

CONCEPTUL DE „EUROSTAȚIE”, impact pe plan european și național: accesibilitate, servicii și instalații sigure

Dr. arh. George Miron STĂNCIOIU

În ultimele decenii statutul clădirilor de călători a suferit semnificative mutații. Din simple terminale pentru sosirile și plecările trenurilor, gările au devenit veritabile mașinării urbane. Necesitatea reevaluării modalităților și a sistemelor interoperabile de transport, gândite în perspectiva dezvoltării durabile, reprezintă actuala orientare a soluțiilor de arhitectură feroviară, pentru ameliorarea problemelor de trafic cauzate prin utilizarea excesivă a transportului rutier, în același timp pentru reducerea impactului asupra mediului înconjurător.

Concomitent cu nașterea Uniunii Europene, a apărut un nou concept, acela de „eurostație”. Această nouă realitate a condus firesc la o creștere majoră a mobilității oamenilor pe teritoriul noii uniuni. Noul concept a fost adoptat rapid și utilizat de majoritatea societăților europene de cale ferată. Astfel, țările din Europa de Vest au implementat o serie de proiecte de modernizare și revitalizare a gărilor, cu prioritate în marile orașe, după diferite modele de administrare, ținând cont și de specificul național al statului respectiv.

Faptul că toate călătoriile cu trenul încep și se sfârșesc într-o gară reprezintă un motiv suficient pentru a asigura un acces la stații simplu și lipsit de discriminare.

„Tendențele din ultimii ani în dezvoltarea transportului feroviar arată că acesta este pe cale să devină fundamentul sistemului de locomoție al viitorului, eficient și modern, tendință ce capătă contur, practic pe toate continentele” [4] — a conchis președintele UIC Miguel Corsini, la prezentarea Raportului Anual pentru anul 2000.

Azi, rolul clădirii de călători stă la baza studiilor întreprinse de Uniunea Europeană, ceea ce implică două motivații.

Prima motivație constă în orientarea atenției managerilor infrastructurilor feroviare spre veniturile potențiale pe care stațiile de cale ferată le pot oferi dacă spațiile sunt exploatate și pentru alte activități pe lângă cele feroviare, specializate. Datorită liberalizării piețelor de transport și a limitărilor financiare ale bugetului de stat, companiile de cale ferată au fost obligate să-și regândească politica, orientându-se spre profit și concentrându-se pe clientelă.



Fig. 1. Standardul european oglindit în calitățile designului și dotărilor din spațiul destinat călătorilor

A doua motivație. La nivel european s-a accentuat necesitatea integrării modalităților de transport într-un mediu de dezvoltare durabilă, aceasta fiind considerată o orientare de notorietate ce va trebui aplicată de toate țările Uniunii pentru reducerea problemelor de mediu și de aglomerări de trafic cauzate prin exacerbarea numărului de automobile.

În România, a fost demarată reactivarea estetică și funcțională a clădirilor de călători, prin intermediul programelor europene de reabilitare, recomandându-se o atenție sporită edificiilor care posedă o valoare specială, în vederea întocmirii documentațiilor pentru evidențierea posibilităților de modernizare și amenajare a cadrului urbanistic și arhitectural. Astfel, tendințele arhitecturii feroviare românești vizează asimilarea conceptului de

eurostație prin:

- Modificarea politicilor de călătorie pe calea ferată;
- Libera circulație pe calea ferată susținută de tehnologia mobilă I.T. și comunicații prin satelit;
- Derularea unor programe de pregătire și racordare a infrastructurii de căi ferate pentru circulația de mare viteză pe coridoarele paneuropene;
- Aplicarea graduală a programelor comunitare privind conceptul de Eurostație cu respectarea standardelor de accesibilitate și mobilitate în clădirile de călători;
- Integrarea gărilor importante într-un sistem interconectabil și conex;
- Includerea în clădirile principale a noilor standarde și asigurarea rentabilizării spațiilor publice accesate de călători;
- Flexibilizarea partului de arhitectură în zona publică, a călătorului și promovarea potențialului multifuncțional al spațiului feroviar;
- Gestionarea impactului asupra mediului înconjurător prin soluții de arhitectură și tehnologie;
- Identificarea și soluționarea problematicii legate de mediu și dezvoltare durabilă în arhitectura clădirilor feroviare publice, pentru limitarea efectelor cauzate de poluare și schimbări climatice;
- Valorificarea potențialului fondului construit prin ameliorarea imaginii dure (feroviare – industriale) și inițierea unor proiecte integrate de amenajare peisageră;
- Recâștigarea semnificației și a importanței gării în actualul context al dezvoltării urbane și al politicii de integrare europeană.

