

ROMÂNIA
JUDEȚUL BACĂU
ORASUL TÂRGU OCNA
CONSILIUL LOCAL

PROIECT DE HOTĂRÂRE
privind aprobarea Studiului referitor la zonele de regenerare urbană
din orașul Târgu Ocna, județul Bacău

Primarul orașului Târgu Ocna, județul Bacău;

Având în vedere:

- adresa nr 15200/AM/10.05.2024 din partea Agentiei de Dezvoltare Nord Est;
- Referatul de aprobare nr.9249 din 15.07.2024 întocmit de către Primarul orașului Târgu Ocna;
- Raportul de specialitate întocmit de către Serviciul turism, evenimente publice, agrement, mediu, strategii și programe de dezvoltare, înregistrat sub nr. 9250 din 20.02.2024.

Luând în considerare cadrul legal:

- Apel PR/NE/2023/DUI/2 – pentru orașe și municipiile (altele decât municipii reședință de județ) și orașele din Regiunea Nord-Est, privind lansarea apelului de Strategii de Dezvoltare Teritorială (SDT);
- Documentul Cadru de Implementare a Dezvoltării Urbane - Programul Regional Nord-Est 2021-2027;
- OUG nr. 183 din 28 decembrie 2022 privind stabilirea unor măsuri pentru finanțarea unor proiecte de regenerare urbană;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, modificată și completată; Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul cu completările și modificările ulterioare și ale Ordinului nr. 233 din 26 februarie 2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism;
- prevederile art. 5, art. 9, art 11, art. 17(3), art. 17 (9), art. 12, art. 29, 30 ale Regulamentului (EU) 2021/1058 al Parlamentului European și al Consiliului European din 24 iunie 2021 privind Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune.

În temeiul art. 129, alin. 2), lit.b), alin. 4, lit. d), alin. 7, lit. n), ale art. 139, alin 3, lit a) și f), ale art. 140, alin. 1, precum și ale art. 196, alin. 1, lit. a) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificări și completări.

PROPUNE

Art.1 Se aprobă *Studiul privind zonele de regenerare urbană din orașul Târgu Ocna, județul Bacău*, conform anexei la prezenta hotărâre.

Art.2. Cu ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri se desemnează Serviciul turism, evenimente publice, agrement, mediu, strategii și programe de dezvoltare și Serviciul urbanism, amenajarea teritoriului, administrarea domeniului public și privat, spațiu locativ coordonare asociații de proprietari, cadastru-agricultură, protecție civilă din cadrul Aparatului de specialitate al Primarului orașului Târgu Ocna.

Art.3. Prezenta hotărâre poate fi contestată în condițiile Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare;

Art.4. În temeiul art. 197 și art. 198 din Ordonanța de urgență nr. 57 din 03.07.2019 privind Codul administrativ, hotărârea va fi comunicată Instituției Prefectului – județul Bacău, Primarului orașului Târgu Ocna, Serviciului turism, evenimente publice, agrement, mediu, strategii și programe de dezvoltare, Serviciul urbanism, amenajarea teritoriului, administrarea domeniului public și privat, spațiu locativ coordonare asociații de proprietari, cadastru-agricultură, protecție civilă și va fi adusă la cunostință publică, conform prevederilor legale.

**INIȚIATOR
PRIMAR**

Cristian-Aurelian CIUBOTARU

**AVIZAT PENTRU LEGALITATE
SECRETARUL GENERAL AL ORAȘULUI**

Corina VĂSOIU

The image is a composite graphic. It features a background photograph of a town, identified as Târgu Ocna, seen from an elevated perspective. The town is nestled in a valley, with numerous multi-story residential buildings and some smaller structures. The surrounding landscape includes rolling hills and some sparse vegetation. A prominent red overlay covers the central portion of the image, where the title is placed. The title is written in a bold, black, sans-serif font. The overall composition is framed by white borders on the top, bottom, and sides, with the red overlay being a solid, uniform color.

**STUDIU PRIVIND ZONELE
DE REGENERARE URBANĂ
TÂRGU OCNA**

Colectiv de elaborare:

GT ARCHITECT SRL

Gelu GOPȘA - Arhitect

Angela IOAN – Arhitect Urbanist

HEAT ARCHITECTURE SRL

Andrei TIBA – Arhitect

Elis HAIRI – Arhitect

Cuprins:

1.Contextul general.....	5
1.1 Rolul proiectelor de regenerare urbană	5
1.2 Scopul documentației	8
2. Situație existentă.....	14
2.1 Cadru general	14
2.1.1 Scurt istoric	14
2.1.2 Așezare geografică.....	15
2.1.3 Accesibilitate	15
2.1.4 Organizare administrativă	16
2.1.5 Suprafață.....	16
2.1.6 Populație	16
2.1.7 Relief.....	16
2.1.8 Climă	17
2.1.9 Rețea hidrografică	17
2.1.10 Vegetație și faună	17
2.1.11 Resurse naturale	18
2.2 Dezvoltare urbană	18
2.2.1 Dezvoltare demografică	18
2.2.2 Zonarea teritoriului	20
2.2.3 Aspecte ale locuirii	21
2.2.3.1 Fondul locativ	21
2.2.3.2 Confortul locuințelor	22
2.2.3.3 Infrastructura de petrecere a timpului liber	22
2.2.3.4 Rețea comercială	23
2.2.3.5 Arhitectura urbană	23
2.2.3.6 Disfuncționalități ale Orașului Târgu Ocna	23
2.2.3.7 Modalități de diminuare/rezolvare a principalelor probleme	24
2.3 Dezvoltare economică	24
2.3.1 Structura economiei locale	24
2.3.2 Industria și construcțiile.....	25

2.3.3 Principile direcții de dezvoltare economică ale orașului Târgu Ocna	26
2.4 Turism	27
2.4.1 Atracții turistice naturale	27
2.4.2 Forme de turism practicabile	28
2.4.3 Stadiul de practicare al turismului	29
2.4.4 Capacitatea de cazare existentă.....	29
2.4.5 Cerere turistică	30
3. Priorități și direcții de dezvoltare.....	30
4. Conceptul de regenerare urbană/sustenabilă	31
5. Delimitarea zonelor de regenerare urbană de la nivelul orașului Târgu Ocna	32
5.1 Abordarea generală	32
5.2 Delimitarea zonelor de regenerare urbană a orașului Târgu Ocna	34
I Zonă centrală culturală.....	35
II Locuințe colective	44
III Zonă de promenadă - Râul Vâlcele.....	52
IV Zonă de agrement și zonă de funicular	62
V Zonă muzeală cu traseu istoric.....	70
VI Zonă de agrement si camping.....	76

1.Contextul general

1.1 Rolul proiectelor de regenerare urbană

Politica de coeziune reprezintă una dintre cele mai importante și complexe politici ale Uniunii Europene, având ca principal obiectiv reducerea decalajelor economice, sociale și teritoriale între diversele regiuni și statele membre. Pentru atingerea obiectivelor specifice privind creșterea economică și ocuparea forței de muncă, au fost alocate bugete multianuale de finanțare a proiectelor.

În cadrul proiectelor de regenerare urbană, bugetul estimat pentru perioada 2021-2027 este de aproximativ 0,5 miliarde euro. Proiectele de regenerare urbană integrată acoperă un spectru larg de intervenții și de situații ce sunt complementare și sunt corelate cu programele de dezvoltare economico-socială și de mediu a localităților, precum și cu viziunea de amenajare a teritoriului și urbanism.

Conform Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare și a normelor metodologice de aplicare, delimitarea zonelor în care se preconizează operațiuni de regenerare urbană, este cuprinsă în Planul urbanistic general. Delimitarea se va face pe limite cadastrale și vor cuprinde zone omogene din punct de vedere funcțional, ce necesită implementarea unor operațiuni integrate, caracterizate de una sau mai multe dintre următoarele situații:

- a) zone centrale;
- b) zone istorice;
- c) zone construite protejate;
- d) zone din mari ansambluri de locuit;
- e) zone locuite de comunități defavorizate, inclusiv așezări informale;
- f) zone de reconversie funcțională: situri industriale dezafectate, situri militare dezafectate, situri cu infrastructuri majore dezafectate etc.

Conform OUG 183/2022 în cazul în care prin Planul Urbanistic General nu au fost stabilite inițial zone pentru operațiuni de regenerare urbană, sau în cazul în care au fost identificate alte zone care pot face obiectul regenerării urbane, inclusiv zone urbane marginalizate cuprinse în strategiile de dezvoltare locală, delimitarea acestor zone se realizează în baza unui studiu elaborat de specialiști atestați în domeniul urbanismului. Delimitarea acestor zone de regenerare urbană se realizează pe limite cadastrale și include, după caz, zonele învecinate cu care există legături ecologice, peisagistice, funcționale sau de circulație, pentru a crea conexiunile către acestea.

Identificarea și delimitarea unui areal ca zonă de regenerare urbană se face pentru a orienta, prioritar pentru zona respectivă, finanțări și instrumente de intervenție dedicate.

În conformitate cu Declarația de la Toledo (2010) la care au participat statele membre la nivelul Uniunii Europene, regenerarea urbană integrată “își propune să optimizeze, să conserve și să revalorifice întreg capitalul urban existent (social, mediu construit, patrimoniu, etc.) față de alte forme de intervenție în care, în tot acest capital urban, doar valoarea terenului este prioritizată și conservată prin demolarea traumatizantă și prin înlocuirea restului întregului capital urban și – cel mai lamentabil –social”.

Astfel, procesul de regenerare urbană trebuie să țină cont de identitatea și cultura urbană alături de elemente de bază ale regenerării, cum ar fi mobilitatea, protecția mediului și accesul la servicii și dotări.

Problematica regenerării urbane este menționată de mai multe documente de la nivel european, și anume:

- Declarația finală a Conferinței Europene a Miniștrilor Responsabili cu Amenajarea Teritoriului – CEMAT (2007) la nivelul statelor membre, definește regenerarea urbană ca un ”set de operațiuni destinate transformării bazei socio-economice a unor anumite zone urbane vechi în forme funcționale și spațiale durabile prin atragerea de noi activități, noi firme, îmbunătățind mediul urban și diversificând structura socială.”
- Noua Agendă Urbană (2017) promovează, în contextul planificării și gestionării dezvoltării spațiale urbane, planificarea expansiunilor urbane, prioritizând reînnoirea, regenerarea și modernizarea zonelor urbane.
- Noua Cartă de la Leipzig (2020) prevede reducerea expansiunii urbane, prioritizarea neînnoirii și regenerarea complexă a zonelor urbane, inclusiv redevoltarea siturilor industriale abandonate sau în ruină (tip „brownfield”) pentru limitarea impermeabilizării solului.
- Pactul de la Amsterdam (2016) susține regenerarea urbană a cartierelor defavorizate ca soluție localizată pentru reducerea sărăciei urbane.
- În Declarația de la București (2019) asumată de miniștrii responsabili cu dezvoltarea urbană din cadrul statelor membre UE este recunoscută importanța zonelor urbane de toate dimensiunile ca element cheie al coeziunii teritoriale, fiind palierul administrativ cel mai apropiat de cetățeni.

La nivelul Uniunii Europene a fost subliniată nevoia unei dezvoltări urbane durabile și incluzive din punct de vedere social, care trebuie realizată într-o manieră integrată asupra problemelor orașului, în vederea reducerii disparităților și creșterii coeziunii socio-economice.

În cadrul localităților urbane din România sunt necesare intervenții de regenerare urbană a zonelor, orașele confruntându-se cu disfuncții rezultate în urma dezvoltării socio-economice din ultimele decenii.

Dezvoltarea României se află în strânsă legătură cu dezvoltarea orașelor, o dezvoltare policentrică pentru susținerea întregului teritoriu național. Dezvoltarea orașelor poate fi încadrată în două perioade, în funcție morfologia țesutului construit, în perioada socialistă (înainte de 1989) și după această perioadă (între 1990 și prezent). Țesutul construit în prima perioadă este caracterizat de blocuri de locuit, în cadrul cărora, cea mai mare parte a spațiului public mineral este utilizată în scopul parcării automobilelor, spațiile de relaxare, socializare sau petrecerea timpului liber pentru diferitele categorii de persoane fiind subjugate acesteia. Aceste zone sunt în prezent sufocate de suprafețe betonate, ocupate de parcuri, garaje, chioșcuri, având efecte negative asupra sănătății, incluziunii și bunăstării populației rezidente. În cadrul dezvoltărilor realizate după anul 1990, acestea sunt localizate de multe ori la periferia orașelor, aici apărând fenomenul de expansiune urbană. În lipsa unor reglementări stricte, aceste areale pot genera dezvoltări haotice, nesistematizate, cu acces îngreunat la infrastructura tehnico-edilărită sau de circulații. Din cauza dimensiunii, extinderea infrastructurilor în aceste areale generează costuri greu de suportat pentru autoritățile publice

locale, acestea fiind de multe ori ineficiente.

Totodată, sănătatea și bunăstarea locuitorilor este influențată de cantitatea și calitatea spațiilor verzi din cadrul orașelor. La nivelul orașelor din România, suprafața medie de spațiu verde este de 18m²/locuitor, valoare inferioară mediei europene și normei naționale reglementate prin OUG 114/2007, aceasta fiind de 26m²/locuitor.

Alte elemente componente ale mediului natural, care de multe ori rămân nevalorificate, sunt malurile râurilor/lacurilor. De multe ori, orașele se dezvoltă fără a proteja și valorifica potențialul oferit de cadrul natural existent.

Dezvoltarea orașelor este relaționată cu evoluția demografică care la rândul ei este influențată de calitatea vieții dintr-un oraș. Oamenii preferă să locuiască în orașe civilizate, care oferă condiții bune de trai, acces la servicii și dotări necesare, cu un mediu urban sănătos și curat. Totodată, calitatea punctelor de interes ale orașelor precum zonele centrale, istorice, piețe, gări și autogări, etc., influențează major calitatea vieții locuitorilor săi și a atractivității localității. În multe dintre cazuri, autoritățile publice locale nu reușesc să își protejeze și valorifice patrimoniul construit, având bugete limitate.

O altă problemă rezultată în urma evoluției orașelor este înglobarea zonelor industriale în țesutul urban construit. În urma acestor activități terenurile pot fi poluate și degradate.

Astfel, regenerarea urbană cuprinde intervenții asupra condițiilor de viață, asigurând coeziunea și reducerea disparităților socio-economice a zonelor, având ca rezultat creșterea atractivității zonei pentru investitori și crearea de locuri de muncă.

Ținând cont că zonele urbane sunt considerate principalele motoare ale creșterii economice și a unei dezvoltări policentrice, procesul de regenerare urbană este unul imperios și complex, din punct de vedere al susținerii dezvoltării socio-economice al localităților. Astfel, regenerarea urbană este importantă din punct de vedere public și strategic, având rezultate pe termen scurt, mediu și lung.

Orașele ar trebui să își pună în valoare punctele forte inerente, înglobate în țesutul lor dens și variat, iar regenerarea urbană ar trebui să reprezinte un instrument în inversarea tendinței actuale de expansiune. Totodată, regenerarea urbană trebuie realizată luând în calcul echitatea și interesele tuturor categoriilor sociale, în vederea evitării gentrificării.

La nivel național, a fost stabilit modul în care proiectele de regenerare urbană pot și finanțate din fonduri nerambursabile și rolul autorităților publice locale în vederea elaborării și pregătirii proiectelor de regenerare urbană pe baza unor reglementări comune, care să asigure eligibilitatea acestora.

Astfel, conform legii 350/2001, în Planul Urbanistic General sunt delimitate zonele în care se preconizează operațiuni urbanistice de regenerare urbană. Din păcate, Planurile Urbanistice Generale ale localităților din România nu cuprind ultimele dezvoltări și tendințele de dezvoltare generate de factori economici, sociali și politici, perioada de valabilitate a documentațiilor fiind de cele mai multe ori prelungită, iar procedura de avizare și aprobare a documentațiilor noi fiind de durată.

Fără o reglementare care să acopere situațiile în care regenerarea urbană poate soluționa disfuncțiile existente, a cadrului necesar pentru elaborarea documentațiilor aferente proiectelor de regenerare urbană finanțabile prin fonduri nerambursabile, administrațiile publice locale nu

pot pregăti proiecte care să răspundă cerințelor impuse.

Astfel, prin adoptarea Ordonanței de Urgență nr. 183 din 28 decembrie 2022 a fost stabilit cadrul general de finanțare din fonduri externe nerambursabile și modul în care domeniul de regenerare urbană urmează a fi finanțat din fonduri europene alocate în cadrul Programelor Operaționale Regionale (POR) și stabilește etapele premergătoare depunerii de proiecte mature prin integrarea zonelor de regenerare urbană în planurile urbanistice și de amenajare, precum și prin elaborarea documentațiilor necesare.

Activitățile care privesc regenerarea urbană sunt finanțabile din fonduri nerambursabile în cadrul politicii de coeziune din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) fiind considerate investiții în tranziția verde deoarece vizează îmbunătățirea durabilității și a eficienței energetice, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și promovarea unei dezvoltări mai durabile și prietenoase cu mediul. Totodată, aceste proiecte includ măsuri complementare de mediu, guvernanta locală, expropriere pentru cauză de utilitate publică, operațiuni funciare, economice, sociale, culturale, educaționale finanțate de la bugetul de stat sau local sau prin alte programe europene, cu menționarea surselor de finanțare, precum și prezentarea caracterului integrat, a succesiunii și coerenței implementării acestora. Aceste măsuri au ca scop eliminarea decalajelor economice, sociale și creșterea atractivității și vor urmări implicarea populației și a stakeholderilor, ca măsură pro activă de susținere a parteneriatelor între administrația publică și mediul privat, și implementarea proiectelor sociale.

1.2 Scopul documentației

Studiul de față are ca scop delimitarea zonelor de regenerare urbană, cum au fost ele definite prin Ordonanță de Urgență nr. 183 din 28 decembrie 2022. Prin studiu sunt identificate zone care necesită implementarea unor operațiuni integrate de regenerare urbană, în care se regăsesc cel puțin una din următoarele situații: **zonă centrală, zonă istorică, zone construite protejate și zone de protecție a monumentelor, zone din ansambluri de locuit, zona autogărilor, stațiilor, haltelor și punctelor de oprire feroviare, zonele adiacente infrastructurii feroviare, zonele activelor feroviare dezafectate, precum și zonele adiacente porturilor/locurilor de operare, faleze, maluri și insule ale râurilor, fluviului și lacurilor, zone locuite de comunități defavorizate, inclusiv așezări informale, zone de reconversie funcțională, zone destructurate cuprinzând parcele construite izolat, realizate în mod necoordonat și fragmentat, respectiv foste terenuri agricole afectate de expansiune urbană necontrolată ce necesită reconfigurări în vederea dezvoltării urbanistice durabile, zone de agrement și turism, zona piețelor destinate comerțului cu produse și servicii.**

Regenerarea urbană vizează revitalizarea și îmbunătățirea fizică, socială și economică a mediului urban. Prin intervenții planificate și sustenabile, se urmărește transformarea zonelor dezavantajate, neatractive sau deteriorate în spații funcționale, atrăgătoare și cu o utilizare mai eficientă a resurselor. Acest proces poate avea un impact semnificativ asupra calității vieții în orașe, contribuind la crearea unor comunități mai vibrante și sustenabile.

Astfel, documentația de față are ca scop delimitarea zonelor care necesită operațiuni de regenerare urbană. Proiectele de regenerare urbană, care pot fi finanțate prin Programele operaționale regionale, acoperă un spectru larg de intervenții și situații care sunt

complementare, în special:

- îmbunătățirea calității serviciilor de administrare a domeniului public și privat;
- renovarea, consolidarea sau reabilitarea imobilelor aflate în proprietate publică sau privată a statului sau a unității administrativ-teritoriale, inclusiv reconversia funcțională a acestora, cu o atenție specială asupra reducerii riscului seismic, ameliorării performanțelor energetice, a instalațiilor și infrastructurii asociate, inclusiv prin promovarea de soluții tehnice inovative;
- conservarea, punerea în valoare și dezvoltarea moștenirii culturale și istorice;
- reconsiderarea mobilității urbane, îmbunătățirea accesibilității și a legăturilor cu zonele înconjurătoare;
- măsuri privind construirea de locuințe sociale.

Delimitarea zonelor care necesită operațiuni de regenerare urbană se realizează printr-o manieră integrată pe limite cadastrale și include, după caz, zonele învecinate cu care există legături ecologice, peisagistice, funcționale sau de circulație, pentru a crea conexiunile către acestea.

Spațiul public reprezintă o parte definitorie a calității vieții și a atractivității unui oraș, reprezentând locul în care oamenii pot socializa și crea comunități. Calitatea, gradul de accesibilitate și dotările dintr-un spațiu public joacă un rol esențial în calitatea vieții populației. Spațiul public nu include doar suprafețele publice fizice, ci include și fațadele clădirilor și toate elementele care compun peisajul natural și antropic al unui oraș. Astfel, proiectele de regenerare urbană trebuie să asigure implementarea operațiunilor integrate.

Proiectele de regenerare urbană pentru care se acordă sprijin financiar în elaborarea documentațiilor tehnico-economice trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții:

- a) să facă parte din Strategia integrată de dezvoltare urbană/strategia de dezvoltare locală/județeană elaborată conform legii la nivelul autorităților publice locale/județene/ polului de creștere/zonelor urbane funcționale sau din alte studii de specialitate aprobate de acestea;
- b) să integreze intervenții de regenerare urbană care se referă la: locuire, spații culturale, spații comerciale, spații publice în zonele centrale și/sau în cartierele de locuit, monumente istorice sau zone protejate, situri industriale cu scopul de a susține dezvoltarea structurilor de afaceri și/sau pentru reconversia funcțională a terenurilor, spații verzi definite conform legii;
- c) să aibă valoarea estimată totală, fără T.V.A., echivalent în lei, a proiectului cuprinsă între 3.000.000 euro și 7.500.000 euro pentru municipiile reședință de județ și între 1.000.000 euro și 5.000.000 euro pentru celelalte municipii și oraș.

