

PROIECT® ARAD
societate pe acțiuni cu
capital integral privat
2900 ARAD-ROMÂNIA
bd. DECEBAL N° 2
tel.: [004]057/21.60.90
[004]057/21.25.56
fax.: [004]057/21.96.82

Inregistrată la Oficiul Registrului Comerțului
Județ Arad, sub nr. J/02/304/1991,
având un capital social de 129.318.000 lei

Beneficiar:

Consiliul Local al Municipiului Arad

2900 ARAD-ROMÂNIA • bd. Revoluției 75

FOAIE DE CAPĂT

Proiect N°:

25.000

Faza:

P.U.G.-"Plan urbanistic general"

Denumire proiect:

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL ARAD

Conținut volum:

Volum III-"MEMORIU GENERAL-DISFUNCȚIONALITĂȚI"

Director general:

arh. GHEORGHE SECULICI

Director tehnic:

ing. IOAN ASLĂU

Șef proiect:

arh. GHEORGHE SECULICI



"PROIECT ARAD"
 societate pe acțiuni cu
 capital integral privat
 2900 ARAD-ROMÂNIA
 bd. DECEBAL N° 2
 tel.: [004]057/21.60.90
 [004]057/21.25.56
 fax.: [004]057/21.96.82

proiect n°: 25.000
 fază: P.U.G. - "Plan urbanistic general"
 beneficiar: Consiliul Local al Municipiului Arad
 den. pr.: Plan urbanistic general
 M U N I C I P I U L A R A D
 volum: Volum III
 conținut: Memoriu general-Disfuncționalități

FISA DE RESPONSABILITĂȚI

ÎNSUȘIREA DOCUMENTAȚIEI:

Director general:

arh. GHEORGHE SECULICI

Director tehnic:

ing. IOAN ASLĂU

Șef proiect:

arh. GHEORGHE SECULICI

COLECTIV DE ELABORARE:

Urbanism și amenajarea teritoriului:

arh. GHEORGHE SECULICI

arh. ELVIRA ȘERBAN

arh. EUGEN UJJ

arh. MARIAN DINULESCU

arh. GEORGETA FEIER

arh. MONICA CUZNEȚOV

arh. ILEANA STANCA

ing. GABRIELA DĂMĂCUȘ

th. VERONICA FERENȚI

ing. SORIN RĂDUCANU

Organizarea circulației:

Alimentare cu apă și canalizare:

ing. MARILENA DUMITRESCU

ing. FRANCISC BEGOV

ing. ȘTEFAN IAȘCHEVICI

arh. IOAN DARIDA

ing. VASILE CHIRICHEU

sing. CLAUDIU CRISTEA

ing. DANA IAȘCHEVICI

dact. RODICA PAP

dact. CODRUȚA GHERAN

dact. ILEANA KALMAR

**Alimentare cu energie electrică,
 telefonie:**

Alimentare cu gaze:

Studii geo:

Salubritate:

Transport în comun:

Tehnoredactare:

Coperti:

Culegere text:

Întocmit:

arh. ELVIRA ȘERBAN



"PROIECT ARAD"
 societate pe acțiuni cu
 capital integral privat
 2900 ARAD-ROMÂNIA
 bd. DECEBAL N° 2
 tel.: [004]057/21.60.90
 [004]057/21.25.56
 fax.: [004]057/21.96.82

proiect n°: 25.000
 faza: P.U.G. - "Plan urbanistic general"
 beneficiar: Consiliul Local al Municipiului Arad
 den. pr.: Plan urbanistic general
 M U N I C I P I U L A R A D
 volum: Volum III
 conținut: Memoriu general-Disfuncționalități

BORDEROU DE VOLUME

VOLUMUL I Memoriu de sinteză

VOLUMUL II Memoriu general - Situația existentă

VOLUMUL III Memoriu general - Disfuncționalități

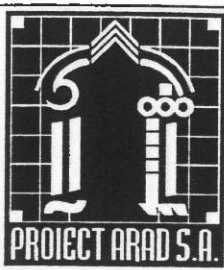
VOLUMUL IV Memoriu general - Reglementări

VOLUMUL V Studii de fundamentare P.U.G.

- Va** Evoluția Municipiului Arad sub aspect istorico-cultural, urbanistic arhitectural
- Vb** Organizarea circulației feroviare din cadrul Municipiului Arad (I.S.P.C.F.-București)
- Vc** Referat tehnic privind Aeroportul Arad și influența lui asupra dezvoltării orașului (IPTANA-București)
- Vd** Referat tehnic privind rețeaua de drumuri naționale din Județul Arad (IPTANA-București)
- Ve** Studiul de trafic
- Vf** Studiu privind repartitia populației și gospodăriilor pe cartiere - conform recensământ (Societatea de servicii informatice Arad)
- Vg** Studiul de salubritate S.C. "PROIECT ARAD" S.A. nr. 23019/1991
- Vh** Studiul zonelor verzi ale Municipiului Arad (PARC-SILVA-Timișoara)
- Vi** Studiul energetic-Situația existentă, disfuncționalități și propuneri pentru Municipiul Arad (FRE Timișoara)
- Vj** Studiul energetic-Situația existentă, disfuncționalități și propuneri pentru Municipiul Arad (FRE Arad)
- Vk** Protecția și conservarea mediului în Municipiul Arad (Universitatea de Vest Vasile Goldiș)
- VI** Dezvoltarea agriculturii în cadrul Municipiului Arad (O.J.P.S.P.A.)

VOLUMUL VI Regulament aferent P.U.G.

Întocmit:
arh. ELVIRA ȘERBAN



"PROIECT ARAD"
 societate pe actiuni cu
 capital integral privat
 2900 ARAD-ROMÂNIA
 bd. DECEBAL N° 2
 tel.: [004]057/21.60.90
 [004]057/21.25.56
 fax.: [004]057/21.96.82

proiect n°: 25.000
 faza: P.U.G. - "Plan urbanistic general"
 beneficiar: Consiliul Local al Municipiului Arad
 den. pr.: Plan urbanistic general
 M U N I C I P I U L A R A D
 volum: Volum III
 conținut: Memoriu general-Disfuncționalități

BORDEROU VOLUM III

FOAIE DE CAPĂT 1

FIȘA DE RESPONSABILITĂȚI 2

BORDEROU DE VOLUME 3

BORDEROU VOLUM II 4

MEMORIU GENERAL-DISFUNCȚIONALITĂȚI 5

1.DISFUNCȚIONALITĂȚI 5

1.1.Aspecte de incompatibilitate și incomodare în relațiile dintre diverse zone funcționale 5

1.2.Condițiile nefavorabile ale cadrului natural 8

1.3.Necesitatea protejării unor zone cu resurse naturale valoroase, situri sau rezervații de arhitectură și zone istorice 8

1.4.Disfuncționalități în cadrul activităților economice 10

1.5.Nivelul de poluare sau de degradare constatată în unele zone 15

1.6.Probleme sociale 26

1.7.Probleme acute privind starea fondului de locuințe și dotări existente 26

1.8.Dotări social culturale și comerciale 31

1.9.Circulația rutieră și transportul în comun 39

1.10.Disfuncționalități în sistemul de echipare edilitară existentă a localității 39

2.NECESITĂȚI ȘI OPȚIUNI ALE POPULAȚIEI 59

Înlocuit:
arh. ELVIRA ȘERBAN




"PROIECT ARAD"
societate pe acțiuni cu
capital integral privat
2900 ARAD-ROMÂNIA
bd. DECEBAL N° 2
tel.: [004]057/21.60.90
[004]057/21.25.56
fax.: [004]057/21.96.82

proiect n°: 25.000
faza: P.U.G.-"Plan urbanistic general"
beneficiar: Consiliul Local al Municipiului Arad
den. pr.: Plan urbanistic general
M U N I C I P I U L A R A D
volum: Volum III
continut: Memoriu general-Disfuncționalități

MEMORIU GENERAL- DISFUNCȚIONALITĂȚI

1. DISFUNCȚIONALITĂȚI

1.1 ASPECTE DE INCOMPABILITATE ȘI INCOMODARE ÎN RELAȚIILE DINTRE DIVERSE ZONE FUNCȚIONALE.

Din analiza situației existente rezultă că între zona de locuit și zona industrială și de depozitare există unele incomodități.

În primul rând, platformele industriale N și N-V sunt amplasate în zona de locuit, ceea ce incomodează zona de locuit atât din punct de vedere fonic (prese uriașe, debitoare, etc.) cât și din punct de vedere al poluării aerului.

În general, la aceste unități industriale, există o circulație destul de intensă (aprovizionarea cu materie primă, transportul produselor finite, etc.) circulație care deranjează zona de locuit.

Zona de depozitare ocupă o suprafață destul de mare 26,47% din total suprafață de unitățile economice. O mare parte din aceste depozite sunt amplasate în zona centrală, în unități disperate. Circulația la aceste magazine (aducerea mărfii, depozitarea acesteia precum și desfacerea mărfii, se face de obicei ziua, împiedicând și incomodând circulația în zona, atât circulația carosabilă cât și cea pietonală.

Între zonele industriale care pătrund în zona de locuit și zonele de locuit nu există zone de protecție.

În zona centrală unde sunt amplasate marea majoritate a spațiilor comerciale, aprovizionarea se face din față, de pe B-dul Revoluției, fapt care perturbă circulația în zonă, circulație care este oricum o problemă în această zonă. De asemenea în zona centrală se găsesc amplasate mai multe depozite de mărfuri, materiale sau utilaje ce necesită un acces al circulației grele pentru aprovizionare, respectiv un trafic auto intens pentru consum. Ar trebui reglementată această situație printr-un program de aprovizionare a magazinelor care să nu coincidă cu orele de circulație de vârf.

În municipiul Arad zonele verzi sunt insuficiente. Sunt cartiere care nu au spații verzi amenajate, iar în zonele de locuit, între blocuri, nu există nici minimul de spații verzi și locuri de joacă pentru copii.

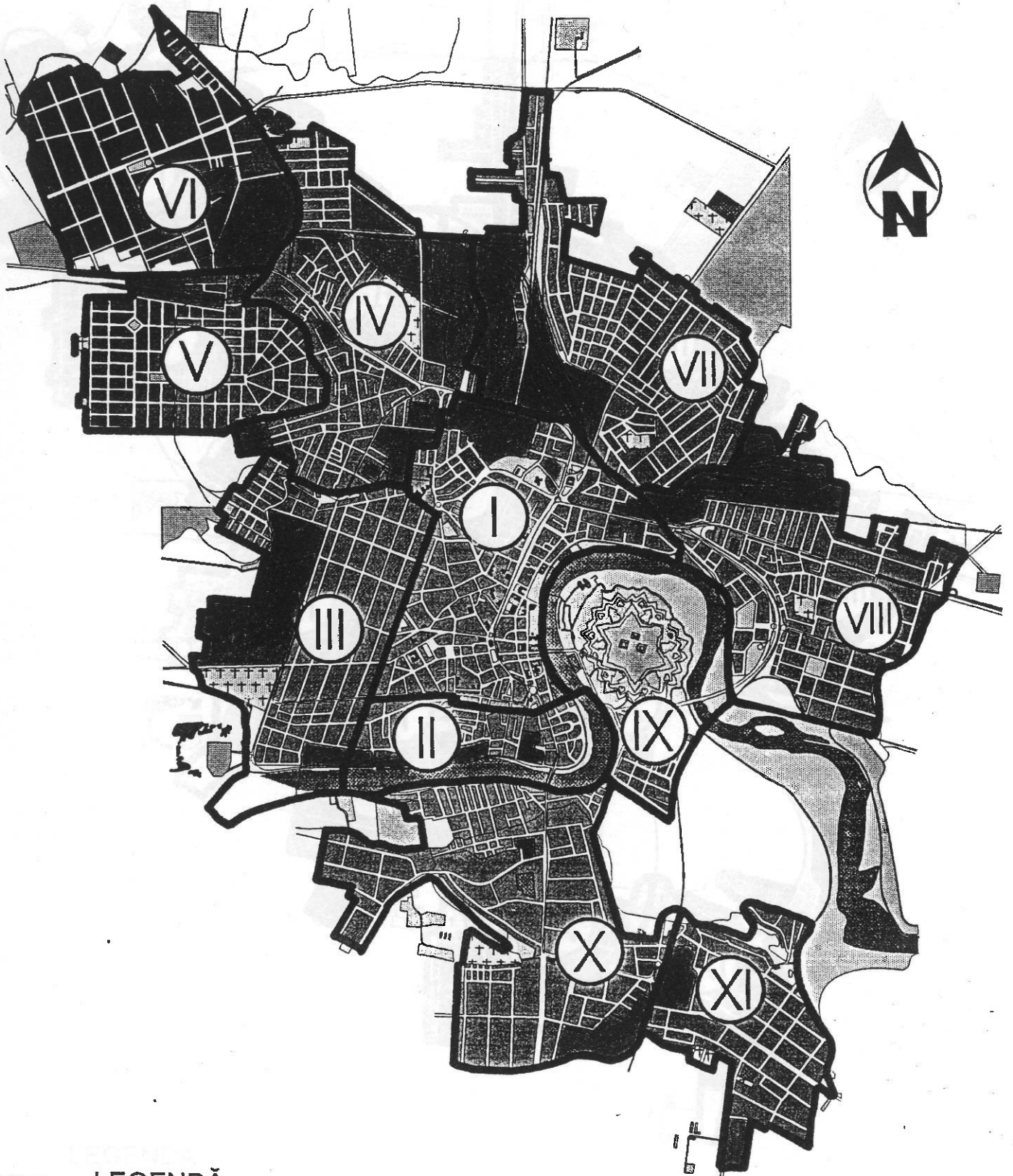
Incintele blocurilor sunt ocupate cu garaje.

În ultimii patru ani, indicele de motorizare a crescut mult, locurile de parcare au devenit insuficiente, iar garajele colective sunt practic inexistente.

Nu există zone verzi de protecție între:

- zona de locuit și zonele industriale;
- drumul de centură existent și zona de locuit;
- cimitire și zonele de locuit.

MUNICIPIUL ARAD DISFUNȚIONALITĂȚI UNITĂȚI ECONOMICE

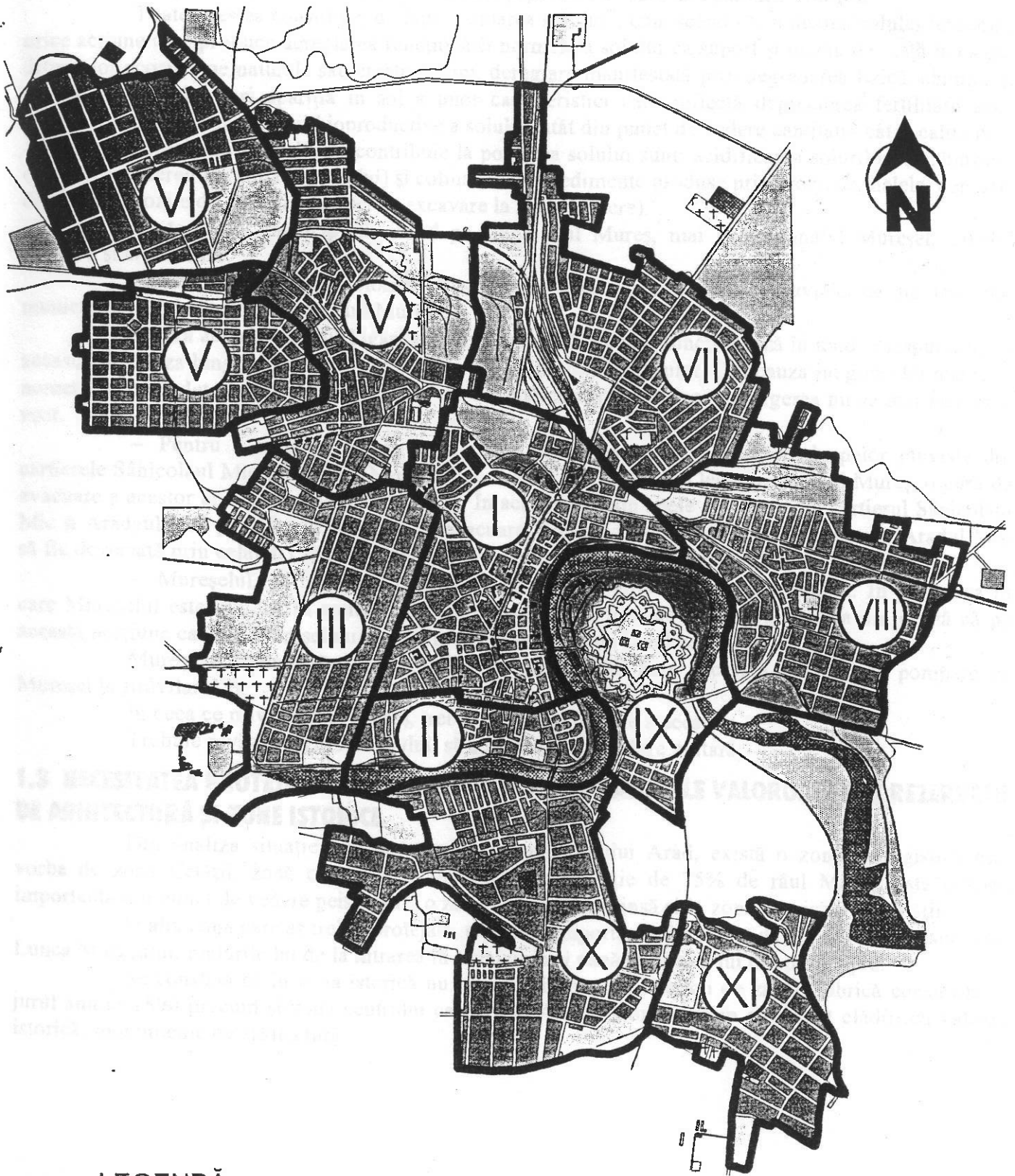


LEGENDĂ

-  UNITĂȚI ECONOMICE
-  ZONĂ DE LOCUIT

MUNICIPIUL ARAD

DISFUNȚIONALITĂȚI PARCURI, COMPLEXE SPORTIVE, ZONE VERZI



LEGENDĂ

 ZONE VERZI EXISTENTE

1.2 CONDIȚII NEFAVORABILE ALE CADRULUI NATURAL

Analizând principalii factori care determină starea de calitate a solurilor, se constată că practic în întreaga suprafață se manifestă o gamă variată de factori restrictivi, cu impacturi de diferite intensități, care provoacă sau intensifică fenomene și procese dăunătoare calității solurilor.

Toate acestea constituie, de fapt "poluarea solului", cunoscând că, poluarea solului înseamnă orice acțiune care produce dereglarea funcționării normale a solului ca suport și mediu de viață în cadrul diferitelor ecosisteme naturale sau create de om, dereglare manifestată prin degradarea fizică, chimică și biologică a solului, ori apariția în sol a unor caracteristici care reflectă deprecierea fertilității sale, respectiv reducerea capacității bioproductive a solului, atât din punct de vedere cantitativ cât și calitativ.

Principalii factori care contribuie la poluarea solului sunt: acidificarea solurilor, alcalinizare, eroziunea de teren (în albia Mureșului) și colmatarea cu sedimente produse prin eroziune, halele, depozite de steril, depozite de gunoai, lucrări de excavare la zi (balastiere).

Pe teritoriul municipiului Arad pe lângă râul Mureș, mai avem canalul Mureșel, canalul Țiganca și canalul Ier.

Aceste canale, erau folosite ca și canale colectoare a apelor pluviale de pe teritoriul municipiului și deversarea lor în râul Mureș.

La ora actuală canalul Țiganca nu mai face față, nu mai funcționează în mod corespunzător și aceasta din cauza lungimii lui cca. 7 km. Acesta era un braț al Mureșului. Din cauza lungimii lui mari și a numeroaselor podețe la ora actuală nu mai are o pantă corespunzătoare și scurgerea nu se mai face prea ușor.

– Pentru a se putea folosi din nou canalul Țiganca ca și colector al apelor pluviale din cartierele Sânicolaul Mic și Aradaul Nou va fi necesar să se realizeze o legătură cu râul Mureș, o gură de evacuare a acestor ape în aval de podul Traian. În acest caz toate apele colectate din cartierul Sânicolaul Mic și Aradaul Nou până la acesată gură de evacuare, urmând că cealaltă parte a cartierului Aradul Nou să fie deversată prin celălalt capăt al canalului care deversează în Mureș în aval de municipiu.

– Mureșelul, pe tronsonul cuprins în municipiul Arad este parțial întubat. În porțiunea în care Mureșelul este întubat, în zonele adiacente nivelul apei freatice a crescut, aceasta din cauză că pe această porțiune canalul Mureșel nu-și mai îndeplinește rolul de canal colector.

Mureșelul trebuie să-și reia rolul de canal pluvial. Este necesară o stație de pompare pe Mureșel la străvilarul B.

În ceea ce privește râul Mureș, trebuie făcută o biefare a acestuia.

Trebuie revăzut digul Mureșului, să se facă o consolidare unitară.

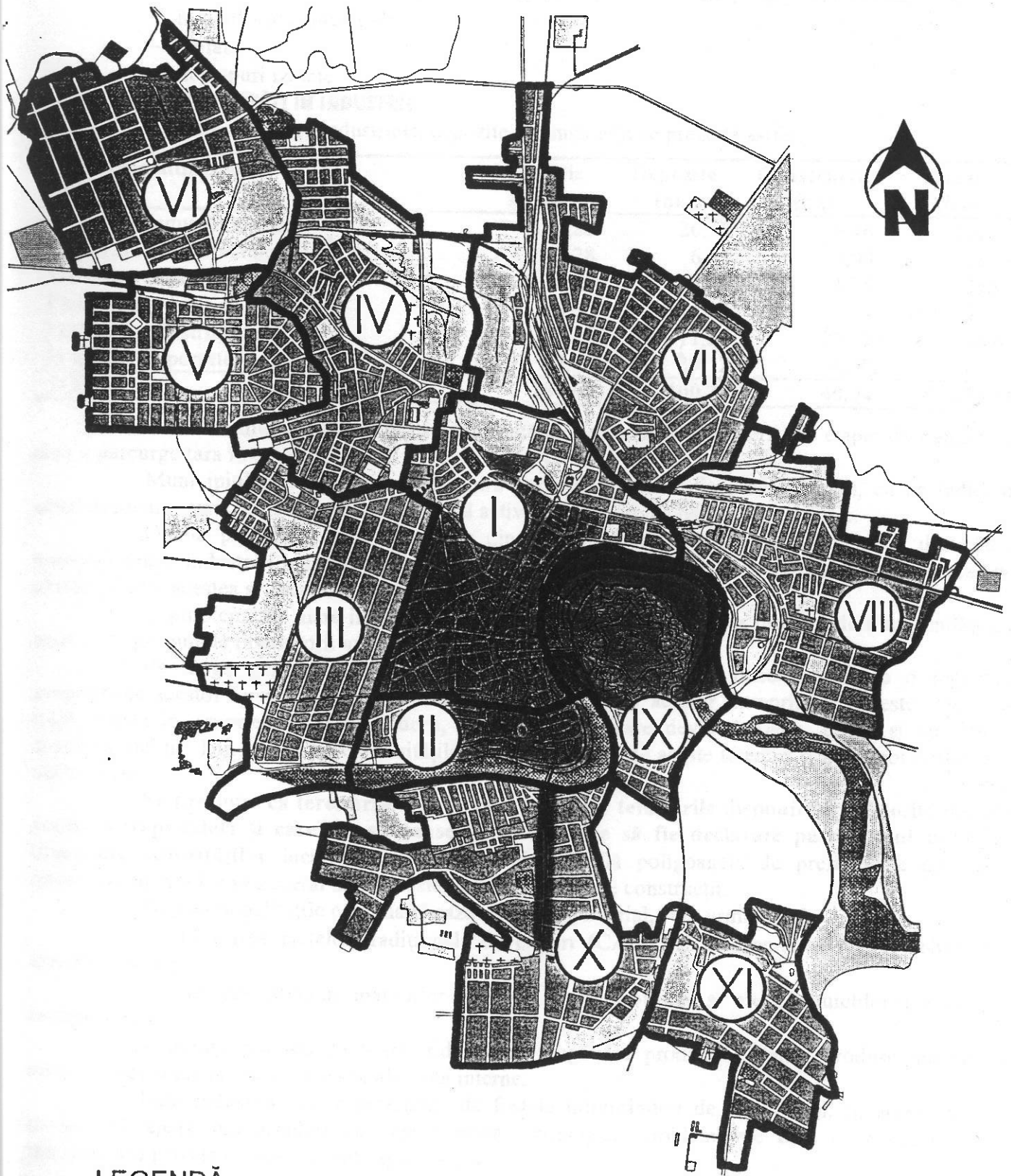
1.3 NECESITATEA PROTEJĂRII UNOR ZONE CU RESURSE NATURALE VALOROASE SAU REZERVAȚII DE ARHITECTURĂ ȘI ZONE ISTORICE.

Din analiza situației existente, pe raza municipiului Arad, există o zonă peisagistică este vorba de zona Cetății, zonă care este înconjurată în proporție de 75% de râul Mureș, este o zonă importantă din punct de vedere peisagistic, o zonă care este cuprinsă și în zona istorică a localității.

O altă zonă care ar trebui protejată, care este importantă din punct de vedere peisagistic, este Lunca Mureșului, malurile lui de la intrarea în municipiu și până la ieșirea lui din municipiu.

Se constată că în zona istorică nu este cuprinsă zona Fabricii de zahăr, fabrică construită în jurul anului 1890 precum și zona centrului cartierului Aradul Nou, zonă în care sunt clădiri cu valoare istorică, monumente de arhitectură.

MUNICIPIUL ARAD DISFUNȚIONALITĂȚI ZONĂ ISTORICĂ



LEGENDĂ

- ZONĂ ISTORICĂ
- ZONĂ DE INTERES ISTORIC PROPUȘĂ

1.4 DISFUNCTIONALITĂȚI ÎN CADRUL ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE

Municipiul Arad, este cel mai mare și mai important centru economic și social cultural din județul Arad.

Din punct de vedere al unităților economice de pe raza municipiului Arad, acestea sunt:

- în platforme industriale
- izolate
- în trupuri izolate

1.4.1 DISFUNCTIONALITĂȚI ÎN INDUSTRIE

Situația unităților industriale, depozite și construcții se prezintă astfel:

| Platforme industriale | Industrie (ha) | Depozite (ha) | Construcții (ha) | Total (ha) |
|---------------------------------|-------------------|------------------|---------------------|---------------|
| Platforma industrială nord | 169,89 | 26,35 | 8,46 | 204,70 |
| Platforma industrială nord-vest | 48,28 | 6,95 | 3,00 | 58,23 |
| Platforma industrială vest | 12,19 | 12,66 | 1,05 | 25,90 |
| Platforma industrială sud | 26,35 | 4,35 | - | 30,70 |
| Platforma industrială est | - | 11,36 | 27,33 | 38,69 |
| În unități dispersate | 27,90 | 39,12 | 0,20 | 67,22 |
| TOTAL | 284,61 | 100,79 | 40,04 | 425,44 |

Industria municipiului Arad se confruntă cu dificultățile caracteristice etapei de tranziție pe care o parcurge țara la ora actuală.

Municipiul Arad este singurul centru puternic atractiv (din județul Arad), cu un indice de activitate mare, caracterizat printr-o dezvoltată activitate economică bazată pe industrie.

O altă problemă ce se desprinde din analiza situației existente, o constituie dezvoltarea necoordonată a industriei în municipiul Arad, ceea ce determină stâneniri în extinderea și gruparea unor unități și între acestea și zonele de locuit limitrofe.

O problemă de mare importanță este facilitarea construirii unor întreprinderi noi, unități mai mici ce se propun de investitorii autohtoni, străini sau firme mixte

Pe lângă găsirea unor amplasamente corespunzătoare, o dificultate mare o reprezintă proprietatea acestor terenuri. Odată cu evaluarea patrimoniului acestor întreprinderi, aceste rezerve de teren rămân în proprietatea întreprinderii, iar după privatizare devin domeniu privat și nu intră în domeniul public. Din acest motiv autoritățile locale nu dispun de aceste terenuri și nu le pot atribui unor unități mari.

Se propune ca terenurile de rezerve, respectiv terenurile disponibile nefolosite de către aceste întreprinderi și care nu au șanse să se dezvolte să fie declarate patrimoniul public, la dispoziția autorităților locale. În această situație se află poligoanele de prefabricate din cadrul municipiului Arad și în general bazele fostelor mari trusturi de construcții.

