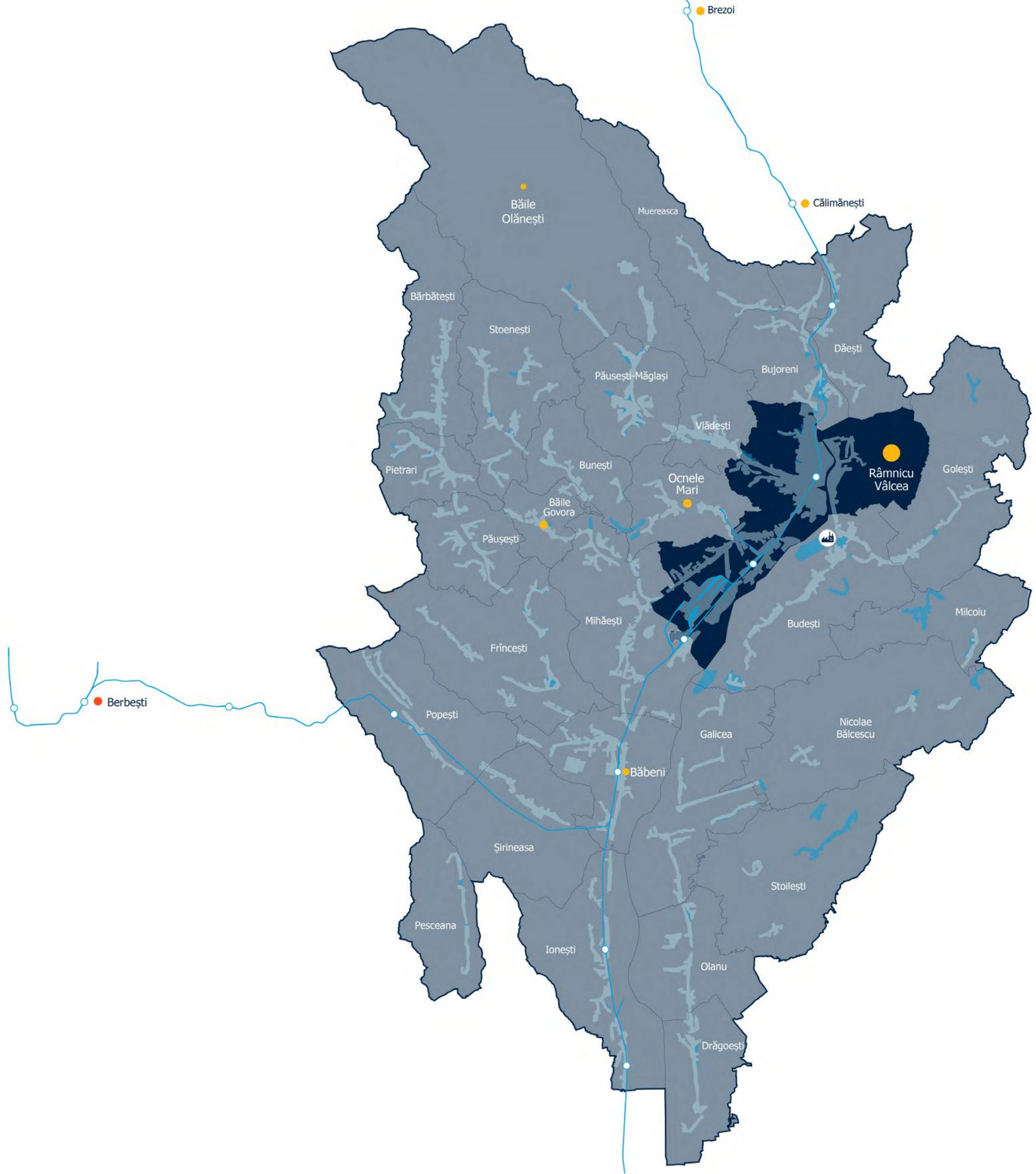
ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ

Orașul este traversat de Magistrala CFR 201: Podu Olt - Râmnicu Vâlcea - Piatra Olt, o linie care face legătura între Transilvania și zona de sud a României, respectiv cu regiunile Oltenia și Muntenia, trecând prin județele Sibiu, Vâlcea și Olt.

Coborând spre sud de la Gara din Călimănești, calea ferată străbate orașul traversând zone cu diferite caracteristici, începând cu zona Industrială Nord, ea tranzitează orașul prin cartiere de locuire și activități comerciale. Stația principală - Gara Râmnicu Vâlcea este poziționată într-un cartier caracterizat de o densitate relativ crescută de locuire și servicii adiacente. Gara Râmnicu Vâlcea este stația cea mai importantă a județului Vâlcea, precum și una dintre cele mai importante din Oltenia. Vechea gară a fost demolată la începutul anului 2013 iar în locul acesteia s-a construit una nouă. Noua gară va beneficia de dotări de ultimă oră, facilități pentru pasageri, parcări, platforme de acces, pasaje subterane și sisteme de supraveghere video. Proiectul este în valoare de 70 de milioane de lei și face parte din programul național de modernizare a stațiilor de cale ferată. Proiectul finalizat în 2017 nu s-a ridicat așteptărilor, construcția fiind închisă în prezent datorită standardelor neconforme.

Gara Ostroveni, de la ieșirea din oraș este amplasată într-o zonă mixtă: servicii, depozitare, logistică și parțial industrie și asigură conexiunea cu un punct important de agrement al orașului- Șstrandul Ostroveni, recunoscut pentru apa sărată, ce provine direct din mina de sare de la Ocnele Mari și are proprietăți curative deosebite, fiind recomandata pentru afecțiuni reumatismale. Aceasta are rol în mobilitatea locală, asigurând conexiunea cu un punct de agrement important.

Intervențiile necesare se referă la valorificarea terenurilor adiacente coridoarelor feroviare pentru comunitatea locală prin reamenajarea spațiilor reziduale (zone de vegetație spontană, spații utilizate informal de locuitori, garaje de tablă ce mărginesc liniile). O altă măsură necesară este optimizarea conexiunilor între gara centrală și principalii atractori: facilitarea conexiunilor cu mijloace de transport public și conexiunile nemotorizate (pietonale, velo), pentru ca zona gării să fie ușor accesibilă și bine conectată la punctele de interes din oraș. Alte măsuri se referă la valorificarea activelor din jurul gării în scop strategic. De asemenea, având în vedere traversarea centrului orașului de către coridorul de mobilitate feroviară, sunt necesare bariere fonice și verzi acolo unde construcțiile rezidențiale se află în imediata proximitate, oferind o oportunitate de creștere a suprafeței de spațiu verde din mediul urban și o mai bună calitate a vieții.



RÂMNICU VÂLCEA

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Stimularea activităților economice în jurul gării prin valorificarea terenurilor subdezvoltate (ex. terenul din interiorul gării utilizat ca spațiu pentru parcare ar putea fi valorificat imobiliar, pt. spații de birouri și activități comerciale) și cresterea atractivității zonei prin intervenții de regenerare urbană a spațiului public (modernizarea și extinderea piațetei din fața gării), prioritizarea pietonilor și crearea de piste de biciclete spre principalii atractori.

Facilitarea conexiunilor pietonale și velo peste calea ferată pentru a crește conectivitatea este esențială având în vedere că liniile de cale ferată despart zona construită a orașului în două, de o parte cartierele de locuințe colective și dotările publice, iar de cealalta cartiere de locuințe individuale și zone de servicii/comerciale dezvoltate mai recent.

În jurul punctelor de staționare existente (halte), în contextul creșterii frecvenței serviciilor de transport de interes local, se recomandă **valorificarea terenurilor neproductive** urmărind realizarea unei mixități funcționale și atragerea de investitori în special în sectoarele generatoare de venituri mari, deci prin diversificarea activităților productive și logistice cu spații pentru birouri. Adaptarea la scară umană și facilitarea conexiunilor nemotorizate este de asemenea importantă pentru o dezvoltare orientată spre tranzit.



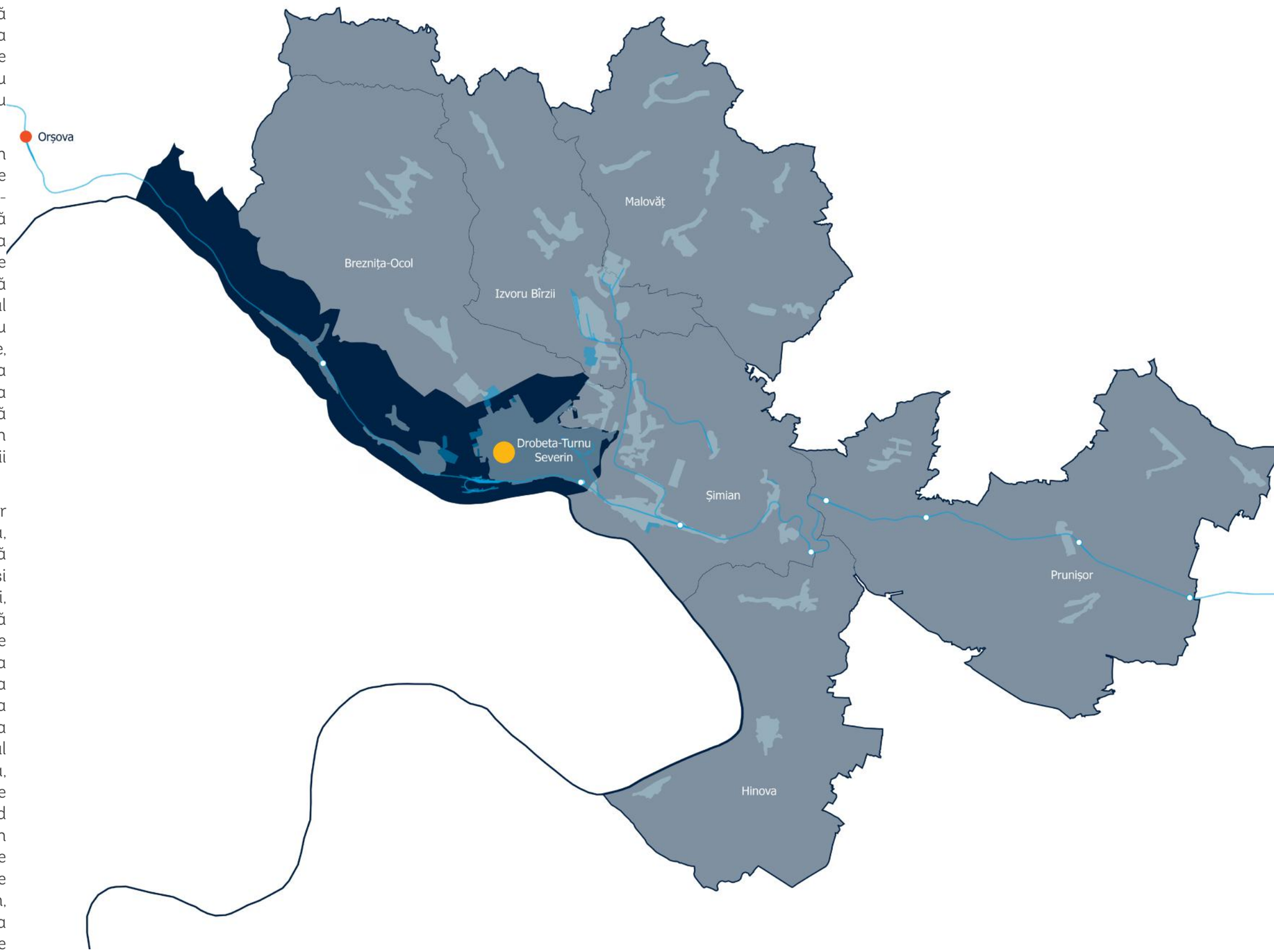
DROBETA TURNU SEVERIN

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ

Drobeta Turnu-Severin este un oraș dezvoltat de-a lungul Dunării și în directă relație cu ea. Calea ferată urmează cursul/malul Dunării, excepție făcând partea din proximitatea platformelor industriale Sud-Vest și Macchi S.R.L. Face parte din magistrala 100, conectând două noduri: București cu vestul țării - Timișoara, trecând prin Craiova, Drobeta-Turnu Severin și Lugoj.

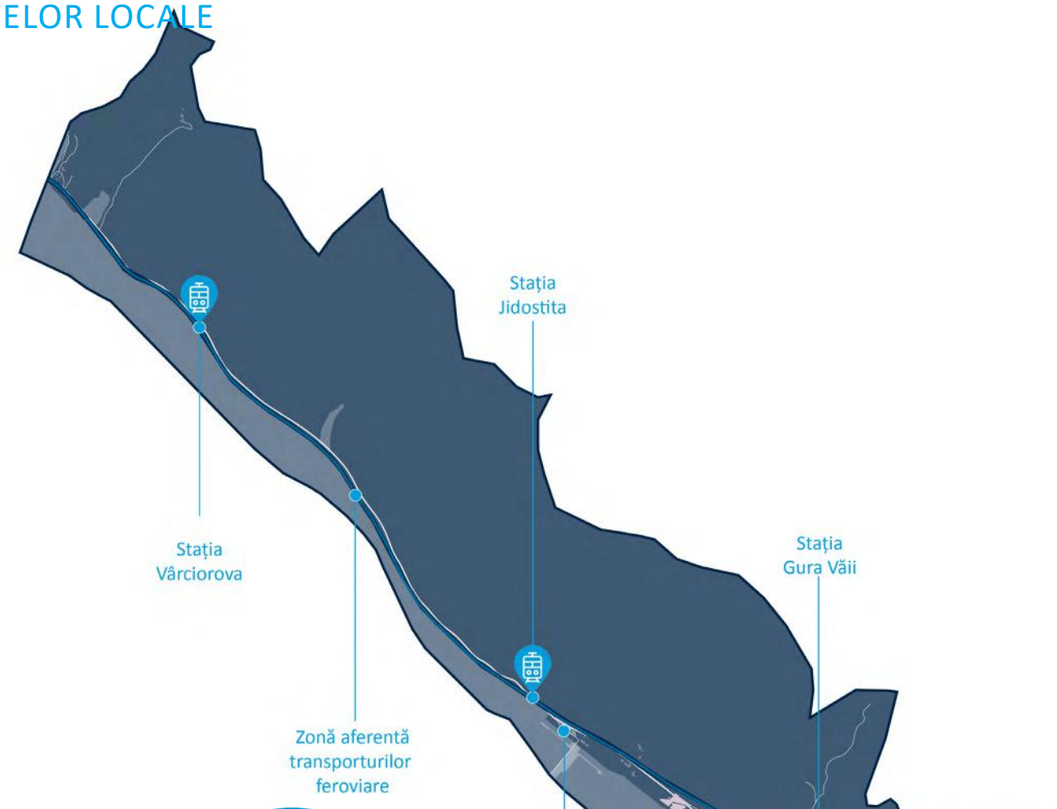
Începând cu Platforma Industrială și Comercialșă Est, în legătură directă cu Stația Est, infrastructura feroviară se extinde spre nord cu active/proprietăți private, continuându-și drumul spre vest, pe mal, până la Platforma Industrială Sud-Vest, conectată cu stația CFR principală- Gara Drobeta Turnu-Severin. Stația principală se află în zona de intersecție dintre un țesut cu caracter industrial și o zonă verde extinsă - Parcul Gării, care face tranziția/trecerea dintre țesutul dens construit și partea de industrie, continuându-se cu Parcul Rozelor. După traversarea platformei industriale, cu punct terminus a acestei zone-Gara Dinamica, calea ferată își reia cursul de-a lungul Dunării până la Stația Gura-Văii. Amplasamentul căii ferate în prezent diminuează interacțiunea orașului cu apa, însă acest fapt prezintă în același un potențial în explorarea posibilității îmbunătățirii acestei relații pornind de la infrastructura ei.

Principala intervenție se referă la facilitarea conexiunilor pietonale/velo peste calea ferată și în proximitatea acestora, deoarece liniile de cale ferată sunt o barieră ce separă funcțional cartierele, limitează deplasările nemotorizate și conexiunile mai rapide între centrul istoric și faleza Dunării, precum și între obiectivele monument istoric. Este necesară valorificarea terenurilor subutilizate cu impact major aflate în locații cu o valoare imobiliară importantă, regenerarea integrată a zonelor gărilor prin modernizarea și accesibilizarea spațiului, restaurarea clădirilor de patrimoniu, extinderea spațiului pentru a introduce funcțiuni mixte și introducerea de servicii moderne și conexiuni facile spre oraș. Nu în ultimul rând, având în vedere proximitatea față de zona rezidențială, sunt necesare bariere fonice și verzi acolo unde construcțiile rezidențiale se află în imediata proximitate a acestuia, oferind o oportunitate de creștere a suprafeței de spațiu verde din mediul urban și o mai bună calitate a vieții. Un alt aspect ce merită menționat este optimizarea transferurilor intermodale prin corelarea cu transportul în comun local/județean, densificarea și regenerarea zonelor existente pentru a facilita conexiunile nemotorizate, valorificarea proximității față de transportul public și inserția de noduri intermodale pentru stațiile aflate în zona funcțională urbană a municipiului.



DROBETA TURNU SEVERIN

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE



Regenerarea integrată a zonei gării împreună cu zona verde formată din Parcul Gării, Parcul Rozelor, Parcul Dragalina și obiectivele turistice din apropiere, precum Cetatea Medievală a Severinului. Astfel, prin facilitarea accesului pe cale ferată la această rețea de spații publice, se va contura un punct de agrement pentru locuitorii orașului dar și pentru localitățile înconjurătoare, crescând astfel calitatea vieții la nivel regional împreună cu atractivitatea municipiului, acest flux de vizitatori stimulând activitățile comerciale și de agrement din zonă. Un alt aspect important vizează facilitarea conexiunilor pietonale și velo peste calea ferată, acestea fiind o barieră ce restricționează conexiunile mai rapide între centrul istori și faleza Dunării, dar și dintre zona de locuințe și zona activităților productive și de servicii.





Cum punctele de staționare, haltele și mai ales gara centrală se află în puncte ce concentrează activitățile economice din oraș, cu precădere activități industriale, strategia de dezvoltare poate urmări **regenerarea terenurilor neproductive bine amplasate și diversificarea funcțiunilor,** prin introducerea unor zone de retail și spații de business, astfel încât în jurul acestora să se contureze noduri economice de importanță regională care să atragă forță din muncă din întreg județul, fiind accesibile pe cale ferată.