Conform aceleiași ordonanțe, proiectele de regenerare urbană trebuie să asigure implementarea următoarelor activități cu caracter general, în funcție de nevoi, specific și necesitățile zonei:

- a) modernizarea și reconfigurarea sistemului de transport, a rețelelor stradale și a căilor de rulare în zona de interes, implementarea de sisteme destinate managementului inteligent al traficului rutier urban și dezvoltarea infrastructurii necesare, pentru fluidizarea traficului și asigurarea unei coordonări unitare a tuturor rețelelor de transport public;
- b) promovarea infrastructurii verzi în zonele de regenerare urbană, încurajarea folosirii de către comunitate a unor mijloace alternative nepoluante de transport sau mai

- puțin poluante și sprijin pentru infrastructura nemotorizată, realizarea de coridoare ecologice urbane și refacerea conectivității coridoarelor ecologice, de tipul extinderii pistelor și traseelor pentru biciclete, spații de parcare pentru biciclete, inclusiv introducerea unor sisteme de închiriere de biciclete, implementarea unor sisteme de monitorizare, supraveghere și de siguranță specifice infrastructurii verzi;
- c) realizarea de structuri de acces pietonal în zonele cu mai multe moduri de transport, inclusiv pasaje supraterane sau subterane, ascensoare și alte amenajări specifice, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități;
 - d) realizarea de sisteme de supraveghere și de siguranță, inclusiv Wi Fi, amenajarea spațiilor publice și a stațiilor de transport public cu sisteme electronice inteligente de informare, inclusiv sisteme de informare și atenționare destinate persoanelor cu dizabilități;
 - e) realizarea de sisteme de parcare verticală, multietajate, precum și amenajarea, reabilitarea, modernizarea locurilor de parcare, inclusiv prin executarea de locuri de parcare temporară, de reședință, dacă acestea sunt strict necesare și sunt destinate zonei de regenerare urbană;
 - f) dezvoltarea căilor de comunicație de orice fel și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente sectorului serviciilor de utilități publice și programelor de protecție a mediului pentru activitățile și serviciile poluante prin lucrări de construire, reconstruire, modificare, extindere, reparare, modernizare și reabilitare;
 - g) lucrări de construire, reconstruire, consolidare, extindere, reabilitare, schimbare de destinație a clădirilor, inclusiv demolarea clădirilor aflate într-o stare avansată de degradare, situate pe terenurile supuse intervențiilor și care nu aparțin patrimoniului național cultural;
 - h) renovarea clădirilor și a clădirilor de patrimoniu în vederea punerii lor în valoare, precum și lucrări de asigurare și îmbunătățire a eficienței energetice în funcție de potențialul de reducere a consumului, respectiv reducerea emisiilor de carbon, inclusiv lucrări de consolidare structurală a acestora în funcție de nivelul de expunere și vulnerabilitate la riscurile identificate;
 - i) modernizarea, extinderea și reabilitarea imobilelor publice și amenajarea spațiilor publice destinate interacțiunilor sociale și activităților educaționale, culturale, sportive și recreative; dotarea și asigurarea infrastructurii în scopul utilizării unor imobile prin îmbunătățirea infrastructurii specifice pentru creșterea participării comunității la activitățile comunitare, culturale și civice, inclusiv construcția de săli polivalente și bazine de înot destinate activităților sportive și recreative
 - j) realizarea de lucrări de conservare, construire, extindere, consolidare, restructurare a fondului construit existent, amenajări peisagistice, lucrări de restaurare, punere în valoare și de punere în siguranță a monumentelor istorice;
 - k) revitalizarea spațiului public prin implementarea de soluții urbanistice și tehnice, integrate și adecvate, prin lucrări de întreținere, dotare sau, după caz, reabilitare a mobilierului urban degradat, reparare a împrejurimilor, a stâlpilor și a lămpilor de iluminat public cu valoare istorică, a indicatoarelor și plăcuțelor cu nume de străzi, inclusiv reabilitarea pavajelor existente prin reutilizarea pietrei cubice existente cu valoare estetică și de patrimoniu;
 - l) realizarea de demolări, modernizări, extinderi, reconstrucții, precum și reconversia

funcțională și punerea în valoare a construcțiilor și spațiilor degradate existente pentru diferite servicii administrative, sociale, culturale și pentru alte destinații și activități specifice zonei regenerare;

- m) reconversia, reutilizarea spațiilor și terenurilor abandonate, degradate, a altor terenuri urbane care sunt vacante sau neutilizate corespunzător, transformarea lor în zone verzi, de agrement și recreere;
- n) crearea, modernizarea, extinderea și întreținerea de amenajări peisagistice, de spații verzi și altele asemenea, inclusiv parcuri/păduri urbane, acoperișuri verzi, grădini urbane, conectivitate ecologică;
- o) realizarea de sisteme de irigații inteligente asupra spațiilor verzi amenajate în zona de regenerare;
- p) reabilitarea/modernizarea și re tehnologizarea sistemelor existente de iluminat public, dezvoltarea unor sisteme de iluminat public performant și eficient energetic în zona de regenerare urbană;
- q) măsuri pentru construirea imaginii urbane prin proiecte de artă contemporană și implicarea comunității locale, contribuind la durabilitatea urbană a locurilor caracterizate în mod tradițional de degradare și includerea artei stradale în proiectele de dezvoltare a comunităților, incluziune socială, îmbunătățirea mediului fizic, îngrijirea spațiilor comune, marketing teritorial.

Pentru proiectele care conțin intervenții pentru grădini și parcuri publice urbane, parcuri dendrologice, grădini botanice, suplimentar intervențiilor anterioare, se pot derula următoarele tipuri de intervenții:

- a) reabilitarea fondului vegetal prin înlocuirea și completarea arborilor și plantelor degradate, bolnave, dispărute;
- b) reabilitarea componentelor peisagistice, vegetale și arhitecturale;
- c) montarea de sisteme de iluminat public destinate punerii în valoare a vegetației, a statuilor și a altor componente cu valoare peisagistică și arhitecturală, montarea de sisteme de supraveghere, inclusiv sisteme adecvate pentru persoanele cu dizabilități;
- d) realizarea de parcuri tematice.
- e) Pentru regenerarea urbană a zonelor de parcare, suplimentar prevederilor de la litera e), pot fi incluse și următoarele categorii de activități:
- f) reabilitarea, modernizarea, înființarea, extinderea cadrului destinat acestor zone - subteran, suprateran, multietajat;
- g) operaționalizarea unui sistem de transport multimodal sub forma unui hub de transport, incluzând și parcuri multietajate sau subterane.

Zonele care necesită implementarea unor operațiuni integrate de regenerare urbană, în cazul proiectelor de regenerare urbană pentru care se acordă sprijin financiar în elaborarea documentațiilor tehnico-economice.

Pentru zonele de regenerare urbană aferente falezelor, malurilor și insulelor râurilor, fluviului și lacurilor de pe raza localităților urbane, se pot derula suplimentar și următoarele categorii de intervenții:

- a) executarea de lucrări hidrotehnice de regularizare a cursurilor râurilor și de amenajare a malurilor râurilor și lacurilor;

- b) executarea unor lucrări de demolare a dalelor și casetelor în care unele segmente de râuri au fost canalizate, respectiv de consolidare și amenajare a malurilor și a albiei în scop recreativ, de agrement sau turistic;
- c) executarea unor lucrări de amenajări ale spațiului public și modificări ale circulației rutiere existente pentru a fluidiza accesul către frontul de apă al râurilor și lacurilor;
- d) construirea/amenajarea/extinderea/reabilitarea unei zone de promenadă pietonală, puncte de belvedere și spații destinate recreerii, dar și dezvoltarea infrastructurii necesare pentru atragerea în zonă a activităților economice;
- e) amenajarea de plaje, montarea de instalații publice pentru sporturi nautice, debarcadere, amenajarea de terenuri de sport, piste pentru alergare, instalații și amenajări cu rol de recreere, educațional și alte activități, precum și instalarea unor sisteme inteligente de supraveghere a spațiilor amenajate;
- f) amenajări peisagistice, crearea de parcuri tematice, modernizarea sau extinderea de parcuri și spații verzi, aliniamente plantate pe malul râurilor sau al lacurilor;
- g) amenajarea de centuri verzi și plantații cu rol de protecție eoliană împotriva alunecărilor de teren sau de reducere a eroziunii și alte amenajări.
- h) Pentru zonele de regenerare urbană aferente zonelor industriale și/sau militare dezafectate sau zonelor cu căi ferate, apeducte, poduri și baraje declarate dezafectate conform reglementărilor legale în vigoare sau haldelor de steril/zgură sau alte materiale similare și depozitele de deșeuri închise, respectiv parcelele construite și zonele cuprinzând terenuri foste agricole ce necesită reconfigurări în vederea dezvoltării urbanistice durabile, suplimentar prevederilor cu caracter general, pot fi derulate și următoarele activități specifice:
 - a) reconfigurarea sistemului parcelar și al tramei stradale, cu rezervarea de terenuri pentru parcuri, instituții publice, centre de cartier, de educație sau medicale, locuințe sociale;
 - b) lucrări tehnice de decontaminare a zonei; reutilizarea, inclusiv demolarea infrastructurilor majore dezafectate de tipul căilor ferate, funicularelor sau altor infrastructuri dezafectate, curățarea și amenajarea terenurilor, asigurarea utilităților;
 - c) lucrări tehnice de stabilizare și remediere a siturilor, de tasare și amenajare a zonelor de acces și vecinătate;
 - d) reutilizarea spațiilor prin implementarea de soluții urbanistice și tehnice, integrate și adecvate, prin lucrări de modelare și acoperire în vederea amenajării lor;
 - e) amenajarea de parcuri tematice, amenajări peisagistice, spații verzi și aliniamente plantate, amenajarea de terenuri de sport;
 - f) construirea/amenajarea/extinderea/reabilitarea unei zone de promenadă pietonală, puncte de belvedere, dar și dezvoltarea infrastructurii necesare pentru atragerea în zonă a activităților economice;
 - g) amenajarea de centuri verzi și plantații cu rol de protecție eoliană împotriva alunecărilor de teren sau de reducere a eroziunii și alte amenajări.

Zonele de regenerare urbană aferente arealelor locuite de comunități defavorizate, inclusiv așezări informale, suplimentar prevederilor generale, se pot derula și lucrări pentru reconfigurarea sistemului parcelar și al tramei stradale, cu rezervarea de terenuri pentru parcuri, instituții publice, centre de cartier, centre de educație, instituții de învățământ, centre medicale și pentru edificarea de locuințe sociale.

Pentru zonele de regenerare urbană aferente zonelor de turism și agrement, suplimentar prevederilor generale, pot fi derulate și următoarele categorii de activități specifice:

- a) îmbunătățirea infrastructurii publice de turism și de agrement, în zonele care dispun de un potențial turistic valoros;
- b) promovarea diferitelor tipuri de turism în funcție de potențialul și patrimoniul natural al zonei pentru creșterea socio-economică a acesteia;
- c) activități de marketing și promovare turistică a zonei, inclusiv servicii de digitalizare;
- d) îmbunătățirea accesului către resursele și obiectivele turistice sau de patrimoniu, inclusiv către infrastructura de agrement construită, amenajată, reabilitată, modernizată;
- e) În zona piețelor comerciale ale localităților urbane, suplimentar prevederilor generale, pot fi derulate și următoarele categorii de activități specifice;
- f) demolarea, reabilitarea, modernizarea, extinderea, construirea spațiilor de desfacere a produselor din cadrul pieței, asigurarea dotărilor interioare ale pieței, echipamentelor pentru situații de urgență și a infrastructurilor tehnico-edilitare, instalații de suprafață și subterane, pavaje, spații verzi, căi de rulare, amenajări urbane în interiorul pieței;
- g) modernizarea și reconfigurarea piețelor și a profilului străzilor care delimitează spațiul aferent acestora;
- h) realizarea de parcuri temporare destinate transferului mărfurilor și sisteme de parcare multietajată din structuri metalice sau parcuri subterane. Astfel, documentația de față cuprinde delimitarea tuturor zonelor care necesită implementarea unor operațiuni integrate de regenerare urbană



Fig.01

2. Situație existentă

2.1 Cadru general

2.1.1 Scurt istoric

Orașul Târgu Ocna aparține generației orașelor feudale din Moldova, din punct de vedere cronologic încadrându-se în sub generația așezărilor urbane complementare din secolele XVI-XVIII. În evoluția localității se pot distinge trei stadii socio-geografice: de sat (1410 – 1709), de târg (1709 – 1774); de oraș (1774 – până astăzi).



Fig.02

În anul 1894 orașului Târgu Ocna i se atribuie statutul de stațiune balneoclimaterică. După 108 ani, prin Hotărârea Guvernului nr. 1122/10 octombrie 2002, Târgu Ocna este atestat ca stațiune turistică de interes național, în această zonă existând importante resurse turistice naturale, cum ar fi: apele minerale, salina, condițiile climaterice favorabile, frumusețea și varietatea peisajului, care împreună cu patrimoniul cultural (monumente istorice de cult, monumente de arhitectură, monumente comemorative) constituie și va constitui și în viitor un cadru optim pentru dezvoltarea orașului Târgu Ocna.

Orașul Târgu Ocna este cunoscut pentru istoria sa bogată și resursele naturale valoroase. De-a lungul timpului, acesta a jucat un rol important în diverse perioade istorice, fiind un centru economic, cultural și strategic. Istoria sa poate fi urmărită de la primele așezări umane până în prezent.

Prima mențiune documentară a orașului apare în 1410, într-un hrisov emis de Alexandru cel Bun, confirmând importanța sa economică și strategică.

În secolul al XVIII-lea, domnitorul fanariot Constantin Mavrocordat a reorganizat exploatarea de sare, aducând îmbunătățiri tehnice și administrative. Secolul al XIX-lea a văzut dezvoltarea infrastructurii și a industriei miniere, transformând Târgu Ocna într-un centru economic major.

Perioada interbelică a fost marcată de dezvoltarea turismului balnear datorită resurselor de apă minerală. În timpul celui de-Al Doilea Război Mondial, orașul a suferit distrugeri semnificative.

După 1989, Târgu Ocna a trecut printr-o tranziție economică dificilă, dar a reușit să se redreseze, modernizând infrastructura și dezvoltând turismul balnear. Astăzi, orașul îmbină tradiția cu modernitatea, fiind un centru economic și cultural important în regiunea Moldovei.

2.1.2 Așezare geografică

Orașul Târgu Ocna, situat în județul Bacău, este situat în partea central vestica a Moldovei , pe cursul mijlociu al râului Trotuș la o altitudine de 263 m.

Orașul Târgu Ocna este adăpostit într-un golf depresionar, o “potcoavă a dealurilor“ , înconjurat din trei părți de prelungirile Munților Trotușului și dealurile subcarpatice în nord.

Se învecinează cu: orașul Slănic-Moldova în partea de Sud-Vest și comunele Dofteana în partea de vest, la Nord cu Bârsănești, la Est cu Tg. Trotuș, la Sud-Est cu Pângărești și cu Oituz în partea de Sud.

2.1.3 Accesibilitate

Accesibilitatea către orașul Târgu Ocna este facilitată de o rețea bine dezvoltată de drumuri și căi ferate. Orașul este situat pe Valea Trotușului și poate fi accesat prin mai multe rute importante. Principalul drum rutier care leagă Târgu Ocna de restul țării este DN12A. Acest drum național face legătura între Onești și Comănești, oferind o conexiune directă cu DN11, care este unul dintre principalele drumuri ce leagă Moldova de Transilvania prin Pasul Oituz.

De asemenea, Târgu Ocna este accesibil prin DN2G, care leagă orașul Bacău de Moinești, trecând prin localitatea Comănești. Această rută este importantă pentru cei care vin dinspre nordul județului sau dinspre alte părți ale Moldovei.

Accesul feroviar este asigurat de calea ferată 501 Adjud - Ciceu, care trece prin Târgu Ocna, conectând orașul cu rețeaua feroviară națională. Gara Târgu Ocna este un punct important pe această linie, oferind legături directe către orașe importante precum Bacău, Brașov, București și Iași.

Orașul este deservit în circulația trenurilor de halta Salina, situată în apropierea zonei centrale a orașului și care deservește și orașul Slănic Moldova. Accesul la transporturile aeriene este posibil prin aeroportul Bacău, unde operează zilnic curse aeriene cu București și alte centre urbane ale țării.

2.1.4 Organizare administrativă

Din punct de vedere administrativ orașul este constituit din localitatea componenta principală - Târgu Ocna și două localități componente : Poieni și Vâlcele.

2.1.5 Suprafață

Suprafața administrativă aferentă orașului Târgu Ocna este de 4.890 ha, din care 707,44 ha în intravilan. La nivelul județului, orașul se încadrează între localitățile mici. Din total teritoriu administrativ al orașului, o suprafață de 795,87 ha respectiv 16,28% o reprezintă zonele funcționale:

- Localitatea Târgu Ocna – trup principal (incluzând cartierele Gura Slănic, Tisești, Gălean), cu o suprafață de 661,70 ha;
- Localitatea componentă Vâlcele, cu o suprafață de 74,25 ha;
- Localitatea componentă Poieni, cu o suprafață de 58,24 ha;
- Complexul monahal „Măgura Ocnei”, cu o suprafață de 1,68 ha.

Din totalul suprafeței administrative a orașului, peste 50%, este suprafață agricolă. Prezența suprafețelor agricole mari în intravilan, în special în cartierele semiurbane cu un puternic caracter rural, conduce la un dezechilibru al zonelor funcționale în raport cu suprafețele intravilanului.

2.1.6 Populație

Nivelul de dezvoltare economică al unei comunități are un impact direct asupra principalelor fenomene demografice, influențând structura și dinamica populației, care, la rândul ei, influențează desfășurarea activităților economice.

Pe parcursul secolului al XVIII-lea, orașul Târgu Ocna avea o populație de 3500 locuitori și era la acea vreme la o deplină dezvoltare urbană, domina numai această zonă, fiind pe locul secund între orașele Moldovei, după Iași, ce se constituia și în capitala principatului.

Orașul Târgu Ocna face parte din Microregiunea Valea Muntelui. Aceasta reprezintă una din cele 4 unități de planificare sub-județene la nivelul Județului Bacău și are o populație de 151.231 locuitori. În Microregiunea Valea Muntelui, preponderent urbană, populația cu vârsta cuprinsă între 15 și 65 de ani reprezintă segmentul majoritar, procentual reprezentând 66% din total, procent identic mediei județene și regionale .

2.1.7 Relief

Din punct de vedere geologic, zona Târgu Ocna se află la contactul a două mari unități geologice, aflate în raporturi tectonice de încălecare, respectiv pânza de Tarcău și unitatea marginală.

Condițiile geologice și morfologice de formare a acestei zone de contact conferă caracteristici specifice, unice, ce nu se găsesc nici în depresiunea montană, nici în cea subcarpatică. Depresiunea în care este amplasat orașul Târgu Ocna are o formă alungită, cu partea îngustă în amonte în dreptul defileului Cireșoaia, constituind o lojă terasieră distinctă a depresiunii subcarpatice.

Orașul Târgu Ocna este înconjurat din:

- trei părți de prelungirile Munților Troțușului - Masivul Nemirei, în S și SV, Culmea Berzunțului, în partea de V;
- dealurile subcarpatice, în partea de nord. Astfel, în partea de S și SV munții Nemirei coboară spre oraș prin culmile Cireșoaia, Măgura (678 m), Coșna (789 m), Chichilău (535 m).

Culmea Berzunțului, un masiv izolat, alungit pe direcția NV-SE, domină cu circa 400 m zona învecinată. La vest este defileul Cireșoaia, pe partea stângă a râului și partea de nord-vest a orașului. Munții Berzunțului ating orașul Târgu Ocna prin dealurile Drăcoaia, Muncei și Cărbunarul.

Dealurile subcarpatice din apropierea orașului, Prislopu, La Fundătură, La Stupină, Fețele Tîrgului, Butnaru, flanchează culoarul Troțușului spre N, marcând limita acestuia cu depresiunea subcarpatică Tarzlău.

2.1.8 Climă

Orașul are un regim termic moderat, cu ierni mai blânde decât în regiunile din jur (în medie de -1,3 °C), cu primăveri timpurii și veri răcoroase datorită brizei muntelui (în medie de 19,7 °C) și cu toamne relativ lungi, călduroase și senine. Temperatura medie anuală este de 9,3 °C.

Statistic, temperaturile medii lunare cresc treptat până în iulie, când s-a înregistrat temperatura maximă absolută de 40,8 °C (1916), descrescând în luna ianuarie când s-a înregistrat o minimă absolută de -29,6 °C (1942).

2.1.9 Rețea hidrografică

Râul Troțuș traversează orașul Târgu Ocna pe o distanță de 7 km de la vest la est, lărgindu-și albia după ieșirea din defileul de la Cireșoaia. Afluenții săi principali sunt râul Slănic, formând un con de depunere pe care se află cartierul Gura Slănic, și pârâul Vâlcica. Pe cursul său, râul prezintă locuri adânci, între 2 și 4 metri, cu praguri și vârtejuri periculoase pentru înotători.

În zona Târgu Ocna, lacurile sunt rare și de dimensiuni reduse. Pe Muntele Măgura, în incinta Mănăstirii, se găsește un mic lac de acumulare, folosit de schitul de odinioară ca iaz. Un alt lac, cunoscut sub numele de "Lacul fără fund" sau "Groapa Burlacu", a apărut în 1986 în partea de est a Parcului Măgura, ca rezultat al unor procese de sufoziune, atribuite activității sondelor de saramură sau existenței unor vechi ocne de sare. În acest parc se găsesc și 7 izvoare minerale cu ape sulfuroase, clorurate, sodice, slab bicarbonatate, hipotone etc., cu conținut variind de la oligominerale la mineralizații totale de peste 12 g/l. Aceste izvoare sunt amenajate modern în apropierea Centrului Balnear și sunt considerate terapeutic utile pentru tratamente interne și externe, conform analizelor realizate de Institutul Național de Recuperare, Medicină Fizică și Balneoclimatologie.

2.1.10 Vegetație și faună

Vegetația zonei se încadrează în domeniul forestier. Contactul dintre sectoarele montan și subcarpatic coincide cu limita dintre etajul pădurilor de foioase care pătrunde ca un golf spre oraș și etajul pădurilor de molid (în colțul SV). În prezent zona de pădure ocupă cam o treime din această zonă (30,5%). A crescut mai mult ponderea terenurilor agricole: arabile, pășuni, fânețe (57,5 %).

În părțile de S și SV ale orașului predomină pădurile de fagi, carpeni, goruni, mesteceni, pin, brazi (Parcul Măgura), salcâmi (Dealul Muncelu), arin (terasă Podei).

Animalele sunt cele întâlnite cu caracter de obicei în Carpații Orientali.

2.1.11 Resurse naturale

Orașul Târgu Ocna se află într-o zonă geologică complexă, beneficiind de o varietate de resurse naturale. Printre acestea se numără sarea gemă, sărurile de potasiu, petrolul și izvoarele minerale. Exploatarea sării gemă este esențială, având două mari masive: Târgu Ocna (Vâlcele) și Gura Slănicului. Aceste resurse au avut un impact semnificativ asupra orașului, definindu-l ca un centru salin important și contribuind la dezvoltarea sa ca stațiune turistică de interes național. Pe lângă acestea, regiunea mai este bogată în materiale de construcție precum gresii, argile, nisipuri și pietrișuri, însă exploatarea lor întâmpină dificultăți din cauza calității reduse a aluviunilor.

O altă resursă naturală de o valoare deosebită o constituie cele 7 izvoare minerale, izvoare care au influențat semnificativ dezvoltarea orașului de-a lungul timpului. Apa acestor izvoare prezintă interes terapeutic pentru cura internă în numărate afecțiuni.

2.2 Dezvoltare urbană

Conform clasificării rețelei urbane realizate de Legea nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități, Târgu Ocna este localitate de rang III.

2.2.1 Dezvoltare demografică

La 1 ianuarie 2021 Orașul Târgu Ocna avea o populație stabilă după domiciliu de 12.506 locuitori, fiind al 7-lea oraș din județ, după numărul de locuitori, din cele 8 existente.

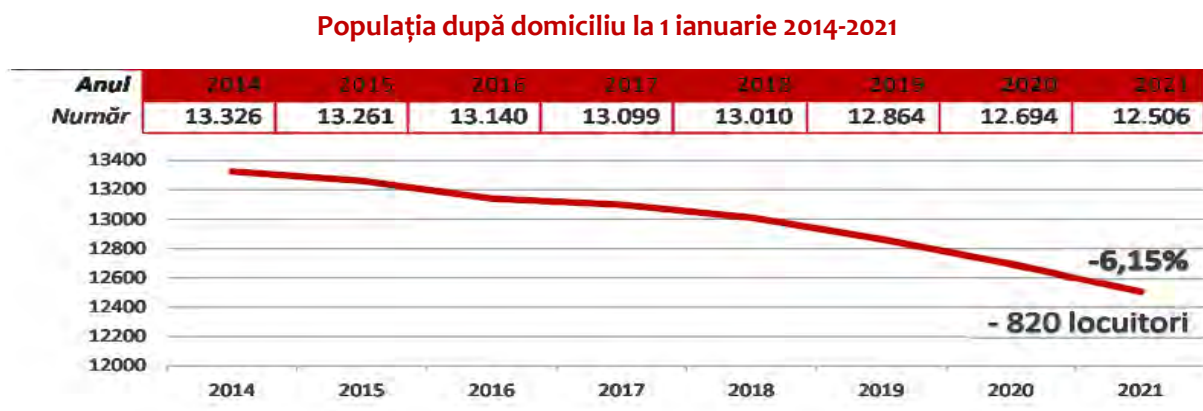


Fig.03

Din păcate evoluția populației pe ultimii 8 ani (2021-2014) este una negativă. Din analiza comparată cu perioada 2013-2007 se constată ritmul mărit de scădere de la 2,38% la 6,15%, concret din anul 2007 până în 2021 populația Orașului Târgu Ocna a scăzut cu 1.214 de locuitori.

Populația după domiciliu la 1 ianuarie 2007-2013



Fig.04

Analizând cele două evoluții, putem afirma că în ultimii 11 ani populația stabilă din Târgu Ocna a scăzut cu 8,85%, de la 13.720 de locuitori, în 2007, la 12.506 locuitori în 2021.

În evoluția numărului populației pe grupe de vârstă între anii 2013-2020 se observă atât ponderea majoritară a grupelor de vârstă cât și cea minoritară. Astfel observăm faptul că grupele de vârstă majoritare, ce trec de 1.000 de locuitori/an au fost cele cu populația între 40-44 de ani și 45-49 de ani, la polul opus fiind populația peste 85 de ani ce are un număr de sub 300 de locuitori/an.