Racordarea Căilor Ferate Române la coridoarele trans-europene, comportă ridicarea performanțelor rețelei naționale la cerințele europene, inclusiv prin modernizarea gărilor și aducerea lor la nivel de Eurostații. Astfel, au fost inițiate și unele acțiuni concrete de reabilitare ale clădirilor de călători, care urmăresc satisfacerea tuturor exigențelor de performanță în conformitate cu standardele de calitate europene, necesare integrării Căilor Ferate Române în rețeaua spațiului comunitar.

Ca urmare a acordului de împrumut către BERD din anul 1996, pentru demararea acțiunii de modernizare și adaptare continuă a serviciilor oferite călătorilor la normele europene, sunt implicate următoarele proiecte:

- separarea fluxurilor de călători de cele de bagaje, poștă și mesagerie;

- reamenajarea spațiilor destinate publicului călător (săli de așteptare, holuri, case de bilete, birouri de informații);
- eliminarea intersecțiilor de fluxuri, amplificarea spațiilor deficitare, scurtarea traseelor pietonale;
- asigurarea unor accese și evacuări rapide pentru navetiști;
- amenajări specifice persoanelor cu nevoi speciale (mame cu copii sau persoane cu dizabilități);
- reconsiderarea valorilor arhitectonice (acolo unde este cazul) și valorificarea lor corespunzătoare.

De asemenea, se încearcă o regândire a ierarhizării activităților derulate în incintele gărilor prin amenajarea unor minispații de cazare și crearea unor noi spații de închiriat, toate acestea având ca scop asigurarea unor prestații și servicii moderne, precum și majorarea încasărilor provenite din vânzări și chirii.

În același timp, redimensionarea și ordonarea suprafețelor au ca scop separarea zonelor de exploatare de cele comerciale și implicit, de cele destinate publicului călător. [3]

Ansamblul măsurilor luate, ca de altfel și cele cuprinse în programele actuale și de perspectivă, trebuie corelate cu prevederile obligatorii impuse de Uniunea Internațională a Căilor Ferate (UIC), prin care se urmărește atât creșterea confortului călătorilor, cât și îmbunătățirea gradului de acces și al mobilității persoanelor cu handicap locomotor, hipoacuzie și nevăzători. Nu au fost neglijate nici activitățile de comerț și alimentație publică în stații, astfel că publicul călător are la dispoziție restaurante, *fast-food*-uri, magazine alimentare, chioșcuri sau chiar galerii comerciale.

Tendința re proiectării spațiilor pentru transport și călători

Proiectarea trebuie să se facă continuu, aici distingându-se și metodele de cercetare de arhitectură, ca fiind considerate tot ale proiectării.

Gările trebuie să fie racordate celor mai noi tehnologii (considerând tehnologia ca temă de proiectare) și să fie studiate pluricriterial sau (multi)funcțional și proiectate în perspectiva dezvoltării sau modificării ulterioare, pe baza opțiunilor publicului călător, a nevoilor imediate a acestora, ținând seama totodată de schismele urbane, de expansiunile și mutațiile demografice.

Astfel, clădirea de călători se stratifică într-un veritabil „Turn Babel”, propunându-se diversificarea existenței, renunțându-se la unele funcții învechite și născându-se altele cu ajutorul participării la conceperea temei a călătorului — utilizatorului.

