



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

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

**Beneficiar:**

**Consiliul Local al Municipiului Arad**

2900 ARAD-ROMÂNIA • bd. Revoluției 75

# FOAIE DE CAPĂT

**Proiect N°:** 25.000      **Faza:** P.U.G.-"Plan urbanistic general"

**Denumire proiect:** PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL ARAD

**Conținut volum:** Volum I-"MEMORIU DE SINTEZĂ"

**Director general:** arh. GHEORGHE SECULICI

**Director tehnic:** ing. IOAN ASLĂU

**Șef proiect:** arh. GHEORGHE SECULICI

ARAD  
PROIECT



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

proiect n°: 25.000

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

beneficiar: Consiliul Local al Municipiului Arad

den. pr.: Plan urbanistic general

M U N I C I P I U L A R A D

volum: Volum I

conținut: Memoriu de sinteză

# FISA DE RESPONSABILITĂȚI

## ÎNSUȘIREA DOCUMENTAȚIEI:

**Director general:**

arch. GHEORGHE SECULICI

**Director tehnic:**

ing. IOAN ASLĂU

**Șef proiect:**

arch. GHEORGHE SECULICI

## COLECTIV DE ELABORARE:

**Urbanism și amenajarea teritoriului:**

arch. GHEORGHE SECULICI

arch. ELVIRA ȘERBAN

arch. EUGEN UJJ

arch. MARIAN DINULESCU

/arch. GEORGETA FEIER

arch. MONICA CUZNEȚOV

arch. ILEANA STANCA

ing. GABRIELA DĂMĂCUȘ

th. VERONICA FERENȚI

ing. SORIN RĂDUCANU

**Organizarea circulației:**

ing. MARILENA DUMITRESCU

**Alimentare cu apă și canalizare:**

ing. FRANCISC BEGOV

**Alimentare cu energie electrică,  
 telefonie:**

ing. ȘTEFAN IAȘCHEVICI

**Alimentare cu gaze:**

arch. IOAN DARIDA

**Studii geo:**

ing. VASILE CHIRICHEU

**Salubritate:**

sing. CLAUDIU CRISTEA

**Transport în comun:**

ing. DANA IAȘCHEVICI

**Tehnoredactare:**

dact. RODICA PAP

**Coperți:**

dact. CODRUȚA GHERAN

**Culegere text:**

dact. ILEANA KALMAR

**Înțocmit:**

arch. ELVIRA ȘERBAN



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

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

# BORDEROU DE VOLUME

**VOLUMUL I Memoriu de sinteză**

**VOLUMUL II Memoriu general - Situația existentă**

**VOLUMUL III Memoriu general - Disfuncționalități**

**VOLUMUL IV Memoriu general - Reglementări**

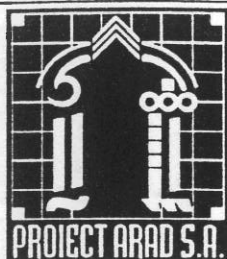
**VOLUMUL V Studii de fundamentare P.U.G.**

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

**VOLUMUL VI Regulament aferent P.U.G.**

**Întocmit:**  
**arh. ELVIRA ȘERBAN**

*Șerban*



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

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

# BORDEROU VOLUM I

FOAIE DE CAPĂT .....	1
FIȘA DE RESPONSABILITĂȚI .....	2
BORDEROU DE VOLUME .....	3
BORDEROU VOLUM I .....	4
MEMORIU DE SINTEZĂ .....	5

**Întocmit:**  
**arh. ELVIRA ȘERBAN**



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

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

# MEMORIU DE SINTEZĂ

## 1. INTRODUCERE

Denumirea lucrării:

**Plan urbanistic general Municipiul ARAD**

Beneficiar:

**Consiliul Local al Municipiului ARAD**

Proiectant general:

2900 ARAD-ROMÂNIA,  
 b-dul Revoluției nr.75

**S.C. "PROIECT ARAD" S.A.**

2900 ARAD-ROMÂNIA,  
 b-dul Decebal nr.2

### 1.1 OBIECTUL LUCRĂRII

Obiectul lucrării îl constituie planul urbanistic general al Municipiului Arad.

Lucrarea se elaborează pe baza comenzii Consiliului Local al Municipiului Arad nr.07 din 31.08.1993, înregistrată la S.C. "PROIECT ARAD" S.A. cu nr.3865 din 06.09.1993.

La elaborarea lucrării s-a ținut cont de Legea nr.50/1991 - act fundamental în reglementarea și conținutul documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului; Ordin MLPAT-DUAT nr.91/1991, precum și de Documentații model - PUG - elaborate de URBANPROIECT în 1993.

## 1.2 ELABORATORI

### 1.2.1 URBANISM ȘI AMENAJAREA TERITORIULUI

- arh. GHEORGHE SECULICI

- arh. ELVIRA ȘERBAN

- arh. EUGEN UJJ

- arh. GEORGETA FEIER

- arh. MONICA CUZNEȚOV

- arh. ILEANA STANCA

### 1.2.2 DRUMURI

- ing. GABRIELA DĂMĂCUȘ

### 1.2.3 ALIMENTARE CU APĂ ȘI CANALIZARE

- tehn. VERONICA FERENȚI

### 1.2.4 INSTALAȚII TERMICE

- ing. DANA LAZĂR

### 1.2.5 INSTALAȚII ELECTRICE

- ing. MARILENA DUMITRESCU

### 1.2.6 GAZE

- ing. FRANCISC BEGOV

### 1.2.7 GEO

- ing. ȘTEFAN IAȘCHEVICI

## 1.3 SURSE DOCUMENTARE

Proiect ISART nr.3148/1971

Schița de sistematizare a orașului Arad

**Proiect C.Pr.J.Arad nr.7025/1975**

Schița de sistematizare a Municipiului Arad, etapa 1976-1980

**Proiect C.Pr.J.Arad nr.13038**

Schița de sistematizare a Municipiului Arad, etapa 1980-1985

**Proiect C.Pr.J.Arad nr.8053/1976**

Studiu privind rețeaua de localități a Județului Arad

**Proiect C.Pr.J.Arad nr.13066/1982-vol.III.G**

Studiul de sistematizare a Județului Arad - Potențial balneoturistic și posibilitățile de valorificare a acestuia în Județul Arad

**Proiect C.Pr.J.Arad nr.22033**

Schița de sistematizare a Municipiului Arad, etapa I

**Proiect I.P.A. Arad nr.23019**

Rampe de gunoi în Municipiul Arad

**Proiect I.P.A. Arad nr.26120**

“Studiu privind cimitirele în Municipiul Arad”

**Alan Rabinowitz (I.E.S.C. expert)**

“Analysis of dynamics of urban planning in Arad - 1994”

**Proiect nr. 23192 S.C. PROIECT ARAD S.A.**

P.U.Z. Ceala

**Proiect nr. 23193 S.C. PROIECT ARAD S.A.**

P.U.Z. Fabrica de zahăr

**Proiect nr. 23194 S.C. PROIECT ARAD S.A.**

P.U.Z. Calea Aurel Vlaicu

**Proiect nr. 23195 S.C. PROIECT ARAD S.A.**

P.U.D. Micălaca II - III

**Proiect nr. 23196 S.C. PROIECT ARAD S.A.**

P.U.Z. Micălaca I

**Proiect nr. 23198 S.C. PROIECT ARAD S.A.**

P.U.Z. Podgoria

## 1.4 SUBPROIECTĂRI

**R.C.F.TIMIȘOARA**

“Organizarea circulației feroviare din cadrul Municipiului Arad.”

**IPTANA BUCUREȘTI**

“Referat tehnic privind Aeroportul Arad și influența lui asupra dezvoltării orașului.”

**IPTANA BUCUREȘTI**

“Referat tehnic de specialitate privind rețeaua de drumuri naționale din Județul Arad.”

**PARC-SILVA TIMIȘOARA**

“Studiul zonelor verzi ale Municipiului Arad.”

**F.R.E.TIMIȘOARA**

“Studiul energetic - situația existentă; disfuncționalități și propuneri pentru Municipiul Arad.”

**F.R.E. ARAD**

“Studiul energetic - situația existentă; disfuncționalități și propuneri pentru Municipiul Arad”

**Universitatea “VASILE GOLDIȘ”**

“Protecția și conservarea mediului în Municipiul Arad.”

**O.J.P.S.P.A.**

“Dezvoltarea agriculturii în cadrul Municipiului Arad.”

**Societatea de Servicii Informatice ARAD**

“Studiul privind repartitia populației și gospodăriilor - pe cartiere - date de la recensământul din 1992.”