Din numărul populației stabile observate în anii 2013- 2021, repartizarea pe sexe se prezintă conform graficului de mai jos, unde se confirmă și în cadrul acestui indice gradul tendinței de ușoară scădere a numărului de locuitori, și ponderea majoritară a genului feminin de la nivelul orașului. Analizând toți factorii care influențează dinamica populației se constată un ritm de constanță într-o scădere ușoară a populației pentru perioada cuprinsă între 2013-2021, care continuă din păcate trendul anilor 2007-2013. Sporul mediu anual este și el negativ fiind de -62 pentru perioada studiată (2013-2018). Desigur factorii de influențare pentru aceste date sunt mult mai complecși și multipli, însă ei fac parte din categoria contextului social, economic și politic național în primul rând, urmat îndeaproape de cel și european și mondial.

Populația după gen

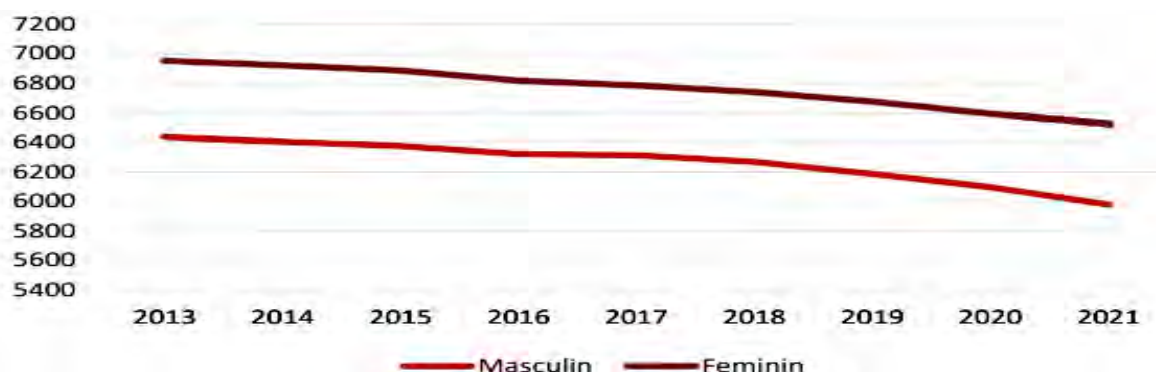


Fig.05

2.2.2 Zonarea teritoriului

Suprafața administrativă aferentă orașului Târgu Ocna este de 4.890 ha, din care 707,44 ha în intravilan. La nivelul județului, orașul se încadrează între localitățile mici. Din total teritoriu administrativ al orașului, o suprafață de 795,87 ha respectiv 16,28% o reprezintă zonele funcționale:

- Localitatea Târgu Ocna – trup principal (incluzând cartierele Gura Slănic, Tisești, Gălean), cu o suprafață de 661,70 ha;
- Localitatea componentă Vâlcele, cu o suprafață de 74,25 ha;
- Localitatea componentă Poieni, cu o suprafață de 58,24 ha;
- Complexul monahal „Măgura Ocnei”, cu o suprafață de 1,68 ha.

Astfel, în ceea ce privește agricultura, conform Anuarului Statistic al județului Bacău, Târgu Ocna deține 2.677 ha suprafață agricolă, adică peste 50%, din totalul suprafeței administrative totale din care:

- 1.353 ha sunt pășuni;
- 916 ha sunt fânețe;
- 367 ha este teren arabil;
- 40 ha reprezintă vii și pepiniere viticole;
- 1 ha reprezintă livezi.

Datorită cadrului natural deosebit și al mediului înconjurător, zona verde a localității este bine reprezentată. Suprafața spațiilor verzi în orașul Târgu Ocna la nivelul anului 2012 era de 42 ha.

În intravilan zona verde este reprezentată de parcul „Măgura” cu izvoarele minerale, parcul central (parcul „Trandafirilor”), scuarurile existente în piața civică, în piața „Costache Negri”, în fața bisericii „Precista” și zonele verzi de aliniament. Există și zone verzi mai puțin amenajate, cum ar fi lunca râului Trotuș și zonele împădurite.

Localitatea are specificul unui oraș colinar, ca urmare fondul de locuit este reprezentat în general de gospodării unifamiliale care dispun de incinte cu suprafețe mari, amenajate cu grădini de flori și de legume și chiar mici livezi. Aceste aspecte creează o atmosferă de oraș grădină.

Zona sportivă este reprezentată de două săli de sport și de stadionul orașului. Acesta din urmă este situat în zona parcului „Măgura”, are o capacitate de 1.500 locuri și necesită amenajări.

Suprafața zonei verzi amenajate, la nivelul anului 2011, raportată la populația orașului este în medie de 34 mp/loc., mult peste limita obligatorie - conform OUG 114/2007.

Zona de agrement nu se conturează ca o zona specializată pentru deservirea locuitorilor, ci este dezvoltată în principal datorită cadrului natural al mediului înconjurător cum ar fi perimetrele forestiere special protejate: pădurea de pe Măgura și pădurea Fețele Tîrgului.

Complexul turistic monahal de pe dealul Măgura cu mănăstirea Măgura Ocnei, monumentul eroilor din primul război mondial constituie un punct de atracție atât pentru locuitorii orașului, cât și pentru vizitatori, având în vedere și drumul de acces prin pădurea Măgura, cu refugiile amenajate. Mediul economic este alcătuit din totalitatea elementelor care compun viața economică dintr-o anumită zonă, evoluția piețelor fiind strict determinată de evoluția economică generală.

Analiza economiei locale pe sectoare și ramuri industriale are la bază prelucrarea informațiilor furnizate de Primăria Orașului Târgu Ocna și celor disponibile în Anuarul Statistic al județului Bacău (ediția 2014). Această analiză are ca punct central identificarea principalelor sectoare economice

ce funcționează în orașul Târgu Ocna prin prisma evoluției numărului de firme și a numărului de unități locale active.

Conform Raportului privind starea generală economic-socială și de mediu a orașului Târgu Ocna pe anul 2011, în evidența Registrului Comerțului Bacău la nivelul localității Târgu Ocna figura un număr de 561 operatori economici, din care:

- 343 societăți comerciale;
- 187 întreprinderi familiale, întreprinderi individuale și persoane fizice autorizate;
- 25 liber profesioniști;
- 6 organizații neguvernamentale.

În conformitate cu Planul Urbanistic General al orașului Târgu Ocna și Regulamentul de aplicare aferent, din cele 52 de Unități Teritoriale de Referință (UTR) principalele zone industriale în cadrul orașului sunt:

- zona industrială de la intrarea în oraș dinspre Onești – zona este amplasată pe ambele părți ale străzii C. Negri;
- zona SC Salina Tg. Ocna – în nordul orașului, între strada Salinei și strada Vâlcele;
- zone industriale izolate – unități teritoriale mici, cu caracter industrial și vecinătăți incompatibile, precum:
 - Baza Tubulară – amplasată pe partea de N a liniei CF în dreptul Gării Tg. Ocna;
 - Depozite Gălean – amplasată în cartierul Gălean (unitate teritorială amplasată în partea de nord a orașului);
 - Parc Măgura – zona industrială este amplasată între Parc Măgura la sud și râul Trotuș la nord;
 - Zona Tișești – zona industrială izolată amplasată în cartierul Tișești 2 (Spital).
 - Referitor la categoriile de industrii prezente în orașul Târgu Ocna acestea sunt: industria alimentară, industria extractivă, industria de prelucrare a lemnului și industria de prelucrare a articolelor textile.

2.2.3 Aspecte ale locuirii

2.2.3.1 Fondul locativ

Pentru o evidență a dimensiunii nivelului de trai, urmărim în primul rând situația locativă a localității. Fondul de locuințe se determină pe baza datelor obținute la recensământul populației și locuințelor ținând seama de modificările intervenite în cursul fiecărui an prin:

- 1) intrările construcțiilor de locuințe noi, prin schimbarea unor spații cu altă destinație în locuințe și
- 2) ieșirile prin demolări, respectiv prin schimbarea din locuințe în spații cu altă destinație.

Situația locuințelor existente la sfârșitul anului pe forme de proprietate, conform datelor statistice indică o ușoară creștere. Pe toată perioada anilor 2013-2018 numărul locuințelor publice a rămas 211, iar cele proprietate private au crescut în acest interval cu 58 de unități, respectiv 1,13%

În raport cu creșterea numărului de locuințe private, a crescut și suprafața locuibile existente. Astfel dacă în 2013 existau 230.270 mp locuibili în 2018 suprafața locuibilă a ajuns la 235.330 mp, o creștere în 6 ani cu 5.060 mp, respectiv cu 2,15% față de 2013.

198 de noi locuințe au primit autorizare pentru construcție în ultimii 7 ani (2014-2020) la nivelul UAT, concluzia fiind că populația este orientată mai mult pe modernizarea, renovarea și poate extinderea ușoară a spațiilor locative existente și mult mai puțin pe construirea de noi locuințe.

Dacă ne raportăm la numărul locuințelor private existente în 2018, respectiv 5.124 unități, se observă faptul că locuințele noi reprezintă doar 3,86% din totalul existent, gradul de dezvoltare al sectorului imobiliar de locuințe private fiind subdezvoltat.

2.2.3.2 Confortul locuințelor

Sistemul de alimentare cu apă a orașului Târgu Ocna este rezolvat pentru asigurarea consumului menajer, incendiu exterior și interior, consum tehnologic, industrial și nevoi gospodărești.

Energia electrică necesară orașului și localităților componente este asigurată din sistemul energetic, prin linia electrică aeriană 110 kV Gutinaș (Onești) – Moinești, la stația de transformare amplasată la ieșirea din Târgu Ocna pe DN 12 A. De la stație pleacă linia electrică aeriană și subterană de medie tensiune.

Toate cartierele orașului sunt electrificate. Lungimea rețelei este de 64km și este în funcțiune din 1954. Pentru gospodăriile individuale alimentarea cu energie electrică se face din rețeaua electrică de joasă tensiune aeriană, prin console pozate pe clădire.

În oraș nu mai există sistem centralizat de încălzire. În prezent alimentarea cu energie termică pentru încălzire pe timp de iarnă și prepararea apei calde de consum pentru blocurile de locuințe, s-a rezolvat prin centrale termice de apartament cu gaze naturale și cu centrale cu combustibili solizi.

Conform datelor furnizate de primăria orașului Târgu Ocna, toate blocurile din oraș sunt racordate la rețeaua magistrală de gaz metan. Astfel, din totalul de 2246 apartamente de bloc existente, peste 1950 au centrale proprii de apartament, iar pentru 163 de unități locative aferente celor 6 blocuri construite cu fonduri ANL alimentarea cu energie termică este asigurată la nivel de bloc, prin centrale termice cu gaz.

2.2.3.3 Infrastructura de petrecere a timpului liber

Infrastructura de petrecere a timpului liber în Târgu Ocna este bine dezvoltată, în special datorită resurselor naturale și turistice ale zonei. Cea mai importantă instituție de petrecere a timpului liber în Târgu Ocna este Salina Târgu Ocna, care atrage un număr mare de turiști și localnici datorită multiplelor sale facilități și activități oferite.

Investițiile în extinderea și modernizarea facilităților existente, împreună cu dezvoltarea altor zone turistice din Târgu Ocna, cum ar fi Băile Minerale și Parcul Magura, pot transforma orașul într-o destinație și mai atractivă pentru vizitatori.

2.2.3.4 Rețea comercială

Conform raportului privind starea generală economic-socială și de mediu a orașului Târgu Ocna pe anul 2011, în evidența Registrului Comerțului Bacău la nivelul localității Târgu Ocna figura un număr de 561 operatori economici, din care:

- 343 societăți comerciale;
- 187 întreprinderi familiale, întreprinderi individuale și persoane fizice autorizate;
- 25 liber profesioniști;
- 6 organizații neguvernamentale.

Sub aspect numeric distribuirea celor 346 societăți comerciale existente la nivelul anului 2013 situația se prezintă astfel:

- 261 firme desfășoară activități de comerț cu ridicata și cu amănuntul;
- 49 își desfășoară activitatea în sectorul terțiar, precum: transporturi și depozitare, hoteluri și restaurante, informații și comunicații, altele;
- 19 firme își desfășoară activitatea în diverse ramuri ale industriei (extractivă, alimentară, prelucrarea lemnului și fabricarea de articole textile);
- 8 firme desfășoară activități agricole, silvice și exploatare forestieră;
- 7 firme își desfășoară activitatea în domeniul construcțiilor;
- 2 companii își desfășoară activitatea în distribuția apei, salubritate și gestionarea deșeurilor.

2.2.3.5 Arhitectura urbană

Arhitectura orașului Târgu Ocna nu este unitară, prezentând variații semnificative în funcție de zonă. Centrul orașului este dominat de clădiri mai înalte și mai compacte, în timp ce la periferii predomină locuințele de tip rural.

Centrul orașului Târgu Ocna este caracterizat de clădiri cu regim de înălțime mai mare, inclusiv blocuri de locuințe construite în diverse stiluri arhitecturale, atât moderne cât și interbelice. Un punct de reper important este Palatul Administrativ, construit între 1909 și 1912 după planurile arhitectului Petre Antonescu. Acesta se remarcă printr-un stil eclectic cu influențe românești.

În zona centrală și de-a lungul principalelor bulevarde, cum ar fi Strada Trandafirilor, se găsesc numeroase clădiri de patrimoniu, inclusiv monumente istorice și culturale. Târgu Ocna este bogat în monumente istorice și culturale, cum ar fi Mănăstirea Măgura Ocnei și Monumentul Eroilor de pe Măgura Ocnei, care oferă o privire în trecutul medieval al regiunii. Un alt punct de interes major este Salina Târgu Ocna, cunoscută pentru proprietățile sale terapeutice și pentru facilitățile turistice moderne, inclusiv locuri de joacă și terenuri de sport.

2.2.3.6 Disfuncționalități ale Orașului Târgu Ocna

În Târgu Ocna, există o varietate de locuri de muncă disponibile, inclusiv în domeniul construcțiilor, comerțului, serviciilor auto și altele. Totuși, este important să se continue eforturile pentru a încuraja dezvoltarea economică și crearea de noi oportunități de angajare.

Târgu Ocna nu este cunoscut pentru un flux turistic semnificativ. Cu toate acestea, există potențial pentru dezvoltarea turismului, având în vedere resursele naturale, cum ar fi salinile și peisajele

pitorești din zonă. Este necesară o strategie de promovare și investiții pentru a atrage mai mulți turiști.

Târgu Ocna se confruntă cu diverse provocări, dar există oportunități pentru îmbunătățire și dezvoltare. Autoritățile și comunitatea locală pot colabora pentru a aborda aceste disfuncționalități și a crea un mediu mai bun pentru locuitori.

În Târgu Ocna, există instituții de învățământ, dar este important să se continue investițiile în dotarea și modernizarea acestora. Starea degradată a clădirilor poate afecta calitatea procesului educațional.

2.2.3.7 Modalități de diminuare/rezolvare a principalelor probleme

Orașul Târgu Ocna, situat în județul Bacău, are potențialul de a deveni un centru atractiv pentru investitori și o destinație turistică înfloritoare. Pentru a atinge aceste obiective, cetățenii și autoritățile locale pot lua în considerare următoarele acțiuni:

P1. Atragerea investițiilor străine:

- Identificarea sectoarelor cu potențial de creștere, cum ar fi industria și turismul.
- Crearea unui climat favorabil pentru afaceri prin facilități și sprijin fiscal.

P2. Dezvoltarea parteneriatelor:

- Colaborarea dintre administrația publică și mediul de afaceri local pentru proiecte comune.
- Accesarea fondurilor europene pentru dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor publice.

P3. Infrastructura și serviciile publice:

- Modernizarea infrastructurii rutiere și a parcarilor.
- Investiții în sănătate și educație pentru a îmbunătăți calitatea vieții locuitorilor.

P4. Turismul și recreerea:

- Promovarea resurselor naturale și culturale ale orașului.
- Amenajarea spațiilor de petrecere a timpului liber, parcurilor și locurilor de joacă.

P5. Siguranța și bunăstarea cetățenilor:

- Creșterea patrulării echipajelor de ordine publică pentru siguranța locuitorilor.
- Sprijinirea activităților culturale și educative.

Prin implementarea acestor măsuri, Târgu Ocna poate deveni un oraș prosper, atractiv și prietenos pentru toți.

2.3 Dezvoltare economică

2.3.1 Structura economiei locale

Starea economică și socială a unei localități este determinată în primul rând de activitatea agenților economici. În anul 2023 au fost înregistrați un număr de 643 operatori economici din care:

- 351 societăți comerciale
- 256 întreprinderi familiale, întreprinderi individuale și persoane fizice autorizate
- 26 liber profesioniști
- 10 organizații guvernamentale

Un domeniu prioritar în orașul Târgu Ocna, este activitatea turistică desfășurată de persoane fizice și juridice prestatoare de servicii în domeniul turismului: servicii hoteliere, servirea mesei pentru turiști, transportarea turiștilor, excursii, agrement, tratament balnear, precum și alte servicii complementare.

Alte activități care s-au desfășurat au fost: valorificarea resurselor locale, exploatarea și prelucrarea sării, realizarea produselor din lemn, construcții, transport și prestări servicii. Activitățile economice și prestarea serviciilor au fost desfășurate de 108 operatori economici cu sediul în alte localități, înregistrați cu punct de lucru în orașul Târgu Ocna.

Au fost eliberate un număr de 424 autorizații de funcționare și profil de activitate, operatorilor economici care au desfășurat activități pe raza orașului Târgu Ocna. În anul 2023 au fost înregistrați un număr de 20 operatori economici care au încetat activitatea. Au fost 19 operatori economici nou înființați din care: 5 – SC, 14 - ÎI, ÎF, PFA.

Activitatea de transport mărfuri și persoane în regim de taxi, s-a efectuat cu un număr de 30 operatori economici autorizați, cu un număr 50 autoturisme taxi, din care în anul 2023 au fost autorizați (nou înființați) un număr de 3 operatori economici pentru exercitarea acestei activități.

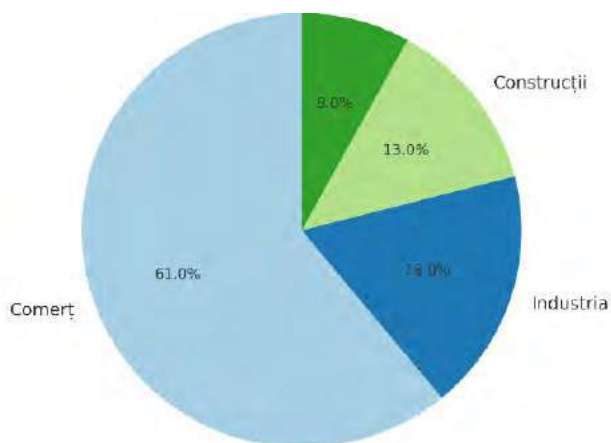
Serviciile de transport public local fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprind totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unităților administrativ-teritoriale sau al asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori al altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, sub coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării serviciilor publice de transport local (art.3,alin.1 din Legea nr.92/2007). În anul 2023 pe raza administrativ-teritorială a orașului Târgu Ocna și-a desfășurat activitatea de transport public de persoane un operator economic.

Transportul de elevi a mai fost efectuat cu două microbuze care sunt administrate de Primăria orașului Târgu Ocna, care dețin Certificat de transport în cont propriu și copiiile conforme 24 ale acestuia, (documentație care se reînnoiește anual), transport care este monitorizat de unitățile de învățământ și de către Primăria Târgu Ocna. Din zonele str. Mosoare, Păcuri și Gura Slănic sunt transportați un nr. de 52 de elevi (Școala Gimnazială nr.1) și din zona Glean, Viisoara, Fundatura C.Negi sunt transportați un nr. de 74 de elevi (Școala Gimnazială nr. 2).

2.3.2 Industria și construcțiile

Mediul economic din Târgu Ocna este dominat de microîntreprinderi, principalele domenii de activitate fiind comerțul (61%), sectorul productiv (18%), construcțiile (13%) și turismul (8%). Majoritatea firmelor din zonă depind puternic de piața regională și națională (63%), având o prezență redusă pe piața externă.

Firmele dețin în mare parte spații comerciale, ceea ce favorizează dezvoltarea cu costuri reduse. Majoritatea firmelor din Târgu Ocna sunt tinere, cele mai multe fiind înființate în 2004 (45 firme), iar cele mai puține în 2000 (4 firme). Din cele 312 firme existente la sfârșitul anului 2005, doar 226 erau active. Dintre acestea, 58% au încheiat anul 2005 cu profit, 34% cu pierdere și 8% au avut un rezultat financiar neutru.



În ceea ce privește forma juridică, majoritatea firmelor (91,89%) sunt societăți cu răspundere limitată (SRL), iar doar 3,35% sunt societăți pe acțiuni (SA). Contribuția principală la cifra de afaceri a orașului provine din industrie (49%), urmată de comerț (22%), turism (13%) și construcții (11%).

Industria prezente în Târgu Ocna includ industria alimentară, textilă, chimică, extractivă, prelucrarea lemnului și producția de mobilier. Comerțul a cunoscut o dezvoltare continuă, în special după 1990, datorită schimbărilor de pe piața forței de muncă din producție spre comerț și servicii. Activitatea de construcții este în creștere, cu un număr semnificativ de firme înființate între 2003 și 2005.

Turismul reprezintă o alternativă de viitor pentru Târgu Ocna. În oraș funcționează 15 societăți comerciale în domeniul turismului, dintre care trei sunt structuri de primire turistică, una este bază de tratament balnear, iar restul sunt agenții de turism și restaurante

Evoluția numărului de salariați din Târgu Ocna păstrează proporția cu numărul populației. Populația orașului a scăzut cu 4,27% (sau 569 locuitori) în 6 ani. În același interval de timp, numărul salariaților a scăzut cu 11,42%, adică 244 de persoane, de la 2.137 salariați în 2013 la 1.893 salariați în 2018.

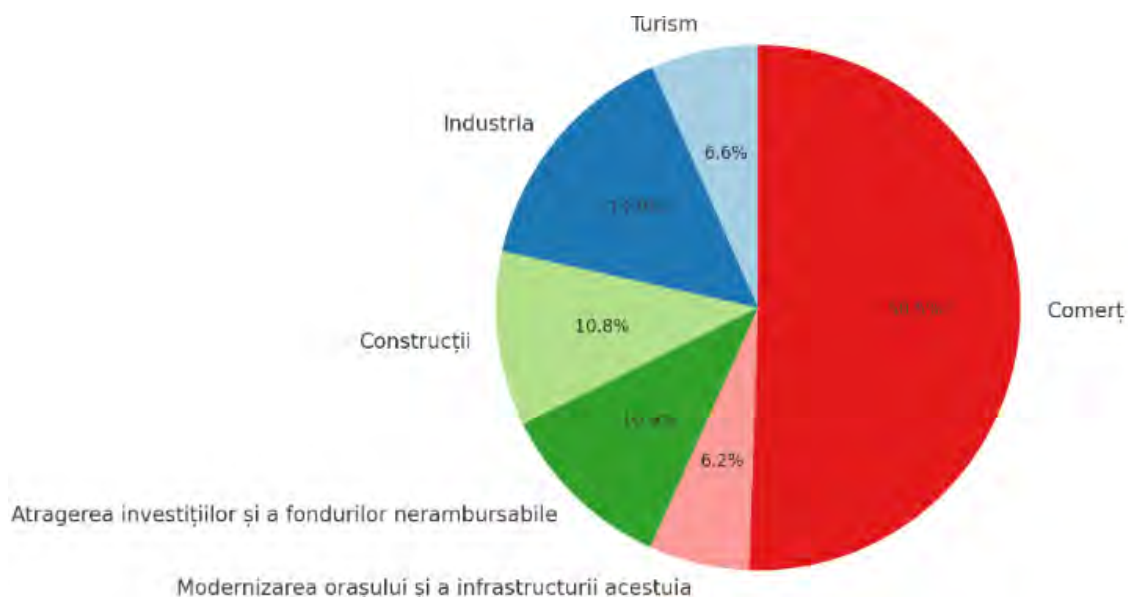
Scăderea numărului de salariați a fost mai pronunțată în 2017, când, în comparație cu 2013, erau cu 16,94% (sau 362 salariați) mai puțini. De asemenea, raportul evidențiază o scădere a ponderii salariaților de la 16,05% la 14,86%. Aceste schimbări au avut un impact și asupra bugetului local.

