

ICEBERG s.r.l.

300238, Berini, nr.178, comuna Sacoșul Turcesc, jud.Timiș, punct de lucru: 300700, Timișoara, 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 RO24OTP191000280255RO01, OTP Bank-Timișoara

pr. nr. UAG 203/20

PLAN URBANISTIC GENERAL al MUNICIPIULUI ARAD Jud. Arad

Memoriu de Sinteză



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 Sacoșul Turcesc, jud.Timiș, punct de lucru: 300700, Timișoara, 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 RO24OTP191000280255RO01, OTP Bank-Timișoara

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

FOAIE DE GARDĂ

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, Timișoara jud. Timiș
Contract nr.	81137/2020
Data	octombrie 2023

ICEBERG s.r.l.

300238, Berini, nr.178, comuna Sacoșul Turcesc, jud.Timiș, punct de lucru: 300700, Timișoara, 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 RO240TPV191000280255RO01, OTP Bank-Timișoara

pr. nr. UAG 203/20

LISTA ȘI SEMNĂTURILE PROIECTANȚILOR

Șef proiect

arh. Cătălin J. Hancheș

Proiectant general

s.c. ICEBERG s.r.l.
300700, Timișoara, str. Petuniei, nr. 7
jud. Timiș

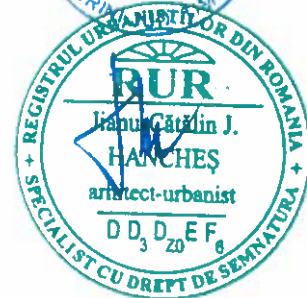
• Urbanism

arh. Cătălin J. Hancheș

• Mobilitate

ing. David Suciu

Întocmit,
arh. Cătălin J. Hancheș



ICEBERG s.r.l.

300238, Berini, nr.178, comuna Sacoșul Turcesc, jud.Timiș, punct de lucru: 300700, Timișoara, 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 RO24OTP191000280255RO01, OTP Bank-Timișoara

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

CUPRINS

FOAIE DE GARDĂ.....	2
LISTA ȘI SEMNĂTURILE PROIECTANȚILOR.....	3
CUPRINS.....	4
MEMORIU DE SINTEZĂ.....	5
1. INTRODUCERE.....	5
1.1. Date de recunoaștere a documentației.....	5
1.2. Obiectul PUG.....	6
1.3. Surse de documentare.....	6
2. STUDIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII.....	12
2.1. Date de sinteză.....	12
2.2. Analiza situației existente.....	13
2.3. Disfuncționalități.....	17
2.4. Necesități și opțiuni ale populației.....	32
3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ.....	34
3.1. Evoluție posibilă, priorități.....	34
3.2. Principalele reglementări.....	37
3.3. Obiective de utilitate publică.....	40
4. CONCLUZII.....	42

ICEBERG s.r.l.

300238, Berini, nr.178, comuna Sacoșul Turcesc, jud.Timiș, punct de lucru: 300700, Timișoara, 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 RO240TPV191000280255RO01, OTP Bank-Timișoara

pr. nr. UAG 203/20

MEMORIU DE SINTEZĂ

1. INTRODUCERE

1.1. Date de recunoaștere a documentației

- Denumirea proiectului **ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI ARAD, JUD. ARAD**
- Beneficiar **PRIMĂRIA MUNICIPIULUI ARAD**
310130, Arad, B-dul Revoluției, nr.75
Jud. Arad
- Proiectant general **s.c. ICEBERG s.r.l.**
300700, Timișoara, str. Petuniei, nr. 7
jud. Timiș
- Subproiectanți,
colaboratori **s.c. PROMETER M&G s.r.l.**
307285, Timișoara, str. Dafinului, nr. 22,
jud. Timiș
s.c. TRAFIC URBAN MOBILITY AND CONSULTING s.r.l.
307356, Dumbrăvița, str. Eftimie Murgu, nr.4A
Jud. Timiș
s.c. DELTA PROJECT s.r.l.
300232, Timișoara, str. 1 Decembrie, nr.27/a,
jud. Timiș
s.c. ELDD s.r.l.
300232, Timișoara, str. Ovidiu Cotruș, nr.34
jud. Timiș
s.c. PHOEBUS ADVISER s.r.l.
300432, Timișoara, str. Chișodei, nr.75,
jud. Timiș

