

ZONA DE INFLUENȚĂ A MUNICIPIULUI TIMIȘOARA

În vederea eliminării cât mai rapide a discrepanțelor existente între statele din Europa Centrală și cele admise recent în Uniunea Europeană, specialiștii europeni au efectuat studii și au elaborat politici de dezvoltare regională polară. Se consideră că principalele centre urbane, puternice centre economice, împreună cu zonele lor de influență – zonele metropolitane – pot fi adevărate „motoare” pentru dezvoltarea regională, contribuind la accelerarea procesului de integrare. Acești poli de dezvoltare regională au fost identificați ca urmare a studiilor elaborate, prin aplicarea unor criterii concrete și unitare.

În cazul României, au fost identificate două **zone metropolitane**: zona **București**, care polarizează centrul și estul României și zona **Timișoara**, care polarizează partea de vest a țării, dar și zona transfrontalieră din sud-estul Ungariei și estul Serbiei.

În acest context, în concordanță cu politica de coeziune a Uniunii Europene, cu Strategia de Dezvoltare Teritorială a României pentru perioada 2007 – 2030, Guvernul României a stabilit ca obiectiv de dezvoltare națională echilibrată implementarea unei strategii naționale de dezvoltare polară, ce prevede măsuri și programe pentru dezvoltarea polilor de creștere existenți sau în formare.

Prin Hotărârea de Guvern nr. 998/27.08.2008 pentru desemnarea polilor naționali de creștere în care se realizează cu prioritate investiții din programele cu finanțare comunitară și națională, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 641/08.09.2008, au fost definiți 7 poli naționali de creștere: Timișoara, Brașov, Cluj, Constanța, Iași, Craiova și Ploiești. Dintre cei **7 poli de creștere**, Timișoara este singurul pol situat în Regiunea de Vest.

Polii de creștere sunt definiți ca zone cuprinzând nuclee (centre) urbane și arealele lor înconjurătoare, care au capacitatea de a răspândi dezvoltarea economică în zonele adiacente și în care se vor concentra investițiile publice cu scopul maximizării impactului asupra dezvoltării regionale. În acest fel se consideră că polii naționali de creștere vor contribui semnificativ la dezvoltarea teritorială a întregii țări.

Zonele de influență urbană trebuie să contribuie la dezvoltarea/consolidarea polilor de creștere. Nu toți polii de creștere dispun în cadrul limitelor lor urbane de spațiul necesar, de resursele umane sau de condițiile necesare pentru a-și menține și dezvolta poziția și pentru a avea siguranța unei dezvoltări sustenabile în viitor. Din aceste considerente este preferabilă colaborarea cu comunitățile învecinate. Totodată, comunitățile învecinate beneficiază la rândul lor de apropierea unor poli de creștere solizi, capabili să „disemineze” dezvoltare.

Pentru a atinge aceste obiective și pentru a consolida polii de creștere, a fost lansat sub Axa 1 în cadrul Programului Operațional Regional un program suport special pentru polii de creștere urbană și zonele de influență urbană asociate acestora.

Programul Operațional Regional (POR) este documentul strategic care implementează elemente ale Strategiei Naționale de Dezvoltare Regională din cadrul Planului Național de Dezvoltare (PND) și contribuie, alături de celelalte programe operaționale (e.g. Programul Operațional Sectorial Infrastructura de Transport, Programul Operațional Sectorial Creșterea Competitivității Economice), la realizarea obiectivului Strategiei Naționale de Dezvoltare Regională și al Cadrului Național Strategic de Referință, respectiv diminuarea disparităților de dezvoltare economică și socială dintre România și media dezvoltării statelor membre ale UE.

Obiectivul strategic al POR constă în sprijinirea unei dezvoltări economice, sociale, durabile și echilibrate teritorial, a tuturor regiunilor României, potrivit nevoilor și resurselor specifice, cu accent pe sprijinirea dezvoltării durabile a polilor urbani de creștere, îmbunătățirea mediului de afaceri și a infrastructurii de bază, pentru a face din regiunile României, în special cele mai slab dezvoltate, locuri atractive pentru investiții.