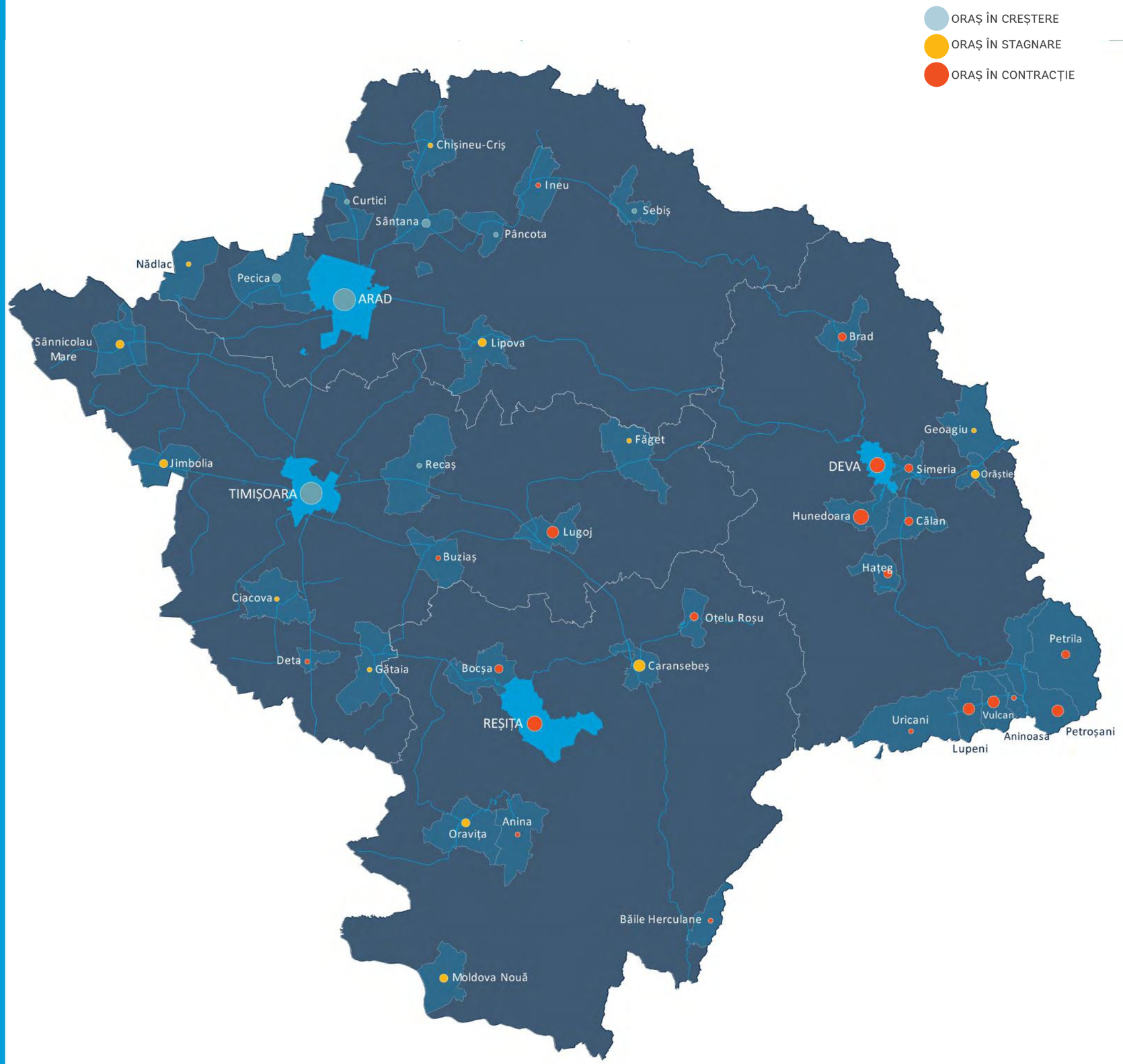






4.5

Regiunea Vest



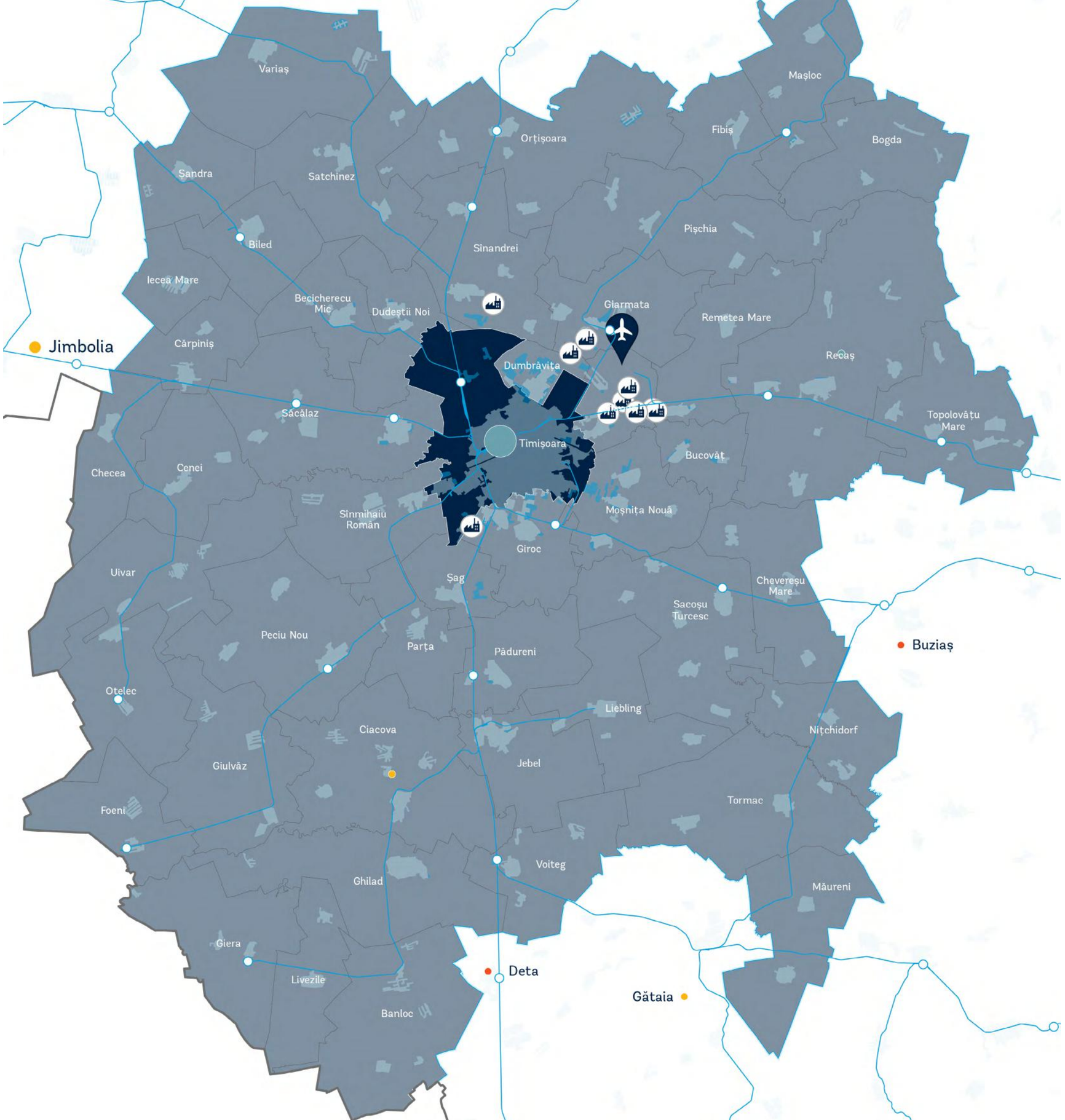
TIMIȘOARA

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ

Infrastructura feroviară a Timișoarei se dezvoltă pornind de la axa magistrală longitudinală de importanță internațională 100 (căi secundare: 118,191,122,126), continuând cu o axă ce tranzitează orașul pe direcția nord-sud. În drumul său, se pliază pe structura radială a orașului, intrând în contact cu diferite zone și are ca punct terminus (pe această direcție) gara Timișoara Est. Zona studiată însumează diferite proprietăți/active de-a lungul său, aflate atât în proprietatea Statului Român, cât și active private. Foarte multe din aceste terenuri sunt în prezent neutilizate, dar au un extraordinar potențial de exploatare și activare a unor spații adiacente lor, dar și a componentei soft ce constă în mobilizarea proprietarilor de terenuri.

Stația principală Timișoara Nord se află în imediata proximitate a punctului de inflexiune, la nord de platforma industrială Solventul. Deși în prezent reprezintă cel mai important/utilizat nod/punct, atât gara cât și zona adiacentă acesteia nu prezintă o calitate ridicată a spațiului public. Infrastructurile din jurul acestei gări cuprind depoul, zone industriale sau linii de triaj. De-a lungul căii ferate, între stațiile de Nord și de Est, sunt active care sunt în procedură de regenerare urbană (City of Mara, Iulius Town, Nord One, etc..) sau active în așteptare. În ceea ce privește terenurile din domeniul public, acestea se află fie în posesia Statului Român, fie a Primăriei Municipiului Timișoara. Actorii din sfera privată posedă proprietăți ale fostelor platforme industriale sau ale zonelor de depou și logistică, dar și alte active domenii cum ar fi cele ale Muzeului de Artă sau ale Universității de Vest, sau terenuri ce acomodează importante dezvoltări imobiliare.

Conform noului PUG al Municipiului Timișoara și Strategiei de Dezvoltare Spațială aferente Noului PUG, caracterul regenerării urbane în jurul gărilor este de transformare a fostelor platforme industriale în zone mixte, îmbinând locuirea colectivă cu funcțiuni economice, de retail și de producție nepoluantă. Principalele instrumente se referă la introducerea unui tren metropolitan/ periurban, care să facă legătura între oraș și suburbii, valorificarea terenurilor subutilizate cu impact metropolitan aflate în locații cu o valoare imobiliară importantă, regenerarea integrată a zonelor gărilor prin modernizarea și accesibilizarea spațiului, restaurarea clădirilor de patrimoniu, extinderea spațiului pentru a introduce funcțiuni mixte și introducerea de servicii moderne și conexiuni facile spre oraș. Nu în ultimul rând, având în vedere traversarea centrului orașului de către coridorul de mobilitate feroviară, sunt necesare bariere fonice și verzi acolo unde construcțiile rezidențiale se află în imediata proximitate, oferind o oportunitate de creștere a suprafeței de spațiu verde din mediul urban și o mai bună calitate a vieții.



TIMIȘOARA

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

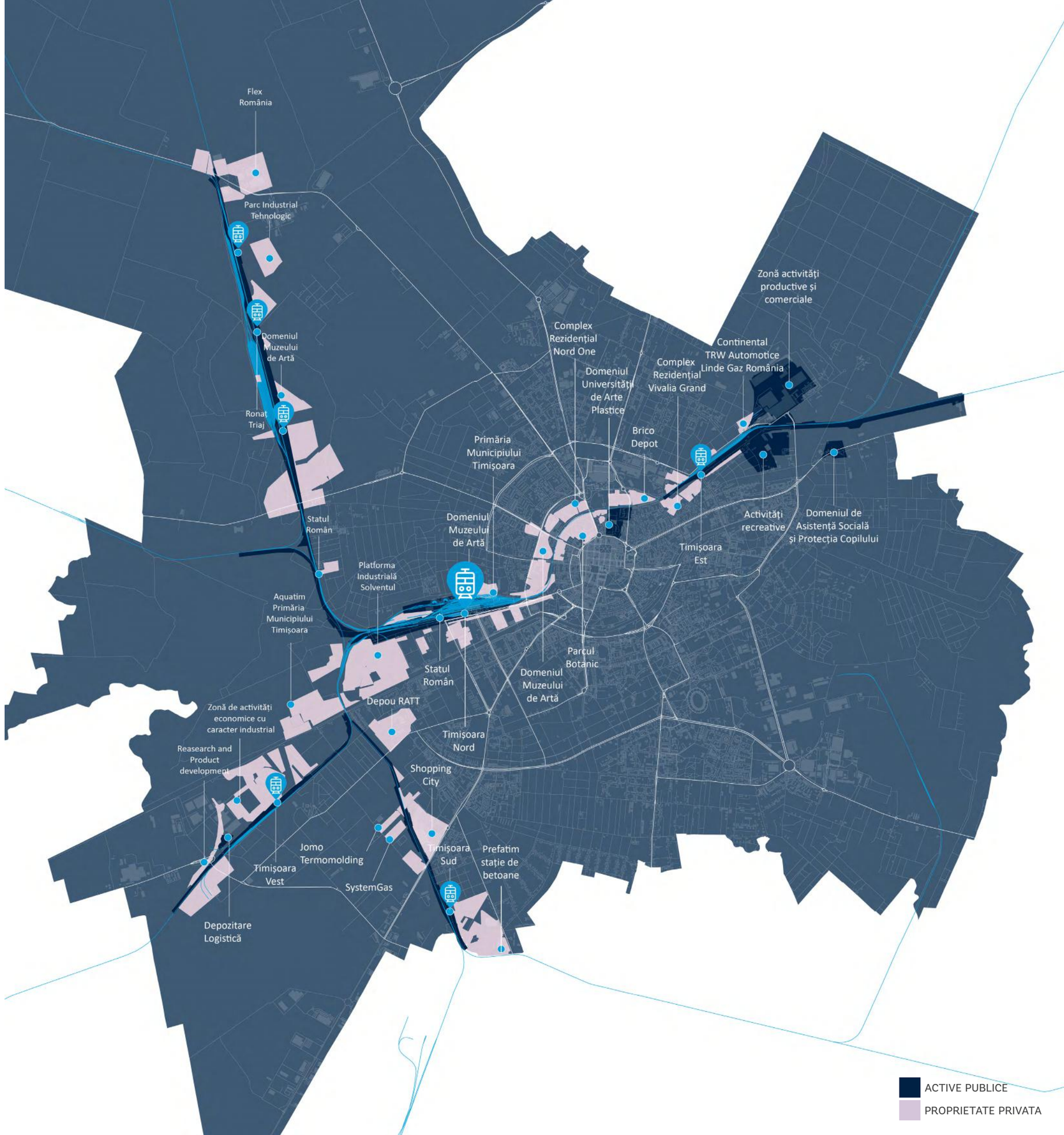
Regenerarea integrată a zonei gării, vizând creșterea atractivității și valorificarea ei ca un punct de reper al orașului, prin prioritizarea pietonilor, introducerea unor funcțiuni mixte și modernizarea spațiilor comerciale existente prin parteneriate public private și conturarea unui nod intermodal în dreptul gării.

Optimizarea conexiunilor intermodale în dreptul gării, într-un mod integrat, vizând pe de-o parte schimburile dintre gară și autogară, dar și conexiunile cu transportul public local și cele pietonale și velo., reconversia funcțională și adaptarea la scară umană pentru a crește atractivitatea și dinamismul zonei.

Regenerarea activelor subutilizate din jurul găriilor, vizând diversificarea funcțională și crearea unui nod economic de importanță regională, cu acces facil al forței de muncă din regiune. Pentru a atrage investitori, este nevoie de intervenții de regenerare a spațiului public, de adaptare la scară umană și de accesibilizare a noilor zone de dezvoltare cu accent pe pietoni și bicicliști.

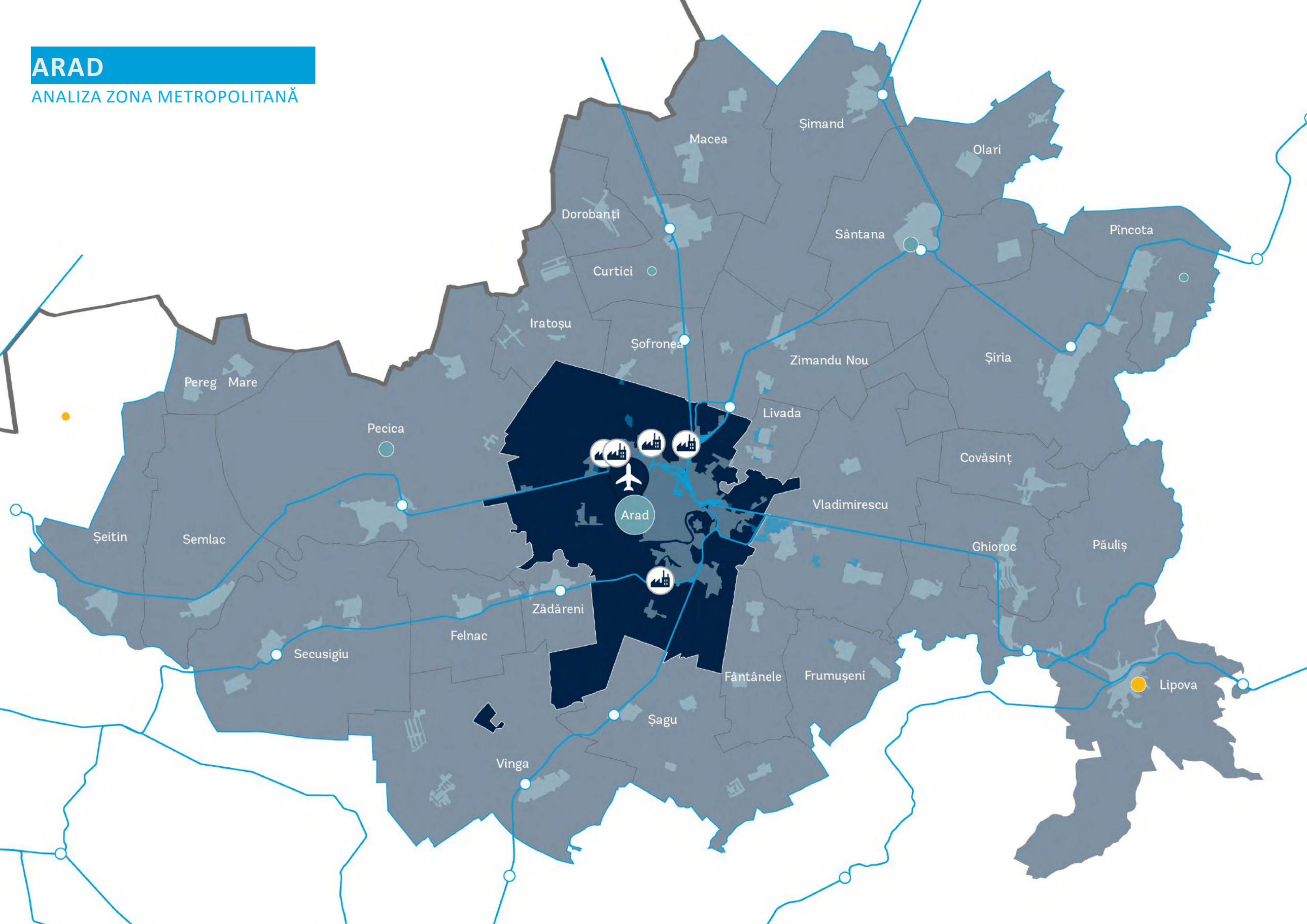
Plantarea de vegetație în zonele de siguranță de-a lungul căii ferate, acolo unde lățimea o permite și unde calea ferată mărginește cartierele de locuințe pentru a creea o barieră vizuală și fonică. Aceste zone pot fi de asemenea amenajate pentru promenadă / coridor velo, dacă lățimea o permite.

Având în vedere traversarea liniilor de cale ferată prin mijlocul zonei construite, este importană **facilitarea conexiunilor pietonale și velo peste calea ferată** acolo unde liniile de cale ferată reprezintă o barieră în mobilitatea nemotorizata și limitează conexiunile spre puncte de atracție din oraș. Acolo unde există deja pasarele (ex. Pasarela Blașcovici - gară), este importantă asigurarea accesibilității și pentru persoane cu mobilitate redusă prin instalarea unor lifturi.