## 2. STADIUL EXISTENT DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

### 2.1 SITUAȚIA EXISTENTĂ

- Suprafața teritoriului administrativ (ha).....	26.148
- Suprafața agricolă (ha).....	20.017
- Suprafața teritoriului intravilan (ha)	
• existent.....	3.983,27
• propus.....	5.829,96
- Populația totală stabilă	
• existent.....	190.114
• propus(2.000).....	200.205
- Populația ocupată	
- Număr salariați (pe ramuri de activitate)	
• industrie.....	50.603 ..... 55,2 %
• construcții.....	5.683 ..... 6,2 %
• agricultură.....	5.057 ..... 5,5 %
• transporturi.....	4.505 ..... 5,0 %



• circulația mărfurilor.....	6.569	7,2 %
• învățământ, cultură, artă .....	4.797	5,2 %
• ocrotirea sănătății .....	3.982	4,3 %
• administrație .....	630	0,7 %
• alte ramuri.....	9.803	10,7 %
TOTAL.....	91.629	100,0 %
- Număr navetiști.....	320	
- Număr șomeri.....	6.470	
- Ramuri industriale dominante		
• constructoare de mașini unelte		
• constructoare de unelte		
• confecții și textile		
• alimentară		
- Număr de locuințe.....	70.284	
- Număr de gospodării.....	68.034	
- Arie locuibilă (mp).....	2.482.471	
- Număr clădiri.....	20.767	
- Indice de locuibilitate (mp arie locuibilă/locuitor).....	13,05	
- Lungime străzi (km).....	343,3km	
- Suprafață străzi (mp).....	2.403.205mp	
- Lungime rețele apă (km)		
• existent.....	63.000	
• propus.....	80.000	
- Lungime rețele canalizare		
• canalizare menajeră.....		
* existent.....	45.000	
* propus .....	25.00	
• canalizare pluvială.....		
* existent.....	40.000	
* propus .....	30.000	

## 2.2 ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

### 2.2.1 ÎNCADRAREA ÎN TERITORIU, DESCRIEREA INTRAVILANULUI EXISTENT, LOCALITĂȚI COMPONENTE

Aradul face parte din seria marilor orașe din vestul țării. Este situat la 21°19' longitudine estică de la Greenwich și 46°11' latitudine nordică, pe malurile Mureșului.

Municipiul Arad este situat în Câmpia Mureșului, subdiviziunea Câmpul Aradului, situat în partea sudică a Câmpiei Mureșului.

Relieful are înfățișarea unei suprafețe ușor vălurite, cu neregularități relativ dese, însă de mică amplitudine.

Teritoriul administrativ al Municipiului Arad are o suprafață de 26.148ha, iar intravilanul existent 3.983,27ha.

În conformitate cu Anexa 8.5. la H.C.M. 1105/1968 - Hotărâre pentru delimitarea administrativ-teritorială a municipiului, orașelor și comunelor din Județul Arad, Municipiul Arad cuprindea orașul Arad și comunele suburbane Fântânele, Livada, Șofronea, Vladimirescu, inclusiv satele componente ale comunelor suburbane.

În urma apariției Legii nr.69/1991 privind administrația publică locală, comunele suburbane au devenit comune autonome, coordonate de județ, nemafiind subordonate și tutelate de municipiu. În această situație, teritoriul administrativ al municipiului s-a restrâns doar la extravilanul orașului Arad, municipiul fiind compus dintr-o singură localitate - orașul Arad.

### 2.2.2 EVOLUȚIA ISTORICĂ A POTENȚIALULUI ECONOMIC, SOCIAL-CULTURAL ETC.

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

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

- în platforme industriale
- izolate
- în trupuri izolate

Situația unităților industriale, depozite și construcții, se prezintă astfel:

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

Unități agricole existente în intravilanul municipiului:

S.C. SPORALFAR SRL	0,16ha în platforma industrială sud
Oficiul de Reproducere și Selecție a Animalelor	2,80ha în platforma industrială vest
Direcția Snitar-Veterinară	0,44ha în platforma industrială vest
S.C. UNISEM S.A.	0,50ha în platforma industrială nord
<b>TOTAL</b>	<b>3,90ha</b>

Pe lângă aceste unități agricole, mai sunt întreprinderi de prelucrare a produselor agricole care sunt cuprinse ca și suprafețe în platformele industriale:

- S.C. ARCONSERV S.A.
- S.C. ZAHĂRUL S.A.
- S.C. CARNE S.A.
- S.C. LAPTE S.A.
- R.A. ROMCEREAL
- S.C. FRIGORIFER S.A.
- S.C. ARLEFRUCT S.A.
- S.C. ARMOPAN S.A.
- S.C. INDAGRARA S.A.
- S.C. ARVINEX S.A.
- I.F. TUTUN S.A.
- S.C. VINALCOOL S.A.
- S.C. ARCOMB S.A.
- S.C. AGROSTAR S.A.

Unitățile agricole cele mai multe sunt în trupuri izolate. În intravilanul municipiului există puține unități agricole. Principalele unități agricole sunt:

**Domeniul public:**

- L.S.P.S.A.
- S.C.P.S. ZAHĂR ARAD
- C.I.O.S. ARAD
- I.S.C.P.Z.
- S.C.P.C.B. MUREȘ
- D.I.F.
- O.S.C.M.A.
- AGROSEM
- O.J.R.S.A.
- SEMTEST TIMIȘ

**Domeniul privat particular**

**Domeniul privat al statului:**



- S.C.A.C.S.
- I.P.I.L.L.F.
- R.A. ROMCEREAL
- Depozit de armăsari
- F.N.C.
- Fabrica de cânepă

Din punct de vedere al transporturilor situația se prezintă astfel:

- în platforme industriale	167,84ha
- în unități agricole dispersate	87,05ha
<b>TOTAL</b>	<b>254,89ha</b>

La aceste suprafețe se mai adaugă 78,00ha ocupate de R.A.C.F. (linii C.F., gări, depou, triaj).

Din punct de vedere al dotărilor social-culturale, acestea sunt amplasate majoritatea în zona centrală și în centrele de cartier.

- Turism	1.267	locuri de cazare în hoteluri.
- Suprafețe comerciale	14,97ha	
- Piețe agroalimentare, obor, hobby, baza	6,60ha	

Populația:

- existent:		
• 1990.....	204.405	locuitori
• 1991.....	197.861	locuitori
• 1992.....	190.114	locuitori
• 1993.....	188.880	locuitori
- pe grupe de vârstă:		
• 0 - 4 ani .....	12.325	locuitori
• 5 - 9 ani .....	11.948	locuitori
• 10 - 14 ani.....	14.132	locuitori
• 15 - 19 ani.....	15.713	locuitori
• 20 - 24 ani.....	17.201	locuitori
• 25 - 29 ani.....	11.192	locuitori
• 30 - 34 ani.....	14.831	locuitori
• 35 - 40 ani.....	18.073	locuitori
• 40 - 44 ani.....	15.140	locuitori
• 45 - 49 ani.....	9.955	locuitori
• 50 - 54 ani.....	11.134	locuitori
• 55 - 59 ani.....	9.896	locuitori
• 60 - 64 ani.....	9.424	locuitori
• 65 - 69 ani.....	7.703	locuitori
• 70 - 79 ani.....	3.392	locuitori
• 80 - 84 ani.....	2.393	locuitori
• peste 85 ani.....	1.171	locuitori
• nedeclarat .....	9	locuitori
- spor natural .....	-585	
- spor migrator.....	+1.269	
- spor total .....	684	
- Populația la 1.000 locuitori:		
• spor natural.....	-3,12	
• spor migrator .....	6,78	
• spor total.....	3,66	
- Populația aptă de muncă.....	123.135	
- Populația activă.....	88.622	
- Locuri de muncă:		

	1989	1991
• sector primar	4.064	5.057
• sector secundar	76.328	60.791
• sector terțiar	29.061	25.781
<b>TOTAL</b>	<b>109.453</b>	<b>91.629</b>

### 2.2.3 ORGANIZAREA ZONELOR FUNCȚIONALE, FOND LOCUIBIL, OBIECTIVE DE INTERES PUBLIC:

#### 2.2.3.1 ZONIFICARE

– Zona centrală și alte funcțiuni de interes public.....	187,70ha
– Zona de locuințe și funcțiuni complementare .....	2.298,57ha
– Zona unități economice.....	532,02ha
– Zonă de parcuri, recreere și sport.....	61,24ha
– Zonă de gospodărie comunală .....	136,27ha
– Zone cu destinație specială .....	574,77ha
– Alte zone.....	194,38ha
<b>TOTAL .....</b>	<b>3.983,27ha</b>
– Fond locuibil:	
– Populația din gospodării.....	185.093 locuitori
– Suprafața locuibilă .....	2.482.471mp
– Număr locuințe .....	70.284

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

– Număr locuințe .....	70.284
din care:	
• permanente .....	69.786
• sezoniere.....	457
• de necesitate.....	41
– Indici de locuire:	
• Suprafață locuibilă/persoană.....	13,05mp
• mp.suprafață locuibilă/locuință.....	35,32mp
• nr.persoane/locuință.....	2,70
• nr.persoane/cameră .....	1,18
• nr.locuințe/gospodărie.....	1,03
• nr.mediu de persoane/gospodărie .....	2,79
• suprafața locuibilă/cameră .....	15,47
• nr.camere/locuință .....	2,29

#### 2.2.3.2 OBIECTIVE DE INTERES PUBLIC:

##### 2.2.3.2.1 Învățământ:

– grădinițe .....	5.180 locuri
– școli.....	16.670 locuri
– licee.....	10.420 locuri

##### 2.2.3.2.2 Învățământ superior:

– Universitatea "Vasile Goldiș" .....	2.676 studenți
---------------------------------------	----------------

- Universitatea "Aurel Vlaicu" .....	633 studenți
<b>2.2.3.2.3 Sănătate:</b>	
- Dispensare adulți:	
• 21 circumscripții sanitare	
• 13 dispensare	
- Dispensare pediatrie:	
• 25 circumscripții sanitare	
• 15 dispensare	
- Stație salvare	
- Centru de recoltare și conservare sânge	
- Cămin de bătrâni	
- Spital staționar .....	2.939 paturi
- Spital municipal și județean.....	2.328 paturi
- Spital matern .....	611 paturi
- Creșe.....	1.500 locuri
- Leagăn copii + .....	280 paturi
creșă .....	396 locuri
<b>2.2.3.2.4 Cultură:</b>	
- Casă de cultură.....	231 locuri
- Casa de cultură a sindicatelor .....	950 locuri
- Palatul cultural + Filarmonică .....	655 locuri
- Teatrul de Stat.....	750 locuri
- Teatrul de Marionete.....	186 locuri
- Cinematografe.....	2.402 locuri
<b>2.2.3.2.5 Dotări de cult:</b>	
- Biserici ortodoxe.....(nr.).....13.....	3,00ha
- Biserici catolice.....(nr.).....7.....	1,44ha
- Biserici reformate.....(nr.).....2.....	0,20ha
- Comunitate evreiască .....	(nr.).....2.....0,20ha
- Cultul sârbesc.....(nr.).....2.....	0,48ha
- Biserici baptiste.....(nr.).....13.....	2,06ha
- Biserici pentecostale .....	(nr.).....9.....1,09ha

#### **2.2.4 ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI:**

Circulația în Municipiul Arad este dezvoltată pe o tramă stradală ce are în componență străzi de categoria II, III, IV, bulevarde de categoria I, intersecții la nivel, pasaje peste calea ferată, pod peste Mureș etc.