- Contract nr. 81137/2020
- Data octombrie 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 elaborată 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 modalitățile 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
 - *"Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă"*
 - *"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, aflată în curs de elaborare (2019-2023);

- Strategia Intergată de Dezvoltare Urbană (SIDU). Municipul Arad 2021-2027 și post 2027, aprobată 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, aprobată prin HCLM nr. 352 din 02.12.2015;
- Plan de dezvoltare a sănătății la nivelul Municipiului Arad, aprobată prin HCLM nr. 392 din 22.11.2016;
- Strategia de dezvoltare a serviciilor sociale din Municipiul Arad pentru 2019-2023, aprobată prin HCLM nr. 306 din 11.06.2019;
- Strategie privind transformarea în oraș verde a Municipiului Arad, aprobată 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 zgomot 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, aprobată prin HCLM nr. 230 din 16.04.2019;
- Strategia de alimentare cu energie termică a Municipiului Arad 2020-2030, aprobată prin HCLM nr. 95 din 28.02.2020;
- Strategia locală de dezvoltare a serviciului de iluminat public din Municipiul Arad, aprobată prin HCLM nr. 456 din 20.12.2016;
- Strategia de dezvoltare și funcționare a serviciului public de salubritate în Municipiul Arad, aprobată prin HCLM nr. 296 din 30.09.2015;
- Strategia de transformare digitală pentru Municipiul Arad, aprobată 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)-2023**, aflate baza de date a Primăriei Arad.

- 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 echipa 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 și

SC TRAFIC URBAN MOBILITY AND CONSULTING Dumbrăvița, jud. Timiș.

- 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 echipa 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 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 SI ASOCIATII CONSULTING SRL Timișoara.

- Date diverse, specifice și statistice:
 - Primăria Municipiului Arad – date complexe
 - Consiliul Județean Arad – Arh Șef – 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 Regionala 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 Veterinara și pentru Siguranța Alimentelor Arad

- Direcția de Sănătate Publică a 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 asistența 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 Penticostală Regională 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 Mediaș
- 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 7664,47 ha
 - propus 10653,78 ha
 - creștere suprafață intravilan 2989,31 ha (creștere cca. 39%)
- Profil economic predominant: secundar și apoi terțiar.
- Număr locuitori în 2021 174244 loc
- Densitate brută a locuitorilor (loc/ha, intravilan)
 - existentă 22,73 loc/ha
 - propusă 16,35 loc/ha
- Densitate netă a locuitorilor (loc/ha, zonă de locuit)
 - existentă 73,10 loc/ha
 - propusă 69,70 loc/ha
- Număr de gospodării în 2011 74970
- Număr 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
- Lungime rețele alimentare cu apă în 2021 544,64 km
- Lungime rețele canalizare în 2021 574,00 km
- Lungime rețele termoficare în 2019 574,00 km
- Lungime rețele gaze naturale în 2021 161,50 km

2.2. Analiza situației existente

Încadrarea în teritoriul administrativ, localități 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 Iratoșu, Șofronea, Zimandul Nou, Livada, Vladimirescu, Fântânele, Șagu și Zădăreni.

Municipiul Arad este situat în zona centrală și 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% păduri 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 pădurilor și a ariilor naturale protejate poate susține dezvoltarea turismului de agrement din zonă.

Situarea Aradului pe culuarul paneuropean IV rutier și feroviar trebuie să fie în continuare un vector de dezvoltare economică, chiar dacă la ora actuală, acesta îi imprimă municipiului și 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 păstrează 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 stradală din municipiu.

Circulația feroviară este realizată pe :

- Magistrala de cale ferată 200 Șibot-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 haltă în zona Afluent South Terminal;
- Linia ferată simplă, neelectrificată, CF 223 Arad-Nădlac, cu gară la Arad-Vest și haltă 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 funcționale, bilanț teritorial.