Disfuncționalitățile care marchează sectorul industrial, sunt următoarele:

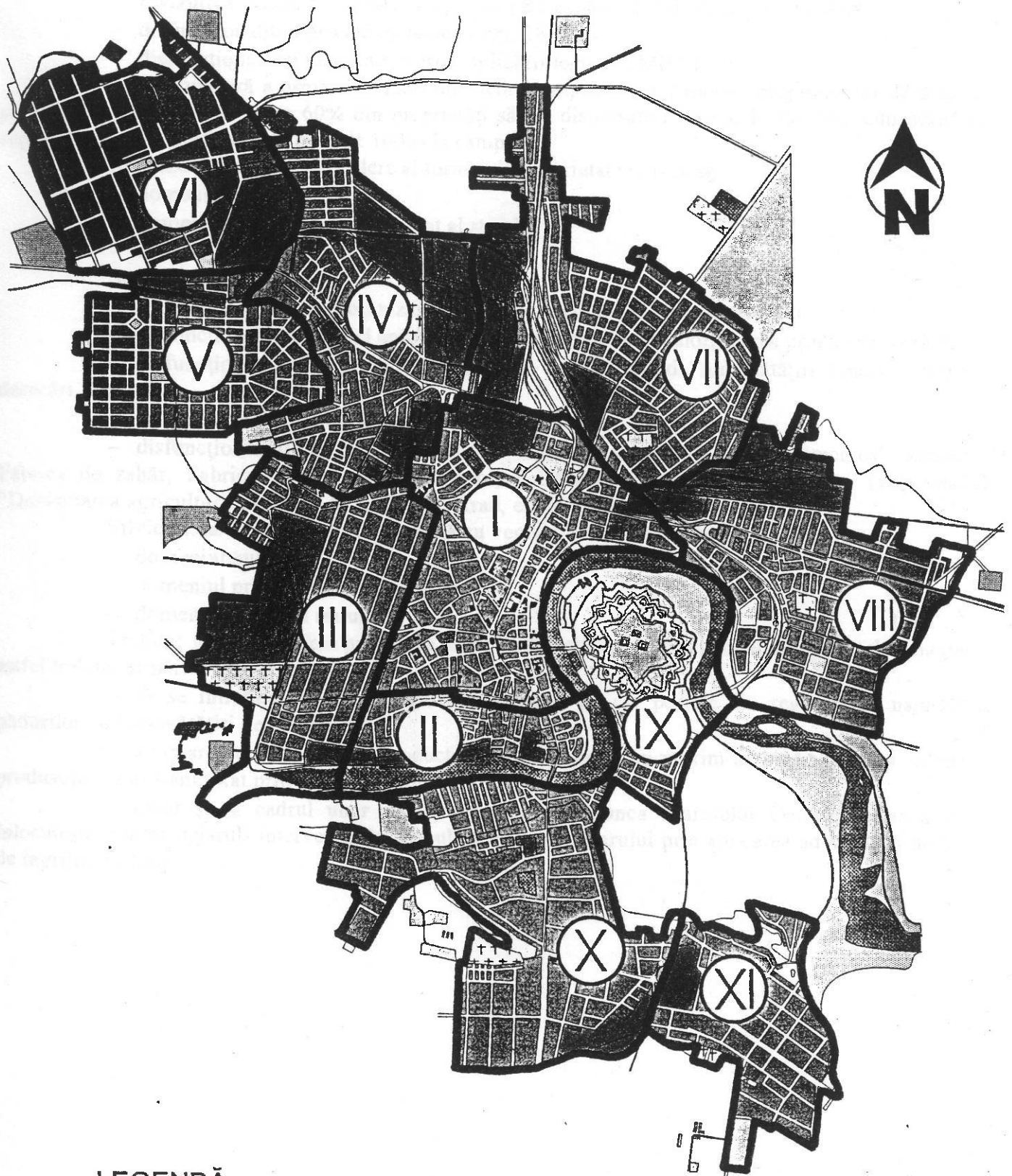
- prăbușirea piețelor tradiționale de export (CAER, și incapacitatea pieței interne de a absorbi producția;
- creșterea costului materiilor prime, ale transportului și ale cheltuielilor generale ale întreprinderilor;
- durata și costurile foarte ridicate în pregătirea producției pentru produse noi care să satisfacă nevoi ale pieței vestice sau ale celei interne.

Deși industria este reprezentată de fostele întreprinderi de stat, totuși, în acest sector au început să apară întreprinderi cu capital privat. Principala problemă pe care o întâmpină aceste întreprinderi private o constituie subcapitalizarea.

Pentru ca aceste întreprinderi să se dezvolte, este necesară sprijinirea lor pe plan local prin:

- acordarea unor posibilități avantajoase de amplasarea a capacităților;
- crearea unor stimulente și scutiri.
- rezervarea unor terenuri pentru construirea de unități industriale și spații de depozitare în zonele periferice ale municipiului, de preferință pe drumurile principale la intrarea în domiciliu.

MUNICIPIUL ARAD DISFUNȚIONALITĂȚI UNITĂȚI ECONOMICE



LEGENDĂ

■ PLATFORME INDUSTRIALE EXISTENTE

1.4.2 DISFUNȚIONALITĂȚI ÎN AGRICULTURĂ

Disfuncționalitățile legate de dezvoltarea agriculturii au în vedere potențialul de producție și economie al agriculturii, reabilitarea potențialului de producție din agricultură.

Situația fondului funciar este prezentată în tabelul anexat.

Se evidențiază unele aspecte critice, specifice municipiului:

- revizuirea evidenței suprafeței agricole pe categorii de folosință și proprietari
- disfuncționalități privind aplicarea Legii 18/1991
- disfuncționalități rezultate în urma aplicării legii nr.18/1991.

Legea funciară a urmărit în mod întemeiat compensații reparatorii proprietarilor de drept al pământului, ajungând ca peste 60% din proprietăți să fie dispersate în parcele sub 5ha, cunoscând că suprafața minimă performantă fiind de 100ha la câmpie.

În prezent din punct de vedere al formei de proprietate se disting:

- domeniul public
- domeniul privat domeniul privat al statului
- domeniul privat particular

Se constată:

- lipsa mijloacelor de mecanizare a lucrărilor agricole și a transporturilor
- disfuncționalități privind aprovizionarea materialelor și valorificarea produselor agricole
- disfuncționalități în privința funcționării activităților de îmbunătățiri funciare, irigații, desecări, etc.

- scăderea producției agricole, animale și vegetale
- disfuncționalități în relația societăților agricole și producătorilor Romcereal, Romsem, Fabrica de zahăr, Fabrica de conserve, Vinalcool, Fabrica de lapte, S.C. Carne, etc. (vezi studiul "Dezvoltarea agriculturii în cadrul Municipiului Arad, elaborat de O.J.P.S.P.A.)

Silvicultura. Suprafața totală ocupată cu vegetația forestieră este de 1153ha din care:

- | | |
|-------------------------------|--------|
| - domeniul public | 1123ha |
| - domeniul privat particular | 20ha |
| - domeniul privat al statului | 10ha |

Trebuie avută în vedere protejarea fondului forestier și nu trebuie uitat nici profitul economic, astfel trebuie urmărit ca:

- să se introducă specii autohtone valoroase, pe cât posibil din regenerarea naturală a pădurilor cu îmbunătățiri de compoziție;
- adoptarea unor cicluri de producție care să permită un maxim de profit în urma recoltării produsului ce ni l-am fixat prin felul de producție;
- chiar și în cadrul unor succesiuni naturale (Lunca Mureșului Ocolul Ceala; frasinul înlocuiește treptat stejarul) intervenim în scopul menținerii stejarului prin aplicarea adecvate și de tăieri de îngrijire în timp.

SITUAȚIA FONDULUI FUNCİAR
la data de 08.12.1993 localitatea Arad

| Nr. crt. | DETINATOR | Terenuri agricole | | | | | | TOTAL agricol | Terenuri neagricole | | | | TOTAL neagricol | TOTAL GENERAL | |
|----------|---|-------------------|--------|-----|--------|--------|--------|---------------|---------------------|-----|---------|-------------|-----------------|---------------|--------------|
| | | Arabil | | | Livezi | | | | Păduri | Ape | Drumuri | Construcții | | | Neproductive |
| | | Pășuni | Fânețe | Vii | Vii | Livezi | | | | | | | | | |
| 1 | Total localitate | 17.951 | 1.909 | 140 | 4 | 13 | 20.017 | 1.153 | 687 | 607 | 3.371 | 313 | 6.131 | 26.148 | |
| 2 | Domeniu public total | 3.852 | 1.754 | 48 | 0 | 0 | 5.654 | 1.123 | 519 | 490 | 838 | 234 | 3.204 | 8.858 | |
| 3 | Ministerul agriculturii | 3.387 | 183 | 23 | 0 | 0 | 3.593 | 8 | 130 | 34 | 87 | 18 | 277 | 3.870 | |
| 4 | I.S.C.P.A. (Anexa 1) | 474 | 22 | 3 | 0 | 0 | 499 | 0 | 8 | 4 | 3 | 7 | 22 | 521 | |
| 5 | S.C.P.S. Zahăr Arad | 411 | 22 | 3 | 0 | 0 | 436 | 0 | 8 | 3 | 2 | 7 | 20 | 456 | |
| 6 | C.I.O.S. Arad | 63 | 0 | 0 | 0 | 0 | 63 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 65 | |
| 7 | I.S.C.P.Z. (Anexa 3) | 2.764 | 151 | 7 | 0 | 0 | 2.922 | 7 | 44 | 28 | 46 | 11 | 136 | 3.858 | |
| 8 | S.C.P.C.B. Mureș Arad | 2.764 | 151 | 7 | 0 | 0 | 2.922 | 7 | 44 | 28 | 46 | 11 | 136 | 3.858 | |
| 9 | D.I.F. (Anexa 4) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 78 | 0 | 27 | 0 | 105 | 105 | |
| 10 | S.C.M.A. (D.G.E.M.A.) | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 6 | |
| 11 | Alte unități ale M.A.A. | 144 | 10 | 13 | 0 | 0 | 167 | 1 | 0 | 2 | 10 | 0 | 13 | 180 | |
| 12 | AGROSEM | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 10 | 18 | |
| 13 | O.J.R.S.A. | 73 | 2 | 6 | 0 | 0 | 81 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 3 | 84 | |
| 14 | SEMTEST Tms. | 71 | 0 | 7 | 0 | 0 | 78 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 78 | |
| 15 | PRIMĂRII Total din care: | 297 | 1.514 | 17 | 0 | 0 | 1.828 | 25 | 30 | 261 | 198 | 81 | 595 | 2.423 | |
| 16 | Min. Ape. Pd. Mediu total de | 2 | 15 | 7 | 0 | 0 | 24 | 1.089 | 352 | 20 | 67 | 61 | 1.589 | 1.613 | |
| 17 | Regia Autonomă Romsilva | 2 | 14 | 4 | 0 | 0 | 20 | 1.082 | 0 | 20 | 5 | 5 | 1.112 | 1.132 | |
| 18 | Regia autonomă a apelor | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 4 | 7 | 352 | 0 | 62 | 56 | 477 | 481 | |
| 19 | Ministerul Apărării Naționale | 88 | 9 | 0 | 0 | 0 | 97 | 0 | 0 | 0 | 32 | 0 | 32 | 129 | |
| 20 | Ministerul de Interne | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 8 | 12 | |
| 21 | Ministerul Industriilor Total din care: | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 18 | 208 | 8 | 234 | 235 | |
| 22 | Dep. Ind. Chimice & Petrochim | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 38 | 0 | 50 | 50 | |
| 23 | Dep. Ind. Constr. de Mașini | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21 | 8 | 29 | 29 | |
| 24 | Regia Autonomă RENEL | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 6 | 149 | 0 | 155 | 156 | |
| 25 | Ministerul Transporturilor | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 155 | 158 | 0 | 320 | 320 | |
| 26 | Ministerul Comerțului | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 2 | |
| 27 | Ministerul Turismului | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 6 | |
| 28 | Min. Lucrărilor publice & Amenajarea terit. | 0 | 19 | 0 | 0 | 0 | 19 | 0 | 0 | 2 | 8 | 40 | 50 | 69 | |
| 29 | I.J.P.I.P.S. | 0 | 19 | 0 | 0 | 0 | 19 | 0 | 0 | 2 | 8 | 40 | 50 | 69 | |

SITUATIA FONDULUI FUNCIAR
la data de 08.12.1993 localitatea Arad

| Nr. crt. | DETINATOR | Terenuri agricole | | | | | | TOTAL agricol | Terenuri neagricole | | | | | | TOTAL neagricol | TOTAL GENERAL |
|----------|--|-------------------|--------|--------|--------|-----|--------|---------------|---------------------|--------|-----|-------------|--------------|-------|-----------------|---------------|
| | | Pășuni | | | Fânete | Vii | Livezi | | Drumuri | | | Construcții | Reproductive | | | |
| | | Arabil | Pășuni | Fânete | | | | | Ape | Păduri | | | | | | |
| 30 | Ministerul Învățământului | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 10 | 10 |
| 31 | Ministerul Culturii Total din care: | 74 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 80 | 0 | 0 | 0 | 0 | 31 | 0 | 31 | 111 |
| 32 | Dep. Așezăminte Culturale | 74 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 80 | 0 | 0 | 0 | 0 | 31 | 0 | 31 | 111 |
| 33 | Alte ministere & organizații centrale | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 1 | 0 | 0 | 29 | 21 | 0 | 51 | 58 |
| 34 | Domeniu privat total | 14.099 | 155 | 92 | 4 | 14 | 14 | 14.363 | 30 | 168 | 117 | 2.533 | 79 | 2.927 | 17.290 | 17.290 |
| 35 | Domeniu privat particular Total | 8.472 | 92 | 66 | 4 | 10 | 10 | 8.644 | 20 | 95 | 52 | 2.205 | 64 | 2.436 | 11.080 | 11.080 |
| 36 | Gosp. individuale + Asociații simple | 2.232 | 14 | 0 | 4 | 7 | 7 | 2.257 | 8 | 28 | 4 | 2.180 | 59 | 2.279 | 4.536 | 4.536 |
| 37 | Individuale Felnac | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 7 |
| 38 | Individuale Vinga | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 | 38 |
| 39 | Societăți comerciale agricole (conf. L31/91) | 746 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 749 | 0 | 3 | 2 | 25 | 5 | 35 | 784 | 784 |
| 40 | Societăți agricole (conf. L36/91) | 5.494 | 77 | 64 | 0 | 3 | 3 | 5.638 | 12 | 64 | 46 | 0 | 0 | 122 | 5.760 | 5.760 |
| 41 | Domeniu Privat al Statului | 5.627 | 63 | 26 | 0 | 3 | 3 | 5.719 | 10 | 73 | 65 | 328 | 15 | 491 | 6.210 | 6.210 |
| 42 | S.C.A.C.S. (I.A.S.) | 3.931 | 63 | 25 | 0 | 3 | 3 | 4.022 | 8 | 46 | 48 | 206 | 11 | 319 | 4.341 | 4.341 |
| 43 | S.C. "ARNO" Aradul Nou S.A. | 2.254 | 0 | 15 | 0 | 0 | 0 | 2.269 | 3 | 22 | 27 | 42 | 1 | 95 | 2.364 | 2.364 |
| 44 | S.C. "AGROPRODEX" IRATOS | 729 | 15 | 4 | 0 | 0 | 0 | 748 | 1 | 12 | 6 | 15 | 0 | 34 | 782 | 782 |
| 45 | S.C. "ALFAR" S.A. Arad | 113 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 118 | 3 | 0 | 2 | 33 | 10 | 48 | 166 | 166 |
| 46 | S.C. "AVICOLA" S.A. Arad | 92 | 2 | 0 | 0 | 3 | 3 | 97 | 1 | 1 | 1 | 31 | 0 | 34 | 131 | 131 |
| 47 | S.C. "SUINPROD" Arad | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 5 | 1 | 51 | 0 | 57 | 63 | 63 |
| 48 | S.C.A. UTVINIȘ | 221 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 259 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 6 | 265 | 265 |
| 49 | S.C. HORTICOLA Horia | 81 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 83 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 85 | 85 |
| 50 | S.C. "AVICOLA" S.A. București | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 26 | 0 | 26 | 32 | 32 |
| 51 | S.C. "SUPERSEM" Aradul-Nou | 435 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 436 | 0 | 3 | 7 | 7 | 0 | 17 | 453 | 453 |
| 52 | S.C.A.C.S. Industrie Alimentară | 1.532 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1.533 | 2 | 25 | 15 | 45 | 0 | 87 | 1.620 | 1.620 |
| 53 | I.P.I.L.F. Arad | 1.532 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1.533 | 1 | 25 | 15 | 4 | 0 | 45 | 1.578 | 1.578 |
| 54 | I.I.C. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 17 | 0 | 18 | 18 | 18 |
| 55 | Fabrica de Spirt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 | 0 | 24 | 24 | 24 |
| 56 | R.A. Romcereal | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 | 0 | 22 | 22 | 22 |
| 57 | Alte Societăți Comerciale & Regii agricole | 164 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 164 | 0 | 2 | 2 | 55 | 4 | 63 | 227 | 227 |
| 58 | Depozit de armăsari Arad | 156 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 156 | 0 | 2 | 2 | 4 | 4 | 12 | 168 | 168 |
| 59 | F.N.C. Arad | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 8 | 8 | 8 |
| | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 43 | 0 | 43 | 51 | 51 |

1.4.3 DISFUNCTIONALITĂȚI ÎN TURISM

Municipiul Arad, se caracterizează prin turismul de tranzit, datorită faptului că prin oraș trec drumuri naționale importante (DN.7, DN.79, DN.69).

Realizarea autostrăzii, a drumurilor expres, și a centurii legat de DN.7, facilitează evitarea traversării orașului de turiști de tranzit, situație care necesită reorientarea concepției actuale prin transformarea turismului de tranzit în turismul de destinație pentru care municipiul Arad are condiții. În aceste sens, se necesită întocmirea unui studiu aprofundat; ca și elemente, putem arăta transformarea cetății Aradului într-un obiectiv turistic de primă importanță. Valorificarea apelor geotermale existente din oraș și apropiere, crearea condițiilor pentru realizarea unor expoziții, congrese, etc.

Situația existentă - capacități:

cazare în hoteluri 1267 locuri

Pentru a putea face față cerințelor actuale și a ține pasul cu dezvoltarea activității de turism atât pe plan național cât și internațional este necesar ca din punct de vedere al confortului, actualele hoteluri să se ridice la nivelul standardelor internaționale.

1.5 NIVELUL DE POLUARE SAU DE DEGRADARE CONSTATAT ÎN UNELE ZONE.

a) Poluarea industrială a apelor subterane

Studiul impurificării produse de activitățile industriale a scos în evidență arealele intens afectate de factorii perturbatori-industria chimică prin poluarea produsă în zona Combinatului de îngrășăminte chimice Arad, industria energetică cu poluarea produsă de CET pe lignit Arad, industria textilă și industria alimentară.

(vezi studiul privind protecția și conservarea mediului în municipiul Arad).

- zona afectată zona de captare a puțurilor de alimentare cu apă potabilă a municipiului Arad.

- anexăm planșele cu poluarea cu amonii, cu azotați și cu azotiți din studiul mai sus menționat.

b) Poluarea urbană și agricolă asupra apelor prezența substanțelor organice, ca rezultat al poluării cu ape menajere, dejecții animaliere, depozite de deșeuri urbane.

c) Poluarea produsă de pesticide

d) Poluarea produsă de îngrășăminte chimice.

1.5.1 SURSELE DE POLUARE A APELOR

Rolul cel mai important în acțiunea de poluare a apei îl au activitățile industriale. Odată cu apele uzate unitățile industriale elimină:

- azotați, fosfați, cloruri etc. industria chimică

- resturi de origine animală și vegetală, substanțe organice, bacterii și viruși industria alimentară

- coloranți, detergenți industria ușoară

- produse petroliere, metale grele, suspensii întreprinderile industriei constructoare de mașini

- apă cu temperatură ridicată industrie energetică

Unitățile agricole și agrozootehnice contribuie la poluarea apei prin marile complexe de creștere a bovinelor și porcinelor.

Caracterul acestui gen de poluare este de cele mai multe ori punctiform.

Activitățile de gospodărie comunală contribuie la poluarea apei prin substanțe minerale și organice în suspensie și dizolvate, viruși și bacterii pe care le evacuează odată cu apele canalizare. Chiar și depozitele de gunoarie menajere în special cele neorganizate sau incorect organizate, devin surse de poluare a apelor.

Unitățile care poluează apa sunt:

- Combinatul de îngrășăminte chimice Arad (acum închis) care a poluat apa subterană, dar care azi amenință captarea de apă potabilă a municipiului.

- Fabrica de bere ARBEMA

- INDAGRARA fabrica de spirt

- Fabrica de zahăr

- Abatorul nou S.C. CARNE S.A.

- S.C. ARLEFRUCT S.A.
- Industria Laptelui
- Sectorul II S.C. ASTRA S.A.
- S.-C. Feroneria S.A.
- S.C. Aris S.A.
- S.C. Arădeanca S.A.
- S.C. Azoma S.A.
- Intreprinderea de orologerie S.A.
- S.C. U.T.A. S.A.
- S.C. TEBA S.A.
- Tricoul Roșu
- S.C. IMAR
- C.E.T. Arad

1.5.2 POLUAREA AERULUI

Poluanții din atmosferă se împart în două grupe:

- poluanți primari emiși direct de surse
 - poluanți secundari produși în aer prin interacțiunea a doi sau mai mulți poluanți primari.
- Sursele de poluare ale aerului existente după 1990:

- C.E.T. pe lignit
- C.E.T. pe hidrocarburi
- S.C. Armopan S.A.
- Agromec
- S.C. Moda S.A.
- U.T.A.
- TEBA
- S.C. ASTRA S.A.S.C. ARIS S.A.
- S.C. OROLOGERIE S.A.
- S.C. FERONERIA S.A.
- S.C. OPTIUM S.A.
- S.C. ARĂDEANCA S.A.

1.5.3 POLUAREA SOLULUI

Studiile efectuate au indicat ca pe raza municipiului Arad, trei surse de poluare a solului sunt pregnante.

- gropile de gunoi
- efectul permanent al Combinatului Chimic
- agricultura intensivă

Principalii indicatori de poluare sunt prezentați în detaliu în studiul efectuat de Universitatea Vasile Goldiș.

Lucrări de protecție și conservare a mediului existente sau în curs de realizare.

Lucrările realizate pentru protecția mediului sunt următoarele:

- stațiile de epurare ale apelor uzate care se evacuează în emisari. Cele mai importante sunt stația mecano-biologică de 1.200 l/s a municipiului Arad cu funcționare corespunzătoare și stație mecano-biologică de 435 l/s a platformei de industria alimentară Arad Nord Vest din administrarea S.S. Indagrara de capacitate corespunzătoare, dar cu randamente mai satisfăcătoare

Stația orașului este în curs de extindere cu o capacitate de 300 l/s care cuprinde și lucrările de racordare a zonei Arad-Sud (Aradul Nou) care în prezent își evacuează cei cca.100 l/s apă uzată direct în Mureș fără epurare.

- stații de preepurare ale apelor uzate care se evacuează în rețeaua orașului. Cele mai importante sunt cele ale unităților cu galvanizări ale industriei textile și alimentare.
- instalații de reținere a impurităților din gazelor evacuate în aer. Cele mai importante sunt instalațiile de filtre electrice de la C.E.T. pe lignit.

– depozite organizate de deșuri solide. Astfel de depozite sunt batalul de la Combinatul chimic, batalul de la Fabrica de zahăr, halda de zgură și cenușă de la C.E.T. pe lignit, paturile de nămol de la stația de epurare a municipiului.

Noua rampă de depozitare a gunoiului din Arad este în faza de studiu.

INFLUENȚA FERMELOR ZOOTEHNICE "AVICOLA" ASUPRA CALITĂȚII SOLURILOR ÎN ZONA CEALA - ARAD (GRUPUL DE FERME "MUREȘ")

Urmărirea evoluției protosolului aluvial tipic afectat de poluare cu dejecții de animale (păsări) din zonă a dus la următoarele rezultate:

În 1983 nota medie de bonitare a fost 73 puncte, iar în 1992 0 puncte.

A avut loc deci o afectare totală a solului cu dejecții.

În 1993, nota medie de bonitare este de 5 puncte.

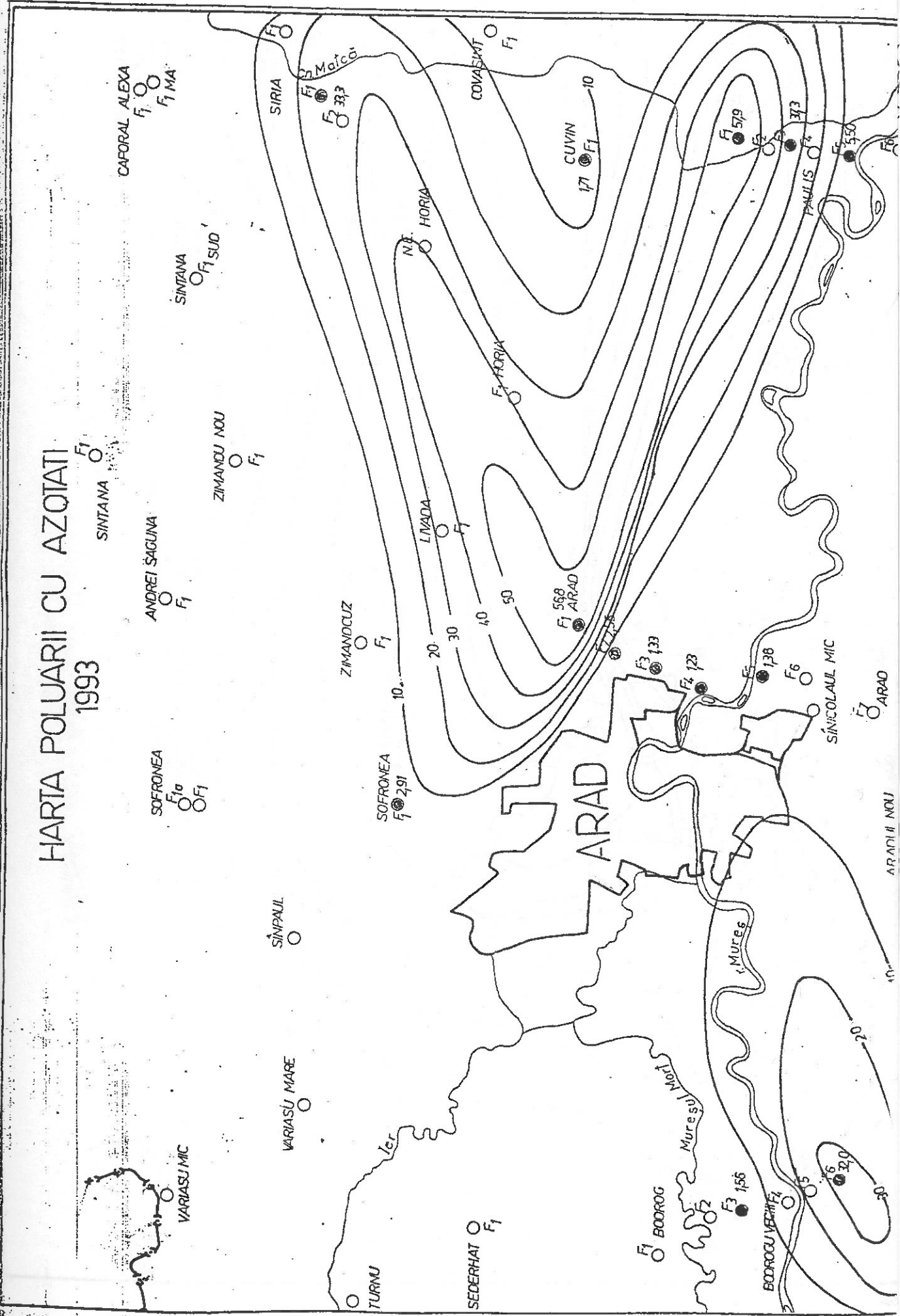
Se remarcă o ușoară ameliorare a solului, prin înierbări sau pe areale reduse. Această ameliorare ușoară este determinată de reducerea deversărilor direct pe sol, ca urmare a reducerii activității în ferme.

1.5.4 POLUAREA SONORĂ

Creșterea disconfortului în oraș, ca urmare a poluării sonore, se datorează în principal următoarelor cauze:

- dezvoltarea de cartiere de locuințe în zone de mare trafic și reducerea între acestea a vechii zone industriale a orașului;
- creșterea numărului mașinilor, atât a celor de transport greu, cât și a autovehiculelor ușoare. În acest scop, trebuie arătat că numărul mașinilor a sporit foarte mult după 1990, iar traficul greu, cu autotrenuri, început în special după 1991, dirijat prin zone locuite, crează astăzi probleme nu numai de protecția mediului, ci și de securitatea rutieră, aducând în același timp mari pagube infrastructurii, nepregătită pentru astfel de situații;
- importul de mașini vechi, după 1990, cu un grad avansat de uzură fizică și morală, precum și a celor autohtone, multe foarte vechi, a contribuit la creșterea intensității sonore;
- traseul căii ferate Arad - Timișoara, care traversează zona de locuit din cartierul Micălaca (zona de blocuri);
- triajul C.F., care este în intravilanul municipiului, aproape de zonele cu locuințe.