ARAD

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ



ARAD

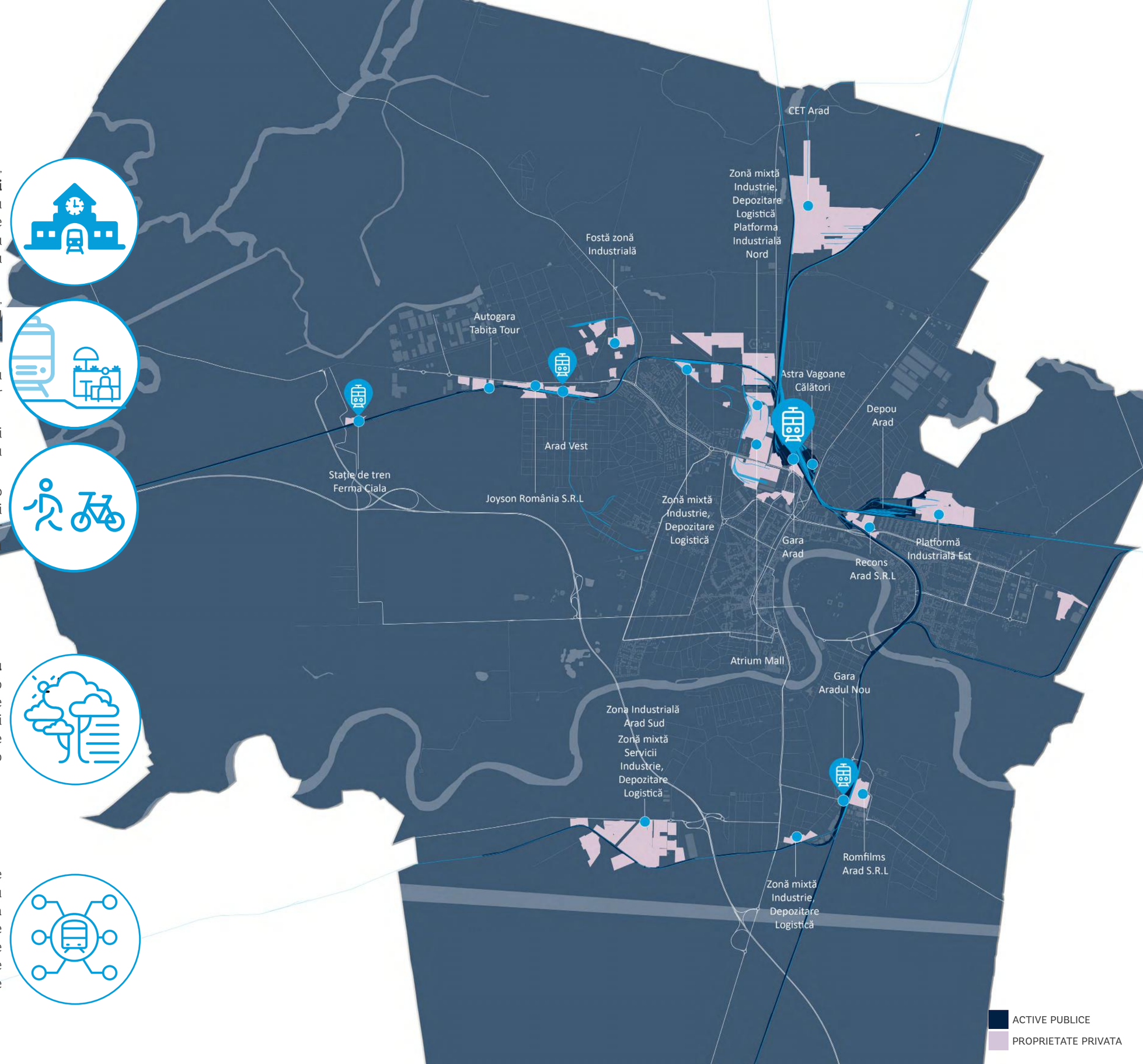
CARTAREA ACTIVELOR LOC

In completarea proiectului de regenerare al gării, este necesară și **regenerarea integrată a zonei din jurul gării,** a piațetei din fața clădirii și a activelor CFR ce despart gara de zona de dezvoltare comercială (Atrium Mall) și de autogară, pentru a crește conectivitatea, atractivitatea și calitatea spațiului public. Acțiunile necesare includ:

- prioritizarea deplasărilor pietonale și velo, definind culoare clare pentru aceștia, în special spre autogară, zona comerciale și alte puncte de interes din centrul orașului
- amenajarea piațetei din fața gării ca un spațiu public de referință și transformarea spațiilor dedicate preponderent parcărilor
- diversificarea activităților din jurul gării și stimularea activităților comerciale pentru a dinamiza zona
- în procesul de regenerare al terenurilor, o oportunitate pentru atragerea de investitori și stimularea activităților productive, ar fi construirea de spații de birouri pentru a contura un nod economic la nivel județean

Plantarea de vegetație în zonele de siguranță de-a lungul căii ferate, acolo unde lățimea o permite și unde calea ferată mărginește cartierele de locuințe pentru a creea o barieră vizuală și fonică, Aceste zone pot fi de asemenea amenajate pentru promenadă / coridor velo, dacă lățimea o permite.

Tren urban care care să unească cartierele Aradului, utilizând punctele de staționare deja existente, dar și noile zone de dezvoltare din UAT-urile învecinate și să realizeze o conexiune mai eficientă cu Timișoara. Pentru o creștere compactă, se vor dezvolta cu prioritate zonele adiacente liniilor de cale ferată, utilizând principiile dezvoltării orientate spre tranzit.



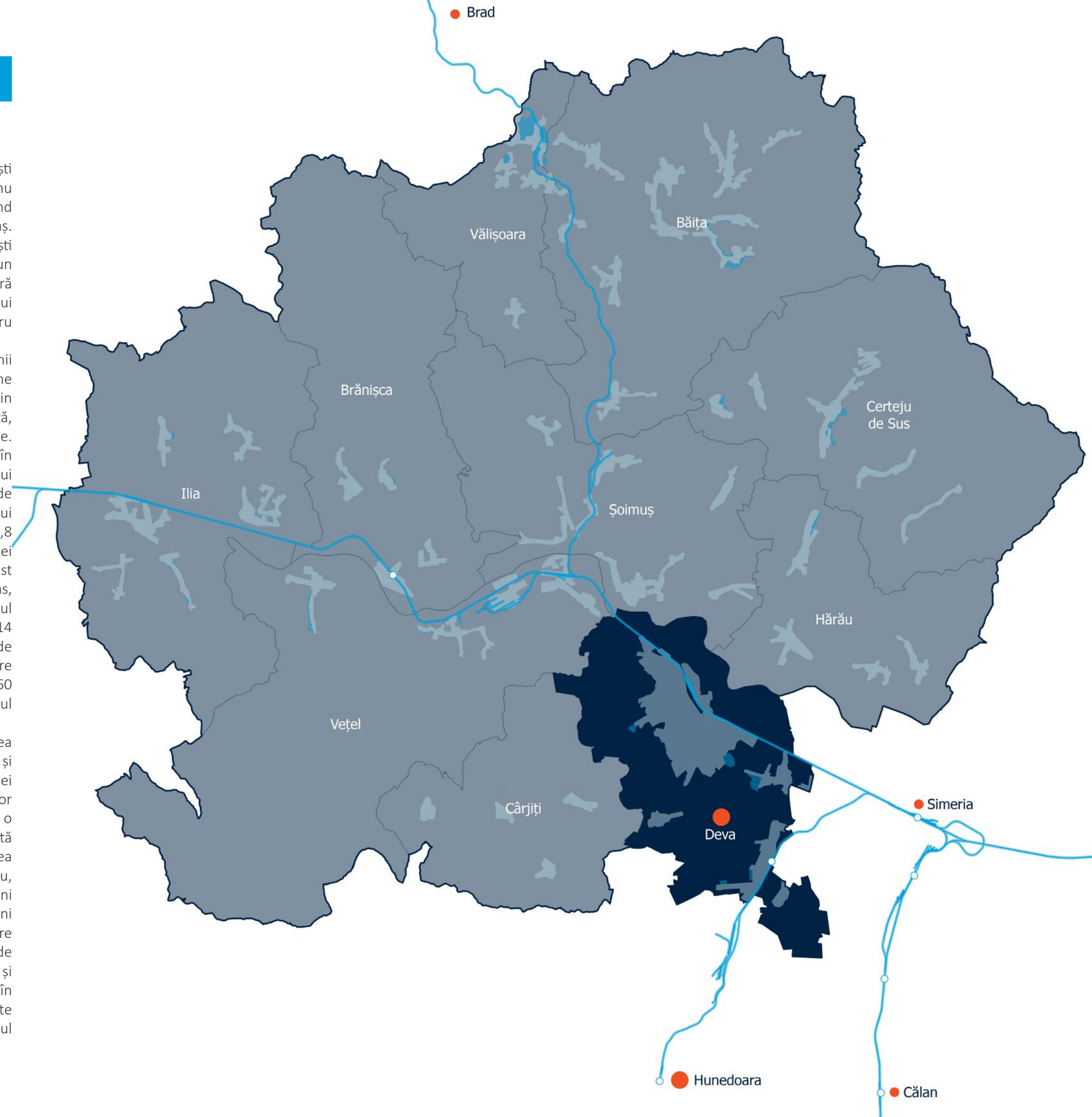
DEVA

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ

Orașul Deva este traversat de magistrala 200 București - Brașov- Simeria- Deva- Arad- Curtici. Calea ferată nu este foarte prezentă în oraș, partea cea mai activă fiind în directă legătură cu Stația Deva, singura din oraș. Aceasta este în conexiune directă cu gara din Săulești (de o importanță relativ redusă) și Gara Simeria, un nod extrem de important în infrastructura feroviară în trecut și direct legată de dezvoltarea transportului feroviar în zona extinsă acesteia (atelierul pentru reparat locomotive și vagoane.

În parcursul ei de traversare a orașului (porțiunii de oraș), aceasta tranzitează în mare parte zone industriale și de producție, excepție făcând zona din proximitatea stației centrale, o zonă efervescentă, nod de intersecție a mai multor tipuri de mobilitate. Calitatea spațiului urban este însă foarte scăzută, dar în prezent există un proiect de reabilitate a ei și a spațiului adiacent. Stația Deva face parte dintr-un proiect de modernizare a infrastructurii feroviare a sectorului de cale ferată Simeria – Gurasada, în lungime de 40,8 kilometri. Contractul în valoare de 2,63 miliarde de lei a fost semnat cu Compania Națională CFR în august 2017, cu Asocierea FCC – Astaldi – Contratas y Ventas, iar lucrările au demarat la începutul anului 2018. Lotul Simeria – Gurasada face parte din Tronsonul Km 614 – Simeria noua magistrală feroviară de peste 140 de kilometri aflată în șantier în vestul țării, a cărei finalizare a fost estimată în 2022. Magistrala va cuprinde 60 de kilometri de traseu nou și nouă poduri peste râul Mureș.

Principalele intervenții se referă la introducerea unui tren care să facă legătura facilă între oraș și zona funcțională urbană comună a conurbației Deva-Hunedoara-Simeria, valorificarea terenurilor subutilizate cu impact major aflate în locații cu o valoare imobiliară importantă, regenerarea integrată a zonelor gărilor prin modernizarea și accesibilizarea spațiului, restaurarea clădirilor de patrimoniu, extinderea spațiului pentru a introduce funcțiuni mixte și introducerea de servicii moderne și conexiuni facile spre oraș. Nu în ultimul rând, având în vedere traversarea centrului orașului de către coridorul de mobilitate feroviară, sunt necesare bariere fonice și verzi acolo unde construcțiile rezidențiale se află în imediata proximitate a acestuia, oferind o oportunitate de creștere a suprafeței de spațiu verde din mediul urban și o mai bună calitate a vieții.



DEVA

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a zonei gării, vizând creșterea atractivității și valorificarea ei ca un punct de reper al orașului, prin reabilitarea cladirilor de patrimoniu, modernizarea serviciilor de transport, creșterea calității spațiului public și stimulare diversificării funcțiunilor, pentru a crește atractivitatea zonei la nivel urban și la nivel metropolitan.

Reamenajarea spațiului din fața gării vizând conturarea unei piațete publice, stabilirea unor coridoare bine definite pentru schimburile intermodale, pietoni și biciclete, amplasarea de mobilier urban, rasteluri pentru biciclete și stimulare activităților comerciale, cu gândul de a deservi atât călătorii, cât și comunitatea locală.

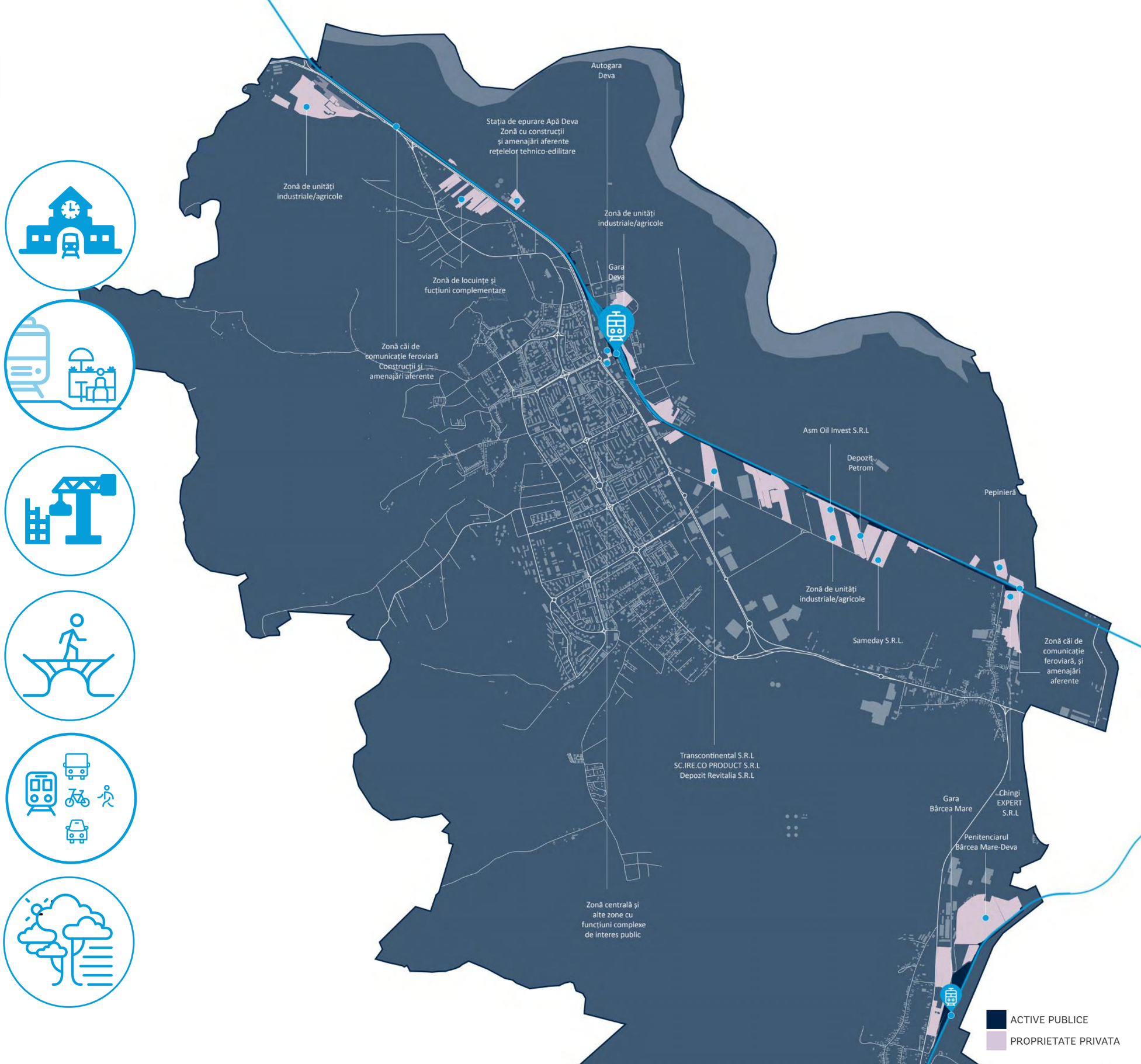
Valorificarea terenului din nord-estul gării, de dincolo de liniile de cale ferată, pentru activități productive (de ex. spații de birouri de calitate, ce ar atrage investitori și ar crea locuri de muncă bine plătite), profitând de conexiunile regionale favorabile.

Proiectul de regenerare trebui să fie unul integrat cu transformarea zonei gării și implică și facilitarea unei conexiuni pietonale și velo peste liniile de cale ferată. Întreaga zonă ar putea face obiectul unui concurs de arhitectură, iar dezvoltarea se va realiza în parteneriat public-privat.

Chiar și fără contextul regenerării în acest punct, ar fi necesară o conexiune peste calea ferată.

Optimizarea conexiunilor intermodale în dreptul gării, într-un mod integrat, vizând conexiunile spre principali atractori economici și turistici (ex. Cetatea Devei), atat cu transportul public local cat și pietonal și velo. Reconversia funcțională și adaptarea la scară umană este importantă pentru a facilita conexiunile nemotorizate.

Plantarea de vegetație în zonele de siguranță de-a lungul căii ferate, acolo unde lățimea o permite și unde calea ferată mărginește cartierele de locuințe pentru a creea o barieră vizuală și fonică. Aceste zone pot fi de asemenea amenajate pentru promenadă / coridor velo, dacălățimea o permite.



REȘIȚA

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ

Reșița este municipiul de reședință al județului Caraș- Severin, încadrându-se în categoria orașelor medii și mici din România.