Principalele zone funcționale din teritoriul intravilan existent sunt următoarele:

• Zone centrale și servicii de interes public și privat	835,62 ha
• Zone mixte	27,19 ha
• Locuințe și funcțiuni complementare	2336,60 ha
• Unități industriale și depozitare	1089,33 ha
• Unități agro-zootehnice	379,25 ha
• Spații verzi, sport, agrement	486,36 ha
• Construcții tehnico-edilitare	239,25 ha
• Gospodărie comunală, cimitire	146,74 ha
• Destinație specială	80,81 ha
• Căi de comunicație și transport	1247,41 ha
• Terenuri agricole	529,60 ha
• Terenuri neproductive	20,49 ha
• <u>Ape</u>	<u>237,47 ha</u>
TOTAL ZONE FUNCȚIONALE	7663,51 ha

Stabilirea și delimitarea zonelor de risc natural.

Conform legislației în vigoare, pe teritoriul Municipiului Arad există următoarele zone cu riscuri naturale:

- Albia majoră a Mureșului, delimitată de sistemul de diguri, este zonă cu risc natural de inundații.
- Întreg teritoriul UAT, este considerat zonă cu risc natural seismic;

Stabilirea și delimitarea zonelor de risc tehnologic.

Conform legislației în vigoare, pe teritoriul Municipiului Arad există următoarele zone cu riscuri tehnologice:

- 5 amplasamente generatorare de riscuri Seveso: Depozit de combustibili Petrom din cartier Micălaca, depozit combustibili Lukoil din cartier Aeroport, 2 depozite substanțe periculoase cartier Aradul Nou (azotat de amoniu și alte substanțe chimice periculoase) și CET Centru Arad;
- traseele A și DN, prezintă risc prin transport al substanțelor periculoase;

Echipare edilitară.

Municipiul Arad dispune de un sistem centralizat de alimentare cu apă care acoperă 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 pluvială în regim separatist. Acesta acoperă parțial teritoriul intravilan, cu precădere trupul 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 oraș funcționează distribuitori de telefonie, radio, televiziune și internet.

La ora actuală alimentarea cu căldură se realizează în Municipiu 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 Mureșului*** 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 Mureșului;

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, amplasată în Arad, Cartier Subcetate, datată între 1763-1800;***

- **AR-II-a-A-00500 – Ansamblul Mănăstirea "Sf Simeon Stâlpnicul", Arad, Cartier Gai, datată între 1745-1765 cu completări în sec. XX;**
 - **AR-II-a-B-00477 – Ansamblul urban Arad, Arad, zona centrală;**
 - **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 rutieră de mare capacitate în relație cu zona de nord a țării	Autostrada A11 se descarcă pe DN7, fără a continua spre N-ul țării.
Lipsa unui inel complet de variante de ocolire conduce la situații în care rețeaua stradală este încărcată 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. Șiriei – Str. Ovidiu – Str. Tribunalul Corcheș) 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