Gara se reprojecțează astfel ca un „spațiu în spațiu”, ținând cont de zonele de influență și conflict, neizolându-se sau limitându-se, din contră absorbind transformările colaterale, feed-back-ul funcționând ca un leitmotiv, fiind percepută ca un miez — nucleu și ca un reper în jurul căruia se construiește, se adaugă tot ceea ce este benefic și se substituie tot ceea ce este inutil și perimat, într-un proces de actualizare continuu.

Tocmai acest proces face din clădirea de călători, o construcție cu arhitectură avansată și inteligentă, permeabilă la schimbări.

CFR — S.A. a prezentat studii de fezabilitate, elaborate de ISPCF S.A., vizând programe de modernizare și actualizare a unui număr de 13 mari stații de cale ferată în scopul aducerii lor la nivel de eurostație. Dintre acestea au fost selecționate pentru finanțare, într-o primă etapă, doar următoarele șase: București Nord, Craiova, Timișoara Nord, Cluj-Napoca, Iași, Constanța Galați, Focșani, Suceava, Arad, Curtici, Sibiu, Brașov. Selecționarea stațiilor menționate s-a făcut ținându-se cont de poziția lor pe culoarele paneuropene (IV și IX), de faptul că aparțin reședințelor de județ și de numărul de trenuri care le tranzitează [2].

Între timp, au fost finalizate cu succes lucrările demarate la gările Burdujeni, Sighișoara și extinderea Gării Constanța. Altele, ca de exemplu Gara Fetești, se află în diferite stadii avansate de execuție.

Pentru Gara de Nord, principalele direcții de acțiune vizează rezolvarea marilor probleme, cum ar fi cele **de circulație** — în interiorul clădirii și în zonele înconjurătoare (sosiri — plecări călători, parcări auto și stații de taximetre) și cele **de servire a călătorilor** — prin amplificarea, diversificarea și gruparea spațiilor comerciale, astfel încât să se asigure atât o eficiență economică maximă, cât și sporirea confortului publicului călător și a ergonomiei, totodată prin respectarea prevederilor normelor UIC privind persoanele cu deficiențe de mobilitate.

Lucrările ce urmează a fi executate în interiorul gării se axează în principal modernizarea acceselor, a pasajelor urbane, a celor două galerii (A și B), a sălilor de așteptare și caselor de bilete (ocazie cu care se va renunța la împărțirea convențională, în clasa I și a II-a), precum și a grupurilor sanitare [2].

Fig. 2. **GARA CENTRALĂ DIN
FREIBURG, Germania.**



Gara veche — un posibil model
pentru Gara Burdujeni.



Gara actuală — în contrast cu
trecutul



Fig. 3. **GARA BURDUJENI** după finalizarea lucrărilor de reabilitare – conservare, 2000 – 2006