Transportul în comun este alcătuit dintr-o rețea de tramvaie ce asigură legături spre diferite puncte periferice ale municipiului.

Legătura în Municipiul Arad cu diferitele colțuri ale județului sau țării se realizează fie folosind calea ferată, fie cursele auto programate de Autogară.

Deși râul Mureș traversează municipiul, nu este dezvoltată o circulație navală, râul nefiind navigabil.

În Municipiul Arad există un aeroport internațional care asigură legătura rapidă cu capitala țării.

#### **2.2.5 ECHIPAREA EDILITARĂ:**

##### **2.2.5.1 ALIMENTARE CU APĂ**

- Sistem de alimentare cu apă centralizat:
- Sursa de apă - 124 puțuri de apă (Arad - Chișineu Criș, Vladimirescu și Municipiu).
- Stații tratare:
  - Uzina I
  - Uzina II
- Stații de pompare și rezervoare:
  - Uzina veche



- Uzina nouă
- Uzina Sere
- Rețeaua de alimentare cu apă:
  - inelară la nivelul arterelor - ramificându-se la nivelul conductelor de serviciu
  - lungime 63,00km
  - există magistrale de apă industrială care deservește C.E.T.-ul Arad și platformele industriale

#### 2.2.5.2 CANALIZARE:

- realizată separativ și porțiuni de canalizare unitară
- canalizarea menajeră:
  - sistem vechi tip Schonne
  - sistem gravitațional - cu stații de pompare
  - lungime canalizare menajeră 45km
  - canalizare pluvială:
    - emisari existenți - râul Mureș, canalul Mureșel, canalul Țiganca, canalul Ier și canalul Sânleani
    - lungime canalizare pluvială 40,00km.
- stația de epurare - în platforma industrială vest:
  - epurare mecanică
  - epurare biologică

#### 2.2.5.3 ALIMENTARE CU ENERGIE ELECTRICĂ:

- aproape în totalitate dependentă de sistemul energetic național
- există 2 centrale electrice:
  - centrală veche C.E.T.
  - centrală nouă C.E.T.

##### 2.2.5.3.1 Stații de transformare de înaltă tensiune:

- TEBA .....	110kv/20kv
- BUJAC .....	110kv/20kv
- GAI .....	110kv/20kv
- POLTURA .....	110kv/20kv
- ASTRA .....	110kv/20kv
- PĂDURIECE .....	110kv/20kv
- MUREȘEL .....	110kv/20kv
- C.E.T. ....	110kv

##### 2.2.5.3.2 Lungime linie electrică înaltă tensiune:

- aeriană - în municipiu .....	107,56km
- subterane - în municipiu .....	5,88km

##### 2.2.5.3.3 Linie medie tensiune:

- aeriene $U_n = 20kv$ .....	258,3km
- subterane $U_n = 20kv$ .....	112,0km

##### 2.2.5.3.4 Linie joasă tensiune:

- aeriene $U_n = 1kv$ .....	344,3km
- subterane $U_n = 1kv$ .....	685,1km

##### 2.2.5.3.5 Posturi de transformare:

- aeriene .....	199buc.
- la sol .....	3buc.
- cabină zid .....	508buc.

#### 2.2.5.4 TELEFONIE .....

- 4 centrale telefonice (Micălaca, Centru, Aurel Vlaicu)

#### 2.2.5.5 POȘTĂ

- 11 oficii poștale

#### 2.2.5.6 ALIMENTARE CU CĂLDURĂ:

- sistem centralizat de alimentare cu energie termică
- există două C.E.T.-uri:

- C.E.T.1 pe hidrocarburi
- C.E.T.2 pe lignit
- lungime magistrale.....20,5km
- puncte termice..... 104 din care:
  - 44 pentru consumatori urbani
  - 55 pentru consumatori industriali
  - 1 pentru Sere

#### 2.2.5.7 ALIMENTARE CU GAZE NATURALE:

- 2 stații de predare
  - în Subcetate
  - ieșirea spre Nădlac
- lungime rețele de distribuție presiune medie.....30,500km
- lungime rețele de distribuție presiune medie.....31,012km

#### 2.2.5.8 GOSPODĂRIE COMUNALĂ:

- rampă de gunoi (în nord - drumul spre Iratoș) insuficientă
- depozitare necontrolată
- cimitire:
  - Consiliul Local Municipal.....42,66ha
  - Comunitatea Mozaică ..... 10,62ha
  - Parohii Ortodoxe..... 10,34ha
  - Parohii Romano-Catolice.....7,34ha
- TOTAL..... 70,96ha

#### 2.2.5.9 PROTECȚIA ȘI CONSERVAREA MEDIULUI:

- Surse de poluare - a apelor - activităților industriale (prin eliminări de azotați, fosfați, cloruri, resturi de origine animală și vegetală, substanțe organice, coloranți, detergenți etc.).
- Surse de poluare a aerului - unități industriale:
  - poluanți primari
  - poluanți secundari
- Surse de poluare a solului:
  - rampele de gunoi
  - Combinatul Chimic
  - agricultura intensivă
- Lucrări de protecția mediului existente:
  - stații de epurare:
    - \* în platforma industrială vest
    - \* în platforma industriei alimentare
  - stații de preepurare
    - \* la unitățile cu galvanizări ale industriei textile și alimentare
  - instalații de reținere a impurităților din gazele evacuate în aer
    - \* filtre electrice la C.E.T. pe lignit.
  - depozite organizate de deșeuri solide - batale, halde de zgură și cenușă.

## 2.3 PRINCIPALELE DISFUNCȚIONALITĂȚI

### 2.3.1 SITUAREA TRUPURILOR INTRAVILANULUI, ÎN RAPORT CU TERITORIUL ADMINISTRATIV AL LOCALITĂȚII ȘI AL TERITORIILOR ADMINISTRATIVE VECINE.

Trupurile izolate sunt răspândite pe toată suprafața teritoriului administrativ al Municipiului Arad. În prezent nu s-a făcut o inventariere a tuturor acestor trupuri izolate din punct de vedere a suprafeței și a proprietarilor.

### 2.3.2 DISFUNCȚIONALITĂȚI ÎN REȚEAUA DE CIRCULAȚIE DIN LOCALITATE:

- circulația rutieră se intersectează cu cea feroviară - treceri la nivel;
- circulația în diferite cartiere se face de obicei printr-o singură arteră - artera de penetrație de obicei;

- importante puncte obligatorii (aglomerate): Piața Podgoria, Piața UTA, Piața Spitalului, podul Traian;
- parcaje insuficiente raportate la numărul de mașini;
- circulația feroviară - liniile de garare împânzesc orașul; linia C.F. Timișoara - Arad - un pericol pentru locuitorii cartierului Micălaca și o sursă de poluare fonică;
- circulația aeriană - conul de aterizare este deasupra localității, fiind totodată și sursă de poluare fonică.

### **2.3.3 DISFUNCTIONALITĂȚI ÎN DOMENIUL PROTECȚIEI MEDIULUI:**

- Poluarea industrială a apelor subterane, un pericol pentru puțurile de captare a apei.
- Poluare urbană și agricolă.
- Poluare produsă de pesticide.
- Poluare produsă de îngrășăminte chimice.
- Surse de poluare apă - activități industriale.
- Surse de poluare aer - poluanți în atmosferă - lipsă filtre.
- Surse de poluare sol
  - Rampe de gunoi neautorizate
  - Combinatul Chimic
  - Agricultură intensivă

### **2.3.4 DISFUNCTIONALITĂȚI ÎN RELAȚIA DINTRE ZONELE FUNCȚIONALE:**

- întrepătrunderea zonei de locuit cu zone industriale;
- zone de depozitare în zona centrală - circulația de aprovizionare se intersectează cu circulația pietonală din zona de locuit;
- zone verzi insuficiente, există cartiere care nu au spații verzi;
- lipsă garaje.

### **2.3.5 DISFUNCTIONALITĂȚI ÎN DOMENIUL LOCUIRII:**

- suprafață locuibilă 13,05mp/locuitor;
- există locuințe cu sub 4 mp/locuitor;
- trebuie asigurat 16mp.A.loc./locuitor;
- lipsă confort urban în unele cartiere.

### **2.3.6 DISFUNCTIONALITĂȚI ÎN DOMENIUL ECHIPĂRII EDILITARE:**

#### **2.3.6.1 ALIMENTARE CU ENERGIE ELECTRICĂ**

- înaltă tensiune - capacitate insuficientă de transport
  - sunt necesare culoare de protecție;
  - sunt necesare devieri de linii - pentru viitorul cartier Micălaca;
- medie tensiune
  - trasee deviate în zona Fabrica de zahăr, Aurel Vlaicu și zona Podgoria;
  - capacitate redusă pentru viitorii 5 ani.
- joasă tensiune
  - capacitate redusă pentru următorii 5 ani;
  - construcții de noi drumuri - duc la lucrări subterane de iluminat public în municipiu.
- există o foarte proastă iluminare a străzilor din lipsă de rețele și din exploatare necorespunzătoare.