	<p>intersecțiilor cu rețeaua stradală și la trecerile de pietoni, 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 Micălaca-Sânnicolau Mic, Micălaca-Grădiște, Aradul Nou-Pârneava-Gai reprezintă relații rutiere ce folosesc zona centrală.
<p>Utilizare deficitară a platformei străzilor prin amenajarea de locuri de parcare și piste pentru biciclete;</p> <p>Circulație îngreunată a mijloacelor de transport public local.</p>	O serie de străzi au platforma ocupată de parcaje sau piste de biciclisti, reducându-le astfel capacitatea de circulație, prin declasare funcțională, aceste amenajări participând la îngreunarea traficului transportului în comun.
<p>Circulație îngreunată a mijloacelor de transport, în special în zona intersecțiilor, ca urmare a intersectării cu fluxurile de autovehicule;</p> <p>Număr ridicat de puncte de conflict între fluxurile de trafic în zona intersecției Piața Podgoria, care este utilizată de majoritatea liniilor de tramvai</p>	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 agresivă a peisajului urban din zona centrală (B-dul Revoluției) de autovehicule parcate, în total dezacord cu nevoile de funcționalitate derivate din activitățile desfășurate în zona deservită de această arteră</p>	<p>Spațiul din zona centrală este la ora actuală ocupat într-o proporție semnificativă 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 mărfurilor cât și călătorilor</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 N și 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 exploatare de către călători al rețelei feroviare</p>	<p>Alături de confortul redus al vagoanelor, limitările de viteză reprezintă o a doua cauză majoră a neatractivității transportului feroviar pentru călători.</p>
<p>Gradul limitat de funcționalitate a Aeroportului Arad</p>	<p>Datorită concurenței Aeroportului din Timișoara, traficul de călători 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 aproximativă E-V începe de deasupra cartierului Micălaca și se încheie la baza pistei.</p>
<p>Lipsa amenajării pentru navigabilitate a Râului Mureș</p>	<p>Cu toate că PATN prevede amenajarea pentru navigabilitate a 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 mărfuri la nivel municipal	Municipiul Arad nu deține la ora actuală hub-uri de transport multimodal de pasageri și mărfuri, 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 precădere pe axele aproximative N-S și E-V (de-a lungul rețelei majore rutiere), la care se adaugă ariile Cocorilor- Kogălniceanu- 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 carosabilă sau pistele de cicliști amenajate pe carosabil	a platformei străzilor pentru locuri de parcare și piste de bicicliști, 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, parcări, 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; Slaba 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 subzistență	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 exploatațiile agricole sunt certificate ecologic	Gradul de concurență al exploatărilor agricole din Ungaria este net superior.
Exod al inteligenței cu un puternic impact negativ asupra dezvoltării sustenabile a economiei arădene	Acest exod s-a observat în domenii 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 antropoc este puțin valorificat	Slaba conștientizare și gestionare a ariilor naturale protejate sau valoroase (Parcul Natural Lunca Mureșului, Faleză Mureșului), lipsind traseele tematice integrate. Inexistența unor certificări 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. Slaba 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 zona Ștrandului 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 alimentație publică 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 prezentă în spațiul public o politică de

turistică deficitară	promovare a specificului turistic.
Distribuția locurilor de muncă este neuniformă spațial	Zona de la S de Mureș deține o densitate redusă de locuri de muncă, cea mai mare concentrare deținând-o arealul nordic și nord-vestic.

Populația.

Tabel 4 Disfuncționalități din punct de vedere al situației demografice

Disfuncționalitate	Justificare
Spor total constant negativ în ultimii 10 (25) de ani	Există un declin demografic constant la nivel de țară în ultimii 10 (25) de ani, însă accentuat în zonele de graniță vestică, unde structura etnică a populației este mixtă.
Dinamica demografică inversă a municipiului în raport cu zona sa periurbană	Chiar dacă dinamica demografică în aria periurbană este negativă în ultimii 10 (25) de ani, se constată că aria periurbană a avut o dinamică demografică pozitivă în detrimentul polului municipal.
În evoluția demografică municipală se observă un spor natural constant negativ	Sporul natural constant negativ este în cea mai mare parte datorată scăderii natalității, iar în ultimii trei ani și creșterii mortalității.
În evoluția demografică municipală se observă un spor migratoriu aproape constant negativ	Sporul migratoriu negativ se datorează atât migrației externe cât și migrației interne de tip periurban. Sporul migratoriu a redevenit pozitiv în ultimii 5 ani.
Dezechilibre ale structurii pe vârste – îmbătrânirea demografică	Dezechilibrul structurii pe vârste conduce la valori crescute ale raportului de dependență demografică și la reducerea potențialului reproductiv al populației.

Utilizarea terenurilor.

