

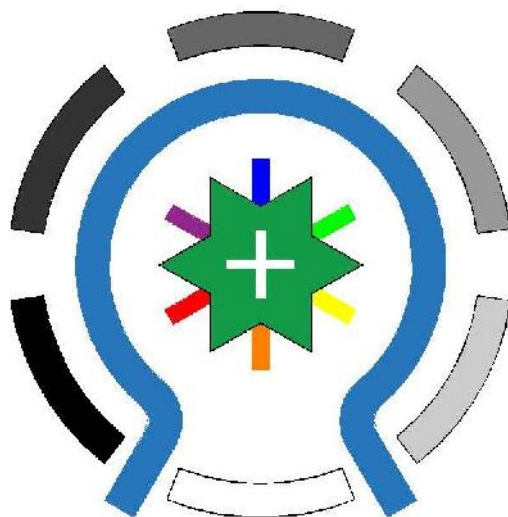
ICEBERG s.r.l.

300238, Berini, nr.178, comuna Saco ul Turcesc, jud.Timi , punct de lucru: 300700, Timi oara, str. Petuniei, nr. 7
telefon 0356 108680, fax 0356 815918, mobil 0724772341 sau 0723278812, e-mail iceberg5_srl@yahoo.com
Reg. com. J35/181/2002, C.I.F. RO14448064, cod IBAN RO24OTPV191000280255RO01, OTP Bank-Timi oara

pr. nr. **UAG 203/20**

PLAN URBANISTIC GENERAL al MUNICIPIULUI ARAD Jud. Arad

Memoriu de Sintez



PROIECT

Prezentul proiect este proprietatea intelectuală a SC ICEBERG SRL, este interzisă publicarea sub orice formă, a informațiilor din acest Program/Proiect, și din anexele sale, fără acordul prealabil scris al autorului/autorilor pe specialități.

ICEBERG s.r.l.

300238, Berini, nr.178, comuna Saco ul Turcesc, jud.Timi , punct de lucru: 300700, Timi oara, str. Petuniei, nr. 7
telefon 0356 108680, fax 0356 815918, mobil 0724772341 sau 0723278812, e-mail iceberg5_srl@yahoo.com
Reg. com. J35/181/2002, C.I.F. RO14448064, cod IBAN RO24OTPV191000280255RO01, OTP Bank-Timi oara

pr. nr. **UAG 203/20**

FOAIE DE GARD

Denumirea proiectului	ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI ARAD
Beneficiar	PRIMĂRIA MUNICIPIULUI ARAD 310130, Arad B-dul Revoluției, nr.75 Jud. Arad
Faza de proiectare	PLAN URBANISTIC GENERAL – P.U.G. –
Proiectant general	s.c. ICEBERG s.r.l. str. Petuniei, nr. 7 300700, Timi oara jud. Timi
Contract nr.	81137/2020
Data	mai 2023

ICEBERG s.r.l.

300238, Berini, nr.178, comuna Saco ul Turcesc, jud.Timi , punct de lucru: 300700, Timi oara, str. Petuniei, nr. 7
telefon 0356 108680, fax 0356 815918, mobil 0724772341 sau 0723278812, e-mail iceberg5_srl@yahoo.com
Reg. com. J35/181/2002, C.I.F. RO14448064, cod IBAN RO24OTPV191000280255RO01, OTP Bank-Timi oara

pr. nr. **UAG 203/20**

LISTA I SEMN TURILE PROIECTAN ILOR

ef proiect arh. C t lin J. Hanche

Proiectant general **s.c. ICEBERG s.r.l.**
300700, Timi oara, str. Petuniei, nr. 7
jud. Timi

) Urbanism arh. C t lin J. Hanche

) Mobilitate ing. David Suciu

Întocmit,
arh. C t lin J. Hanche

ICEBERG s.r.l.

300238, Berini, nr.178, comuna Saco ul Turcesc, jud.Timi , punct de lucru: 300700, Timi oara, str. Petuniei, nr. 7
telefon 0356 108680, fax 0356 815918, mobil 0724772341 sau 0723278812, e-mail iceberg5_srl@yahoo.com
Reg. com. J35/181/2002, C.I.F. RO14448064, cod IBAN RO24OTPV191000280255RO01, OTP Bank-Timi oara

pr. nr. **UAG 203/20**
VOL.1 – MEMORIU DE SINTEZ

CUPRINS

FOAIE DE GARD	2
LISTA SIMBOLURILOR SI SEMNIFICATIILE PROIECTANTELOR	3
CUPRINS	4
MEMORIU DE SINTEZ	5
1. INTRODUCERE	5
1.1. Date de recunoastere a terenului si a documentaiei	5
1.2. Obiectul PUG	6
1.3. Surse de documentare	6
2. STUDIUL ACTUAL AL DEZVOLTURII	12
2.1. Date de sintez	12
2.2. Analiza situatiei existente	13
2.3. Disfuncionalitatile	17
2.4. Necesitatile si optiunile ale populatiei	32
3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICA	34
3.1. Evoluie posibil, prioritatile	34
3.2. Principalele reglementari	37
3.3. Obiective de utilitate public	40
4. CONCLUZII	41

ICEBERG s.r.l.

300238, Berini, nr.178, comuna Saco ul Turcesc, jud.Timi , punct de lucru: 300700, Timi oara, str. Petuniei, nr. 7
telefon 0356 108680, fax 0356 815918, mobil 0724772341 sau 0723278812, e-mail iceberg5_srl@yahoo.com
Reg. com. J35/181/2002, C.I.F. RO14448064, cod IBAN RO24OTPV191000280255RO01, OTP Bank-Timi oara

pr. nr. **UAG 203/20**

MEMORIU DE SINTEZ

1. INTRODUCERE

1.1. Date de recunoa tere a documenta iei

-) Denumirea proiectului **ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI ARAD, JUD. ARAD**
-) Beneficiar **PRIM ARIA MUNICIPIULUI ARAD**
310130, Arad, B-dul Revoluției, nr.75
Jud. Arad
-) Proiectant general **s.c. ICEBERG s.r.l.**
300700, Timi oara, str. Petuniei, nr. 7
jud. Timi
-) Subproiectan i, colaboratori **s.c. PROMETER M&G s.r.l.**
307285, Timi oara, str. Dafinului, nr. 22,
jud. Timi
s.c. TRAFIC URBAN MOBILITY AND CONSULTING s.r.l.
307356, Dumbr vița, str. Eftimie Murgu, nr.4A
Jud. Timi
s.c. DELTA PROJECT s.r.l.
300232, Timi oara, str. 1 Decembrie, nr.27/a,
jud. Timi
s.c. ELDD s.r.l.
300232, Timi oara, str. Ovidiu Cotru , nr.34
jud. Timi
s.c. PHOEBUS ADVISER s.r.l.
300432, Timi oara, str. Chi odei, nr.75,
jud. Timi

-) Contract nr. 81137/2020
)
)
Data mai 2023

1.2. Obiectul PUG

Obiectul Actualizării Planului Urbanistic General al Municipiului Arad îl constituie amenajarea teritorială a municipiului și a teritoriului administrativ Arad, în concordanță cu politica de dezvoltare economică, social-demografică și opțiunile populației, pentru o perioadă de timp de cca. 10 ani.

Planul Urbanistic General al municipiului Arad este întocmit în vederea rezolvării solicitărilor din tema program elaborat de beneficiar, precizării strategiei și programului de dezvoltare, prezentării obiectivelor strategice de dezvoltare, a principalelor proiecte și programe destinate implementării strategiei de dezvoltare, a reglementării activității de construire și amenajare în cadrul UAT precum și modalităților de modificare și completare a PUG.

Documentația de față este întocmită în vederea Actualizării Planului Urbanistic General al Municipiului Arad, aprobat prin HCL Arad nr. 89/1997 și a Regulamentului Local de Urbanism aprobat prin HCL Arad nr. 98/1998.

Odată aprobat, Planul Urbanistic General devine un instrument foarte util al administrației locale Arad, în vederea gestionării responsabile a teritoriilor, precum și unul concret în activitatea de avizare și autorizare a tuturor investițiilor viitoare din municipiu. Acesta reprezintă și baza legală a activității de autorizare și avizare a tuturor investițiilor de pe raza municipiului.

1.3. Surse de documentare

Principalele surse de documentare utilizate pentru elaborarea prezentei documentații sunt:

-) Strategii, studii planuri și proiecte elaborate anterior PUG
 - o **”Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă ”**
 - o **”Strategia europeană pentru perioada 2021-2027”**

- Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) – toate secțiunile aprobate;
- Masterplanul General de Transport al României (MPTR);
- Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Arad (PATJ), inclusiv Strategia de Dezvoltare Spațială a Județului Arad (SDSJ) aprobate prin HCJ Arad nr. 28 din 24.02.2010;
- Actualizarea PATJ Arad, aflat în curs de elaborare (2019-2023);

- Strategia Intergat de Dezvoltare Urbană (SIDU). Municipiul Arad 2021-2027 și post 2027, aprobat prin HCLM nr. 118 din 11.03.2022;
- Strategia Inteligentă pentru Arad;
- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Arad 2021-2027 și post 2027, aprobat prin HCLM nr. 117 din 11.03.2022;
- Masterplan de transport și trafic al Municipiului Arad, aprobat prin HCLM nr. 315 din 29.11.2010;
- Politica de parcare integrată pentru orașul Arad;
- Studiu implementare sistem mobilitate nemotorizat, modern, ecologic și durabil "AradBikes", aprobat prin HCLM nr. 185 din 31.05.2016;
- Plan urbanistic pentru zona construită protejată Arad, aprobat prin HCLM nr. 201 din 17.07.2014;
- Plan Integrat de revitalizare a zonei protejate din Municipiul Arad (VITO), aprobat prin HCLM nr. 33 din 13.03.2013;
- Studiu privind asigurarea coerenței imaginii urbane a zonei construite protejate, aprobat prin HCLM nr. 110 din 29.04.2014;
- Strategia culturală a Municipiului Arad 2015-2025, aprobat prin HCLM nr. 352 din 02.12.2015;
- Plan de dezvoltare a sferelor la nivelul Municipiului Arad, aprobat prin HCLM nr. 392 din 22.11.2016;
- Strategia de dezvoltare a serviciilor sociale din Municipiul Arad pentru 2019-2023, aprobat prin HCLM nr. 306 din 11.06.2019;
- Strategie privind transformarea în oraș verde a Municipiului Arad, aprobat prin HCLM nr. 15 din 26.01.2017;
- Regulamentul pentru asigurarea suprafeței minime de spații verzi pentru lucrările de construcții și amenajări autorizate pe raza

municipiului Arad, aprobat prin HCLM 572 din 26.10.2022;