#### **2.3.6.2 TELEFONIE**

- centrale telefonice puține, depășite moral și limitate ca și capacitate de abonați telefonici;
- distribuția în unele părți a zonei centrale prin canalizări telefonice vechi, dinainte de război.

#### **2.3.6.3 POȘTĂ**

- lipsa unei clădiri administrative;
- lipsă spații de tranzit internațional, spații garare și ateliere întreținere.

#### **2.3.6.4 ALIMENTARE CU GAZE:**

- este necesară extinderea rețelelor existente;
- înființare de noi S.R.M.S.-uri;
- redimensionarea și înlocuirea rețelelor existente.

## **2.4 NECESITĂȚI ȘI OPȚIUNI ALE POPULAȚIEI:**



Pagina 3

**CONSILIUL LOCAL MUNICIPAL ARAD**  
**DIRECTIA TEHNICA**

**- ANUNTA -**

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

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

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

**DIRECTOR,**  
**Ing. CONSTANTIN IONICIOIU**

(2663632)

## DESPRE STRUCTURA URBANĂ

Locuitorii orașelor trăiesc într-un cadru urban a cărui evoluție influențează existența lor permanent, în bine sau în rău. Modul în care este perceput orașul este esențial pentru formarea unor opinii corecte și la obiect, privind propunerile de transformare a orașului în viitor, propuneri care, în mod normal, trebuie să conducă spre o dezvoltare firească, armonioasă a orașului, în folosul locuitorilor lui. Tocmai pentru a înțelege orașul și problemele dezvoltării lui firești, voi prezenta în continuare câteva noțiuni legate de structura urbană.

Structura urbană, în ansamblul ei, se prezintă sub forma unui țesut. Celula lui de bază este PARCELA. Ea reprezintă un teren intravilan, precis delimitat. Parcela înseamnă și expresia concretă a proprietății, a cărei natură poate fi particulară sau de stat. Trebuie însă să precizăm că parcela, indiferent de forma de proprietate, particulară sau de stat, este un bun fundamental al orașului, care trebuie gospodărit cu răspundere. O grupare de parcele, care ocupă o suprafață de teren delimitată, pe laturi, de străzi, se constituie într-un „pateu” sau mai nou denumită, sugestiv, „INSULĂ”. Mai multe insule, cu sisteme de parcelare asemănătoare, pot forma din punct de vedere administrativ, un CARTIER, iar suma cartierelor face ORAȘUL. Ceea ce leagă între ele insulele, formând cartierul, precum și cartierele între ele este REȚEAUA STRADALĂ, care reprezintă liantul structurii urbane. Rețeaua stradală, prin toate străzile ei, chiar și cele aparent neînsemnate, asigură accesul la parcele, deci buna funcționare a fiecărei celule a țesutului urban. Dacă comparăm organismul urban, care este orașul, cu un organism viu, atunci rețeaua stradală seamănă izbitor cu sistemul vascular format din artere, vene, dar și capilare, care asigură viața celulei, țesuturilor și, implicit, a întregului organism. De aici, concluzia că și acele părți ale rețelelor stradale care au străzi înguste, asemeni capilarilor, prezintă importanță pentru oraș, pentru buna lui funcționare. Cercetările recente demon-

strează că acolo unde s-a încercat înlocuirea unor rețele de străzi înguste care funcționau într-un sistem, cu un bulevard larg de circulație, s-a ajuns la realizarea unui număr mult mai mic de fluxuri de circulație decât cel care exista înainte. Să mai înțelegem că bulevardele de circulație, tăiate brutal peste rețelele vechi de străzi, distrug insulele, desființând parcelele, cu tot ceea ce există construit pe ele. Ceea ce rezultă prin demolări nu reprezintă modernizarea circulației, ci o traumă pentru oraș, o separare brutală a unui țesut urban în două părți, între care dispar legăturile, însoțită de nesocotirea structurii urbane. Astfel de abordări sunt străine urbanismului practicat în țările occidentale, unde rețele stradale vechi sunt păstrate cu grijă, iar circulația auto este organizată, și pe cât posibil, îndepărtată din zonele istorice ale orașelor. Acolo dezvoltarea orașului pleacă de la posibilitățile specifice pe care le oferă fiecare parcelă în parte, în funcție de regulamentele de construcție ale zonei sau ale străzii. Importanța parcelei pentru structura orașului este demonstrată de nenumăratele studii de specialitate realizate în țările puternic urbanizate. Un exemplu relevant este cartea „Morphologie urbaine et parcellaire”, care reunește studii esențiale de morfologie urbană, apărută în Franța, în 1988. Școala noastră de arhitectură și urbanism, înainte de 1989, din motive lesne de înțeles, nu a tratat aceste probleme. După 1989 studiul morfologiei urbane, bazat pe parcelă și sisteme de parcelare, ca expresie fundamentală a orașului, este obiect de studiu obligatoriu și în școlile noastre de arhitectură și urbanism. Rămâne însă de văzut dacă schimbarea de mentalitate s-a produs de fapt în rândul practicienilor urbanismului. Există o diferență uriașă între practica de străpungere a unor bulevarde de circulație, specifică „epocii apuse”, bazată pe distrugerii făcute conștient și practicile evolutive contemporane, care asigură printr-o dezvoltare firească, armonioasă și durabilă, prosperitatea orașelor și a locuitorilor.

arh. EMIL ANGHEL

**Între vis și  
realitate**

## LOCUINȚE CONFORTABILE ȘI (RELATIV) IEFTINE PENTRU ARĂDENI?

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

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

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

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

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

**EUGENIA BĂRDAȘ**



# SUCCESSIONEA TÂRGURILOR CA ELEMENT STRUCTURAL DEFINITORIU AL ORAȘULUI ARAD (I)

Aradul este situat în vestul țării pe malul Mureșului, în frumoasa câmpie arădeană, intens locuită din vremea dacilor și romanilor.

Mureșul era un important izvor de apă caldă, care avea să fie utilizată, cu multe însuși și brate secundare, oțera un cadru real, mai ales reprezentat o principala resursă de apă caldă, în perioada de dezvoltare a orașului. Mureșul era totuși un cadru real, mai ales reprezentat o principala resursă de apă caldă, în perioada de dezvoltare a orașului. Mureșul era totuși un cadru real, mai ales reprezentat o principala resursă de apă caldă, în perioada de dezvoltare a orașului.

Dar nu numai Mureșul a fost un factor determinant, ci și sistemul de drumuri pe uscat. Convergența drumurilor

către Arad ca punct de trecere a Mureșului este ilustrată de multe hărți de la începutul secolului XVIII-lea (de exemplu harta reproducă de S. Marik, Aradvar-nyes és Arad Szabad Királyi Varos Terveje, Arad vol. II, p. 370). Relativă stabilitate a așezării Mureșului în perioada cuprinsă între actualele cartiere Micajaca și Pâncava în comparație cu schimbările din zona și înalte a deltei, pot să se vadă singur în hărțile de trecere a Mureșului din câmpie la Arad. O hartă aparținând Arhivelor Starșului Arad, pachetul II, poziția 147, se referă la itinerariul poștaloanelor în Ungaria, Galiția, Mahren, Austria (...) Valahia și Moldova. Această hartă întocmită de Muller F. și editată la Viena în 1788 scoate în evidență faptul că Aradul era o localitate însemnată, fiind singurul punct de trecere a Mureșului în era de mare însemnatate, similară ca importanță stațiilor de la Timișoara, Sibiu sau Craiova, având rang superior celui de la Oradea, Cluj, Bistrița sau Brașov.

În mod obișnuit, dezvoltarea unui oraș este strâns legată de istoria fortificațiilor lui. Pentru Arad, această teorie nu este valabilă, el fiind în situația de excepție a exemplelor de orașe transilvane date de profesorul Cunoșchi ca tip de oraș situat în afara fortificațiilor. Fortificațiile simple de pământ și lemn, cunoscute în sec. al. XVII-lea cu numele de „Palanca Arad” erau întrecute de cele ale localităților învecinate până la 1783.

Ceea ce a determinat evoluția orașului Arad și impunerea lui ca oraș important în vestul țării este viața economică. Aradul era orice oraș europian a crescut într-o lună rurală, organiza în prealabil și nu în vid ca orașele Lumii Noi. Aradul și-a asigurat destinul prin

drumurile, piețele, atelierelor lui, prin bătăi pe care i-a acuminat. Piețele au asigurat aprovizionarea prin țărâni care veneau în excedențelor lor zilnic de produse. Aradul s-a desprins de mediul rural care l-a generat, iar din aceea clipă a primit dincolo de propriul orizont.

Rădăcinile rurale ale Aradului din timpul invenționalei transpăr începând cu anul mediu și se dată astăzi. Un fenomen arădean, caracteristic întregului oraș, inițiatelor vestice ale țării, în anul mediu, este legat de roirea saelor însoțită de folosirea aceluiași nume cu mici modificări, pentru a desemna în multe localități. Săuți GLISEAZA care noi vetre. Fenomenul toini este legat și de cel al dispariției unor localități fiind explicabil pentru zona cuprinsă de câmpia aflată în calea alior năvăliri, începând cu cea a tătarilor din 1241.