Tabel 5 Disfuncționalități din punct de vedere al dezvoltării teritoriale

Disfuncționalitate	Justificare
Dezvoltarea inegală a cartierelor municipiului	Pe baza evaluării calității vieții la nivel de cartier, din 23 de cartiere, 9 au fost evaluate cu o calitate superioară, 2 cu o calitate medie și 12 cartiere cu o calitate inferioară. Singurul cartier care are la dispoziție toate facilitățile ce asigură o calitate superioară a vieții este cartierul central.
Numărul mic de cartiere care	Cartierele Aeroport, Confecții, Șega, Ion G. Duca, 6

au la dispoziție o zonă de centru de cartier marcată spațial	Vânători, Grădiște, Mureșel, Sânnicolau Mic nu au la dispoziție nici intern, nici în apropiere o zonă de centrul de cartier. Cartierele Pârneava, Silvaș-Cabaș, Funcționarilor, Mureșel, Sanpaolo nu au o zonă de centru de cartier, dar beneficiază de apropierea de centre ale altor cartiere. Aceste aspecte contribuie la slăbirea conștiinței apartenenței la un cartier și deci a coeziunii sociale.
Există o diferențiere a cartierelor și raportat la accesibilitatea la dotările publice	Cartiere periferice precum Gai, Grădiște, Micălaca, 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.
Există cartiere cu zone marginalizate	Patru cartiere din oraș dețin zone marginalizate, însă două dintre ele sunt evaluate superior, iar două inferior în ceea ce privește calitatea vieții. Există zone marginalizate și în cartiere încă nedefinite oficial, cum este zona "Mărului".
Dezvoltarea într-o manieră haotică a zonelor socio-economice prin fărâmițare teritorială	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. 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.

Fondul construit.

Tabel 6 Disfuncționalități din punct de vedere al patrimoniului cultural

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

	<p>(Teatrul Hirschl este un exemplu tipic). Degradarea prin intervenții defectuoase.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 neconstruită 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 reglementată.

Instituții publice.

Tabel 8 Disfuncționalități din punct de vedere al educației

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

Campusurile universitare sunt dispersate prin oraș	<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	Majoritatea colegiilor și liceelor sunt amplasate în zona centrală, în fonduri construite istorice, ceea ce creează disparități de accesibilitate cartierelor perimetrare și creează mobilitate urbană.
Rata mică sau inexistența dotărilor educaționale în unele cartiere	<p>Cartierele Drăgășani, Aeroport, Confecții, Silvaș-Cabaș, Funcționarilor, Subcetate, Sanpaolo, Verde nu au dotări educative preșcolare.</p> <p>Cartierele Alfa, Aeroport, Confecții, Silvaș-Cabaș, 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	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.
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	Nu există decât un singur spital în proprietate publică și acela este doar majoritar public, ceea ce mărește costurile actului medical din partea populației.
Distribuția teritorială inegală a serviciilor de sănătate	Concentrarea unor servicii de sănătate în zone centrale sau pericentrale duce la inegalități între cartierele municipiului.

	<p>Cartierele Drăgășani, Alfa, Aeroport, Confecții, Silvaș-Cabaș, Funcționarilor, Bujac, Gai, 6 Vânători, Subcetate, Aradul Nou, Mureșel, Westfield, Sanpaolo, Verde nu au servicii de sănătate.</p> <p>Asigurarea prevenției timpurii pentru îmbolnăvire 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, Pârneava, Confecții, Silvaș-Cabaș, Gai, 6 Vânători, 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 Mărăcine și stadionul 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 către publice care nu au decât un acces modest la evenimente culturale.
O serie de entități din industria culturală și creativă nu dețin infrastructuri materiale adecvate activităților lor	Filarmonica și Opera din Arad nu au săli dedicate. Teatrul ar avea nevoie de o suplimentare de locuri. Nu există săli de concerte dedicate sau auditorium. Nu există locații pentru festivaluri de mare anvergură, cea folosită la ora actuală fiind zona Aeroportului Arad. Nu există rotondă de circ sau săli de prezentare modă.
Elementele identitate puternice ale Aradului nu sunt implicate în industria culturală și creativă	Cetatea Aradului și râul Mureș nu participă la industria culturală și creativă locală, cu toate că potențialul acestora este foarte mare.

Echiparea edilitară.