Axa prioritară 1 a Programului Operațional Regional are ca scop creșterea calității vieții și crearea de noi locuri de muncă, prin reabilitarea infrastructurii urbane și îmbunătățirea serviciilor urbane, inclusiv a serviciilor sociale, precum și prin dezvoltarea structurilor de sprijinire a afacerilor și a antreprenoriatului. Pe Axa prioritară 1 a Programului Operațional Regional a fost alocată Regiunii de Dezvoltare Vest suma de 143,8472 milioane euro. Ca pol național de creștere, Timișoara, împreună cu arealul său de influență poate beneficia de până la 50% din aceste fonduri pentru implementarea de proiecte de dezvoltare urbană. Pentru accesarea fondurilor este necesară constituirea unei asociații de dezvoltare comunitară și elaborarea/aprobarea unui Plan Integrat de Dezvoltare Urbană (P.I.D.U.). PIDU este un document de planificare comprehensivă a dezvoltării întregului areal al polului de creștere, în care se corelează politicile sectoriale - economice, sociale, de mediu, transport - cu politicile teritoriale și se implementează prin proiecte individuale, în scopul realizării unei dezvoltări durabile.

DELIMITAREA ZONEI DE INFLUENȚĂ A MUNICIPIULUI TIMIȘOARA

Experiența Uniunii Europene în dezvoltarea regională și amenajarea teritoriului a consacrat un anumit număr de principii, între care relevante pentru constituirea Zonei metropolitane Timișoara sunt *principiile subsidiarității, procesualității și sustenabilității deciziilor de amenajare a teritoriului*.

Principiul subsidiarității se referă la apropierea deciziei de nivelul asupra căruia respectiva decizie urmează să aibă efectele cele mai pregnante. Aplicarea acestuia s-a concretizat în *descentralizarea și deconcentrarea* actului decizional și în creșterea *autonomiei administrativ-financiare* la nivel local, procese aflate în desfășurare și în România.

Principiul procesualității are în vedere caracterul deschis al opțiunilor și al deciziilor de amenajare a teritoriului. Structurile teritoriale funcționale (neadministrative) pot fi concepute ca având *caracter progresiv*, atât în timp cât și în teritoriu, astfel încât acestea să reflecte cât mai funcțional realitatea teritorială și mutațiile induse de dezvoltarea social-economică și difuzarea urbanistică.

În consecință, desemnarea de *poli regionali de creștere* și instituirea *ariilor metropolitane* au fost lansate ca proces deschis, fără a fi încadrate în reglementări legislative precise. Aplicarea acestor idei este stimulată prin mecanismele economiei de piață (de exemplu accesul preferențial la programe de finanțare). Rămâne însă la latitudinea comunităților locale de a se organiza, de a pune la punct forme de cooperare în amenajarea teritoriului și echiparea infrastructurală, astfel încât proiectele de dezvoltare să poată cuprinde spații suficient de extinse pentru a fi viabile.

Pe termen scurt, viabilitatea proiectelor de dezvoltare teritorială se concretizează în primul rând în *capacitatea acestora de a atrage și fixa resurse* (mai ales financiare, dar și umane, tehnologice etc.). Pe de altă parte, proiectele sunt viabile în măsura în care *antrenează resursele și energiile locale*, astfel încât, pe termen lung, dezvoltarea să fie de tip endogen și să răspundă celui de-al treilea principiu, și anume **principiului sustenabilității** (durabilității).

Pornind de la aceste principii, mediul științific internațional, ca și cel românesc au consacrat o serie de practici în dezvoltarea regională. Între acestea, dezvoltarea pe baza polilor de creștere este deja o practică verificată în mai multe state ale Uniunii Europene.

Experiența dobândită a consolidat **sistemul de criterii** pe baza cărora se definesc zona de influență urbană, capacitatea orașului de a atrage și de a difuza dezvoltarea.