2.3.3 Principile direcții de dezvoltare economică ale orașului Târgu Ocna

Principala direcție de dezvoltare economică propusă de respondenții din orașul Târgu Ocna este sprijinirea sectorului turistic, prin promovarea acestui sector, a serviciilor practicate, precum și prin dezvoltarea și modernizarea spațiilor de petrecere a timpului liber.

Alte direcții importante includ:

- Sprijinirea sectorului productiv, în special a industriei (18,0%)
- Dezvoltarea sectorului de construcții (13,0%)
- Atragerea investițiilor și a fondurilor nerambursabile (13,2%)
- Modernizarea orașului și a infrastructurii acestuia (7,5%)
- Dezvoltarea sectorului de comerț (61,0%)



2.4 Turism

Târgu Ocna, este un oraș cu potențial turistic, datorită resurselor naturale și istorice. Cunoscut pentru salina sa impresionantă și izvoarele sale naturale, care atrag numeroși vizitatori pentru tratamente balneare și speoturism, cu efecte benefice asupra sănătății. Acestea au constituit elementele care au determinat funcționarea localității ca stațiune de interes local încă din anul 1894, iar apoi, din 2002, ca stațiune de interes național și din noiembrie 2013 ca stațiune balneoclimatică. În plus, peisajele montane pitorești și izvoarele minerale completează oferta turistică, iar monumentele istorice, precum Biserica Adormirea Maicii Domnului și Parcul Măgura, oferă o incursiune în trecutul cultural bogat al zonei. Aceste atracții fac din Târgu Ocna o destinație ideală pentru cei care caută relaxare, sănătate și explorare culturală.

2.4.1 Atracții turistice naturale

Pe lângă resursele bine cunoscute ale orașului, o direcție importantă pentru diversificarea atracțiilor destinate turiștilor care vizitează orașul-stațiune Târgu Ocna o constituie traseele turistice montane și cele de drumeție, care se întind pe raza și în împrejurimile orașului. Aceste trasee, deși încă insuficient valorificate, oferă o mare varietate de oportunități pentru petrecerea timpului liber. Multe dintre ele sunt potrivite nu doar pentru drumeții pe jos, ci și pentru trasee de biciclete sau ATV/UTV, contribuind astfel la atracția și diversificarea ofertei turistice a regiunii. Promovarea și dezvoltarea acestor trasee ar putea transforma Târgu Ocna într-o destinație de top pentru iubitorii de natură și aventură.

Concursul "Călătorie între Cer și Pământ" a dezvoltat și promovat nu doar ciclismul montan și turismul local, dar și cooperarea comunitară, stilul de viață activ și infrastructura turistică, având un impact pozitiv și de durată asupra regiunii Târgu Ocna. Organizat pe 26 mai 2013, a reprezentat o provocare unică și captivantă pentru pasionații de ciclism montan. Evenimentul, organizat de Asociația TransAlpin Bike, a combinat un traseu de aproximativ 14 km care s-a desfășurat pe diverse tipuri de teren, jumătate din acesta fiind în interiorul Salinei Târgu Ocna și cealaltă jumătate pe dealurile și pădurile din jurul orașului. Concurenții au pornit din Piața Primăriei, traversând inițial drumurile orașului și depozitele de sare ale Salrom. Traseul i-a dus apoi pe un drum de acces de 3 km, cu o diferență de nivel de 240 m, către adâncurile minei. După parcurgerea unui kilometru în zona turistică subterană, cicliștii au revenit la suprafață pe același drum și au continuat prin pădurile

și pe dealurile învecinate, folosind atât drumuri forestiere existente, cât și poteci special amenajate pentru concurs.

În anul 2019, itinerarul cultural european „El Camino de Santiago” a fost extins pentru a include județul Bacău, trecând și prin Târgu Ocna. Acest proiect a fost realizat printr-o colaborare între județele Bacău, Iași și Neamț și Asociația Prietenilor Camino de Santiago. Traseul de pelerinaj, recunoscut de Consiliul Europei, face parte dintr-o rețea de peste 2.000 de kilometri, atrăgând anual peste 300.000 de pelerini. Proiectul a implicat marcarea și promovarea traseului, subliniind importanța sa spirituală și culturală. Traseul moldav începe din Iași și traversează localități precum Racova, Lespezi, Gârleni, Trebeș, Mărgineni, Barați, Bacău, Nicolae Bălcescu, Faraoni, Cleja, Somușca, Ciucani, Capăta, Dumbrava, Temelia, Gura Văii, Onești, Tuta, Pârâul Boghii, Târgu Ocna, Slănic Moldova, Izvor și Poiana Sărată, până la granița cu județul Covasna.

Inițiativa a urmărit nu doar revigorarea unui drum de pelerinaj milenar, dar și promovarea turismului cultural și religios în regiune, beneficiind de susținerea Consiliului Județean Bacău pentru a asigura semnalizarea, întreținerea și promovarea traseului. Aceasta a inclus activități de informare, dezvoltarea infrastructurii turistice și colaborarea cu comunitățile locale pentru a oferi sprijin pelerinilor pe parcursul călătoriei lor spirituale. Proiectul a pus accent pe valorizarea patrimoniului cultural și pe dezvoltarea sustenabilă a regiunilor traversate de acest itinerar istoric.

Fiind una din cele 29 stațiuni balneoclimaterice din țară, Târgu Ocna are unul dintre cel mai plăcut bioclimat din țară și de aceea opțiunea existenței traseelor se potrivește perfect. Acestea sunt accesibile, amenajate și marcate, însă necesită o promovare mai susținută, cât și o periodicitate în evaluarea stării și întreținerii lor.

Câteva dintre obiective ce au un potențial turistic, pentru dezvoltarea și menținerea activității a atracției turistice naturale, sunt :

Centrul Național de Informare și Promovare Turistică Târgu Ocna⁵¹, acreditat de către Ministerul Economiei, Anteprenoriatului și Turismului cu Certificatul numărul 24 din 04.01.2017 este pasul cel mai importat făcut de administrația locală pentru susținerea sectorului de turism. Acesta administrează baza de date a resurselor disponibile la nivelul orașului făcând posibilă identificarea și prezentarea acestora într-un singur loc.

Parcul balnear „Măgura” este principalul parc al orașului. Se află situat în partea de sud-vest a orașului, la poalele muntelui cu aceeași denumire, flancat la sud de drumul DN 12B Târgu Ocna – Slănic Moldova, la nord de râul Trotuș, la vest de intersecția DN 12A–DN 12B și podul peste râul Trotuș, iar la est de râul Slănic. Este o zonă ce poate dezvolta încă activități noi, cu posibilități de agrement deosebite. Aici se află cele 7 izvoare cu ape minerale cu indicații terapeutice. De asemenea, în parcul Măgura se află și Complexul Balnear Măgura și lacul sărat ”Lacul fără fund” sau ”Groapa Burlacu”.

Rezervație geologică ”Hogbackul Drăcoaia” se află la granița dintre orașul Târgu Ocna și comuna Dofteana. Rezervația se înalță amețitor peste 350 de metri, din râul Trotuș spre culmile domoale ale Munților Berzunți.

2.4.2 Forme de turism practicabile

Datorită specificului geografic unic al orașului Târgu Ocna și resurselor turistice variate existente, turismul reprezintă o activitate economică bine dezvoltată și are premise favorabile de dezvoltare

în viitor. Cu infrastructura turistică în continuă dezvoltare și cu accent pe promovarea durabilității și protecției mediului înconjurător, Târgu Ocna prezintă următoarele forme de turism ce se practică în prezent:

- Turismul cultural-istoric în Târgu Ocna se datorează în primul rând bogatei sale moșteniri istorice și culturale. Orașul este împodobit cu numeroase monumente istorice, inclusiv biserici vechi, mănăstiri și monumente comemorative, care își păstrează farmecul și autenticitatea de-a lungul timpului. Biserica "Sf. Nicolae", Casa Borisof, Cetatea "Utidava", sunt unele dintre ele.
- Turismul cultural – religios, reprezintă un punct forte a orașului Târgu Ocna. Pe teritoriul său se află 19 biserici, dintre care 14 ortodoxe, 4 catolice și una armenescă. O parte dintre acestea sunt monumente istorice, iar altele au valoare istorică.
- Turismul sportiv și de agrement în Târgu Ocna se datorează în primul rând peisajului natural diversificat și resurselor sale naturale, care oferă numeroase oportunități pentru activități recreative în aer liber. Dealurile și munții din împrejurimi sunt potrivite pentru diverse activități sportive, cum ar fi drumețiile, cățărările și mountain biking-ul.
- Turismul balnear în Târgu Ocna este susținut în principal de prezența Salinei Târgu Ocna, care oferă tratamente terapeutice cu săruri minerale și de cele 7 izvoare aflate pe teritoriul orașului. Cele 7 izvoare minerale din Târgu Ocna izvorăsc la poalele dealului Măgura, în Parcul Balnear Măgura și sunt amenajate modern în apropierea Centrului Balnear.

Pentru fiecare dintre aceste tipuri de turism, Târgu Ocna oferă resurse turistice semnificative. Astfel, regiunea dispune de toate premisele necesare pentru a reduce sau elimina fluctuațiile sezoniere.

2.4.3 Stadiul de practicare al turismului

În perioada 2013-2021 numărul structurilor de primire turistică a crescut de la 10 unități de la 24 de unități de primire turistică. În anul 2024 structurile de primire au avut o dezvoltare drastică, numărul acestora fiind de 36 de unități, majoritare fiind pensiunile.

Potrivit datelor furnizate de Autoritatea Națională pentru Turism, în anul 2024, în orașul Târgu Ocna se afla 36 de structuri de primire turistice din care:

- 10 pensiuni
- 3 hoteluri și un motel
- iar restul fiind case de tip camping, vile, camere și apartamente de închiriat

2.4.4 Capacitatea de cazare existentă

În anul 2021, capacitatea de cazare în orașul Târgu Ocna a înregistrat o creștere semnificativă, ajungând la 738 de locuri, comparativ cu doar 349 de locuri înregistrate în 2013. Această tendință ascendentă s-a menținut și în anul 2024, când numărul total de locuri de cazare a crescut la 1325.

Potrivit datelor furnizate de Autoritatea Națională pentru Turism, pensiunile din oraș prezintă un număr mai mic de locuri, deși sunt mai multe în număr față de hoteluri. Astfel, pensiunile oferă în total 481 de locuri, în timp ce hotelurile dispun de un număr mai mare de locuri, respectiv 844.

Aceste cifre reflectă diversitatea opțiunilor de cazare disponibile în Târgu Ocna și tendința de creștere a capacității de cazare pentru a răspunde cererii turistice în continuă expansiune.

2.4.5 Cerere turistică

Indicatorul principal de monitorizare a turismului în orașul Târgu Ocna este numărul de sosiri ale turiștilor în structurile de primire turistică disponibile. Acest indicator cuprinde toate persoanele (români și străini) care călătoresc în afara localităților în care își au domiciliul stabil, pentru o perioadă mai mică de 12 luni și stau cel puțin o noapte într-o unitate de cazare turistică din Târgu Ocna. Este important de menționat că motivul principal al călătoriei acestora nu este acela de a desfășura o activitate remunerată în locurile vizitate. Acest indicator oferă o perspectivă asupra gradului de utilizare a capacității de cazare disponibile și a impactului turismului asupra economiei locale.

3. Priorități și direcții de dezvoltare

P1. Îmbunătățirea condițiilor de trai ale comunității locale

- Îmbunătățirea aspectului urban și modernizarea spațiilor publice
- Modernizarea zonelor rezidențiale
- Creșterea siguranței cetățenilor
- Îmbunătățirea serviciilor publice
- Modernizarea infrastructurii rutiere în vederea creșterii accesibilității și stimulării mobilității
- Modernizarea și extinderea infrastructurii tehnicoedilitare
- Îmbunătățirea facilităților de petrecere a timpului liber a locuitorilor
- Dezvoltarea infrastructurii sociale și optimizarea calității serviciilor sociale
- Creșterea gradului de incluziune socială
- Dezvoltarea, modernizarea infrastructurii și serviciilor medicale
- Îmbunătățirea condițiilor infrastructurii educaționale

P2. Dezvoltarea economică și sprijinirea mediului de afaceri

- Modernizarea infrastructurii rutiere în vederea creșterii accesibilității și stimulării mobilității
- Atragerea investițiilor și sprijinirea mediului de afaceri local în vederea creșterii competitivității economiei locale și crearea de locuri de muncă
- Valorificarea superioară a resurselor locale
- Valorificarea economică durabilă a potențialului turistic

P3. Valorificarea potențialului turistic

- Îmbunătățirea aspectului urban și modernizarea spațiilor publice
- Îmbunătățirea facilităților de petrecere a timpului liber a locuitorilor
- Dezvoltarea infrastructurii și evenimentelor culturale
- Creșterea siguranței cetățenilor
- Îmbunătățirea serviciilor publice

- Modernizarea infrastructurii rutiere în vederea creșterii accesibilității și stimulării mobilității
- Valorificarea economică durabilă a potențialului turistic
- Modernizarea infrastructurii și a serviciilor turistice
- Promovarea potențialului turistic local

P4. Protecția mediului înconjurător

- Protecția ariilor naturale protejate și a zonelor verzi
- Reducerea poluării urbane
- Utilizarea energiilor alternative și îmbunătățirea eficienței energetice și termice
- Îmbunătățirea managementului deșeurilor
- Diminuarea riscurilor naturale

P5. Valorificarea potențialului cultural și educațional

- Îmbunătățirea condițiilor infrastructurii educaționale
- Dezvoltarea parteneriatelor în vederea îmbunătățirii procesului educațional
- Dezvoltarea infrastructurii și evenimentelor culturale

P6. Dezvoltarea capacității administrative

- Modernizarea infrastructurii și dotărilor administrației publice
- Îmbunătățirea capacității de planificare strategică și bugetară la nivelul Primăriei și instituțiilor descentralizate
- Îmbunătățirea procesului consultativ al administrației publice locale
- Îmbunătățirea managementului resurselor umane
- Dezvoltarea capacității de gestionare a serviciilor publice oferite
- Accelerarea capacității de răspuns la solicitările primite din partea cetățenilor/beneficiarilor serviciilor publice

4. Conceptul de regenerare urbană/sustenabilă

Regenerarea urbană poate fi aliniată cu valorile ecologice universale pentru a crea un mediu construit sustenabil. Deși căutăm continuu modalități de dezvoltare, protecția mediului rămâne esențială pentru un viitor durabil, oferind baza pentru dezvoltarea socială și economică.

Dezvoltarea actuală a mediului construit creează bariere și probleme pe termen lung pentru peisajul natural, amplificând efectele negative asupra ecologiei locale. Peter Calthorpe propune ca orașele să se concentreze pe unități de vecinătate, cartiere urbane și comunități diverse, în loc de subdiviziuni și proiecte izolate. Acest model simplu și atemporal sugerează vecinătăți rezidențiale, parcuri și școli la distanțe pietonale de facilități comerciale, instituții și transport public.

Scopul este de a minimiza impactul asupra mediului natural, reducând consumul de teritoriu, traficul și poluarea. Pietonul devine central în acest model, deoarece prezența sa vitalizează comunitatea și spațiile publice. Planificarea orientată spre pietoni poate transforma suburbiile în orașe și proiectele izolate în comunități vibrante.

Regenerarea urbană este un proces strategic de revitalizare a zonelor urbane, menit să îmbunătățească calitatea vieții și atractivitatea economică și socială. Acesta include schimbări în infrastructură, reamenajarea spațiilor publice, reabilitarea clădirilor și integrarea tehnologiilor pentru administrarea eficientă a resurselor.

Scopul principal este de a crea orașe sustenabile ecologic, social și economic. Principiile ecologice sunt esențiale, implicând utilizarea eficientă a terenului, creșterea densității locuirii și a transportului, optimizarea consumului de energie și apă, gestionarea apelor pluviale, utilizarea energiei regenerabile, facilități pentru moduri de deplasare durabile, spații verzi și sisteme de reciclare.

Regenerarea urbană promovează dezvoltarea durabilă a orașelor, abordând simultan aspectele ecologice, sociale și economice pentru a crea comunități sănătoase și durabile.

Proiectele de regenerare urbană se concentrează pe:

- Spații verzi: Creșterea suprafețelor verzi, locuri de relaxare, locuri de joacă și delimitarea spațiilor.
- Mobilitate: Infrastructuri sigure și atractive pentru deplasări nemotorizate, reducerea poluării și îmbunătățirea siguranței și calității urbane.

5. Delimitarea zonelor de regenerare urbană de la nivelul orașului Târgu Ocna

5.1 Abordarea generală

Regenerarea urbană este un proces complex și strategic care urmărește revitalizarea, reamenajarea și îmbunătățirea unei zone urbane pentru a-i reda vitalitatea, a îmbunătăți calitatea vieții locuitorilor și a crește atractivitatea economică și socială. Acest proces holistic implică schimbări în infrastructură, refacerea spațiilor publice, reabilitarea clădirilor și diverse inițiative menite să îmbunătățească semnificativ comunitatea urbană. Scopul final este creșterea standardelor de trai prin îmbunătățirea mediului înconjurător, utilizarea eficientă a terenului și crearea de spații multifuncționale.

În acest context, este esențială integrarea tehnologiilor și a sistemelor pentru a administra eficient resursele disponibile, îmbunătățind calitatea vieții cetățenilor, dezvoltarea comunității și protejarea mediului. Procesul de regenerare urbană este esențial pentru crearea de orașe și zone urbane sustenabile ecologic, social și economic, prin implementarea unor principii ecologice fundamentale.

În funcție de scara teritorială, regenerarea urbană poate implica repartizarea rațională a terenului, creșterea densității locuirii și a transportului, optimizarea consumului de energie și apă, gestionarea apelor pluviale, utilizarea energiei regenerabile, facilități pentru deplasarea durabilă, crearea de spații verzi și sisteme eficiente de reciclare a deșeurilor. Aceste măsuri, adaptate la contextul și nevoile specifice, pot susține o comunitate sănătoasă și o dezvoltare urbană durabilă și eficientă.

Regenerarea urbană are ca obiectiv eliminarea sau reducerea disfuncțiilor constatate prin valorificarea potențialului de dezvoltare, creșterea calității vieții locuitorilor și stimularea dezvoltării economice și sociale. Proiectele de regenerare urbană se concentrează pe reabilitarea și îmbunătățirea spațiilor publice, creșterea suprafețelor verzi, valorificarea și extinderea activităților culturale, recreative și de agrement, accesul la infrastructură tehnico-edilitară și modernizarea infrastructurii pentru a încuraja deplasările nemotorizate.

Elementele fundamentale ale regenerării urbane pot fi structurate în trei categorii:

- Dezvoltare economică: Asigurarea viabilității și atractivității mediului urban pentru afaceri locale.
- Componenta socială: Crearea de spații cu identitate și calitate ridicată a vieții, care să susțină comunitatea și micile afaceri locale.
- Componenta ecologică: Dezvoltarea unui sistem verde interconectat format din spații publice verzi.

Refuncționalizarea și reabilitarea acestor sisteme pot genera o imagine urbană atractivă și multifuncțională, favorizând creșterea economică și atractivitatea socială. Zonele culturale încurajează interacțiunea socială și contribuie la dezvoltarea mediului de afaceri, îmbunătățind imaginea urbană pe termen lung.

În centrul istoric, restaurarea trebuie continuată alături de programele de reabilitare a monumentelor istorice. Abordarea multinodală, orientată către oameni, va contribui la creșterea calității patrimoniului cultural și la atractivitatea sa, stimulând economia locală.

Infrastructura de transport este vitală pentru activitățile urbane, siguranța deplasărilor pietonale, rutiere și velo, și dezvoltarea economică. Proiectele de regenerare trebuie să includă centre de cartier pentru a facilita accesul locuitorilor.

Dezvoltarea infrastructurii verzi-albastre va oferi locuitorilor acces la zone de recreere și activități în aer liber, ameliorând problemele de mediu. Sunt necesare măsuri pentru regenerarea ecosistemului natural prin extinderea și reabilitarea zonelor verzi.

Măsurile de colectare selectivă și reciclare a deșeurilor sunt esențiale pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES). Un oraș sustenabil și competitiv trebuie să promoveze măsuri și strategii de reducere a emisiilor GES și să încurajeze cetățenii să utilizeze aceste instrumente.

5.2 Delimitarea zonelor de regenerare urbană a oraşului Târgu Ocna

Delimitarea zonelor de regenerare urbană s-a efectuat în raport cu disfuncţiile şi elementele cu potenţial evidenţiate în urma analizei situaţiei existente. Astfel, la nivel municipal au fost identificate 6 zone care necesită implementarea unor operaţiuni de regenerare urbană, şi anume:

- I Zonă centrală culturală
- II Locuinţe colective
- III Zonă de promenadă-Râul Vâlcele
- IV Zonă de agrement şi zonă de funicular
- V Zonă muzeală cu traseu istoric
- VI Zonă de agrement si camping



IV

Salina Târgu Ocna

I

V

III

II

La Michele

Târgu Ocna

Creangă

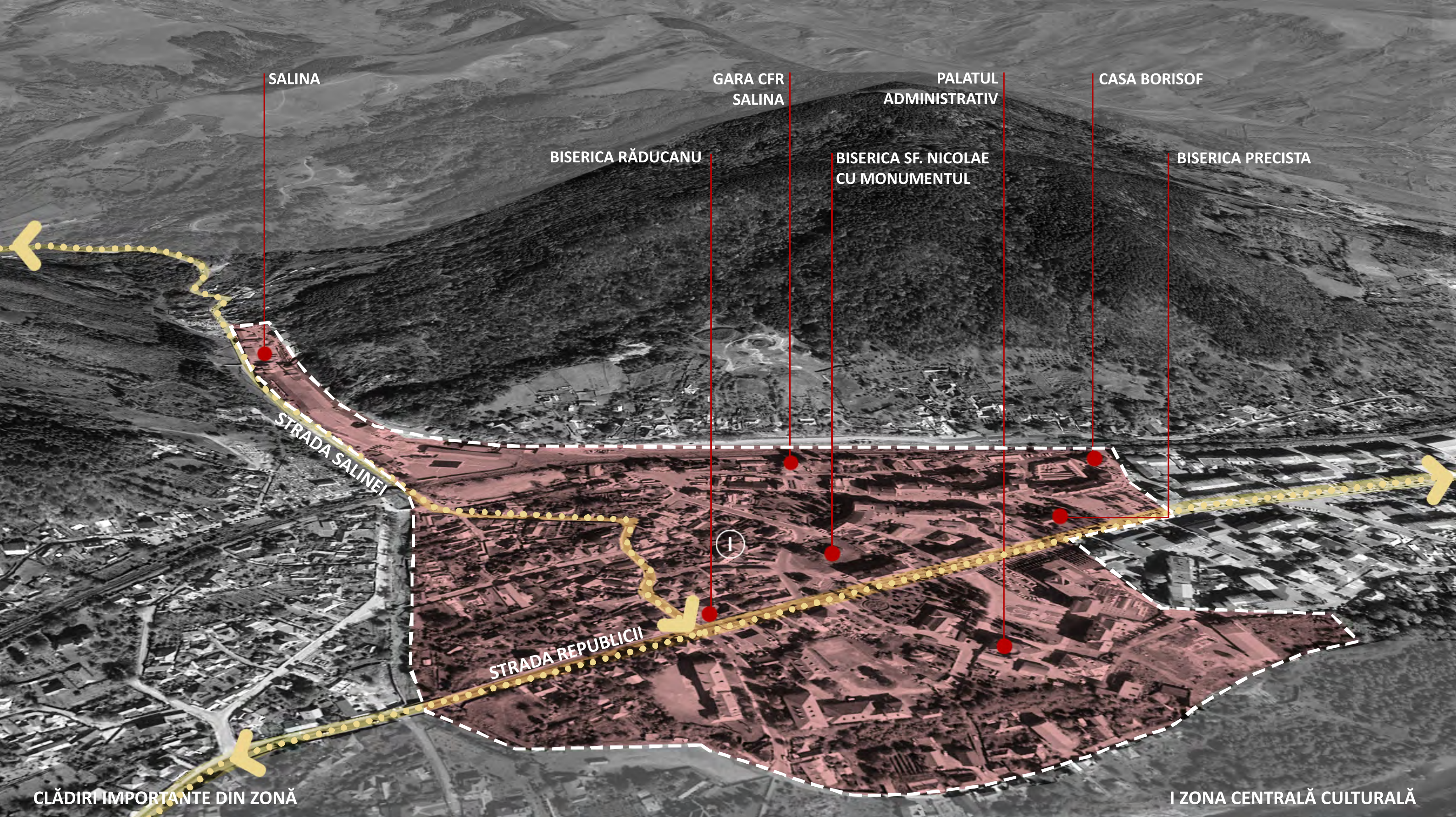
Portile Ocnei

VI

12B

12A

116



I Zonă centrală culturală

Zona este delimitată, astfel:

N Str. Salinei

S Râul Trotuș

E Str. 9 Mai

V Râul Vâlcele

Analiză situație existentă

În zona centrală se regăsesc multe monumente arhitecturale, punând în valoare istoria și cultura din Târgu Ocna. De asemenea, în cadrul acestei zone se află și gara Salina, arhitectura românească marca Elie Radu, ca multe alte gări de pe rețeaua CFR din acea perioadă. Multe stații de pe aceasta linie alcătuiesc o istorie vie a arhitecturii garilor din diferite epoci din Romania.