Nu întâmplător vechiul Arad avea alt nume, cel de OROD. Toate documentele anterioare lui 1329 - anul așezării Orodului ca oraș (Civitas Orodensis) - mergând ulterioară până în secolul al XVI-lea, vorbesc doar de Orod. Abia în secolul al XVI-lea apar în documente ambele denumiri. Vechea istoriografie maghiară sustine existența a două localități, Orod și Arad. Aradul ca localitate distinctă s-a dezvoltat începând cu perioada stăpânirii turcești. Harta întocmită de renumitul inginer arhitect Giovanni Morando Visconti la 1699, prezentând și linutițele arădene, indică pe Mureș în dreptul a cinci coline; existente și astăzi în comuna Vladimirescu (7 km, est de oraș) a localității „Vechia Arad” (Orodul), iar la trecerea drumului principal peste Mureș către Timișoara, a localității „Arad” (Arad), pe lociți de azi al orașului actual. Reprezentanții Orodului și Aradului făcute de Visconti sunt comparabile atât ca semn cât și ca mod de scriere cu indicarea făcând localităților de azi-site, având rangul uneltor reprezenten-

lărilor realizate pentru

Timișoara. În Aradul de astăzi nici o clădire din secolul veche, iar cele din secolul sunt destul de rare, spre ca Timișoara. Din

... Stăpânirea hircască -1552 extinsă și asupra A... și la dezvoltarea comer... cială negociului cu viață... ruita Timișoara, Arad, C... adeva, Buda, Arad existau 6 preoți ot... aduși, după cum demonstrează dr. Choc... de Cluj-Rudni, Aradul avea biserică ortod... vă încă de pe vremea regelui Matci Co... în. Este evidențiată însă existența în... șantilor ortodocși ca populație autohtonă.

Trecând prin Arad la 1660, remuni-... călător Evlia Celebi l... lătează că la porțile de nord și de su... ale palâncii existau așezări de case ci... șine cu acoperișuri de stuf sau scind... iar pe malul Mureșului - „dughene” - la... re se adunau anual zeci de mii de omni... în la un rețunat timp, timp de zece zile... și zece nopți. Târgul avea administrat... proprie. În... pomania lui pentru armat... tur, însă a determinat Sublima Po... și s... l... nizeze biannual. Târgul se... ca l... capătul popoului peste Mureș. Au... și în inițiate, pentru siguranța circula... can vanelor două organizații de den... igit, u obli... gata de a păzi și intrare... stau ale.

Existența dughenilor înca... înca un comerț stabil la 1660, doi... tenel, polan... au fost localizate de Ce... bi p... malul stâng al Mureșului. Dar... docu... mente că și în alte părți... localități se aflau case cu prăvălii. La 17/4 episcopul sârb a cumpărat „patru case cu prăvălii în Aradul Vechi, localizat pe planul Aradului de la 1753 întocmit de Suly cu numele „Alt Arad”.

Arh. EMIL ANGHEL



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

Sfârşitul secolului al XVII-lea aduce retragerea turcilor şi înaintarea Austriei. Paacea la Karlowitz din 1699 stabileşte graniţa imperiului Habsburgic cu cel otoman pe Mureş. Aradul, devenind oraş de graniţă, cunoaşte o perioadă înfloritoare.

Oraşul a fost înzestrat cu dreptul de a organiza târguri mari, ţinute regulat de câte trei ori pe an, începând din 1702. Ele se ţineau în zilele de sărbători ortodoxe, după calendarul vechi la Sfinţii Petru şi Pavel şi la Sf. Dimitrie, practică rămasă în fiinţă şi în anii 40 ai sec. XX. Târgurile de Arad făceau parte din seria târgurilor din ţinuturile arădene, fiind cele mai importante prin bogăţia şi varietatea ofertei. La Arad se ţineau târgurile în lunile: martie, iulie şi noiembrie. Cu toată poziţia Aradului oarecum periferică în comitat, aria de răspândire a produselor comerciale izote pe pieţele oraşului era mare datorită COMERCIANTILOR AMBULANŢI, macedo-români şi sârbi.

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

Aşa cum arată planul reconstrucţiei cetăţii între 1699 - 1701, întocmit de prinţul Eugen de Savoia, oraşul era format din două insule: „Kleine Insel Arath” şi „Grosse Insel Arath”. Pe cele două insule regimul de construcţie era diferit fiind determinat de considerente militare sau comerciale.

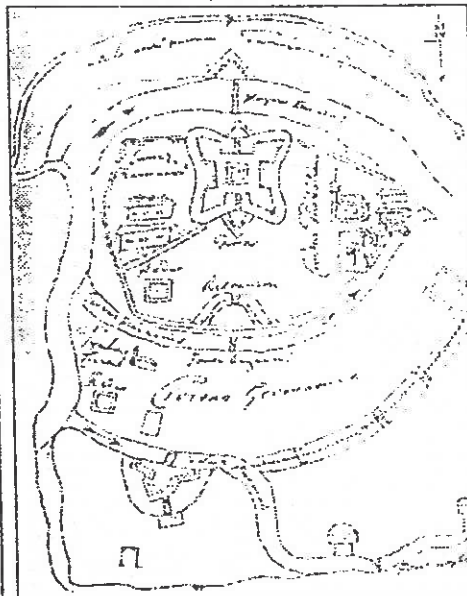
„Kleine Insel Arath” era insula fortificată a cetăţii, apărând pe planul Aradului din 1752 întocmit de cartograful militar anonim cu numele de „Kleine Fortifications Insel”. Ea era situată în zona actualului Cartier Drăgăşani între Mureş şi un braţ al lui a dispărut, numit Mureşul Mic. Pe această insulă dominau în construcţii considerentele militare care, în paralel cu reconstrucţia şi completarea cetăţii, au dus la:

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

„Alt Arad” pe planul Sulxy.

2). Impunerea unui SPAŢIU NECONSTRUIT DE SIGURANŢĂ între cetate şi noul cartier al coloniştilor sârbi. Spaţiul de siguranţă apare în toate planurile din 1752, 1753, 1755.

3). FOLOSIREA LEMNULUI la casele din afara cetăţii este dovedită de numeroase incendii a ce Cartierului Sărbesc la începutul sec. al XVIII-lea. Folosirea obligatorie a lemnului la construcţiile apropiate cetăţiilor ţinea de strategia militară întâlnită şi la alte cetăţi de „margină”, ca Oradea sau Caransebeşul. Sigur că această interdicţie nu era extinsă asupra



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

Interdicţiile au funcţionat până la demolarea cetăţii vechi, începută în 1766.

Spaţiul neconstruit, de siguranţă, a fost folosit, desigur ca spaţiu de târg, dar el, datorită restricţiilor militare, nu putea genera spaţiul urban al pieţei, mărginit de construcţii importante. A generat probabil dughenele de lemn ale negustorilor sârbi. Abia dincolo de Mureşul Mic, în afara fortificaţiilor, pe locul Pieţei Avram Iancu, târgurile au putut genera spaţiul urban al pieţei, fiindcă aici nu erau restricţii militare.

Regimul de construcţii era altul pentru

„Grosse Insel Arath” care apare mai clar în Planul Aradului întocmit de generalul Karolyi Sandor cu prilejul atacului curujilor, când, la 27 iulie 1707, oraşul este incendiat. Porţiunea din insula mare, teritoriul centrului de azi, era delimitată la sud de Mureşul Mic, la est de Mureş, iar la nord-vest de un alt braţ secundar al Mureşului, dispărut, care traversa actualul bulevard al Revoluţiei prin zona nordică a Pieţei Primăriei. După cum se poate vedea pe schiţa lui Karolyi, acest braţ avea o barbacană cu un pod dublu la intrarea nordică în oraş. Poziţia barbacanei şi a podului se poate determina corelând traseul braţului dispărut cu amplasarea la intrarea în oraş a statuii Sfântului Nepomuck în 1729, pe locul actual al primării, de unde a fost mutat în 1861, la construirea Primăriei de azi. Pe braţul nordic mai exista la 1707 un alt pod numit „Pons-noster” fiind poziţionat între două foisoare de obsevaţie. Acesta era podul pe care au intrat curujii în oraş, evitând intrarea principală apărată de barbacană. Planul prezintă la est cartierul „Tynkovez Civitas” cu reprezentarea bisericii ortodoxe Sfântul Ioan Botezătorul de pe locul Liceului Moise Nicoară, centrul vechi al tradiţiei ortodoxe respectat şi de episcopi sârbi, care şi-a fixat aici reşedinţa între român preferându-l noului cartier sârbesc. Această cartier devine vecin cartierului coloniştilor germani, în care este trecut înglobat.

Zona cartierului coloniştilor germani „Civitas Germanica” apare în 1707 delimitată la vest de un şanţ fortificat traversat de un poduri. Traseul şanţului era cel al actualilor străzi a Episcopiei. Acest şanţ nu mai apare în reprezentările oraşului din 1752, 1753, 1755, când devine traseu de stradă.