Orașul este un sistem teritorial deschis, a cărui apariție și evoluție este influențată de spațiul înconjurător și pe care îl influențează în cadrul a ceea ce a fost numit, în studiile de specialitate, *hinterland*. Orașul joacă, pentru acest spațiu, rolul de *releu al dezvoltării și modernității*, fiind astfel răspunzător de o serie de transformări profunde, de natură peisageră, funcțională, demografică, socială, culturală.

Existența *interdependentă* a acestui binom – **oraș - spațiu limitrof** – este o miză centrală în conceperea strategiilor de dezvoltare pe termen lung și o garanție a evoluției. Funcționarea optimă a acestui binom implică o apreciere corectă a dimensiunii elementelor sale componente, astfel încât cele două să se potenteze reciproc (să-și stimuleze evoluția), nu să se constrângă.

Conștientizarea efector structurale și funcționale ale orașului asupra spațiului înconjurător a dus la delimitarea de *zone, aureole sau coroane urbane* :

- zona suburbană-dormitor ;
- zona suburbană-industrială ;
- zona suburbană de agrement (Beaujeu-Garnier, 1971).

Sau :

- aglomerația morfologică (orașul central și coroana sa urbană continuu concentrică);
- periferia (Haegen, 1994).

Încercând să depășească dificultatea indusă de caracterul complex al relațiilor dintre oraș și spațiul înconjurător, alte studii destinate spațiilor de exercitare directă a influenței orașului folosesc **seturi de criterii** diverse, cum sunt :

- proporția populației non-agricole ;
- importanța migrațiilor alternante ;
- rata creșterii demografice (INSEE, Institutul de Statistică Francez).

Respectiv :

- un sold migratoriu pozitiv (migrații definitive și alternante);
- o proporție descrescătoare a agricultorilor și artizanilor ;
- o puternică transformare a pieței funciare;
- creșterea ratei de construire a caselor individuale (Roux, Bauer, 1974).

O abordare a **spațiului suport al orașului** prin prisma *funcției de aprovizionare*, ca funcție tradițională a sa, a dus la delimitarea de arii de aprovizionare pentru câteva dintre orașele României: Craiova (I. Iordan, D. Oancea, P. Deică, 1963), Galați și Brăila (I. Iordan, D. Oancea, 1965), Timișoara (S. Truți, V. Ardelean, 1965), Târgu Jiu (I. Iordan, 1967).

Astfel, pentru **Timișoara**, s-au evidențiat *trei zone de aprovizionare*:

- *imediată*, cuprinzând 64 de localități situate din punct de vedere administrativ în raza municipiului Timișoara, în vestul și centrul județului Timiș;
- *apropiată*, cuprinzând 31 de localități situate în partea central-nordică și nord-vestică a județului Timiș;
- *îndepărtată*, incluzând localitățile din estul, sudul și nordul județului Timiș și județul Caraș-Severin. Criteriile s-au referit la participarea cantitativă, calitativă și în timp (zilnic, săptămânal, lunar, ocazional) la aprovizionarea municipiului, gradul de intensivitate și de specializare a agriculturii, în strânsă legătură cu condițiile fizice și economico-geografice.

În ceea ce privește **zona preorășenească a Timișoarei**, aceasta a fost de asemenea studiată de geografii timișoreni S. Truți și V. Ardelean (Truți S., *Zona preorășenească a orașului Timișoara*, manuscris, Truți S., Ardelean, V., *Aspecte geografice privind zona preorășenească a municipiului Timișoara*).

Criteriile de bază ale delimitării acestei zone au fost:

- ponderea și participarea în timp (aproape zilnică) la aprovizionarea orașului cu produse agro-alimentare și forță de muncă;
- căile de transport;
- distanța față de oraș;
- utilizarea terenurilor și posibilitățile de modificare a acestora în perspectivă, în funcție de condițiile naturale, tradiție, posibilități de transport.

Pe baza acestor criterii, zona preorășenească includea: 5 localități subordonate (în perioada respectivă) municipiului: Giroc, Chișoda, Ghiroda, Giarmata Vii și Dumbrăvița și alte 39 localități din județ.