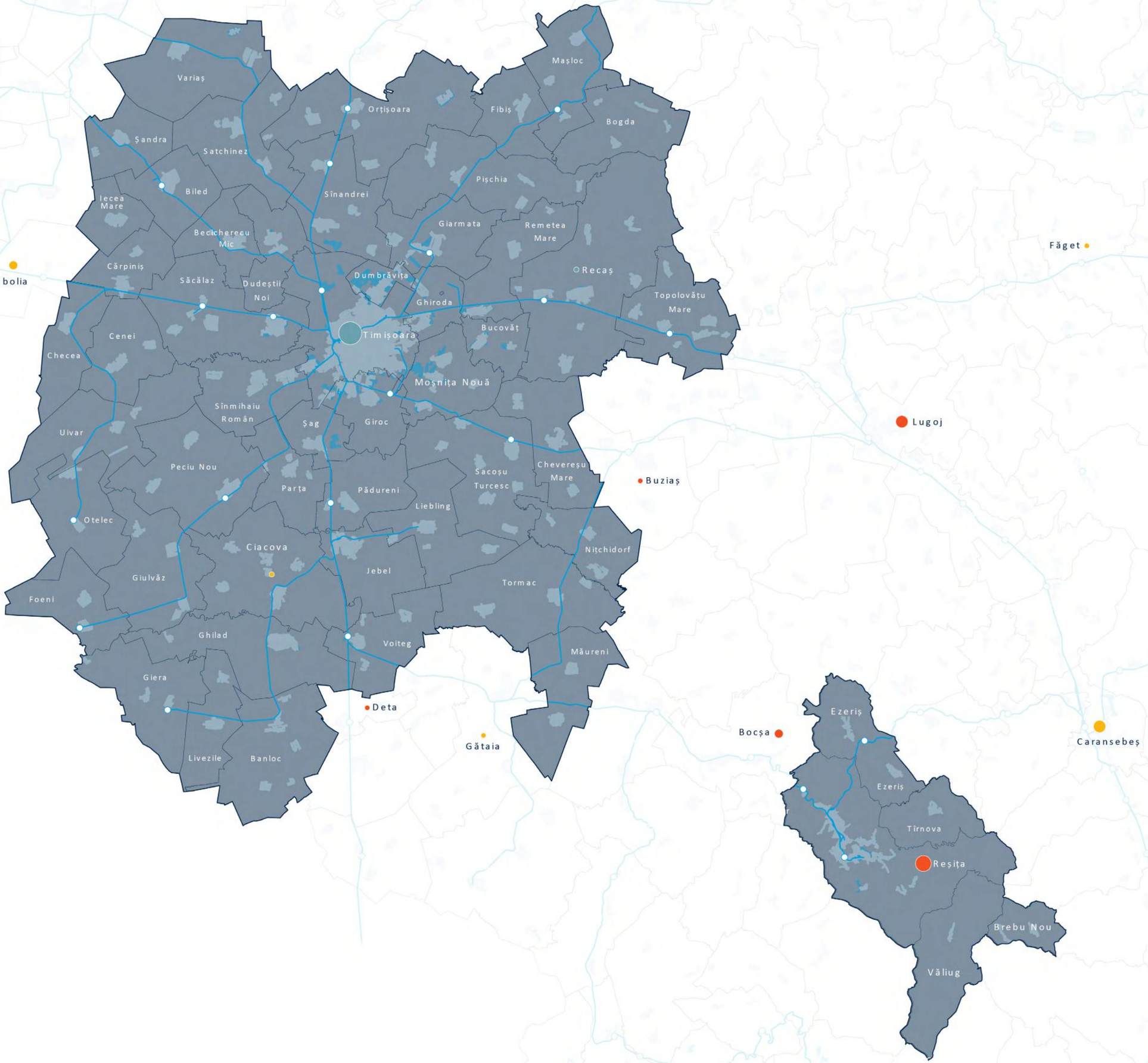
S-a dezvoltat și a crescut datorită industriei pe care a susținut-o, având o infrastructură corespunzătoare, dar ca oraș a colapsat după 1989, putând fi încadrat în ceea ce literatura de specialitate denumește ca fiind un shrinking city. Identitatea industrială este foarte legată de industria feroviară, acest fapt fiind susținut atât de infrastructura pe care o posedă, dar și de numeroasele active, terenuri neutilizate, clădiri părăsite etc.

În prezent, orașul este deservit de două gări: Gara Reșița Nord și Gara Reșița Sud, fiind situată pe calea ferata București-Craiova-Timișoara: magistrala 900, sectorul Timișoara-Caransebeș, cu secțiile adiacente: 115 Caransebeș-Brebu Nou-Reșița Nord-Reșița Sud și 122A: Voiteni-Gătaia- Reșița Sud.

Deși este reședința județului și poziția geografică ii oferă oportunități majore, Reșița se găsește într-o poziție de relativă izolare la nivelul județului și respectiv a regiunii de Vest, fiind în afara ariei de polarizare a municipiului Timișoara. Administrația își propune creșterea gradului de conectare rutieră, feroviară și digitală al municipiului Reșița cu polul de creștere național Timișoara până în anul 2027.

De asemenea, a început și susține un proces de reconectare a tradiției industriale cu un plan major și integrat de regenerare urbană, considerând acest concept un factor cheie în dezvoltarea viitorului orașului. Altfel, este încurajată dezvoltarea proiectelor de tip „infill" prin reutilizarea unor terenuri deja folosite, cum sunt cele foste industriale din municipiul Reșița. Cel puțin 2 astfel de proiecte, vizând suprafețe mai mari de 3 hectare, sunt propuse să se afle cel puțin în faza de proiectare până în 2027.

Suprapunându-se simbiotic cu paleta de intervenții propus de acest ghid, dezvoltarea următoarelor zone se pliază strategiei de dezvoltare a orașului prin valorificarea terenurilor subutilizate, reamenajarea spațiilor publice reziduale, optimizarea legăturilor dintre gara centrală și principalii atractori, facilitarea conexiunilor pietonale/velo peste calea ferată.



REȘIȚA

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

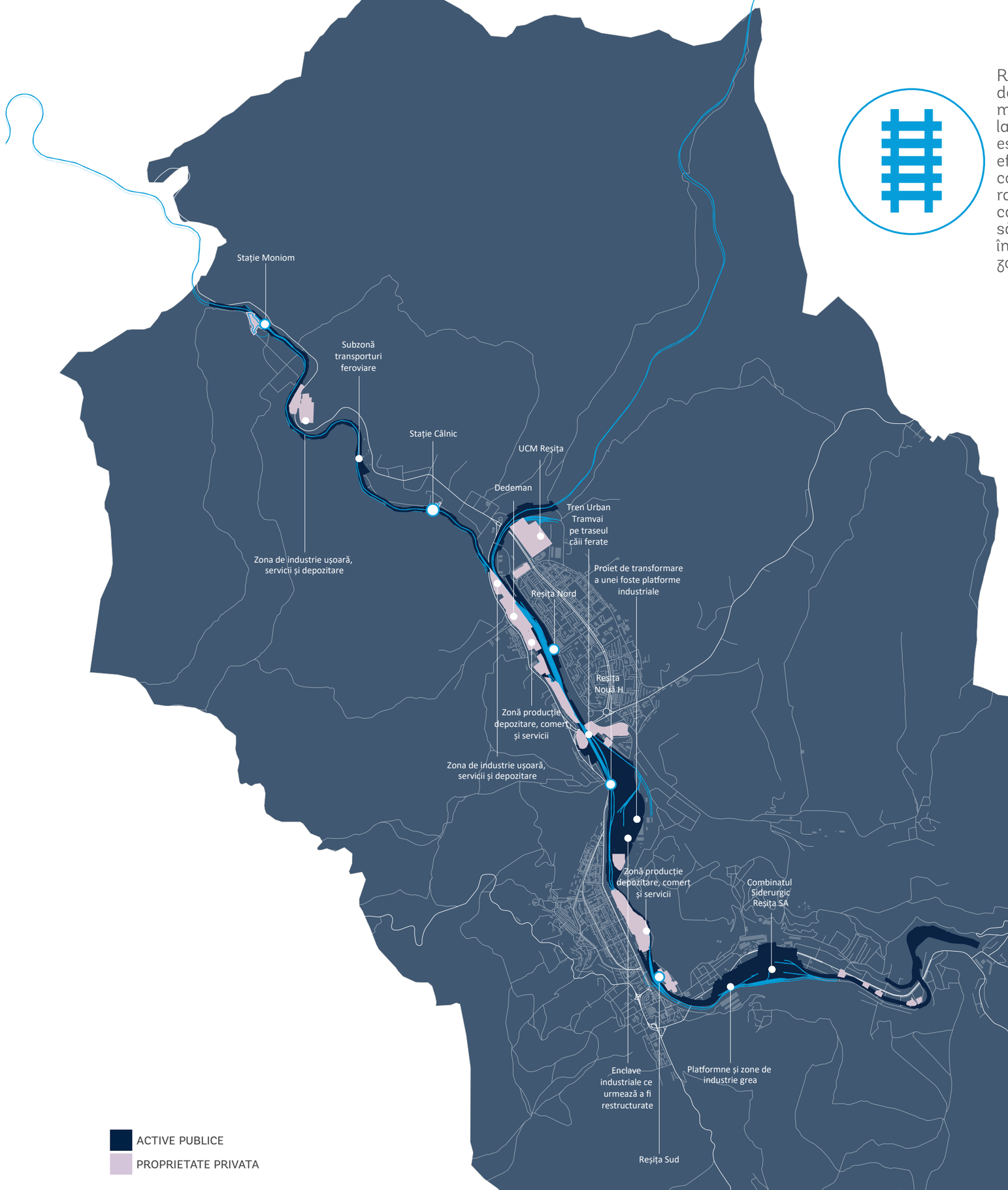
Propunerile au în vedere intervenții în zonele stațiilor, subutilizate și cu o calitate scăzută a mediului urban proxim. Cele mai ample probleme se referă la confortul călătorilor, integrarea cu sistemele de transport metropolitan și complementaritatea cu structura funcțională a localității.

Regenerare integrată în zona stațiilor de cale ferată de prim rang și de rang secund. Procesele de regenerare urbană de acest fel propun inserția unui mixt funcțional care să revitalizeze arealuri urbane ample, prin infrastructuri de business, imobile rezidențiale și funcțiuni comunitare de proximitate.

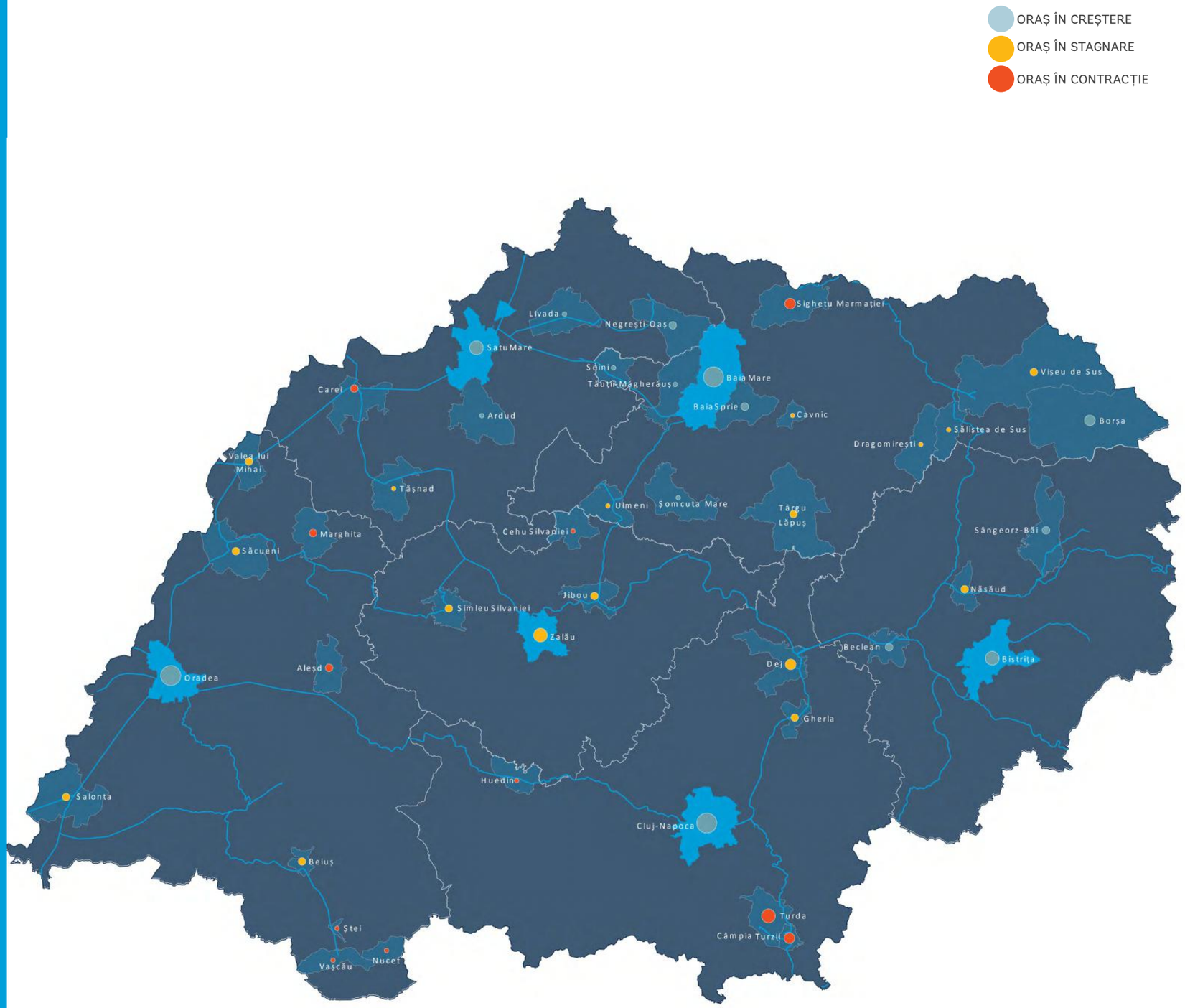
Valorificarea terenurilor prin dezvoltare presupune edificarea unor ansambluri cu funcțiuni în general mixte, care să asigure atât o densitate de locuire durabilă, cât și funcțiunile economice necesare pentru un oraș prosper.

Prin intervențiile în zona infrastructurii feroviare se asigură premisa fundamentală a asigurării conexiunilor pietonale peste liniile de cale ferată. Conexiunile sunt esențiale pentru comunicarea între comunitățile de pe ambele părți ale rețelei, întregind proiectele de regenerare.

Refacerea infrastructurii de cale ferată, prin modernizare și aducere la parametri optimi, este esențială. Mobilitatea eficientă presupune confort, predictibilitate și rapiditate, motiv pentru care calea ferată trebuie să ofere opțiuni viabile în interiorul orașului și în zona metropolitană.



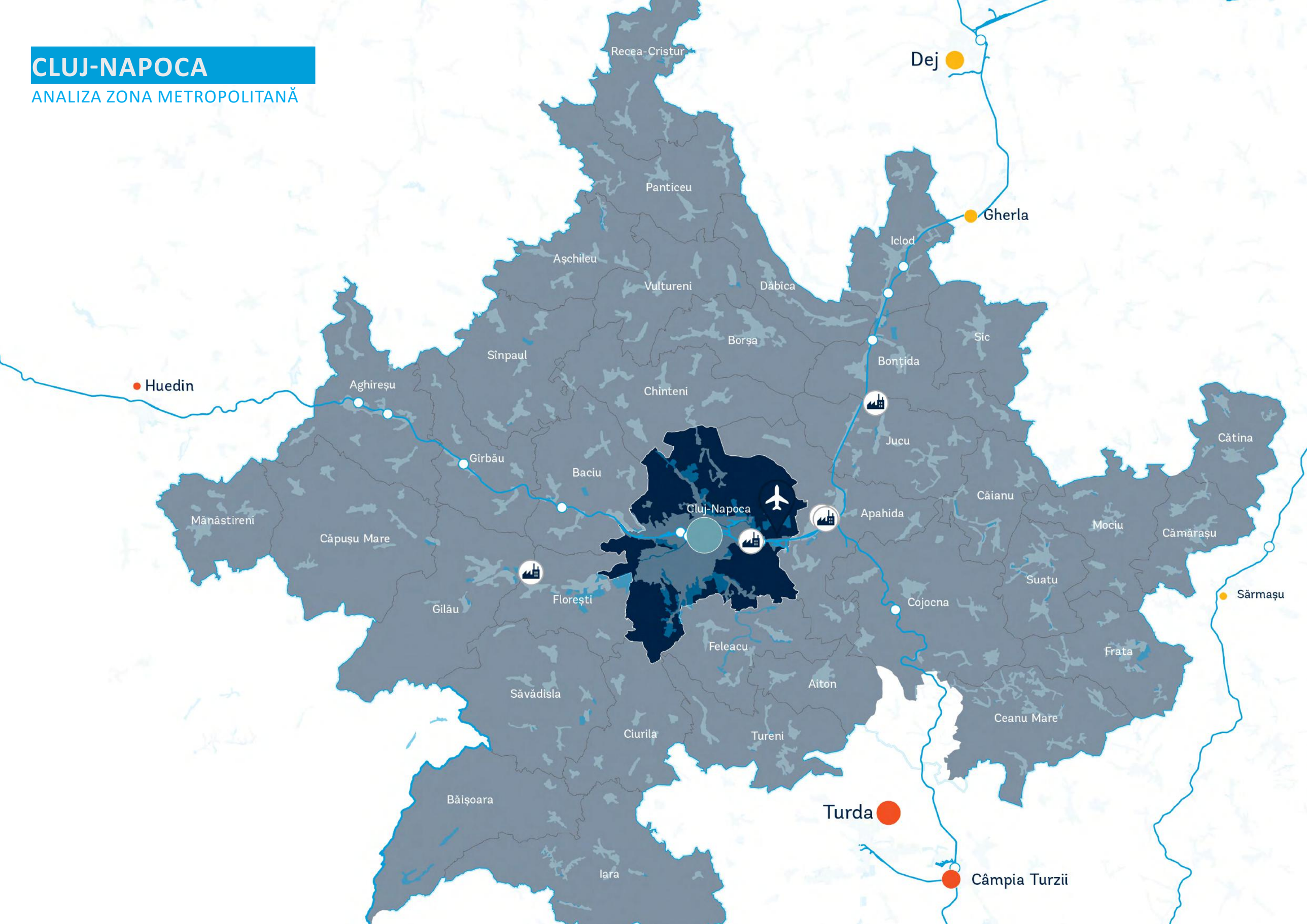
4.6



Regiunea Nord-Vest

CLUJ-NAPOCA

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ



CLUJ-NAPOCA

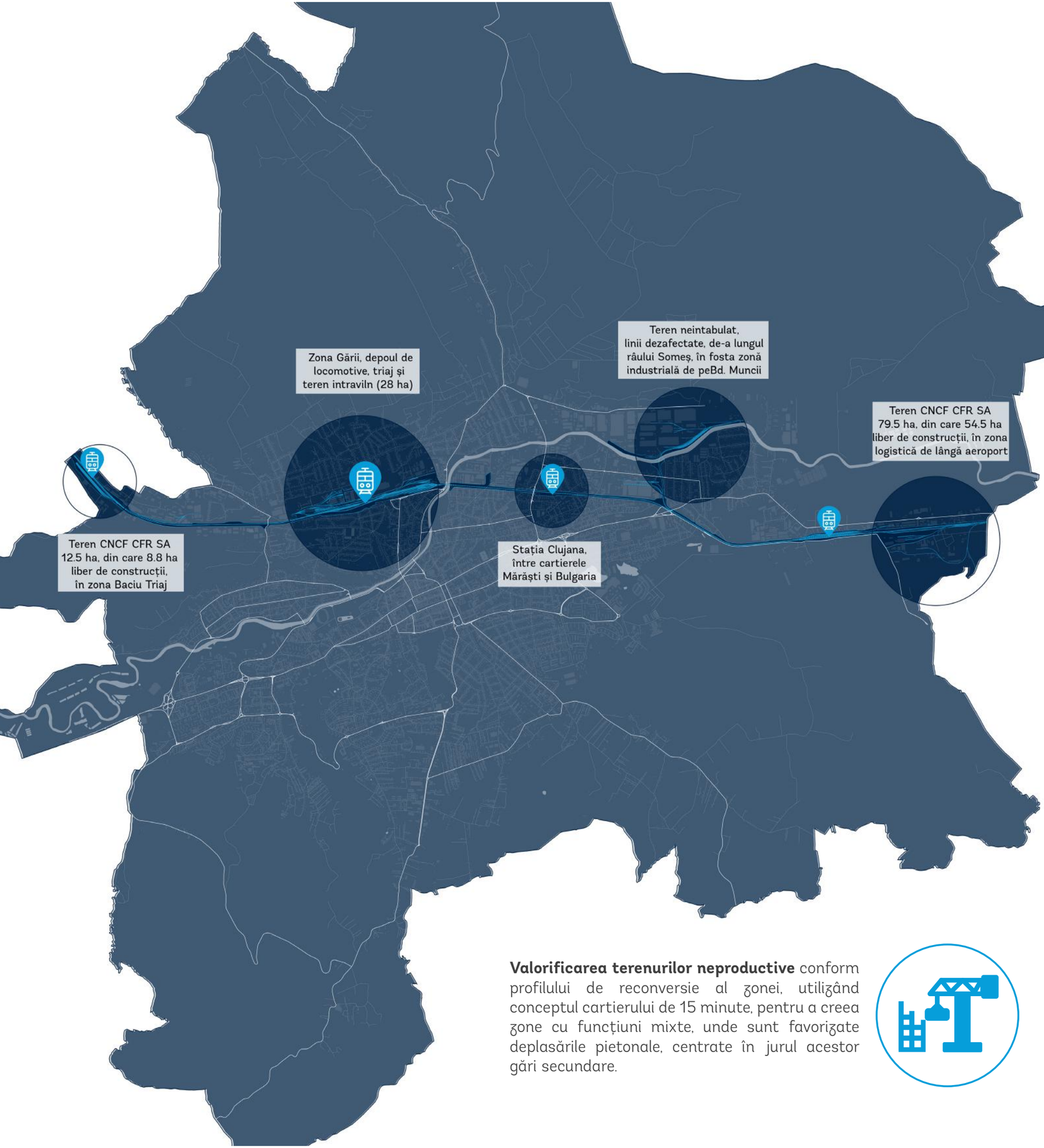
CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a zonei Gării de Nord, prin care să se urmărească atingerea câtorva obiective cheie: restaurarea și extinderea clădiri gării, integrarea unor funcțiuni mixte (birouri, spații comerciale), facilitarea transferurilor intermodale în interiorul stației și îmbunătățirea conexiunilor nemotorizate și prin transport public dinspre gară spre principalii atractori din ora și transformarea spațiului din jurul gării într-un spațiu public

Transformarea Pieței Gării - Parcului Kovari într-un spațiu public unitar, valorificând și terenul verde neproductiv dintre acestea, ce este în proprietatea căilor ferate. Astfel se poate creea un parc liniar care să deservească atât gara - ca spațiu de așteptare în aer liber, cât și comunitatea locală din cartierul Gruia. La V de Piața Gării, există posibilități de conectare la Parcul Feroviarilor și Parcul Armătura iar la E de Parcul Etnografic Romulus Vuia, creând astfel o rețea interconectată de spații verzi.