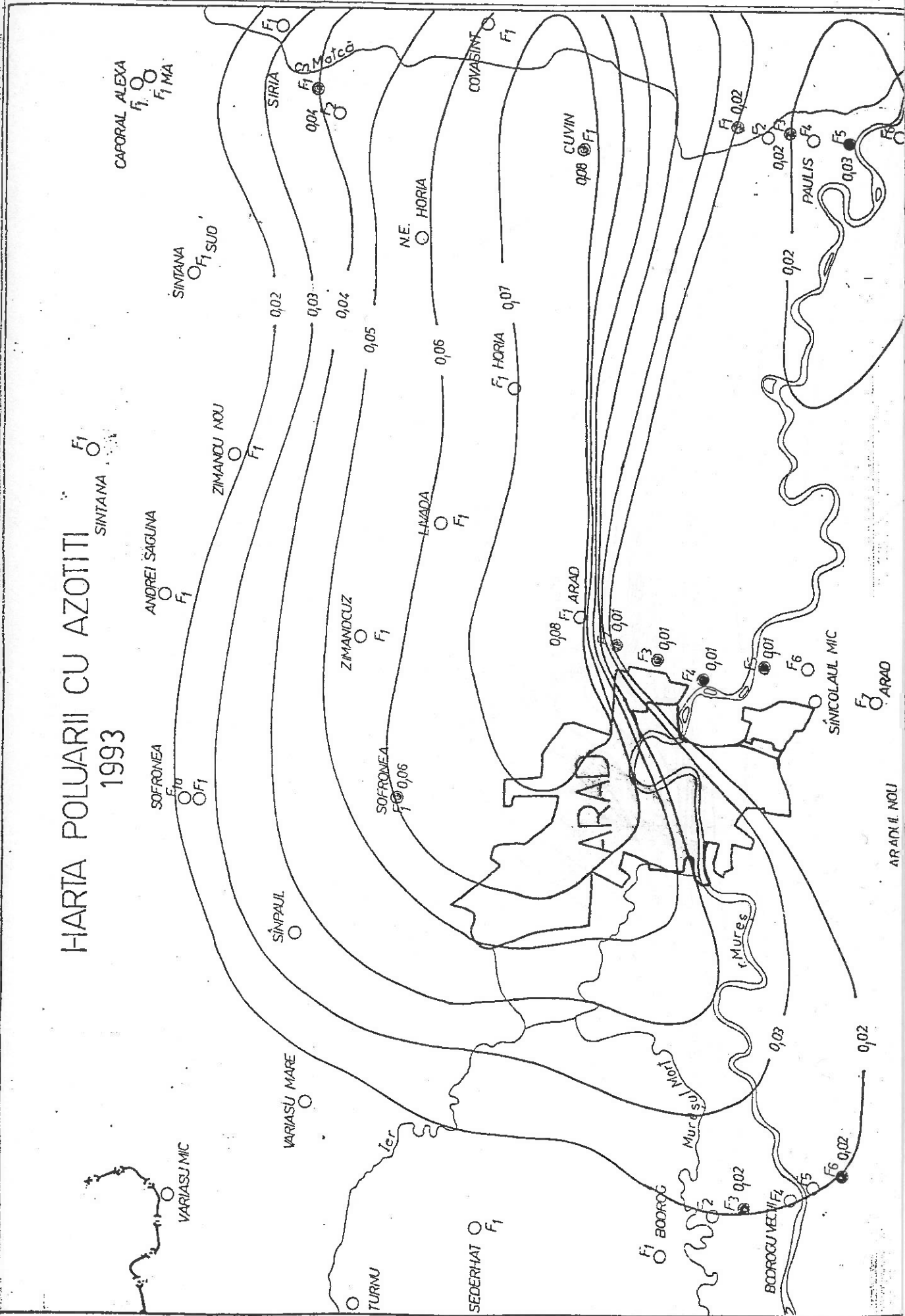
HARTA POLUARII CU AZOIAI 1993



HARTA POLUĂRII CU AZOTITI

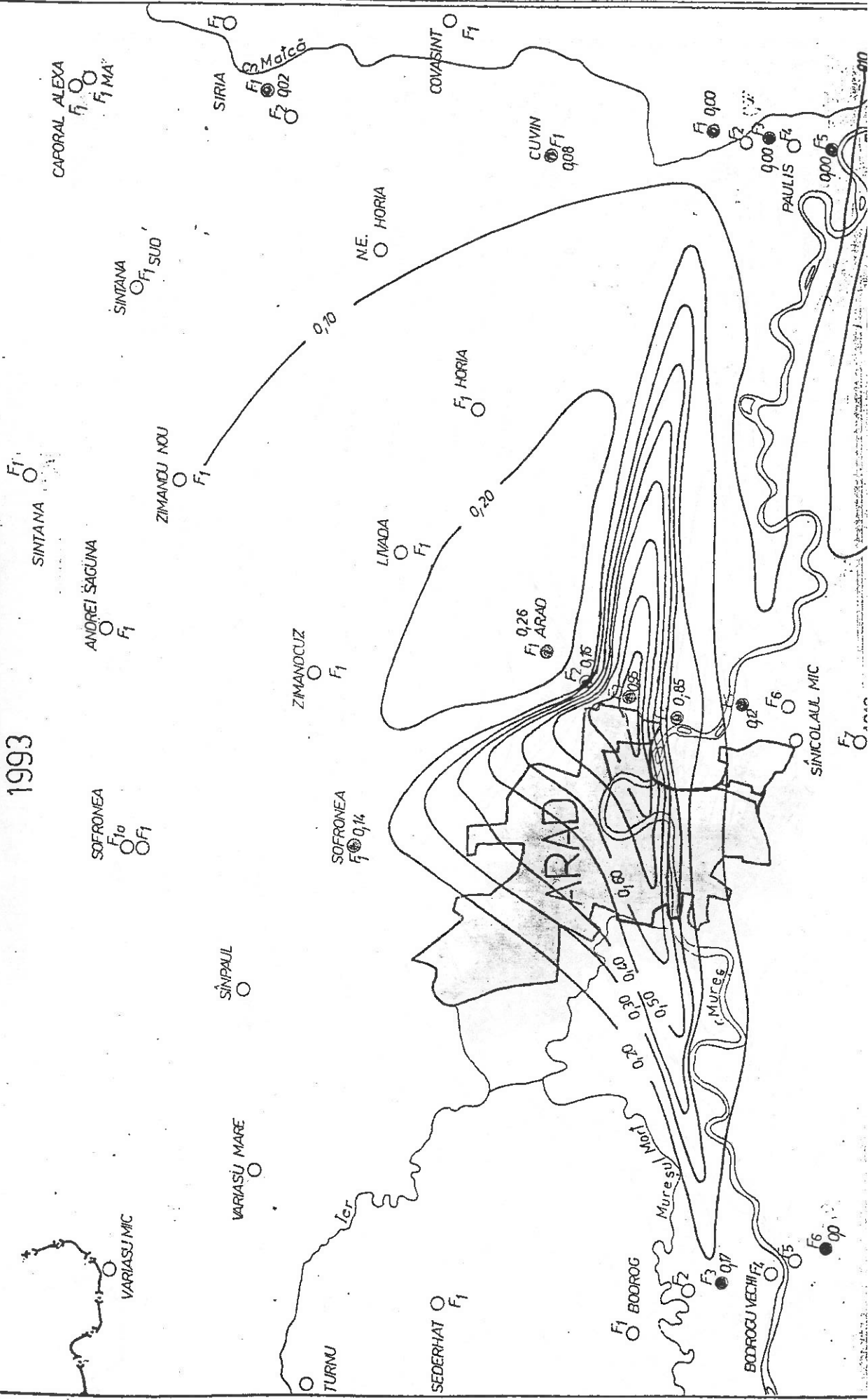
1993

SINTANA F1



ARADUL NOU

HARTA POLUARII CU AMONIU 1993



HARTA POLLUARIII CU SUBSTANȚE ORGANICE

1993



SOFRONEA
F1a
CFI

ANDREI SĂGUNA
F1

SINTANA

SINTANA
OF1 SUD

CAFORAL ALEXA
F1
F1 MA

SĂPĂUȚUL

VĂRIASU MARE

ZIMANDU NOU
F1

ZIMANDUȚ
F1

SOFRONEA
FO6,93

LMADA
F1

NE
HORIA
60

COVASINT
F1

97 F1 ARAD

CUVIN
F1
9,76

12,0

13,0

14,0

15,0

16,0

17,0

18,0

19,0

20,0

21,0

22,0

23,0

24,0

25,0

26,0

27,0

28,0

29,0

30,0

31,0

32,0

33,0

34,0

35,0

36,0

37,0

38,0

39,0

40,0

41,0

42,0

43,0

44,0

45,0

46,0

47,0

48,0

49,0

50,0

51,0

52,0

53,0

54,0

55,0

56,0

57,0

58,0

59,0

60,0

61,0

62,0

63,0

64,0

65,0

66,0

67,0

68,0

69,0

70,0

71,0

72,0

73,0

74,0

75,0

76,0

77,0

78,0

79,0

80,0

81,0

82,0

83,0

84,0

85,0

86,0

87,0

88,0

89,0

90,0

91,0

92,0

93,0

94,0

95,0

96,0

97,0

98,0

99,0

100,0

101,0

102,0

103,0

104,0

105,0

106,0

107,0

108,0

109,0

110,0

111,0

112,0

113,0

114,0

115,0

116,0

117,0

118,0

119,0

120,0

121,0

122,0

123,0

124,0

125,0

126,0

127,0

128,0

129,0

130,0

131,0

132,0

133,0

134,0

135,0

136,0

137,0

138,0

139,0

140,0

141,0

142,0

143,0

144,0

145,0

146,0

147,0

148,0

149,0

150,0

151,0

152,0

153,0

154,0

155,0

156,0

157,0

158,0

159,0

160,0

161,0

162,0

163,0

164,0

165,0

166,0

167,0

168,0

169,0

170,0

171,0

172,0

173,0

174,0

175,0

176,0

177,0

178,0

179,0

180,0

181,0

182,0

183,0

184,0

185,0

186,0

187,0

188,0

189,0

190,0

191,0

192,0

193,0

194,0

195,0

196,0

197,0

198,0

199,0

200,0

201,0

202,0

203,0

204,0

205,0

206,0

207,0

208,0

209,0

210,0

211,0

212,0

213,0

214,0

215,0

216,0

217,0

218,0

219,0

220,0

221,0

222,0

223,0

224,0

225,0

226,0

227,0

228,0

229,0

230,0

231,0

232,0

233,0

234,0

235,0

236,0

237,0

238,0

239,0

240,0

241,0

242,0

243,0

244,0

245,0

246,0

247,0

248,0

249,0

250,0

251,0

252,0

253,0

254,0

255,0

256,0

257,0

258,0

259,0

260,0

261,0

262,0

263,0

264,0

265,0

266,0

267,0

268,0

269,0

270,0

271,0

272,0

273,0

274,0

275,0

276,0

277,0

278,0

279,0

280,0

281,0

282,0

283,0

284,0

285,0

286,0

287,0

288,0

289,0

290,0

291,0

292,0

293,0

294,0

295,0

296,0

297,0

298,0

299,0

300,0

301,0

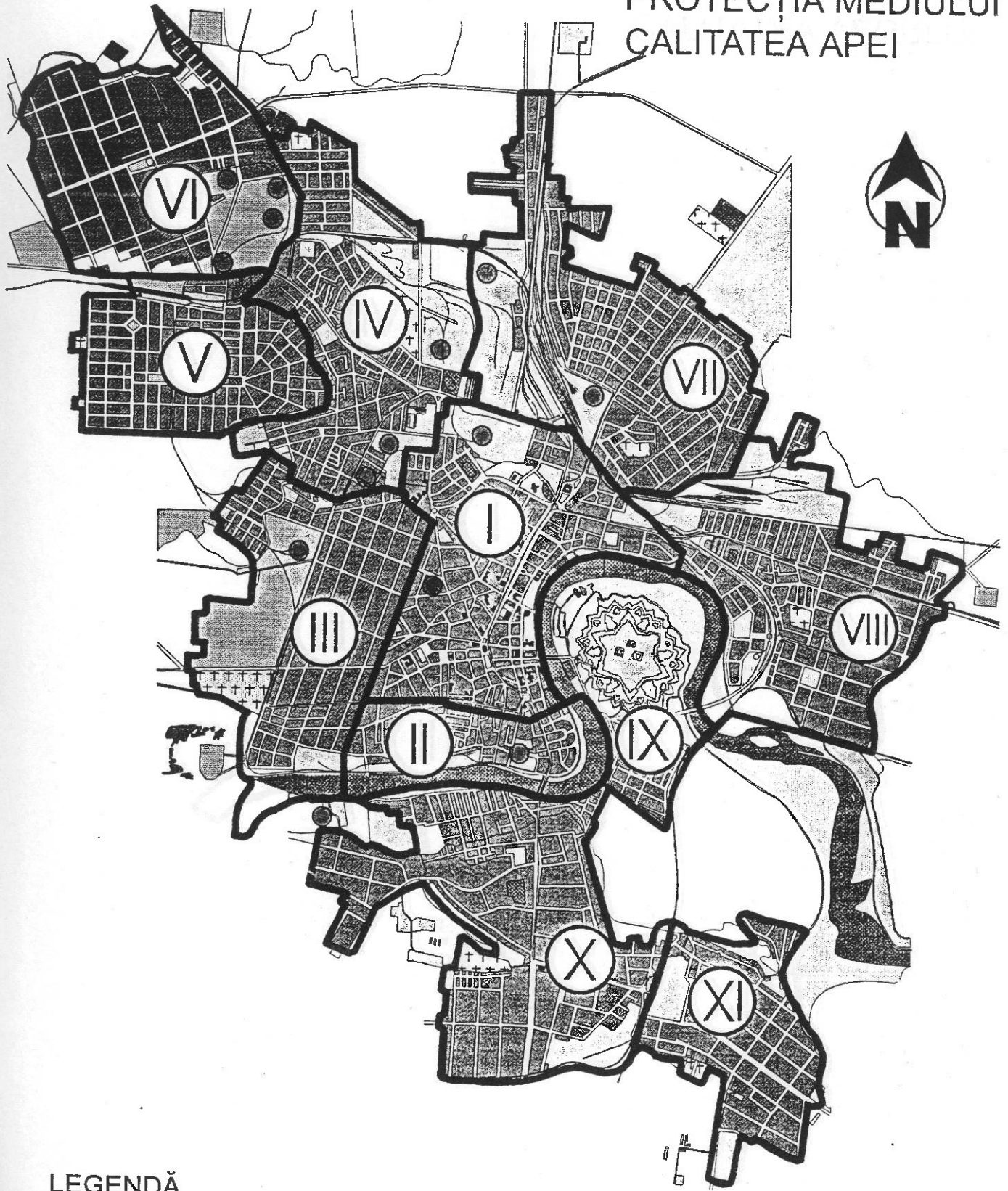
302,0

303,0

304,0

MUNICIPIUL ARAD

DISFUNȚIONALITĂȚI PROTECȚIA MEDIULUI CALITATEA APEI

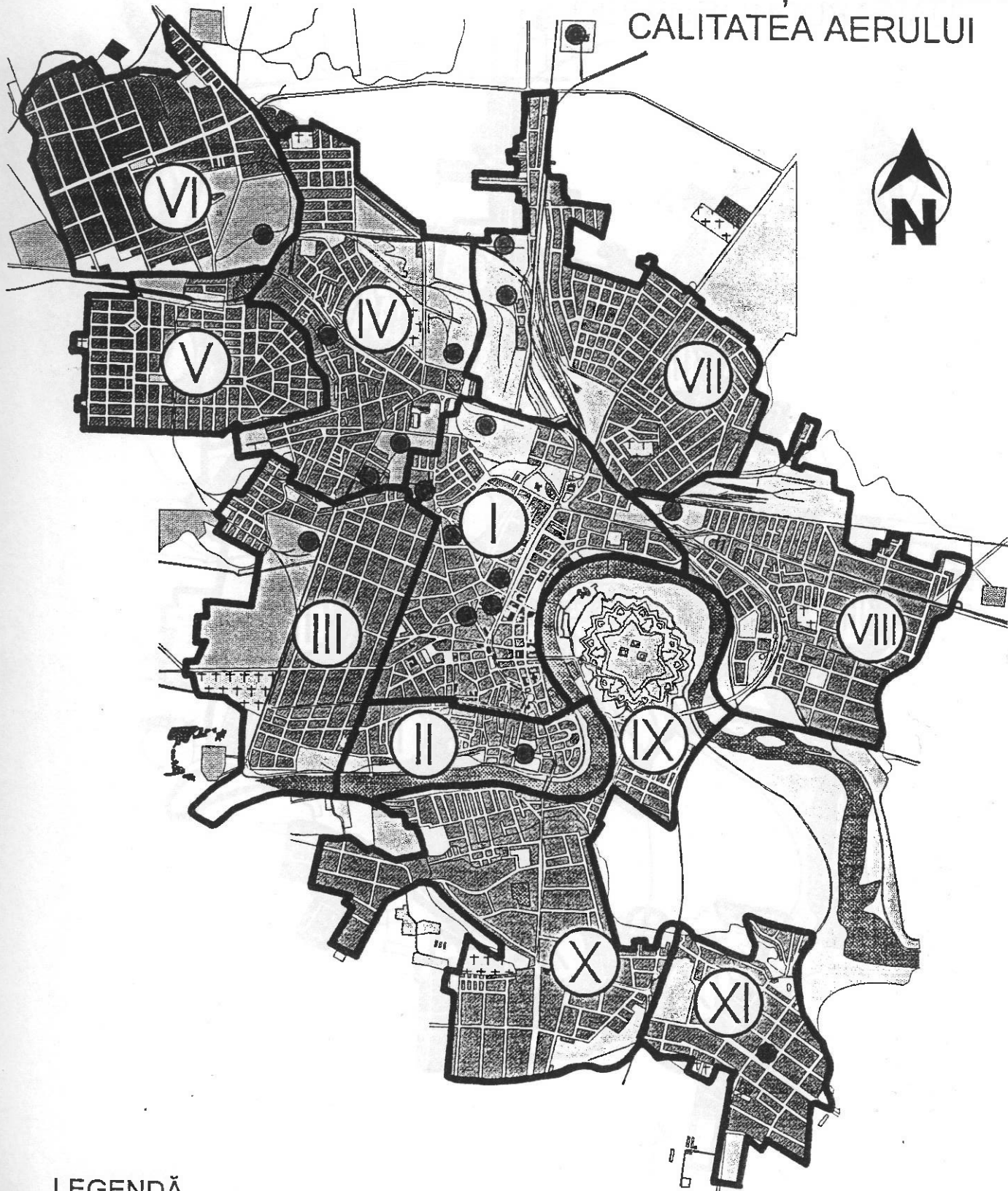


LEGENDĂ

● - SURSE DE POLUARE APĂ

MUNICIPIUL ARAD

DISFUNȚIONALITĂȚI PROTECȚIA MEDIULUI CALITATEA AERULUI

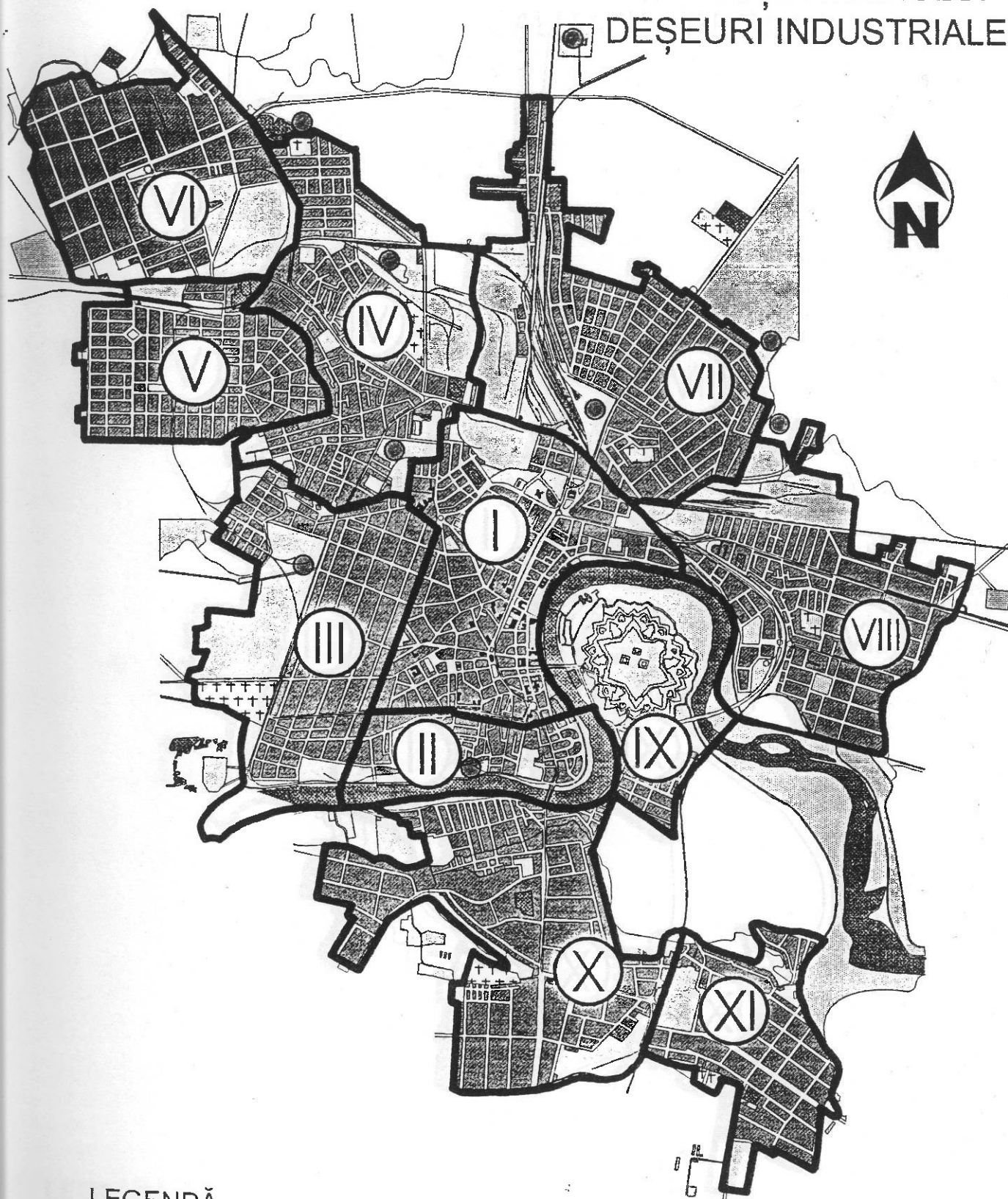


LEGENDĂ

● - SURSE DE POLUARE AER

MUNICIPIUL ARAD

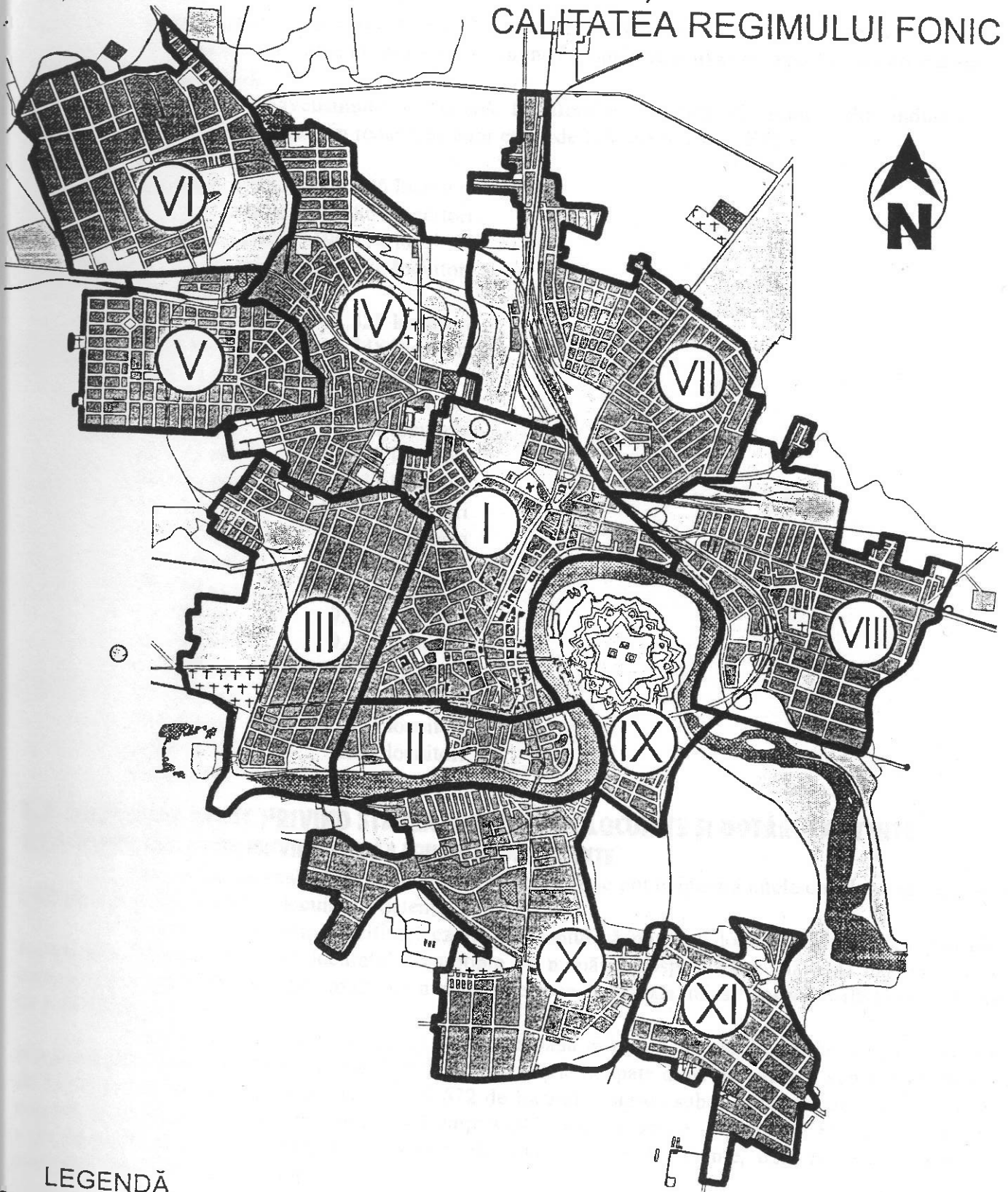
DISFUNȚIONALITĂȚI PROTECȚIA MEDIULUI DEȘEURI INDUSTRIALE



LEGENDĂ
- DEȘEURI INDUSTRIALE

MUNICIPIUL ARAD

DISFUNȚIONALITĂȚI PROTECȚIA MEDIULUI CALITATEA REGIMULUI FONIC



LEGENDĂ

○ - SURSE DE POLUARE FONICĂ

1.6 PROBLEME SOCIALE

În urma analizei situației existente se constată:

- o scădere continuă a locurilor de muncă;
- creșterea ratei șomajului;
- un transfer al forței de muncă din industrie spre agricultură și activități comerciale;
- numărul mai mare al resurselor de muncă (populație activă) în raport cu locurile de muncă existente la ora actuală);
- scăderea navetismului - datorită transferului de forță de muncă din industrie spre agricultură și pe de altă parte prin reducerea unor curse de călători (curse C.F.R.).

POPULAȚIA

| | | |
|----------|------|-------------------|
| Existent | 1990 | 204.405 locuitori |
| | 1991 | 197.861 locuitori |
| | 1992 | 190.114 locuitori |
| | 1993 | 188.880 locuitori |

Pe grupe de vârstă:

| | |
|----------------------------|--------------------------------|
| 0 - 4 ani | 12.325 locuitori |
| 5 - 9 ani | 11.948 locuitori |
| 10 - 14 ani | 14.132 locuitori |
| 15 - 19 ani | 15.713 locuitori |
| 20 - 24 ani | 17.201 locuitori |
| 25 - 29 ani | 11.192 locuitori |
| 30 - 34 ani | 14.831 locuitori |
| 35 - 40 ani | 18.073 locuitori |
| 40 - 44 ani | 15.140 locuitori |
| 45 - 49 ani | 9.955 locuitori |
| 50 - 54 ani | 11.134 locuitori |
| 55 - 59 ani | 9.896 locuitori |
| 60 - 64 ani | 9.424 locuitori |
| 65 - 69 ani | 7.703 locuitori |
| 70 - 79 ani | 3.392 locuitori |
| 80 - 84 ani | 2.393 locuitori |
| peste 83 ani nedeclarat | 1.171 locuitori 9 locuitori |

1.7 PROBLEME ACUTE PRIVIND STAREA FONDULUI DE LOCUINȚE ȘI DOTĂRI EXISTENTE

1.7.1 PROBLEME ACUTE PRIVIND STAREA FONDULUI DE LOCUINȚE

Din datele recensământului locuințelor din 1992 se pot evidenția unele concluzii cantitative și calitative privind fondul de locuințe existent.

O primă observație, pozitivă, rezultă din faptul că numărul locuințelor, chiar dacă scădem locuințele neocupate (67.927 locuințe) se apropie de numărul gospodăriilor (68.034) dar numărul de camere de locuit (160.442) este mult sub numărul persoanelor ce alcătuiesc gospodăriile (185.093) ceea ce este un aspect negativ.

Suprafața locuibilă de circa 13,05mp/persoană cifra medie, care ascunde și situații cu totul necorespunzătoare, ce rezultă din datele privind locuințele ocupate după numărul și suprafața camerelor de locuit ce revine pe o persoană, rezultă că 672 de locuințe asigură sub 4, mp/persoană; 2.609 locuințe asigură 4 - 5,9mp; 4.974 locuințe între 6 - 7,9mp; 8.047 locuințe între 8 - 9,9mp; 12.887 locuințe între 10 - 11,9mp; 7.685 locuințe între 12 - 13,9mp. Rezultă că, 36.874 locuințe, deci peste 50% asigură o suprafață locuibilă sub 14,0mp.

Din situația clădirilor de locuit după tipul clădirii, perioada în care au fost construite și materialul de construcție al pereților exteriori, rezultă următoarele:

- Din cele 16.742 de clădiri individuale cu 1 locuință 3.208 au fost construite înainte de 1915, iar 4.479 din paianță, chirpici, alte materiale.

-- Din cele 2.431 de clădiri cu două sau mai multe locuințe, înșiruite, cuplate etc. 1.434 au fost construite înainte de 1915, iar 70 din lemn, 192 din paianță, chirpici, alte materiale.

Concluzia este că un număr important de locuințe prezintă uzură fizică și morală. În această categorie putem încadra însă și locuințele construite în ultimele decenii, de categoria II, III, IV, număr mare de locuințe garsoniere ocupate de familii cu copii etc.

În cadrul orașului se află zone insalubre compacte (zona Checheș); o parte din zona Șega, în care zone izolate sunt inundate de apele subterane care ies la suprafață în anumite perioade. Zonă insalubră compactă se mai află și în cartierul Drăgășani.