În literatura geografică românească, I. Iordan (1973) propune criterii variate: principale și secundare.

Criteriile principale sunt:

- **structura producției agricole a zonei**, care trebuie să corespundă cerințelor orașului (în contextul globalizării și al deschiderii caracteristice economiei de piață criteriul pierde mult din relevanță – n.n.);

Populația Timișoarei se aprovizionează din comunele adiacente orașului, adică din primul inel, colectarea și procesarea produselor agricole se face sporadic și nu este încă dezvoltată, astfel aprovizionarea cu fructe și legume precum și cea cu carne și produse lactate din Timișoara este încă dominată de micii producători din comunele învecinate cu orașul (se poate vedea în piețele Timișoara). Aceasta piață orientată local ar trebui păstrată prin includerea acestor comune în polul de creștere.

- **aspecte privind populația și așezările** (o creștere considerabilă a populației, navetismul, funcția de localități-dormitor);

Un segment important din numărul persoanelor ce lucrează în Timișoara locuiește în comunele periurbane. În aceste comune s-au dezvoltat noi zone rezidențiale - “dormitoare”, fără a se dezvolta însă și serviciile. Comunele acestea găzduiesc un număr mare de navetiști, de aceea este important ca ele să fie incluse în polul de creștere pentru a asigura o dezvoltare coerentă a zonelor rezidențiale și a infrastructurii aferente. Această migrație a populației produce o disfuncțiune majoră care introduce tensiuni mari în trafic, cauzând suprapuneri ale mijloacelor de transport personale și în comun, atât la nivel municipal, cât și la nivel comunal.

Distanța medie parcursă de navetiști pentru a ajunge în oraș este de circa 10-15 km pe principalele căi de acces ce deservește comunele periurbane: Calea Torontalului, Calea Aradului, Calea Lipovei, Calea Lugojului, Calea Buziașului, Calea Șagului.

- **prezența funcției industriale** (prin unități apărute în urma descongestionării orașului sau pentru valorificarea unor materii prime locale) – *la acestea se adaugă, fără îndoială, renta de localizare creată de economiile urbane și de aglomerație* ;

- **funcția de recreere și agrement**, ca răspuns la cererea reprezentată de populația aglomerației urbane;

Este foarte important ca unele zone din jurul Timișoarei să nu devină zone edificabile din motive de protecție a mediului înconjurător. Din puncte de vedere al calității mediului, zonele verzi existente, împreună cu pădurile (Pădurea Verde și Pădurea de la Pișchia) sunt elemente importante pentru Timișoara privind reducerea poluării, a calității aerului, cât și pentru reducerea efectului de seră.

Coridorul verde ce se întinde de-a lungul Canalului Bega și traversează Timișoara de la est la sud-vest precum și alte comune, este de o importanță vitală, ca zona destinată timpului liber și agrementului cu malurile sale. În această zonă se găsesc deja numeroase baze sportive. De asemenea are potențialul necesar pentru a dezvolta o structură pentru ciclism, plimbări, jogging și excursii cu vaporul, în același timp stabilind o legătură între centrul orașului și peisajele și satele înconjurătoare.

Situat la o distanță de circa 15 km, o alta zonă importantă pentru sport, ciclism, înot ș.a.m.d. este râul Timiș cu malurile acestuia.

Alte destinații importante pentru recreere și agrement sunt zona rurală din împrejurimile Recașului, lacul de la Pișchia, Munții Semenic și ca destinație culturală dar și de shopping și băi este Szeged. Se va ivi necesitatea dezvoltării unor zone rezidențiale în comunele ce se află pe traseele către aceste destinații. Aceste motive justifică includerea comunelor în polul de creștere.

- dezvoltarea transporturilor.