- Harta strategică de dezvoltare a Municipiului Arad, revizuită, aprobată prin HCLM nr. 66 din 19.02.2020;
- Planul de Acțiune pentru energie Durabilă și Climă (PAEDC);
- Planul de îmbunătățire a eficienței energetice, aprobat prin HCLM nr. 50 din 31.01.2020;
- Strategia de îmbunătățire a sistemului de termoficare din Municipiul Arad, aprobat prin HCLM nr. 230 din 16.04.2019;
- Strategia de alimentare cu energie termică a Municipiului Arad 2020-2030, aprobat prin HCLM nr. 95 din 28.02.2020;
- Strategia locală de dezvoltare a serviciului de iluminat public din Municipiul Arad, aprobat prin HCLM nr. 456 din 20.12.2016;
- Strategia de dezvoltare și funcționare a serviciului public de salubritate în Municipiul Arad, aprobat prin HCLM nr. 296 din 30.09.2015;
- Strategia de transformare digitală pentru Municipiul Arad, aprobat prin HCLM nr. 571 din 13.11.2019;

- **PUG "Plan Urbanistic General"** al Municipiului Arad, întocmit de SC Proiect Arad SA Arad; proiectul a fost aprobat în 1997, iar Regulamentul Local de Urbanism a fost aprobat în 1998;
- **PUZ-uri și PUD-uri aprobate de Consiliul Local Arad în perioada 1997 (după aprobarea PUG)-2022**, aflate baza de date a Primăriei Arad.

J) Studii de fundamentare întocmite concomitent cu PUG

- Studiul "**Actualizarea suportului topografic**" a fost întocmit de SC PROMETER M&G SRL Timișoara.
- Studiul "**Condiții geotehnice și hidrogeologice**" a fost întocmit de către o echipă pluridisciplinară aparținând SC ICEBERG SRL Timișoara și conține și date geotehnice anterioare întocmite de terți pentru Primăria Arad.
- Studiul "**Relații periurbane**" a fost întocmit de o echipă pluridisciplinară a SC ICEBERG SRL Timișoara.
- Studiul "**Organizarea Circulațiilor și transporturilor**" a fost întocmit de către o echipă pluridisciplinară aparținând SC ICEBERG SRL Timișoara în colaborare cu SC SIGMA MOBILITY ENGINEERING SRL Pitești

SC TRAFIC URBAN MOBILITY AND CONSULTING Dumbravița, jud. Timișoara.

- Studiul "**Protecția mediului, riscuri naturale și antropice**" a fost întocmit de către o echipă pluridisciplinară aparținând SC PHOEBUS ADVISER SRL Timișoara.
- "**Studiu istoric și urbanistic arhitectural al Municipiului Arad**" a fost întocmit de către o echipă de specialiști aparținând SC ICEBERG SRL Timișoara. Conține și componenta separată arheologică.
- "**Studiu peisagistic al Municipiului Arad**" a fost întocmit de către o echipă pluridisciplinară aparținând SC ICEBERG SRL Timișoara.
- Studiul "**Tipuri de proprietate**" a fost întocmit de SC PROMETER M&G SRL Timișoara.
- Studiul "**Potențialul turistic al Municipiului Arad**" a fost întocmit de către o echipă pluridisciplinară coordonată de SC ICEBERG SRL Timișoara.
- Studiul "**Infrastructura tehnico-edilitară**" a fost întocmit de către o echipă pluridisciplinară coordonată de SC ICEBERG SRL Timișoara.
- Studiul "**Analiza factorilor interesați. Anchete sociale**" a fost întocmit de către o echipă pluridisciplinară coordonată de SC ICEBERG SRL Timișoara împreună cu D&B SOCIAL ADVANCED RESEARCH AND CONSULTING SRL Timișoara.
- Studiul "**Evoluția socio-demografică**" a fost întocmit de către o echipă pluridisciplinară coordonată de SC ICEBERG SRL Timișoara împreună cu D&B SOCIAL ADVANCED RESEARCH AND CONSULTING SRL Timișoara.
- Studiul "**Evoluția activităților economice**" a fost întocmit de către o echipă pluridisciplinară coordonată de SC ICEBERG SRL Timișoara împreună cu SC ACV Comunitate SRL Petroșani.
- Studiul "**Impactul schimbărilor climatice**" a fost întocmit de către o echipă pluridisciplinară coordonată de SC ICEBERG SRL Timișoara împreună cu SC MARAZAN ȘI ASOCIAȚII CONSULTING SRL Timișoara.

J) Date diverse, specifice și statistice:

- Primăria Municipiului Arad – date complexe
- Consiliul Județean Arad – Arhivă – date complexe
- Agenția pentru Dezvoltare Regională V Vest
- Asociația Profesională a Urbaniștilor din România
- Registrul Urbaniștilor din România – Biroul teritorial V Vest
- Uniunea Arhitecților din România
- Ordinul Arhitecților din România – Filiala Arad
- Ministerul Apărării Naționale
- Ministerul Afacerilor Interne
- Inspectoratul pentru Situații de Urgență Arad
- Ministerul Justiției – Administrația Națională a Penitenciarelor
- Ministerul Justiției – Administrația Națională a Penitenciarelor – Penitenciarul Arad
- Serviciul Român de Informații – Direcția Regională de Informații Banat
- Serviciul de Informații Externe
- Serviciul de Telecomunicații Speciale
- Serviciul de Pază și Protecție
- Aeroportul Internațional Arad
- Compania Națională CFR SA - Secția Teritorială Timișoara
- C.N.A.I.R. – DRDP Timișoara
- CJ Arad – Serviciul de administrare drumuri și poduri
- CJ Arad – Serviciul Autoritatea Județeană pentru Transport
- Compania de Transport Public ARAD SA
- Camera de Comerț și Industrie Arad
- Oficiul pentru Registrul Comerțului Arad
- A.N. Apele Române, A.B.A. Mureș, S.G.A. Arad
- A.N.I.F. SA – Filiala teritorială de I.F. Arad
- Romsilva SA - Direcția Silvică Arad
- Garda forestieră Arad
- Romsilva SA - Parcul Natural Lunca Mureșului
- Asociația Județeană a Vânătorilor și Pescarilor Sportivi Arad
- Asociații locale de ciclism, caiac-canoe și canotaj
- Direcția Agricolă Județeană Arad
- Direcția Sanitar Veterinară și pentru Siguranța Alimentelor Arad

- Direcția de Sănătate Publică județului Arad
- Direcția Județeană pentru Cultură Arad
- Complexul Muzeal Arad
- Inspectoratul Școlar Județean Arad
- I.N.S. – Direcția Județeană pentru Statistică Arad
- CJ Arad – Direcția generală de asistență socială și protecția copilului Arad
- A.J.O.F.M. Arad
- Episcopia Ortodoxă a Aradului – Protopopiatul Arad
- Arhiepiscopia Romano-Catolică de Timișoara – Arhidiaconatul de Mureș
- Episcopia Greco-Catolică de Lugoj – Protopopiatul Arad
- Eparhia Reformată din Ardeal – Protopopiatul Reformat al Aradului
- Comunitatea Penticostal Regional Arad
- Comunitatea Bisericilor Baptiste Arad
- Comunitatea Evreilor Arad
- Centrul Islamic Arad
- Agenția Națională pentru Resurse Minerale – Compartimentul de Inspecție Teritorială Timișoara
- Centru Regional de Meteorologie Banat-Crișana
- SC Compania de Apă SA Arad
- CET Arad și CET Hidrocarburi Arad
- SC Grup de Salubritate Urbană SRL: operator de salubritate Arad
- CN. Transelectrica SA
- Distribuitori energie electrică
- SNTGN Transgaz SA Media
- Distribuitori de gaze naturale
- Exploatare și transport hidrocarburi
- Transport și distribuție telecomunicații
- Transport și emisie radio-tv public

2. STUDIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

2.1. Date de sinteză

) Suprafața totală a teritoriului administrativ	23953,04 ha
) Suprafața totală agricolă	14080,49 ha
) Suprafața teritoriului intravilan	
- existent	7654,81 ha
- propus	9566,16 ha
- creșterea suprafeței intravilan	1911,35 ha (creșterea terenurilor cca. 25%)
) Profil economic predominant: secundar și apoi terțiar.	
) Numărul locuitorilor în 2021	174244 loc
) Densitatea brută a locuitorilor (loc/ha, intravilan)	
- existent	22,76 loc/ha
- propus	18,21 loc/ha
) Densitatea netă a locuitorilor (loc/ha, zonă de locuit)	
- existent	73,10 loc/ha
- propus	69,70 loc/ha
) Numărul de gospodării în 2011	74970
) Numărul de locuințe în 2020	80334
) Suprafața locuibilă totală în 2020	4129583 mp
) Indice de locuibilitate (suprafață locuibilă /loc)	23,70 mp/loc
) Lungimea totală a străzilor în 2020	373 km
) Lungimea rețelei alimentare cu apă în 2021	544,64 km
) Lungimea rețelei canalizare în 2021	574,00 km
) Lungimea rețelei termoficare în 2019	574,00 km
) Lungimea rețelei gaze naturale în 2021	161,50 km

2.2. Analiza situației existente

Încadrarea în teritoriul administrativ, localități și componente, categorii de folosință a terenurilor.