Facilitarea conexiunilor nemotorizate peste calea ferată de-a lungul coridorului feroviar pentru integrarea funcțională a zonelor separate de calea ferată și consolidarea unor cartiere complete de 15 minute centrare în jurul noilor stații planificate în proiectul de tren metropolitan. Astfel se elimină barierele fizice din interiorul nucleului urban, se reduc disparitățile și timpii de deplasare și crește atractivitatea cartierelor din vecinătatea căii ferate.

Crearea unor bariere verzi/fonice care să funcționeze ca spații publice liniare de-a lungul coridorului de cale ferată, prin valorificarea terenurilor neproductive din zona de protecția a acestuia și regândirea integrată a acestor spații împreună cu zonele de parcare și garajele individuale de table, ce se recomandă a fi demolate ce se află adesea la marginea cartierelor. Aceste resurse de teren sunt valoroase, în special în cartierele cu densitate mare si pot deservi comunitățile locale.



Valorificarea terenurilor neproductive conform profilului de reconversie al zonei, utilizând conceptul cartierului de 15 minute, pentru a creea zone cu funcțiuni mixte, unde sunt favorizate deplasările pietonale, centrate în jurul acestor gări secundare.

CLUJ-NAPOCA

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE



ZONA GĂRII

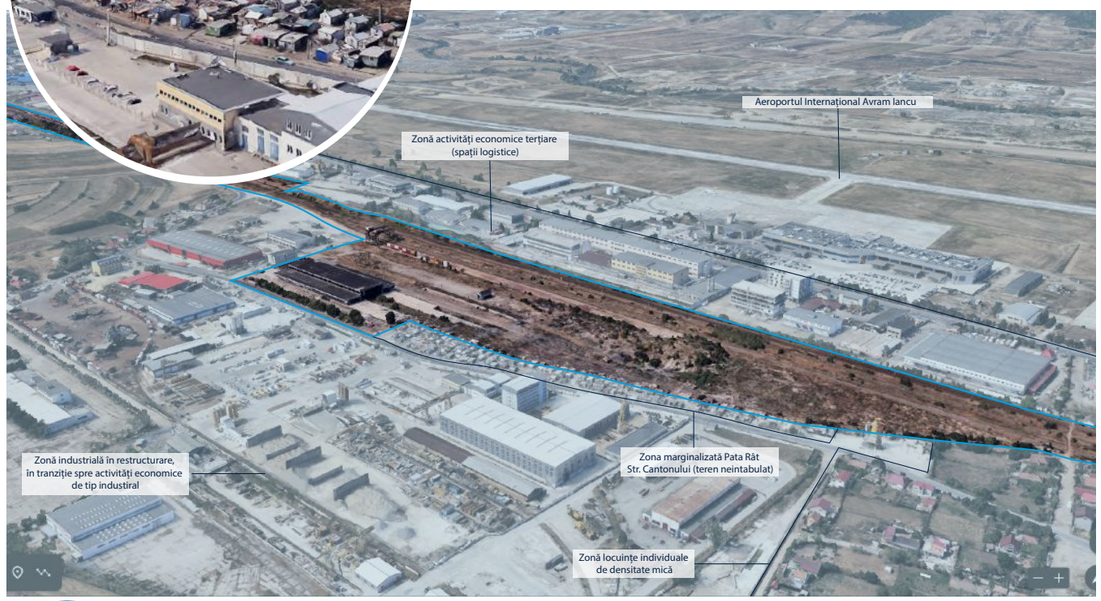


STAȚIA CLUJANA





ZONA AEROPORT



BACIU TRIAJ



ORADEA

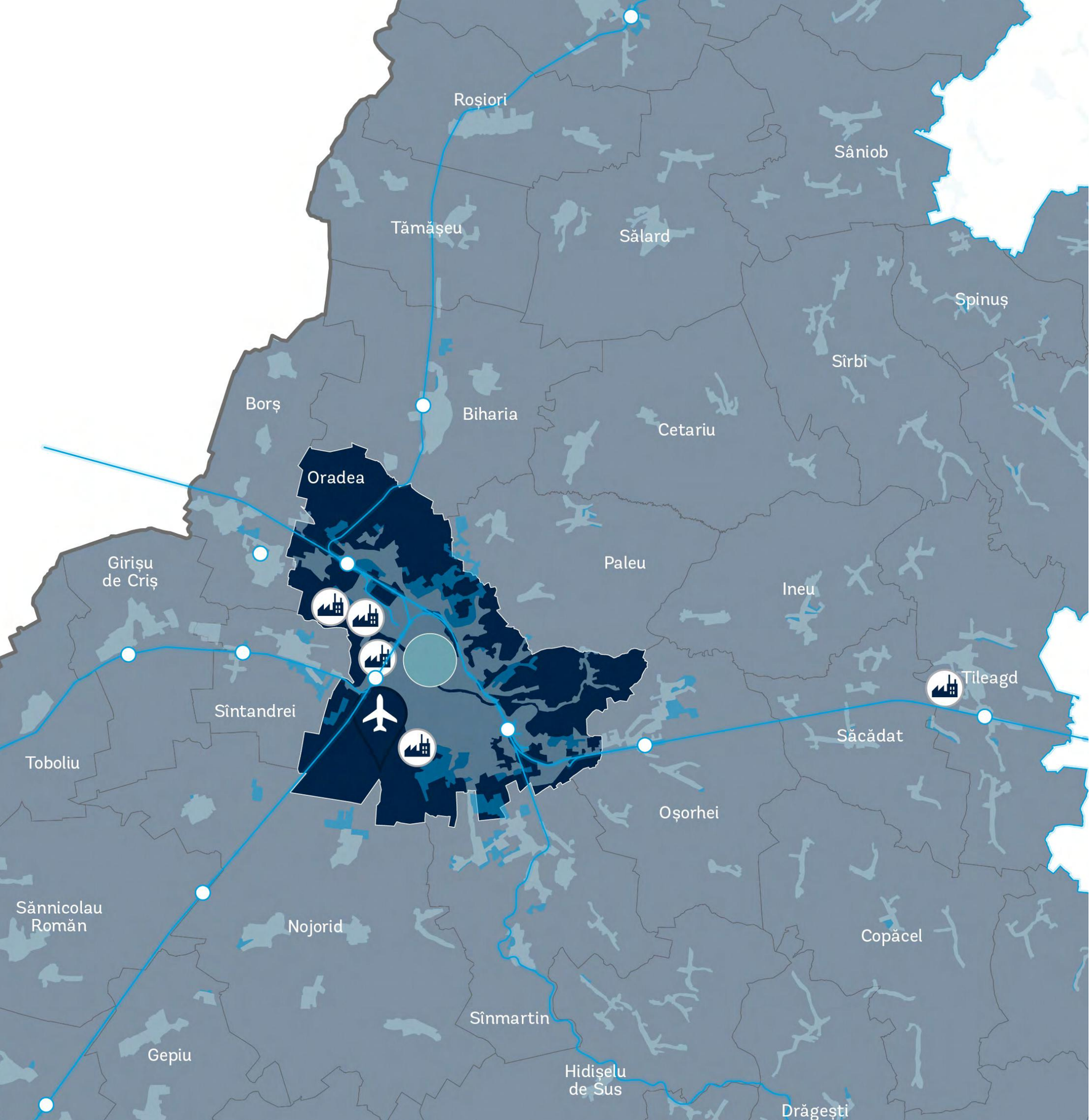
ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ

Ca pol de dezvoltare regional și centru economic dinamic, cu activități industriale, logistice și comerciale, Oradea poate atrage forță de muncă din zona sa funcțională și chiar dincolo de ea prin consolidarea legăturilor feroviare și îmbunătățirea calității serviciilor de transport feroviar, crescând astfel nivelul de trai din orașele și localitățile din județ.

Observăm că în ciuda economiei dinamice a Oradei și atractivității orașului la nivel național, celelalte zone urbane din județ se confruntă cu tendințe de stagnare (Salonta, Beiuș, Săcueni, Valea lui Mihai) și chiar de declin (Marghita, Aleșd, Ștei, Vașcău, Nucet). Acestea sunt conectate însă pe cale ferată de Oradea, așadar eficientizarea legăturilor feroviare reprezintă o adevărată oportunitate de creștere pentru aceasta. În același timp, beneficiind de o piață a forței de muncă mai extinsă, va crește și atractivitatea Oradei pentru investitori.

La nivel metropolitan și urban infrastructura feroviară poate crește conectivitatea, oferind o alternativă de transport durabilă între zona de dezvoltare periurbană, parcurile industriale, Aeroportul Internațional Oradea și centrul orașului, fie prin operaționalizarea punctelor de staționare existente (halte și gări), fie prin introducerea unora noi și a serviciilor de tren metropolitan pe infrastructura existentă.

Localitățile ce au înregistrat o expansiune semnificativă și necesită alinierea punctelor de staționare de pe calea ferată cu densitățile de populație și atractorii economici sunt: Sântandrei, Sânmartin și Oșorhei, la fel ca și zonele de expansiune Oncea, și Nicolae Iorga din interiorul municipiului, toate justificând introducerea unor stații pe traseul trenurilor de interes local.



ORADEA

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

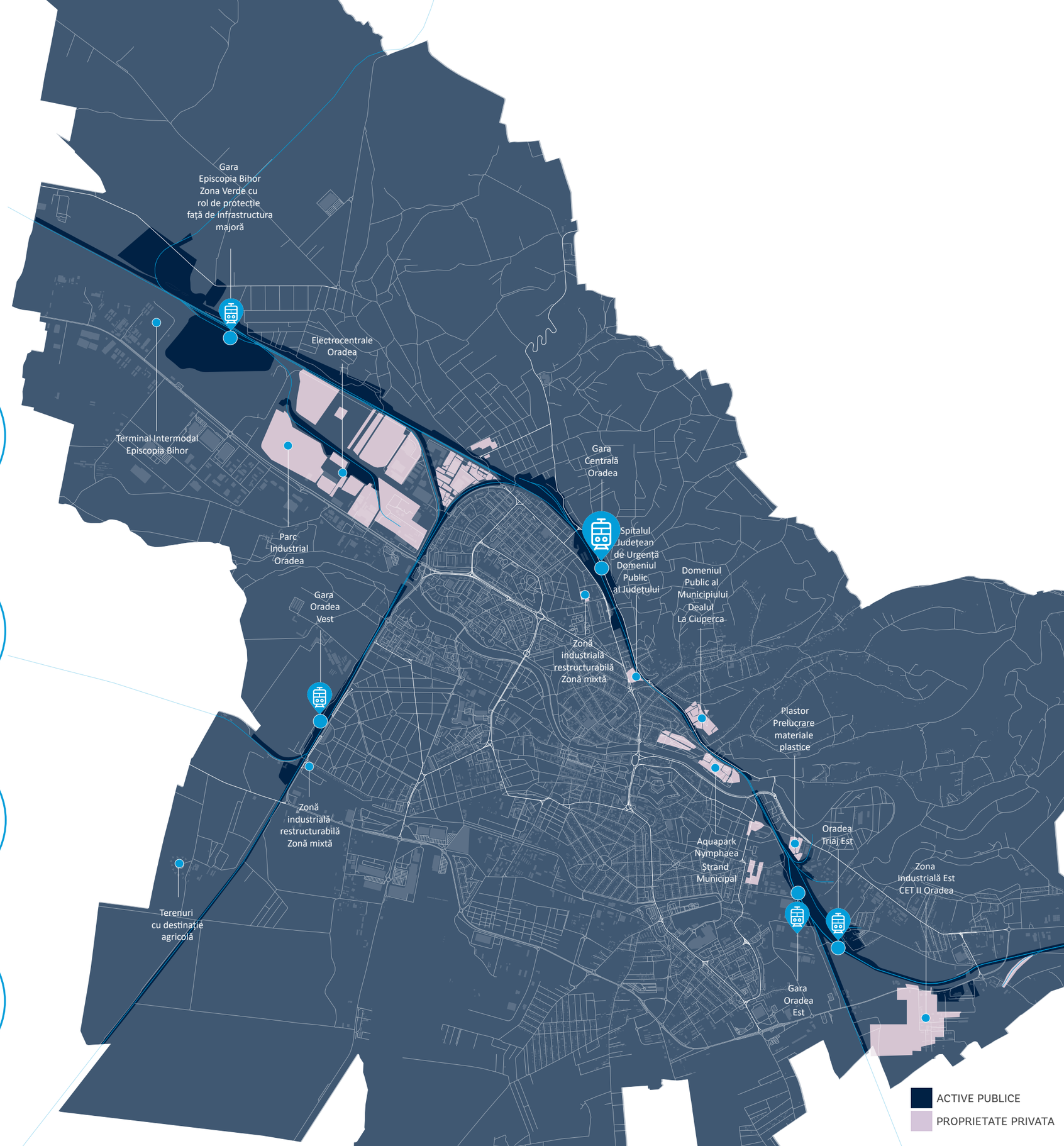
Propunerile au în vedere **intervenții în zonele stațiilor,** subutilizate și cu o calitate scăzută a mediului urban proxim. Cele mai ample probleme se referă la confortul călătorilor, integrarea cu sistemele de transport metropolitan și complementaritatea cu structura funcțională a localității.

Regenerare integrată în zona stațiilor de cale ferată de prim rang și de rang secund. Procesele de regenerare urbană de acest fel propun inserția unui mixt funcțional care să revitalizeze arealuri urbane ample, prin infrastructuri de business, imobile rezidențiale și funcțiuni comunitare de proximitate.

Valorificarea terenurilor prin dezvoltare presupune edificarea unor ansambluri cu funcțiuni în general mixte, care să asigure atât o densitate de locuire durabilă, cât și funcțiunile economice necesare pentru un oraș prosper.

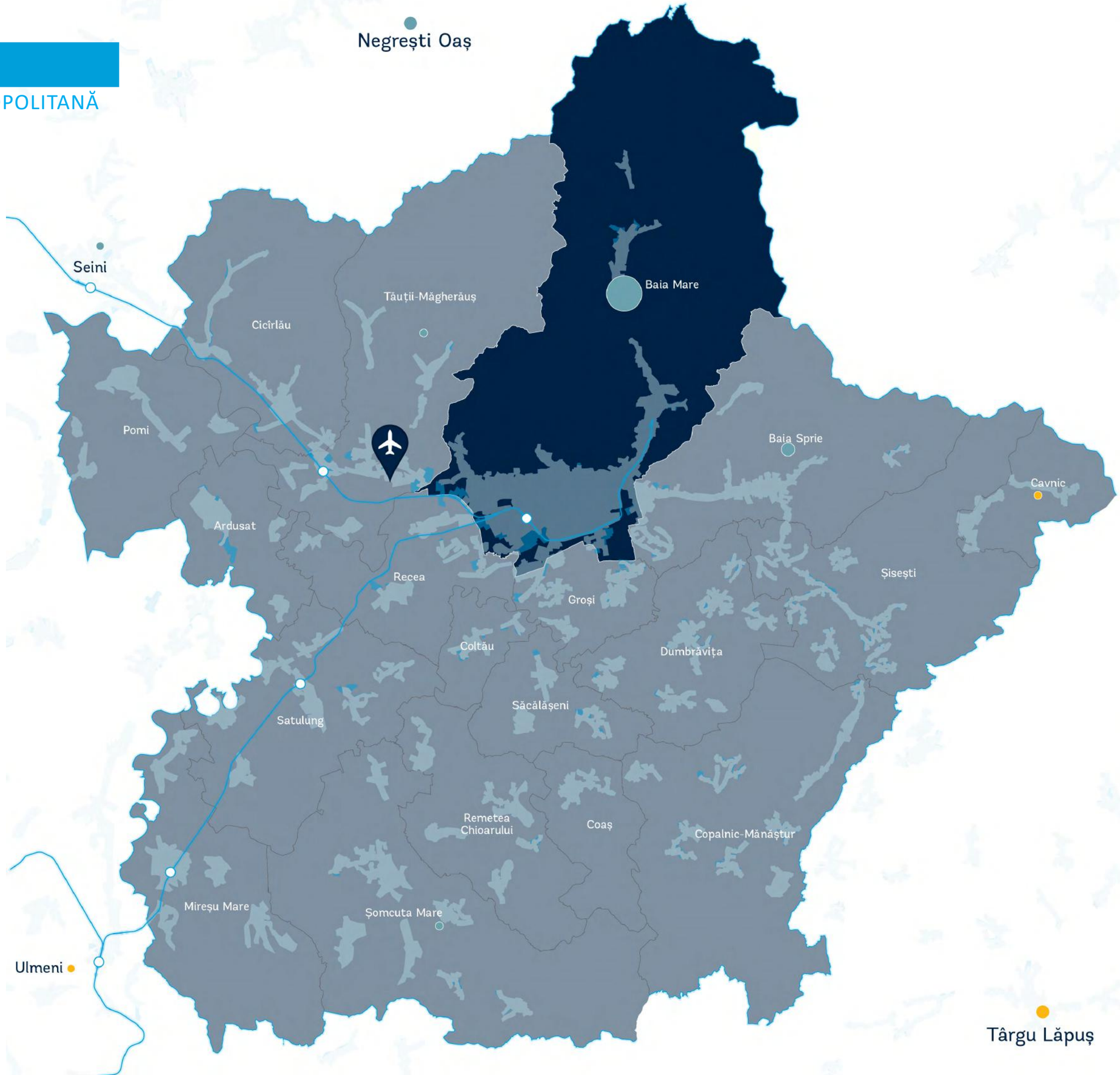
Prin intervențiile în zona infrastructurii feroviare se asigură premisa fundamentală a asigurării conexiunilor pietonale peste liniile de cale ferată. **Conexiunile peste calea ferată** sunt esențiale pentru comunicarea între comunitățile de pe ambele părți ale rețelei, întregind proiectele de regenerare.