Nu pot fi neglijate din punct de vedere al confortului urban nici zonele de locuit construite în ultimele decenii, unde există disconfort din cauza gradului de ocupare necorespunzător a terenului, lipsa parcajelor, zonelor verzi, garaje anarhic construite, lipsa de dotări etc.; acest lucru se referă și la zone mixte, unde s-au construit blocuri cu menținerea caselor individuale și există o deranjare reciprocă a celor două tipuri de locuire.

| | |
|----------------------------|--------------|
| - Populația din gospodării | 185.093. |
| - Suprafața locuibilă: | 2.482.471mp. |
| - Număr locuințe: | 70.284. |

| mp. locuibil/pers. | nr. locuințe | | nr. persoane | |
|-----------------------|---------------|--------------|----------------|--------------|
| | nr. | % | nr. | % |
| <4 | 672 | 0,9 | 3.448 | 1,9 |
| 4 - 6 | 2.609 | 3,7 | 11.214 | 6,0 |
| 6 - 8 | 4.974 | 7,1 | 20.250 | 10,9 |
| 8 - 10 | 8.047 | 11,5 | 28.958 | 15,6 |
| 10 - 12 | 12.887 | 18,3 | 34.131 | 18,5 |
| 12 - 14 | 7.685 | 10,9 | 22.306 | 12,1 |
| 14 - 16 | 8.743 | 12,5 | 19.554 | 10,6 |
| 16 - 18 | 5.843 | 8,3 | 13.147 | 7,1 |
| peste 18 | 18.824 | 26,8 | 32.085 | 17,3 |
| | 70.284 | 100,0 | 185.093 | 100,0 |

Nr. locuințe din care: 70.284

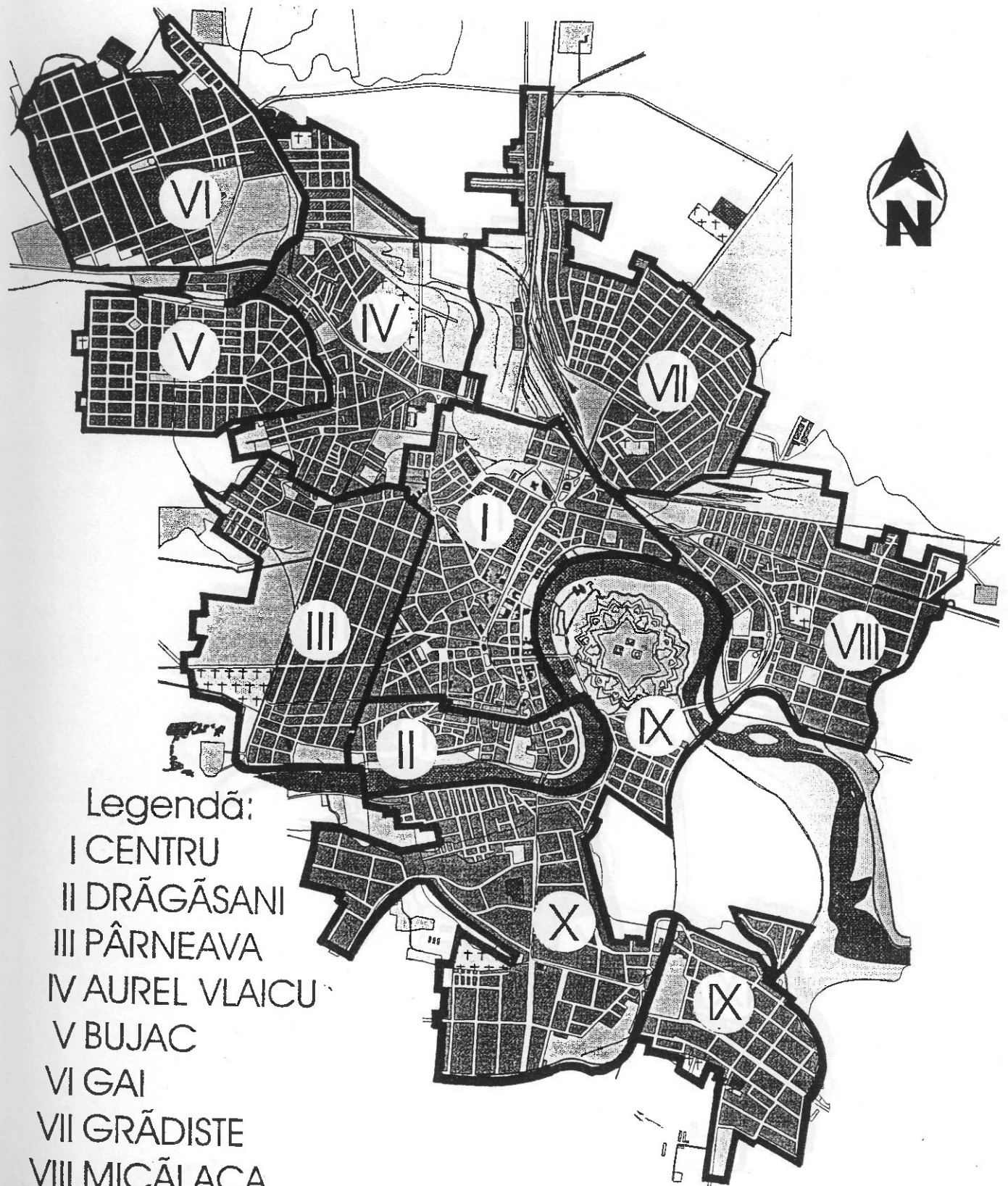
| | |
|----------------------|--------|
| - permanente..... | 69.786 |
| - sezoniere..... | 457 |
| - de necesitate..... | 41 |

Indici de locuire:

| | |
|---|---------|
| - suprafața locuibilă/persoană..... | 13,05mp |
| - mp. suprafață locuibilă/locuință..... | 35,32mp |
| - nr. persoane/locuință..... | 2,70 |
| - nr. persoane/cameră..... | 1,18 |
| - nr. locuințe/gospodărie..... | 1,03 |
| - nr. mediu de persoane/gospodărie..... | 2,79 |
| - suprafața locuibilă/cameră..... | 15,47 |
| - nr. camere/locuință..... | 2,29 |

La ora actuală mai există cartiere care și-au păstrat caracterul rural (Gai, Pârneava, Aradul Nou, Sânicolaul Mic, Micălaca) - loturi mari, echiparea tehnico - edilitară aproape inexistentă.

MUNICIPIUL ARAD CARTIERELE



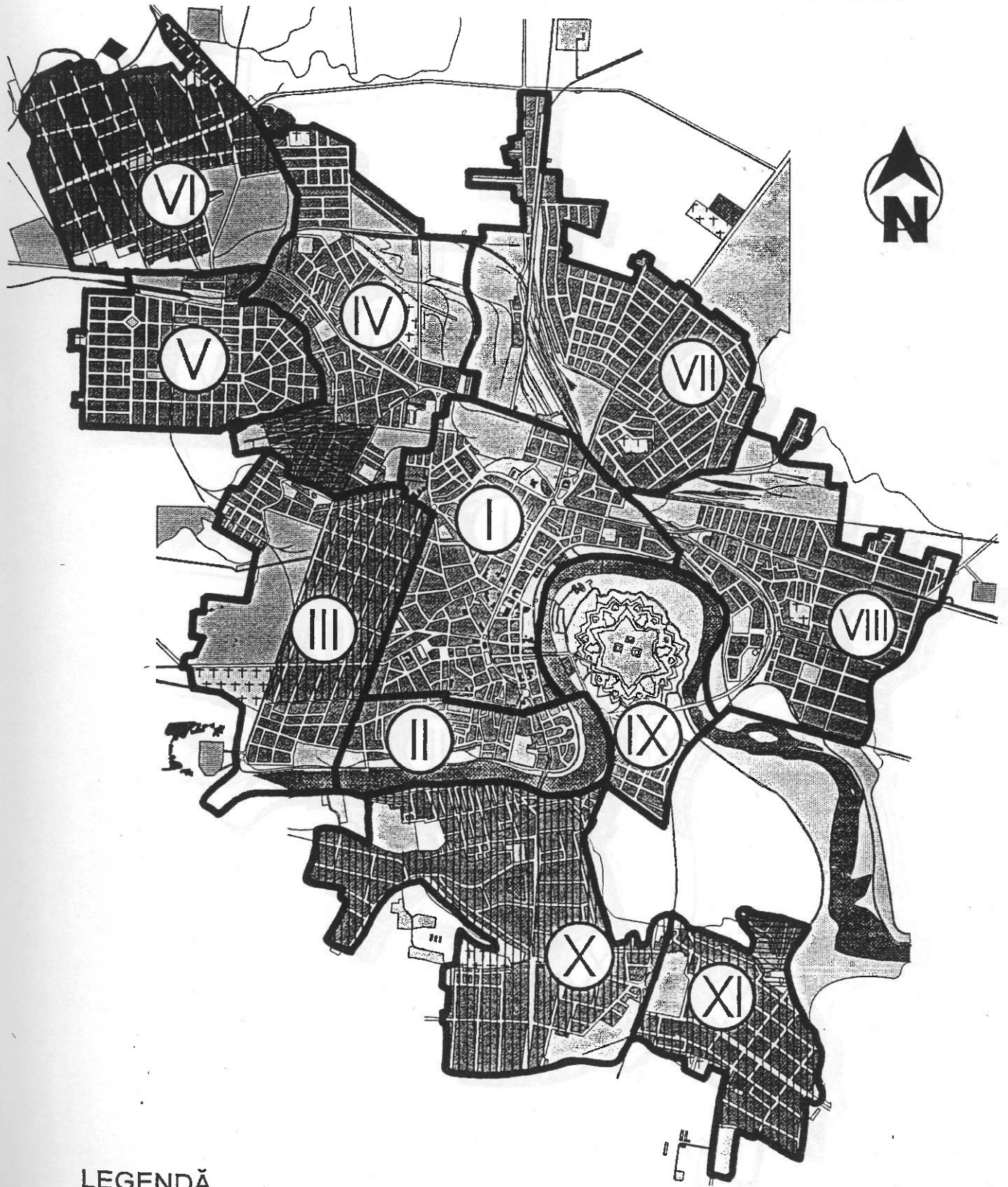
Legendă:

- I CENTRU
 - II DRĂGĂȘANI
 - III PÂRNEAVA
 - IV AUREL VLAICU
 - V BUJAC
 - VI GAI
 - VII GRĂDISTE
 - VIII MICĂLACA
 - IX SUBCETATE
 - X ARADUL NOU
 - XI SÂNICOLAUL MIC
- LIMITĂ CARTIER



MUNICIPIUL ARAD

DISFUNȚIONALITĂȚI

ZONE DE LOCUIT



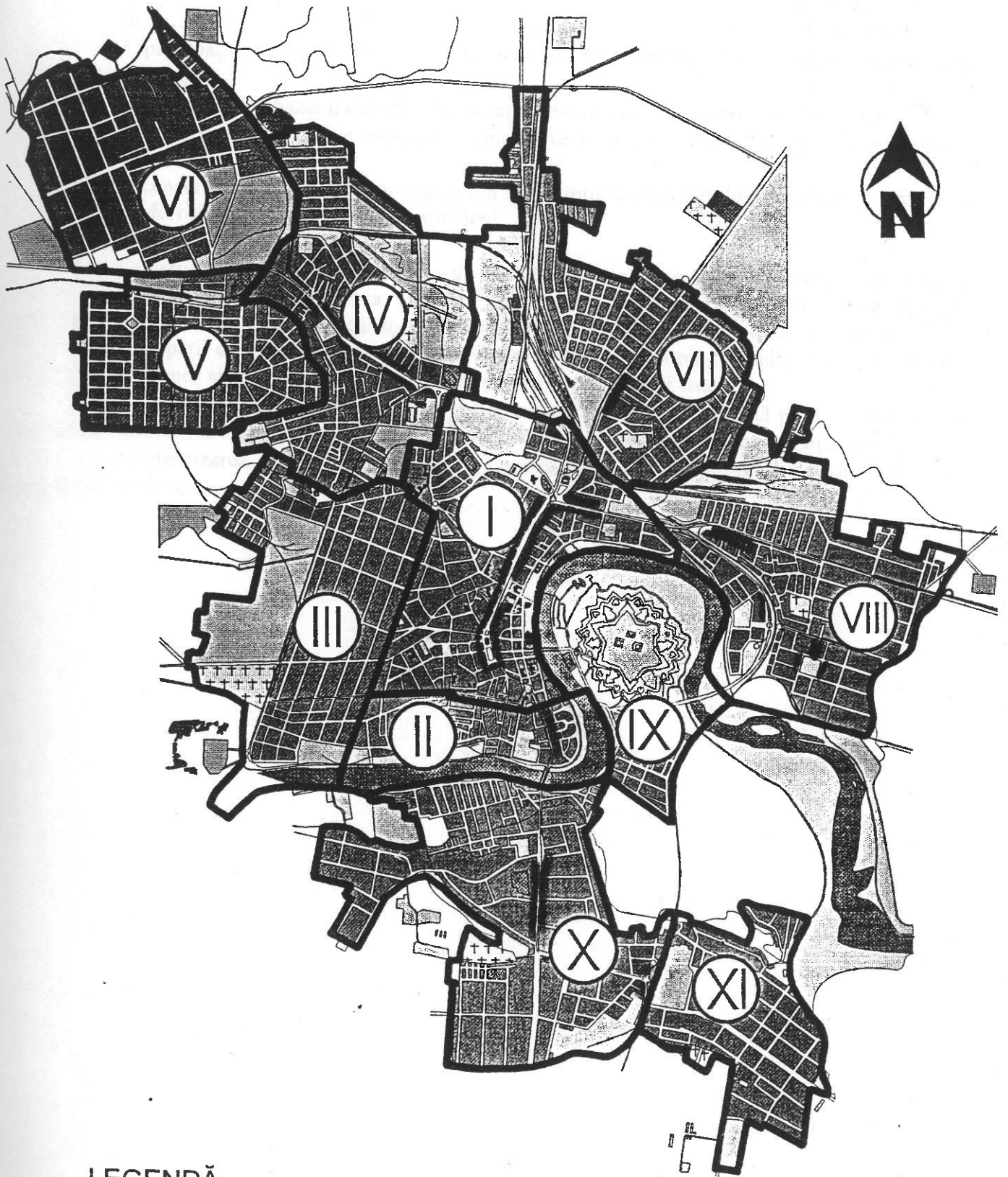
LEGENDĂ

-  - ZONE CU CARACTER RURAL
-  - ZONE INSALUBRE





MUNICIPIUL ARAD

DISFUNCȚIONALITĂȚI

FOND LOCATIV EXISTENT



LEGENDĂ

-  - REGIM DE ÎNĂLȚIME P - P+1
-  - REGIM DE ÎNĂLȚIME P+1 - P+4
-  - REGIM DE ÎNĂLȚIME P+5 - P+10
-  - COMERȚ LA PARTER

1.8 DOTĂRI SOCIAL CULTURALE ȘI COMERCIALE

Din punct de vedere al dotărilor Municipiul Arad, la ora actuală se prezintă astfel:

1.8.1 INVĂȚĂMÂNT:

- grădinițe..... 5.180 locuri
- școli 16.670 locuri
- licee 10.420 locuri
- Lipsa spațiilor de școlarizare în unele zone ale Municipiului Arad (centru, cartierul Alfa, Micălaca).
- Dotarea slabă a bazei materiale a învățământului în unitățile școlare existente.
- Unități turistice școlare insuficient amenajate și dotate, incapabile de a oferi servicii civilizate.
- Incapacitatea transportului în comun din municipiu, a transportului de persoane din teritoriu de a oferi servicii de civilizație pentru elevi.

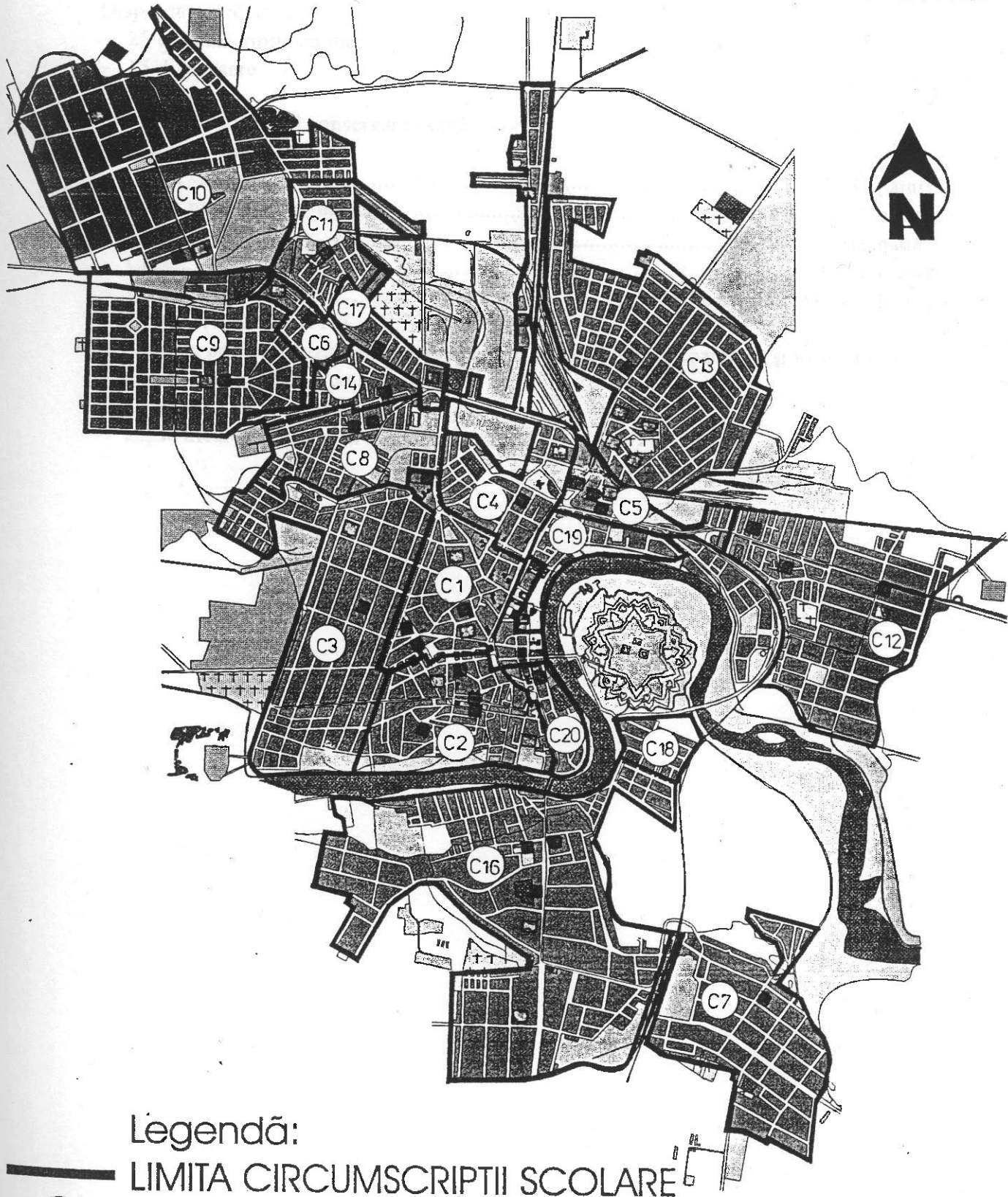
PROPUNERI

- Construirea unui Liceu de artă, a unei școli cu 24 săli de clasă + grădiniță în cartierul Faleză Sud, extinderea și modernizarea Clubului Sportiv Gloria, construirea unui Liceu Sportiv, construirea unei baze de practică pentru Liceul Economic (microhotel, cantină, laboratoare etc.), înzestrarea cu noi spații de cazare și grupuri alimentare a taberelor de copii din județ (Moneasa, Dezna, Odvoș), realizarea unor spații de școlarizare și cazare pentru copiii asistați social.

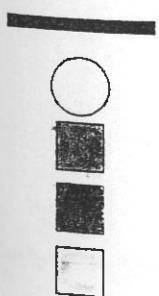
- Dotarea cu cel puțin 16 computere a fiecărei unități școlare și cu cel puțin 5 computere a fiecărei unități școlare. Dotarea cu aparatură didactică modernă a laboratoarelor din unitățile școlare.

- Modernizarea drumurilor județene, înzestrarea unităților școlare din județ (municipiu) cu autobuze pentru elevi.

MUNICIPIUL ARAD ÎNVĂȚĂMÂNTUL -situatia existentă-



Legendă:



LIMITA CIRCUMSCRIPTII SCOLARE

NUMĂRUL CIRCUMSCRIPTIEI

LICEE

SCOLI

GRĂDINITE

1.8.2 SĂNĂTATE**EXISTENT**

Dispensare adulți

- 21 circumscripții sanitare

- 13 dispensare

Dispensare pediatrie

- 25 circumscripții sanitare

- 15 dispensare

Stație salvare

Centru de recoltare și conservare sânge

Cămin de bătrâni

- Spital staționar2.939 paturi

- Spital municipal și județean.....2.328 paturi

- Spital matern.....611 paturi

- Creșe.....1.500 locuri

- Leagăn copii280 paturi + creșă 396 locuri

DISFUNȚIONALITĂȚI

- Dotarea necorespunzătoare a dispensarelor și spitalelor cu aparatură și medicamente.

- Costul ridicat al zilei de spitalizare.

- Lipsa unui spital de urgență

- Lipsa medicamentelor în unitățile sanitare

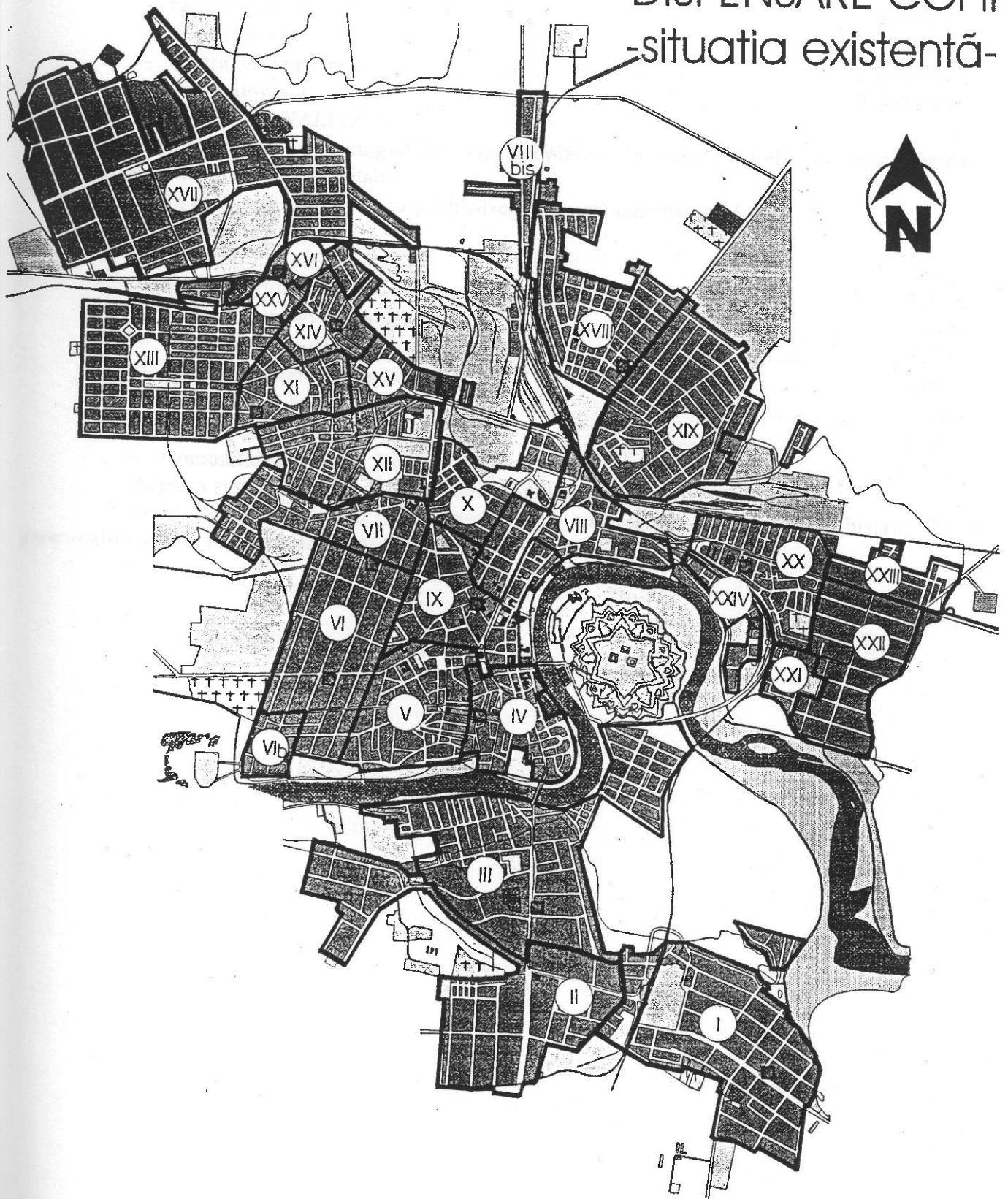
MUNICIPIUL ARAD
SĂNĂTATEA
DISPENSARE ADULTI
-situatia existentă-



Legendă:

- LIMITA CIRCUMSCRIPTIILOR
- NUMĂRUL CIRCUMSCRIPTIEI
- DISPENSAR

MUNICIPIUL ARAD
SĂNĂTATEA
DISPENSARE COPII
-situatia existentă-



Legendă:

— LIMITA CIRCUMSCRIPTIILOR



○ NUMĂRUL CIRCUMSCRIPTIEI



■ DISPENSAR

EXISTENT

| | |
|--|--------------|
| - Casa de cultură..... | 231 locuri |
| - Casa de cultură a Sindicatelor | 950 locuri |
| - Palatul cultural + Filarmonica | 655 locuri |
| - Teatrul de Stat..... | 750 locuri |
| - Teatrul de Marionete..... | 186 locuri |
| - Cinematografe..... | 2.402 locuri |

DISFUNȚIONALITĂȚI

- Majoritatea cinematografele sunt amplasate în zona centrală, în stare degradată și nefuncționale (sunt de mare capacitate)
- În cartierele Aurel Vlaicu și Micălaca nu există cinematografe.

1.8.4 DOTĂRI DE CULT

EXISTENT

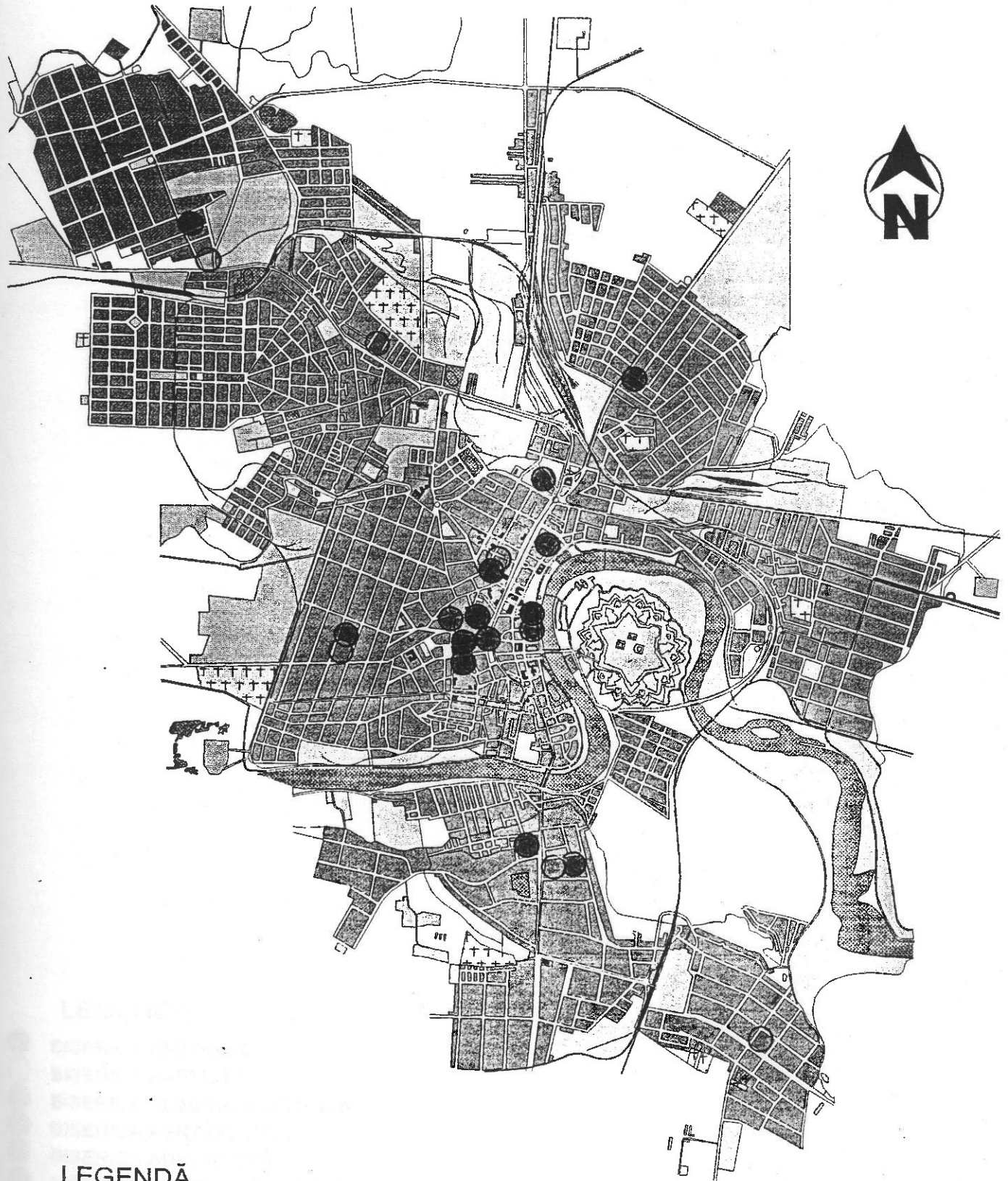
| | | |
|--|---------|--------|
| - Biserici ortodoxe (nr.)..... | 13..... | 3,00ha |
| - Biserici romano-catolice(nr.)..... | 7..... | 1,44ha |
| - Biserici reformate(nr.)..... | 2..... | 0,20ha |
| - Biserici ortodoxe sârbești (nr.) | 2..... | 0,48ha |
| - Comunitatea baptistă (nr.)..... | 13..... | 2,06ha |
| - Cultul pentecostal (nr.) | 9..... | 1,09ha |
| - Comunitate evreiască Sinagogi (nr.)..... | 2..... | 0,20ha |

Acestea sunt repartizate destul de uniform în teritoriu.

O problemă este pentru cultul greco-catolic, care la ora actuală nu are biserici. Bisericile greco-catolice care au fost preluate de Cultul ortodox, încă nu au fost înapoiate.

MUNICIPIUL ARAD

CULTURA



LEGENDĂ

- CINEMATOGRAF
- BIBLIOTECĂ
- ◐ TEATRU
- ◑ MUZEU
- ◒ FILARMONICA DE STAT
- ◓ CASA DE CULTURĂ

MUNICIPIUL ARAD

CULTE



LEGENDĂ

- BISERICĂ ORTODOXĂ
- BISERICĂ BAPTISTĂ
- BISERICĂ ROMANO - CATOLICĂ
- BISERICĂ PENTICOSTALĂ
- BISERICĂ ADVENTISTĂ
- BISERICĂ ORTODOXĂ SĂRBĂ
- BISERICĂ REFORMATĂ
- BISERICĂ CATOLICĂ
- BISERICĂ EVANGHELICĂ LUTERANĂ
- SINAGOGĂ EVREIEASCĂ
- BISERICĂ BAPTISTĂ MAGHIARĂ
- BISERICĂ NAZARINEANĂ

1.8.5 DOTĂRI COMERCIALE

Din punct de vedere al dotărilor comerciale acestea ocupă o suprafață de 14,32ha și majoritatea sunt amplasate în zona centrală.

| | |
|----------------------|--------|
| - Aradul Nou | 1,30ha |
| - Subcetate..... | 0,10ha |
| - Micălaca | 1,80ha |
| - Grădiște | 0,40ha |
| - Aurel Vlaicu | 2,80ha |
| - Pârneava | 0,60ha |
| - Bujac..... | 0,45ha |
| - Gai..... | 0,02ha |
| - Drăgășani..... | 0,50ha |
| - Centru..... | 6,80ha |

Piețele agroalimentare ocupă o suprafață de 3,11ha, restul de 3,49ha sunt ocupate de piețele tip obor și bazar.