Tabel 11 Disfuncționalități din punct de vedere al echipării tehnico-edilitare

Disfuncționalitate	Justificare
Grad de acoperire mic cu utilități în zonele din intravilanul existent încă neurbanizate	Zonele neurbanizate încă din intravilanul existent au un grad redus sau inexistent de echipare cu rețele de apă, canalizare, electricitate sau gaze naturale.
Reducerea tipurilor de surse pentru energia termică	La ora actuală singura sursă pentru producerea energiei termice a rămas gazul natural.
Gradul redus de atractivitate al energiei termice pentru consumatori	La ora actuală doar o fracțiune redusă din populație este racordată la sistemul de termoficare, restul populației asigurându-și aceasta utilitate prin soluții individuale (în general centrale proprii).
Lipsa de exploatare a energiilor regenerabile	Sursele de energie regenerabilă disponibile pe plan local sunt: energia solară, energia eoliană, energia hidroelectrică și biomasa.

Probleme de mediu.

Tabel 12 Disfuncționalități din punct de vedere al factorilor de mediu

Disfuncționalitate	Justificare
Există depășiri ale valorilor limită orare, zilnice sau anuale (în cazul monoxidului	Măsurătorile indică unele depășiri ale valorilor limită zilnice în perioada de vară la stația AR2 a monoxidului de carbon (CO).

de carbon, particule în suspensie)	Măsurătorile indică numeroase depășiri ale valorilor limită ale particulelor în suspensie (PM10, PM2.5).
Starea chimică slabă a unor corpuri de apă subterană	Starea chimică slabă a corpului de apă subterană ROMU22, cu termen până în 2027 ca stare să devină bună. Depășiri ale standardelor de calitate la: azotați, amoniu, sulfati, fosfați și cloruri.

Tabel 13 Disfuncționalități din punct de vedere al riscurilor naturale

Disfuncționalitate	Justificare
Prezența riscului seismic necesită un proiect amplu de evaluare a clădirilor publice și 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 încă elaborată la Arad.
Existența unor areale cu un potențial semnificativ de inundații	Banda de inundabilitate a râului Mureș se înscrie în general între digurile de protecție la inundații prezente integral la N de Mureș, spre câmpia joasă și parțial la S de Mureș între pădurea Ceala și limita estică a UAT.
Risc de inundații pe terenuri semnificative din intravilan	Banda de inundabilitate afectează în interiorul digurilor, zone funcționale diverse, în general cu caracter de loisir, dar și dotări publice, zone cu caracter economic și locuire (cele mai vulnerabile zone rămân peninsula Cetății Aradului și arealele Mărului-Ceala și Mureșel-Aradul Nou-est).
Existența riscurilor climatice: pedologic, hidrologic și meteorologic	Evoluția climatică afectează întreg arealul câmpiei de Vest, aceasta manifestându-se prin creșteri ale episoadelor de căldură extremă, descreșterea cantităților de precipitații în anotimpul de vară, creșterea riscului de inundații rapide, creșterea riscului de apariție a incendiilor de pădure, creșterea cererii energetice pentru sistemele de răcire.
Lipsa adaptării sectorului agricol la schimbările climatice	Inexistența unor hărți de re-zonare agricolă și a unui catalog cu hibrizi pretabil pentru diverse culturi agricole, ca urmare a modificării condițiilor agro-climatice în contextul schimbărilor 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 (parcări). 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 măsurători 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 (creștere, 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 arădenilor 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 semnificat 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 păstrării 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 conectivități pietonale suplimentare; (iv) revitalizarea Ștrandului și redobândirea interesului populației pentru acesta.