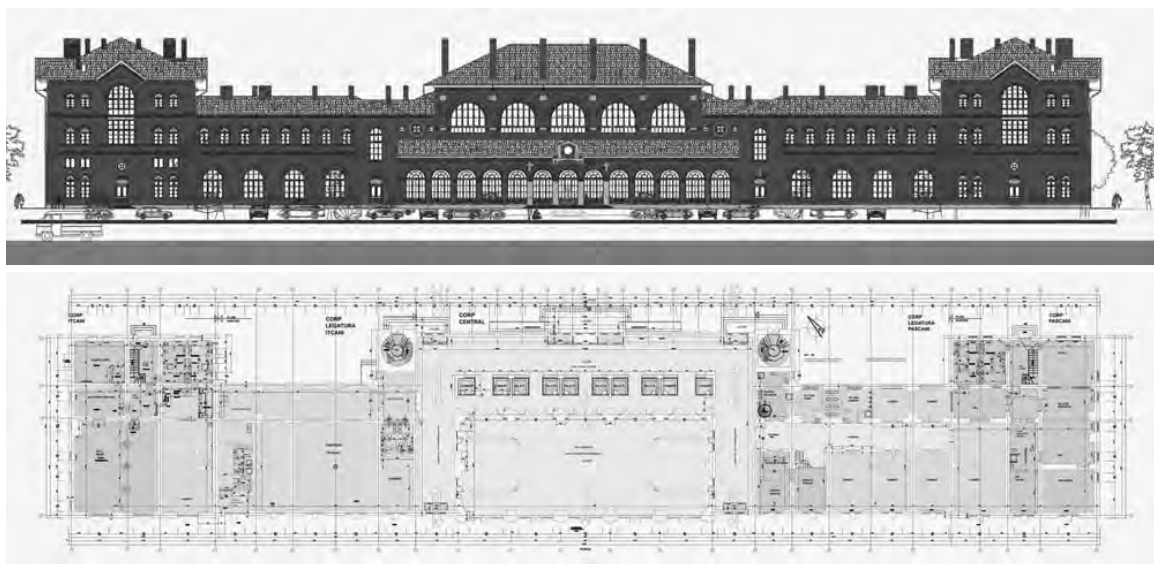


Fig. 4. Consolidare, conservare și
conversie parțială a Gării Burdujeni,
S.C. CONSYS PROIECT S.R.L. București,
Arh. Margareta Fotache



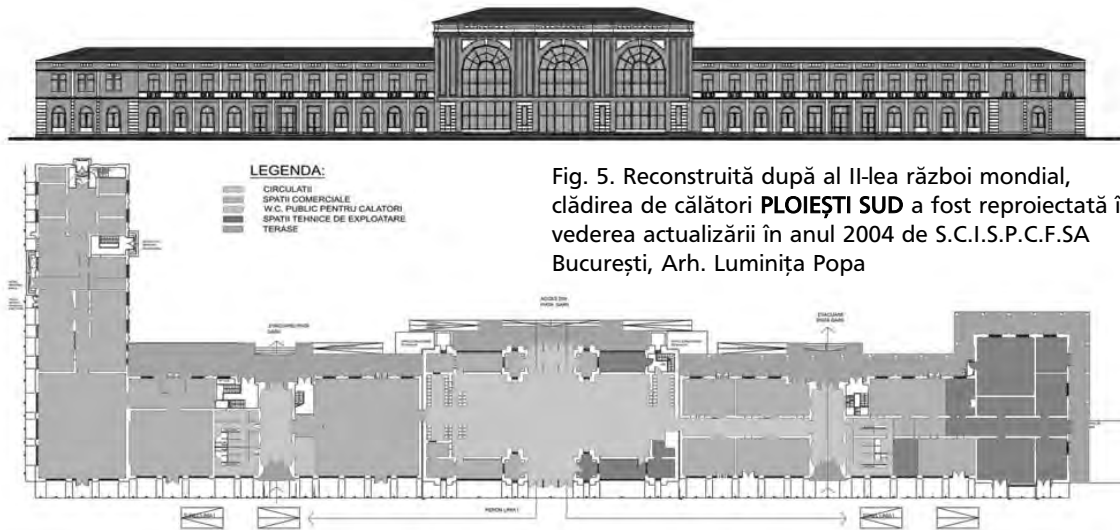


Fig. 5. Reconstruită după al II-lea război mondial, clădirea de călători **PLOIEȘTI SUD** a fost reproiectată în vederea actualizării în anul 2004 de S.C.I.S.P.C.F.SA București, Arh. Luminița Popa