Municipiul Arad este municipiul reședință al județului omonim, fiind al doilea pol teritorial regional după polul de creștere Timișoara, din Regiunea de Dezvoltare Vest. Municipiul Arad are o poziționare strategică, fiind situat în zona de graniță cu Ungaria, iar în interiorul județului Arad se învecinează cu UAT-urile: orașul Pecica, și comunele Iratoiu, Ofronea, Zimandul Nou, Livada, Vladimirescu, Fântânele, și Zădăreni.

Municipiul Arad este situat în zona centrală de NV a teritoriului administrativ, pe A1, DN7-E68, DN 69-E671 și DN79-E671.

Teritoriul administrativ are în componență 58,78% teren agricol, 2,94% ape, 4,06% drumuri și CF, 29,02% curți-construcții, 4,89% pământuri și 0,31% neproductiv.

Profilul dominant.

Aradul beneficiază de activități principale care oscilează între sectorul secundar și cel terțiar.

Economia locală este dominată de industria prelucrătoare, urmată de comerțul cu ridicata, transport și depozitare.

Potențialul natural, economic și uman.

Cadrul natural oferă potențiale diverse de exploatare în domeniul agregatelor.

De asemenea, prezența Mureșului, a cadrului natural dinamic, a pământurilor și a ariilor naturale protejate poate susține dezvoltarea turismului de agrement din zonă.

Situarea Aradului pe culoarul paneuropean IV rutier și feroviar trebuie să fie în continuare un vector de dezvoltare economică, chiar dacă la ora actuală, acesta îi imprimă municipiului un caracter de tranzit. Astfel serviciile conexe transportului au un cadru larg de acțiune.

Dezvoltarea industriilor și serviciilor conexe, reprezintă o tradiție în municipiu, iar la ora actuală și activitatea de depozitare își prezintă un potențial mare de dezvoltare. Turismul este susținut și de cadrul construit istoric, cu puternice elemente identitare (Ansamblul Protejat Arad, Cetatea Aradului).

Populația ocupată reprezintă în 2019, 44,49% (78313 persoane) din totalul

populației, ceea ce reprezintă un coeficient foarte bun de ocupare raportat la nivelul populației active, adică aproximativ o persoană întreține prin muncă o altă persoană. Gradul mare de instruire a populației face ca potențialul uman să fie unul de calitate sporită.

Căi de comunicație.

Principalele căi de comunicație rutieră de pe teritoriul administrativ Arad sunt:

-) A1
-) DN7-E68 Nădlac-Arad
-) DN69-E671 Timișoara-Arad
-) DN79-E671 Arad-Oradea
-) DN 7B Arad-Turnu
-) DJ 682 Arad-Lipova
-) DJ 682 F
-) DJ 709 C Arad-Variașu Mic
-) DJ 709 B Arad-Curtici
-) DJ 682 C Arad-Sânleani
-) DJ 709 Arad-Salonta
-) DC 108 Arad-Șofronea
-) Trama strădală din municipiu.

Circulația feroviară este realizată pe :

-) Magistrala de cale ferată 200 Sibot-Curtici, linie dublă, electrificată, modernizată pentru viteze de până la 160 km/oră, cu gară la Arad
-) Linia ferată simplă, electrificată, CF 218 Timișoara-Arad, în curs de dublare, cu gară în Aradul Nou și halt în zona Afluent South Terminal;
-) Linia ferată simplă, neelectrificată, CF 223 Arad-Nădlac, cu gară la Arad-Vest și halt la Ferma Ciala

Circulația aeriană este realizată prin:

-) Aeroportul Internațional "Aurel Vlaicu" Arad

Circulația navală nu este prezentă. Pe Mureș se navighează doar cu ambarcațiuni de agrement dar nu și în condiții de secetă.

Zone func ionale, bilan teritorial.

Principalele zone func ionale din teritoriul intravilan existent sunt urm toarele:

) Zone centrale i institu ii i servicii de interes public	875,65 ha
) Locuin e i func iuni complementare	2420,10 ha
) Unit i industriale i depozitare	1121,92 ha
) Unit i agro-zootehnice	346,47 ha
) Spa ii verzi, sport, agrement	448,64 ha
) Construc ii tehnico-edilitare	263,54 ha
) Gospod rie comunal , cimitire	139,45 ha
) Destina ie special	80,54 ha
) C i de comunica ie i transport	1163,45 ha
) Terenuri agricole	537,09 ha
) Terenuri neproductive	20,49 ha
) <u>Ape</u>	<u>237,47 ha</u>
TOTAL ZONE FUNC IONALE	7654,81 ha

Stabilirea i delimitarea zonelor de risc natural.

Conform legisla iei în vigoare, pe teritoriul Municipiului Arad exist urm toarele zone cu riscuri naturale:

-) Albia major a Mure ului, delimitat de sistemul de diguri, este zon cu risc natural de inunda ii.
-) Întreg teritoriul UAT, este considerat zon cu risc natural seismic;

Stabilirea i delimitarea zonelor de risc tehnologic.

Conform legisla iei în vigoare, pe teritoriul Municipiului Arad exist urm toarele zone cu riscuri tehnologice:

-) 5 amplasamente generatorare de riscuri Seveso: Depozit de combustibili Petrom din cartier Mic laca, depozit combustibili Lukoil din cartier Aeroport, 2 depozite substan e periculoase cartier Aradul Nou (azotat de amoniu i alte substan e chimice periculoase) i CET Centru Arad;
-) traseele A i DN, prezint risc prin transport al substan elor periculoase;

Echipare edilitar .

Municipiul Arad dispune de un sistem centralizat de alimentare cu ap care acoper

cea mai mare parte din teritoriul intravilan.

Sistemul se află în operarea și exploatarea SC Compania de Apă SA Arad.

Sistemul de canalizare al municipiului Arad, se compune dintr-o rețea de canalizare și o stație de epurare. Sistemul de canalizare nu acoperă în întregime arealul intravilan.

În municipiul Arad există și un sistemul de canalizare pluvial în regim separatist. Acesta acoperă parțial teritoriul intravilan, cu precădere trunchiul principal de intravilan. Localitatea este racordată la rețeaua națională de energie electrică, fiind electrificată aproape în totalitate. Din aceasta se realizează și iluminatul stradal.

În ora funcționează distribuitori de telefonie, radio, televiziune și internet.

La ora actuală alimentarea cu căldură se realizează în Municipiul Arad în trei variante: în sistem centralizat public de termoficare, și în sistem propriu cu centrale termice pe combustibil gazos (acolo unde există rețele) sau solid și în sistem propriu cu sobe pe lemne.

Alimentarea cu gaze naturale este administrată de SC E-ON Gaz SA și cuprinde cea mai mare parte a municipiului Arad.

Sursele de energii regenerabile existente și utilizabile pe teritoriul Devei sunt reprezentate de energia solară, în mică măsură cea eoliană și biomasa. Acestea nu sunt decât foarte puțin utilizate (cea solară).

Probleme de mediu.

Pe teritoriul administrativ Arad există următoarele obiective naturale protejate:

-) **Parcul Natural Lunca Mureului** ca parc natural de interes național, sit Ramsar, sit de importanță comunitară ROSCI și arie de protecție avifaunistică ROSPA;
-) **Rezervația Naturală Prundu Mare** ca rezervație naturală de interes național, în cadrul Parcului Natural Lunca Mureului;

Pe teritoriul administrativ Arad există următoarele obiective construite protejate:

- 1) Situri arheologice: **6 situri arheologice de categoria B**
- 2) Ansambluri:
 - **AR-II-a-A-00475 – Ansamblul Cetății Aradului, amplasat în Arad, Cartier Subcetate, datat între 1763-1800;**
 - **AR-II-a-A-00500 – Ansamblul Mănăstirea "Sf Simeon Stâlpnicul", Arad, Cartier Gai, datat între 1745-1765 cu completări în sec. XX;**

- **AR-II-a-B-00477 – Ansamblul urban Arad, Arad, zona central ;**
 - **AR-III-a-B-21095 – Ansamblul Parcul "Reconcilierii Româno-Maghiare", Arad, str. Ioan Calvin, datat între 1848-1849;**
- 3) Monumente istorice:
- **8 monumente de categoria A;**
 - **112 monumente de categoria B;**
- 4) Monumente de for public:
- **1 monument de categoria A;**
 - **12 monumente de categoria B;**
- 5) Monumente memoriale și funerare:
- **11 monumente de categoria B;**

Principalele probleme și priorități de intervenție din punct de vedere al protecției mediului sunt:

-) ecologizarea Culuarului Mureșului;
-) formarea de politici agrare care să nu afecteze calitatea apei freatică;
-) mutarea amplasamentelor SEVESO sau reducerea impactului acestora asupra zonelor de locuit;
-) rezolvarea situațiilor de incompatibilitate între zonele rezidențiale și o serie de unități care aduc disconfort zonelor de locuit sau se află în zonele de protecție sanitară;
-) punerea în valoare a ariilor naturale protejate și a celor construite.

2.3. Disfuncționalități

Aspectul general al orașului.

Principala disfuncționalitate în aspectul general al municipiului o constituie nivelul general de confort, inclusiv vizual, al cartierelor de locuit din perioada socialistă, la care se adaugă zonele marginalizate situate în arealele periferice ale municipiului și zonele industriale abandonate.

Circulația, inclusiv transportul în comun.