Zona centrală ce prezintă o mare parte din densitatea populației, este localizată în centrul municipiului, și cuprinde clădiri cu funcțiuni mixte precum locuire, învățământ, lăcașe de cult, comercial și alimentație publică.

Funcțiunea principală a acestei zone este de locuințe, cele colective având un regimul de înălțime de maxim P+4, la acestea se adaugă fondul construit mai nou, reprezentat de magazine comerciale. În plus, există construcții provizorii realizate pe suprafața spațiului public, care ocupă abuziv terenul și influențează negativ imaginea urbană.



Fig. 06



Fig.07

În ansamblu, zona nu prezintă un stil arhitectural omogen, ci mai degrabă un amestec de stiluri distincte, fiecare reflectând diferite perioade istorice. Această zonă se confruntă cu o lipsă evidentă de identitate locală și cu dotări insuficiente care să completeze nevoile de locuire. Majoritatea dotărilor necesare au fost implementate într-o manieră decentralizată și rigidă, iar multe dintre acestea, proiectate cu câțiva ani buni în urmă, sunt acum învechite atât din punct de vedere moral, cât și fizic. Structura și planificarea actuală a acestei zone nu mai corespund nevoilor contemporane și necesită o reconceptualizare a spațiilor publice.

Restaurarea monumentelor arhitecturale din zona centrală culturală a orașului Târgu Ocna poate juca un rol crucial în revitalizarea și reafirmarea identității locale. Prin restaurarea și valorificarea patrimoniului istoric, nu doar că se conservă elemente esențiale ale trecutului, dar se și creează oportunități pentru atragerea turiștilor și stimularea dezvoltării economice și culturale a orașului. Astfel, aceste intervenții ar contribui nu doar la îmbunătățirea esteticii urbane, ci și la crearea unui mediu vibrant și dinamic, capabil să răspundă mai bine nevoilor actuale ale comunității. O parte din aceste construcții se află într-un nivel mai accentuat de degradare, fiind necesare lucrări de reabilitare și reconsolidare.



Fig. 08 Casa Borisof



Fig. 09 Palatul Administrativ

Unul dintre monumentele culturale importante ale orașului din apropierea zonei studiate este Gara Mare, proiectată de inginerul Anghel Saligny. În anul 1888 au început lucrările de terasament între Gara Mare și viitoarea haltă Saline până la magazinele de sare din salină, unde sarea se încărca direct în vagoane de cale ferată, lucrările fiind coordonate de inginerul Elie Radu.



Fig. 10



Fig. 11

Arhitectura din zona centrală este diversificată, cu mari variații în privința materialelor de construcție utilizate, designului clădirilor, densității acestora și regimului de înălțime.

Infrastructura rutieră din zonă include străzi cu suprafețe asfaltice într-o stare medie sau proastă. Unele tronsoane de drum au fost modernizate, în timp ce altele prezintă doar reparații temporare, asfalt dislocat sau absent, și borduri foarte degradate, dislocate, tasate sau ciobite.

Spațiile verzi și pietonalele sunt și ele infrastructuri afectate din zona analizată, atât prin calitatea cât și cantitatea spațiilor existente.



Fig. 12



Fig.13

În cadrul suprafeței analizate, se află una dintre cele mai importante străzi ce străbate orașul, Strada Republicii, ce face o conexiune între Târgu Ocna și restul localităților din jur.

Strada Salinei, ce se află în partea de N, și Strada Republicii în S creează două artere ce au o importanță majoră, deoarece acestea creează conexiuni cu celelalte zone de mare amploare, în cadrul orașului Târgu Ocna. Adaptate proiectelor de regenerare, prin intervenții de înfrumusețare sau înlocuirea mobilierului urban, amenajări peisajistice, reabilitarea arterelor de circulații, vor îmbunătăți zona. Aceste schimbări vor fi făcute în funcție de nevoile necesare.

De-a lungul străzii Republicii, artera de circulație suferă modificări. Până la intersectarea acestei străzi cu Str. Nicolae Arbănaș și Str. Maior Roșiță, artera de circulație este de aproximativ 16m, cu o parte carosabilă de 10m, cu două benzi și dublu sens, pe o parte și de altă fiind pietonale laterale. De la intersectarea cu străzile anterioare, la intersecția cu Str. Eremia Grigorescu, partea carosabilă rămâne aceeași, iar pietonalele laterale având o dimensiune de aproximativ 4-5m. Această stradă ține de zona culturală până în dreptul Parcului La Castroane, unde partea carosabilă are 4 benzi cu dublu sens, iar partea pietonală având o dimensiune mai mare. Partea carosabilă a fost modernizată, prezentând îmbrăcămintea asfaltică. Cablurile de telecomunicații și energie electrică au rămas însă aeriene, fapt ce degradează peisajul urban.

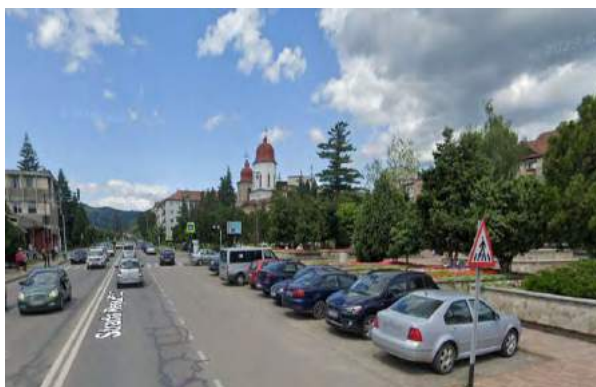


Fig. 14



Fig.15

Pe Str. Salinei, în spatele Gării Salina, traseu ce conectează gara cu Salina, are o arteră de circulație de aproximativ 7m, existând doar o parte carosabilă. De-a lungul străzii nu au fost făcute modernizări, neavând îmbrăcăminte asfaltică, mobilier urban, corpuri de iluminat, piste de biciclete și infrastructură pietonală.



Fig. 16



Fig. 17



Fig. 18



Fig. 19



Fig. 20

În cadrul zonei de modernizare urbană din Târgu Ocna, s-au desfășurat lucrări de reabilitare și dezvoltare a spațiilor pietonale și a zonelor verzi. Aceste inițiative au vizat îmbunătățirea infrastructurii locale, crearea unor medii mai plăcute și funcționale pentru locuitori și vizitatori,

precum și promovarea unui stil de viață mai sănătos și ecologic prin accentuarea zonelor dedicate pietonilor și extinderea suprafețelor verzi. Pentru a îmbogăți și mai mult zona, se pot implementa diverse instalații luminoase și piese de mobilier urban.



Fig.21



Fig.22



Fig.23



Fig.24



Fig.25



Fig.26



Fig.27

Operațiunile incluse în proiectul de regenerare urbană vor viza următoarele activități:

- modernizarea și reconfigurarea rețelei stradale
- implementarea de sisteme destinate managementului inteligent al traficului rutier urban și dezvoltarea infrastructurii necesare pentru fluidizarea traficului
- promovarea infrastructurii verzi (încurajarea folosirii de către comunitate a unor mijloace alternative nepoluante de transport sau mai puțin poluante și sprijin pentru infrastructura nemotorizată);
- spații de parcare pentru biciclete, inclusiv introducerea unor sisteme de închiriere de biciclete;
- implementarea unor sisteme de monitorizare, supraveghere și de siguranță specifice infrastructurii verzi amenajări specifice pentru persoanele cu dizabilități;
- realizarea de sisteme de supraveghere și de siguranță, inclusiv Wi-Fi;
- amenajarea spațiilor publice și a stațiilor de transport public cu sisteme electronice inteligente de informare, inclusiv sisteme de informare și atenționare destinate persoanelor cu dizabilități;
- realizarea de sisteme de parcare verticală, multietajate;
- amenajarea, reabilitarea, modernizarea locurilor de parcare, inclusiv prin executarea de locuri de parcare temporară, de reședință și delimitarea zonelor unde parcare este interzisă;
- dezvoltarea căilor de comunicație de orice fel și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente sectorului serviciilor de utilități publice;
- îngroparea rețelelor aeriene existente;
- reabilitarea/modernizarea și retehnologizarea sistemelor existente de iluminat public, dezvoltarea unor sisteme de iluminat public performant și eficient energetic;
- lucrări de construire, reconstruire, consolidare, extindere, reabilitare, schimbare de destinație a clădirilor, inclusiv demolarea clădirilor aflate într-o stare avansată de degradare, situate pe terenurile supuse intervențiilor și care nu aparțin patrimoniului național cultural;
- renovarea clădirilor și a clădirilor de patrimoniu în vederea punerii lor în valoare, precum și lucrări de asigurare și îmbunătățire a eficienței energetice în funcție de potențialul de reducere a consumului, respectiv reducerea emisiilor de carbon, inclusiv lucrări de consolidare structurală a acestora în funcție de nivelul de expunere și vulnerabilitate la riscurile identificate;
- modernizarea, extinderea și reabilitarea imobilelor publice și amenajarea spațiilor publice destinate interacțiunilor sociale și activităților educaționale, culturale, sportive și recreative;
- realizarea de lucrări de conservare, construire, extindere, consolidare, restructurare a fondului construit existent;
- amenajări peisagistice
- realizarea de sisteme de irigații inteligente asupra spațiilor verzi amenajate în zona de regenerare;
- revitalizarea spațiului public prin implementarea de soluții urbanistice și tehnice, integrate și adecvate, prin lucrări de întreținere, dotare sau, după caz, reabilitare a mobilierului urban degradat, reparare a împrejmirilor, a stâlpilor și a lămpilor de iluminat public cu valoare istorică, și a altor elemente de echipare a spațiului public;
- măsuri pentru construirea imaginii urbane prin proiecte de artă contemporană și implicarea comunității locale, contribuind la durabilitatea urbană a locurilor caracterizate în mod tradițional de degradare și includerea artei stradale în proiectele de dezvoltare a comunităților;

- implementarea de sisteme destinate managementului inteligent al traficului rutier urban și dezvoltarea infrastructurii necesare pentru fluidizarea traficului;
- promovarea infrastructurii verzi (încurajarea folosirii de către comunitate a unor mijloace alternative nepoluante de transport sau mai puțin poluante și sprijin pentru infrastructura nemotorizată);
- spații de parcare pentru biciclete, inclusiv introducerea unor sisteme de închiriere de biciclete;
- Minimizarea dominației auto și crearea de străzi sigure și atractive.
- Tratarea străzii ca spațiu pozitiv ce poate susține toate tipurile de utilizatori.
- Cheia pentru a obține o vecinătate ‘prietenoasă’ cu pietonii este reducerea vitezei auto și recuperarea unei suprafețe mai mari pentru pietoni.
- Asigurarea de parcuri în stradă menține zona mai sigură și animată de activități.
- Caracterul străzii este dat și de: pavaj, iluminat, zone de stat, mobilier urban, copaci și zone plantate.
- Transformarea unei străzi într-un loc se poate face prin considerarea relației străzii cu clădirile ce o configurează.
- Conceperea dezvoltărilor sub forma unităților de vecinătate cu o anume identitate, cu limite, centre și puncte de interes (organizarea spațiului public este mai importantă decât domeniul privat);
- Unde este posibil, conectarea dezvoltării urbane la un transport comun mai eficient;
- „Ascunderea” garajelor auto (ex. garaje încorporate în sau sub clădire de câte ori este posibil – eliminarea corpurilor de clădire separate doar cu funcțiunea de parcare auto acolo unde este posibil).
- Asigurarea serviciilor locale și facilităților ce satisfac o gamă largă de nevoi
- Asigurarea serviciilor de transport public de calitate;
- Asigurarea managementului și strategiilor de menținere pe termen lung ale proiectelor și vecinătăților;
- Implicarea comunităților locale.

În acest sens, în acord cu sursele de finanțare identificate, două dintre principalele obiective investiționale propuse pentru realizare în perioada imediat următoare privesc:

- „Dezvoltarea infrastructurii de turism și turism balnear în zona centrală și reabilitarea, consolidarea și restaurarea Ansamblului Bisericii Sf. Nicolae din orașul Târgu Ocna, județul Bacău”;
- „Reabilitarea, restaurarea, digitalizarea și dotarea clădirii aflate în patrimoniu cultural al orașului Târgu Ocna, Monumentul Eroilor din Primul Război Mondial”.

Intervenții propuse:



Fig.28



Fig.29



Fig.30



Fig. 31



Fig.32



Fig. 33



Fig.34



Fig.35



Fig. 36



Fig.37

ZONĂ MIXTĂ -
LOCUINȚE COLECTIVE |
LOCUINȚE UNIFAMILIARE

LOCUINȚE COLECTIVE

ZONĂ MIXTĂ -
LOCUINȚE COLECTIVE |
UNITĂȚI EDUCATIONALE |
LOCUINȚE UNIFAMILIARE

STRADA COSTACHE NEGRI

II

II LOCUINȚE COLECTIVE

II Locuințe colective

Zona este delimitată, astfel:

N Str. Căpitan Bușilă

S Str. Oituz, Str. 1 Mai, Str. Tudor Vladimirescu

E DJ 116, Str. Mihai Eminescu

V Piațeta Primăriei, Str. 9 Mai

Analiză situație existentă

Zona de est a orașului Târgu Ocna este caracterizată de o diversitate arhitecturală și funcțională. Funcțiunea principală din această zonă este cea de locuire, incluzând atât locuințe individuale cât și colective. Totodată zona analizată include diverse facilități publice și comerciale care servesc nevoile rezidenților. Există supermarketuri, farmacii, și magazine de retail situate strategic pentru accesibilitate maximă.

În ceea ce privește locuințele colective, zona de est include blocuri cu un regim de înălțime de maxim P+4. Aceste blocuri au fost construite în special în a doua jumătate a secolului XX și respectă standardele arhitecturale și urbanistice din acea perioadă.



Fig.38

Str. Căpitan Bușilă și DJ116 sunt unele dintre câteva artere de circulație din această zonă, cu o importanță relevantă, având o parte carosabilă modernizată, cu înveliș asfaltic, pe alocuri reprezentând fisuri, trotuarele fiind înguste și impracticabile.

Strada 1 Mai reprezintă o arteră de circulație importantă, caracterizată printr-o parte carosabilă cu un înveliș asfaltic, deși în anumite secțiuni acesta prezintă semne de degradare. Este demn de menționat că strada nu dispune de trotuare sau alte facilități destinate pietonilor, ceea ce influențează negativ accesibilitatea și siguranța acestora. Această stradă servește drept conexiune esențială între străzile ce delimitează zona de locuințe colective situate în partea de sud și artera principală de circulație, Strada Costache Negri. Strada joacă un rol fundamental în rețeaua urbană, asigurând legătura dintre diversele zone analizate și facilitând fluxul de trafic prin această parte a orașului.

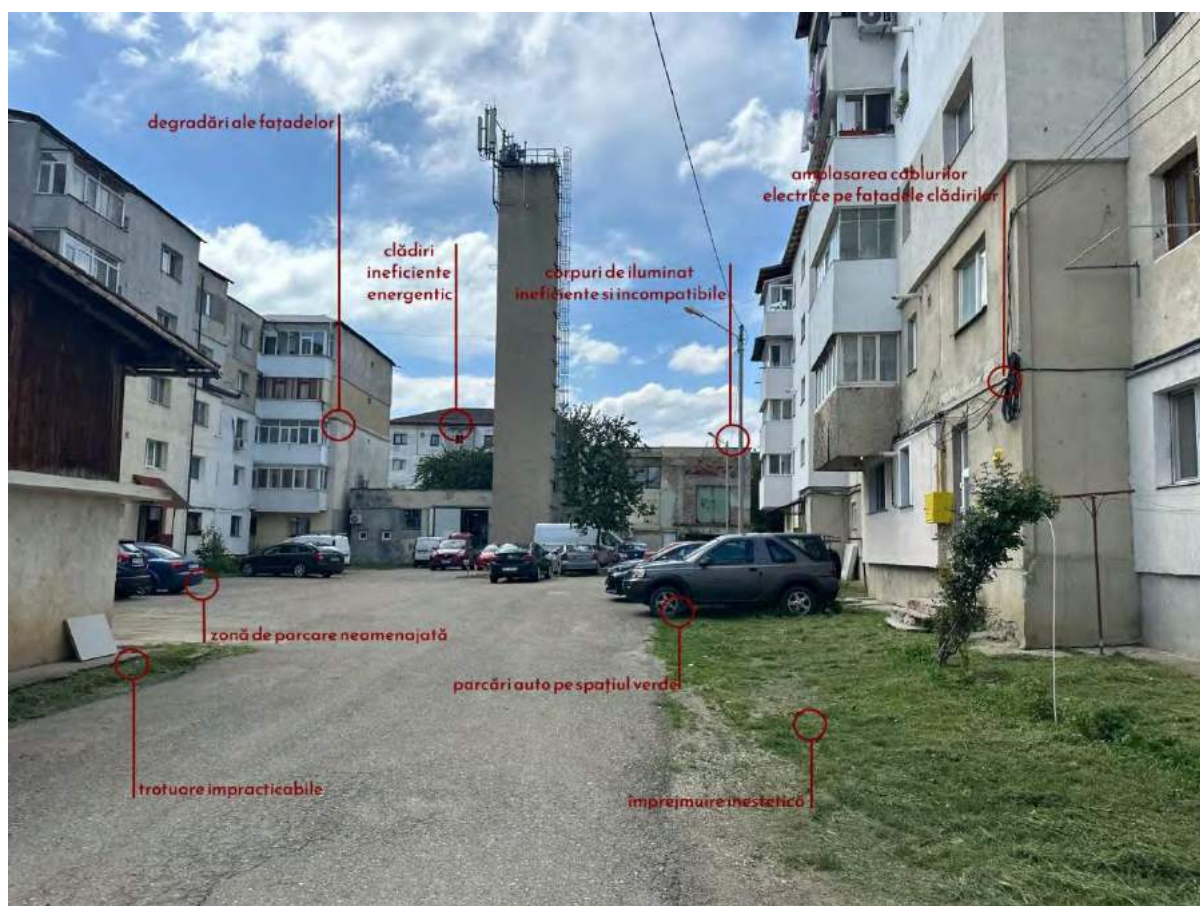


Fig.39

În cadrul zonelor dintre locuințele colective, modernizarea infrastructurii a implicat reabilitarea părții carosabile prin aplicarea unui strat de asfalt. Cu toate acestea, din cauza unor factori variabili, anumite secțiuni ale acestei suprafețe prezintă degradări, afectând calitatea drumurilor. Locurile de parcare sunt amenajate insuficient atât din punct de vedere al organizării, cât și al capacității, nefiind adecvate pentru a acomoda numărul de vehicule deținute de rezidenții blocurilor din apropiere. Această situație generează dificultăți pentru locuitori, creând o presiune constantă asupra spațiilor disponibile.

În ceea ce privește infrastructura pietonală, trotuarele sunt impracticabile sau, în unele zone, complet inexistente. Lipsa pavajelor tactile și a delimitărilor clare între partea carosabilă și cea pietonală constituie un risc semnificativ pentru toți participanții la trafic, punând în pericol siguranța acestora.

O altă problemă notabilă este prezența cablurilor de telecomunicații și energie electrică care rămân aeriene, deteriorând peisajul urban. Această soluție tehnică nu doar că afectează negativ estetica generală a zonei, dar poate prezenta și riscuri suplimentare în cazul intemperțiilor sau altor incidente.



Fig.40

În interiorul perimetrului definit, zonele verzi sunt neglijate și insuficient întreținute. Parcurile mici și locurile de joacă, deși esențiale pentru comunitate, oferind spații plăcute pentru activități recreative și socializare, se află într-o stare de deteriorare. Vegetația este lăsată să crească necontrolat, ceea ce afectează atât estetica, cât și utilizabilitatea acestor spații. De asemenea, mobilierul urban, cum ar fi băncile, coșurile de gunoi și echipamentele de joacă, se află într-o stare avansată de degradare, ceea ce reduce atractivitatea și siguranța acestor zone pentru locuitori.

Pentru a revitaliza aceste spații verzi și a le transforma în adevărate oaze urbane, este necesară o intervenție concertată care să includă întreținerea regulată a vegetației, repararea sau înlocuirea mobilierului urban și implementarea unor măsuri de design peisagistic care să sporească funcționalitatea și atractivitatea acestora.

Altă provocare ale acestei zone este prezența construcțiilor provizorii pe spațiile publice. Aceste structuri ocupă abuziv terenul și afectează imaginea urbană. Autoritățile locale lucrează pentru reglementarea și eliminarea acestor construcții, în scopul îmbunătățirii esteticii și funcționalității spațiilor publice.