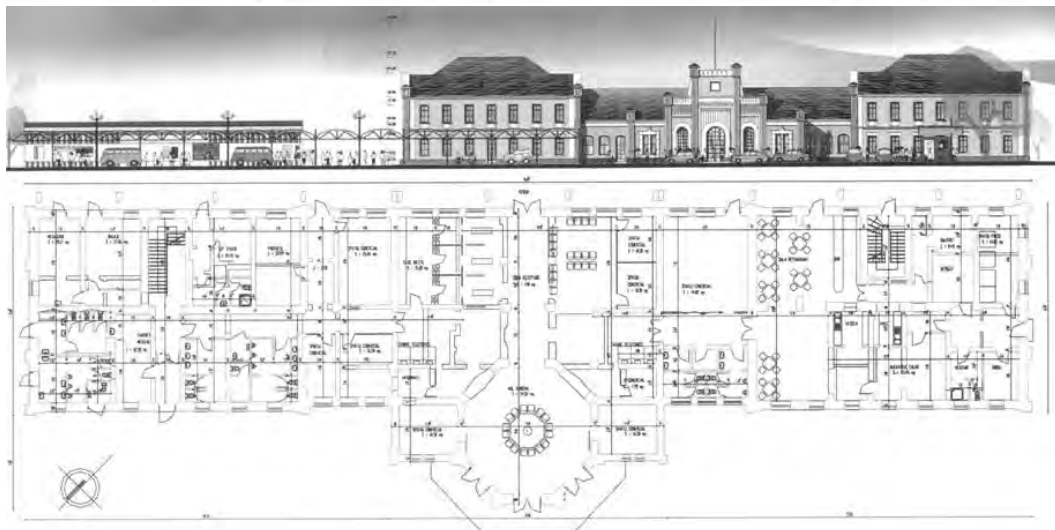
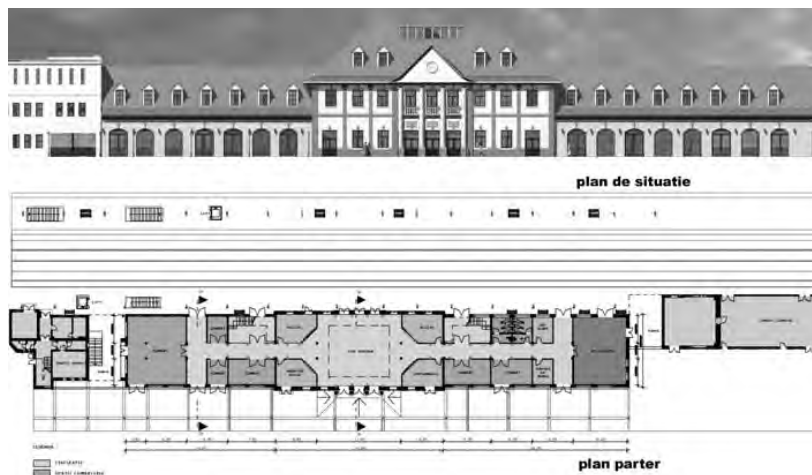


Fig. 6. Restaurare și refuncționalizare **GARA ALBA — IULIA**, PROIECT ALBA S.A., Arh. Silviu Sbera, cf. „Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare din România”, 2001 — 2010

Fig. 7. Lucrările de consolidare și modernizare demarate la **GARA SIGHIȘOARA**, s-au finalizat prin refuncționalizarea și eliberarea spațiului interior cu păstrarea anvelopei clădirii inițiale, restructurarea peronului de la linia I și reconfigurarea pieței gării.



Proiectant general ISPCF București,
Proiectant de specialitate CCPEC,
Șef proiect complex:
Prof. Dr. Arh. Zoltan Takacs,
Șef proiect arhitectură:
Lect. Dr. Arh. Iulius Cristea



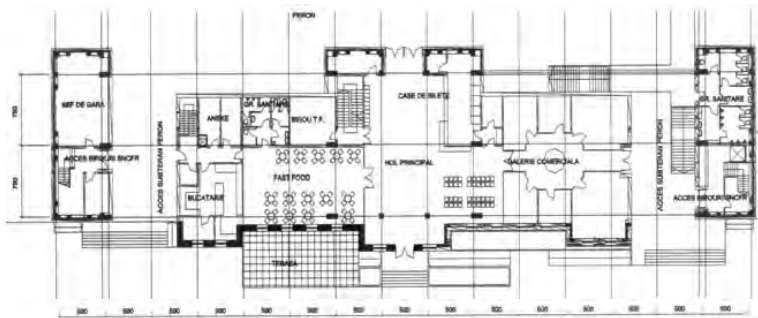


Fig. 8. **GARA FETEȘTI**
 Noua clădire de călători
 Proiectant S.C. ROSTRADA S.A.
 București, 2004
 Arh. Sorin Gabrea și
 Vasile Telea

Imagini de pe șantier, iunie 2007

Fișa UIC 140 O, biletul de tren al României spre gara europeană

Emiterea de către Uniunea Internațională a Căilor Ferate (UIC) a Fișei 140 litera O, a fost făcută atât cu scopul de a defini un cadru cât mai unitar pentru designul stațiilor europene, cât și pentru a asigura armonizarea măsurilor luate prin îmbunătățirea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă și dizabilități.