Tabel 1 Disfuncționalități din punct de vedere al transportului rutier, feroviar, aerian, naval și intermodal

Disfuncționalitate	Justificare
Deficiențe privind rețeaua rutier de mare capacitate în relație cu zona de nord a țării	Autostrada A11 se descarca pe DN7, fără a continua spre N-ul țării.
Lipsa unui inel complet de variante de ocolire conduce la situații în care rețeaua stradal este încrâcat de fluxurile de trafic de tranzit, care se deplasează pe direcțiile nord-sud, nord-est, sud-est	S-au identificat următoarele relații deficitare: Oradea – Timișoara (DN 79 – DN 69); Oradea – Lugoj (DN 79 – A1); Arad – Timișoara (DN7 – DN 69);
Deficiențe în preluarea traficului de penetrație de pe latura de est. Se identifică potențial ridicat de deplasare în relație cu localitățile Vladimirescu și Fântânele, caracterizate de creșterea numărului de locuitori în cadrul procesului de expansiune teritorială	Dezvoltarea comunei Vladimirescu, cel mai important pol din rețeaua periurbană generează un trafic consistent, rețeaua actuală de legătură fiind formată doar de DN 7, care deține doar o bandă pe sens în afara intravilanului municipiului.
Capacitatea redusă pe unele sectoare ale centurii reprezentată de traseul DN 7 pe latura de nord pentru preluarea traficului de tranzit de pe DN 7 și DN 79 în relație cu zonele de vest și sud.	Capacitatea redusă pe unele sectoare ale centurii reprezentată de traseul DN 7 pe latura de nord pentru preluarea traficului de tranzit de pe DN 7 și DN 79 în relație cu zonele de vest și sud. DN 7 (Str. Irinei – Str. Ovidiu – Str. Tribunalul Corche) nu poate asigura funcționalitate de arteră cu regim de viteză specific drumurilor din afara localității / drum de tranzit, ci mai degrabă de o arteră colectoare urbană cu regimul de viteză restricționat la maxim 50 km/h și local, în zona intersecțiilor cu rețeaua stradală și la trecerile de pietoni,

	<p>la 30 km/h.</p> <p>În lipsa unei noi legături majore la N, legătura între drumurile de mare capacitate va fi asigurată de sectorul DN 7 cu rol de centură, fiind necesară extinderea la 4 benzi a profilului transversal. În aceste condiții, se estimează creșterea intensității traficului, aspect care afectează funcțiunile urbanistice din zona traversată.</p>
Conectivitate slabă a rețelei stradale în zona de sud a teritoriului	Zona de sud a municipiului are o conectivitate slabă pe toate direcțiile în afara drumurilor clasificate.
Lipsa unor trasee de legătură între unele cartiere periferice încarcă zona centrală sau pericentrală	Relațiile Miclăca-Sânnicolău Mic, Miclăca-Grădite, Aradul Nou-Pârneava-Gai reprezintă relații rutiere ce folosesc zona centrală.
Utilizare deficitară a platformei străzilor prin amenajarea de locuri de parcare și piste pentru biciclete; Circulație îngreunată a mijloacelor de transport public local.	O serie de străzi au platforma ocupată de parcaje sau piste de bicicliști, reducându-le astfel capacitatea de circulație, prin declasare funcțional, aceste amenajări participând la îngreunarea traficului transportului în comun.
Circulație îngreunată a mijloacelor de transport, în special în zona intersecțiilor, ca urmare a intersecției cu fluxurile de autovehicule; Număr ridicat de puncte de conflict între fluxurile de trafic în zona intersecției Piața Podgoria, care este utilizată de majoritatea liniilor de tramvai	Piața Podgoria, în special, care reprezintă nodul principal de intersecții de fluxuri din Arad, dar și alte intersecții, prezintă conflicte în desfășurarea circulației rutiere.

<p>Ocupare agresiv a peisajului urban din zona central (B-dul Revoluției) de autovehicule parcate, în total dezacord cu nevoile de funcționalitate derivate din activitățile desfășurate în zona deservit de aceste arter</p>	<p>Spațiul din zona central este la ora actual ocupat într-o proporție semnificativ de parcare, ceea ce este în detrimentul unei bune gestionări a spațiului central la nivelul solului.</p>
<p>Traversarea zonelor funcționale cu magistrale de cale ferată sau linii principale, destinate atât mrfurilor cât și catorilor</p>	<p>Căile ferate actuale generează restricții de conectivitate între zone funcționale diverse din municipiu.</p>
<p>Gradul ridicat de intersecții la nivel cu CF ale rețelei rutiere municipale</p>	<p>Există în zona de Nord-E multiple traversări la nivel cu CF. Cel mai elocvent exemplu este intersecția DN 7 – CF Timișoara-Arad de la limita cu Vladimirescu.</p>
<p>Gradul redus de favorabilitate/ preferință în exploatarea de către catorii al rețelei feroviare</p>	<p>Alături de confortul redus al vagoanelor, limitările de viteză reprezintă o altă cauză majoră a neatractivității transportului feroviar pentru catorii.</p>
<p>Gradul limitat de funcționalitate a Aeroportului Arad</p>	<p>Datorită concurenței Aeroportului din Timișoara, traficul de catorii din Arad este mult diminuat.</p>
<p>Existența unor limite de dezvoltare pe termen mediu și lung a infrastructurii aeroportuare</p>	<p>Datorită localizării, spațiul aerian funcțional se dezvoltă și se extinde și peste municipiul Arad, iar suprafața de apropiere pe direcția aproximativ E-V începe de deasupra cartierului Micăca și se încheie la baza pistei.</p>
<p>Lipsa amenajării pentru navigabilitatea Râului Mure</p>	<p>Cu toate că PATN prevede amenajarea pentru navigabilitatea râului Mureș, de la Alba Iulia la granița cu Ungaria, cu porturi la Alba Iulia, Arad și Arad, oferind posibilitatea conectării Aradului la oceanul planetar, nu s-au demarat încă studii de execuție în acest sens, în contextul folosirii unui quantum foarte mic de fonduri</p>

	europene pentru navigabilitate de către România.
Lipsa hub-urilor de transport multimodal de pasageri și mrfuri la nivel municipal	Municipiul Arad nu deține la ora actuală hub-uri de transport multimodal de pasageri și mrfuri, situație ce creează o multitudine de probleme cu interconectivitatea și dezavantaje în exploatarea formelor actuale de transport, infrastructura aferentă transportului terestru (rutier și feroviar) și a celui aerian neavând, cu mici excepții, nici o legătură directă.

Tabel 2 Disfuncționalități din punct de vedere al transportului public

Disfuncționalitate	Justificare
Lipsa unor puncte intermodale între transportul public local și cel regional	Transferul între cele două tipuri de transporturi are foarte puține puncte de contact.
Gradul de acoperire cu servicii de transport public este diferențiat, scoțând în evidență arii periferice și arii puternic deservite cu acest serviciu	Configurația rutelor de transport scoate în evidență acoperirea cu servicii de transport public cu precizie pe axele aproximative N-S și E-V (de-a lungul rețelei majore rutiere), la care se adaugă ariile Cocorilor- Kog Iniceanu-Preparandiei și câteva extinderi ale rețelei principale pe str. Renașterii, gara Aradul Nou și Metro. Accesul la serviciul de transport public al cartierelor aflate pe axele aproximativ diagonale ale municipiului este deficitar.
Accesibilitate redusă a rețelei de tramvai în zona industrială vest, care prezintă potențial ridicat al cererii de transport	Actuala linie de tramvai spre zona industrială vest are un singur fir și nu ajunge decât într-un singur punct al zonei.
Uzura morală și fizică a parcului de mijloace de transport public	Utilizarea de tramvaie cu durata normală de funcționare depășită, care prezintă deficiențe privind eficiența energetică și confortul asigurat călătorilor; Utilizarea de autobuze cu normă de poluare redusă;
Transportul public urban ecologic și alternativ este în proces de dezvoltare	Procesul de înlocuire a transportului public ecologic și alternativ este în desfășurare.
Circulație îngreunată a mijloacelor de transport	Unele profile stradale de categoria I și II, dar și cele care conțin trasee de transport public, au o utilizare deficitară

public local de vehiculele care utilizează locurile de parcare amenajate pe partea carosabil sau pistele de ciclism amenajate pe carosabil	a platformei străzilor pentru locuri de parcare și piste de bicicletă, ceea ce duce la o îngreunare a transportului public.
Lipsa conexiunilor cicliste cu localitățile învecinate	La ora actuală nu există legături cicliste cu localitățile din ZM Arad, cu excepția traseului de cicloturism pe digul Mureșului ce face legătura cu orașul Pecica.
Disfuncții privind modul de amplasare a pistelor pentru biciclete în raport cu restul funcțiunilor care formează profilul transversal (benzi de circulație auto, parcuri, trotuare)	O parte din traseele cicliste reduc capacitatea de circulație în special în cazul străzilor de categoria I și II.
Prezența redusă a spațiilor publice destinate exclusiv circulației pietonale; Slabă atractivitate a zonei istorice;	Există puține culoare nemotorizate în zona istorică.
Accesibilitatea redusă a zonei peninsulare Cetatea Arad	Zona peninsulei Cetății Arad nu are decât o singură legătură exclusiv pietonală cu restul orașului.

Activități economice.