Refacerea infrastructurii de cale ferată, prin modernizare și aducere la parametri optimi, este esențială. Mobilitatea eficientă presupune confort, predictibilitate și rapiditate, motiv pentru care calea ferată trebuie să ofere opțiuni viabile în interiorul orașului și în zona metropolitană.



BAIA-MARE

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ



BAIA-MARE

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a clădirii și zonei gării, pentru a crește atractivitatea și calitatea spațiului public, vizând:

· transformarea spațiilor dedicate preponderent parcărilor pentru a face zona una prietenoasă cu pietonii și pentru activități comerciale

· conturarea unui spațiu public de tip piațetă, integrat cu parcul gării

· diversificarea activităților din jurul gării și stimularea construirii de spații de birouri și modernizarea activităților comerciale pentru a contura un nod economic la nivel județean

· prioritizarea mobilității pietonale și velo dinspre gară spre punctele de interes din zonă.

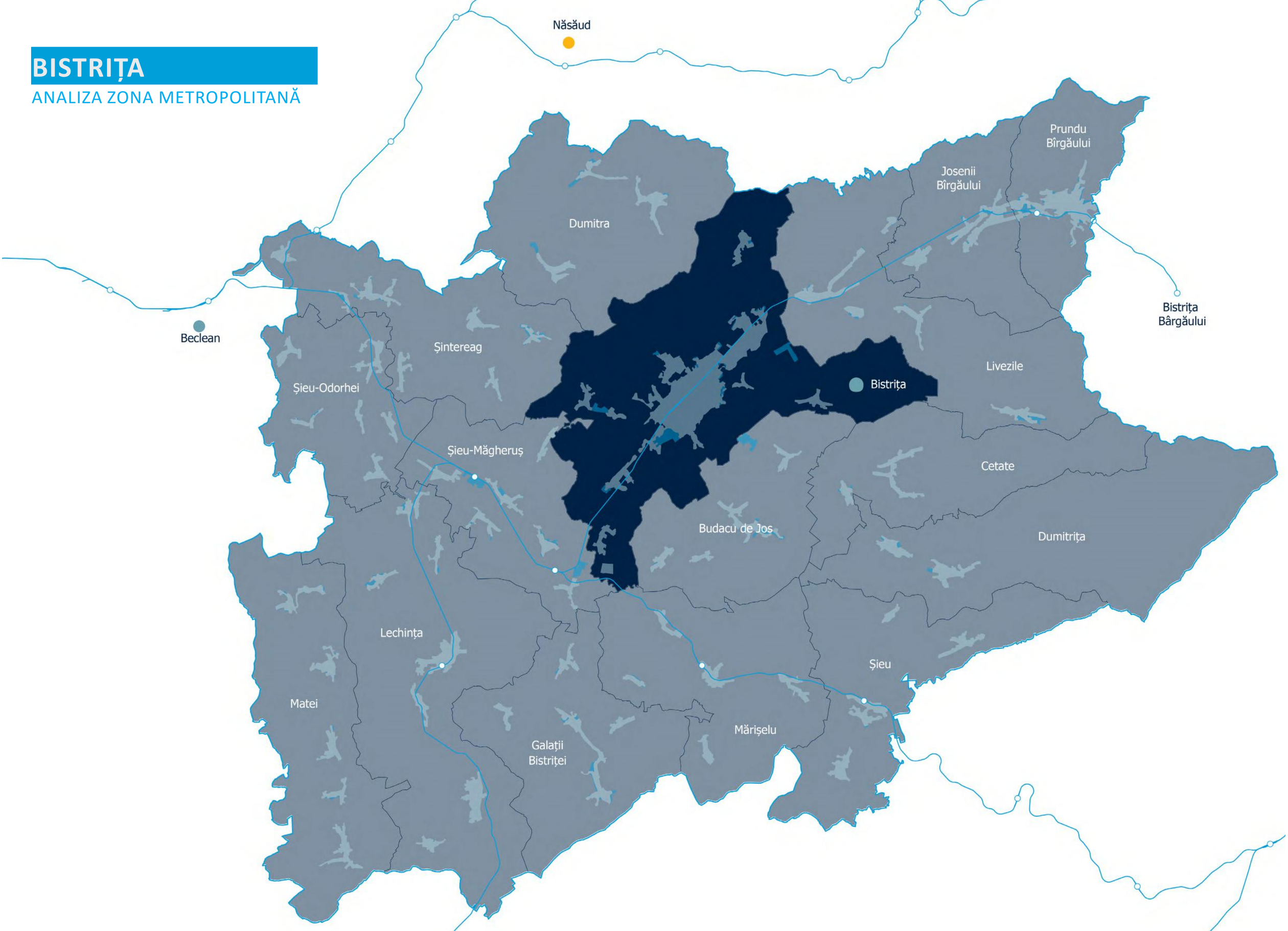
Facilitarea conexiunilor pietonale și velo peste calea ferată acolo unde liniile de cale ferată separă zone cu aceeași funcțiune sau funcțiuni complementare, ca de exemplu în dreptul gării. spre blocurile de pe Str. Depozitelor.

De-a lungul căii ferate, de o parte și de alta a liniilor există o **așezare informală.** Proximitatea de calea ferată și dispunerea ei de ambele părți ale liniilor creează o situație periculoasă pentru locuitorii ei, fiind necesară crearea unei alternative pentru aceștia.



BISTRIȚA

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ



BISTRIȚA

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

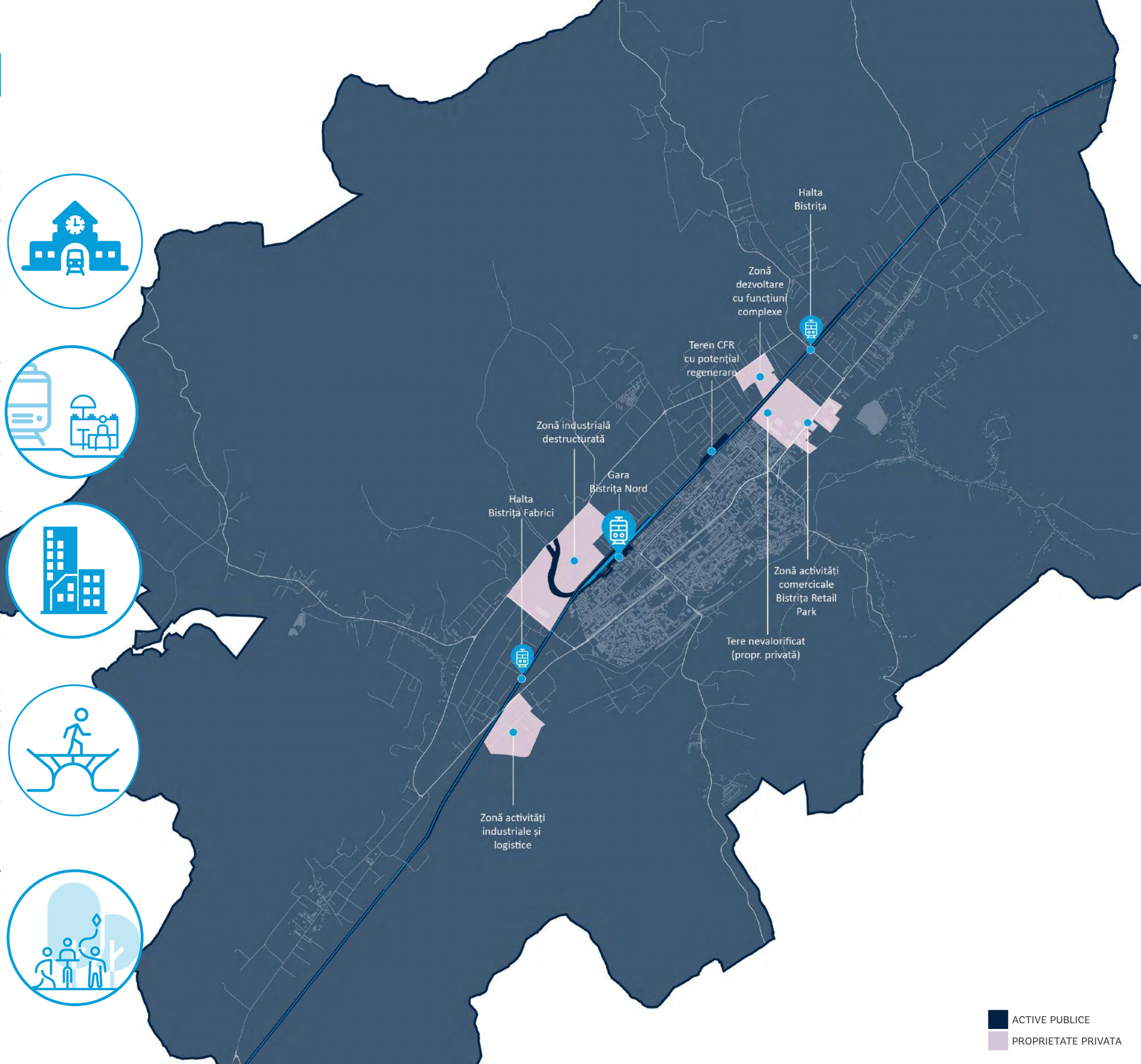
Regenerarea integrată a zonei gării și autogării, vizând creșterea atractivității și valorificarea ei ca un punct de reper al orașului, prin reabilitarea clădirilor, prioritizarea pietonilor și schimburilor intermodale, stimularea diversificării funcțiunilor, în special introducerea de activități economice, modernizarea spațiilor comerciale și facilitarea legăturilor pietonale/velo și prin transport public către principalii atractori din oraș.

Amenajarea piațetei dintre gară și autogară pentru a contura un spațiu de așteptare și un spațiu public pentru comunitatea locală. Zona necesită amenajarea cu mobilier urban și elemente de peisagistică și trebuie gândite atât din perspectiva călătorului, cu funcțiunile necesare, cât și din perspectiva nevoilor comunității locale.

Valorificarea activelor căilor ferate din preajma gării într-un mod integrat, urmând o viziune de dezvoltare unitară, care să stimuleze dezvoltarea unor clădiri de birouri și a unor spații comerciale integrate în țesutul urban, care să atragă forță de muncă și vizitatori din județ (pe cale ferată) și să contribuie la calitatea vieții din cartierele adiacente.

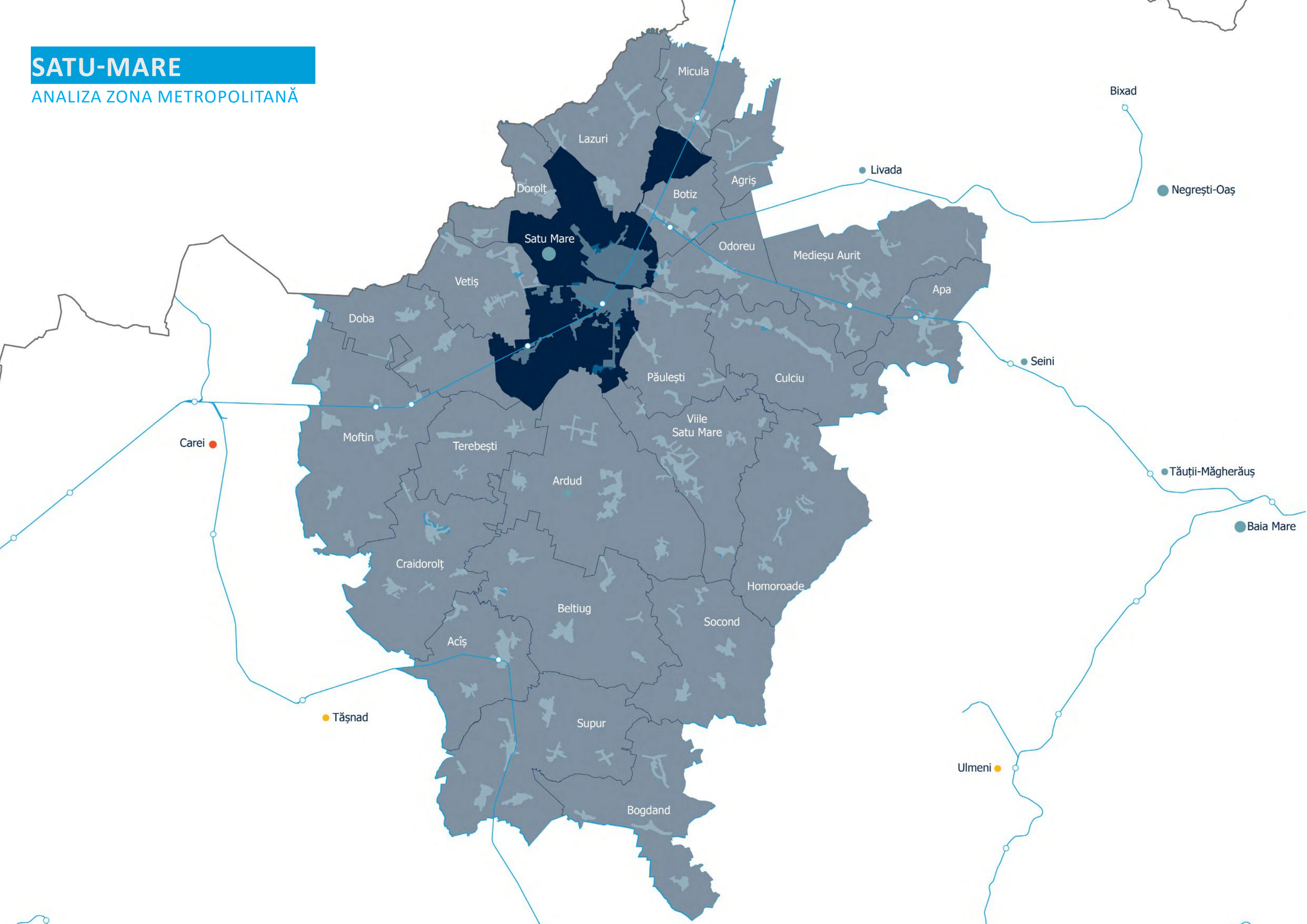
Având în vedere că liniile de cale ferată despart masa urbană în două de la un capăt la altul al orașului, **facilitarea conexiunilor pietonale și velo peste calea ferată** este esențială pentru o bună conectivitate și pentru a diminua efectul de barieră, în special acolo unde sunt separate zone cu aceeași funcțiune sau funcțiuni complementare. Exemple: zona gării spre platforma industrială, Str. Romana - Str. Eroilor între zona de blocuri, cu dotări de cartier și cea de case.

Valorificarea activelor neutilizate ale căilor ferate dintre Str. Ioan Slavici - Str. Drumul Dimitrei Vechi. Zona ar putea face obiectul unui proiect de regenerare integrată, care să includă atât un spațiu verde și o pasarelă sculpturală care să unească cele două comunități, cât și spații pentru noi funcțiuni productive (economice/comerciale).