- Lipsa spațiilor comerciale din cartierele periferice ale municipiului (Gai, Bujac, Pârneava, Sânicolau și zona Faleză Sud).

- Lipsă piețe agroalimentare în cartierele Micălaca și Aurel Vlaicu.

- Necesitatea mutării pieței agroalimentare din Piața Catedralei în Piața Meresiev.

1.9 CIRCULAȚIA RUTIERĂ ȘI TRANSPORTUL ÎN COMUN

Din situația existentă prezentată în volumul II, rezultă următoarele disfuncționalități:

- gradul foarte redus de motorizare a străzilor pentru un oraș reședință de județ;
- fragmentarea și încorsetarea circulației datorită lipsei de poduri peste râul Mureș;
- trasee de căi ferate și linii de garaj prin zonele de locuințe ale municipiului;
- aeroportul - poluarea fonică
- intersecții foarte importante neamenajate pentru traficul existent și cu atât mai puțin pentru cel de perspectivă;

- traseul de tranzit nord - sud (Oradea - Timișoara) și est - vest (Nădlac - Deva) se intersectează în Piața Podgoria care este cea mai solicitată intersecție a orașului.

- circulația se concentrează pe anumite tronsoane, artere și noduri, dată fiind situația actuală, de acces unic în unele cartiere;

- lipsa de parcaje - concură la blocarea carosabilului, reducând substanțial capacitatea de transport a străzilor;

- lipsa drumurilor de centură;

- lipsa de poduri peste râul Mureș;

- numărul prea mic de parcaje denivelate la intersecția drumurilor cu calea ferată.

Având în vedere că Județul Arad este un județ de graniță, iar Municipiul Arad este primul oraș important cu care iau contact cei ce intră în țara noastră prin punctul de frontieră Nădlac, se impune cu necesitate rezolvarea a cât mai multe din disfuncționalitățile prezentate mai sus.

1.9.1 CIRCULAȚIA FERROVIARĂ

- orașul este împânzit de linii de garare;

- linia C.F. Arad - Timișoara străbate cartierul Micălaca, fiind un pericol pentru locuitori și poluând fonic.

1.9.2 CIRCULAȚIA AERIANĂ

- conul de aterizare este deasupra municipiului, fapt care afectează în mod negativ din punct de vedere fonic Municipiul Arad.

1.10 DISFUNCȚIONALITĂȚI ÎN SISTEMUL DE ECHIPARE EDILITARĂ A LOCALITĂȚII

1.10.1 ALIMENTAREA CU APĂ

O problemă majoră pentru alimentarea cu apă a Municipiului Arad o constituie faptul că nu a fost executată întreaga conductă magistrală stabilită prin studiile de alimentare cu apă a Municipiului

Arad, lipsind tronsonul care leagă, prin cartierul Aradul Nou, conducta magistrală $\varnothing 800\text{mm}$ din cartierul Faleză Sud, cu conducta $\varnothing 1.000\text{mm}$ din cartierul Subcetate.

Executarea acestui tronson a fost condiționată de executarea podului la strada Pădurii peste râul Mureș, pe care va fi montată această conductă la supratraversarea Mureșului.

Lipsa acestei conducte duce la probleme în alimentarea cu apă a orașului și anume: în cartierul Aradul Nou debitul de apă și presiunea în rețele este insuficient mai ales în perioada de vară, iar în arterele de apă din municipiu se creează fluctuații de presiune și debite.

O altă problemă a sistemului de alimentare cu apă a municipiului, este fluctuația de presiune în rețele care se datorează și faptului că nu există echipamente de măsură pentru monitorizarea sistemului de alimentare cu apă, iar agregatele din stațiile de pompare sunt vechi cu randamente scăzute.

Sistemul de alimentare cu apă a Municipiului Arad nu poate asigura debitul de apă pentru incendiu exterior de 10 l/s la presiunea de 7 mCA stabilit conform STAS 1343, pentru ca mașinile de luptă ale formațiunilor de pompieri să poată folosi apa necesară stingerii incendiilor din rețelele stradale prin hidranții subterani. Din această cauză la fiecare obiectiv de investiții se impune înmagazinarea apei necesare stingerii incendiului, cu repomparea corespunzătoare, ridicându-se foarte mult costul investiției.

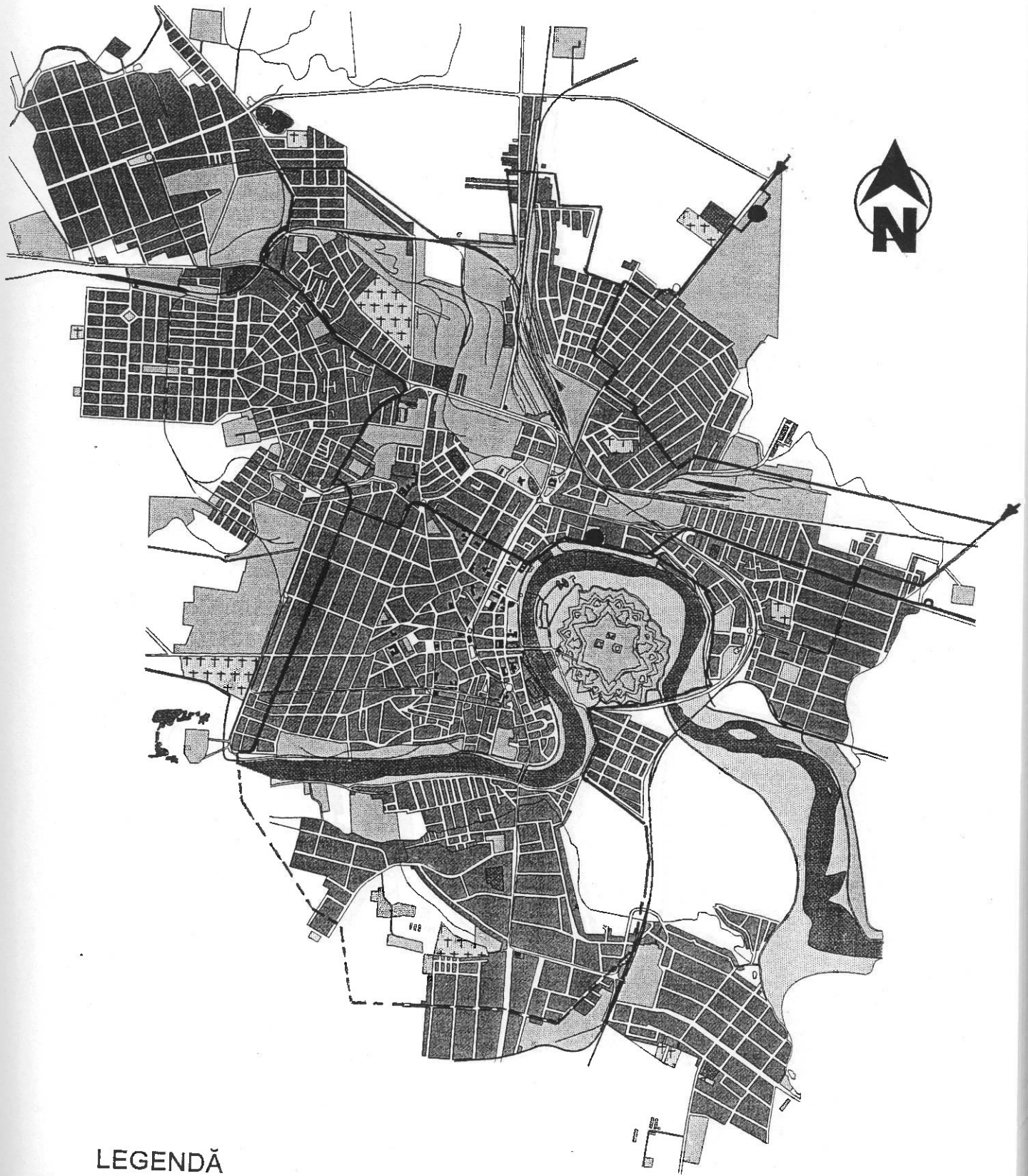
1.10.2 CANALIZARE MENAJERĂ

– În cartierul Grădiște, canalizarea menajeră funcționează defectuos, fiind executată cu pantă minimă, iar tronsonul de canal din zona viaductului strangulează evacuarea apelor uzate spre stația de pompare SP3. Această stație de pompare funcționează la rândul ei defectuos, datorită faptului că, deși bazinul stației este plin pompele nu funcționează în timp util, rețeaua de canalizare rămânând în amonte înecată.

– Stația de pompare SP1, care deservește cartierul Aradul Nou și care ar trebui să pompeze apele uzate peste Mureș, în canalul colector menajer de pe strada Pădurii, nefiind executat tronsonul de supratraversare a Mureșului, apele uzate sunt evacuate în râul Mureș.

– În cartierul Aurel Vlaicu, colectorul menajer cu dimensiunea de $600/900\text{mm}$, care deservește zona de locuințe, funcționează la plin, fiind necesară redimensionarea acestuia.

MUNICIPIUL ARAD ALIMENTARE CU APĂ



LEGENDĂ

- UZINĂ APĂ
- CONDUCTĂ MAGISTRALĂ EXISTENTĂ
- - - CONDUCTĂ MAGISTRALĂ PROPUȘĂ

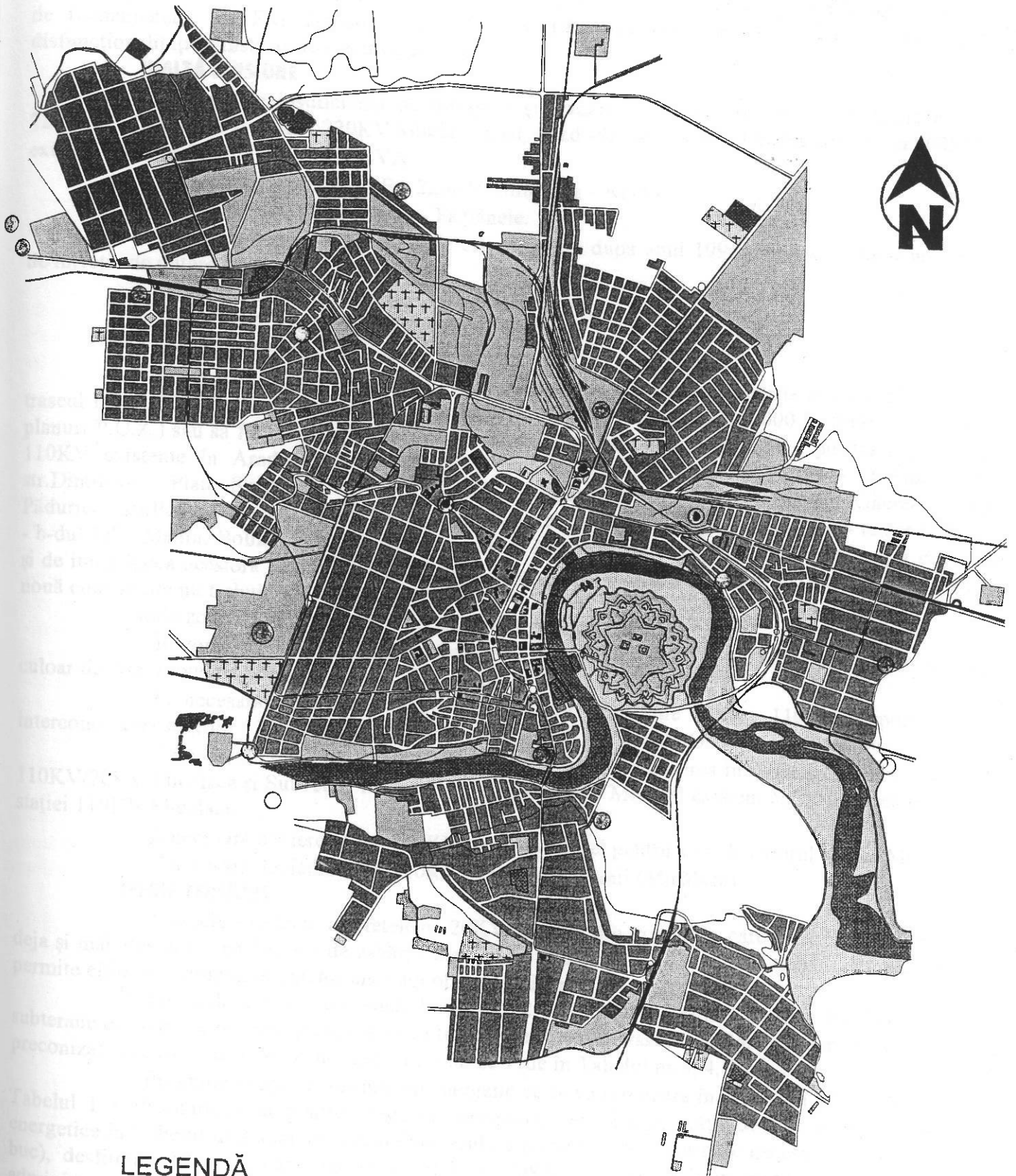
MUNICIPIUL ARAD ALIMENTARE CU APĂ



LEGENDĂ

— CONDUCTĂ MAGISTRALĂ DE APĂ INDUSTRIALĂ

MUNICIPIUL ARAD CANALIZARE



LEGENDĂ

- STAȚIE DE EPURARE
- STAȚII DE POMPARE EXISTENTE
- STAȚII DE POMPARE PROPUSE
- STAȚII DE POMPARE EXISTENTE CARE NECESITĂ EXTINDERI

1.10.3 INSTALAȚII ELECTRICE

Noua dinamică a consumului de energie electrică de după Revoluție (creșterea consumului industrial existent la care se va adăuga o creștere a consumului casnic) corelată cu programul național de dezvoltare energetică (trecerea la $U = 400\text{KV}$), cu datele de consum necesare privind obiectivele prioritare prevăzute din zonele pentru care sunt deja elaborate P.U.Z-uri), conform concluziilor studiilor de fundamentare ale FRE-Timișoara nr.6793/94 și FRE-Arad nr.1199/94, evidențiază următoarele disfuncționalități în instalațiile electrice existente:

ÎNALTĂ TENSIUNE

– Capacitate insuficientă de transport și tranzit din punct de vedere energetic a stației 220KV/110KV Arad și a LEA 220KV Mintia - Arad, Arad -Szeged, Arad - Oradea (trecere la 400KV) și extinderea puterii stației la $1 \times 400\text{MVA}$.

– Trecerea la 400KV a LEA 220KV Timișoara - Arad.

– Deviere LEA 110KV Arad - Fântânele.

– Zone cu deficit energetic unde este necesară după anul 1995 amplasarea unor noi puncte de injecție de putere electrică.

– Zona Confecții (str.Reșița) - stație nouă Grivița.

– Zona Micălaca II - III - stație nouă Micălaca

– Zona Subcetate - stație nouă Subcetate.

– Racordarea noilor stații cu cabluri și LEA 110KV vor putea coexista cu noile obiective dar traseul LEA 110KV trebuie să cuprindă culoare de protecție (vezi detalii 1:1.000 în studiul 6793/94 pe planuri P.U.Z.) sau să fie deviate pentru a ocoli viitoarele cartiere sau să fie cablate pe străzi. Cablele de 110KV existente în Arad foarte costisitoare și numai din import, stația TEBA - str.Pionerilor - str.Dimitrov - Piața Spitalului - str.Maiakovski - str.Sânzienelor - str.Dobrogeanu Gherea - stația Pădurice - str.Peneș Curcanul - Piața Vasile Roaită - b-dul Revoluției lângă Palatul CFR - terasa Podgoria - b-dul Iuliu Maniu, Bolintineanu, Maiakovski - stația Mureșel) sunt magistrale de aport major energetic și de integritatea acestora depinde siguranța în alimentarea cu energie electrică a consumatorilor. Nici o nouă construcție nu trebuie să le afecteze.

Noile zone de injecție (stații) necesită păstrarea unor culoare.

– În zona Fabrica de zahăr - ieșirea liniei de dublu circuit 110KV din stația TEBA necesită culoar de 20m protecție conform plan 1:1.000 pr.nr.6793/94.

– E necesară construcția unor linii 110KV subterane (cablu 110KV import) pentru interconectarea stațiilor 110KV Bujac, Pădurice și TEBA cu noua stație Grivița (str.Sverdlov).

– E necesară construirea de noi LEA 110KV pentru înserierea în circuitul 110KV a stațiilor 110KV/20KV Micălaca și Subcetate în circuitul 110KV Arad - Mureșel existent cu secționarea în dreptul stației 110KV Micălaca.

– E necesară devierea LEA 110KV Arad - Mureșel pentru a ocoli viitorul cartier Micălaca I.

– E necesară devierea LEA 110KV de pe str.Marginii (Micălaca).

MEDIE TENSIUNE

– Traseele existente ale rețelelor 20KV și 6KV din zonele la care sunt PUZ-uri elaborate deja și mai ales din zona Fabrica de zahăr, Calea Aurel Vlaicu și zona Podgoria trebuie deviate pentru a permite eliberarea amplasamentelor unor noi obiective și străzi.

În planurile 1:1.000 din studiul FRE-Arad 1199/94 sunt redată traseele liniilor aeriene și subterane existente și propuse pentru deviere (desființare), cât și traseele noilor linii aeriene și canalizări preconizate necesare în aceste zone. Lungimea lor se vede în Tabelul nr.3, 4, 5.

– Prognoza creșterii consumului energetic ce se va înregistra în următorii 5 ani este redată în Tabelul 1 a al studiului iar pentru creșterea corespunzătoare a capacității de transport a instalațiilor energetice în Tabelul nr.2 sunt specificate numărul de posturi de transformare necesare: noi (33 buc + 4 buc), desființate (7 buc), care trec de la 6KV la 20KV (43 buc) atât în municipiu cât și în zona administrativă.

– Pentru alimentarea acestor noi posturi de transformare și încadrarea funcțională a rețelei de medie tensiune în noile fluxuri energetice sporite, este propusă desființarea a 3km rețea aeriană în municipiu și reproiectarea a 1,2km în municipiu și 2km în zona administrativă, trecerea la 20KV a 11km

rețea subterană 6KV cu menținerea celei vechi pentru consum industrial, desființarea a 2,3km rețea subterană de 20KV în municipiu și reproiectarea tot în municipiu a 30,8km rețea nouă subterană 20KV.

JOASĂ TENSIUNE

– Capacitate redusă pentru următorii 5 ani a rețelelor de distribuție la consumatori existenți și a celor noi preconizați în PUZ-uri aeriene și subterane din municipiu.

Este deficitară pentru alimentarea cu energie electrică în municipiu o rețea aeriană pe stâlpi de beton de 5,1km iar în zona administrativă de 2km precum și o rețea electrică subterană de 32,6km în municipiu.

– Construcția de noi drumuri și șosele, precum și modernizarea celor existente ca gabarit și grad de iluminare necesită lucrări de rețele subterane de iluminat public în municipiu de 58,5km.

ASPECTE CRITICE

– În vederea modernizării aspectului urban al Aradului și a unei mai bune utilizări funcționale a teritoriului, lucrările energetice din zona intravilană trebuie să tindă a elimina pe cât posibil stațiile de transformare din perimetrul intravilan având în vedere influențele electromagnetice nefavorabile și periculoase, perturbările emisiunilor R-TV, spațiile și culoarele de protecție necesare rețelelor magistrale aeriene de tot mai înaltă tensiune și putere, care le interconectează la sistemul energetic național, a avariilor ce pot apare în exploatarea lor și care pot duce la pagube materiale și umane suplimentare în mediu urban, aspectului inestetic al acestor zone de fapt industriale, spațiului relativ mare ocupat din zona intravilană.

Stațiile de înaltă tensiune inevitabile în număr cât mai redus în intravilanul municipiului vor trebui condiționate pentru a avea racorduri atât pe medie cât și pe înaltă tensiune, numai în subteran (cable import 110KV).

În zona Fabrica de zahăr, Aradul Nou, zona sălii de sport, stația Mureșel, zona CET, Poltura, Bujac, Gai stațiile actuale au racorduri aeriene pe 110KV, care devin improprii extinderii zonei intravilane a municipiului.

– Posturile de transformare fiind niște construcții edilitare vor fi preferate în zona intravilană înglobate în construcții sau în cabine alipite, față de cele aeriene sau la sol (ce trebuie evitate), cu mențiunea că cele existente au în prezent un aspect arhitectural deplorabil (nefinisate și nearmonizate cu construcțiile vecine în a căror arhitectură ar trebui să se încadreze). (Proiectele tip, după care ani de zile ele au fost executate trebuie eliminate din punct de vedere al finisajelor și fațadelor lor exterioare vor trebui puse condiții de aspect exterior stricte în funcție de zona urbană în care ele se construiesc).

– Modificarea și extinderea rețelelor subterane electrice existente în municipiu a atras după sine modificarea și înlocuirea unor firide de bransament de 0,4KV. Noile firide sunt montate de regulă pe fațada clădirilor - chiar monumente, de multe ori periclitând din punct de vedere și al rezistenței clădirile în care s-au practicat golurile de montare a firidelor. Nu numai că au un aspect necorespunzător pe fațade, că sunt montate inestetic ci și periculos și cu țevile de protecție cablu acces la vedere. Aceste situații trebuie reglementate prin introducerea unor avizări pentru lucrările la clădiri existente cu sancțiuni corespunzătoare.

– După executarea lucrărilor de rețele subterane, atât trotuarele cât și carosabilul drumurilor publice sunt lăsate nereparate, rămânând denivelări, șanțuri betonate dar neacoperite cu asfalt etc., situație ce trebuie sancționată și remediată.

– În municipiu există o foarte proastă iluminare a străzilor din lipsă de rețele și din exploatare necorespunzătoare.

– În municipiu practica actuală prin care MEE obligă consumatorii de gradul "0" și "1" vitali atât industriali cât și civili de a-și asigura alimentarea de siguranță cu energie electrică prin surse proprii (grupuri sau acumulatori) face ca toate investițiile să se mărească ca spațiu ocupat și prețuri, să necesite nou personal de exploatare și urmărire la fiecare consumator, în mod permanent și nu asigură o siguranță suficientă.

– Un singur neglijent poate periclita o zonă de oraș în caz de nefuncționare a instalației de pompare a apelor de incendiu, de exemplu: acumulatorii, grupurile electrogene etc. necesită spații și personal, urmărire consum de carburanți la mers în gol etc. De la industrii, spitale, telecomunicații, pompieri și până la cea mai mică vopsitorie sau tâmplărie toate sunt afectate de lipsa unei duble alimentări cu energie electrică de la surse independente în tot municipiul, în concordanță cu timpii și condițiile impuse și definite de normativele PSI, MEE, departamentale în vigoare.

Pentru zonele din P.U.G. la care încă nu este elaborat P.U.Z-ul se va elabora studiu de fundamentare FRE în completarea celor existente.

- În prezent, pentru realizarea unei investiții în majoritatea zonelor municipiului, prețul investiției trebuie majorat și să cuprindă toate lucrările de medie tensiune aferente (posturi, rețele) și adesea rețele de distribuție publice și de 1KV în amonte de contorizarea propriu-zisă a viitorului consumator. Acestea devin după execuție automat proprietatea FRE-Arad conform Regulamentului de furnizare (H.G. nr.236), dar dacă nu se acceptă această situație investitorul nu obține niciodată avizul de furnizare a energiei electrice necesare, tot de la FRE Arad din lipsă capacitate în zonă. Uneori condițiile de aviz pot favoriza apoi alimentarea și a altor consumatori pe rețeaua nouă sau rezolvarea altor probleme ale FRE. Practic este un singur și același for care avizează și își apropiază valori, situație intolerantă fără recuperări cel puțin în timp a valorilor investite.

1.10.4 TELEFONIE

Pentru instalațiile de telecomunicații s-a comandat un studiu de fundamentare încă din anul 1993 la regia ROMTELECOM absolut necesar pentru elaborarea PUG-ului având în vedere faptul că sistemul de telecomunicații existent (și depășit fizic și moral) este în curs de modernizare radicală de către regia sus amintită. aceste lucrări au și caracter secret. Oricum până în prezent nu s-a elaborat acest studiu și nu avem datele necesare includerii în acest PUG a problemelor de telecomunicație ca disfuncționalitate și propuneri de perspectivă.

În Municipiul Arad există în prezent 4 centrale telefonice tip PENTACONTA, dintre care 2 în centru, una în cartierul Aurel Vlaicu și una în cartierul Micălaca (conform plan). Aceste centrale telefonice sunt depășite moral în prezent și extrem de limitate ca și capacitate de abonați telefonici și neasigurând comunicații interurbane directe, cu prefix fiecărui abonat.

În cadrul acțiunii de modernizare în 1994 una din centrale (Centru) a fost înlocuită cu una modernă. (planșa 7.02).

Distribuția se face mai ales în centrul Aradului prin canalizări telefonice vechi dinainte de război și insuficiente ca și capacitate, completate cu trasee aeriene de fascicole mari de cabluri suspendate pe fațadele clădirilor, chiar monumentale de pe b-dul Revoluției.

În noile cartiere Micălaca și Vlaicu situația canalizărilor este mai bună în zona blocurilor, deși multe nu au nici în prezent instalații telefonice asigurate, iar în străzile cu case vechi instalațiile sunt aeriene pe stâlpi de lemn. Lipsa capacității centralelor se face resimțită cu atât mai mult cu cât în prezent crește numărul abonaților care solicită sisteme moderne de comunicații, telex, telefax, terminale calculator, centrale proprii și care ocupă astfel la un singur post 5-6 perechi de fire. De asemenea calitatea proastă și vechimea cablurilor și canalizărilor face ca numărul deranjamentelor să fie mai mare și uneori în timpul ploilor, din cauza umezelii să se blocheze un întreg cartier.

În prezent este în curs de realizare modernizarea rețelelor de telecomunicații în municipiu, datele concrete ar necesita studiul de fundamentare amintit. PUZ-urile elaborate au fost puse la dispoziția ROMTELECOM prin temă și comandă.

1.10.5 POȘTĂ

Disfuncționalitățile sunt tratate detaliat în lucrarea cu nr.11.2/965/11.04.1994 a Direcției de Poștă Arad.

Rezultă lipsa unei clădiri administrative pentru Direcția de Poștă Arad, și în zonele tratate de PUZ-urile deja elaborate în prezent (cele 7 zone amintite) lipsesc noi spații pentru deschiderea de oficii poștale de deservire a populației, lipsă spații de tranzit internațional (zona Vest a țării) cu parcaj - garare mijloace auto proprii, ateliere întreținere (în zona Vlaicu); lipsă spații pentru activități complexe informatică - coordonare, aprovizionare, caserie centrală etc. (zona Podgoria).

MEMORIU PRIVIND AMPLASAMENT PENTRU CONSTRUCȚIE POȘTĂ ÎN ZONA FABRICII DE ZAHĂR - conform PUZ nr. 23.193

a) Analiza situației existente

În această zonă nu există nici un oficiu poștal, iar distribuirea trimiterilor cât și încasările (presă, RTV) se face de către factori poștali ai oficiului Arad 1 din Bd. Revoluției nr. 46 - 48.

b) Disfuncționalități și fenomene critice

Lipsa unui oficiu poștal în zonă crează probleme deosebite în activitatea factorilor poștali, datorită distanțelor foarte mari care trebuie parcurse zilnic, cât și numărului foarte mare de prestații (distribuire, încasări) necesare a fi efectuate în orele de program.

În același timp, populația din zonă este obligată a se deplasa pentru prestații la alte oficii, cel mai apropiat fiind Oficiul Arad 3 de pe str. Eminescu nr. 24 - 26.

c) Necesități și opțiuni

Față de situația necorespunzătoare existentă, corelată și cu dezvoltarea preconizată în anii următori, în zonă se impune înființarea unui oficiu poștal complex cu sectoare de distribuire.

Întrucât activitatea unui asemenea oficiu nu justifică o construcție cu mai multe nivele, Direcția de Poștă Arad optează pentru atribuirea unui spațiu la parterul unei clădiri proprietate de stat din centrul de zonă, cu o suprafață desfășurată de 250mp, conform planșei PUZ nr. 23.193.

Cheltuielile pentru investiția respectivă urmează a fi suportate de R.A. POȘTA ROMÂNĂ.
AMPLASAMENT PENTRU CONSTRUCȚIE POȘTĂ + ZONĂ CENTRU CARTIER MICĂLACA III - conform PUZ nr. 23.195

a) Situația existentă

În prezent, cartierul Micălaca este servit cu prestații de poștă de către Of. Arad 7, cât și de Of. de Vamă pentru colete externe.

Construcția Of. Arad 7 (în centru de zonă) a fost făcută pe baza unui PUZ care includea și partea cu Micălaca III.

b) Disfuncționalități și fenomene critice

Nerealizarea construcțiilor din zona Micălaca III a condus la redimensionarea personalului de la Of. Arad 7, cât și la transformarea ghișeului poștal de pe Calea Lipovei în Oficiul de Vamă.

Realizarea în perspectivă a construcțiilor și popularizarea zonei Micălaca III va afecta necorespunzător activitatea actualului oficiu poștal din zonă, cât și beneficiarii de prestații.

c) Necesități și opțiuni

Dezvoltarea zonei Micălaca III va impune înființarea unui oficiu sau ghișeu complex pentru activitatea de poștă.

Optăm pentru atribuirea unui spațiu la parterul unei clădiri proprietate de stat din centrul de zonă, în suprafață desfășurată de 100mp, conform PUZ nr. 23.195.

AMPLASAMENT CONSTRUCȚIE POȘTĂ ZONA CALEA A. VLAICU - conform PUZ nr. 23.194

a) Situația existentă

În această zonă, prevăzută a avea o asemenea dezvoltare, Direcția de Poștă Arad nu are în prezent nici o clădire, iar activitatea existentă este prestată de Oficiul Poștal Arad 8, care are în servirea toată zona A. Vlaicu și cartierul Gai.

Servirea cu prestații a acestei zone nu se va putea face de către Oficiul Poștal Arad 8 fără a afecta negativ calitatea acestora.

b) Disfuncționalități și fenomene critice

Activitățile prevăzute a se desfășura în zonă impun o activitate de poștă complexă, modernă și foarte rapidă și cu un număr de prestații în continuă creștere, care nu se poate face de către factorii poștali în actuala formă de organizare.