Tabel 3 Disfuncționalități din punct de vedere al structurii economice

Disfuncționalitate	Justificare
Sectorul agricol este relativ slab dezvoltat	Sectorul agricol a avut o pondere de cca. 2% din totalul cifrei de afaceri la nivelul anului 2019.
Structura fragmentată a exploatațiilor agricole, spiritul asociativ este încă redus, predominând	Majoritatea exploatațiilor agricole sunt fragmentate, existând încă modelul tradițional de practicare a agriculturii pe loturi de mici dimensiuni. Acest aspect conține pericolul menținerii urbanizării fragmentate, prin

agricultura de subzistent	transformarea acestor ferme de subzistență în zone de locuit sau productive.
Specificul urban-agricol al Aradului este pe cale de dispariție	Zona Serelor Arad, cu un foarte bun impact în perioada socialistă, este pe cale de a fi refuncționalizată.
O foarte mică parte din exploatațile agricole sunt certificate ecologic	Gradul de concurență al exploataților agricole din Ungaria este net superior.
Exodul inteligenței cu un puternic impact negativ asupra dezvoltării sustenabile a economiei ardeene	Acest exod s-a observat în domeniile care necesită o forță de muncă înalt calificată, precum cercetarea sau medicina.
Probleme de înțelegere, asumare și gestionare a resurselor turistice: patrimoniul turistic natural și antropocentric este puțin valorificat	Slabă conștientizare și gestionare a ariilor naturale protejate sau valoroase (Parcul Natural Lunca Mureșului, Faleză Mureșului), lipsind traseele tematice integrate. Inexistența unor certificate ecologice. Multe elemente extrem de valoroase, identitare, nu au nici o valență turistică: Cetatea Aradului, Mureșul, care au valoare de brand turistic local și regional. Slabă gestionare a patrimoniului construit și starea avansată de degradare a multor clădiri de patrimoniu.
În privința sectorului balnear și de agrement-divertisment, oferta rămâne slab diversificată	În pofida amenajărilor recente din zonatrandului Neptun, activitățile balneare și de agrement-divertisment nu au vigoare și diversitate, oferta din Ungaria constituind principalul factor descurajant.
Practicarea unui turism de tranzit cu o durată mică de ședere	Datorită lipsei activităților, evenimentelor și infrastructurii turistice, inclusiv alimentației publice de lux, durata medie de ședere nu depășește 2 zile, ceea ce are un impact negativ în lansarea domeniului turistic.
Baza materială turistică a municipiului are o dimensiune scăzută	Cea mai bună reprezentare a infrastructurii de cazare o dețin pensiunile turistice. La nivelul superior nu există hoteluri de *** cu minim 200 locuri; un singur hotel de **** are peste 200 locuri; nu există hoteluri peste ****;
Activitate de informare turistică și promovare	Nu se oferă informații cu privire la specificul resurselor turistice și nu este prezent în spațiul public o politică de

turistic deficitar	promovare a specificului turistic.
Distribuția locurilor de munc este neuniform spațial	Zona de la S de Mure deține o densitate redus de locuri de munc , cea mai mare concentrare deținând-o arealul nordic i nord-vestic.

Popula ia.

Tabel 4 Disfuncționalit și din punct de vedere al situației demografice

Disfuncționalitate	Justificare
Spor total constant negativ în ultimii 10 (25) de ani	Exist un declin demografic constant la nivel de țar în ultimii 10 (25) de ani, îns accentuat în zonele de graniț vestic , unde structura etnic a populației este mixt .
Dinamica demografic invers a municipiului în raport cu zona sa periurban	Chiar dac dinamica demografic în aria periurban este negativ în ultimii 10 (25) de ani, se constat c aria periurban a avut o dinamic demografic pozitiv în detrimentul polului municipal.
În evoluția demografic municipal se observ un spor natural constant negativ	Sporul natural constant negativ este în cea mai mare parte datorat sc derii natalit ții, iar în ultimii trei ani i cre terii mortalit ții.
În evoluția demografic municipal se observ un spor migratoriu aproape constant negativ	Sporul migratoriu negativ se datoreaz atât migrației externe cât și migrației interne de tip periurban. Sporul migratoriu a redevenit pozitiv în ultimii 5 ani.
Dezechilibre ale structurii pe vârste – îmb trânirea demografic	Dezechilibrul structurii pe vârste conduce la valori crescute ale raportului de dependenț demografic i la reducerea potențialului reproductiv al populației.

Utilizarea terenurilor.

Tabel 5 Disfuncționalit și din punct de vedere al dezvolt rii teritoriale

Disfuncționalitate	Justificare
Dezvoltarea inegal a cartierelor municipiului	Pe baza evalu rii calit ții vieții la nivel de cartier, din 23 de cartiere, 9 au fost evaluate cu o calitate superioar , 2 cu o calitate medie i 12 cartiere cu o calitate inferioar . Singurul cartier care are la dispoziție toate facilit țile ce asigur o calitate superioar a vieții este cartierul central.
Num rul mic de cartiere care	Cartierele Aeroport, Confecții, Șega, Ion G. Duca, 6

<p>au la dispoziție o zon de centru de cartier marcat spațial</p>	<p>Vântori, Grădite, Mureșel, Sânnicolau Mic nu au la dispoziție nici intern, nici în apropiere o zonă de centrul de cartier.</p> <p>Cartierele Pârneava, Silva-Cabaș, Funcționarilor, Mureșel, Sanpaolo nu au o zonă de centru de cartier, dar beneficiază de apropierea de centre ale altor cartiere.</p> <p>Aceste aspecte contribuie la slăbirea conștiinței apartenenței la un cartier și deci a coeziunii sociale.</p>
<p>Există o diferențiere a cartierelor și raportat la accesibilitatea la dotările publice</p>	<p>Cartiere periferice precum Gai, Grădite, Miclăca, Subcetate, Aradul Nou, chiar dacă dețin dotări publice sau de interes public, acestea sunt amplasate excentric, astfel că unele zone dinspre limita de extravilan nu au o accesibilitate facilă la acestea.</p>
<p>Există cartiere cu zone marginalizate</p>	<p>Patru cartiere din oraș dețin zone marginalizate, însă două dintre ele sunt evaluate superior, iar două inferior în ceea ce privește calitatea vieții.</p> <p>Există zone marginalizate și în cartiere încă nedefinite oficial, cum este zona "Mărușului".</p>
<p>Dezvoltarea într-o manieră haotică a zonelor socio-economice prin fragmentare teritorială</p>	<p>Intravilanul actual are cca. 166 de trupuri izolate, din care majoritatea o reprezintă zone de locuit sau activități economice compatibile cu trupul principal de intravilan.</p> <p>Justificate pe de o parte de investițiile private mai mici, aceste trupuri creează probleme sociale și administrative mai mari decât zone similare din trupul principal de intravilan.</p>

Fondul construit.

Tabel 6 Disfuncționalități și din punct de vedere al patrimoniului cultural

Disfuncționalitate	Justificare
<p>Disfuncționalități legate de conservarea patrimoniului cultural (alterarea, degradarea, dispariția patrimoniului)</p>	<p>Ansamblul Urban Arad fiind o zonă extinsă, cu situații sociale diverse, este foarte dificil de gestionat din punct de vedere al stării obiectelor de arhitectură.</p> <p>Au fost observate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intervenții neautorizate asupra obiectelor de patrimoniu, nerespectări ale autorizațiilor de construire. - Degradarea ca urmare a lipsei intervențiilor

	(Teatrul Hirschl este un exemplu tipic). Degradarea prin intervenții defectuoase. - Colapsul ca urmare a lipsei de intervenții. Colapsul ca urmare a unor intervenții necorespunzătoare. Distrugerea.
Nevalorificarea patrimoniului	Cea mai elocventă situație este cea a Cetății Aradului, dar această situație se regăsește și în situația patrimoniului industrial.

Tabel 7 Disfuncționalități din punct de vedere al fondului construit locativ

Disfuncționalitate	Justificare
Suburbanizarea în primul cerc de localități ale Aradului	Cele mai importante direcții în care Aradul a pierdut cetățeni sunt comuna Vladimirescu și comuna Livada, care conform statisticilor au o dinamică demografică pozitivă.
Creșterea costurilor de locuire în anumite zone ale orașului	Tinând cont de evoluția pe o pantă ascendentă a prețurilor locuințelor în Arad și comunele aflate în plină dezvoltare imobiliară, apar limite din ce în ce mai mari cu privire la sustenabilitatea financiară a locuirii în aceste zone, pentru o populație numeroasă cu studii superioare.
Există multe rezerve de teren reglementat pentru locuire, dar neocupat	Documentațiile de urbanism în vigoare cumulează o rezervă de teren neconstruit de cca. 470 ha pentru locuire mică și cca. 60 ha pentru locuire colectivă, precum și o rezervă datorată densității reale construite la sol care abia atinge jumătate din densitatea construită la sol reglementat.

Instituții publice.

Tabel 8 Disfuncționalități din punct de vedere al educației

Disfuncționalitate	Justificare
Dinamica universitară redusă	Datorită concurenței mediului universitar timișorean, net superior celui al ardeanului, învățământul ardean nu reușește să depășească o anumită anvergură, cu toate că mediul economic local necesită pregătiri specializate de nișă. Nu există institute sau filiale ale unor instituții naționale de cercetare.