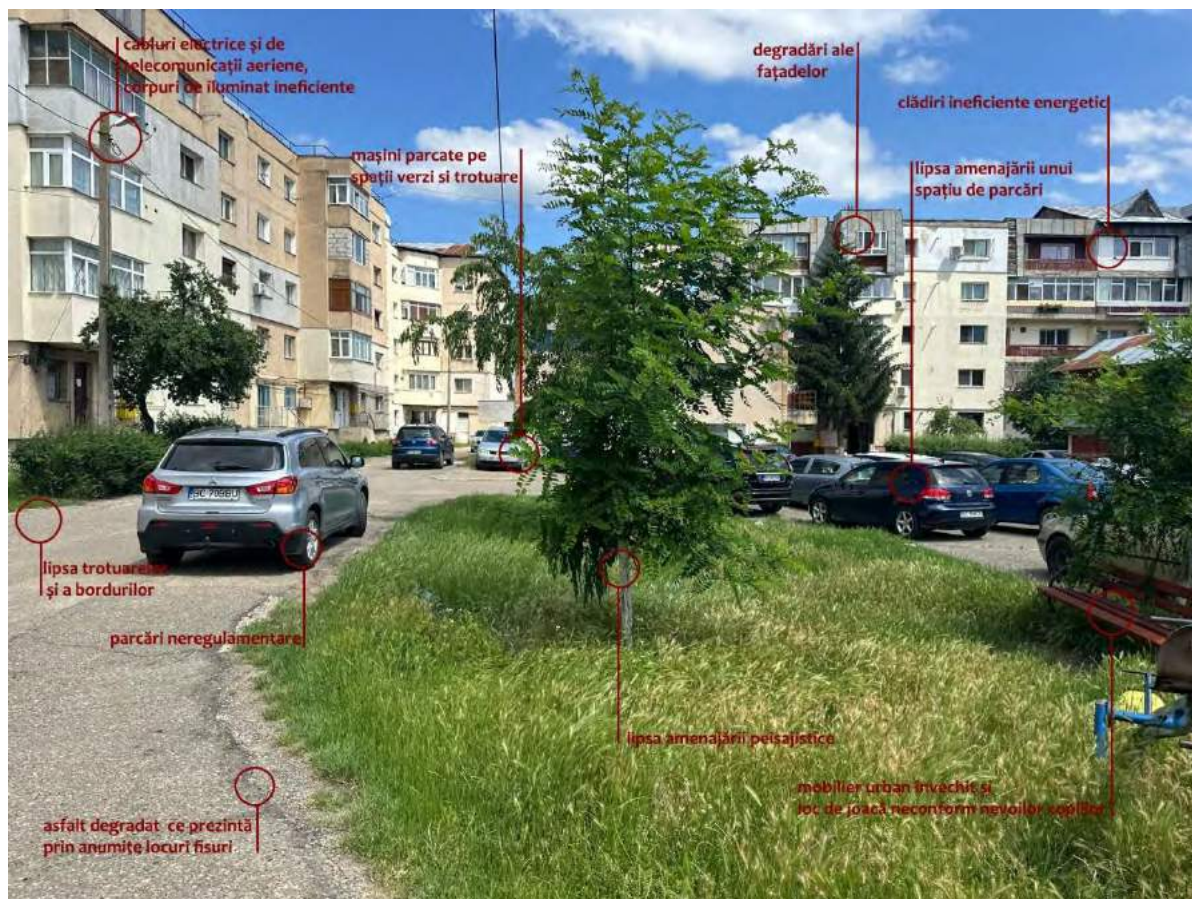


Fig. 41

Operațiunile incluse în proiectul de regenerare urbană vor viza următoarele activități:

- modernizarea și reconfigurarea rețelei stradale
- implementarea de sisteme destinate managementului inteligent al traficului rutier urban și dezvoltarea infrastructurii necesare pentru fluidizarea traficului
- promovarea infrastructurii verzi (încurajarea folosirii de către comunitate a unor mijloace alternative nepoluante de transport sau mai puțin poluante și sprijin pentru infrastructura nemotorizată);
- spații de parcare pentru biciclete, inclusiv introducerea unor sisteme de închiriere de biciclete;
- implementarea unor sisteme de monitorizare, supraveghere și de siguranță specifice infrastructurii verzi amenajări specifice pentru persoanele cu dizabilități;
- realizarea de sisteme de supraveghere și de siguranță, inclusiv Wi-Fi;
- amenajarea spațiilor publice și a stațiilor de transport public cu sisteme electronice inteligente de informare, inclusiv sisteme de informare și atenționare destinate persoanelor cu dizabilități;
- realizarea de sisteme de parcare verticală, multietajate;

- amenajarea, reabilitarea, modernizarea locurilor de parcare, inclusiv prin executarea de locuri de parcare temporară, de reședință și delimitarea zonelor unde parcare este interzisă;
- dezvoltarea căilor de comunicație de orice fel și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente sectorului serviciilor de utilități publice;
- îngroparea rețelelor aeriene existente;
- reabilitarea/modernizarea și retehnologizarea sistemelor existente de iluminat public, dezvoltarea unor sisteme de iluminat public performant și eficient energetic;
- lucrări de construire, reconstruire, consolidare, extindere, reabilitare, schimbare de destinație a clădirilor, inclusiv demolarea clădirilor aflate într-o stare avansată de degradare, situate pe terenurile supuse intervențiilor și care nu aparțin patrimoniului național cultural;
- renovarea clădirilor și a clădirilor de patrimoniu în vederea punerii lor în valoare, precum și lucrări de asigurare și îmbunătățire a eficienței energetice în funcție de potențialul de reducere a consumului, respectiv reducerea emisiilor de carbon, inclusiv lucrări de consolidare structurală a acestora în funcție de nivelul de expunere și vulnerabilitate la riscurile identificate;
- modernizarea, extinderea și reabilitarea imobilelor publice și amenajarea spațiilor publice destinate interacțiunilor sociale și activităților educaționale, culturale, sportive și recreative;
- realizarea de lucrări de conservare, construire, extindere, consolidare, restructurare a fondului construit existent;
- amenajări peisagistice
- realizarea de sisteme de irigații inteligente asupra spațiilor verzi amenajate în zona de regenerare;
- revitalizarea spațiului public prin implementarea de soluții urbanistice și tehnice, integrate și adecvate, prin lucrări de întreținere, dotare sau, după caz, reabilitare a mobilierului urban degradat, reparare a împrejmuirilor, a stâlpilor și a lămpilor de iluminat public cu valoare istorică, și a altor elemente de echipare a spațiului public;
- măsuri pentru construirea imaginii urbane prin proiecte de artă contemporană și implicarea comunității locale, contribuind la durabilitatea urbană a locurilor caracterizate în mod tradițional de degradare și includerea artei stradale în proiectele de dezvoltare a comunităților;
- implementarea de sisteme destinate managementului inteligent al traficului rutier urban și dezvoltarea infrastructurii necesare pentru fluidizarea traficului;
- promovarea infrastructurii verzi (încurajarea folosirii de către comunitate a unor mijloace alternative nepoluante de transport sau mai puțin poluante și sprijin pentru infrastructura nemotorizată);
- spații de parcare pentru biciclete, inclusiv introducerea unor sisteme de închiriere de biciclete;
- Minimizarea dominației auto și crearea de străzi sigure și atractive.
- Tratarea străzii ca spațiu pozitiv ce poate susține toate tipurile de utilizatori.
- Cheia pentru a obține o vecinătate ‘prietenoasă’ cu pietonii este reducerea vitezei auto și recuperarea unei suprafețe mai mari pentru pietoni.
- Asigurarea de parcuri în stradă menține zona mai sigură și animată de activități.

- Caracterul străzii este dat și de: pavaj, iluminat, zone de stat, mobilier urban, copaci și zone plantate.
- Transformarea unei străzi într-un loc se poate face prin considerarea relației străzii cu clădirile ce o configurează.
- Conceperea dezvoltărilor sub forma unităților de vecinătate cu o anumită identitate, cu limite, centre și puncte de interes (organizarea spațiului public este mai importantă decât domeniul privat);
- Unde este posibil, conectarea dezvoltării urbane la un transport comun mai eficient;
- „Ascunderea” garajelor auto (ex. garaje încorporate în sau sub clădire de câte ori este posibil – eliminarea corpurilor de clădire separate doar cu funcțiunea de parcare auto acolo unde este posibil).
- Asigurarea serviciilor locale și facilităților ce satisfac o gamă largă de nevoi
- Asigurarea serviciilor de transport public de calitate;
- Asigurarea managementului și strategiilor de menținere pe termen lung ale proiectelor și vecinătăților;
- Implicarea comunităților locale.

Intervenții propuse:



Fig. 42



Fig. 43



Fig.44



Fig. 45



Fig.46



Fig. 47



Fig.48



Fig.49



Fig.50



Fig.51



N

III ZONĂ DE PROMENADĂ

ÎNCEPUTUL TRASEULUI
DE PROMENADĂ

RÂUL VÂLCELE

ZONĂ REZIDENTIALĂ

PIAȚETĂ INFORMALĂ

BISERICA ADVENTISTĂ

SFÂRSITUL TRASEULUI
DE PROMENADĂ

RÂUL TROTUȘ

S

III Zonă de promenadă - Râul Vâlcele

Zona este delimitată, astfel:

N Strada Vâlcele

S Râul Trotuș

E Zona 1

V Strada Aurora

Analiză situație existentă

Obiectivul acestei zone este de a pune în evidență orașul Târgu Ocna și infrastructura turistică a acestuia. Zona de promenadă, oferă locuitorilor o zonă de recreere și mobilitate urbană, devenind o axă vitală a orașului ce face conexiunea între Salina Târgu Ocna, zona urbană a orașului și zona de agrement.

Această zonă de promenadă străbate orașul de la nord la sud și este esențială în peisajul urban deoarece oferă locuitorilor și vizitatorilor un spațiu sigur și estetic pentru a se bucura de oraș, sporind astfel identitatea și atractivitatea urbană.

Punctul de plecare propus pentru zona de promenadă, începe din zona de parcare aferentă Salinei. În prezent, această zonă nu face față fluxului constant de vizitatori, mai ales în sezonul turistic de vârf. Turiștii și localnicii se confruntă adesea cu dificultăți în găsirea unui loc de parcare ce duce la aglomerație și disconfort. Lipsa unei zone de parcare și primire adecvate îngreunează accesul la Salina, dar și împiedică potențialul turistic al zonei.



Fig. 52



Fig.53

Lipsa trotuarelor sigure în jurul parării și pe drumul către oraș reprezintă o altă provocare majoră. Pietonii sunt nevoiți să navigheze printr-un peisaj dominat de mașini, ceea ce reduce semnificativ siguranța și confortul acestora.

Transformarea parării într-un punct de plecare al promenadei oferă o oportunitate de a crea un spațiu de tranziție atractiv și funcțional. Planificarea unei zone de parcare extinse, integrate cu trotuare largi și zone de relaxare, poate oferi vizitatorilor o primă impresie pozitivă și primitoare.

Zona de parcare și împrejurimile zonei de acces în Salina Târgu Ocna sunt presărate cu chioșcuri improvizate, construite ad-hoc, care servesc diverse scopuri comerciale. Aceste structuri sunt neuniforme și rudimentare, afectând estetica generală a zonei. Aceste unități, deși deserveșc nevoi de bază ale vizitatorilor, nu reușesc să ofere o experiență atractivă și ordonată.



Fig.54

Tranformarea acestei zone poate cuprinde înlocuirea chioșcurilor improvizate cu structuri comerciale moderne și funcționale. Noul design ar trebui să integreze chioșcuri permanente sau semi-permanente, care să respecte standarde estetice și funcționale contemporane.

Continuând din zona de parcare a Salinei Târgu Ocna, promenada propusă își urmează traseul de-a lungul Străzii Salinei, o arteră importantă care reflectă atât istoria industrială, cât și peisajul natural al orașului. În timp ce partea stângă a străzii este dominată de diverse unități ale Salinei, partea dreaptă oferă o oportunitate unică de a pune în valoare râul Vâlcele, un element natural subutilizat.

Strada Salinei, deși arteră importantă ce conectează Salina cu zona urbană, suferă din cauza lipsei infrastructurii pietonale adecvate. În prezent, pietonii sunt nevoiți să circule pe marginea drumului sau pe zone pietonale subdimensionate.

Partea stângă a străzii este în mare parte ocupată de unități industriale ale Salinei. Aceste structuri, deși importante pentru economia locală, nu contribuie la estetica zonei și pot crea un contrast puternic cu restul peisajului.

Pe partea dreaptă, râul Vâlcele curge liniștit de-a lungul străzii, dar este aproape invizibil pentru trecători din cauza lipsei de amenajări și de acces. Malurile sale sunt în mare parte neamenajate și nu sunt integrate în peisajul urban, irosind un potențial semnificativ de recreere și estetică.



Fig.55

O prioritate majoră este amenajarea de trotuare pe ambele părți ale străzii. Acestea trebuie să fie suficient de largi pentru a permite un flux confortabil de pietoni și, eventual, spații pentru bicicliști.

Pe partea stângă a străzii, unitățile industriale pot fi integrate mai bine în peisajul urban prin utilizarea unor bariere vizuale, cum ar fi garduri verzi, panouri decorative sau murale artistice. Aceste elemente pot reduce impactul vizual industrial și pot crea un mediu mai prietenos pentru pietoni.

Râul Vâlcele oferă o oportunitate fantastică de a aduce natura mai aproape de locuitorii și vizitatorii Târgu Ocna. Malurile râului pot fi amenajate cu poteci pietonale, bănci și zone verzi, transformându-se într-un coridor verde care acompaniază promenada.



Fig.56

Traseul promenadei urmărește cursul râului Vâlcele, părăsind strada Salinei la intrarea în oraș, după trecerea pe sub calea ferată, pentru a urmări cursul râului pe strada Poet Ion Grămadă.



Fig.57

Strada Poet Ion Grămadă, reprezintă o arteră de circulație, modernizată, carosabil cu înveliș asfaltic, trotuarele fiind și ele modernizate cu pavaj, dar există în anumite locuri stâlpi de cabluri electrice și telecomunicații și stâlpi de înaltă tensiune.

Această arteră, preponderent rezidențială, oferă oportunitatea de a combina mediul locativ liniștit cu peisajul natural dominat de râul Vâlcele.

Deși locuințele unifamiliale de pe partea dreaptă a străzii contribuie la farmecul rezidențial al zonei, absența unor amenajări urbane adecvate pe partea stângă creează un contrast neplăcut. Vegetația neîngrijită și malurile neamenajate ale râului Vâlcele nu oferă un mediu atractiv sau utilizabil pentru locuitori și vizitatori.

O prioritate majoră pentru Strada Poet Ion Grămadă este amenajarea trotuarelor largi și sigure pe ambele părți ale străzii și modernizarea și reabilitarea părții carosabile. Acestea vor asigura o deplasare confortabilă și sigură atât pentru pietoni, cât și pentru autovehicule. Pistele de biciclete pot fi integrate în plan, încurajând utilizarea transportului ecologic și reducând dependența de automobile.



Fig.58

Malurile râului Vâlcele pot fi transformate într-un parc liniar cu facilități de recreere și spații verzi. Aceste zone pot include: poteci pietonale și piste de biciclete, spații de recreere, îmbunătățirea vegetației.

Tinând cont de caracterul rezidențial al străzii, această zonă poate beneficia de implicarea directă a comunității locale în proiect. Programe de grădinarit comunitar, evenimente locale și implicarea rezidenților în designul spațiilor verzi pot întări legăturile comunitare și pot asigura o utilizare sustenabilă a noilor amenajări.

Strada Crișan, situată aproape de zona finală a traseului de promenadă propus, joacă un rol vital în legătura dintre promenada urbană și confluența râurilor Vâlcele și Trotuș. Cursul râului Crișan, ne duce și pe strada Crișan. Cu o lungime de aproximativ 143 metri și o lățime de aproximativ 30 metri, această stradă oferă o configurație unică, dar actualmente neamenajată, care funcționează ca o „piațetă” informală. Deși strada este înconjurată de clădiri cu diverse funcțiuni - inclusiv Biserica Adventistă, Școala cu clasele I-VIII nr. 1, locuințe unifamilare și o unitate de alimentație publică - aceste elemente funcționează în mod izolat, fără a beneficia de o integrare urbană coerentă. Lipsa de amenajări comune și de spații partajate limitează potențialul de interacțiune și utilizare comunitară.

Strada Crișan poate fi transformată într-un spațiu de recreere și de interacțiune comunitară, care să valorifice funcțiunile existente și să aducă un plus de valoare urbană prin spații de joacă, amenajarea unor piațete și grădini, dezvoltarea trotuarelor și delimitărilor carosabile, și exploatarea potențialului comunitare pe care îl are această zonă.

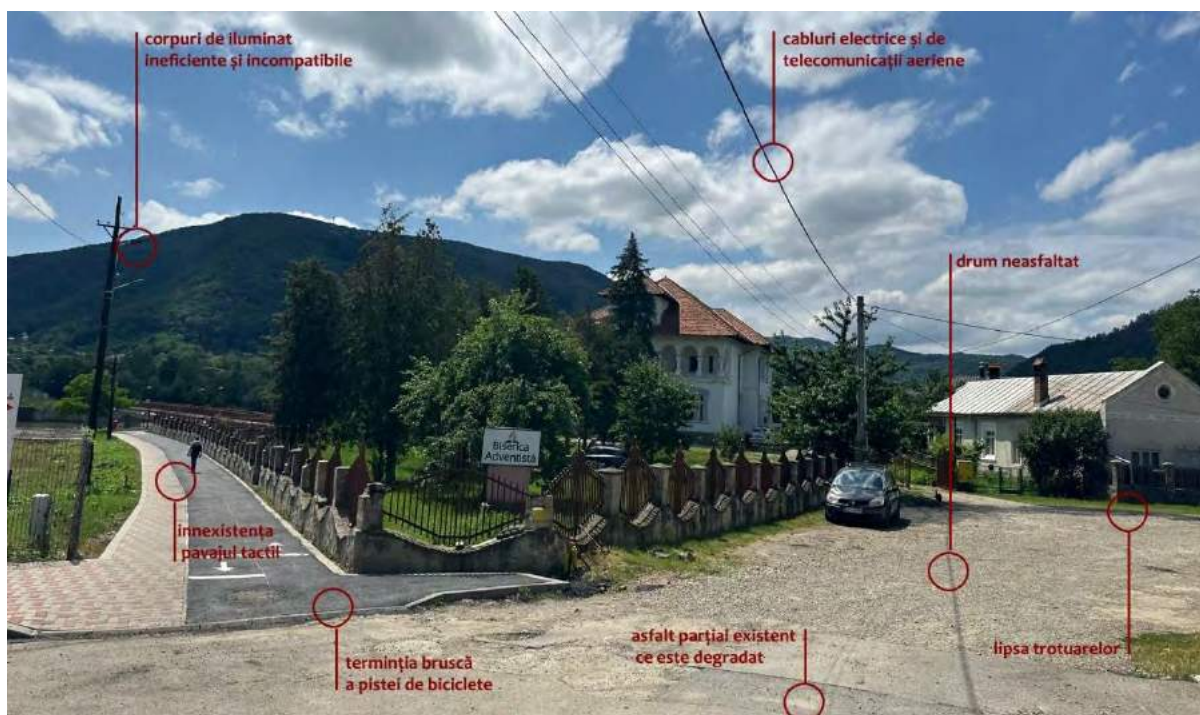


Fig. 59

Traseul promenadei își găsește punctul final la confluența a râului Vâlcele cu râul Troțuș. Această zonă de promenadă face legătură cu zona de agrement. Această legătură creează o extensie, fluidizând turismul și îi face pe locatarii orașului să petreacă timpul în aer liber.

Zona de vărsare a râului Vâlcele în râul Troțuș nu beneficiază de căi de acces adecvate, ceea ce face dificilă explorarea și utilizarea acestei arii de către public. Absența drumurilor pietonale sau a traseelor clar definite împiedică accesul și reduce vizibilitatea acestei zone naturale pitorești.

Vegetația densă și neîngrijită domină peisajul din jurul confluenței râurilor, obstruționând priveliștea și accesul.

Această zonă oferă oportunitatea perfectă pentru a crea un spațiu verde de recreere, care să pună în evidență această zonă naturală. Amenajarea malurilor râurilor și crearea de spații verzi bine întreținute vor îmbunătăți semnificativ estetica și valoarea ecologică a zonei.



Fig.60

Operațiunile incluse în proiectul de regenerare urbană vor viza următoarele activități:

- modernizarea și reconfigurarea rețelei stradale
- implementarea de sisteme destinate managementului inteligent al traficului rutier urban și dezvoltarea infrastructurii necesare pentru fluidizarea traficului
- promovarea infrastructurii verzi (încurajarea folosirii de către comunitate a unor mijloace alternative nepoluante de transport sau mai puțin poluante și sprijin pentru infrastructura nemotorizată);
- spații de parcare pentru biciclete, inclusiv introducerea unor sisteme de închiriere de biciclete;
- implementarea unor sisteme de monitorizare, supraveghere și de siguranță specifice infrastructurii verzi amenajări specifice pentru persoanele cu dizabilități;
- realizarea de sisteme de supraveghere și de siguranță, inclusiv Wi-Fi;
- amenajarea spațiilor publice și a stațiilor de transport public cu sisteme electronice inteligente de informare, inclusiv sisteme de informare și atenționare destinate persoanelor cu dizabilități;
- realizarea de sisteme de parcare verticală, multietajate;
- amenajarea, reabilitarea, modernizarea locurilor de parcare, inclusiv prin executarea de locuri de parcare temporară, de reședință și delimitarea zonelor unde parcare este interzisă;
- dezvoltarea căilor de comunicație de orice fel și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente sectorului serviciilor de utilități publice;
- îngroparea rețelelor aeriene existente;
- reabilitarea/modernizarea și retehnologizarea sistemelor existente de iluminat public, dezvoltarea unor sisteme de iluminat public performant și eficient energetic;
- lucrări de construire, reconstruire, consolidare, extindere, reabilitare, schimbare de destinație a clădirilor, inclusiv demolarea clădirilor aflate într-o stare avansată de degradare, situate pe terenurile supuse intervențiilor și care nu aparțin patrimoniului național cultural;
- modernizarea, extinderea și reabilitarea imobilelor publice și amenajarea spațiilor publice destinate interacțiunilor sociale și activităților educaționale, culturale, sportive și recreative;
- realizarea de lucrări de conservare, construire, extindere, consolidare, restructurare a fondului construit existent;
- amenajări peisagistice
- realizarea de sisteme de irigații inteligente asupra spațiilor verzi amenajate în zona de regenerare;
- revitalizarea spațiului public prin implementarea de soluții urbanistice și tehnice, integrate și adecvate, prin lucrări de întreținere, dotare sau, după caz, reabilitare a mobilierului urban degradat, reparare a împrejurimilor, a stâlpilor și a lămpilor de iluminat public cu valoare istorică, și a altor elemente de echipare a spațiului public;
- măsuri pentru construirea imaginii urbane prin proiecte de artă contemporană și implicarea comunității locale, contribuind la durabilitatea urbană a locurilor caracterizate în mod tradițional de degradare și includerea artei stradale în proiectele de dezvoltare a comunităților;
- implementarea de sisteme destinate managementului inteligent al traficului rutier urban și dezvoltarea infrastructurii necesare pentru fluidizarea traficului;

- promovarea infrastructurii verzi (încurajarea folosirii de către comunitate a unor mijloace alternative nepoluante de transport sau mai puțin poluante și sprijin pentru infrastructura nemotorizată);
- spații de parcare pentru biciclete, inclusiv introducerea unor sisteme de închiriere de biciclete;
- Minimizarea dominației auto și crearea de străzi sigure și atractive.
- Tratarea străzii ca spațiu pozitiv ce poate susține toate tipurile de utilizatori.
- Cheia pentru a obține o vecinătate ‘prietenoasă’ cu pietonii este reducerea vitezei auto și recuperarea unei suprafețe mai mari pentru pietoni.
- Asigurarea de parcuri în stradă menține zona mai sigură și animată de activități.
- Caracterul străzii este dat și de: pavaj, iluminat, zone de stat, mobilier urban, copaci și zone plantate.
- Transformarea unei străzi într-un loc se poate face prin considerarea relației străzii cu clădirile ce o configurează.
- Conceperea dezvoltărilor sub forma unităților de vecinătate cu o anumită identitate, cu limite, centre și puncte de interes (organizarea spațiului public este mai importantă decât domeniul privat);
- Unde este posibil, conectarea dezvoltării urbane la un transport comun mai eficient;
- „Ascunderea” garajelor auto (ex. garaje încorporate în sau sub clădire de câte ori este posibil – eliminarea corpurilor de clădire separate doar cu funcțiunea de parcare auto acolo unde este posibil).
- Asigurarea serviciilor locale și facilităților ce satisfac o gamă largă de nevoi
- Asigurarea serviciilor de transport public de calitate;
- Asigurarea managementului și strategiilor de menținere pe termen lung ale proiectelor și vecinătăților;
- Implicarea comunităților locale;
- Realizarea unor legături pietonale peste raul Valcica;
- Sistematizarea malurilor, crearea unor zone de promena și zone de întâlnire și relaxare de-a lungul raului.

Intervenții propuse:



Fig. 61



Fig.62



Fig.63

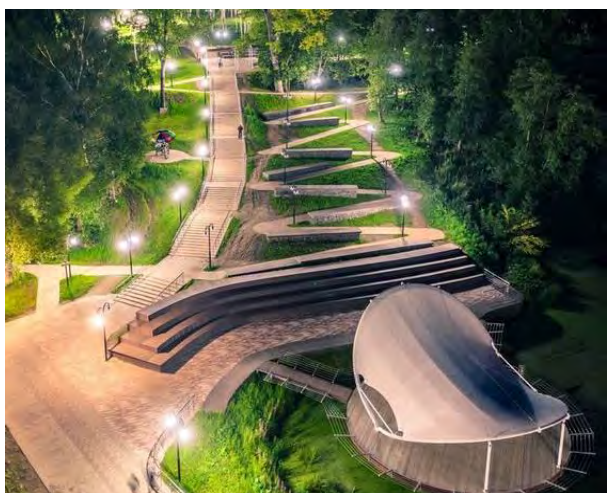


Fig. 64



Fig.65



Fig 66.