În urma studiilor, s-a constatat că un segment important al populației suferă de mobilitate redusă, cauzată fie de o invaliditate permanentă, fie de o incapacitate temporară survenită după un accident sau o boală care a determinat deficiențe locomotorii, deficiențe optice, acustice sau psihice.

Trebuie să se țină seama, totodată, că la un moment dat, orice om se poate afla într-o fază de mobilitate redusă, iar acest fapt trebuie să fie inclus în datele de temă a programului de arhitectură a oricărei stații, gândite și regăsite unitar într-un lanț feroviar bine proiectat din perspectiva accesibilității, putând deveni mai atractiv și conducând în cele din urmă la creșterea numărului de călători cu trenul [1].

Fișa 140 stabilește exact standardele accesibilității în stații dar și modul sau gradul de aplicabilitate în cadrul noului concept. Normele și standardele, regăsite în cadrul conceptului de „eurostație”, vor completa pe cele naționale (cu specific și identitate), care în multe cazuri au mai multe constrângeri, dar în nici un fel nu le vor înlocui. Conceptul abordează accesibilitatea stațiilor europene, obiectivul fiind facilitarea călătoriilor cu trenul pe căile ferate membre UIC. Azi, o serie de stații europene sunt caracterizate prin nivele diferențiate de accesibilitate.

Toate aceste standarde sunt aplicate treptat stațiilor de cale ferată membre UIC, ajungându-se în cele din urmă la nivelul de accesibilitate agreat pentru atragerea mai multor călători, incluzând și persoanele care suferă de fobia de a intra singure în locurile publice, zgomotoase și aglomerate.

Calitatea serviciilor furnizate într-o stație accesibilă are un impact important asupra opțiunii călătorului. Pentru realizarea acestui program s-a hotărât renovarea gărilor din cele mai importante orașe cu scopul creșterii atractivității comerciale, a maximizării performanțelor pentru profit, prin minimizarea costurilor de întreținere și exploatare.

Obiectivul principal al reabilitării spațiilor din clădirile de călători existente, aliniat conceptului de „eurostație”, constă în atragerea publicului spre transportul pe calea ferată, prin

sporirea vitezei de circulație și a siguranței prin îmbunătățirea serviciilor oferite, putând oricând concura cu succes transportului auto, iar pe distanțe medii fiind considerat chiar o alternativă a transportului aerian.

lata câteva din lucrările ce se vor executa la stațiile selecționate în prima fază și care se vor baza pe următoarele obiective:

- renovarea spațiilor comune de trecere, a sălilor de așteptare, a toaletelor publice, a caselor de bilete, a spațiilor comerciale existente și a celor ce vor avea ulterior o astfel de destinație;
- restaurarea sau înlocuirea acoperișurilor;
- înlocuirea pavimentelor atât în incinta gărilor, cât și în proximitatea clădirilor;
- schimbarea tâmplăriei și a ferestrelor inițiale, în concordanță cu originalul și specificul istoric al clădirii respective, evitând contrastul (luând în calcul chiar și recondiționarea pieselor);
- mărirea ariei comerciale prin reducerea suprafețelor destinate activităților specifice căii ferate, pentru obținerea de venituri din chirii;
- redistribuirea activităților desfășurate în incinta stațiilor, astfel încât funcțiunile comerciale să fie grupate în zonele cu flux maxim de călători, pentru a da un aspect cât mai omogen, precum și pentru a atrage nu numai călătorii ce tranzitează gara, ci și pe localnici.

Ca un amendament, trebuie menționat faptul că fiecare stat are anumite particularități și specificități în modul de asigurare a serviciilor în schema de funcționare a unei clădiri de călători.