Campusurile universitare sunt dispersate prin ora	<p>Campusurile celor două universități funcționează atât în fonduri construite istorice, dispersate prin oraș, cât și în campusuri noi.</p> <p>Adesea dispersia spațială a locațiilor face ca utilizarea resurselor să fie mai puțin eficientă, necesită mobilitate urbană, reduce posibilitatea colaborării. În plus universitățile adesea investesc în echipamente similare sau dotări identice ale laboratoarelor.</p>
Rata mică de accesibilitate a elevilor la dotările cantonate în principal în aria centrală	<p>Majoritatea colegiilor și liceelor sunt amplasate în zona centrală, în fonduri construite istorice, ceea ce creează disparități de accesibilitate cartierelor perimetrice și creează mobilitate urbană.</p>
Rata mică sau inexistența dotărilor educaționale în unele cartiere	<p>Cartierele Drăgăni, Aeroport, Confecții, Silva-Caba, Funcționarilor, Subcetate, Sanpaolo, Verde nu au dotări educative precolare.</p> <p>Cartierele Alfa, Aeroport, Confecții, Silva-Caba, Funcționarilor, Westfield, Sanpaolo, Verde nu au dotări educative preuniversitare.</p>

Tabel 9 Disfuncționalități din punct de vedere al sănătății

Disfuncționalitate	Justificare
Poziționarea deficitară a spitalului public de rang județean în oraș	<p>Spitalul Clinic Județean de Urgență Arad are secții dispersate în tot orașul, iar corpul principal se află în apropierea zonei centrale, ceea ce creează mobilitate urbană pentru pacienții din județ, dar și pentru unitățile de salvare.</p>
Lipsa dotărilor publice majore la nivel municipal	<p>Aradul nu mai deține un spital municipal. Fostul spital municipal a fost inclus în structura Spitalului Clinic Județean de Urgență Arad.</p> <p>Lipsa unui spital municipal și a unui spital monobloc de urgență pentru copii sunt dezavantaje vizibile și implică limite majore în buna desfășurare a actului medical.</p>
Rata mică de unități majore de sănătate în proprietate publică	<p>Nu există decât un singur spital în proprietate publică și acela este doar majoritar public, ceea ce mărește costurile actului medical din partea populației.</p>
Distribuția teritorială inegală a serviciilor de sănătate	<p>Concentrarea unor servicii de sănătate în zone centrale sau pericentrale duce la inegalități între cartierele municipiului.</p>

	<p>Cartierele Dr g ani, Alfa, Aeroport, Confecții, Silvaș-Caba , Funcționarilor, Bujac, Gai, 6 Vântori, Subcetate, Aradul Nou, Mureșel, Westfield, Sanpaolo, Verde nu au servicii de sănătate.</p> <p>Asigurarea prevenției timpurii pentru îmbolnăviri și scăderea riscului de deces cauzat de bolile tratabile reprezintă o miză importantă pentru menținerea stării de sănătate a populației municipiului la valori cât mai înalte.</p> <p>Conform datelor EUROSTAT, printre țările Uniunii Europene, România are atât în rândul femeilor cât și în rândul bărbaților printre cele mai mari rate standard de deces cauzat de boli sau tulburări tratabile.</p>
--	---

Tabel 10 Disfuncționalități din punct de vedere al culturii și sportului

Disfuncționalitate	Justificare
Distribuția inegală a structurilor sportive în plan teritorial	Cartiere precum Alfa, Pârneaș, Confecții, Silvaș-Caba , Gai, 6 Vântori, Mureșel, Westfield, Sanpaolo, Verde nu dețin structuri sportive la scara cartierului.
Dispariția unor dotări sportive majore la nivel de cartier	Există terenuri de sport la scara cartierelor care au fost înlocuite cu centre comerciale private: Stadionul UTA de pe str. Banu Mărcineș a fost înlocuit de Centrul comercial Galeria
Unele dotări sportive majore la nivel de municipiu au amplasamente inadecvate	Stadionul "Francisc von Neuman" are un amplasament înghesuit, fără spațiul necesar absorbirii traficului generat de evenimentele sportive și al celui necesar difuziei spectatorilor
Sectoarele sportive de nișă nu au o infrastructură de susținere	Activitățile sportive legate de sporturile acvatice, cu mare dezvoltare în perioada modernă a Aradului, nu dețin o infrastructură materială pentru antrenamente sau competiții, ceea ce reduce atractivitatea acestora. Asociația locală de golf nu are la dispoziție nici un teren de golf.
Valorificarea insuficientă a potențialului existent în industriile culturale și creative la nivelul municipiului	O bună parte a lucrătorilor în cultură obțin venituri modeste de pe urma activităților lor. În acest context devine necesară susținerea agenților culturali pentru o mai bună cuprindere a lor în evenimente existente sau viitoare și pentru a facilita răspândirea activităților la nivel

	municipal c tre publice care nu au decât un acces modest la evenimente culturale.
O serie de entit ți din industria cultural i creativ nu dețin infrastructuri materiale adecvate activit ții lor	Filarmonica i Opera din Arad nu au s li dedicate. Teatrul ar avea nevoie de o suplimentare de locuri. Nu exist s li de concerte dedicate sau auditorium. Nu exist locații pentru festivaluri de mare anvergur , cea folosit la ora actual fiind zona Aeroportului Arad. Nu exist rotond de circ sau s li de prezentare mod .
Elementele identitate puternice ale Aradului nu sunt implicate în industria cultural i creativ	Cetatea Aradului i râul Mure nu particip la industria cultural i creativ local , cu toate c potențialul acestora este foarte mare.

Echiparea edilitar .

Tabel 11 Disfuncționalit ți din punct de vedere al echip rii tehnico-edilitare

Disfuncționalitate	Justificare
Grad de acoperire mic cu utilit ți în zonele din intravilanul existent înc neurbanizate	Zonele neurbanizate înc din intravilanul existent au un grad redus sau inexistent de echipare cu rețele de ap , canalizare, electricitate sau gaze naturale.
Reducerea tipurilor de surse pentru energia termic	La ora actual singura surs pentru producerea energiei termice a r mas gazul natural.
Gradul redus de atractivitate al energiei termice pentru consumatori	La ora actual doar o fracțiune redus din populație este racordat la sistemul de termoficare, restul populației asigurându- i aceasta utilitate prin soluții individuale (în general centrale proprii).
Lipsa de exploatare a energiilor regenerabile	Sursele de energie regenerabil disponibile pe plan local sunt: energia solar , energia eolian , energia hidraulic i biomasa.

Probleme de mediu.

Tabel 12 Disfuncționalit ți din punct de vedere al factorilor de mediu

Disfuncționalitate	Justificare
Exist dep iri ale valorilor limit orare, zilnice sau anuale (în cazul monoxidului	M sur torile indic unele dep iri ale valorilor limit zilnice în perioada de var la stația AR2 a monoxidului de carbon (CO).

de carbon, particule în suspensie)	M sur torile indic numeroase dep iri ale valorilor limit ale particulelor în suspensie (PM10, PM2.5).
Starea chimic slab a unor corpuri de ap subteran	Starea chimic slab a corpului de ap subteran ROMU22, cu termen pân în 2027 ca stare s devin bun . Dep iri ale standardelor de calitate la: azotați, amoniu, sulfatți, fosfați i cloruri.

Tabel 13 Disfuncționalit și din punct de vedere al riscurilor naturale

Disfuncționalitate	Justificare
Prezența riscului seismic necesit un proiect amplu de evaluare a cl dirilor publice i a locuințelor de tip colectiv	Fondul construit public și de locuințe colective are în parte vârste anterioare anului 1977, iar o evaluare a riscului seismic nu a fost înc elaborat la Arad.
Existența unor areale cu un potențial semnificativ de inundații	Banda de inundabilitate a râului Mure se înscrie în general între digurile de protecție la inundații prezente integral la N de Mure , spre câmpia joas și parțial la S de Mure între p dura Ceala i limita estic a UAT.
Risc de inundații pe terenuri semnificative din intravilan	Banda de inundabilitate afecteaz în interiorul digurilor, zone funcționale diverse, în general cu caracter de loisir, dar i dot ri publice, zone cu caracter economic i locuire (cele mai vulnerabile zone r mân peninsula Cet ții Aradului i arealele M rului-Ceala i Mure el-Aradul Nou-est).
Existența riscurilor climatice: pedologic, hidrologic i meteorologic	Evoluția climatic afecteaz întreg arealul câmpiei de Vest, aceasta manifestându-se prin cre teri ale episoadelor de c ldur extrem , descre terea cantit ților de precipitații în anotimpul de var , cre terea riscului de inundații rapide, cre terea riscului de apariție a incendiilor de p dure, cre terea cererii energetice pentru sistemele de r cire.
Lipsa adapt rii sectorului agricol la schimb rile climatice	Inexistența unor h rți de re-zonare agricol i a unui catalog cu hibrizi pretabil pentru diverse culturi agricole, ca urmare a modific rii condițiilor agro-climatice în contextul schimb rilor climatice din ultimele decenii.

Amplificarea efectului de insulă de căldură urbană și creșterea intensității evenimentelor termice extreme în zonele cele mai calde ("hot spot")	În intervalul 1961-2013 valurile de căldură au crescut atât ca număr cât și ca durată.
Existența unor areale de tip "hot spot"	Arealele critice, cu temperaturile cele mai ridicate, sunt cele ale fostelor sau prezentelor suprafețe industriale, precum și cele ale centrelor comerciale mari înființate în ultimele decenii, în general cu suprafețe asfaltate mari în apropiere (parcuri). Acestea sunt urmate de cele ale clădirilor de tip blocuri de apartamente. Efectul ICU este amplificat și ca urmare a traficului rutier în zonele cele mai calde ("hot spot").
Lipsa unor sisteme de monitorizare a climei urbane	Imposibilitatea avertizării privind evenimentele termice extreme ca urmare a acestei disfuncții.
Imposibilitatea analizei detaliate a situației actuale a ICU	Nu există studii referitoare la ICU la Arad. În lipsa unor măsuri directe existente nu se poate face o evaluare exactă a intensității și extensiunii insulei de căldură urbane atmosferice.

Tabel 14 Disfuncționalități din punct de vedere al riscurilor antropice

Disfuncționalitate	Justificare
Există cinci amplasamente cu risc de tip SEVESO care afectează intravilanul municipiului	Cele cinci amplasamente SEVESO se datorează agenților economici care depozitează combustibili, azotat de amoniu sau alte substanțe chimice, și afectează atât zone de servicii-industriale dar mai ales, și mai grav, zone întinse rezidențiale.
Existența în intravilan a agenților economici ce prezintă risc de poluare: IPPC, IMA, COV	Agenții economici își desfășoară activitatea în general în zonele industriale.
Existența în intravilan a riscurilor de accidente majore pe căile de comunicație	Prezența în intravilan a traseelor drumurilor de rang național și a căilor ferate magistrale pe care se transportă substanțe periculoase face ca acest tip de risc să afecteze zone vaste și variate funcțional, în special zone de locuit.

2.4. Necesități și opțiuni ale populației

Percepția populației despre evoluția Aradului în ultimul deceniu este una de **stagnare**, această evaluare fiind determinată în primul rând de nemulțumirea pentru serviciile și funcțiunile urbane evaluate.