3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

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, reînnoită 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, derivată 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
 - varianta 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 posibilă relocarea traficului de pe centura nord pe această nouă bretea;

- construirea unui pod peste râul Mureș, în zona sud-vestică, utilizat preponderent de către transportul în comun, făcând 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 Micălaca-Aradul Nou, cu pod peste Mureș;
- legătură rutieră între strada Cometei și Centura Nord, scoțând de sub presiune de trafic strada Petru Rareș 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 meșteșugurilor și produselor locale:
 - Amenajare hală agroalimentară 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, așadar, 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 Goldiș") 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:
 - amenajare a unei axe verde-albastră pe malurile Mureșului în zona Micălaca - Ștrand 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 Mețianu, 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 funcțiunilor 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 deosebită prin amenajări de spațiu public (insertie mobilier urban, elemente de signalectică, 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 Făt Frumos, str. Pădurii, Calea Radnei, Piața Podgoria - Pasaj Micălaca - Micălaca 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 Mureșului 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 Micălaca, 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 aceasta 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 Micălaca-Sânicolau Mic-Aradul Nou, și continuat cu tronsonul modernizat Aradul Nou-pod Mureș-Str. Andrei Șaguna și apoi str. Câmpului;
- Devierea CF (proiect al MT-CNCFR) în zona cartierului Micălaca.
- 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 și 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 locuirea 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, Grădiște, 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 **10957,55 ha**, ceea ce reprezintă o creștere cu cca. 43% 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 106 de trupuri izolate.

Principalele zone funcționale din teritoriul intravilan propus sunt următoarele:

- | | |
|---|------------|
| • Zone centrale și servicii de interes public și privat | 2159,85 ha |
| • Zone mixte | 330,06 ha |
| • Locuințe și funcțiuni complementare | 2432,65 ha |
| • Unități industriale și depozitare | 2111,49 ha |

• Unități agro-zootehnice	325,74 ha
• Spații verzi, sport, agrement	1118,83 ha
• Construcții tehnico-edilitare	280,81 ha
• Gospodărie comunală, cimitire	179,81 ha
• Destinație specială	43,11 ha
• Căi de comunicație și transport	1843,50 ha
• Terenuri agricole	25,34 ha
• Terenuri neproductive	0,85 ha
• <u>Ape</u>	<u>105,51 ha</u>
TOTAL ZONE FUNCȚIONALE	10957,55 ha

Dezvoltarea echipării edilitare.

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

Protecția mediului.

Reglementările legate de protecția mediului cuprind zonele naturale protejate, zonele constuite protejate (propunându-se noi arii și obiective), zonele protejate sanitar și zonele cu risc natural și tehnologic. Aceste reglementări restricționează în principal activitatea de construire și amenajările și întăresc caracterul dominat al fiecărei zone.

3.3. Principalele obiective de utilitate publică

Sunt enumerate obiectivele majore de utilitate publică propuse prin PUG.

Căi de comunicație:

- Drum express Arad-Oradea cu trei noduri de descărcare pt Arad: pe DJ 709 C (legătură cu str. Poetului și zona industrială Vest), pe DJ 709 B Arad-Curtici și pe DN 79 – Arad-Oradea;
- Centura Arad Sud-Est; și continuare legătură DX Arad-Oradea – Centura Sud-Est pe UAT Vladimirescu și Livada;

- Inel urban II (continuare), legătură între Micălaca și Aradul Nou (str. Radu Pancu – pod Mureș – str. Nicolaus Lenau);
- Legătură urbană rutieră și pietonală Arad-Vladimirescu (str. Voinicilor – cartier Via Carmina Vladimirescu);
- Reconfigurare traseu CF Aradul Nou – Vladimirescu, prin Hada;
- Mureș navigabil: ecluză în zona Aradul Nou – Alfa;
- Port de marfă în contextul navigabilității din PATN: zona industrială Sud (legătura cu CF Arad-Sânicolau Mare, A1 și aeroport);
- Port turistic: pe insula Mureș;

Instituții publice și servicii:

- Proiect complex Cetatea Aradului;
- Spital (județean) Arad: la limita Arad-Vladimirescu;
- Campus universitar: Hada;
- Zona complexă sportivă: la N de Pădurea Ceala;
- Zona complexă de agrement: la E de Pădurea Ceala;
- Muzeul Satului: la N de Pădurea Ceala, pe Drumul Bodroglui;

Gospodărie comunală:

- Cimitire noi: DJ spre Horia, DJ spre Curtici, DJ spre Iratoșu

Infrastructură majoră:

- 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. Cătălin J. Hancheș