Persistă totuși problema impunerii anumitor schimbări în conceperea și ierarhizarea funcțiilor unei gări, care nu se pot aplica în România. Se menționează aici tendința de renunțare la spațiul pentru sala de așteptare, la taxarea de la capătul peronului, aplicabilă numai în cazul gărilor terminus, cât și la accesul controlat în stații [1].

Studiile UIC sunt însoțite și de o analiză economico — financiară a potențialului spațiilor clădirilor de călători, dar și fezabilitatea exploatării terenului proprietate a căilor ferate în perspectiva amortizării investițiilor.

Aici sunt incluse spațiile pentru activități comerciale oferite călătorilor, prin închirierea acestora, asigurarea de parcaje cu plată și în anumite condiții închirieri de spații operatorilor din turism și serviciilor hoteliere, ce pot aduce profit considerabil căilor ferate.

Acest studiu se înscrie în penultimul capitol al Raportului Anual al UIC privitor la economie și mediu, la costurile pentru transport, tehnologie, oportunitățile comerțului electronic și multimedia, dar mai ales la avantajele oferite de calea ferată în perspectiva schimbării climatice și influența sistemului feroviar în dezvoltarea durabilă a arhitecturii clădirilor de călători.

Prin abordarea clădirii de călători din perspectiva spațiului generator de funcțiuni multiple, se conturează, pe de-o parte, necesitatea polivalenței spațiului public prin expandarea exclusivă a oportunităților orașului, glisând din zona locuitorului spre zona călătorului, analizând, pe de altă parte, evoluția istorică și dezvoltarea funcțională a acestor spații de arhitectură complexă.

Tot aici se cercetează domeniul primordial prin care se aplică factorii multicriteriali și anume domeniul proiectării programului de arhitectură, unde se decodifică „Turnul Babel” prin segregarea spațială, tipologii și listări de funcțiuni, implicând o reconfigurare a ponderii temei de arhitectură în ierarhizarea spațiului ca rezultată a metamorfozei formal-volumetrice, semnalată și transmisă „mediului” urban-arhitectural și feroviar-industrial, odată cu evoluția mijlocului de transport sau cu perfecționarea infrastructurii căilor ferate.

În cele din urmă, analizele „prevăd” unele tendințe evolutive în modelarea spațiului multifuncțional — upgrade și adaptare spațială — abordate în noua arhitectură a clădirilor de transport pe calea ferată. În final, strategiile viitorului prezente în tema-program se transpun de la nivelul experienței occidentale considerate model, la nivelul spațiului tradițional-autohton, având la bază conceptul de „eurostație”.

Bibliografie:

- 1 *Fișa UIC 140 O* (Uniunea Internațională a Căilor Ferate), *Eurostații — Accesibilitatea la stațiile din Europa*, Prima Ediție, Mai 2001, traducere din limba engleză, Inv. 109611, Cota III 3864, biblioteca UAUIM București
- 2 BRĂNZAN, Oana, *O nouă tinerețe a Gării de Nord*
- 3 BRĂNZAN, Oana, *Condiții moderne în stațiile de cale ferată*
- 4 UIC, Raportul anual pe anul 2000

Internet

home page: Jurnalul feroviar, 2002

Surse foto:

THORNE, Martha, *Modern Trains and Splendid Stations*

TREICHLER, Hans Peter, *The Swiss Railway SAGA — 150 Years of Swiss Trains**, AS Verlag & Buchkonzept AG, Zürich, 1996

Freiburg Hauptbahnhof Postkarte, *Monografia Comunei Burdujeni*, județul Suceava,

Compania Națională de Căi Ferate, CNCFR — SA

Neuer Bahnhof, Foto: Josep M. Marti

Monografia Comunei Burdujeni, județul Suceava, Compania Națională de Căi Ferate, CNCFR — SA Gara Burdujeni, Foto: Curcan Ionel și Andrei Chitic

Arhitext. Arhitectură, design, arte nr. 8/2004, număr tematic: Gări