Direcția evaluării Municipiului Arad pentru ultimul deceniu a fost determinată în primul rând de **calitatea serviciilor și facilităților urbane existente**. Dintre acestea, factorii care determină opinia populației privind evoluția orașului (creșterea, stagnare sau descreștere) sunt **aspectul general al orașului** (influențează în proporție de 65%), *serviciile medicale* (14%), terenurile de sport și locurile de joacă pentru copii (10%), *traficul* (8%) și *serviciile de colectare a gunoierului* (4%). Orice inițiativă pe unul dintre aceste domenii va determina o modificare corespunzătoare a percepției populației privind Municipiul Arad.

Cei nemulțumiți de evoluția Aradului în ultimul deceniu consideră că principalele probleme ale orașului sunt *locurile de parcare* (81,7% nemulțumiți și foarte nemulțumiți), *traficul* (75%), *curățenia, poluarea* (74,3%) și *aspectul general al orașului* (70%).

Cei care consideră că Aradul a stagnat în ultimul deceniu au semnalat ca principale probleme *locurile de parcare* (70,5% nemulțumiți și foarte nemulțumiți), *traficul* (58,9%) și *facilitățile recreative culturale* (59%).

Cei care consideră că Aradul s-a dezvoltat în ultimul deceniu au semnalat ca principale probleme *locurile de parcare* (53,9% nemulțumiți și foarte nemulțumiți), *traficul* (41,7%) și *starea drumurilor* (37,4%), fiind însă foarte mulțumiți de rețeaua de gaze naturale (73,1%), de cea de apă (70,5%) și de serviciile financiar-bancare (63,5%).

Relațiile de vecinătate și spiritul comunitar în Municipiul Arad sunt la un nivel mediu, specific marilor orașe (valori mediane apropiate de cele medii).

Se remarcă un **grad ridicat de mulțumire a ardenilor pentru propriile condiții de locuire**, extinderea orașului spre suburbii contribuind în mod direct la scăderea densității locative și implicit la creșterea confortului locuinței. Cele mai apreciate aspecte ale locuirii la bloc au fost *întreținerea spațiilor comune* (24% mulțumiți și foarte mulțumiți) și *siguranța și vecinătatea* (20,8%) iar cele mai puțin apreciate *izolația termică externă* (27,4% nemulțumiți și foarte nemulțumiți) și *costurile de întreținere* (16,7%).

Primele aspecte de îmbunătățit în Municipiul Arad vizează *drumurile* (valoare cumulată 33,5%), *locurile de parcare* (31,6%) și *curățenia localității* (21,8%). Alte aspecte precizate de către respondenți au mai fost *reabilitarea cetății* și *transparența la licitațiile publice*.

68,7% dintre respondenți sunt interesați în mare și foarte mare măsură de redeschiderea Cetății, este evident că un astfel de demers se va bucura de un impact pozitiv semnificativ asupra comunității.

Participanții la focus grupuri au punctat o serie extinsă de proiecte structurale majore pe care le-ar implementa dacă ar dispune de toate resursele necesare, proiecte cu impact semnificativ asupra îmbunătățirii calității vieții în Municipiul Arad. În primul rând a fost evidențiată necesitatea revitalizării spațiilor comerciale din zona centrală prin echilibrarea concurenței dintre micile afaceri și supermarketuri. Neutilizarea acestor spații a determinat și o scădere a densității vieții sociale în zona centrală, iar pentru revigorarea lor ar trebui oferite facilități de închiriere și încercarea reducerii taxelor de parcare.

Un aspect cu totul aparte formulat de participanții la focus-grupuri a vizat ideea reflectării tradițiilor în patrimoniul arhitectural și faptul că degradarea accentuată a acestuia precum și intervenții care modifică profilul inițial al străzilor și cartierelor determină inevitabil și o renunțare la tradițiile specifice. Această asociere între tradiții și patrimoniu oferă o modalitate obiectivă de evaluare a interesului pentru conservarea profilului identitar urban, iar în prezent se poate vorbi fără rezerve de un declin accentuat al acestuia.

În privința îmbunătățirilor dezirabile, participanții au semnalat o serie de aspecte punctuale deosebit de consistente pentru orice planificare viitoare de dezvoltare a Municipiului Arad: (i) realizarea unei evaluări inițiale a lucrurilor pozitive existente pentru conservarea lor și a celor negative, disfuncționale pentru corectarea lor, pentru evitarea planurilor de intervenții utopice și nejustificate care implică cheltuieli exagerate pentru documentările aferente. În mod special a fost formulată necesitatea prioritizării axei centrale a orașului. (ii) valorizarea corespunzătoare a Mureșului; (iii) recuperarea orașului interzis reprezentat de Cetate și reintegrarea acesteia în spațiul civil cu funcțiuni specifice și conectivitate pietonală suplimentară; (iv) revitalizarea trandului și redobândirea interesului populației pentru acesta.

3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTIC

3.1. Evoluție posibilă, priorități

Obiectivul general pentru o dezvoltare echilibrată a municipiului Arad se încadrează în obiectivul economic principal formulat în cadrul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Arad pentru perioada 2021-2027 și post 2027: **Arad performant - motor economic regional, cu vocație internațională și capacitate de a menține, atrage și susține activități economice performante.** În atingerea acestui deziderat, obiectivele strategice cu amprentă spațială urmăresc Charta de la Leipzig, reînnoite și sunt structurate conform priorităților enunțate în cadrul acesteia, având în vedere tendințele enunțate mai sus (cooperarea cu Timișoara și Szeged în vederea constituirii celui mai important pol economic între Budapesta și București, dar și creșterea calității vieții urbane pentru atragerea resurselor umane din exterior, încurajând dezvoltarea industriilor durabile, creșterea calității serviciilor oferite și atractivitatea sa turistică).

În același timp, derivat din SIDU Arad, însă cu o particularitate proprie, viziunea de dezvoltare spațială are câteva repere proprii enunțate în cele ce urmează:

1. Crearea unei structuri urbane policentrice, compacte și cu densitate adecvată în zonele urbane și periurbane ale municipiului, cu conexiuni optime în oraș pentru a minimiza distanțele dintre locuințe, muncă, agrement, educație, magazine și servicii locale.

1.1: Încurajarea dezvoltării Zonei Urbane Funcționale Arad ca entitate juridică în relații de cooperare cu Zona Funcțională Urbană Timișoara, generând cea mai amplă structură funcțională urbană între București și Budapesta;

1.2: Sprijinirea dezvoltării sistemelor urbane și axelor de dezvoltare de la nivelul teritoriului prin asigurarea unor intervenții integrate teritorial;

1.3: Definitivarea infrastructurii fundamentale de transport:

drum expres Arad-Oradea

variante de ocolire SE, eliberând de presiune zona centrală, bulevardul Iuliu Maniu, Aradul Nou și Subcetate. Având în vedere existența centurii

vest în regim de autostradă, este posibil relocarea traficului de pe centura nord pe această nouă bretea;

construirea unui pod peste râul Mure, în zona sud-vestică, utilizat preponderent de către transportul în comun, fiind când legătura între zona Alfa și Aradul Nou - acesta va deschide zona respectivă, cu pericolul de aglomerare excesivă într-o zonă prea puțin dotată cu infrastructură publică de suport;

legătura rutieră nouă Miclăuca-Aradul Nou, cu pod peste Mure;

legătura rutieră între strada Cometei și Centura Nord, scoțând de sub presiunea de trafic strada Petru Rare și oferind posibilitatea reconversiei structurii funcționale a acesteia;

modernizare DJ682 spre județul Timiș și DJ 709 spre Seleuș;

modernizare infrastructură rutieră în zona industrială Arad-Vest;

1.4: Amenajare infrastructură pentru promovarea metodelor și produselor locale:

Amenajare hal agroalimentar Piața Miorița (incl. spații reprezentative pentru producătorii locali);

Amenajare spații pentru expoziție, producție și desfacere produse din manufacturi tradiționale;

2. Reducerea ocupării terenurilor, prioritizarea reînnoirii și regenerării complexe a zonelor urbane, inclusiv reamenajarea terenurilor industriale pentru a limita etanșarea solului

2.1: Conservarea, restaurarea, refuncționalizarea și revitalizarea Cetății Aradului;

2.2: Dezvoltarea infrastructurii expoziționale;

2.3: Înființarea de incubatoare de afaceri, parcuri industriale și logistice, centre expoziționale, parcuri științifice și tehnologice care să găzduiască întreprinderile (în special, cele mici și mijlocii) din ramurile cu potențial ridicat de creștere (IT&C, mașini și echipamente, prelucrarea lemnului, materiale de construcții și industrii creative); se propune, în acest sens, crearea infrastructurii pentru cercetare și dezvoltare tehnologică pentru sectorul privat și pentru instituții, dezvoltarea infrastructurii CD existente (Centrul Universitar de Cercetare și Afaceri, structură componentă a Fundației "Vasile Goldi") și crearea de noi infrastructuri (laboratoare, centre de excelență);

3. Dezvoltare urbană neutră, rezilientă și ecologică și îmbunătățirea calității aerului

3.1: Reabilitarea clădirilor instituțiilor educaționale, promovând o eficiență sporită în utilizarea resurselor și condiții bune de învățare pentru elevi și studenți - viitoarea forță de muncă ;

3.2: Realizarea de perdele verzi pentru minimalizarea impactului negativ al transportului;

3.3: Dezvoltarea pe scară largă a mobilității nemotorizate și/sau alternative:

amenajarea a unei axe verde-albastre pe malurile Mureșului în zona Mică -trand Neptun;

construire zonă pietonală în Piața Catedralei; acesta este componenta de mobilitate a unui proiect de regenerare urbană ce cuprinde Piața Catedralei și strada pietonală Meșianu, îmbunătățind astfel spațiul public urban;

remodelarea Bulevardului Revoluției;

reabilitarea trotuarelor pentru adaptarea la necesitățile persoanelor cu dizabilități;

amenajarea pistei de biciclete Arad - Fântânele.