„Civitas Germanica” era traversat de drumul principal cuprins între poarta insulei militare fortificate „Porta Ungarica” şi barbacana situată în zona nordică a actualiei Pieţei Primăriei. Spaţiul drumului principal, ca vâlc comercial, axase aşezarea rurală promergătoare, care era de tipul satelor dezvoltate de lungul drumului, dintre cele mai caracteristice celor trei ţări române. Probabil că dimensiunile drumului principal au fost determinate anterior secolului al XVIII-lea de spaţiul necesar comerţului cu vite. Acest spaţiu din porţiunile principale ale oraşului a rămas în continuare vadul comercial major al aşezării, de LOCUL CEL MAI BUN, care a fost destinat coloniştilor germani din „Civitas Germanica”

arh. EMIL ANGHIE

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

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

Căsele coloniștilor germani au început să se ridice înainte de 1707, când cartierul german apare cu numele de oraș pe planul Karolyi. Prințele care s-au construit la începutul secolului al XVIII-lea pe laturile Pieței Avram Iancu, nucleul comercial al orașului. Se mai păstrează și astăzi CASE DE CĂRAMIDĂ parter și etaj la numerele 14, 15 pe latura de vest a pieței. Casele erau învecinate cu primăria veche demolată în a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Actuala Piață Avram Iancu, construită la începutul sec. al XVIII-lea, era centrul comercial și politic al orașului. Ea a fost permanent centrul văduului comercial al orașului, nu numai în sec. al XVIII-lea dar și în secolul al XX-lea până la sfârșitul perioadei interbelice. Acest lucru este demonstrat de imaginea vremii. Nu același lucru s-a întâmplat însă cu ea din punctul de vedere al interesului politic, deoarece prin construirea Primăriei actuale în a doua jumătate a sec. XIX, centrul politic se deplasează în Piața de azi a Primăriei. La început, văduul comercial major al Pieței Avram Iancu a determinat ca piața să fie centrul de greutate al orașului. Acest lucru a dus la amplasarea suprapusă peste centrul comercial a centrului politic. După un secol și jumătate, dezvoltarea liniară a văduului comercial pe o lungime de 2 km a dus la deplasarea centrului de greutate al întregului oraș și a impus deplasarea centrului politic pe noul amplasament al pieței Primăriei de azi. În prezent, dezvoltarea Aradului a deplasat centrul de greutate al orașului în capătul nordic al vechiului vădu comercial devenit centru urban. Astfel, Piața Podgoria este centrul de greutate care impune o nouă abordare urbanistică.

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

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

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

La sfârșitul secolului al XVIII-lea, Aradul avea cristalizat spațiul urban central. Intervențiile ulterioare de înlocuire sau completare cu clădiri monumentale, spații verzi, porturi pictonale erau îndobâzâți până la imaginea de azi care conținea specificitate întregului oraș.

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

Până la 1766, actualul spațiu al cartierului Drăgășani era ocupat de cetatea veche, retrădă, spațiul neconstruit, de siguranță, al cetății și cartierul sârbesc de lemn.

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

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

Începuturile cartierului sârbesc apar în planul din 1707 unde se vede că nucleul de la casa pomii era axul de biserică sârbă, beacă și casa căpitanului. Insași numele cartierului era dat după numele căpitanului, Tekelija. Nucleul era spațiul pieței, din spațiile bisericii sârbești dilatat

spre nord până la casa lui Thokoty. Cred că următoarele păcări, având casele înșiruite cu frontul înguste, au apărut ulterior restului așezării de tip rural. Aceste păcări grupează casele cu dughele ale negusturilor sărbi care doreau o așezare cât mai apropiată de văduul comercial al drumului principal.

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

Densitatea celor câteva păcări s-a obținut în mod artificial datorită restricțiilor legate de spațiul neconstruit, de numărul relativ mare al negusturilor sărbi care și doreau dughelele cât mai apropiate de văduul comercial, dar mai ales datorită excentricității cartierului.

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

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

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

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

dentă de oraș, de factură rurală. Forța văduului comercial a transformat în urban doar axul drumului principal. Deso parte și de altă a spațiului linear largit au apărut construcțiile cele mai importante, astfel că, deși și azi marcă parte a acestei așezări (devenit cartier al Aradului) este rurală, centrul arc aspect urban rămân la stadiul secolului XIX. Actualul centru al Aradului Nou seamănă izbitor cu imaginea spațiului central al Aradului din sec. XIX. Putem spune că centrul Aradului Nou este relicva vie a Aradului de acum un secol.

De interes pentru atmosfera târgurilor de odinioară este deschedura târgului de toamnă din Arad făcută de scriitorul de pe meleagurile arădene Ioan Slavici în romanul „MARA”.

„Timp de câteva săptămâni, drumurile de țară toate suau pline de care încărcate, care aduce bogățiile din satele înțurui, ca să le desfasoare prin piețele și prin târile Aradului și pe câmpia de din preajmă lui, unde s-adună care cu poame de pe Crisuri și din valea Mureșului, cu lemănărie din munții Abrăudului și cu bucate de pe câmpia mănoasă, se-nșiră butoaiele cu vin din podgorie ori cu rachiu de pe Mureș și se îngrămădesse turme de oi venite din Ardeal, curde de porci aduse de pe lunci, herghelii de cai crescuți pe poicnele munților și cirezile de vite mănate de jelicari umbliți prin hune.

Ce multime de oameni și ce amestecătură de tipuri și de porturi și de limbi! De pacă aici e mijlocul pământului, unde se întâlnesc toate neamurile. Pe-nercate s-aprind împregiurul orașului miș de focuri, la care stau de vorbă ori își petrec cântând aieri români, colo unguri, mai departe scabi ori sărbi, iar printre aceștia șlovaci, ba până chiar și bulgari”.

arh. EMIL ANGHEL





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

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

Cascele coloniștilor germani au început să se ridice înainte de 1707, când cartierul german apare cu numele de oraș pe planul Karolyi. Primele case s-au construit la începutul secolului al XVIII-lea pe laturile Pieței Avram Iancu, nucleul comercial al orașului. Se mai păstrează și astăzi CASE DE CĂRAMIDĂ, pater și etaj la numerele 14, 15 pe latura de vest a pieței. Cascele erau învecinate cu primăria veche demolată în a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Actuala Piață Avram Iancu, construită la începutul sec. al XVIII-lea, era centrul comercial și politic al orașului. Ea a fost permanent centrul văduului comercial al orașului, nu numai în sec. al XVIII-lea dar și în secolul al XX-lea până la sfârșitul perioadei interbelice. Acest lucru este demonstrat de unaghiile vremii. Nu același lucru s-a întâmplat însă cu ea din punctul de vedere al interesului politic, deoarece prin construirea Primăriei actuale în a doua jumătate a sec. XIX, centrul politic se deplasează în Piața de azi a Primăriei. La început, vadul comercial major al Pieței Avram Iancu a determinat ca piața să fie centrul de greutate al orașului. Acest lucru a dus la amplasarea suprașusă peste centrul comercial a centrului politic. După un secol și jumătate, dezvoltarea liniară a văduului comercial pe o lungime de 2 km a dus la deplasarea centrului de greutate al întregului oraș și a impus deplasarea centrului politic pe noul amplasament al pieței Primăriei de azi. În prezent, dezvoltarea Aradului a deplasat centrul de greutate al orașului în capătul nordic al vechiului vad comercial devenit centru urban. Astfel, Piața Podgoria este centrul de greutate care impune o nouă abordare urbanistică.

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

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

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

La sfârșitul secolului al XVIII-lea, Aradul avea cristalizat spațiul urban central, intervenție ulterioară de înlocuire sau completare cu clădiri monumentale, spații verzi, porțiuni pictonale sau îmbogățit până la imaginea de azi care conferă specificitate întregului oraș.

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

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

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

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

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

spre nord până la casa lui Thokoly. Cred că următoarele patru, având casele înșinate cu frontul îngust, au apărut ulterior restului așezării de tip rural. Aceste pașeri grupază casele cu dușchene ale negustorilor sârbi care doreau o așezare cât mai apropiată de vadul comercial al drumului principal.

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

Densitatea celor cărorava puteau să obțină în mod artificial datorită restricțiilor legate de spațiul reconstruit, de numărul relativ mare al negustorilor sârbi care-și dorau dușchenele cât mai apropiate de vadul comercial, dar mai ales datorită excentricității cartierului.

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

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

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

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

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

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

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

Ce multime de oameni și ce amestecătură de tipuri și de porturi și de limbi! De pacă aici e mijlocul pămîntului, unde se întâlnește toate neamurile. Penetrat s-aprind împregiurul orașului mi de focuri, la care stau de vorbă ori își petrec căntind așez români, colu unguri, mai departe exabi on sârbi, iar printre aceștia slovaci, ba până chiar și bulgari”

arb. EMIL ANGHEL



# UN PROIECT PENTRU ARADUL MILENIULUI TREI

## PLANUL URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI A FOST AVIZAT

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

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

Necesitatea elaborării documentațiilor de sistematizare urbană și teritorială

### PROIECTUL ACTUALULUI PLAN

Orice plan urbanistic general trebuie să cuprindă schițe privind așezarea localității în viza firească, materializarea urbanistică a propunerilor cetățenilor și agenților economici (în acest sens li s-au trimis adrese prin care ei să vină cu propuneri de îmbunătățire a PUG vizat prin prisma intereselor lor, iar cetățenii au posibilitatea să consulte acest plan la sediul S.C. Proiect S.A. și să facă propuneri concrete în calculul plus la dispoziție, special pentru acest lucru), definiția și asigurarea amplasamentelor pentru obiective de interes public, în condițiile nealterării dreptului de proprietate privată, adăugarea unor suprafețe de teren din extravilan în intravilan, precum și semnarea propunerilor de dezvoltare a activității economice și de evoluție a populației, toate cele conținute fiind materializate prin variante prezentele cartierelor de C.L.M. și C.J.A. Finalul conține de asemenea și de multe altele, o rezoluție actuală P.U.G. din care reținem mai jos dezvoltarea urbanistică vizată a Aradului, pe zone, începând din partea estică.