Fig.67



Fig. 68



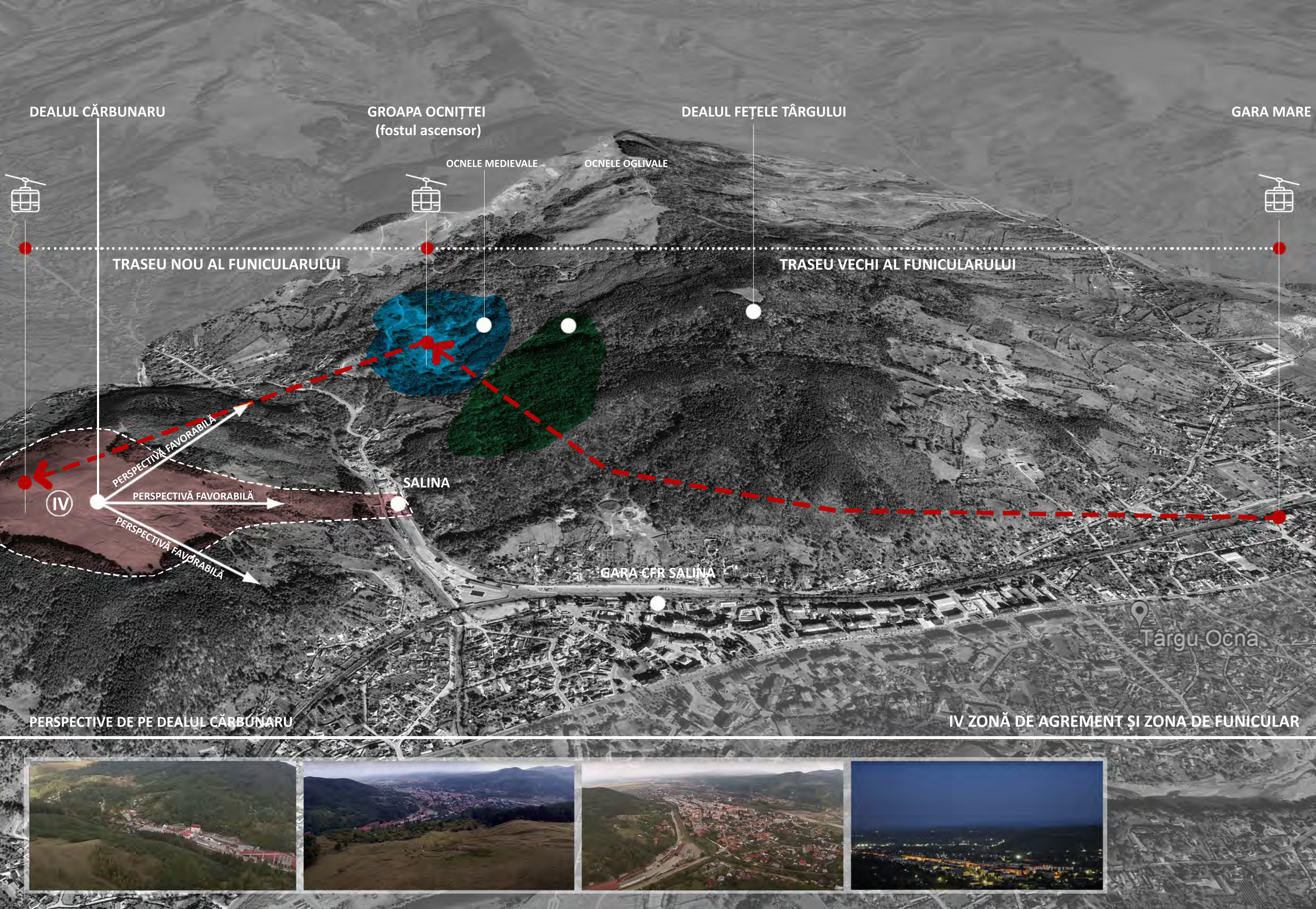
Fig.69



Fig. 70



Fig.71



DEALUL CĂRBUNARU

GROAPA OCNIȚTEI
(fostul ascensor)

DEALUL FEȚELE TÂRGULUI

GARA MARE

OCNELE MEDIEVALE

OCNELE OGLIVALE

TRASEU NOU AL FUNICULARULUI

TRASEU VECHI AL FUNICULARULUI

SALINA

GARA CFR SALINA

Târgu Ocna

PERSPECTIVE DE PE DEALUL CĂRBUNARU

IV ZONĂ DE AGREMENT ȘI ZONA DE FUNICULAR



IV Zonă de agrement și zonă de funicular



Fig.72

Zona este delimitată, astfel:

N Dealul Cărbunaru

S Dealul Cărbunaru

E Salina Tîrgu Ocna

V Dealul Cărbunaru

Proiectul de dezvoltare a unei zone de agrement și a unei zone funiculare în Târgu Ocna, situată de la Salină până pe Dealul Cărbunaru, promite să transforme această zonă într-o destinație atractivă atât pentru locuitori, cât și pentru turiști. Această inițiativă ambițioasă va include facilități moderne de relaxare și divertisment, precum și un sistem funicular inovator, oferind accesibilitate ușoară și panoramică între cele două locații.

Zona de agrement va fi amplasată pe Dealul Cărbunaru, un loc de belvedere ușor accesibil, prin partea funiculară care oferă și ea priveliști spectaculoase asupra orașului și împrejurimilor. Aceasta zonă de agrement va fi echipată cu diverse instalații de relaxare și divertisment pentru a satisface toate gusturile și nevoile vizitatorilor.

Printre facilitățile de relaxare se numără hamace și leagăne amplasate strategic pentru a oferi confort și vederi asupra orașului. Pentru a pune în evidență și mai tare vederea panoramică și pentru încuraja un flux mai mare de vizitatori, se vor putea dezvolta unități de alimentație publică. Această zonă va fi înfrumusețată prin instalații luminoase, pentru ca noaptea atmosfera să fie echivalentă cu cea pe cea de zi. În plus, vor fi disponibile tarabe care vor deserve diferite funcțiuni.

Infrastructura zonei va fi de asemenea modernizată pentru a oferi confort și comoditate maximă. Zona va fi dotată cu mobilier urban confortabil, locuri de picnic, coșuri de gunoi ecologice și toalete publice. De asemenea, vor fi amenajate alei pietonale pavate și iluminate, pentru a facilita accesul și a oferi siguranță vizitatorilor pe timpul nopții.

Funicularul va face legătura între Salina Târgu Ocna și Dealul Cărbunaru, oferind o modalitate rapidă și pitorească de transport. Acesta va deveni nu doar un mijloc de transport practic, ci și o atracție turistică în sine, datorită peisajelor spectaculoase pe care le va oferi pe parcursul călătoriei. Totodată va putea fi creată și o conexiune a noului funicular cu cel vechi, deja existent, care va putea fi repus în funcțiune și utilizat în scop turistic.

Vechiul funicular din Târgu Ocna, denumit și Teledinamicul, a fost primul funicular construit din România (Moldova și Țara Românească). Acesta a fost proiectat și executat de inginerul Anghel Saligny între anii 1883 și 1885 și construit de către Casa Adolf Bleichert din Leipzig. Instalația avea o lungime de 2100 m, trecând peste dealul Fețele Târgului. A funcționat între 1 februarie 1885 și 30 octombrie 1896.



Fig.73



Fig.74



Fig.75

Sistemul de transport funicular a fost utilizat pentru transportul sării de la gura de extracție a Salinei până la Gara Mare. În urma inaugurării tunelului de extracție, început în construcție în 28 iulie 1891 în prezența regelui Carol I al României. Ulterior funicularul a început să fie înlocuit de o linie de cale ferată, ce în fapt era o prelungire a liniei începând din stația Târgu Ocna până la Halta

Salina, iar de la haltă până la magazinele de sare ale salinei s-a construit o cale ferată industrială. Prelungirea a fost construită în anul 1896.

Vehiculele funiculare vor fi complet acoperite, asigurând confortul pasagerilor indiferent de condițiile meteorologice. Acestea vor fi echipate cu geamuri panoramice care vor permite o vedere spectaculoasă asupra peisajului înconjurător.

Vehiculele vor fi accesibile persoanelor cu dizabilități și vor oferi locuri confortabile pentru toți pasagerii. Sistemul de funicular va fi proiectat pentru a asigura accesibilitate maximă, facilitând astfel deplasarea tuturor categoriilor de persoane.

Funicularul va folosi un sistem modern de tracțiune, asigurând o funcționare lină și sigură. Sistemele de siguranță vor fi de ultimă generație, incluzând frâne de urgență și monitorizare constantă a stării tehnice, pentru a garanta siguranța maximă a pasagerilor.

Funicularul va putea fi operabil pe tot parcursul anului, cu o frecvență ridicată, asigurând astfel o accesibilitate continuă între cele două puncte. Sistemele de ticketing moderne vor include opțiuni de plată online și automate de bilete la stațiile funiculare, oferind astfel flexibilitate și comoditate pentru pasageri.

Implementarea acestui proiect va avea un impact semnificativ asupra comunității și economiei locale. În primul rând, proiectul va atrage un număr mare de turiști, stimulând economia locală și promovând Târgu Ocna ca destinație turistică de top. Turiștii vor fi atrași de combinația dintre facilitățile moderne de agrement și frumusețea naturală a zonei.

Operațiunile incluse în proiectul de regenerare urbană vor viza următoarele activități:

- modernizarea și reconfigurarea rețelei stradale
- implementarea de sisteme destinate managementului inteligent al traficului rutier urban și dezvoltarea infrastructurii necesare pentru fluidizarea traficului
- promovarea infrastructurii verzi (încurajarea folosirii de către comunitate a unor mijloace alternative nepoluante de transport sau mai puțin poluante și sprijin pentru infrastructura nemotorizată);
- spații de parcare pentru biciclete, inclusiv introducerea unor sisteme de închiriere de biciclete;
- implementarea unor sisteme de monitorizare, supraveghere și de siguranță specifice infrastructurii verzi amenajări specifice pentru persoanele cu dizabilități;
- realizarea de sisteme de supraveghere și de siguranță, inclusiv Wi-Fi;
- amenajarea spațiilor publice și a stațiilor de transport public cu sisteme electronice inteligente de informare, inclusiv sisteme de informare și atenționare destinate persoanelor cu dizabilități;
- realizarea de sisteme de parcare verticală, multietajate;
- amenajarea, reabilitarea, modernizarea locurilor de parcare, inclusiv prin executarea de locuri de parcare temporară, de reședință și delimitarea zonelor unde parcare este interzisă;
- dezvoltarea căilor de comunicație de orice fel și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente sectorului serviciilor de utilități publice;
- îngroparea rețelelor aeriene existente;

- reabilitarea/modernizarea și re tehnologizarea sistemelor existente de iluminat public, dezvoltarea unor sisteme de iluminat public performant și eficient energetic;
- lucrări de construire, reconstruire, consolidare, extindere, reabilitare, schimbare de destinație a clădirilor, inclusiv demolarea clădirilor aflate într-o stare avansată de degradare, situate pe terenurile supuse intervențiilor și care nu aparțin patrimoniului național cultural;
- modernizarea, extinderea și reabilitarea imobilelor publice și amenajarea spațiilor publice destinate interacțiunilor sociale și activităților educaționale, culturale, sportive și recreative;
- realizarea de lucrări de conservare, construire, extindere, consolidare, restructurare a fondului construit existent;
- amenajări peisagistice
- realizarea de sisteme de irigații inteligente asupra spațiilor verzi amenajate în zona de regenerare;
- revitalizarea spațiului public prin implementarea de soluții urbanistice și tehnice, integrate și adecvate, prin lucrări de întreținere, dotare sau, după caz, reabilitare a mobilierului urban degradat, reparare a împrejurimilor, a stâlpilor și a lămpilor de iluminat public cu valoare istorică, și a altor elemente de echipare a spațiului public;
- măsuri pentru construirea imaginii urbane prin proiecte de artă contemporană și implicarea comunității locale, contribuind la durabilitatea urbană a locurilor caracterizate în mod tradițional de degradare și includerea artei stradale în proiectele de dezvoltare a comunităților;
- implementarea de sisteme destinate managementului inteligent al traficului rutier urban și dezvoltarea infrastructurii necesare pentru fluidizarea traficului;
- promovarea infrastructurii verzi (încurajarea folosirii de către comunitate a unor mijloace alternative nepoluante de transport sau mai puțin poluante și sprijin pentru infrastructura nemotorizată);
- spații de parcare pentru biciclete, inclusiv introducerea unor sisteme de închiriere de biciclete;
- Minimizarea dominației auto și crearea de străzi sigure și atractive.
- Tratarea străzii ca spațiu pozitiv ce poate susține toate tipurile de utilizatori.
- Cheia pentru a obține o vecinătate ‘prietenoasă’ cu pietonii este reducerea vitezei auto și recuperarea unei suprafețe mai mari pentru pietoni.
- Asigurarea de parcuri în stradă menține zona mai sigură și animată de activități.
- Caracterul străzii este dat și de: pavaj, iluminat, zone de stat, mobilier urban, copaci și zone plantate.
- Transformarea unei străzi într-un loc se poate face prin considerarea relației străzii cu clădirile ce o configurează.
- Conceperea dezvoltărilor sub forma unităților de vecinătate cu o anume identitate, cu limite, centre și puncte de interes (organizarea spațiului public este mai importantă decât domeniul privat);
- Unde este posibil, conectarea dezvoltării urbane la un transport comun mai eficient;
- „Ascunderea” garajelor auto (ex. garaje încorporate în sau sub clădire de câte ori este posibil – eliminarea corpurilor de clădire separate doar cu funcțiunea de parcare auto

acolo unde este posibil).

- Asigurarea serviciilor locale și facilităților ce satisfac o gamă largă de nevoi
- Asigurarea serviciilor de transport public de calitate;
- Asigurarea managementului și strategiilor de menținere pe termen lung ale proiectelor și vecinătăților;
- Implicarea comunităților locale;
- Crearea unei zone de agrement cu diferite instalații și facilități care să satisfacă o gamă largă de nevoi pentru relaxare și petrecerea timpului liber;
- Realizarea unui funicular care să creeze un parcurs Gara - Salina - Dealul Carunaru, incluzând și reconstituirea vechiului traseu al funicularului;
- Realizarea unor zone de belvedere asupra orașului de pe Dealul Carunaru;
- Zonă de agrement de pe Dealul Carunau va fi echipată cu diverse instalații de relaxare și divertisment pentru a satisface o gamă variată de nevoi ale vizitatorilor.

Intervenții propuse:



Fig. 76



Fig.77



Fig.78



Fig. 79



Fig.80



Fig.81



Fig.82



Fig. 83



Fig.84



Fig.85



Fig. 86



Fig.87



Fig.88



Fig. 89



Fig.90



V ZONĂ MUZEALĂ
CU TRASEU ISTORIC

ÎNCEPUTUL TRASEULUI
MUZEAL

BISERICA DE LEMN

CALEA FERATĂ



PENITENCIARUL - SPITAL
TÂRGU OCNA

SFÂRSITUL TRASEULUI
MUZEAL

V Zonă muzeală cu traseu istoric

Zona este delimitată, astfel:

N Strada Salinei

S Strada Țărăncuța

E Calea ferată

V Dealul Cărbunaru

Analiză situație existentă



Fig.91

Penitenciarul-Spital Târgu Ocna, cunoscut anterior ca „Castelul Arestaților Ocnelor” sau „Închisoarea Centrală de muncă silnică,” este situat în orașul Târgu Ocna, județul Bacău, România. Subordonat Administrației Naționale a Penitenciarelor, acesta se specializează în tratarea tuberculozei pulmonare și a bolilor cronice, precum și în recuperarea psiho-socială a deținuților pentru reintegrarea în societate.

De-a lungul timpului, penitenciarul a găzduit persoane notabile, printre care Richard Wurmbrand și Valeriu Gafencu. Pavilionul principal, construit din piatră, include un parter folosit pentru administrație și un etaj destinat cazării deținuților. Clădirea originală, ordonată de domnitorul Grigore Ghica, avea capacitatea de a găzdui până la 400 de condamnați.

În 1936 a început construirea unei noi clădiri cu profil de sanatoriu TBC, inaugurată în 1939, în timp ce vechea închisoare a fost treptat demolată, exceptând clădirea administrativă. Piatra rezultată din demolare a fost folosită pentru construirea zidului împrejmuitoare al noii închisori.

În prezent, anumite fațade ale penitenciarului sunt în stare de degradare, acestea având vizibile tencuială căzută. Într-o anumită parte se văd pereții ce sunt neuniformi, o parte din ei sunt făcuți din piatră și o parte din bca.

Străzile ce delimitează clădirea penitenciarului, Str. Țărăncuță și Str. Crizantemelor, nu sunt modernizate. Acestea nu beneficiază de înveliș asfaltic, trotuare, mobilier urban și ar putea fi îmbunătățite și adaptate nevoilor pentru această zonă cu traseu istoric. Artera de circulație are un profil de aproximativ 6m, existând doar partea carosabilă. Pe ambele străzi sunt stâlpi cu cabluri electrice și telecomunicații aeriene, iar corpurile de iluminat public nu sunt eficiente.



Fig.92



Fig.93



Fig. 94



Fig. 95

Locul unde funcționează un penitenciar notoriu pentru deținuții politici, va fi transformată într-o zonă muzeală de mare importanță, integrând un traseu istoric bine structurat. Deținuții încarcerați aici erau supuși unor condiții inumane, fiind obligați să muncească în extragerea sării din salina Târgu Ocna. Pentru revitalizarea acestei zone și sporirea atractivității sale, vor fi implementate instalații de proiecții vizuale și luminoase care vor reda istoria zbuciumată a locului, oferind vizitatorilor o experiență imersivă.

Aceste instalații, completate de panouri informative detaliate, vor ghida vizitatorii pe un traseu care începe de la Biserica de lemn, un monument istoric ce simbolizează spiritualitatea și reziliența comunității, și continuă până la locul fostului penitenciar. Pentru ca zona să fie mai practicabilă

pentru turism, penitenciarul va fi relocat, iar funcțiunea actualului penitenciar va fi transformată în muzeu.

Pe parcursul acestui traseu, vizitatorii vor avea ocazia să afle detalii despre condițiile de detenție și munca forțată la care erau supuși deținuții. Traseul se va încheia la groapa comună, unde sunt îngropați prizonierii care și-au pierdut viața în urma regimului de detenție. În această zonă se va construi un mausoleu solemn, destinat comemorării victimelor, care va include elemente arhitecturale deosebite, menite să creeze un spațiu de reculegere și reflecție.

În cadrul zonei muzeale, se va înființa și un muzeu modern, dotat cu tehnologie de ultimă generație, care va expune artefacte, documente și mărturii ale trecutului. Acest muzeu va oferi vizitatorilor o înțelegere profundă a istoriei locului, a suferințelor îndurate de deținuți și a impactului acestui regim asupra comunității. Prin aceste inițiative, zona muzeală comemorativă va deveni un loc de mare valoare culturală și educativă, îmbogățind cunoașterea și memoria colectivă a vizitatorilor printr-o abordare arhitecturală și istorică integrată și profundă.

Operațiunile incluse în proiectul de regenerare urbană vor viza următoarele activități:

- modernizarea și reconfigurarea rețelei stradale
- implementarea de sisteme destinate managementului inteligent al traficului rutier urban și dezvoltarea infrastructurii necesare pentru fluidizarea traficului
- promovarea infrastructurii verzi (încurajarea folosirii de către comunitate a unor mijloace alternative nepoluante de transport sau mai puțin poluante și sprijin pentru infrastructura nemotorizată);
- spații de parcare pentru biciclete, inclusiv introducerea unor sisteme de închiriere de biciclete;
- implementarea unor sisteme de monitorizare, supraveghere și de siguranță specifice infrastructurii verzi amenajări specifice pentru persoanele cu dizabilități;
- realizarea de sisteme de supraveghere și de siguranță, inclusiv Wi-Fi;
- amenajarea spațiilor publice și a stațiilor de transport public cu sisteme electronice inteligente de informare, inclusiv sisteme de informare și atenționare destinate persoanelor cu dizabilități;
- realizarea de sisteme de parcare verticală, multietajate;
- amenajarea, reabilitarea, modernizarea locurilor de parcare, inclusiv prin executarea de locuri de parcare temporară, de reședință și delimitarea zonelor unde parcare este interzisă;
- dezvoltarea căilor de comunicație de orice fel și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente sectorului serviciilor de utilități publice;
- îngroparea rețelelor aeriene existente;
- reabilitarea/modernizarea și retehnologizarea sistemelor existente de iluminat public, dezvoltarea unor sisteme de iluminat public performant și eficient energetic;
- lucrări de construire, reconstruire, consolidare, extindere, reabilitare, schimbare de destinație a clădirilor, inclusiv demolarea clădirilor aflate într-o stare avansată de degradare, situate pe terenurile supuse intervențiilor și care nu aparțin patrimoniului național cultural;
- modernizarea, extinderea și reabilitarea imobilelor publice și amenajarea spațiilor publice

destinate interacțiunilor sociale și activităților educaționale, culturale, sportive și recreaționale;

- realizarea de lucrări de conservare, construire, extindere, consolidare, restructurare a fondului construit existent;
- amenajări peisagistice
- realizarea de sisteme de irigații inteligente asupra spațiilor verzi amenajate în zona de regenerare;
- revitalizarea spațiului public prin implementarea de soluții urbanistice și tehnice, integrate și adecvate, prin lucrări de întreținere, dotare sau, după caz, reabilitare a mobilierului urban degradat, reparare a împrejurimilor, a stâlpilor și a lămpilor de iluminat public cu valoare istorică, și a altor elemente de echipare a spațiului public;
- măsuri pentru construirea imaginii urbane prin proiecte de artă contemporană și implicarea comunității locale, contribuind la durabilitatea urbană a locurilor caracterizate în mod tradițional de degradare și includerea artei stradale în proiectele de dezvoltare a comunităților;
- implementarea de sisteme destinate managementului inteligent al traficului rutier urban și dezvoltarea infrastructurii necesare pentru fluidizarea traficului;
- promovarea infrastructurii verzi (încurajarea folosirii de către comunitate a unor mijloace alternative nepoluante de transport sau mai puțin poluante și sprijin pentru infrastructura nemotorizată);
- spații de parcare pentru biciclete, inclusiv introducerea unor sisteme de închiriere de biciclete;
- Minimizarea dominației auto și crearea de străzi sigure și atractive.
- Tratarea străzii ca spațiu pozitiv ce poate susține toate tipurile de utilizatori.
- Cheia pentru a obține o vecinătate ‘prietenoasă’ cu pietonii este reducerea vitezei auto și recuperarea unei suprafețe mai mari pentru pietoni.
- Asigurarea de parcuri în stradă menține zona mai sigură și animată de activități.
- Caracterul străzii este dat și de: pavaj, iluminat, zone de stat, mobilier urban, copaci și zone plantate.
- Transformarea unei străzi într-un loc se poate face prin considerarea relației străzii cu clădirile ce o configurează.
- Conceperea dezvoltărilor sub forma unităților de vecinătate cu o anume identitate, cu limite, centre și puncte de interes (organizarea spațiului public este mai importantă decât domeniul privat);
- Unde este posibil, conectarea dezvoltării urbane la un transport comun mai eficient;
- „Ascunderea” garajelor auto (ex. garaje încorporate în sau sub clădire de câte ori este posibil – eliminarea corpurilor de clădire separate doar cu funcțiunea de parcare auto acolo unde este posibil).
- Asigurarea serviciilor locale și facilităților ce satisfac o gamă largă de nevoi
- Asigurarea serviciilor de transport public de calitate;
- Asigurarea managementului și strategiilor de menținere pe termen lung ale proiectelor și vecinătăților;
- Implicarea comunităților locale;
- Realizarea unui parcurs memorial al detinutilor din Penitenciarul-Spital Târgu Ocna cu

diverse instalatii, monumente, zone de expozitie si puncte de interes;

- Realizarea unui muzeu memorial in actuala cladire a Penitenciarului-Spital Târgu Ocna;

Intervenții propuse:



Fig.

96



Fig. 97



Fig.98



Fig. 99



Fig.100



Fig. 101



Fig. 102



Fig.103

STADIONUL ORĂȘENESC
TÂRGU OCNA

LOC DE JOACĂ

PARCUL MĂGURA

RÂUL TROTUȘ

ÎNCEPUTUL TRASEULUI
DE PROMENADĂ

STRADA REPUBLICII

SFÂRSITUL TRASEULUI
DE PROMENADĂ

VI

VI ZONĂ DE AGREMENT ȘI CAMPING



VI Zonă de agrement si camping

Zona este delimitată, astfel:

N Strada Trotuș, Strada Crinzantemelor

S Strada Parc Măgura, Strada Tiseși

E Strada Podul de Fier

V Str. Coasta Magurii

Analiză situație existentă

Zona este delimitată de străzi cu mare importanță, care creează o legătură între zonele studiate și analizate pentru regenerarea urbană. Acestea sunt modernizate, carosabilul având îmbrăcămintă asfaltică, iar părțile pietonale fiind și ele modernizate, dar doar în anumite porțiuni ale traseului.