4. Încurajarea dezvoltării de cartiere mixte, evitând politici funciare speculative

4.1: Încurajarea și reglementarea funcțiilor mixte în noile cartiere, respectând principiile de dezvoltare ale orașelor productive;

4.2: Pentru atragerea de forță de muncă, înființarea unui centru de resurse pentru forța de muncă pentru training, asistență pentru cazare, informații diverse;

4.3: Amenajarea unor spații de creație și inovare pentru artiști, ONG-uri și start-up-uri dedicate tinerilor;

5. Dezvoltarea de spații urbane cu utilizare mixtă pentru a promova noi forme de producție și activitate economică într-o economie verde, creativă, bazată pe servicii.

5.1: Protejarea și reabilitarea patrimoniului construit în scopul conservării identității naționale și creșterii atractivității spațiilor culturale cu potențial turistic deosebit; renovarea patrimoniului urban construit și punerea în valoare a identității arhitecturale

5.2: Valorificarea obiectivelor turistice și de patrimoniu de importanță deosebit prin amenajări de spațiu public (inserție mobilier urban, elemente de signalectic, iluminat arhitectural, etc.);

5.3: Instituirea traseelor turistice din Municipiul Arad, care includ următoarele teme: Aradul și Marea Unire 1918, respectiv Aradul Secession;

5.4: Înființarea unui centru multimedia de informare și promovare turistică;

5.5: dezvoltarea transportului public prin:

modernizare infrastructură tronsoanele Bucla Fântâna Frumos, str. Pârului,

Calea Radnei, Piața Podgoria - Pasaj Micăța - Micăța zona III;

reproiectarea rețelei de tramvai pentru a deservi Parcul Industrial Vest;

amenajare stații de transport public;

reabilitare infrastructură Arad - Ghioroc;

dezvoltare terminale de transport public urban/județean/interjudețean în zonele periferice.

3.2. Principalele reglementări

Îmbunătățirea aspectului general al municipiului.

Principalele reglementări ce îmbunătățesc aspectul general al municipiului sunt refuncționalizarea zonelor industriale abandonate, remodelarea culuarului Mureșului, protejarea fondului construit valoros și separarea funcțională optimă.

Se recomandă demararea de proiecte de îmbunătățire a imaginii și dotărilor cartierelor de locuit din centrul și periferia orașului.

Optimizarea relațiilor în teritoriu.

În ceea ce privește organizarea circulațiilor la nivel de UAT, s-au propus următoarele optimizări sau trasee noi majore:

- Completarea inelului de centură în exteriorul municipiului: format din tronsonul A1-cu regim de centură, acesta va fi completat cu Drumul Expres Arad-Oradea, Centura Arad Sud-Est și propunerea de completare cu Centura Nord-Est;
- Conectivitatea rutieră Arad-Vladimirescu, peste CF nouă;
- Conectivitatea Arad-Sânleani-Livada, prin trama stradală de legătură;
- Extinderea aeroportului Arad, pentru facilități cargo (extinderea pistei la 3,5

km, dar și menținerea și extinderea zonei libere Curtici-Arad)

- Transformarea Mureului în traseu navigabil (prevedere de perspectivă și corelată la nivel regional), cu ecluză în zona A1-Ciala, port de agrement în zona Cetății Aradului și port de marfă în zona industrială Sud-Ceala;

Dezvoltarea activităților economice, instituțiilor publice, serviciilor.

S-au avut în vedere următoarele principii de susținere a activităților economice și a gradului de dotare cu servicii:

- Continuarea conformării parcurilor industriale din toate cele patru puncte cardinale ale Municipiului;
- Conformarea unor amplasamente cheie în ceea ce privește serviciile generale: Cetatea Aradului-pol complex de servicii, Spital nou în Cartierul Mic lăca, Campus Universitar Arad în zona Hada, Muzeu al Satului în zona Ceala, ș.a.
- Conformarea unor zone de centru de cartier, care să cumuleze majoritatea serviciilor necesare în cadrul cartierelor;
- Completarea serviciilor inexistente la nivel de cartiere;

Evoluția populației, fondul locuibil.

Evoluția populației are o direcție actuală descrescătoare.

Din această perspectivă extinderile rezidențiale sunt foarte ponderate, bazate mai degrabă pe restructurări urbane ale zonelor industriale abandonate și completarea zonelor periferice demarate ca urbanizare pentru locuire.

Organizarea circulației.

În ceea ce privește organizarea circulațiilor la nivel de intravilane, s-au propus următoarele măsuri generale:

- Completarea inelului II al Municipiului, format din actuala Centura de N, completat cu un tronson nou propus Mic lăca-Sânicolau Mic-Aradul Nou, și continuat cu tronsonul modernizat Aradul Nou-pod Mure -Str. Andrei și apoi str. Câmpului;
- Devierea CF (proiect al MT-CNCFR) în zona cartierului Mic lăca.
- Instituirea unui transport feroviar urban Aradul-Nou – Arad – Arad Vest;
- Extinderea rețelei stradale la nivel de zone funcționale;
- Conectivitatea pietonală și ciclistă către Cetatea Aradului, prin conformarea de

noi trasee peste Mureș, în relație cu restul cartierelor municipiului.

Zonificarea funcțională .

Principalele reglementări la nivelul zonelor funcționale constituite au fost instituite în următoarele direcții generale:

- Protejarea cartierelor de locuințe individuale existente, prin limitarea extinderilor cu locuire colectivă, în conformitate cu strategia urbanistică locală;

Principalele reconversii funcționale au avut loc în următoarele direcții:

- Reconversia zonelor industriale abandonate în zona de NV a municipiului și transformarea acestora în zone mixte pentru locuire colectivă și servicii;
- Prevederea unor zone mixte (locuire și servicii) de-a lungul arterelor principale și secundare de circulație rutieră.
- Conformarea funcțională a unor centre de cartier;

Principalele extinderi funcționale au avut loc în următoarele direcții:

- Completarea zonelor industriale existente pe arterele principale de penetrare și de-a lungul Inelului II de Nord;
- Completarea zonelor rezidențiale din cartierele Aradul Nou, Subcetate, Bujac, Grădite, I.G. Duca;
- Conformarea funcțională a axei de petrecere a timpului liber Mureș-Ceala, cu dotări sportive majore specifice, dotări de agrement și parcuri-promenade.
- Completarea rețelei de parcuri și scuaruri la nivel de cartiere;
- Completarea rețelei de cimitire;

Limite și bilanțuri teritoriale generale.

Suprafața intravilanului propus este de **9566,16 ha**, ceea ce reprezintă o creștere cu cca. 25% față de intravilanul existent.

Intravilanul a fost extins pe limite cadastrale de teren și este compus din trupul principal de intravilan al municipiului la care se adaugă un număr de 105 de trupuri izolate.

Dezvoltarea echipării edilitare.

Dezvoltarea echipării edilitare cuprinde domeniile alimentare cu apă, canalizare menajeră și pluvială, alimentare cu energie electrică și telecomunicații, alimentare cu

c Idur i alimentare cu gaze naturale.

Protec ia mediului.

Reglement rile legate de protec ia mediului cuprind zonele naturale protejate, zonele constuite protejate (propunându-se noi arii i obiective), zonele protejate sanitar i zonele cu risc natural i tehnologic. Aceste reglement ri restric ioneaz în principal activitatea de construire i amenaj rile i înt resc caracterul dominat al fiec rei zone.

3.3. Principalele obiective de utilitate public

C i de comunica ie:

-) Drum express Arad-Oradea cu trei noduri de desc rcare pt Arad: pe DJ 709 C (leg tur cu str. Poetului i zona industrial Vest), pe DJ 709 B Arad-Curtici i pe DN 79 – Arad-Oradea;
-) Centura Arad Sud-Est; i continuare leg tur DX Arad-Oradea – Centura Sud-Est pe UAT Vladimirescu i Livada;
-) Inel urban II (continuare), leg tur între Mic Iaca i Aradul Nou (str. Radu Pancu – pod Mure – str. Nicolaus Lenau);
-) Leg tur urban rutier i pietonal Arad-Vladimirescu (str. Voinicilor – cartier Via Carmina Vladimirescu);
-) Reconfigurare traseu CF Aradu Nou – Vladimirescu, prin Hada;
-) Mure navigabil: ecluz în zona Aradu Nou – Alfa;
-) Port de marf în contextul navigabilit ții din PATN: zona industrial Sud (leg tura cu CF Arad-Sânicolau Mare, A1 i aeroport);
-) Port turistic: pe insula Mure ;

Institu ii publice i servicii:

-) Proiect complex Cetatea Aradului;
-) Spital (județean) Arad: la limita Arad-Vladimirescu;
-) Campus universitar: Hada;
-) Zona complex sportiv : la N de P durezza Ceala;
-) Zona complex de agrement: la E de P durezza Ceala;
-) Muzeul Satului: la N de P durezza Ceala, pe Drumul Bodrogului;

Gospodărie comunal :

-) Cimitire noi: DJ spre Horia, DJ spre Curtici, DJ spre Iratoiu

Infrastructură major :

-) Instituirea zonelor pentru energii regenerabile în arealul de N (zona CET) și E a municipiului;

Salvarea, protejarea și punerea în valoare a monumentelor, ansamblurilor și siturilor istorice:

-) Protejarea prin includerea în LMI a Ansamblului Gării Arad;

4. CONCLUZII

Municipiul Arad are nevoie să urmărească trei mari aspecte în viitorul apropiat:

- atragerea de locuitori
- atragerea de investitori
- atragerea de turiști.

Întreg demersul prezentei documentații încearcă să pună la dispoziție terenuri și reglementări care să faciliteze cât mai mult atingerea celor trei obiective de mai sus.

Întocmit,
coordonator RUR
arh. Cristian J. Hanche