Având în vedere situația actuală a dispersiei activităților de aprovizionare în 3 clădiri, lipsa unor spații pentru ateliere de întreținere clădiri și garare a parcului auto propriu (actualmente în stradă), cât și eliberarea spațiilor ocupate în actuala clădire a Of. de Tranzit Arad, în scopul modernizării acestuia și a preluării activității de tranzit internațional pentru zona de vest a României (documentație existentă), se impune construirea unei clădiri cu funcții complexe, fiabilă oricărei dezvoltări în perspectivă.

c) Necesități și opțiuni

Direcția de Poștă Arad dorește să-și realizeze o construcție cu funcționalitate complexă: oficiu poștal, spații de depozitare, ateliere, garaje, locuință de serviciu, care să asigure unității facilități, iar beneficiarii de prestații o servire pe măsura aspirațiilor, atât în municipiu, cât și în județ.

Dacă organizarea unui Oficiu de Tranzit Poștal Internațional nu va fi posibilă în clădirea actualului Oficiu de Tranzit din Gara Arad, dorim ca această activitate să poată fi preluată în spațiile clădirii din această zonă a orașului, având în vedere legăturile rutiere ale acesteia cu punctele de trecere a frontierei, aeroport și gara C.F.R. Arad.

Ca opțiune pentru amplasamentul clădirii am dori ca acesta să fie conform planșei P.U.Z. nr. 23.194, suprafața 750mp.

AMPLASAMENT CONSTRUCȚIE SEDIUL ADMINISTRATIV AL DIRECȚIEI DE POȘTĂ ZONA PIAȚA PODGORIA - conform PUZ nr. 23.198/III

a) Situația existentă

În baza H.G. nr. 448/1991, activitatea de poștă a fost separată de cea de telecomunicații, luând ființă direcțiile teritoriale de Poștă.

Urmare a acestei hotărâri, Direcția de Poștă Arad, neprimind un spațiu separat corespunzător, a fost nevoită să-și mute activitatea administrativă în sediul Of. poștal Arad Tranzit din Gara Arad, unde se mai află și Oficiul poștal (de zonă) Arad 2, situație care crează probleme și disfuncționalități unității.

b) Disfuncționalități și situații critice

În situația existentă, activitatea de coordonare și administrativă a D.P. Arad se desfășoară cu disfuncționalități, datorită dispersării activităților și a lipsei unor spații necesare, după cum urmează:

activitatea de aprovizionare este dispersată în 3(trei) clădiri (Of. Arad 1, Of. Arad 4 și Of. Arad Tranzit Gară), în spații necorespunzătoare;

-lipsă spații pentru casieria centrală (colectoare) a unității;

-lipsă spații instruire și calificare personal;

-lipsă spații dezvoltare și modernizare a activității de informatică (momentan funcționând într-un spațiu reamenajat dintr-o baie) etc.

Coordonarea și controlul activității nu se poate îmbunătăți în asemenea condiții.

c) Necesități și opțiuni

Având în vedere situația existentă, cât și programul de modernizare și dezvoltare a activității de Poștă în România, respectiv în județul Arad, corelate cu dezvoltarea complexă a județului și municipiului, se impune construirea unui sediu administrativ pentru Direcția de Poștă Arad.

Analizând PUZ-urile și ținând cont de importanța economică-socială a activității de poștă, conducerea unității optează pentru atribuirea unui amplasament în zona Podgoria a municipiului, conform planșei anexate (ambele variante) în suprafață de 420mp.

Elementele construcției (înălțime, arhitectură etc) se vor stabili prin proiectul construcției pentru încadrare în condițiile de arhitectură impuse zonei.

AMPLASAMENT CONSTRUCȚIE POȘTĂ ZONA SUBCETATE - conform PUZ nr. 23.199

a) Situația existentă

În prezent, zona fiind slab populată, nu are în cuprins un oficiu poștal, servirea populației făcându-se de către Of. Poștal Arad 1, iar populația are la dispoziție cele mai apropiate unități poștale în strada Eminescu - Of. Poștal Arad 3 - și pe Calea Timișorii Of. Poștal Arad 4.

b) Disfuncționalități și fenomene critice

În situația actuală, atât pentru populația și agenții economici din zonă, cât și pentru Direcția de Poștă prezintă inconveniente economice și calitative.

Odată cu dezvoltarea zonei respective, în mod firesc, aceste inconveniente vor crește și vor conduce la prestații necorespunzătoare.

c) Necesități și opțiuni

Dezvoltarea și popularea zonei cu unități de învățământ superior și agenți economici sau locuințe impune și înființarea unui oficiu poștal complex.

Întrucât activitatea unui asemenea oficiu nu justifică o construcție cu mai multe nivele, opțiunea noastră este pentru un spațiu la parterul unei clădiri proprietate de stat, situată în centrul de zonă, cu o suprafață desfășurată de 150mp, conform planșei PUZ nr. 23.199, R.A.P.R. suportând costurile investiției.

STUDII CE AU STAT LA BAZA FONDULUI DE DATE ȘI A PROPUNERILOR PREZENTATE

1.-Prin specificul activității de Poștă - Prestații, toate studiile și fondul de date au la bază numărul de populație și al agenților economici structurate pe vârste și activități corelate cu PUZ-urile elaborate de unitățile autorizate pentru localitatea sau zona analizată. Este cazul tuturor clădirilor de Poștă și Telecomunicații din municipiu și județ.

2.-Pentru Oficiul de Tranzit Internațional, prevăzut în clădirea din Gara Arad există un S.T.E. nr. 8063, elaborat de către Centrul de Proiectare al județului Arad, care poate fi reconsiderat în proiectarea acestui obiectiv, atât pe actualul amplasament (reamenajări de spațiu, dotări etc), cât și pe amplasamentul solicitat în zona Calea Aurel Vlaicu pentru o clădire multifuncțională.

3.-Pentru sediul Direcției de Poștă Arad, preconizată a se construi în zona Podgoria, R.A. Poșta Română are proiecte elaborate care pot fi adaptate la condițiile impuse prin PUZ zonei în care se construiește.

R.A. Poșta Română, prin Direcția de Poștă Arad, asigură toate datele necesare, specifice, pentru elaborarea studiilor și realizării construcțiilor pentru activitatea de poștă.

1.10.6 ALIMENTAREA CU ENERGIE TERMICĂ

Alimentarea cu energie termică în sistem centralizat a tuturor consumatorilor (social-culturali, industriali și sere) se realizează prin cele două CET-uri ce funcționează interconectat.

Capacitatea instalată a CET.1, ce funcționează pe hidrocarburi este 651Gcal/h iar a CET.2 ce funcționează pe lignit este de 210Gcal/h.

Pe perioada iernii 1993/1994 când temperaturile exterioare au fost moderate, consumurile efective de 428Gcal/h pot fi considerate ca valori medii. Având în vedere că se va pune în funcțiune și cel de-al doilea cazan de abur de 420t/h și un grup de 50MW cu un ciclu de termoficare va rezulta o nouă capacitate de 210Gcal/h, disponibilul total fiind de 1.071Gcal/h pentru municipiu.

Cu toate acestea, din datele reale culese de pe teren și centralizate de către ARTERM R.A. și F.E.Arad se constată că necesarul de căldură maxim orar, pentru consumatorii urbani, industriali și sere pentru iarna 1994 - 1995, este mult redus față de sezonul 1993 - 1994 de la 8.100t/h la 6.734t/h.

Funcționarea la capacitate a schimbătoarelor de căldură din punctele termice se poate realiza în condițiile în care CET-urile asigură debitul necesar de apă fierbinte la temperatura rezultată din graficul de reglaj.

Diafragmarea rețelelor de distribuție a agentului primar nu asigură o bună echilibrare hidraulică. Diafragmarea existentă se poate îmbunătăți prin:

- recalcularea, considerând valorile consumurilor și ale pierderilor de presiune la fiecare consumator;
- măsurători pentru determinarea pierderilor de presiune la racorduri completate cu calculul rețelei.

Specificăm că există puncte termice care au racordurile subdimensionate (PT4, PT9, PT10, PT14 și PT5) pentru capacitatea instalată și consumul actual și deci se impune redimensionarea acestora. De asemenea, pentru posibile preluări de consumatori în sfera de influență a punctelor termice PT Teatru, PT Paroșeni, PT4V (6V) C.A.Vlaicu.

Și pe rețelele de secundar este deosebit de importantă echilibrarea hidraulică, precum și contorizarea consumatorilor. Deși demarată acțiunea de montare a contoarelor de energie termică și apă caldă menajeră la imobile (plata agentului făcându-se pe consumul real) perioada pe care se va derula este de lungă durată. Acest aspect este unul din factorii care a generat fenomenul de debransare a unor consumatori de la rețeaua de termoficar orășnească. Mai menționăm că reglajul temperaturilor este greoi la acest sistem centralizat de distribuire a energiei termice, iar la partea de apă caldă menajeră apar probleme în perioadele de vârf de consum când nu este debit și temperatură corespunzătoare.

MUNICIPIUL ARAD
TELEFONIE






CENTRALĂ TELEFONICĂ EXISTENTĂ

MUNICIPIUL ARAD TERMOFICARE



LEGENDĂ

-  ZONĂ TERMOFICATĂ
-  ZONĂ NETERMOFICATĂ
-  CENTRALĂ TERMICĂ EXISTENTĂ

1.10.7 INSTALAȚII GAZE

Prezentul capitol al documentației are ca obiect prezentarea situației existente respectiv a disfuncționalităților existente la rețelele de distribuție gaze naturale din Municipiul Arad.

S-au avut în vedere numai consumatorii casnici care utilizează gazele naturale pentru gătit, fie pentru gătit și încălzit.

(Consumatorii mari industriali de gaze naturale nu fac obiectul acestei documentații).

Gazele naturale sunt aduse de la locul de producere până la stațiile de predare (S.P.) prin conductele de transport.

Prin stațiile de predare, gazele naturale sunt puse la dispoziția întreprinderii de distribuție din localitate.

În prezent Municipiul Arad dispune pentru deservirea consumatorilor de gaze naturale de stația de predare S.P. Nr. 1, amplasată în zona Subcetate.

Din stația de predare, gazele naturale sunt transportate în stațiile de reglare - măsurare de sector (SRMS).

Municipiul Arad dispune în prezent de 15 stații de reglare - măsurare de sector pentru gaze naturale.

Având în vedere prevederile actelor normative și a instrucțiunilor în vigoare, lucrările de dezvoltare ale rețelelor de distribuție și de racordare a gospodăriilor la gazele naturale (pentru gătit și încălzit) se pot face numai în baza cotelor de gaze naturale aprobate Municipiului Arad, respectiv și de solicitările populației.

Analizând situația existentă (capacitățile SRMS-urilor, rețele de distribuție) rezultă că sunt posibilități de dezvoltare prin racordare de noi consumatori. Consumatorii cei mai importanți ar fi gospodăriile individuale și blocurile de locuințe (care ar utiliza gazele naturale pentru gătit și încălzit), care sunt grupați la distanțe nu prea mari de aceste SRMS-uri.





Pentru racordarea consumatorilor din cartierele unde nu sunt rețele de gaze este necesară extinderea rețelelor existente, înființarea de noi SRMS-uri, după caz, redimensionarea și înlocuirea rețelelor subdimensionate.

MUNICIPIUL ARAD

GAZE NATURALE



LEGENDĂ

-  ZONA ALIMENTATĂ CU GEZE NATURALE
-  ZONA NEALIMENTATĂ CU GAZE NATURALE
-  SP (STAȚII DE PREDARE)
-  SRMS (STAȚII REGLARE - MĂSURARE DE SECTOR)

1.10.8 GOSPODĂRIE COMUNALĂ

1.10.8.1 DISFUNCȚIONALITĂȚI ÎN PROBLEMATICA DEȘEURILOR

Starea de fapt expusă la cap. I produce o serie de disfuncționalități care se pot rezuma astfel:

1.10.8.1.1 Rampele de gunoi și salubritatea municipiului

Rampa existentă a municipiului Arad este realizată fără acordurile necesare, într-un loc și într-un mod neadecvat, fapt pentru care afectează toți factorii de mediu, așa cum apare în capitolele anterioare. De asemenea, produce dezagremente - mirosuri, insecte, rozătoare - pentru zona locuită din apropiere și un aspect inestetic pe șoseaua de centură de circulație internațională, afectate fiind în acest sens și zonele din împrejurime.

Rampele de gunoi ilegale existente pe raza municipiului au același efect, dar perceput uneori cu o intensitate mai puternică datorită contactului mai apropiat și mai frecvent cu un număr mare de locuitori.

La crearea depozitelor ilegale de gunoi contribuie și modul adesea defectuos de colectare a gunoaielor, ca urmare a problemelor tehnice de dotare și de altă natură de la regia de specialitate. tot astfel se crează și problemele legate de acumularea de gunoaie la locurile de colectare.

Aici trebuie menționat și faptul că, datorită dotării precare a R.A. Salubritate, probabil și a altor cauze, starea generală de curățenie a localității, a străzilor, aleilor, este mult sub nivelul necesar. Afară de aspectul estetic neplăcut și de implicațiile sanitare evidente, curățenia necorespunzătoare a străzilor contribuie în mare măsură, în condițiile traficului auto intens, la încărcarea cu pulberi a atmosferei.

O problemă deosebită o constituie piețele municipiului, care funcționează practic în condiții de provizorat, doar Piața M. viteazul fiind în curs de reamenajare într-o formă oarecum mai apropiată de necesitățile moderne, iar piața nouă din cartierul A. Vlaicu este amenajată corespunzător.

În aceste condiții, piețele Aradului sunt surse de poluare, în special în privința deșeurilor și a influenței asupra zonelor locuite limitrofe.

Cele 13 piețe ale Aradului sunt: Aurel Vlaicu, Fortuna, Miorița, Pompierilor, Catedralei, Mihai Viteazul, Aradul Nou, Obor, Romană, Bujac, Hipodrom, Alfa, Carpați - Grădiște. La acestea se mai adaugă piețele neorganizate, cum este cea din Piața Soarelui și "standurile" ad hoc de vânzare din oraș, care contribuie și ele la starea insalubră a localității.

1.10.8.1.2 Depozitele de deșeuri industriale

În municipiul Arad și în zonele limitrofe, se găsesc următoarele deșeuri industriale:

- Batalul Combinatului Chimic, la est de Vladimirescu. Acesta este plin cu material solid. Deși izolațiile antiacide au fost executate la vremea respectivă cu materiale și tehnologii moderne și adecvate, ele nu sunt perfecte și exfiltrațiile produc poluarea freaticului, fapt ilustrat de analize din forajul din zonă. Ar fi indicată reconstrucția ecologică. Cel de-al doilea batal, nou, nu a fost folosit niciodată și ar putea primi alte destinații utile, după eventuale adaptări.

- Batalul Fabricii de Zahăr, la nord de Arad, prima etapă plină de nămol, cea de-a doua recent pusă în funcțiune. Fiind amplasată practic pe o râpă, nu are impact negativ, din contră, conținutul materialului depus (pământ, resturi de sfeclă, săruri de calciu) permite o viitoare reconstrucție ecologică.

- Depozitul de zgură și cenușă de la CET pe lignit, care constituie o sursă de poluare a apelor subterane și, astfel, poate constitui în viitor un pericol pentru captarea de apă potabilă a municipiului.

Se constată și depozitări neorganizate și nelegale de deșeuri industriale, așa fiind rebuturile de prefabricate depozitate pe malul Mureșului, amonte de Arad.

Faptul că municipiul sau zona în care ne găsim nu dispune de un depozit de deșeuri periculoase face ca acestea - de exemplu nămolurile de galvanizare - să fie depozitate în incinta unităților, ceea ce în viitor (sau chiar și în prezent) va duce, prin depășirea posibilităților existente limitate de depozitare, la afectarea solului, apelor subterane, sănătății populației.

1.10.8.1.3 Depozitarea de nămoluri de natură agricolă și din gospodăria comunală

Cele mai importante de acest fel sunt:

- paturile de nămol ale stației de epurare ale localității. Principalul lor impact este acela că ocupă teren.

- "platformele" de dejecții de la "AVICOLA", principala fiind pe Calea Bodrogului. așa cum s-a arătat, ocupă cca 12ha, produce poluarea apelor subterane și a solului. Afectează piciorul digului

de apărare împotriva inundațiilor, produce mirosuri și insecte. Poate constitui un factor limitativ în dezvoltarea Aeroportului Internațional Arad și afectează zona de agrement Ceala.

– “platformele” de nămol de la stația de epurare Arad Nord - Vest și de la Suinprod Ceala, la aproximativ 5km vest de localitate și care sunt neamenajate, constând din terenuri, gropi etc, acoperite cu nămol. Calitatea factorilor de mediu din zonă nu a fost cercetată, dar se poate considera ca certă afectarea solului și a freaticului.

1.10.8.1.4 Probleme de ecarisaj

Depozitarea de cadavre de animale moarte pe groapa de gunoi a orașului, pe gropile improvizate și ilegale și în orice alt loc, este o practică curentă, deoarece nu există alte soluții, problema cimitirului de animale, a puțurilor seci fiind total nerezolvată, nefiind nici măcar abordată. Aruncarea la întâmplare a cadavrelor de animale moarte constituie o sursă deosebit de periculoasă de infecții pentru om și animale, pe lângă dezagrementele curente (miros, aspect, insecte)

Este nesoluționată și limitarea - cu mijloace civilizate, la nivel european, care impun tratamentul uman al animalelor - a proliferației câinilor vagabonzi.

1.10.8.2 PROBLEMA CIMITIRELOR

Deși lucrări cu alt caracter decât cel de mediu, cimitirele pun probleme serioase de impact asupra mediului. Având în vedere problemele deosebite pe care amplasarea cimitirelor le pun, inclusiv privind opinia populației, așa cum se cunoaște din experiența altor municipii, este necesară lansarea proiectării și a studiilor de impact din timp.

În municipiul Arad, cele două cimitire principale - Pomenirea și în special Eternitatea - sunt pe cale de a-și atinge capacitatea maximă, iar cele din cartiere nu le pot prelua sarcina. Este, ca atare, necesară inițierea unor noi cimitire “centrale”. În acest sens a fost elaborat studiul cu nr. 26.120 privind cimitirele în Municipiul Arad

1.10.8.3 DISFUNCȚIONALITĂȚI PRIVIND PROTECȚIA SOLULUI

1.10.8.3.1 Influența gropii de gunoi a municipiului Arad asupra calității solurilor din zonă

Deșeurile depozitate în zona gropii de gunoi Arad au avut în timp un rol important în modificarea calității solului în regiunea limitrofă acesteia. Studiul acestor efecte scoate în evidență următoarele aspecte:

Rampa de gunoi menajer a municipiului Arad este amplasată pe patru teritorii ecologic omogene (4 unități de sol), după cum urmează:

| | |
|-----------|-------|
| TEO 107 = | 7,0ha |
| TEO 13 = | 2,0ha |
| TEO 32 = | 1,0ha |
| TEO 61 = | 2,0ha |

Pe aceste teritorii s-au executat profile de sol pentru cartarea pedologică a teritoriului municipiului Arad, în vederea executării lucrării de bonitare și caracterizare tehnologică a teritoriilor ecologic omogene. Aceste studii au fost executate de către Oficiul Județean pentru studii Pedologice și Agrochimice Arad, în perioada 1981 - 1983.

Prezentăm în continuare o scurtă caracterizare pedologică a teritoriilor omogene respective:

Teritoriul ecologic omogen = 107 = 7,0ha

- materiale parentale - nisipuri;
- forma de relief - groapa de împrumut (zona excavației);
- adâncimea apei freatice între 0,76 ÷ 1,00m (în stare inițială, fără a lua în considerare depunerile ulterioare);
- grad de mineralizare a apei freatice - între 0,6 ÷ 1,0g/l (slab sălcie);
- textura:
 - la suprafață: nisipoasă;
 - pe profil: nisipoasă;
- lipsa contrastelor texturale;
- gleizare puternică;
- porozitate totală - normală (între 44÷48%);
- permeabilitate - foarte mare (cod 6) - conductivitate hidraulică naturală peste 35, lmm/oră;
- reacția în primii 20cm . 5,81 - 6,40 - slab acidă;
- gradul de saturație în bază (V) - peste 91% (eubazic);

- conținut în humus - foarte redus (sub 1%);
- rezerva de humus - extrem de redusă (sub 30t/ha);
- aprovizionarea cu:
 - fosfor - foarte slabă;
 - azot - foarte slabă;
 - potasiu - foarte slabă;
- nota de bonitare pentru arabil - 10 puncte;
- clasa de favorabilitate a terenului -. VI.

Teritoriul ecologic omogen 13 - cernoziom cambic gleizat slab pe nisipuri luto - nisipoase

- materiale parentale - nisipuri;
- forma de relief - suprafața plană (câmpie);
- adâncimea apei freatice - 1,00 - 2,00m;
- grad de mineralizare a apei freatice - slab sălcie (între 0,6 ÷ 1,0g/l);
- textura:
 - la suprafață - lutoasă
 - pe profil - luto - nisipoasă;
- lipsa contrastelor de textură;
- gleizat slab;
- porozitate totală - foarte mică;
- permeabilitate - mijlocie;
- reacția - în primii 20cm (între 5,81 ÷ 6,40);
- conținut în humus - mijlociu;
- rezerva de humus - foarte mare (între 121 ÷ 160t/ha);
- aprovizionare cu:
 - azot - foarte slabă;
 - fosfor - foarte slabă
 - potasiu - foarte slabă;
- nota medie de bonitare pentru arabil 66;
- clasa de favorabilitate a terenului -IV.

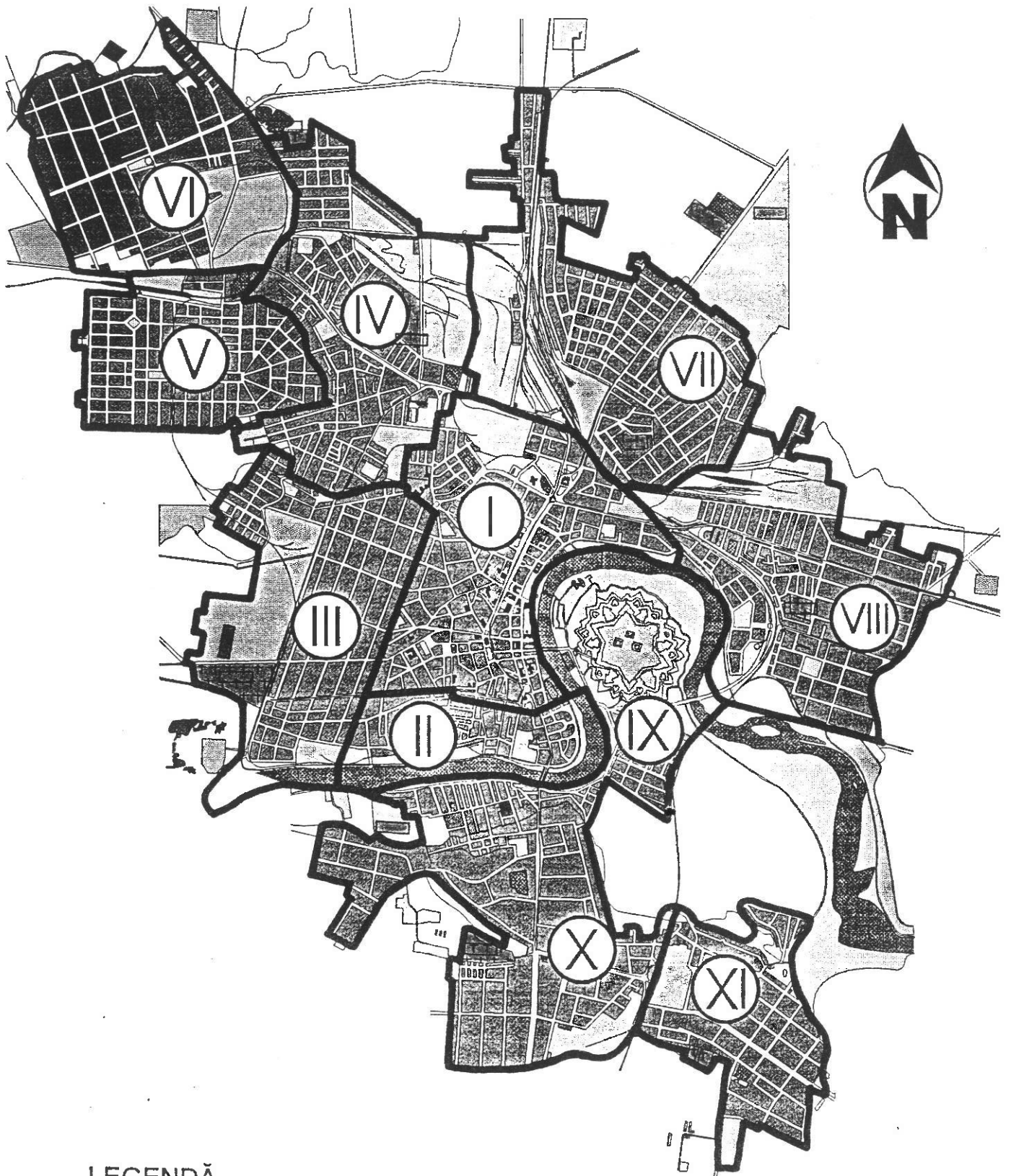
Teritoriul ecologic omogen 32 - cernoziom cambic gleizat pe luturi: luto - nisipos

- materiale parentale - luturi mijlocii;
- forma de relief - suprafață plană (câmpie);
- adâncimea apei freatice 1,50 ÷ 30,00m;
- grad de mineralizare a apei freatice - slab sălcie (între 0,6 ÷ 1,0g/l);
- textura:
 - la suprafață - lutoasă;
 - pe profil - lutoasă;
- lipsa contrastelor de textură;
- gleizare moderată;
- porozitate totală - mică;
- permeabilitate - mijlocie (conductivitate hidraulică saturată);
- între 2,1 ÷ 10,0mm/oră;
- reacția - în primii 20cm - moderat acidă 5,01 ÷ 5,40;
- gradul de saturație în baze - peste 91%;
- conținutul de humus - mijlociu;
- rezerva de humus - mare (161 ÷ 200t/ha);
- aprovizionare cu:
 - azot - mijlocie;
 - fosfor - slabă;
 - potasiu - slabă;
- nota medie de bonitare - 81;

- clasa de favorabilitate a terenului II.
 Teritoriul ecologic omogen - 61
 Lacoviște moderat alcalizată
- luturi fine - lutoasă;
- materiale parentale - luturi fine;
- forma de relief - zone depresionare;
- adâncimea apei freatice - $0,76 \div 1,00\text{m}$;
- mineralizarea apei freatice - slab sălcie;
- textura:
 - la suprafață - lutoasă;
 - pe profil - lutoasă.

MUNICIPIUL ARAD

DISFUNCTIIONALITĂȚI GOSPODĂRIE COMUNALĂ

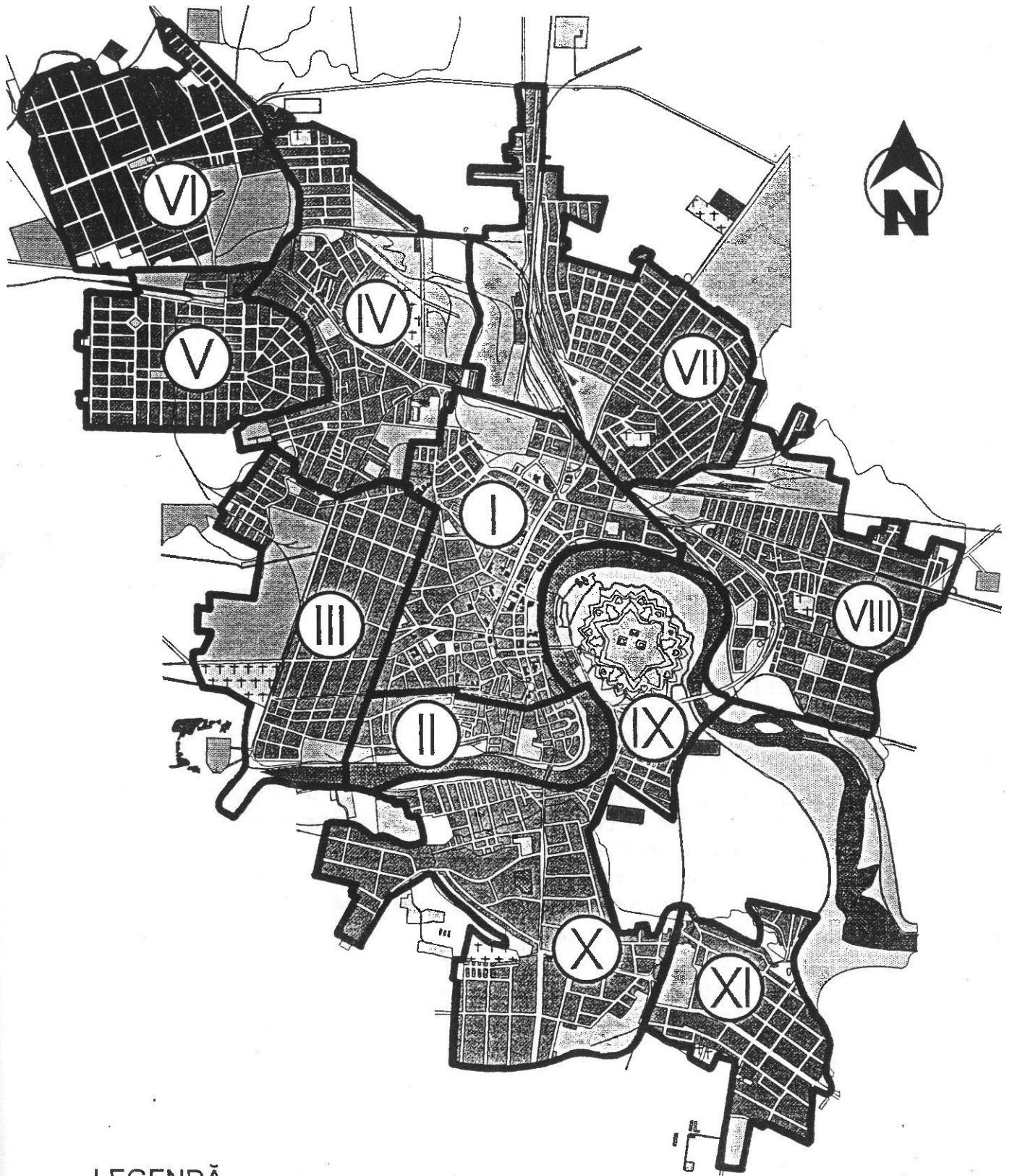


LEGENDĂ

- STAȚIE EPURARE
- CIMITIRE
- PEPINIERE

MUNICIPIUL ARAD

DISFUNCȚIONALITĂȚI SALUBRITATE



LEGENDĂ

- RAMPĂ EXISTENTĂ
- DEPOZITARE NECONTROLATĂ

2. NECESITĂȚI ȘI OPTIUNI ALE POPULAȚIEI

conform anexelor

ÎNTOCMIT:

Urbanism și amenajarea teritoriului:

arh. GHEORGHE SECULICI

arh. ELVIRA ȘERBAN

arh. EUGEN UJJ

arh. MARIAN DINULESCU

arh. GEORGETA FEIER

arh. MONICA CUZNEȚOV

arh. ILEANA STANCA

ing. GABRIELA DĂMĂCUȘ

teh. VERONICA FERENȚI

ing. SORIN RĂDUCANU

ing. DANA LAZĂR

ing. MARILENA DUMITRESCU

ing. FRANCISC BEGOV

ing. ȘTEFAN IAȘCHEVICI

arh. IOAN DARIDA

ing. VASILE CHIRICHEU

Organizarea circulației:

Alimentare cu apă și canalizare:

Alimentarea cu căldură:

Alimentarea cu energie electrică, telefonie:

Alimentare cu gaze:

Studii geo:

Salubritate:

Transport în comun:

CONSILIUL LOCAL MUNICIPAL ARAD
DIRECTIA TEHNICA

- ANUNTA -

În vederea avizării Planului Urbanistic General, plan care prevede dezvoltarea municipiului în viitorii ani, invităm cetățenii orașului pentru vizionare și observații, la sediul SC „PROIECT” S.A. din Arad, Bd. Decebal nr.2

Expunerea planșelor se va face în perioada 9-11 ianuarie 1995, între orele 8,00-17,00.