### HIPODROMUL - UNICUL CARTEIER DE LOCUINTE RESIDENTIAL

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

### PE CAMPUL LINIȘTI VA FI, TOTUȘI, LINIȘTE

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

### GRADISTE - UN CARTIER REZIDENTIAL?

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

### ÎN MICĂLAȚA, UN NOU ANSAMBLU DE LOCUINTE

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



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

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

### SISTEMATIZAREA ÎNAINTE DE 1989

Până în 1989 toate localitățile se dezvoltau exclusiv prin planuri de sistematizare, planuri întocmite la nivel central, care trasau liniile directoare și erau impuse "de sus", fără a lăsa posibilitatea cetățenilor să dispună singuri de modul în care urma să se dezvolte localitatea lor. Nici nu putea fi vorba atunci ca aceștia să vină cu vreo propunere de îmbunătățire a proiectelor acelor planuri de sistematizare, darurile să fie consultați în vederea întocmirii și elaborării lor. Așa s-a ajuns ca, nu de puține ori, cei care aveau puterea de decizie să abuzeze de ea. Și toate acestea se întâmplau sub acoperirea necesității așa-zisei planificări prost înțelese. Prin aceasta nu contestăm planificarea în sine, ci doar modul în care ea se elabora și se aplica în practică. Pentru că așa cum se știe, planificarea sub vechiul regim și cel din urmă a fost - cel puțin în plan urbanistic - vedea la tot pasul. Cartiere întregi din diferite orașe seamănă între ele până la identificare, indiferent dacă ele sunt în vestul sau estul țării, constituie după același șablon, fără a lăsa nici o șansă de posibilitate proiectanților să aplice tradiții urbanistice, de multe ori doar de simbol, specifice regiunii.

### TOȚI ÎN PLANIFICAREA ESTE NECESARĂ

În cei cinci ani de schimbare a regimului, credem că planificarea trebuie să se facă așa cum ar fi trebuit și înainte, adică la adevărată sa valoare. Cu o singură schimbare în planul urbanistic de a se ține cont de localități. Pentru că acestea trebuie privite atât ca un

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

### PRIMUL PLAN URBANISTIC POSTREVOLUȚIONAR AL ARADULUI

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



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

**VOR AVEA STADION MUNICIPAL**

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

**DE NOI CĂMINTE DE AGRIȘTE ȘI ÎN ARADUL NOU**

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

**ARADUL VA AVEA DOUĂ AEROPORTE??**

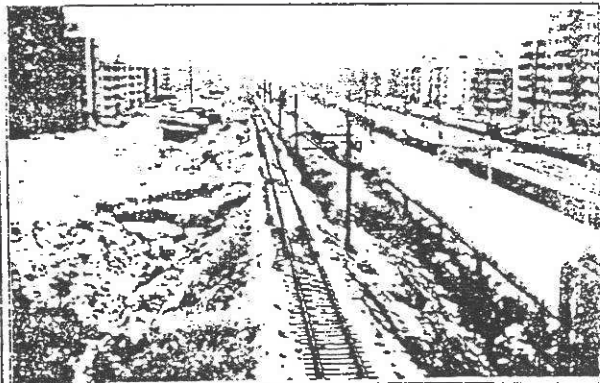
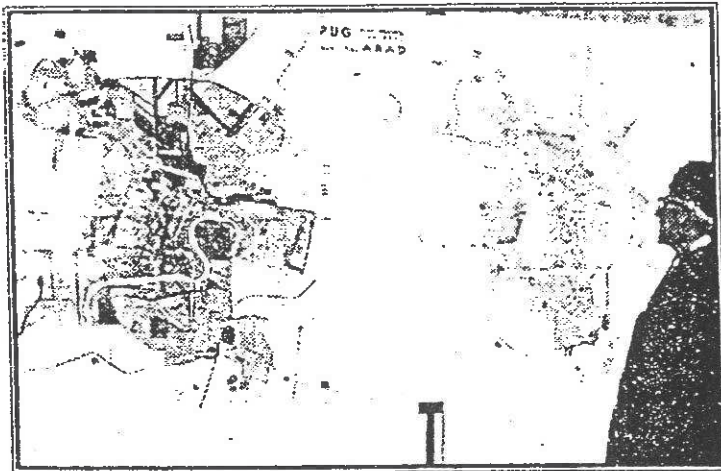
În ce privește zona afectată aeroportului, au existat tot două propuneri. Prima prevedea doar modernizarea aeroportului, cu extinderea pistei de decolare-aterizare pe direcția est-vest. A doua prevedea amenajarea unei noi piste orientate pe direcția nord-sud, motivată de necesitatea ca avioanele să nu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

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

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

**ÎN LOC DE CONCLUZII**

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



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

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

**VA DEVENI CETATEA OBIECTIV TURISTIC?**

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

**PRIN MICALACA NU VOR MAI TRECE TRENUURI**

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

Direcția de Statistică, Renel etc.

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

Pagină realizată de:  
**VIRGIL BĂLOS**  
**FLORIN TRUȚ**  
FOTO: VIOREL MUSCĂ

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

## INTERFERENȚE MORFOLOGICE URBANE ÎN CARTIERUL ARADUL NOU

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

ARH. EMIL ANGHEL

## Despre urbanism

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

arh. EMIL ANGHEL



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

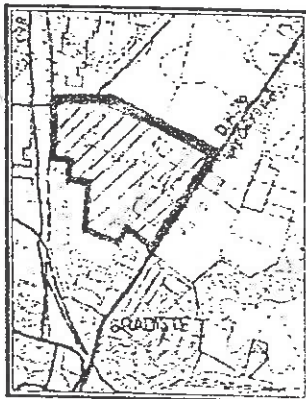
### ȘANSE EGALE? O HIMERĂ!

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

### PRIN FURCILE CAUDINE ALE APROBĂRIILOR

Planul Urbanistic reprezintă de fapt documentul pe baza căruia

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

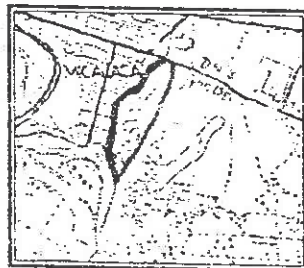


Municipal, care în urma mai multor dezbateri l-au avizat în actuala sa formă. După aprobare M.L.P.A.T. îl returnește la CLM, cu eventualele obiecții și propuneri de modificări, acest organism local, fiind singurul care în baza Legii nr. 69/1991 a Administrației Publice locale este îndreptățit să emită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

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

### ȘANSE EGALE? O HIMERĂ!

Zona care urmează să devină construibilă prin introducerea în



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

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

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

### ȘI MICĂLACA AL ACTUALILOR?

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

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

**FLORIN TRUȚ  
VIRGIL BĂLOS**



## Paralela la Bulevard

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

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

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

arh. EMIL ANGHEL

## SOLUȚII ECONOMICE DE DEZVOLTARE URBANĂ

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

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

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

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

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

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

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

II) Modificări ale construcției la **EXTERIORI** ei, adică modificarea volumului ei. Acestea sunt: a) creșterea înălțimii clădirii inițiale a unor camere sau anexe noi, închiderea de balconare terase, cupri interioare; b) extinderea pe orizontală prin ocuparea parțială sau totală a unui sau mai multe nivele.

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

arh. EMIL ANGHEL

## 2.5 PROGRAME DE DEZVOLTARE:

- rezolvarea rampelor de gunoi ale municipiului, conform studiului elaborat;
- rezolvarea terenului pentru un cimitir municipal, conform studiului elaborat;
- rezervarea terenurilor necesare centurilor exterioare localității;
- începerea construcției podului peste Mureș;
- comandarea P.U.Z.-urilor cu regulamentele aferente necesare pentru a putea fi pus în aplicare P.U.G.-ul.

## 3. PROPUNERI DE ORGANIZARE URBANISTICĂ

### 3.1 CONCLUZII ALE STUDIILOR DE FUNDAMENTARE

#### 3.1.1 DEZVOLTAREA AGRICULTURII ÎN CADRUL MUNICIPIULUI ARAD:

- necesitatea corelării suprafețelor agricole cu mijloacele mecanice existente, conform studiilor;
- privatizarea AGROMEC-urilor - urmând ca acestea să funcționeze ca unități service;
- trebuie diferențiat lucrătorul agricol de proprietari;
- orientarea și dezvoltarea producției agrozootehnice în conformitate cu cerințele economiei naționale;
- integrare economică, în scopul utilizării eficiente a resurselor materiale și umane, creșterea productivității muncii, a diminuării costurilor de producție și a sporirii calității produselor agroalimentare.

#### 3.1.2 EVOLUȚIA MUNICIPIULUI ARAD SUB ASPECT ISTORICO-CULTURAL, URBANISTIC-ARHITECTURAL:

- S-a întocmit un scurt istoric al evoluției în timp a vetrei Municipiului Arad.
- S-a ținut cont, în cadrul propunerilor de specificul zonei vechi, a zonei centrale a municipiului.

#### 3.1.3 STUDIUL PRIVIND PROTECȚIA ȘI CONSERVAREA MEDIULUI ÎN MUNICIPIUL ARAD:

- se propune luarea unor măsuri pentru reducerea surselor de poluare;
- se propun zone de protecție între zonele de locuit și drumurile de centură.

#### 3.1.4 STUDIUL ZONELOR VERZI ALE MUNICIPIULUI ARAD:

- propuneri de amenajare a unor zone verzi în municipiu, respectiv a zonelor de agrement;
- propuneri pentru amenajarea unor perdele de protecție în teritoriul administrativ al municipiului.

#### 3.1.5 STUDIUL ENERGETIC - SITUAȚIA EXISTENTĂ, DISFUNCȚIONALITĂȚI ȘI PROPUNERI PENTRU MUNICIPIUL ARAD:

- s-a prevăzut un culoar de protecție pentru liniile de 110kV, existente și propuse.