Căile de transport vizează principalele căi de comunicații ale Timișoarei (drumuri naționale, drumuri europene etc) cu direcții către:

- frontieră spre vama Moravița – E70 prin Calea Șagului, vama Jimbolia – DN59A și vama Cenad - DN6 prin Calea Torontalului, direcții foarte importante pentru Timișoara;
- autostradă și Arad – E671 prin Calea Aradului, Lugoj și București, aeroport – E70 prin Calea Lugojului;
- agrement și recreere.

De-a lungul acestor căi de comunicații putem observa o dezvoltare a zonelor comerciale, a zonelor industriale și a zonelor de locuire. Cea mai importantă axă de dezvoltare a zonei industriale este direcția N-S, cu o nouă tendință de dezvoltare spre vest. Accesul facil este un motor al dezvoltării economice. Companiile preferă să se stabilească în apropierea căilor rutiere precum și altor legături care facilitează transportul, ca și drumurile către alte orașe sau aeroporturi importante. Este foarte probabil ca terenul ce înconjoară aeroportul din Timișoara să devină un spațiu ce va găzdui o dezvoltare comercială remarcabilă, în strânsă legătură cu viitoarea autostradă, centura și drumurile naționale ce conduc către orașe învecinate de o mare importanță cum ar fi Belgrad, Novi Sad, Szeged, Arad și Lugoj/București. Comunele din zona periurbană a Timișoarei sunt străbătute de aceste drumuri, fapt ce le conferă o importanță strategică în dezvoltarea polului de creștere.

Centura ocolitoare Timișoarei nu trebuie văzută ca o barieră în calea dezvoltării orașului, ci mai degrabă ca o sursă de comunicare și de dezvoltare a activităților economice și industriale, în plus ea traversează și comunele din primul inel (Dumbravița, Ghiroda, Giroc, Moșnița Nouă, Șag, Sânmihaiu Român, Săcălaz).

Aeroportul reprezintă una dintre cele mai importante instituții care asigură competitivitatea orașului. Este situat în primul inel al comunelor periurbane (Ghiroda) și deservește orașul, el fiind legătura principală a Timișoarei cu piața mondială, calea de acces pentru oameni de afaceri dar și un potențial nod în rețeaua mondială de logistică. Așadar, este foarte probabil ca zona ce înconjoară aeroportul să experimenteze o dezvoltare economică semnificativă.

Criteriile secundare vizează pe de o parte relațiile cu orașul ca urmare a ofertei acestuia în domeniul serviciilor:

- învățământ,
- sănătate,
- administrație,
- comerț,
- cultură, respectiv aspecte de dezvoltare edilitară a localităților limitrofe:
- înnoire edilitară,
- modernizarea infrastructurilor edilitare.

Astfel de abordări aveau cu preponderență un caracter euristic, constatativ sau demonstrativ al efectelor multiple ale prezenței orașului asupra spațiului limitrof.

Un *demers prospectiv*, realizat în scopul planificării integrate a unei zone metropolitane Timișoara, trebuie, după părerea noastră, să releve pe de o parte difuzia influenței urbane la timpul prezent (prin analiza variabilelor identificate mai sus la nivelul comunelor), iar pe de altă parte să aibă și o *componentă dinamică*. Aceasta presupune că trebuie să se țină cont de rolul pe care zona de influență va trebui să și-l accentueze în perspectivă, acela de *vector al dezvoltării regionale*.

Ca structură teritorială nouă, **zona de influență**, include un *centru coordonator* (polul urban) și *localități* care se află în permanentă interdependență, între acestea relațiile de subordonare pierzând treptat din consistență, în favoarea celor de cooperare. Relațiile care se dezvoltă sunt de *interacțiune simbiotică* (cf. modelelor de evoluție de tip Lotka-Volterra, Ianoș, 2006). Astfel, se asigură *fluența rapidă a fluxurilor și se favorizează interconexiunea, se facilitează cooperarea, ambele părți identificând noi căi de dezvoltare, valorificând excedentul de potențial într-un anumit domeniu. Per ansamblu, structura teritorială are o capacitate de dezvoltare economică mult mai mare decât potențialul de care dispune* (fiecare unitate în parte - n.n.), ceea ce permite perpetuarea creșterii. (Ianoș, 2006).