Explicații de specialitate din partea proiectantului se pot primi între orele 9-11 și 15-17.

DIRECTOR,
Ing. CONSTANTIN IONICIOIU

(2663632)

Între vis și
realitate

LOCUINTE CONFORTABILE ȘI (RELATIV) IEFTINE PENTRU ARĂDENI?

Aradul a fost întotdeauna un oraș frumos. Un oraș care pe bună dreptate a fost supranumit „Mica Viena” și pe care oricine, revăzându-l, nu l-ar putea confunda deoarece este unic. Îl păstrează astfel, clădirile sobre, occidentale, elegante chiar, dintre care multe au câte o „soră” aproape geamănă la Viena...

Ceea ce-l dezavantajează însă, nu sunt aceste clădiri, ci cartierele sale, construite neinspirat, într-o perioadă în care a trebuit să se construiască mult și repede, fără să se țină seama prea mult de aspect și confort. Au luat astfel naștere sute de blocuri, mai mari sau mai mici, sute de apartamente, mai strâmte sau mai largi, care au îngheșuit populația în spații înguste și inconfortabile. Pe atunci, politica era de această natură... Dar asta a fost cândva! De acum, am dori și noi, ca peste tot în lume, să scăpăm de apartamente, să avem o casă a

noastră, care să ne ofere satisfacția pe care un apartament nu ne-o poate oferi niciodată. E greu, e ușor de realizat un astfel de vis? - ne-am întrebat. După părerea domnului arhitect Gheorghe Seculici, directorul Institutului de Proiectări Arad, nu va trebui să mai treacă mult timp până la realizarea sa, mărturisindu-ne că la ora actuală se află în faza de proiect o inițiativă în acest sens. Este vorba de construirea unor vile spațioase pentru arădeni, confortabile și dotate cu tot ceea ce omul care trăiește într-un bloc nu ar putea avea vreodată. Aceste vile se vor construi pe terenuri ce aparțin Primăriei, în zona cartierului Micălaca (pe actualele pășuni) și a localității Livada. Cine va putea construi o astfel de vilă? Am aflat că nu vor avea acces la ele doar persoanele cu mulți bani, ci și acelea cu venituri medii, prețul lor nefiind foarte ridicat.

Actualmente, se caută fonduri pentru demararea lucrărilor, urmărindu-se obținerea unor credite pe termen lung, rambursabile în timp. Astfel, persoanele care vor locui în casele respective, vor avea posibilitatea să le plătească într-o perioadă mai îndelungată de timp sau chiar să transfere datoria urmașilor lor. În străinătate se întâlnesc frecvent astfel de situații.

Așadar, avem șanse serioase de a ne occidentaliza, de a avea o casă a noastră, de a scăpa de apartamente. După ce am aflat și despre numărul mare de arhitecți talentați de care dispune Aradul, despre dorința lor de a-și aduce aportul la rezolvarea problemelor urbanistice, am început să sperăm. Speranță care, ar fi păcat să nu se transforme în realitate, mai ales că lucrurile par să meargă, până acum, foarte bine!

EUGENIA BĂRDĂȘ

Sucesiunea târgurilor ca element structural definitoriu al oraşului Arad (II)

Sfârşitul secolului al XVII-lea aduce retragerea turcilor și înaintarea Austriei. Pacea de la Karlowitz din 1699 stabilește granița Imperiului Habsburgic cu cel otoman pe Mureș. Aradul, devenind oraș de graniță, cunoaște o perioadă înfloritoare.

Orașul a fost înzestrat cu dreptul de a organiza târguri mari, ținute regulat de câte trei ori pe an, începând din 1702. Ele se țineau în zilele de sărbători ortodoxe, după calendarul vechi la Sfinții Petru și Pavel și la Sf. Dimitrie, practică rămasă în formă și în anii 40 ai sec. XX. Târgurile de Arad făceau parte din seria târgurilor din ținuturile arădene, fiind cele mai importante prin bogăția și varietatea ofertei. La Arad se țineau târgurile în lunile: martie, iulie și noiembrie. Cu toată poziția Aradului oarecum periferică în comitat, aria de răspândire a produselor comerciale vrate pe piețele orașului era mare datorită COMERCIANȚILOR AMBULANȚI, macedo-români și sărbi.

Târgurile de vite, din Arad, erau în strânsă legătură cu interesele românilor din oraș, acest lucru se vede din hotărârile congregației comitatense de la 1750 repetată și în 1787 prin care comunitatea românească din oraș încasa veniturile de piață ale târgurilor arădene de vite.

Așa cum arată planul reconstrucției cetății între 1699 - 1701, întocmit de prințul Eugen de Savoia, orașul era format din două insule: „Kleine Insul Arath” și „Grosse Insul Arath”. Pe cele două insule regimul de construcție era diferit fiind determinat de considerente militare sau comerciale.

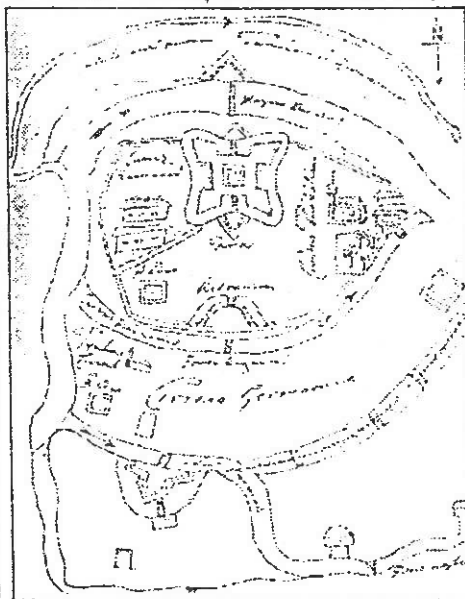
„Kleine Insul Arath” era insula fortificată a cetății, apărând pe planul Aradului din 1752 întocmit de cartograful militar anonim cu numele de „Kleine Fortifications Insul”. Ea era situată în zona actualului Cartier Drăgășani între Mureș și un braț al lui a dispărut, numit Mureșul Mic. Pe această insulă dominau în construcții considerentele militare care, în paralel cu reconstrucția și completarea cetății, au dus la:

1). Apariția unui nou cartier, CARTIERUL SĂRBESC prin colonizarea grănicerilor sărbi la începutul sec. al XVIII-lea pentru apărarea Mureșului Mic și a Retiradei. Cartierul exista într-o fază incipientă în 1701, pe planul lui Karolyi Sandor cu numele „Civitas Thokoliana”, după numele căpeteniei sărbilor. Cartierul era extins în 1753, având numele „Die Raitzen Stadt”, fiind nou în raport cu zona de la nord de Mureșul Mic a actualiei piețe Avram Iancu, notată cu numele

„Alt Arad” pe planul Sulxy.

2). Impunerea unui SPAȚIU NECONSTRUIT DE SIGURANȚĂ între cetate și noul cartier al coloniștilor sărbi. Spațiul de siguranță apare în toate planurile din 1752, 1753, 1755.

3). FOLOSIREA LEMNULUI la casele din afara cetății este dovedită de numeroasele incendii ale Cartierului Sărbesc la începutul sec. al XVIII-lea. Folosirea obligatorie a lemnului la construcțiile apropiate cetăților ținea de strategia militară întâlnită și la alte cetăți de „margină”, ca Oradea sau Caransebeșul. Sigur că această interdicție nu era extinsă asupra



bisericii sau a casei căpeteniei care au fost amplasate în zona cea mai îndepărtată de cetate pe direcția nord-vest.

Interdicțiile au funcționat până la demolarea cetății vechi, începută în 1766.

Spațiul neconstruit, de siguranță, a fost folosit, desigur ca spațiu de târg, dar el, datorită restricțiilor militare, nu putea genera spațiu urban al pieței, mărginit de construcții importante. A generat probabil duhencie de lemn ale negustorilor sărbi. Abia dincolo de Mureșul Mic, în afara fortificațiilor, pe locul Pieței Avram Iancu, târgurile au putut genera spațiu urban al pieței. Fiindcă aici nu erau restricții militare.

Regimul de construcții era altul pentru

„Grosse Insul Arath” care apare mai clar în Planul Aradului întocmit de generalul Karolyi Sandor cu prilejul atacului curuților, când, la 27 iulie 1707, orașul este incendiat. Porțiunea din insula mare, teritoriul centrului de azi, era delimitată la sud de Mureșul Mic, la est de Mureș, iar la nord-vest de un alt braț secundar al Mureșului, dispărut, care traversa actualul bulevard al Revoluției prin zona nordică a Pieței Primăriei. După cum se poate vedea pe schița lui Karolyi, acest braț avea o barbacană cu un pod dublu la intrarea nordică în oraș. Poziția barbacanei și a podului se poate determina corectând traseul brațului dispărut cu amplasarea la intrarea în oraș a statuii Sfântului Nepomuck în 1729, pe locul actualiei primării, de unde a fost mutat în 1861, la construirea Primăriei de azi. Pe brațul nordic mai exista la 1707 un alt pod numit „Pons-noster” fiind poziționat între două foișoare de observație. Acesta era podul pe care au intrat curuții în oraș, evitând intrarea principală apărată de barbacană. Planul prezintă la est cartierul „Tynkovez Civitas” cu reprezentarea bisericii ortodoxe Sfântul Ioan Botezătorul de pe locul Liceului Moise Nicoară, centrul vechi al tradiției ortodoxe respectat și de episcopul sărb, care și-a fixat aici reședința între români, preferându-l noului cartier sărbesc. Acest cartier devine vecin cartierului coloniștilor germani, în care este treptat înglobat.

Zona cartierului coloniștilor germani „Civitas Germanica” apare în 1707 delimitată la vest de un șanț fortificat traversat de trei poduri. Traseul șanțului era cel al actualiei străzi a Episcopiei. Acest șanț nu mai apare pe reprezentările orașului din 1752, 1753, 1755 când devine traseu de stradă.

„Civitas Germanica” era traversat de drumul principal cuprins între poarta insulei mici fortificate „Porta Ungarica” și barbacana situată în zona nordică a actualiei Piețe a primăriei. Spațiul drumului principal, ca vac comercial, axase așezarea rurală premergătoare, care era de tipul satelor dezvoltate de-a lungul drumului, dintre cele mai caracteristice celor trei țări române. Probabil că dimensiunile drumului principal au fost determinate anterior secolului al XVIII-lea de spațiul necesar comerțului cu vite. Acest spațiu dintre porțile principale ale orașului a rămas în continuare vadul comercial major al așezării, deci LOCUL CEL MAI BUN, care a fost destinat coloniștilor germani din „Civitas Germanica”

arh. EMIL ANGHEI

SUCCESIUNEA TÂRGURILOR CA ELEMENT STRUCTURAL DEFINITORIU AL ORĂȘULUI ARAD (III)

Spațiul de la nordul fortificațiilor din fața „Porta Ungaric”, actuala Piață Avram Iancu, era nucleul târgurilor care se desfășurau în lungul drumului principal, deci cel mai vechi nucleu orășenesc al orașului. Dovadă este Planul lui Suly din 1753 care-l reprezintă drept cel mai amplu spațiu de piață al orașului situându-l în zona veche „Ali Arad”.

Cascele coloniștilor germani au început să se ridice înainte de 1707, când cartierul german apare cu numele de oraș pe planul Karolyi. Primele case s-au construit în începutul secolului al XVIII-lea pe laturile Pieței Avram Iancu, nucleul comercial al orașului. Se mai păstrează și astăzi CASE DE CĂRAMIDĂ, pater și etaj la numerele 14, 15 pe latura de vest a pieței. Cascele erau învecinate cu primăria veche demolată în a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Actuala Piață Avram Iancu, construită în începutul sec. al XVIII-lea, era centrul comercial și politic al orașului. Ea a fost permanent centrul văduului comercial al orașului, nu numai în sec. al XVIII-lea dar și în secolul al XX-lea până la sfârșitul perioadei interbelice.

Acest lucru este demonstrat de imaginea vremii. Nu același lucru s-a întâmplat însă cu ea din punctul de vedere al interesului politic, deoarece prin construirea Primăriei actuale în a doua jumătate a sec. XIX, centrul politic se deplasează în Piața de azi a Primăriei. La început, văduul comercial major al Pieței Avram Iancu a determinat ca piața să fie centrul de greutate al orașului. Acest lucru a dus la amplasarea suprașusă peste centrul comercial a centrului politic. După un secol și jumătate, dezvoltarea liniară a văduului comercial pe o lungime de 2 km a dus la deplasarea centrului de greutate al întregului oraș și a impus deplasarea centrului politic pe noul amplasament al pieței Primăriei de azi. În prezent, dezvoltarea Aradului a deplasat centrul de greutate al orașului în capătul nordic al vechiului vădu comercial devenit centru urban. Astfel, Piața Podgoria este centrul de greutate care impune o nouă abordare urbanistică.

Centrul linear al orașului de azi cuprinde două tronșoane. La 1752 orașul avea complet realizat spațiul urban al primului tronșon atingând Piața de azi a Primăriei. Până la 1781, cel târziu 1783, este realizat al doilea tronșon, fiind înșă Piața Podgoria, după cum se poate constata din Conscripția de la 1783 unde apare axul actualului bulevard cu denumirea de „Hauptgasse” (Strada Principală), vecină cu Calea Rednei, intersecția lor fiind Piața Podgoria.

În 1781, împăratul Iosif al II-lea ordonase mutarea tuturor cimitirelor în afara orașelor. La Arad se mută cimitirul pe locul

actualului cartier al funcționarilor, la nord de canalul Mureșel. Deci limita nordică a orașului era canalul Mureșel care trece prin Piața Podgoria.

La sfârșitul secolului al XVIII-lea, Aradul avea cristalizat spațiul urban central. Interventive ulterioare de întocuire sau completare cu clădiri monumentale, spații verzi, porturi pictonave sau îmbogățit până la imaginea de azi care conferă specificitate întregului oraș.

Zona cartierului Drăgășani a cunoscut o stagnare până la terminarea demolărilor cetății vechi la 1774, când încețază interdicțiile militare legale de construcție civică. Planul orașului publicat de Somogyi Gyula în 1913, datat greșit 1752, de fapt 1765, prezintă Aradul înaintea începerii demolărilor la cetatea veche cu podul drumului principal mutat la est. Planul prezintă și proiectul noii cetăți Vauban „Nene Festung (proiect)”.

Până la 1766, actualul spațiu al cartierului Drăgășani era ocupat de cetatea veche, retrădă, spațiul reconstruit, de lignaritate, al cetății și cartierul sârbesc de Ienna.

Zona considerată cea mai reprezentativă a cartierului Drăgășani este Piața Veche era situată în spațiul reconstruit de siguranță după cum se vede în planul din 1753. Ea nu apare nici în Conscripția din 1783.

Piața numită „Veche” nu exista în 1765, apărând abia în 1797 într-o schiță a lui Ioan Salix, fiind numită „Forum venalium piscium” (piața de vânzare a peștelui).

Începuturile cartierului sârbesc apar în planul din 1707 unde se vede că nucleul de la care a pornit era axat de biserică sârbescă și casa căpeteniei. Însuși numele cartierului era dat după numele căpeteniei, Tekeliya. Nucleul era spațiul pieței, din spatele bisericii sârbești dilatat

spre nord până la casa lui Thokoly. Cred că următoarele patenți, având casele înșinate cu fronturi înguste, au apăsut întreg restulul așezării de tip rural. Aceste pațenți grupază casele cu dughene ale negustorilor sărbi care doreau o așezare cât mai apropiată de văduul comercial al drumului principal.

După cum se poate vedea în planul Suly, unde este marcat cu precizie drumul principal de la Timisoara, Cartierul Sârbesc era amplasat lateral față de drum, având interpus spațiul de siguranță al cetății.

Densitatea celor câtorva patenți s-a obținut în mod artificial datorită restricțiilor legale de spațiu reconstruit, de munitate relativ mare al negustorilor sărbi care și dorau dughenele cât mai apropiate de văduul comercial, dar mai ales datorită excentricității cartierului.

Zona „Ali Arad” cuprinzând actuala Piață Avram Iancu neavând reacții militare, dezvoltându-se liber și fiind amplasată chiar în lungul văduului comercial nu necesită densități exagerate.

Nu sunt de acord cu părerea că nucleul vechi orășenesc s-a format sub „scutul cetății” și după cum am demonstrat cred că nucleul vechi al Aradului este Piața Avram Iancu, care a generat prin glisarea succesiunii spațiilor de târg întregul centru al orașului, axa lui de dezvoltare.

Cred că nu cetatea, ci văduul comercial a fost motorul devenirii urbane a Aradului.

Târgul de la Aradul Nou constituie ultima etapă în extinderea spațială a orașului Arad. Colonizat cu germani în prima jumătate a secolului al XVIII-lea peste satul românesc Schela, Aradul Nou apare în planul din 1752, fiind dezvoltat în lungul drumului principal de la Timisoara. Așezarea coloniștilor germani era o așezare indepen-

dentă de oraș, de factură rurală. Forța văduului comercial a transformat în urban doar axul drumului principal. Des-o parte și de alta a spațiului linear larg și apărat, construcțiile cele mai importante, astfel că, desi și azi manca parte a acestei așezări (deveni cartier al Aradului) este rurală, centrul are aspect urban răsărit la stadiul secolului XIX. Actualul centru al Aradului Nou seamănă izbitor cu imaginea spațiului central al Aradului din sec. XIX. Putem spune că centrul Aradului Nou este relieva vie a Aradului de acum un secol.

De interes pentru atmosfera târgurilor de odinioară este deschiderea târgului de toamnă din Arad făcută de scriitorul de pe meșteganerie arădean Ioan Slavici în romanul „MARA”.

„Timp de câteva săptămâni, drumurile de țară toate sînt pline de care încărcate, care aduc bogățiile din sîmpie tînturii, ca să le deslăsoare prin piețele și prin ulițele Aradului și pe cîmpia de din prejurul lui, unde s-adună care de care poame de pe Crisuri și din valea Murășului, cu lemnărie din munți Abrudului și cu bucate de pe cîmpia mînoasă, se-nșiră butoaie cu vin din podgorie ori cu rașchin de pe Murăș și se îngărmădese turme de oi venite din Ardeal, curde de porci aduse de pe linca, herghelii de cai crescuți pe pornele munților și cirezile de vite mînate de jelepani umbrați prin hune.

Ce mulțime de oameni și ce amestecătură de tipuri și de porturi și de limbi! De pacă aici e mijlocul pămîntului, unde se întîlnesc toate neamurile. Pe-nșerate s-aprind împregiurul orașului miile de focuri, la care stau de vorbă ori își petrec cîntînd așezii români, colu lunguri, mai departe exabi on sărbi, iar printre aceștia slovaci, ba până chiar și bulgari”

arh. EMIL ANGHEL



UN PROIECT PENTRU ARADUL MILENIULUI TREI

PLANUL URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI A FOST AVIZAT

Luni, 16 ianuarie 1995, a avut loc la Consiliul Local Municipal Arad sesiunea comună a celor două comisii de urbanism din cadrul C.L.M. și Consiliului Județean Arad, în urma căreia a fost avizat Planul Urbanistic General al Municipiului Arad (P.U.G.). Acesta este practic documentația care stabilește obiectivele, acțiunile și măsurile de dezvoltare pentru o localitate existentă, pe o perioadă determinată pe baza analizei multicriteriale a situației existente. Acestă documentație orientează aplicarea unor politici în scopul amenajării teritoriului localității.

organism de sine stătător, în întregul său, cât și ca o parte componentă a unei zone teritoriale, care constituie la rândul său un organism format din mai multe localități. Dar și ca un întreg, format din mai multe subdiviziuni care nu pot funcționa decât împreună (cartiere, zone verzi, zone industriale, amenajări cultural-sportive, zone administrative, căi de acces etc.). Toate aceste subdiviziuni nu-și pot desfășura activitatea decât printr-o coordonare care ar fi imposibilă în lipsa unui planificator.

Necesitatea elaborării documentațiilor de sistematizare urbană și teritorială

PROIECTUL ACTUALULUI PLAN

Orice plan urbanistic general trebuie să cuprindă schițe privind așezarea localității în viza firească, materializarea urbanistică a propunerilor cetățenilor și agenților economici (în acest sens li s-au trimis adrese prin care ei și-au vădit interesul de îmbunătățire a PUG vizat prin prisma intereselor lor, iar cetățenii au posibilitatea să consulte acest plan la sediul S.C. Proiect S.A. și să facă propuneri concrete în ceea ce privește dispozițiile, special pentru acest lucru, definiția și asigurarea amplasamentelor pentru obiective de interes public, în condițiile necaterării dreptului de proprietate privată, adică, în mod supravilan, precum și schemă propozițională de dezvoltare a activității economice și de evoluție a populației, toate cele conținute fiind materializate prin variante prezentele conținutul de C.L.M. și C.J.A. J. Planul conține de asemenea și de multe altele, o rezoluție actuală P.U.G. din care reținem mai jos dezvoltarea urbanistică vizată de Aradului, pe zone, începând din partea estică.

HIPODROMUL - UNICUL SPAȚIU DE EXPOZIȚIONAL

Pe actualul amplasament al hipodromului este proiectată amplasarea unui modern pavilion expozițional internațional, la solicitarea Camerei de comerț și industrie. În partea de nord a acestui pavilion este prevăzută o zonă de depozitare și parcare pentru Vama Arad și, bineînțeles, clădirile aferente. Construirea acestui punct de vânzare pe acest amplasament se justifică și prin faptul că, datorită finalizării drumului de centură (de la Hipodrom la PECC Micălața - D.N. 7, prin nordul municipiului), toate mașinile de mare tonaj vor circula pe aici. Totodată, va fi deconectată activitatea în vârfurile Nădlac și Vârșand. Această propunere vine însă în contradicție cu situația actuală a terenului afectat, unde există acum o pășune - aparținând C.L.M. Arad - folosită de locuitorii cartierului Gai. Contradicția este însă aparentă, deoarece nu ai se pare chiar normal ca în jurul unui oraș de talia municipiului Arad să fie transformată în "pășune comună". Pentru materializarea proiectului, terenului respectiv va trebui să i se schimbe statutul juridic, prin trecerea lui din extravilan în intravilan. Bineînțeles, cu avizul Ministerului Agriculturii.

PE CAMPUL LINIȘTI VA FI, TOTUȘI, LINIȘTE

În 1992, o parte din terenul din spațiile interzicerilor din zonă (fostul B.J.A.T.M., reșaparea, etc.) a fost introdus în intravilan, în proiectul actual fiind preconizată introducerea în intravilan a întregii suprafețe. În porțiunea cuprinsă între str.6 Vânători și str.10 Cetățeni este prevăzută inițial o zonă specială pentru instalarea unității militare, a pandurilor și a poliștilor acestora. În urma discuțiilor celor două comisii nr.2 (una a C.L.M. și una a C.J.A.) de luni, 16 ianuarie, s-a considerat însă că ar fi mai bine ca această zonă să rămână ca o rezervă pentru dezvoltarea economică ulterioară a municipiului. Până la urmă s-a pupus ca U.M. din Cetate să fie mutată în extravilan, în apropierea CET-ului, în dreapta căii ferate, spre Oradea. Propunere aprobată până la urmă și de armată.

GRADISTE - UN CARTIER REZIDENTIAL?

În zona cuprinsă între str.6 Vânători și șoseaua spre Oradea, în nordul cartierului Gradistă până la șoseaua de centură este prevăzută extinderea acestui cartier de locuințe. Având în vedere că în zona respectivă a fost finalizată Legea 18 a fondului funciar și parcelarea zonei este făcută de așa manieră încât aceasta se pretează la transformarea ei în zonă constructibilă, proiectul are toate șansele să se materializeze cât de curând. În urma studiilor făcute de specialiști, a rezultat că unitățile economice din zonă (CET, Sere, Seringi, Avicola) nu afectează prin activitate și poluare aerul zonei și pot fi protejate prin "închiruirea" cu o zonă verde. Din căile se pare, acest nou cartier va fi până la urmă al celor "aleși" sau cu multi bani.

ÎN MICĂLAȚA, UN NOU ANSAMBLU DE LOCUINȚE

În zona Micălața, pe actualul amplasament al pășunii, în spațiile stației Pecco, între D.N.7 și linia sudică a cartierului, se propune înființarea unui nou ansamblu de locuințe, deci extinderea perimetrului construit. Acest teren va fi de asemenea introdus în intravilan și deconectat. Proiectul este foarte avansat, cuprinzând toată partea de utilități și dotări, existând toate șansele să fie materializat începând încă din acest an. Cartierul va fi limitat la



Planul urbanistic general al municipiului Arad este afișat în holul S.C. PROIECT S.A. Cetățenii au astfel posibilitatea să-l studieze și să facă propuneri concrete de îmbunătățire a lui.

Planurile urbanistice generale se elaborează de regulă împreună cu planul de amenajare a teritoriului administrativ al localității, și se corelează cu prevederile acestuia. De fapt, al studiază situația existentă și propun, cuprinsă în intravilanul actual al municipiului și cu extinderea perimetrului destinat construcției de locuințe și alte dotări.

SISTEMATIZAREA ÎNAINTE DE 1989

Până în 1989 toate localitățile se dezvoltau potrivit unor planuri de sistematizare, planuri întocmite la nivel central, care trimisau liniile directoare și erau impuse "de sus", fără a lăsa posibilitatea cetățenilor să dispună singuri de modul în care urma să se dezvolte localitatea lor. Nici nu putea fi vorba atunci ca aceștia să vină cu vreo propunere de îmbunătățire a proiectelor acelor planuri de sistematizare, daruite să fie consultați în vederea întocmirii și elaborării lor. Așa s-a ajuns ca, nu de puține ori, cei care aveau puterea de decizie să abuzeze de ea. Și toate acestea se întâmplau sub acoperirea necesității așa-zisei planificări prost înțelese. Prin aceasta nu contestăm planificarea în sine, ci modul în care ea se elaborează și se aplică în practică. Pentru că așa cum se vede în planificarea sub vechiul regim și cum dădea naștere la tot felul de planuri urbane, vedem la tot pasul. Cartiere întregi din diferite orașe seamănă între ele pe lângă identitate, indiferent dacă ele sunt în vestul sau estul țării, constituind după aceiași șablon, fără a lăsa nici o posibilitate proiectanților să aplice tradiții urbanistice, de multe ori de mare de simbol, specifice regiunii.

TOȚI PLANIFICAREA ESTE NECESARĂ

În cei cinci ani de schimbare de regim, credem că planificarea este așa cum ar fi trebuit și trebuie să fie la adevărată sa valoare. Cu o mână în planul urbanistic de dezvoltare și o altă mână în planul de dezvoltare trebuie privită atât ca un

rezultat însă din faptul că acestea încearcă să definească direcțiile viitoare de dezvoltare economică a orașului. Spre deosebire de ce erau acestea înainte, acum au însă doar un caracter informativ, lipsindu-le caracterul de "directivă", obligatoriu. Cu toate acestea, planificarea este necesară, deoarece ajută în primul rând agenții economici, fie ei cu capital de stat sau privat, să ia decizii în viitorul incert al evoluției economice prevăzute într-o anumită măsură conjuncturală, știând legată de dezvoltarea urbanistică ulterioară a Aradului.

PRIMUL PLAN URBANISTIC POSTREVOLUȚIONAR AL ARADULUI

Primul plan urbanistic al municipiului Arad, întocmit după 1989, a fost finalizat și predat în 1991, pentru avizare, Ministerului Lucrărilor Publice și Amenajării Teritoriului din vremea aceea. Pe atunci nu existau însă organe locale liber alese de către cetățeni. Prin urmare, specialiștii din M.L.P.A.T. au considerat că nu este cazul să aprobe un plan de dezvoltare a unei localități pe care ei, practic, nu o cunoscuseră decât din hârtii și studii. Au raționat în mod corect că ar fi mai bine ca acest plan să fie aprobat de către reprezentanții (aleși) ai cetățenilor din fiecare localitate. Le-au trimis înapoi cu recomandarea ca el să fie refăcut, completat cu elemente noi și retrimis spre aprobare după avizarea de către unele organe liber alese ale cetățenilor. S-a mai recomandat ca, până în acel moment, să fie totuși întocmite câteva planuri parțiale (pe zone). Astfel, au fost întocmite cinci asemenea planuri. Primul a cuprins zona dintre Fabrica de spirt și drojdie și Hipodrom, pe marginea D.N.7. Al doilea, zona dintre Pădurea și Sala Polivalentă. Următorul, zona Micălața, unde actualmente se află pășunea. Alții, în zona Fabricii de zahăr. În fine, ultimul, pentru zona centrală de cartier Micălața. Toate aceste planuri urbanistice de zonă au fost întocmite până la sfârșitul anului 1991 și au stat, de fapt, la baza întocmirii planu-

extremitatea estică (spre Lipova) de proiectată centură care va face legătura prin sud-est între D.N.7 și șoseaua spre Timișoara și de calea ferată viitoare, care va înlocui actuala cale ferată ce traversează cartierul Micălaca.