SATU-MARE

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ



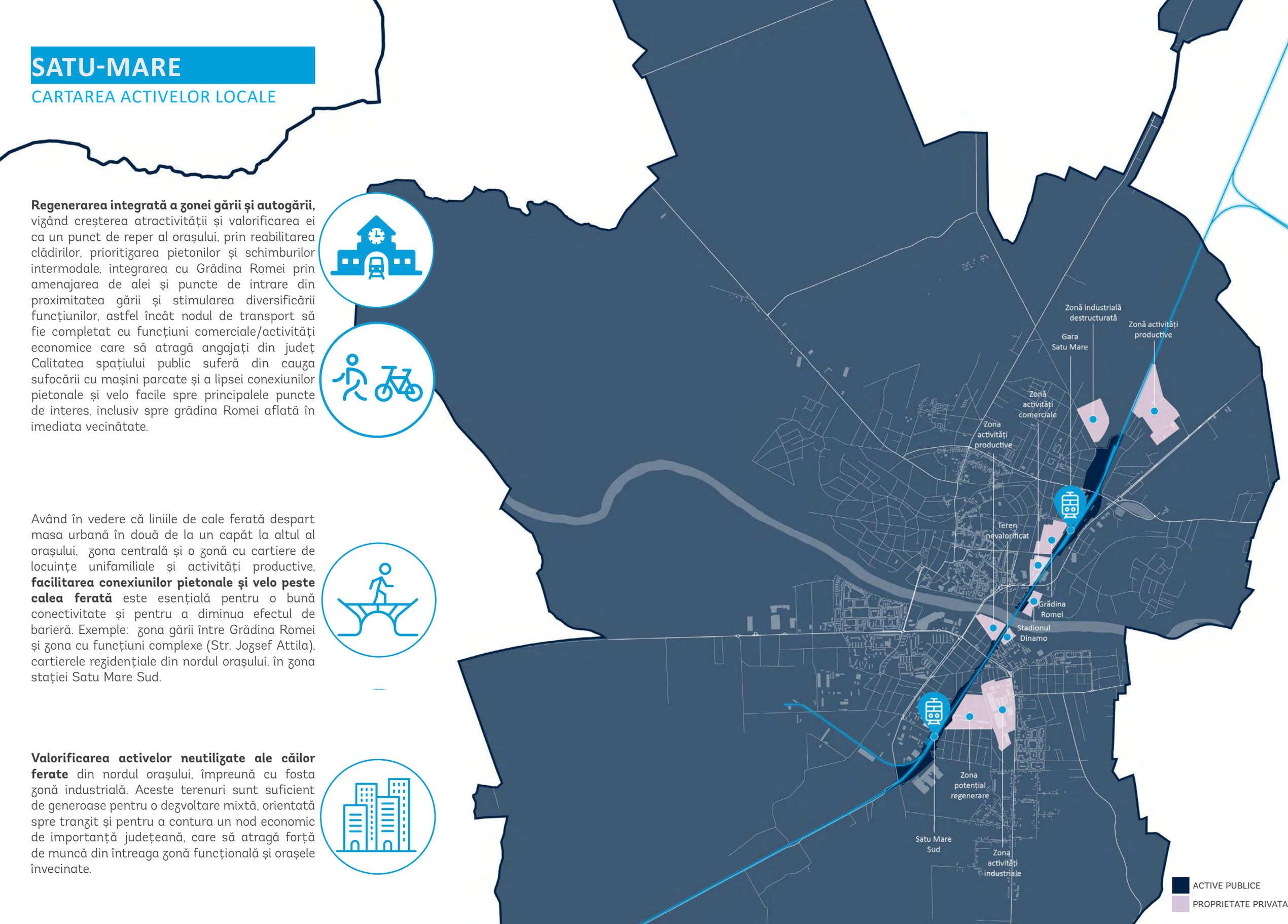
SATU-MARE

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

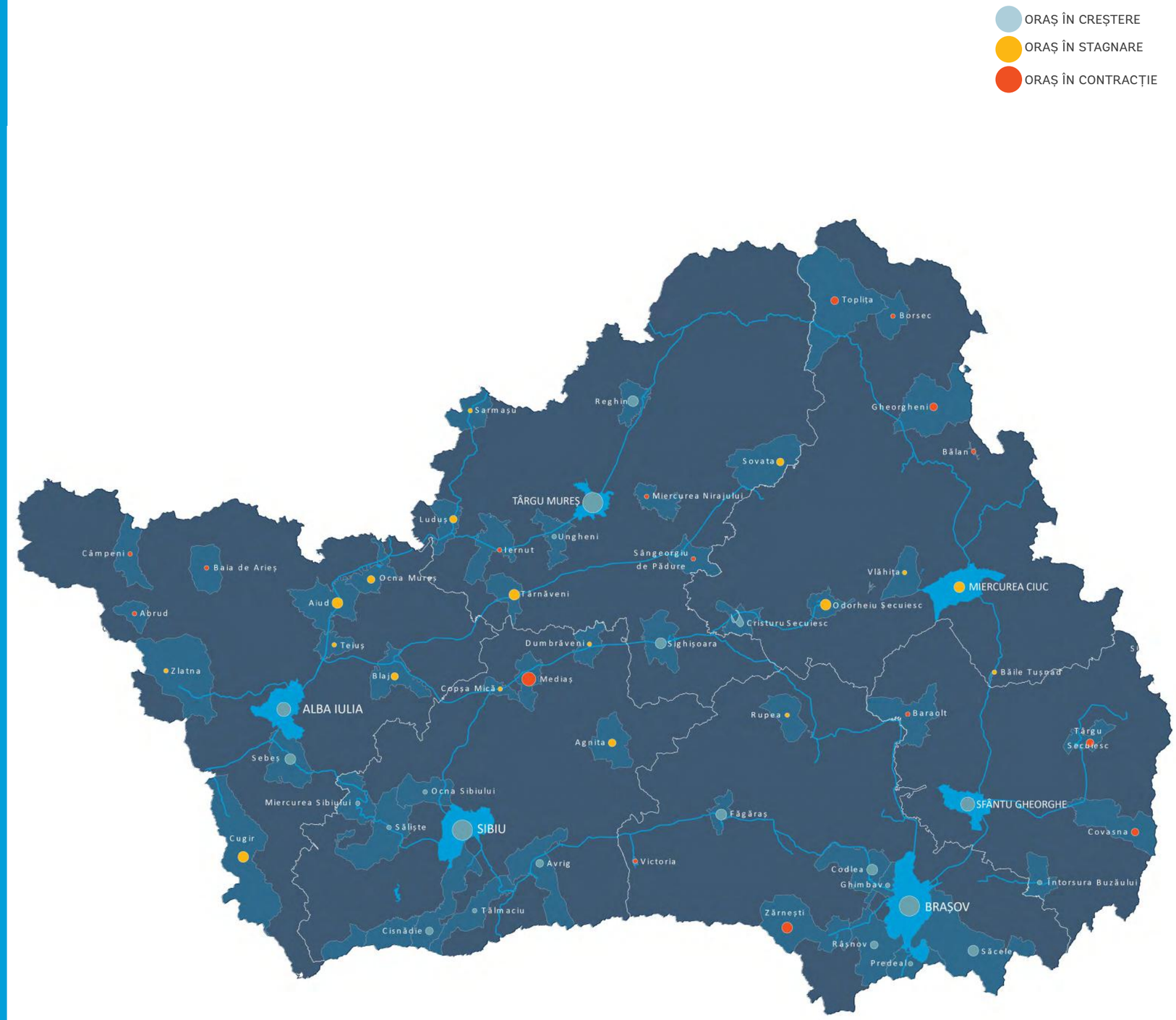
Regenerarea integrată a zonei gării și autogării, vizând creșterea atractivității și valorificarea ei ca un punct de reper al orașului, prin reabilitarea clădirilor, prioritizarea pietonilor și schimburilor intermodale, integrarea cu Grădina Romei prin amenajarea de alei și puncte de intrare din proximitatea gării și stimularea diversificării funcțiunilor, astfel încât nodul de transport să fie completat cu funcțiuni comerciale/activități economice care să atragă angajați din județ Calitatea spațiului public suferă din cauza sufocării cu mașini parcate și a lipsei conexiunilor pietonale și velo facile spre principalele puncte de interes, inclusiv spre grădina Romei aflată în imediata vecinătate.

Având în vedere că liniile de cale ferată despart masa urbană în două de la un capăt la altul al orașului, zona centrală și o zonă cu cartiere de locuințe unifamiliale și activități productive, **facilitarea conexiunilor pietonale și velo peste calea ferată** este esențială pentru o bună conectivitate și pentru a diminua efectul de barieră. Exemple: zona gării între Grădina Romei și zona cu funcțiuni complexe (Str. Jozsef Attila), cartierele rezidențiale din nordul orașului, în zona stației Satu Mare Sud.

Valorificarea activelor neutilizate ale căilor ferate din nordul orașului, împreună cu fosta zonă industrială. Aceste terenuri sunt suficient de generoase pentru o dezvoltare mixtă, orientată spre tranzit și pentru a contura un nod economic de importanță județeană, care să atragă forță de muncă din întreaga zonă funcțională și orașele învecinate.



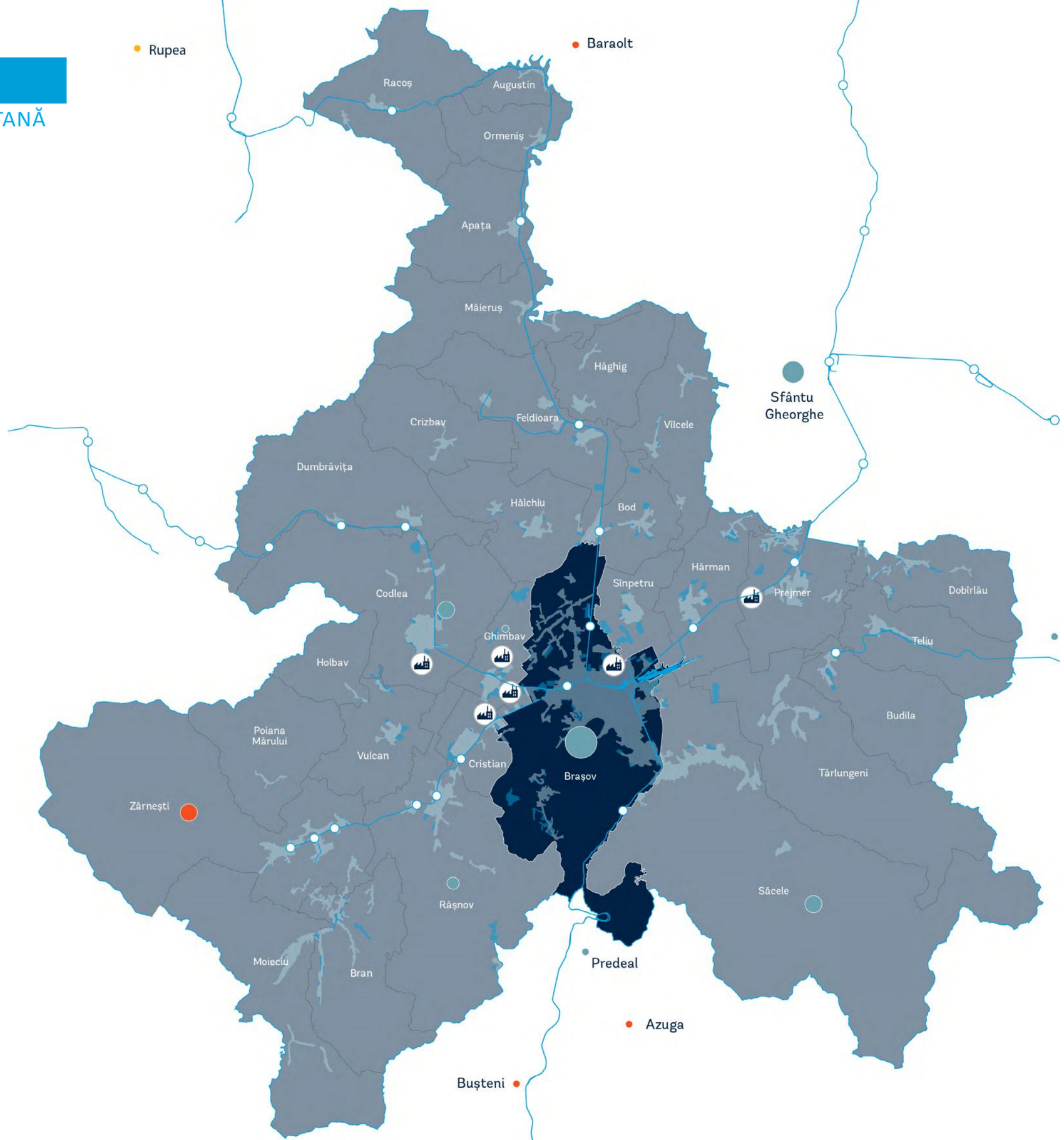
4.7



Regiunea Centru

BRAȘOV

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ



BRAȘOV

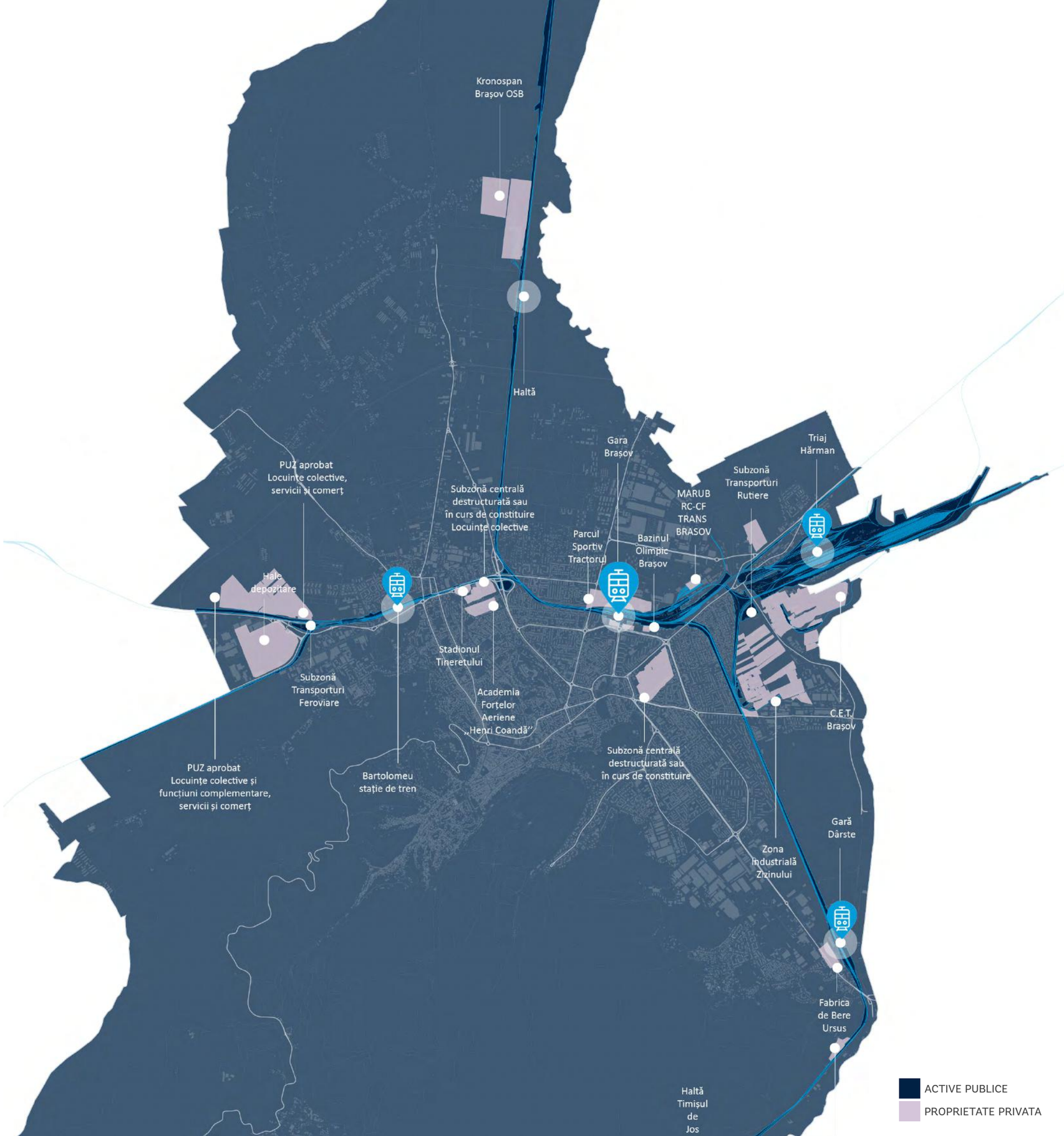
CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a zonei gării, împreună cu piațeta/zona de parcare din fata acesteia, spațiile comerciale din zonă și Parcul Tractorul și zona de regenerare Coresi Business Campus, aflat peste liniile de cale ferată. Printr-o abordare integrată, care să prioritizeze pietonii și bicicliștii și să stimuleze activitățile economice din zonă și calitatea spațiului public, gara poate deveni un nod economic de importanță regională. Acțiunile necesare includ:

- prioritizarea deplasărilor pietonale și velo, definind culoare clare pentru aceștia și facilitarea schimburilor intermodale si eficientizarea legăturilor spre punctele de interes din centrul orașului
- amenajarea unei piațetei din fața gării prin transformarea spațiilor dedicate preponderent parcărilor și reorganizarea punctului de transfer spre autogara, astfel încât spațiul să nu mai fie sufocat de mașini
- amenajarea unei pasarele pietonale/velo peste calea ferată, ce poate deveni un element arhitectural de referință, pentru a realiza legătura mai facilă cu parcul Tractorul și zona de regenerare Coresi

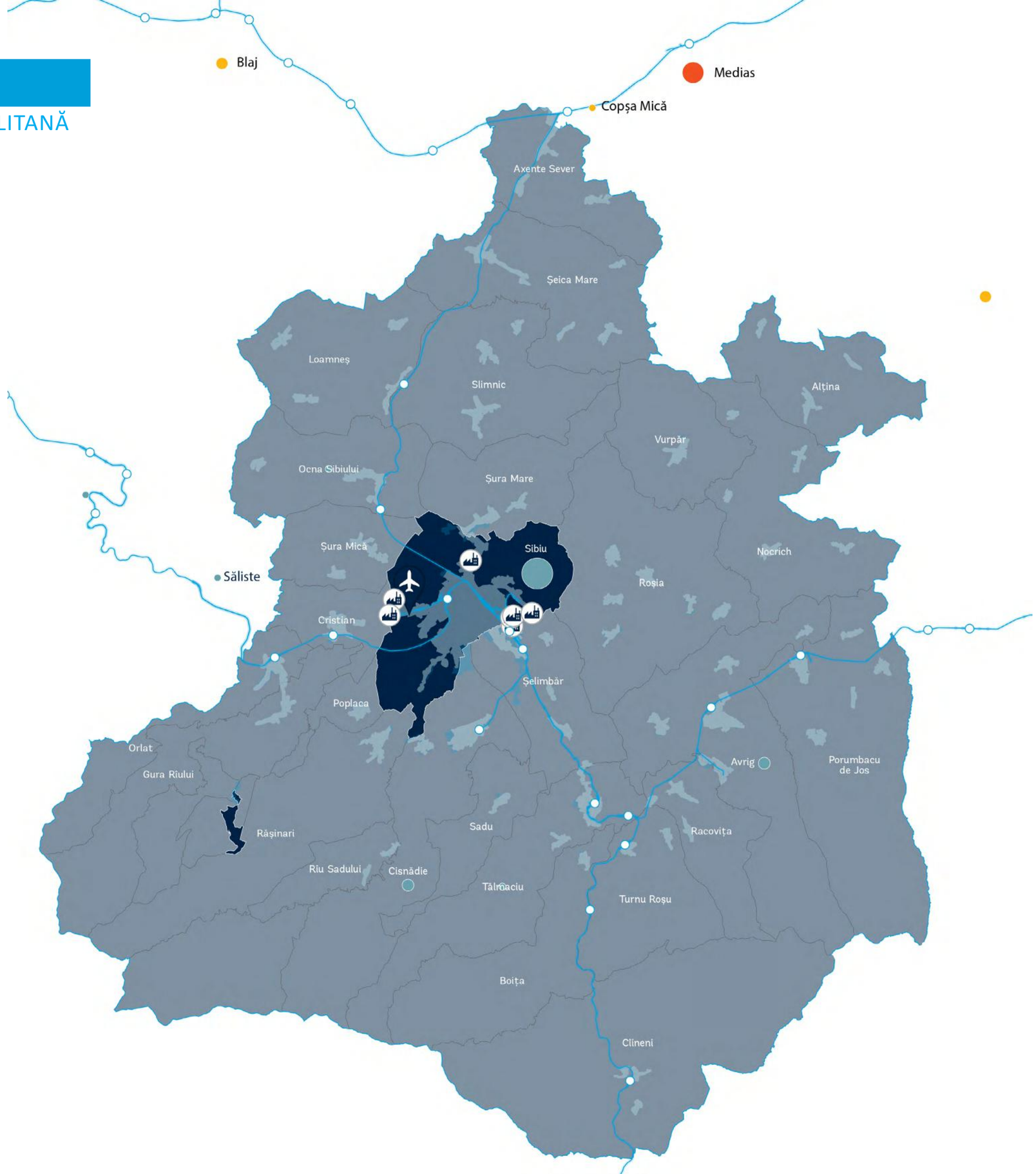
Amenajarea de promenade verzi sau zone pentru activități sportive sau recreative de-a lungul coridorului feroviar, acolo unde zona de protecție este suficient de lată, iar aceste spații reziduale sunt potrivite pentru a fi plantate și reamenajate în folosul comunității locale. Transformarea lor în promenade verzi va crește calitatea vieții și va diminua efectul de barieră, fiind ideal ca ele să fie completate cu puncte de traversare a căii ferate. (ex. cartierul Florilor-Craiter)

Tren urban și metropolitan care care să unească nodurile economice ce pot atrage forță de muncă din regiune și zonele rezidențiale, atât cartierele din interiorul orașului cât și zonele de expansiune periurbană, oferind astfel o alternativă durabilă la transportul motorizat. În acest context, trebuie prioritizate terenurile subdezvoltate sau virane dar bine amplasate, stimulând dezvoltarea orientată spre tranzit.