Analiza diagnostic realizată pe baza setului de criterii selectate scoate în evidență faptul că influența urbanizatoare a orașului Timișoara se desfășoară deocamdată asupra primului inel de comune din jurul său. Efectele se resimt selectiv chiar și în cazul acestora: sunt mai puternice în Dumbrăvița, Ghiroda, Giroc, apoi (la distanță) în Moșnița Nouă și Sânnandrei, dar mai limitate în Dudeștii Noi, Sânmihaiu Român, Săcălăz sau Șag.

Practic, se constată că, cel puțin până în anul 2006 (ultimul accesibil în șirul de date statistice), din punct de vedere al *dinamicii social-edilitare*, arealul circular al comunelor din jurul Timișoarei se împarte în **două subzone**:

- *zona de nord, est și sud-est*, cu o dinamică evidentă, înscrisă (în ordine descrescătoare) pe axele spre Lipova, Lugoj, Giroc, Arad și Buziaș, cu ritmuri de creștere demografică și înnoire edilitară remarcabile;
- *zona de vest*, cu evoluții ceva mai lente, dar durabile, pe axele spre Sânnicolau Mare, Jimbolia, Becicherecu Mic și Moravița.

Caracterul durabil al dezvoltării unora din comunele celei de-a doua subzone este atestat de valorile unor indicatori cum sunt sporul natural, sporul migratoriu și, respectiv, numărul de autorizații de construcție eliberate în ultimul an. Coroborați, acești indicatori se moderează reciproc, dar dau punctaje mai mari pentru comunele: Săcălăz, Șag și Sânmihaiu Român. Aceasta este urmarea faptului că influența dinamicii urbane a Timișoarei s-a declanșat mai târziu asupra acestor comune, care dispun acum de rezerve de dezvoltare superioare.

Se constată astfel că, Timișoara a influențat direct și evident procesul de acumulare infrastructurală, edilitară, demografică, de restructurare și dezvoltare economică pe o *rază de 15-20 km*, în care se includ 12 comune¹. Este un areal inclus în **izocrona de 15 minute**, de la limita intravilanului Timișoarei (pe căile rutiere), la care se adaugă 15-25 de minute necesare accesului spre diversele obiective de interes din oraș, cu mijloace auto proprii sau cu mijloacele de transport ale RATT.

Având în vedere situația încă precară a infrastructurii de acces în Timișoara (lipsa unei șosele de centură, ponderea redusă a penetrantelor cu cel puțin două benzi pe sens etc.), considerăm că aceasta este **cuprinderea optimă a Zonei de influență a Timișoarei**, pentru capacitatea actuală a orașului de a interacționa fertil cu spațiul său de sprijin.

¹ Dumbrăvița, Sânnandrei, Giarmata, Ghiroda, Remetea Mare, Bucovăț, Moșnița Nouă, Giroc, Șag, Sânmihaiu Român, Săcălăz și Dudeștii Noi.

La cele 12 comune din primul inel propunem adăugarea a încă 3 comune, respectiv Becicherecu Mic, Orțișoara și Pișchia, din următoarele considerente:

- **Becicherecu Mic** pentru că este situat pe direcția către frontiera cu Ungaria;
- **Orțișoara** pentru că este traversată de autostrada Arad-Timișoara;
- **Pișchia** pentru că se află în apropierea autostrăzii Arad-Timișoara.

În concluzie, se poate aprecia că:

- Timișoara are puterea de a structura o zonă de influență, date fiind câteva elemente: talia demografică, indicatorii demografici favorabili, comportamentul economic tipic de metropolă, concretizat prin evoluțiile din terțiar și accentuarea terțiarului superior; în relație cu aceste aspecte, se poate viza un spațiu mai vast decât al celor 15 comune considerate;
- Pe de altă parte, difuzia actuală a caracterelor urbane și natura relațiilor *pol de creștere-localități limitrofe* sunt destul de modeste, ceea ce, dacă mai adăugăm și inexistența tradiției cooperării intercomunale, ar pleda pentru conturarea unei zone de influență mai puțin extinsă, ca prim pas înspre o structură teritorială viitoare, metropolitană mai potrivită rolului pe care trebuie să-l joace polul de creștere.
- Timișoara polarizează în prezent peste 80% din rezultatul economic al județului și peste 30% din cel al regiunii. Serviciile financiar bancare, centrele comerciale cele mai mari sunt situate în municipiu. În Timișoara sunt instituțiile culturale mari (teatre, opera, filarmonica, muzee, galerii), mari universități (peste 50.000 studenți). Pentru ca economia locală să continue să crească, este necesară o extindere spațială a zonei urbane. Aceasta se poate realiza în condițiile în care confortul urban se extinde și în zonele periurbane. Deși în dezvoltarea lor spațială unele zone construite ale municipiului și ale unor localități limitrofe acestuia au ajuns în contact, existând zone construite compacte, acestea sunt discontinue ca structură urbană, iar infrastructura tehnico-edilitară și dotările socio-economice sunt nesatisfăcătoare. Pe de altă parte, municipiul Timișoara are nevoie de spațiu pentru construirea de dotări și obiective noi (centre expoziționale, dotări sportive și de agrement, noi parcuri industriale etc). Transferul acestora spre comunele periurbane este avantajos atât pentru municipiu, cât și pentru comunele periurbane. Prin urmare, colaborarea cu comunele din arealul de influență al Municipiului Timișoara este necesară și benefică.

Drept urmare, Primăria Municipiului Timișoara propune următoarele limite ale zonei de influență urbană:

a. propunere restrânsă: Municipiul Timișoara + 12 comune periurbane/comunități (comunele periurbane/ comunitățile învecinate limitrofe din primul inel al orașului), respectiv comunele Dumbrăvița, Ghiroda, Moșnița Nouă, Giroc, Șag, Sânmihaiu Român, Săcălaz, Dudeștii Noi, Sînandrei, Remetea Mare, Bucovăț și Giarmata.

b. propunere extinsă: Municipiul Timișoara + 15 comunități, adică 12 comune din primul inel al orașului, respectiv comunele Dumbrăvița, Ghiroda, Moșnița Nouă, Giroc, Șag, Sânmihaiu Român, Săcălaz, Dudeștii Noi, Sînandrei, Remetea Mare, Bucovăț și Giarmata, la care se adaugă 3 comune situate pe principalele căi de comunicație (autostrăzi) și coridoare economice, respectiv comunele Becicherecu Mic, Orțișoara și Pișchia.

Comuna Bechicerecu Mic este situată pe direcția către frontiera cu Ungaria, comuna Orțișoara este traversată de autostrada Arad-Timișoara, iar comuna Pișchia se află în apropierea acestei autostrăzi, având totodată și un important potențial ca zonă de agrement.

Conform Hotărârii de Guvern nr. 998/27.08.2008 pentru desemnarea polilor naționali de creștere în care se realizează cu prioritate investiții din programele cu finanțare comunitară și națională, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 641/08.09.2008, pentru finanțarea polilor naționali de creștere se alocă un procent de până la 50% din sursele financiare aferente **Axei prioritare 1 "Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor - poli urbani de creștere" a Programului Operațional Regional 2007-2013.**

După stabilirea zonei de influență este necesară constituirea asociației intercomunitare și elaborarea Planului Integrat de Dezvoltare Urbană (P.I.D.U.) al polului de creștere și a zonei sale de influență, document necesar în vederea accesării fondurilor disponibile pe Axa 1 pentru polul de creștere.

DIRECTOR DIRECȚIA DEZVOLTARE
Arh. Aurelia Junie

Centrul de Coordonare pentru Reabilitare
Cartiere Istorice Timișoara
Arh. Monica Stampar

Notă: La elaborea acestui material a contribuit și Departamentul de Geografie din cadrul Universității de Vest Timișoara, prin Prof. dr. Nicolae POPA și Lect. dr. Cătălina ANCUȚA