VOR AVEA STADION MUNICIPAL

Pe marginea cartierului Micălaca, între Mureș și Sânicolaul Mic, linia de noua linie ferată, prin introducerea terenului în intravilan se formează o mare zonă verde. Această zonă va fi amenajată ca zonă de agrement care va cuprinde mai multe utilități social-culturale și sportive. Se preconizează construirea în această zonă a unor parcuri, zone verzi precum și a stadionului municipal, care se dorește să fie cel mai modern și mai mare din zonă, beneficiind de toate dotările necesare desfășurării unor competiții de nivel național și internațional. Săptăm. ca până atunci, Aradul să aibă și o oază de joacă pentru copii în această zonă.

DE NOI CĂMINTE DE AGRIȘTE ȘI ÎN ARADUL NOU

Dacă anul în zonă cuprinsă între drumul spre Zădăreni și Mureș (actualmente pășune) a fost preconizată amenajarea unei alte zone care să cuprindă spații de parcare, depozitare produse și magazine de desfacere en gros, s-a renunțat la acest proiect. Toate acestea vor fi amplasate însă, după o altă propunere aprobată de toți cei implicați, între linia ferată și șoseaua spre Zădăreni. Astfel, zona va rămâne liberă și, prin introducerea ei în intravilan, va putea fi folosită pentru extinderea perimetrului constructibil din Aradul Nou.

ARADUL VA AVEA DOUĂ AEROPORTURI?

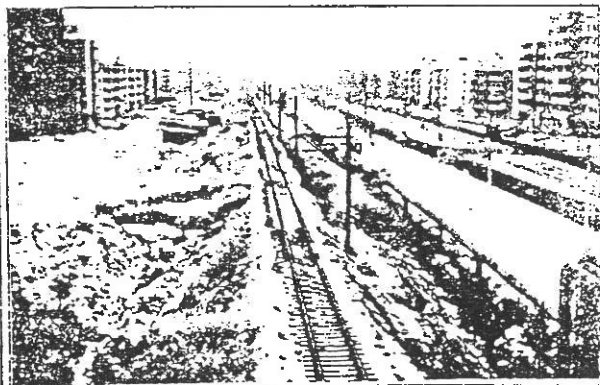
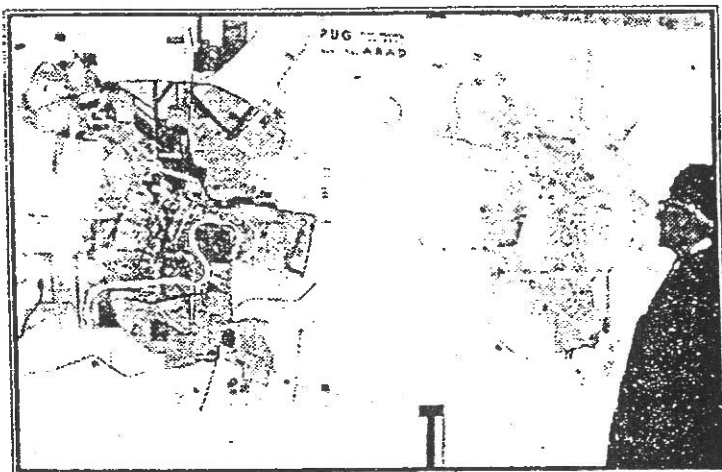
În ce privește zona afectată aeroportului, au existat tot două propuneri. Prima prevedea doar modernizarea aeroportului, cu extinderea pistei de decolare-aterizare pe direcția est-vest. A doua prevedea amenajarea unei noi piste orientate pe direcția nord-sud, motivată de necesitatea ca avioanele să nu mai survoleze orașul, pentru alinierea poluării fonice. În urma discuțiilor din comisi sa ales prima variantă (datorită, poate, și faptului că lucrările de extindere a pistei erau deja

Pentru traseul Timișoara-Nădlac, deocamdată se prevede doar construirea unui pod peste Mureș, în dreptul străzii Pădurii, TIR-urile urmând să străbată același traseu - str. Pădurii - Pista UTA. În fața a doua va fi construit un drum ocolitor care să nu intre deloc în municipiu, să ocolească aeroportul și să iasă în D.N.7, spre Nădlac, în zona Hipodromului. Drumurile din municipiu rămân în principiu așa cum sunt. Totuși, vor fi realizate două inele de circulație, unul în zona centrală și unul în zona străzii Pădurii. Mai există o propunere pentru dublarea Bulevardului Revoluției cu încă un drum pe traseul str. Lacului-str. Antonescu, cu posibilitatea de legătură cu Aradul Nou peste un alt pod peste Mureș ce va fi construit în zona Fabricii de zahăr (vezi veche).

Actuala cale ferată ce traversează Micălaca va fi deviată (după traversarea Aradului Nou) în extravilan pe la marginea de est a viitoarei zone verzi și noului cartier din Micălaca, făcând legătura cu actuala cale ferată spre Deva. Pe rambleul căii ferate ce va fi demontată va fi amenajată o șosea care să facă legătura între podul Timișoarei și viaductul Micălaca. Se mai intenționează construirea unei căi ferate care să facă legătura între Curtici, pe la CET, extremitatea estică a Micălăcii, și să iasă prin Aradul Nou, spre Timișoara, pentru devierea traseului de mărfuri, realizându-se astfel descongestionarea Gării Arad.

ÎN LOC DE CONȘTIINȚĂ

Pe marginea planului urbanistic general, din care v-am prezentat, sperăm noi, aspectele care vă interesează în mod deosebit, s-ar putea spune multe. Desigur, el cuprinde și alte elemente încă, fiind de specialitate, nu credem că acestea s-au interesat general. Asupra acestora s-au prezentat însă specialiștii din diferite domenii, care au colaborat la înaintarea P.U.G. Pentru că la acest proiect au lucrat 30 de specialiști. În afară, tot, la înlocuirea acestuia și-au adus contribuția profesioniștii din cadrul I.P.T.A.N.A. București, Ministerul Agriculturii, OCOTA, Ministerul Mediului, prin Universitatea de Vest Vasile Goldiș.



În locul liniei ferate din Micălaca spre Timișoara - care va fi deviată în extravilan, ocolind cartierul - va fi amenajată o șosea, care va face legătura între podul Aradul Nou și viaductul Micălaca.

incepute). Pe viitor se preconizează ca acest aeroport să rămână exclusiv pentru călători, urmând ca pentru mărfuri să fie construit un altul (de tip CARGO internațional) în extravilan, în apropiere de Săbana.

VA DEVENI CETATEA OBIECTIV TURISTIC?

Prin mutarea școlii în extravilan, în zona C.E.T.-ului, suprafața de teren pe care este amplasată acum unitatea militară din CETATE va fi transformată într-o zonă de rezervație specială. Se intenționează să fie amenajată aici a unui campus universitar, fie a unui centru de agrement cu forșe. Aceasta numai în cazul în care Cetatea nu va fi restaurată și introdusă în circuitul turistic, că monument istoric, devenind astfel una din cele mai mari atracții pentru turiștii care vizitează Aradul.

PRIN MICALACA NU VOR MAI TRECE TRENUURI

În domeniul căilor de comunicații planul prevede, în primul rând, construirea unor drumuri de centură (unele deja finalizate). Centura care face în prezent legătura între intrarea D.N.7 în municipiu, pe la Hipodrom și șoseaua lui pe la estul Micălăcii (deci care ocolește municipiul prin nord) va fi continuată pe direcția sud-est cu un drum care va face legătura cu șoseaua spre Timișoara prin Aradul Nou. Mai departe, drumul va continua pe rambleul căii ferate, pe lângă Mureșul și se va uni în est cu D.N.7.

Direcția de Statistică, Renel etc.

Când se vor finaliza toate aceste propuneri cuprinse în plan - e greu de spus. Cine va finanța lucrările de amenajări și construcții, la fel. Totuși, având în vedere că trăim într-o economie de piață și statul investește din ce în ce mai puțin pentru cetățeni, probabil noi toți, atât prin impozitele și taxele pe care le plătim cât și prin puterea financiară a ficcării, vom materializa aceste proiecte. Când? Nu știm. Planul este întocmit pentru o perioadă de cinci ani. Acest lucru nu înseamnă că în cinci ani tot ce ați citit mai sus va fi transpus în practică. Ori cum, avem un plan după care simțim puțin cum se dorește dezvoltarea urbanistică a Aradului. Și asta e bine. Mai ales că planul este, în concepția dlui arhitect Gheorghe Seculici, coordonatorul acestuia: „un plan care corespunde necesităților locale ale acestui oraș și tuturor solicitărilor de dezvoltare a funcțiilor viitoare ale Aradului. Cu atât mai mult cu cât în urma discuțiilor purtate atât la C.L.M. cât și la C.J.A. actuala sa formă nu a mai fost contestată de nimeni”.

Pagină realizată de:

VIRGIL BĂLOS

FLORIN TRUȚ

FOTO: VIOREL MUSCĂ

„Planul urbanistic general al municipiului Arad”, un amplu material despre cum va arăta orașul nostru în mileniul 3, în pagina 4.

INTERFERENȚE MORFOLOGICE URBANE ÎN CARTIERUL ARADUL NOU

Cartierul Aradul Nou era, în secolele al XVIII-lea și al XIX-lea, localitate distinctă, învecinată cu Aradul, fiind una dintre cele mai vechi așezări de coloniști germani din Banat. La Aradul Nou s-au stabilit germani înainte de cucerirea Banatului. Într-un document se consemnează că în 1700, un anume Matthias Philipp Zimmermann a fost chemat de rufe, din Germania, de unde a venit și și-a construit casa lângă alți germani, deja stabiliți la Aradul Nou. După cucerirea Banatului (1718), la Aradul Nou crește considerabil numărul familiilor de coloniști, necesitând amplasarea caselor pe bază de planuri prestabilite. Harta din 1752, întocmită de un cartograf militar anonim, prezintă Aradul și împrejurimile acelor vremuri. Aradul Nou, situat la sudul Mureșului, avea configurația cea mai ordonată. Alături de pateurile ordonate, specifice așezărilor de coloniști germani din Banat, apar și pateuri neregulate, dispuse în lungul unor trasee curbe, ele reprezentând vechea așezare românească „Schela”, descrisă la 1660 de Evla Celebi. Aradul Nou păstrează și astăzi în țesutul urban interferențele dintre structurile vechiului sat românesc și planul prestabilit al așezării coloniștilor germani. Planul folosit la Aradul Nou nu avea spațiu de piață, spre deosebire de planurile prestabilite realizate în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea în Banat. Spațiul urban al Străzii Principale la 1752 avea laturile, care-l mărgineau, paralele, evoluând ulterior spre forma actuală, cu un prospect lărgit, având valențe de piață. Lărgirea s-a făcut o dată cu construirea bisericii catolice și a casei parohiale. Cea din urmă a fost realizată la 1759, după planurile arhitectului Maurer Michael Kuschelbaur din Aradul Nou. Planurile întocmite de el depășesc proiectarea obiectului de arhitectură, intrând în detalieri ale spațiului urban învecinat casei parohiale, demonstrând încă o dată că la Aradul Nou existau demersuri serioase de amplasare a construcțiilor după planuri prestabilite.

ARH. EMIL ANGHEL

Despre urbanism

Urbanismul este știința planificării evoluției cadrului construit orășenesc, în folosul oamenilor. Cadrul construit orășenesc, cu toate atributele lui, s-a format în timp, prin sedimentări succesive, moștenire a generațiilor anterioare, precum și a celei prezente. Datorită acestui lucru, orice oraș este considerat un muzeu în aer liber.

Proiectarea urbană trebuie să țină cont de câteva aspecte esențiale legate de trecutul orașului, prezentul și viitorul lui. Aceste aspecte sunt:

1) Cunoașterea și evaluarea în detaliu a tuturor bunurilor arhitectural-urbane și culturale acumulate și păstrate în structura orașului;

2) Cunoașterea evoluției orașului pentru înțelegerea regulilor și principiilor care au stat la baza dezvoltării și cristalizării orașului de azi. Condițiile specifice au determinat o anumită dezvoltare, care a generat o structură urbană unică. De aceea fiecare oraș este unic, iar păstrarea caracterului specific este o condiție obligatorie în urbanism;

3) Cunoașterea nevoilor reale ale orașului, bazată pe date statistice corecte. Fără un plan urbanistic corect elaborat, fundamentat pe date reale, există riscul ca, în viitor, construcțiile să fie amplasate haotic, păgubos pentru oraș și pentru toată lumea;

4) Conceperea unei dezvoltări firești, armonioase și durabile, care să vină în întâmpinarea nevoilor reale ale locuitorilor orașului.

Orașele se formează și evoluează în timp, prin sedimentări succesive. Fiecare generație are datoria obligatorie de a transmite generațiilor următoare cadrul urban moștenit. Cu alte cuvinte, proiectarea urbană trebuie SĂ NU DISTRUGĂ, ci să completeze și să modernizeze ceea ce există. Să ne ferim de demolări, deoarece acestea înseamnă distrugere de bunuri acumulate cu trudă în timp, anihilând eforturi, speranțe, memoria locuului. Tratatările urbane viabile sunt cele care au la

bază abordări evolutive exprimate prin deviza: „Fără demolări, prin completări”. Să înțelegem că acum trebuie să proiectăm altfel decât în „epoca apusă”, când sistematizarea unui oraș era un instrument de distrugere, pentru satisfacerea unor orgolii. Atunci nu s-a ținut cont de consecințe, adeseori dezastruoase pe termen lung.

Cunoscutul bulevard din București, croit dintr-un imens orgoliu, nu a însemnat numai demolarea a sute de case particulare și a unor valori culturale inestimabile, dar și distrugerea unei structuri vechi urbane, astfel încât noul bulevard nu rezolvă circulația corect, deoarece zeci de străduțe vechi, în loc să dea în noul bulevard, slăbesc lamentabil în fundături. Să nu uităm, în acest context, costurile uriașe implicate prin demolările suportate de populație, care înainte nu conta, dar acum trebuie să ne preocupe.

În orașele vechi, cu structuri urbane realizate în sute de ani, nu se pot croi bulevarde de circulație din 200 în 200 de metri, cum prevăd normele de proiectare a drumurilor, aplicabile la orașe și cartiere noi. Un oraș vechi, format în sute de ani, **TREBUIE RESPECTAT**, iar corectarea circulației trebuie să se rezolve în mod specific, fără amputări. Rețele stradale vechi, care nu corespund standardelor moderne, există peste tot în Europa, fiind păstrate cu grijă, iar circulația este rezolvată în funcție de ele prin: reduceri și limitări de viteză, sensuri unice, interdicție de circulație etc. Străzile înguste nu trebuie lărgite prin demolări, ci integrate într-un sistem de străzi cu sens unic. Valoarea pentru circulație a rețelelor de străzi cu sens unic este pe deplin demonstrată de marile metropole americane, care au astfel de sisteme de străzi cu sens unic (înainte și la dreapta).

O proiectare adevărată trebuie să țină cont de toate consecințele acestea și de altele, la care mă voi referi, poate, altădată.

arh. EMIL ANGHEL

DEȘI NEAPROBAT ÎNCĂ, PLANUL URBANISTIC GENERAL AL ARADULUI STĂRNEȘTE „INTERESE”

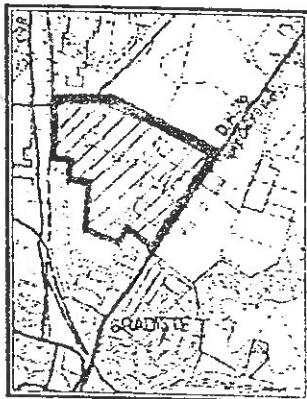
ȘANSE EGALE? O HIMERĂ!

După publicarea în paginile ziarului nostru a proiectului Planului Urbanistic General (P.U.G.) al municipiului ARAD, foarte mulți cititori ne-au cerut amănunte în legătură cu punerea în practică a acestuia. Majoritatea lor s-au interesat de zonele în care vor fi construite locuințe, în special cele din Grădiște și Micălaca. Unii din pură curiozitate, alții fiind direct interesați. Cei din ultima categorie motivându-și acest interes cu diverse argumente. O parte în baza legii 18, a pământului, s-au trezit că dețin suprafețe de teren în extravilan (în special în Grădiște) care conform P.U.G.-ului vor fi introduse în intravilan permițându-le acestora să solicite autor. itii de construcție sau pur și simplu să-l înstrăineze. Hincinceles, la alte preturi, mult mai mari decât dacă ar fi rămas în extravilan. Alții, atât persoane fizice cât și juridice, fiind interesați în concesionarea anumitor suprafețe, în special în zona Micălaca. Mai există o categorie de interesați care speră că pe aceste terenuri statul va fi cel care va construi locuințe ca apoi să le închirieze, pe bază de repartitie. Un mod greșit de a privi lucrurile, chiar naiv, deoarece s-au dus acele vremuri în care statul asigura un acoperiș deasupra capului fiecăruia. Este evident că societatea spre care ne îndreptăm, târâș-grăpiș, de cinci ani încoace, nu va mai oferi șanse egale tuturor. Banul va fi cel care va decide. Cine are va avea și va putea să-și facă ce dorește, cine nu, nu! Fie că unora le place sau nu. Încercând să răspundem solicitării primite pe adresa redacției am luat legătura cu conducerea serviciului Urbanism Construcții și Amenajarea Teritoriului din cadrul Consiliului Local Municipal Arad, fiind în măsură să publicăm noi date referitoare la P.U.G.

PRIN FURCILE CAUDINE ALE APROBĂRIILOR

Planul Urbanistic reprezintă de fapt documentul pe baza căruia

se eliberează autorizațiile de construcție. Însă până acum, ca acesta să devină operațional, este obligatoriu să parcurgă anumite etape. Acum P.U.G. se află în faza de avizare de către Ministerul Lucrărilor Publice și Amenajarea Teritoriului (M.L.P.A.T.). Până în această fază, după întocmirea lui de către S.C. PROIECTURILE ARAD, a trecut prin „furcile caudine”, ale celor două comisii de urbanism din cadrul Consiliului Județean și Consiliului Local

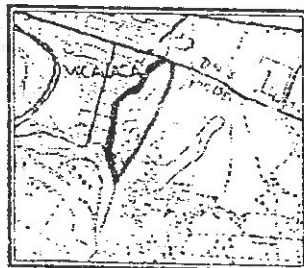


Municipal, care în urma mai multor dezbateri l-au avizat în actuala sa formă. După aprobare M.L.P.A.T. îl returnește la CLM, cu eventualele obiecții și propuneri de modificări, acest organism local, fiind singurul care în baza Legii nr. 69/1991 a Administrației Publice locale este îndreptățit să emită o Hotărâre definitivă de aprobare a lui. Abia atunci poate fi pus în practică. Acest lucru presupune la rândul lui mai multe etape: în primul rând introducerea suprafețelor respective de teren în intravilan apoi parcelarea terenului, elaborarea unui Plan Urbanistic de Zonă (P.U.Z.), întocmirea unui Plan Urbanistic de Detaliu (P.U.D.), abia în urma acestora fiind posibilă eliberarea unor certificate de urbanism, care certifică faptul că pe un anumit teren se poate construi. Aceasta nu înseamnă că pe acel teren se poate ridica deja o construcție, acest

certificat putând fi eliberat oricui, indiferent dacă este sau nu proprietarul acelui teren. Cel care dorește să construiască, după obținerea certificatului de urbanism, pentru a putea construi trebuie să facă dovada dreptului de proprietate asupra terenului respectiv.

...ȘI MICĂLACA AL ACTUALILOR?

Zona care urmează să devină construibilă prin introducerea în



intravilan, situată în nordul actualului cartier Grădiște, este cuprinsă între linia ferată spre Oradea, șoseaua de centură și D.N. 79 spre Oradea. În acest perimetru legea pământului a fost deja finalizată, terenul fiind parcelat iar proprietarii actuali puși în posesie. În fond, aici au fost improprietăți, la cerere, cetățeni din Arad în limita celor 1000 de metri pătrați prevăzuți de legea 18, din excedentul de teren agricol disponibil. Din câte se zvoneste unii dintre acești proprietari au solicitat terenuri în respectiva zonă știind ce va urma, fiind de fapt acoliții puterii din acea vreme (cam prin 1991...!) Deci din câte se pare - după cum am mai spus-o - aici va fi un cartier al celor „aleși”! De către cine?...

Introducerea suprafeței amintite în intravilan se va face pe cheltuiala proprietarilor, fără ca aceștia să fie expropriați nici cu o palmă de pământ, deoarece s-a avut grijă încă de la improprietărire să se păstreze printru parcele spații pentru drumuri, zone verzi, alte utilități publice. Așa că după aprobarea P.U.G.-

ului și parcurgerea etapelor amintite mai sus, lucrările pot să înceapă. Dacă zvonurile cu cei „aleși” se vor confirma, vă vom ține la curent!

...ȘI MICĂLACA AL ACTUALILOR?

Cartierul Micălaca va fi extins cu aproximativ 75 de hectare înșpre est, pe amplasamentul actualilor pășuni. Aici însă problemele se pun în mod diferit față de Grădiște. Acest teren este deocamdată în proprietatea statului spre deosebire de cel din Grădiște, proprietate particulară. Prin urmare, după introducerea lui în intravilan, terenul va intra în proprietatea C.L.M. Pentru ca aici să poată fi ridicate locuințe, Consiliul Local va fi nevoit să-l concesioneze. Dacă aceste concesionări se vor face conform legii - numai prin licitație - atunci vor putea fi înfinate zvonurile care circula și conform cărora și actuala putere locală încearcă să-și plaseze aici „aleșii” săi. Până în prezent la nivelul municipiului există aproximativ 50 de cereri depuse de către veterani de război, care în virtutea legii nr. 44/1994 au dreptul să fie improprietăți cu 500 metri pătrați teren în perimetrul construit al municipiului. Că aceștia vor fi improprietăți în această zonă sau în alta, rămâne de văzut. Noi - ca și în cazul Grădiștei - vă vom ține la curent. În ce privește concesionarea, repetăm, dacă se va face legal, prin licitație, treburile sunt cât se poate de clare. Cei cu mulți bani vor avea întâietate. Fie că aceștia vor fi cei „aleși” sau alții.

Lucrările în această zonă pot începe înaintea celor din Grădiște. La serviciul urbanism Construcții și Amenajarea Teritoriului am văzut deja Planul Urbanistic de Zonă al viitorului cartier, ceea ce denotă (în concepția noastră) că aici există „interese” mai mari în demararea lucrărilor. Sau cel puțin până la viitoarele alegeri pământul să fie concesionat.

**FLORIN TRUȚ
VIRGIL BĂLOS**

Paralela la Bulevard

Câțiva cititori ai ziarului „Adevărul”, care mă cunosc, mi-au cerut explicații în plus la articolul meu „Despre urbanism”, apărut în numărul 1390 din 30.01.1995. Cred că este necesar să dau aceste explicații și celorlalți cititori ai ziarului. În acel articol îmi exprimam punctul de vedere, că sunt împotriva demolărilor și aș vrea să se înțeleagă că de fapt mă refeream la un anumit gen de demolări.

Modernizarea circulației orașului Arad înseamnă pentru unii croirea unui nou bulevard paralel cu Bdul. Revoluției prin penetrarea brutală a rețelei existente de străzi, însoțită de distrugerea unor grupări de parcele și demolări masive de case. Eu cred că aceste distrugereri nu sunt necesare, pentru că există deja o paralelă de circulație la bulevard, conectată organic cu multe străzi ale orașului. Ea poate prelua îmbunătățirea circulației prin modernizarea ei și construirea unui pod nou peste Mureș. Este vorba de strada Andrei Șaguna, care exista și la 1783 cu numele de „Scheide dto” (strada Despărțiturii), deoarece separa o rețea stradală veche de alta care era la acea vreme nouă, adăugată orașului. Chiar dacă nu este la distanță optimă de 200 de metri de bulevard, cum prevăd normele de drumuri, ea reprezintă o posibilitate reală de îmbunătățire a circulației orașului, de rezolvare a circulației în funcție de specificul Aradului, fără traume, fără distrugereri de bunuri și valori.

Problematika distrugerilor și a consecințelor care decurg din ele, precum și modalitățile de evitare a distrugerilor prin abordări evolutive reprezintă o preocupare majoră pe plan mondial. Există un evantai larg al distrugerilor de orașe, cauzate de: cutremure, inundații, incendii, războaie, perioade de criză, etc. Un loc aparte îl reprezintă **DISTRUGERILE PROGRAMATE**, adică acele distrugereri făcute conștient, fiind conținute în unele planuri de urbanism, care, dacă nu vizează întotdeauna viitorul apropiat, îl vizează pe cel de perspectivă. În țările puternic urbanizate, de mai bine de două decenii, orientarea este făcută către modernizarea și completarea a ceea ce există, fără traume pentru oraș și locuitori. Chiar reconstrucția orașelor după distrugerile petrecute în urma celui de al II-lea război mondial a vizat în majoritatea țărilor Europei refacerea aproape identică a orașelor distruse. De ce Europa și-a reconstruit orașele distruse la forma inițială? Pentru că fiecare oraș este unic, reprezentând timp, istorie și cultură. Ceva fără de care nu poate exista civilizație. Iată, deci, de ce Comisia Internațională pentru Istoria Orașelor a stabilit ca tema generală de cercetare în 1995/1996 să fie **„DISTRUGEREA ȘI RECONSTRUCȚIA ORAȘELOR”**. Tema este în atenția Comisiei de Istorie a Orașelor din România, care va desfășura o sesiune de istorie a urbanismului cu această problemă la Timișoara, în iunie 1995. Se apreciază că distrugerile petrecute în orașele noastre au o dimensiune dramatică, care în contextul actual, pe fundalul sărăciei instrumentelor de gestionare a patrimoniului, determină accentuarea riscului unor intervenții, care pot duce la deteriorarea ireparabilă a orașelor noastre. Avem datoria să îndreptăm greșelile făcute construind în raport cu orașul, modernizând și completând ceea ce există, dar mai ales abținându-ne de la demolări.

arh. EMIL ANGHEL

SOLUȚII ECONOMICE DE DEZVOLTARE URBANĂ

Consider că, în proiectarea urbană, soluțiile cele mai economice și în același timp cele care asigură o dezvoltare armonioasă și durabilă a orașului sunt: adaptarea, modernizarea, completarea sau refuncționalizarea construcțiilor existente. La noi, de 50 de ani se construiește, aproape fără excepție, peste case demolate, deși se putea construi pe teren liber. Astfel, într-o jumătate de secol, s-a format o mentalitate generală, cea a acceptării demolărilor ca act premergător construirii noului. Nocivitatea acestei mentalități rezultă din **INDIFERENȚA** manifestată față de distrugerea premeditată a bunurilor imobiliare moștenite și păstrate în structura orașului. Rezultatul indifferenței este **RISIPĂ** de care face dovadă proiectarea urbană actuală, tocmai acum când se vorbește de „Aradul mileniului III”.

Remodelarea cadrului construit existent, adaptarea lui permanentă la cerințele momentului este o practică de veche tradiție în istoria așezărilor omenești. Îndecsebi arhitectura realizată din materiale durabile oferă exemplele cele mai relevante, cele care au însemnat adaptări permanente, desfășurate în perioade de sute de ani, multe depășind mileniul. Astfel: amfiteatrul roman din Nîmes, în evul mediu, a fost transformat în oraș fortificat; amfiteatrul din Lucca a devenit un mare ansamblu rezidențial; stadionul construit de Domițian la Roma, astăzi este Piazza Navona; palatul lui Dioclețian din Spalato a ajuns treptat centrul orașului Split; la Londra, un antrepozit vechi a fost transformat în centru modern de artă afrocaribică. Mai aproape, la Timișoara, un fost bastion al cetății a fost reamenajat în complex cultural. Deci, clădiri vechi își capătă o nouă utilitate, fără ca elemente care dau personalitate orașului să se piardă.

Trebuie știut că aproximativ 85% din volumul construit (totalitatea construcțiilor orășenești) este format din locuințe care reprezintă principala funcțiune a orașului, **LOCUIREA**. Astfel că baza cercetării precum și scopul principal al soluțiilor propuse, de metamorfoză a cadrului construit existent, vor fi axate pe îmbunătățirea formelor de locuire, pornind de la ceea ce există. Acest lucru înseamnă modernizarea locuințelor vechi și chiar reconversiunea în locuințe a altor construcții vechi (civile sau industriale), rămase fără utilizare. Înainte de a prezenta soluțiile economice de dezvoltare urbană, trebuie să fie înțelese două aspecte esențiale:

1) Nu orice construcție se pretează la modificare, modernizare. De la bun început imobilul avut în vedere trebuie **EXPERTIZAT**, iar numai dacă concluziile expertizei sunt favorabile, pe baza unui proiect, urmând prescripțiile legale aflate în vigoare, se poate trece la modernizare.

2) Deoarece parcela este unitatea de bază a structurii urbane, întregul sistem de remodelare a construcțiilor trebuie gândit pentru fiecare **PARCELĂ** în parte, fără a afecta structura insulei și rețeaua de străzi existente.

Soluțiile economice de dezvoltare urbană, prin remodelarea construcțiilor de locuințe existente, sunt următoarele:

I) Modificări ale **INTERIORULUI** ei, deci fără modificări ale volumului clădirii, printre acestea: a) regândirea funcțiunii spațiilor interioare; b) reorganizarea și pe orizontală, iar acolo unde este posibil, și pe verticală; c) valorificarea unor spații nefolosite, de exemplu: încăperi anexă transformate în camere, podul poate deveni locuibil prin mansardare, pivnița sau demisolul - prin amenajare pot fi funcționalizate după

II) Modificări ale construcției în **EXTERIORUL** ei, adică modificarea volumului clădirii, printre acestea: a) adăugarea la clădirea inițială a unor camere sau anexe noi; b) închiderea de balconare, terase, curți interioare; c) extinderea pe orizontală prin ocuparea parțială sau totală a unui sau mai multe nivele.

Veți spune că sunt lucruri știute de când lumea. Este foarte adevărat, toate aceste abordări fac parte din categoria **EVIDENȚELOR**. Cu toate acestea, mai există apologetii ai demolărilor și încă nu puțin. Rămâne însă de văzut dacă aleșii noștri, în mod liber și democratic, vor adopta pentru Arad politica ceausistă în domeniu, de distrugere planificată a orașului, sau o vor combate.

arh. EMIL ANGHEL