SIBIU

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ



SIBIU

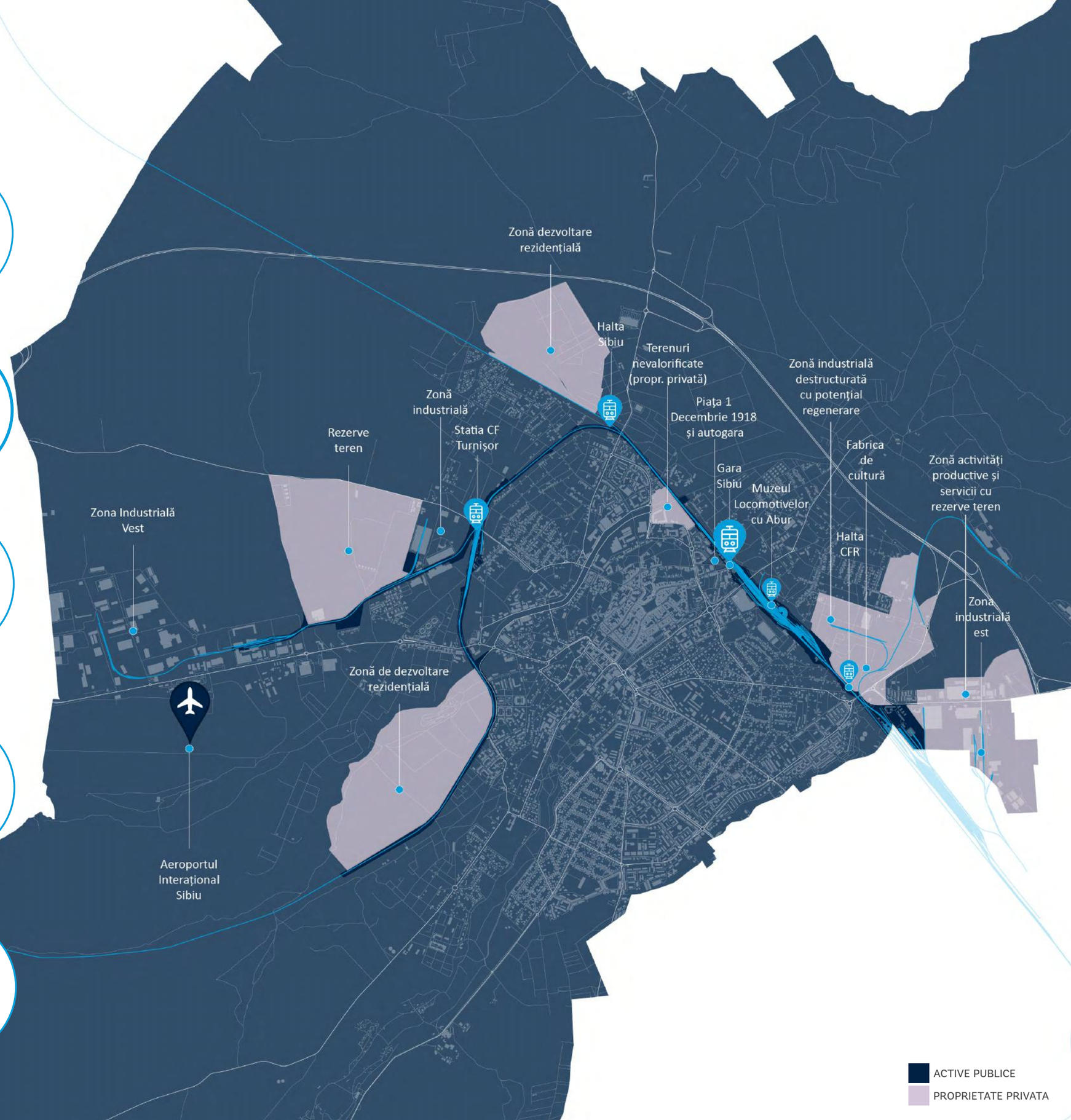
CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

În completarea proiectului de regenerare al gării, este necesară și **regenerarea integrată a zonei din jurul gării**, pentru a crește conectivitatea, atractivitatea și calitatea spațiului public, vizând totodată diversificarea funcțiunilor și stimularea activităților economice . Acțiunile necesare includ:

- prioritizarea deplasărilor pietonale și velo, definind culoare clare pentru aceștia, în special spre autogară, zona comerciale și alte puncte de interes din centrul orașului
- platforma și calea ferată dezafectată ce mărginesc Str. Socului pot fi valorificate fie prin construirea unor spații comerciale și de birouri, care să transforme zona într-un nod economic de importanță județeană sau să fie amenajat ca spațiu public, contextul fiind propice pentru amenajarea unor terenuri de sport
- amenajarea unei pasarele pietonale/velo peste calea ferată, ce poate deveni un element arhitectural, care să facă legătura cu cartierele Lupeni-Lazaret, podul gării fiind greu accesibil din zona gării/autogării și neprietenos pietonilor, fiind orientat către traficul auto.

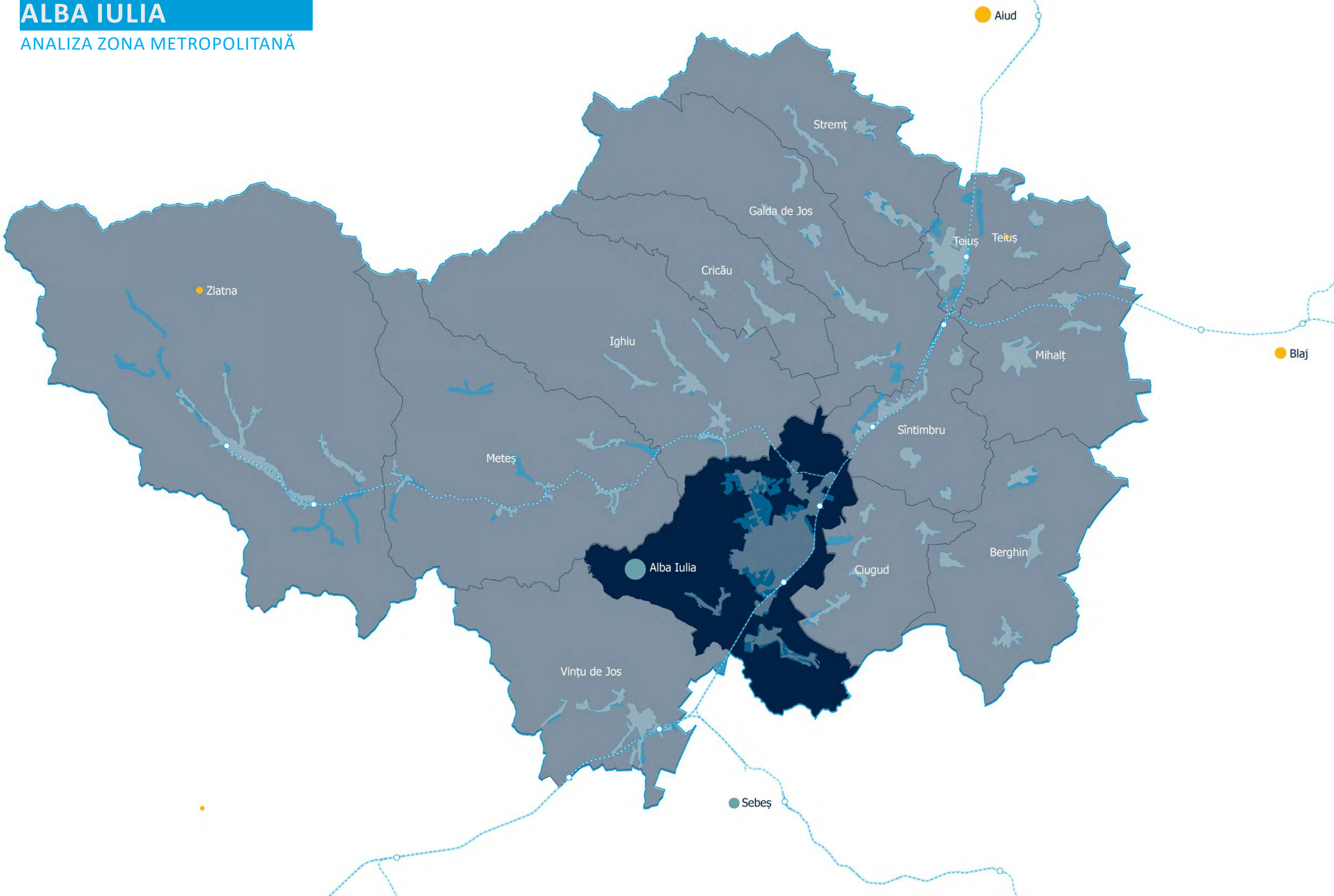
Tren urban / metropolitan care care să unească deservească nodurile economice ce pot atrage forță de muncă din regiune și zonele rezidențiale, atât cartierele din interiorul orașului cât și zonele de expansiune periurbană, oferind astfel o alternativă durabilă la transportul motorizat. Un bun punct de pornire ar fi regenerarea și operaționalizarea serviciilor în jurul punctelor de staționare existente, acordând atenție facilitării conexiunilor locale spre acestea.

Valorificarea terenurilor neproductive conform profilului de reconversie al zonei, utilizând conceptul cartierului de 15 minute, în special în jurul punctelor de staționare, pentru a creea zone cu funcțiuni mixte, noduri economice și a prioritiza compactarea zonei în jurul stației, ca de exemplu în jurul punctului Sibiu Triaj (Șelimbăr).



ALBA IULIA

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ



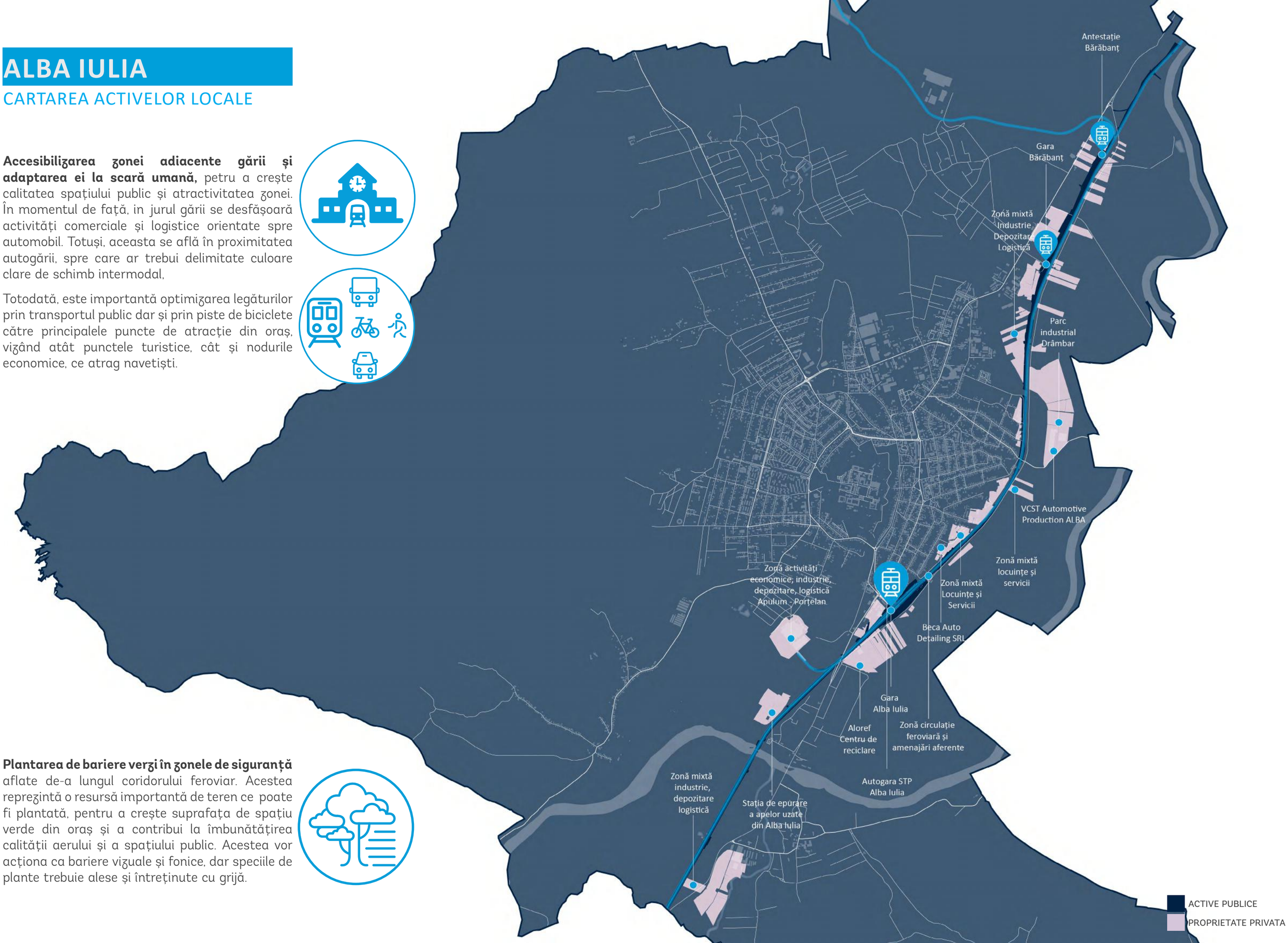
ALBA IULIA

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Accesibilizarea zonei adiacente gării și adaptarea ei la scară umană, petru a crește calitatea spațiului public și atractivitatea zonei. În momentul de față, in jurul gării se desfășoară activități comerciale și logistice orientate spre automobil. Totuși, aceasta se află în proximitatea autogării, spre care ar trebui delimitate culoare clare de schimb intermodal,

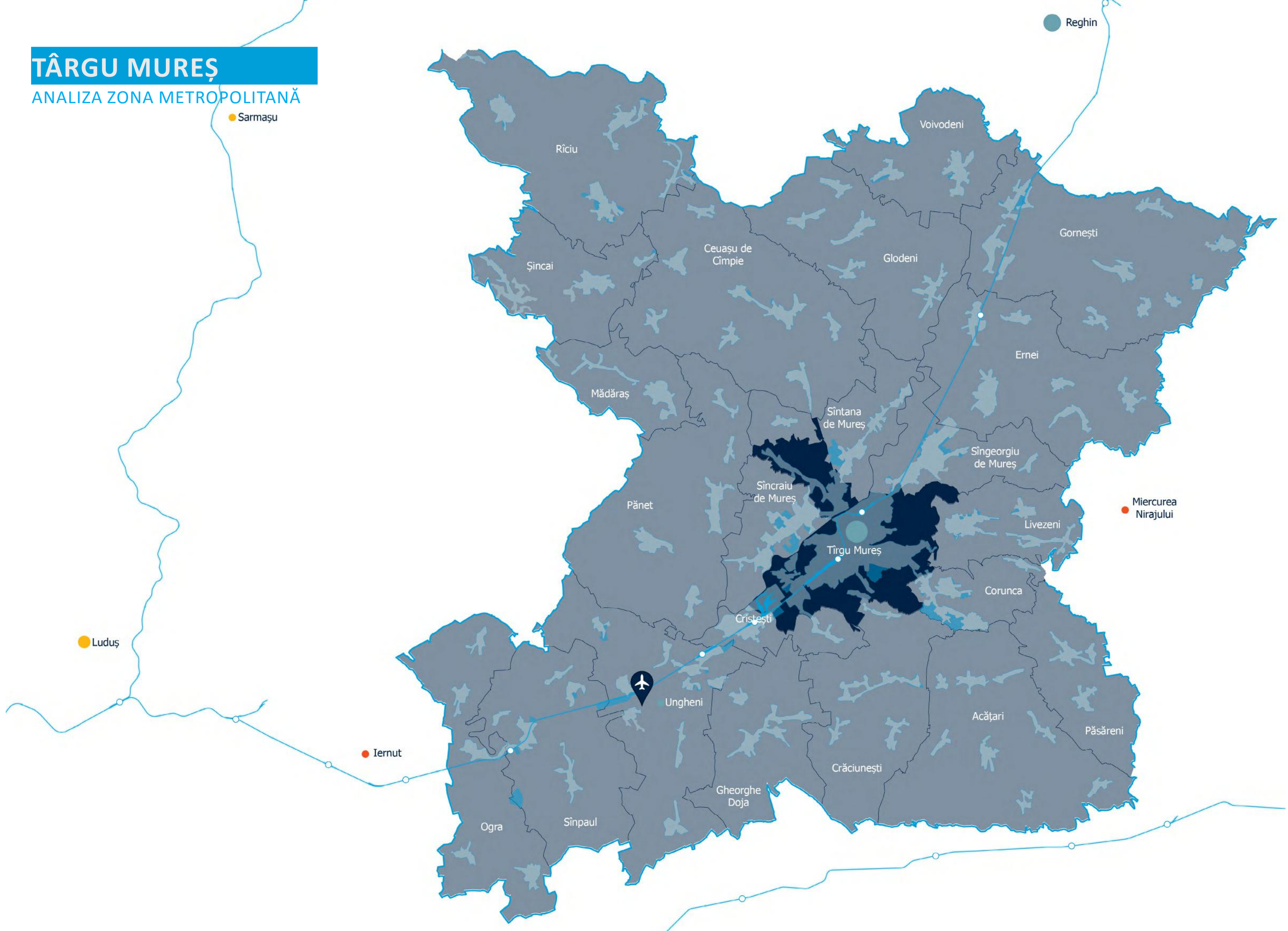
Totodată, este importantă optimizarea legăturilor prin transportul public dar și prin piste de biciclete către principalele puncte de atracție din oraș, vizând atât punctele turistice, cât și nodurile economice, ce atrag navetiști.

Plantarea de bariere verzi în zonele de siguranță aflate de-a lungul coridorului feroviar. Acestea reprezintă o resursă importantă de teren ce poate fi plantată, pentru a crește suprafața de spațiu verde din oraș și a contribui la îmbunătățirea calității aerului și a spațiului public. Acestea vor acționa ca bariere vizuale și fonice, dar speciile de plante trebuie alese și întreținute cu grijă.



TÂRGU MUREȘ

ANALIZA ZONA METROPOLITANĂ



TÂRGU MUREȘ

CARTAREA ACTIVELOR LOCALE

Regenerarea integrată a zonei gării și autogării, vizând creșterea atractivității și valorificarea ei ca un punct de reper al orașului, prin reabilitarea clădirilor, prioritizarea pietonilor și schimburilor intermodale, amenajarea spațiului verde din apropiere și stimularea diversificării funcțiunilor, astfel încât nodul de transport să fie completat cu funcțiuni comerciale/activități economice care să atragă angajați din județ Calitatea spațiului public suferă din cauza sufocării cu mașini parcate și a lipsei conexiunilor pietonale și velo facile spre principalele puncte de interes, inclusiv spre grădina Romei aflată în imediata vecinătate.

Optimizarea conexiunilor intermodale în dreptul gării, într-un mod integrat, vizând pe de-o parte schimburile dintre gară și autogară, dar și conexiunile cu transportul public local și cele pietonale și velo. Reconversia funcțională și adaptarea la scară umană pentru a facilita conexiunile nemotorizate.

Dezvoltarea integrată a zonelor industriale destructurate sau în curs de transformare, luând în considerare proximitatea lor față de calea ferată și nevoie asigurării unor conexiuni pietonale peste calea ferate, a facilitării mobilității în interiorul acestora și a integrării în țesutul urban existent.

Având în vedere că liniile de cale ferată despart masa urbană în două de la un capăt la altul al orașului, preponderent zone rezidențiale, **facilitarea conexiunilor pietonale și velo peste calea ferată** este esențială pentru o bună conectivitate și pentru a diminua efectul de barieră. Exemple: zona gării - Str. N. Bălcescu, stația Târgu Mureș Nord - Str. 30 Decembrie,