Zona de agrement este conectată cu zona de promenadă a orașului Târgu Ocna, trecerea dintr-o zonă în alta făcându-se pe drumurile carosabile, dar și pe drumurile pietonale. În vederea creșterii atractivității și funcționalității parcului, se vor implementa niște măsuri suplimentare care să îmbunătățească experiența vizitatorilor și să încurajeze activitățile recreative în aer liber.

Pentru a integra mai bine parcul în viața urbană și pentru a facilita accesul, se va propune crearea unui sistem de alei și trasee pietonale care să conecteze râul cu restul orașului. Acestea trebuie să includă puncte multiple de acces, zone de odihnă și elemente de orientare.

Una dintre ideile de regenerare este crearea unor zone special destinate grătarelor și campingului. Aceste spații ar permite tuturor locatarilor și turiștilor să se relaxeze și să petreacă timpul în aer liber. Amenajarea acestor zone ar trebui să includă mobilier urban specific unei zone de camping și unor spații cu deservire de alimentație.

De asemenea, dezvoltarea unor zone de promenadă de-a lungul râului, similare cu o faleză, ar oferi vizitatorilor o experiență plăcută și relaxantă, permițându-le să se plimbe sau să se odihnească pe malul apei. Aspectele cheie ale acestei propuneri includ alei pavate și luminate pentru siguranța și confortul pietonilor, bănci plasate strategic pentru odihnă și contemplare, vegetație ornamentală și zone verzi pentru un aspect estetic plăcut, precum și accesibilitate pentru toate categoriile de vizitatori, inclusiv persoane cu dizabilități.



Fig. 104

Artera de circulație a Străzii Semicercului, stradă ce trece prin zona de agrement, are un profil de aproximativ de 12-15m, cu o parte carosabilă, cu două benzi și dublu sens, de 6m. Fâșia de pământ pe partea Râului Trotuș nu este modernizată, nefiind asfaltată, fauna acoperind anumite locuri și bariera ce delimitează partea carosabilă de cea pietonală, nu există.

Economia turistică a Târgu Ocna este afectată negativ de peisajul neîngrijit și neatractiv, care reduce numărul de turiști ce vizitează orașul. Afacerile locale, inclusiv restaurantele, hotelurile și magazinele, resimt direct această lipsă de turiști. Modernizarea râului Trotuș și a zonei adiacente ar putea aduce beneficii economice semnificative. Malurile râului ar putea fi transformate în zone de promenadă cu alei pavate, iluminat nocturn, bănci și vegetație ornamentală, creând un mediu plăcut pentru plimbări și relaxare. Infrastructura pentru activități recreative, cum ar fi piste de biciclete sau spații pentru evenimente culturale și sportive, ar putea spori interesul turiștilor. În plus, un râu bine întreținut și estetic ar putea atrage investitori și evenimente, contribuind la prestigiul orașului și îmbunătățind calitatea vieții pentru locuitori.



Fig.105



Fig.106

Totodata parcul și locul de joacă din vecinătate prezintă câteva deficiențe semnificative. În primul rând, lipsa unor grătare de protecție în jurul zonelor de joacă pentru copii, care sunt amplasate în imediata apropiere a străzii, reprezintă un risc pentru siguranța acestora. De asemenea, spațiile verzi au fost distruse din cauza frecventării intense, lăsând în urmă un teren bătătorit și neprietenos naturii. În plus, anumite zone din parc nu sunt dotate cu bănci sau coșuri de gunoi, ceea ce limitează confortul și igiena pentru vizitatori.



Fig.107

Pe lângă aceste probleme, și stadionul utilizat în principal pentru meciurile de fotbal prezintă numeroase deficiențe. În primul rând, suprafața de joc este neregulată, având zone cu iarbă și pământ expus, ceea ce poate afecta mișcarea mingii și siguranța jucătorilor. În al doilea rând, lipsesc liniile de demarcație care definesc zona de joc și zonele esențiale, cum ar fi zona porților, cercul central și colțurile terenului, conform regulilor oficiale. De asemenea, nu se observă echipament standard, cum ar fi porțile sau plasele pentru goluri, ceea ce ridică întrebări privind funcționalitatea terenului pentru antrenamente sau meciuri. În plus, lipsesc facilitățile pentru jucători și spectatori, inclusiv locurile de așezare și iluminarea adecvată pentru meciuri.



Fig. 10

Operațiunile incluse în proiectul de regenerare urbană vor viza următoarele activități:

- modernizarea și reconfigurarea rețelei stradale
- regenerarea infrastructurii verzi;
- măsuri de plantare a barierei verzi și a unor zone de împădurire de agrement;
- măsuri de revigorare a faunei și biodiversității locale;
- plantarea unei vegetații adaptate schimbării climatice;
- realizarea unui drum de acces din materiale nesigilante ale solului, prevăzut cu fundație pentru drum greu;
- realizarea unei infrastructuri suport neinvazive pentru evenimente în aer liber;
- zonă de camping auto;
- zone de agrement active. Oferirea unor spații exterioare de o mai bună calitate;
- Unde este posibil, conectarea dezvoltării urbane la un transport comun mai eficient; îngroparea rețelelor aeriene existente;
- reabilitarea/modernizarea și retehnologizarea sistemelor existente de iluminat public, dezvoltarea unor sisteme de iluminat public performant și eficient energetic;
- spații de parcare pentru biciclete, inclusiv introducerea unor sisteme de închiriere de biciclete; amenajări specifice pentru persoanele cu dizabilități;
- reamenajarea aleilor prin diferite modalități, pentru a crea anumite coridoare ecologice. un sistem de management al deșeurilor , care poate fi considerat o componentă a conceptului “oraș verde”;
- un sistem de monitorizare pe bază de senzori și alarmare în caz de dezastre, o componentă a implementării conceptelor “răspuns inteligent în situații de urgență” și “guvernare inteligentă”;
- zonă de acces public la internet WiFi, ca primă componentă a implementării conceptelor de “turism inteligent” și “comunitate inteligentă”;
- un ghid digital pe bază de coduri de puncte amplasate pe clădiri, monumente, obiective istorice, etc., o altă componentă a implementării conceptului de “turism inteligent”;
- implementarea unor sisteme de monitorizare, supraveghere și de siguranță specifice infrastructurii verzi, coridoare verzi;
- reabilitarea terenului de fotbal și împrejurimile lui, pentru a putea fi mai atractiv pentru locatari și turiști;
- reabilitarea tribunei;
- realizarea unei parcuri auto supraetajate;
- dotarea și asigurarea infrastructurii în scopul utilizării unor imobile prin îmbunătățirea infrastructurii specifice pentru creșterea participării comunității la activitățile comunitare, culturale și civice, inclusiv construcția de săli polivalente și bazine de înot destinate activităților sportive și recreative;
- reabilitarea pistei de atletism;
- dezvoltarea infrastructurii sportive și, implicit, a calității vieții locuitorilor, precum și a locuitorilor din zonele limitrofe respectiv a vizitatorilor orașului , prin îmbunătățirea calitativă atât a infrastructurii cât și a serviciilor sociale;
- designul stadionului trebuie să ia în considerare nevoia de a crea structuri ospitaliere care

oferă confort și siguranță la niveluri maxime.

- stadioanele de fotbal sunt privite din ce în ce mai mult ca monumente arhitecturale în cadrul peisajului urban, ce au un impact enorm asupra comunităților și a infrastructurii înconjurătoare.

În acest sens, în acord cu sursele de finanțare identificate, două dintre principalele obiective investiționale propuse pentru realizare în perioada imediat următoare privesc:

- „Amenajare ca zonă de agrement Lacul cu apă sărată Parc Măgura, oraș Târgu Ocna, județul Bacău”;
- „Amenajare Parc Aventura, oraș Târgu Ocna, județul Bacău”.

Intervenții propuse:



Fig. 108



Fig.109



Fig.110



Fig. 111



Fig.112



Fig.113



Fig. 114



Fig.115



Fig.116



Fig. 117



Fig.118



Fig.119



Fig.120



Fig.121



Fig.122



Fig.123



Fig.124

Referinte:

Fotografii:

- <https://www.google.com/url?q=https://maps.google.com/&sa=U&sqi=2&ved=2ahUKewjWwp6P-vOGAxU7gfoHHeJtA6YQFnoECAUQAQ&usg=AOvVaw3w-XoMQR3if3kRMP3K89iJ>
- <https://www.pinterest.com>

Diagrame:

- Studiu de regenerare urbană 2021-2027
- Studiu de regeneare

Planuri:

- Plan Urbanistic General Oraș Târgu Ocna- Reglementari Urbanistice- Zonificari
 - <https://www.google.com/url?q=https://maps.google.com/&sa=U&sqi=2&ved=2ahUKewjWwp6P-vOGAxU7gfoHHeJtA6YQFnoECAUQAQ&usg=AOvVaw3w-XoMQR3if3kRMP3K89iJ>

Surse de informare :

- https://ro.wikipedia.org/wiki/Funicularul_din_T%C3%A2rgu_Ocna
- https://ro.wikipedia.org/wiki/T%C3%A2rgu_Ocna
- https://ro.wikipedia.org/wiki/Salina_T%C3%A2rgu_Ocna
- Strategia de dezvoltare a Orașului Târgu Ocna 2021-2027
- Plan Urbanistic General Oraș Târgu Ocna – Regulament-

ROMÂNIA
JUDEȚUL BACĂU
ORAȘ TÂRGU OCNA
PRIMAR
Nr. 9249 din 15.07.2024

REFERAT DE APROBARE
cu privire la aprobarea Studiului referitor la zonele de regenerare urbană
din orașul Târgu Ocna, județul Bacău

Programul Regional Nord Est 2021-2027 a fost aprobat în data de 21.10.2022, de Comisia Europeană prin Decizia de punere în aplicare nr. C (2022) 7637/21.10.2022. Acest program beneficiază de o alocare totală de 1.759.422.188 euro și susține transformarea regiunii într-o regiune mai competitivă și mai inovativă, mai digitalizată , prietenoasă cu mediul , cu o mobilitate urbană mai durabilă , mai accesibilă , o regiune educată și atractivă pentru turiști.

În cadrul acestui Program, Prioritatea 7- *O regiune mai atractivă*, impune ca și condiție de eligibilitate, delimitarea zonelor de regenerare urbană (în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 183/2022 *privind stabilirea unor măsuri pentru finanțarea unor proiecte de regenerare urbană*, prin anexarea extrasului din Planul urbanistic general cu zone definite pentru operațiuni de regenerare urbană și a unui Studiu elaborat de specialiști atestați în domeniul urbanismului pentru identificarea de zone care pot face obiectul regenerării urbane.

Acest instrument va fi utilizat în mod obligatoriu de toate orașele care doresc să abordeze într-o manieră integrată provocări locale multiple, de ordin economic, social, demografic, climatic, etc., prin proiecte care prin specificul lor se încadrează în operațiunile menționate la Prioritatea 7: *"Nord-Est - O regiune mai atractivă"* – OS 5.1 Promovarea dezvoltării integrate și incluzive în domeniul social, economic și al mediului, precum și a culturii, a patrimoniului natural, a turismului sustenabil și a securității în zonele urbane.

Pentru a accesa alocarea disponibilă din cadrul Programului Operațional Regional Nord-Est 2021-2027 și pentru a răspunde nevoii de simplificare, optimizare, accelerare a procesului de accesare a finanțărilor europene în perioada de programare 2021-2027, Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Est utilizează instrumentul de dezvoltare teritorială intitulat Dezvoltare Urbană Integrată Nord- Est (DUI NE), conceput în raport cu prevederile art. 28, punctul c). și art. 29, aliniat 1). din Regulamentul (UE) 2021/1060 de stabilire a dispozițiilor comune respectiv art. 11 din Regulamentul UE 1058/2021 privind Fondul European de Dezvoltare Regională și Fondul de Coeziune.

Prin Documentul cadru de implementare a Dezvoltării Urbane se lansează pentru municipiile și orașele din regiunea Nord-Est apelul de Strategii de Dezvoltare Teritorială (SDT) nr. PR/NE/2023/DUI/2. În cadrul proiectelor de regenerare urbană, bugetul estimat pentru perioada 2021-2027 este de aproximativ 0,5 miliarde de euro. Proiectele de regenerare urbană integrate acoperă un spectru larg de intervenții și de situații ce sunt complementare și sunt corelate cu programele de dezvoltare economico-socială și de mediu a localităților, precum și cu viziunea de amenajare a teritoriului și urbanism.

Conform legii 350/2001, în Planul Urbanistic General sunt delimitate zonele în care se preconizează operațiuni urbanistice de regenerare urbană. Fără o reglementare care să acopere situațiile în care regenerarea urbană poate soluționa disfuncțiile existente, a cadrului necesar pentru elaborarea documentațiilor aferente proiectelor de regenerare urbană finanțabile prin fonduri nerambursabile, administrațiile publice locale nu pot pregăti proiecte care să răspundă cerințelor impuse.

UAT-urile urbane au posibilitatea, din data începerii depunerii Strategiilor de Dezvoltare, să depună documentele strategice elaborate în vederea evaluării conformității și admisibilității.

Pentru orașele din Regiunea Nord-Est care vor dori să acceseze finanțările disponibile subOP5, în cadrul P7 din PR Nord-Est, este lansat un apel de Strategii de Dezvoltare Teritorială cu termen limită de depunere.

Prin adresa nr 15200/AM/10.05.2024, înregistrată la Primăria orașului Târgu Ocna cu nr.6653/13.05.2024, Agenția de Dezvoltare Regională Nord Est ne comunică necesitatea depunerii Studiului privind delimitarea zonelor de regenerare urbana, pentru obținerea Avizului de Conformitate.

Avizul de conformitate este un document obligatoriu pentru depunerea cererilor de finanțare pe prioritatea P7 din cadrul Programului Regional Nord-Est 2021-2027, care va cuprinde concluziile rezultate ca urmare a verificărilor realizate.

În elaborarea acestui studiu s-au conturat 6 zone de interes și anume :

- Zona central culturală;
- Zona de locuințe colective;
- Zona de promenadă – Râul Vîlcele;
- Zona de agreement și zona de funicular;
- Zona muzeală și traseu istoric;
- Zona de agreement și camping.

În delimitarea acestor zone s-a luat în considerare principala direcție de dezvoltare economică , și anume sprijinirea sectorului turistic, prin promovarea serviciilor practicate, punerea în valoare a patrimoniului cultural și istoric, precum și prin modernizarea și dezvoltarea spațiilor de petrecere a timpului liber. Alte direcții de dezvoltare promovate de autoritatea locală sunt: sprijinirea sectorului productiv, dezvoltarea sectorului de construcții, atragerea investițiilor și a fondurilor nerambursabile, modernizarea orașului și a infrastructurii acestuia, dezvoltarea sectorului de comerț.

Față de cele prezentate, raportat la explicațiile suplimentare cuprinse în raportul structurii de specialitate, rog Consiliul local Târgu Ocna să analizeze și să aprobe Proiectul de hotărâre în forma prezentată.

PRIMARUL ORASULUI TARGU OCNA
Cristian Aurelian CIUBOTARU

RAPORT DE SPECIALITATE
cu privire la aprobarea Studiului referitor la zonele de regenerare urbană
din orașul Târgu Ocna, județul Bacău

Autoritatea de Management pentru Programul Regional Nord-Est 2021- 2027 a lansat apelul PR/NE/2023/DUI/2 – pentru orașele și municipiile (altele decât cele reședință de județ) din Regiunea Nord-Est.

Pentru a accesa alocarea disponibilă din cadrul Programului Operațional Regional Nord-Est 2021-2027 și pentru a răspunde nevoii de simplificare, optimizare, accelerare a procesului de accesare a finanțărilor europene în perioada de programare 2021-2027, Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Est utilizează instrumentul de dezvoltare teritorială intitulat Dezvoltare Urbană Integrată Nord-Est (DUI NE), conceput în raport cu prevederile art. 28, punctul c). și art. 29, aliniat 1). din Regulamentul (UE) 2021/1060 de stabilire a dispozițiilor comune respectiv art. 11 din Regulamentul UE 1058/2021 privind Fondul European de Dezvoltare Regională și Fondul de Coeziune.

Acest instrument va fi utilizat în mod obligatoriu de toate orașele care doresc să abordeze într-o manieră integrată provocări locale multiple, de ordin economic, social, demografic, climatic, etc., prin proiecte care prin specificul lor se încadrează în operațiunile menționate la Prioritatea nr.7: "Nord-Est - O regiune mai atractivă" - OS 5.1. Promovarea dezvoltării integrate și incluzive în domeniul social, economic și al mediului, precum și a culturii, a patrimoniului natural, a turismului sustenabil și a securității în zonele urbane.

Prin Documentul cadru de implementare a Dezvoltării Urbane se lansează pentru municipiile și orașele din regiunea Nord-Est apelul de Strategii de Dezvoltare Teritorială (SDT) nr. PR/NE/2023/DUI/2.

UAT-urile urbane au posibilitatea, din data începerii depunerii Strategiilor de Dezvoltare Teritorială mai jos precizată, să depună documentele strategice elaborate în vederea evaluării conformității și admisibilității.

Printre documentele solicitate se numără și extrasul din PUG cu delimitarea zonei de regenerare urbană /Studiul privind delimitarea zonei de regenerare urbană (în conformitate cu prevederile OUG 183/2022) și Hotărârile de aprobare a acestor documente.

APL-urile din Regiunea Nord Est, care utilizează instrumentul DUI NE, vor putea obține Avizul de Conformitate (AC) după parcurgerea următoarelor etape obligatorii:

- Elaborare și aprobare document strategic SDT;
- Elaborare procedură pentru prioritizarea operațiunilor, rezultate ca urmare a elaborării documentelor strategice (SDT);

- Elaborare fișe de proiect pentru proiectul/proiectele ce se doresc a fi finanțate din OP5 (P7 din PR Nord-Est). Alocarea predefinită pentru municipii este de maxim 7 mil. Euro (FEDR+BS).

Regenerarea urbană cuprinde intervenții asupra condițiilor de viață, asigurând coeziunea și reducerea disparităților socio-economice a zonelor, având ca rezultat creșterea atractivității zonei pentru investitori și crearea de locuri de muncă. Ținând cont că zonele urbane sunt considerate principalele motoare ale creșterii economice și a unei dezvoltări policentrice, procesul de regenerare urbană este unul imperios și complex, din punct de vedere al susținerii dezvoltării socio-economice al localităților.

Astfel, regenerarea urbană este importantă din punct de vedere public și strategic, având rezultate pe termen scurt, mediu și lung. Orașele ar trebui să își pună în valoare punctele forte inerente, înglobate în țesutul lor dens și variat, iar regenerarea urbană ar trebui să reprezinte un instrument în inversarea tendinței actuale de expansiune, conform Politicii Urbane a României, document elaborate de Banca Mondială. Totodată, regenerarea urbană trebuie realizată luând în calcul echitatea și interesele tuturor categoriilor sociale, în vederea evitării gentrificării. La nivel național, a fost stabilit modul în care proiectele de regenerare urbană pot și finanțate din fonduri nerambursabile și rolul autorităților publice locale în vederea elaborării și pregătirii proiectelor de regenerare urbană pe baza unor reglementări comune, care să asigure eligibilitatea acestora.

Astfel, conform Legii nr. 350/2001, în Planul Urbanistic General sunt delimitate zonele în care se preconizează operațiuni urbanistice de regenerare urbană

Fără o reglementare care să acopere situațiile în care regenerarea urbană poate soluționa disfuncțiile existente, a cadrului necesar pentru elaborarea documentațiilor aferente proiectelor de regenerare urbană finanțabile prin fonduri nerambursabile, administrațiile publice locale nu pot pregăti proiecte care să răspundă cerințelor impuse.

Delimitarea zonelor care necesită operațiuni de regenerare urbană se realizează printr-o manieră integrată pe limite cadastrale și include, după caz, zonele învecinate cu care există legături ecologice, peisagistice, funcționale sau de circulație, pentru a crea conexiunile către acestea. Spațiul public reprezintă o parte definitorie a calității vieții și a atractivității unui oraș, reprezentând locul în care oamenii pot socializa și crea comunități.

Calitatea, gradul de accesibilitate și dotările dintr-un spațiu public joacă un rol esențial în calitatea vieții populației. Spațiul public nu include doar suprafețele publice fizice, ci include și fațadele clădirilor și toate elementele care compun peisajul natural și antropoc al unui oraș.

Astfel, proiectele de regenerare urbană trebuie să asigure implementarea operațiunilor integrate

Orașele sunt motoarele unei economii și polii de susținere ai coeziunii teritoriale. Totodată, performanța unui oraș se află în strânsă legătură cu bunăstarea locuitorilor și gradul de atracție al investitorilor și turiștilor. Pentru a deveni atractiv, un oraș trebuie să asigure o calitate ridicată a vieții.

De aceea, proiectul de regenerare urbană trebuie să pornească de la schimbări în mediul de viață cotidian, care conduc la ameliorarea sănătății, gradului de interacțiune și implicare, și nu în ultimul rând cresc productivitatea populației.

Totodată, prin aplicarea principiilor sustenabile, un oraș devine atractiv și competitiv cu alte orașe din regiune.

Centrele urbane se află într-o evoluție constantă, pe parcursul căreia se confruntă cu din ce în ce mai multe provocări. Preocuparea autorităților publice locale pentru regenerarea spațiilor publice urbane, vine în contextul schimbărilor la care atât comunitățile locale cât și spațiul disponibil, trebuie să se adapteze.

Pentru orașele din Regiunea Nord-Est care vor dori să acceseze finanțările disponibile sub OP5, în cadrul P7 din PR Nord-Est, este lansat un apel de Strategii de Dezvoltare Teritorială cu termen limită de depunere.

Studiul de față are ca scop delimitarea zonelor de regenerare urbană, cum au fost ele definite prin Ordonanța de Urgență nr.183 din 28 decembrie 2022. Prin studiu sunt identificate zone care necesită implementarea unor operațiuni integrate de regenerare urbană, în care se regăsesc cel puțin una din următoarele situații:

-zona centrală, zona istorică, zone construite, protejate și zone de protecție a monumentelor, zone din ansambluri de locuit, zona autogărilor, stațiilor, foste terenuri agricole afectate de expansiune urbană, necontrolată ce necesită reconfigurări în vederea dezvoltării urbanistice durabile, zone de agrement și turism, zona piețelor destinate comerțului cu produse și servicii.

Vor fi evaluate, din punctul de vedere al conformității și admisibilității, SDT-urile și documentele obligatorii (în conformitate cu prevederile DCI DU) care se vor depune de aceste tipuri de urban (municipii și orașe) în perioada în care apelul este deschis.

Pentru obținerea Avizului de Conformitate (AC), orașele din Regiunea Nord-Est trebuie să transmită în format electronic (PDF) prin intermediul poștei, documentele solicitate, printre care se numără și extrasul din PUG cu delimitarea zonei de regenerare urbană / Studiul privind delimitarea zonei de regenerare urbană (în conformitate cu prevederile OUG 183/2022) și Hotărârile de aprobare a acestor documente.

Dacă în urma verificărilor realizate pentru cele două etape se constată că sunt îndeplinite cerințele stipulate se va emite Avizul de conformitate doar pentru acele documente strategice care satisfac cerințele menționate în grilele de verificare. Avizul de conformitate este un document obligatoriu pentru depunerea cererilor de finanțare pe prioritatea P7 din cadrul PR Nord-Est 2021-2027, care va cuprinde concluziile rezultate ca urmare a verificărilor realizate.

Apreciem ca deosebită oportunitatea de a participa la Apelul PR/NE/2023/DUI/2 ce utilizează instrumentul de Dezvoltare Urbană Integrată, atât de important pentru orașele care doresc să abordeze într-o manieră integrată provocări locale multiple, de ordin economic, social, demografic, climatic, prin proiecte care prin specificul lor se încadrează în operațiunile menționate la Prioritatea nr.7: "Nord-Est - O regiune mai atractivă".

Față de cele prezentate, Proiectul de hotărâre inițiat de Primarul orașului Târgu Ocna poate fi prezentat Consiliului Local Târgu Ocna în vedere dezbaterii și adoptării.

**SERVICIUL TURISM, EVENIMENTE
PUBLIC, AGREMENT, MEDIU, STRATEGII
ȘI PROGRAME DE DEZVOLTARE**
Sef serviciu Neli Alina ȘILOCHI

Intocmit,
Consilier Dana COZMA