#### 3.1.6 REFERAT TEHNIC PRIVIND AEROPORTUL ARAD ȘI INFLUENȚA LUI ASUPRA DEZVOLTĂRII ORAȘULUI:

- s-a preluat varianta A-care prevede extinderea pistei existente, doar pentru transport aerian de călători;
- s-a propus prevederea unei suprafețe pentru extinderea aeroportului în nordul municipiului.

#### 3.1.7 ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI FERUVIARE DIN CADRUL MUNICIPIULUI ARAD:

- s-a introdus propunerea privind traseul stabilit de I.S.P.C.F.-S.A. București pentru devierea liniei C.F.Arad-Timișoara pe tronsonul cuprins între gara Aradul Nou și gara Arad, precum și legătura acesteia cu direcțiile: Arad-Deva, Arad-Curtici și Arad-Oradea, ocolind Gara de Arad.

#### 3.1.8 PRELUCRAREA DATELOR DE LE RECENSĂMÂNTUL DIN 1992:

- au fost preluate datele și pe baza lor s-au făcut prognoza, calcule pentru necesar de dotări, analize ale fondului construit și ale indicatorilor de locuibilitate;
- au fost introduse în Planul urbanistic general toate propunerile Planurilor urbanistice de zonă, avizate.

### 3.2 EVOLUȚIA POSIBILĂ ȘI PRIORITĂȚI:

Municipiul Arad se va dezvolta și în continuare, păstrându-și funcția de reședință de județ, rămânând în continuare cel mai mare oraș al județului și cea mai mare putere economică.

- se propune mărirea intravilanului cu 1.846,69ha.

Pentru a putea trece la aplicarea prevederilor Planului urbanistic general este necesar să se întocmească P.U.Z.-urile necesare și să se rezolve schimburile de teren necesare, precum și schimbarea categoriei de folosință a acesteia, de la caz, la caz, în vederea rezervării de terenuri pentru concesionare

- să se treacă la o inventariere a trupurilor izolate existente (să se identifice proprietarul);
- să se întocmească un studiu pentru rezolvarea intersecțiilor dintre drumurile naționale și C.F. (în prezent sunt treceri la nivel);



- întocmirea de urgență a unui studiu de renovare și restructurare zonă centrală;
- rezolvarea rampelor de gunoi, conform studiului;
- rezolvarea noului cimitir conform studiului;

### 3.3 REGLEMENTĂRI DE BAZĂ:

#### 3.3.1 LIMITE:

intravilan propus

- trup principal.....	5.829,96ha
- trupuri izolate.....	620,96ha
TOTAL.....	6.450,92ha

În intravilanul localității s-au stabilit 72 U.T.R.-uri.

La stabilirea U.T.R.-urilor nu s-a respectat cu rigurozitate delimitarea zonelor cu aceleași caracteristici.

Numerotarea U.T.R.-urilor s-a făcut în primul rând pentru terenurile existente, pentru zonele industriale și pentru zonele noi introduse în intravilan.

- Cartier Centur.....	U.T.R. nr.1, 2, 3, 4, 5, 6.
- Cartier Drăgășani.....	U.T.R. nr.7, 8.
- Cartier Pârneava.....	U.T.R. nr.9, 10, 11, 12, 13, 14.
- Cartier Aurel Vlaicu.....	U.T.R. nr.15, 16, 17, 18, 19, 20, 21.
- Cartier Bujac.....	U.T.R. nr.22, 23.
- Cartier Gai.....	U.T.R. nr.24.
- Cartier Grădiște.....	U.T.R. nr.25, 26, 27.
- Cartier Micălaca.....	U.T.R. nr.28, 29, 30.
- Cartier Subcetate.....	U.T.R. nr.31.
- Cartier Aradul Nou.....	U.T.R. nr.32, 33, 34.
- Cartier Sânicolaul Mic.....	U.T.R. nr.35.
- Platforma industrială sud.....	U.T.R. nr.36, 37.
- Platforma industrială vest.....	U.T.R. nr.38.
- Platformă industrială nord.....	U.T.R. nr.39, 40, 41, 43.
- Platformă industrială nord-vest.....	U.T.R. nr.42.
- Platformă industrială est.....	U.T.R. nr.44, 45.
Zone noi:	
- Cartier Aradul Nou (vest).....	U.T.R. nr.46, 47, 48, 49, 50, 51, 52.
- Cartier Aurel Vlaicu (nord).....	U.T.R. nr.53, 54.
- Cartier Grădiște (nord).....	U.T.R. nr.55, 56, 57.
- Cartier Micălaca (est).....	U.T.R. nr.58, 59, 60, 61.
- Cartier Subcetate (vest).....	U.T.R. nr.62, 63, 64, 65, 66.
- Aeroport.....	U.T.R. nr.67, 68.
- Cartier Gai (vest).....	U.T.R. nr.69, 70, 71.
- Zonă agrement Ceala.....	U.T.R. nr.72,

#### 3.3.2 ZONIFICAREA FUNCȚIONALĂ:

La stabilirea zonelor funcționale s-a ținut cont, în măsura posibilităților, de activitatea dominantă a teritoriului.

#### BILANȚ TERITORIAL

ZONE FUNCȚIONALE	HA	%
Zona centrală și alte funcțiuni complexe de interes public	232,50	4,0
Zona de locuințe și funcțiuni complementare	3.000,08	51,4
Zone unități industriale și agricole,	802,42	13,7
din care: unități industriale	332,24	
depozite și construcții	356,28	
unități agricole	3,90	
transporturi	110,00	

ZONE FUNCȚIONALE	HA	%
Zona de parcuri, recreere și sport	349,85	6,0
Zona de gospodărie comunală	167,14	0,3
Zone cu destinații speciale și de echipare teritorială, din care:	836,93	14,4
căi de comunicație rutiere	291,03	
căi ferate	201,02	
căi navale	-	
aeroport	233,24	
construcții aferente rețelelor tehnico-edilitare	5,26	
zonă cu destinație specială	106,38	
Alte zone (terenuri neconstruite, ape, zona verde protecție etc.).	441,04	7,5
<b>TOTAL TERITORIUL INTRAVILAN PROPUȘ</b>	<b>5.829,96</b>	<b>100,0</b>

### 3.3.3 ACTIVITĂȚI ECONOMICE, INSTITUȚII PUBLICE, SERVICII ETC.

#### 3.3.3.1 ACTIVITĂȚI ECONOMICE:

##### 3.3.3.1.1 Industrie:

- suprafață totală zonă industrială 332,24ha;
- suprafață propusă pentru dezvoltare 47,63ha (în zona industrială nord) etapa a II-a;
- suprafețe existente în platforme și în unități dispersate 284,61ha.

Se propune re tehnologizarea, o reorganizare și o rentabilizare a unităților existente.

Se interzice amplasarea industriilor poluante în apropierea zonelor de locuit.

Se pune accesul pe dezvoltarea activităților meșteșugărești și a industriei mici, precum și pe sectorul servicii.

##### 3.3.3.1.2 Depozite și construcții

- suprafață totală 356,28ha.

La suprafața de depozitare existentă se mai adaugă cele două zone mari propuse a fi introduse în intravilan.

- zona de depozitare din vest (intrarea dinspre Nădlac) 152,45ha;
- zona de depozitare Aradul Nou (sud-vest - intrarea dinspre Timișoara 63,00ha;
- zonă de depozitare și construcții existentă 140,83ha.

##### 3.3.3.1.3 Agricultură. Dezvoltarea agriculturii.

- corelarea dintre nevoi și resurse;
- corelarea suprafețelor agricole, din posesia deținătorilor, cu mijloacele mecanice existente;
- privatizarea AGROMEC-urilor;
- centre de îndrumare și asistență de specialitate, de preferință în comune;
- terminarea acțiunii de atribuire a titlurilor de proprietate;
- formarea pieței fondului funciar;
- sprijinirea construirii unui sistem de rețele în domeniul serviciilor pentru agricultură.

##### 3.3.3.1.4 Turismul:

- restructurarea turismului de tranzit în turism de interes;
- creerea zonelor de interes turistic;
- integrarea Cetății în circuitul turistic;
- pădurea Ceala, pădurea Vladimirescu și Insula Mureș - integrare în circuitul turistic;
- construirea a 1.020 locuri de cazare în hotel.

#### 3.3.3.2 INSTITUȚII PUBLICE:

##### 3.3.3.2.1 Administrație:

- extinderea suprafeței sediului politico-administrativ - prin reamenajarea unor spații din zona centrului civic cca 0,20ha;
- dezvoltarea rețelei de unități financiar-bancare - în funcție de necesități și cereri;
- 5 oficii poștale și centrale telefonice - 0,20ha;
- extinderea Direcției Județene de Statistică și a Centrului de calcul cu 0,15ha.

##### 3.3.3.2.2 Învățământ:

- pentru prima etapă se propun:

- 4 școli (24 clase)
- 6 licee (28 clase)
- Liceu de artă "Sabin Drăgoi" 700 elevi
- Internat, laboratoare și cantină pentru Liceul Economic - 150-200 locuri
- Minihotel cu cantină pentru Clubul Sportiv Școlar "GLORIA" Arad
- grădinițe - 1 grădiniță cu 6 grupe în Micălaca
- 3.3.3.2.3 Cultură:
  - pentru prima etapă până în anul 2.000 se propune numai o casă de cultură pentru tineret;
  - pentru etapa de perspectivă se propun 7.608 locuri în cinematografe - construite în special în cartierele care nu dețin astfel de dotări (conform datelor statistice).
- 3.3.3.2.4 Culte:
  - se vor construi dotări de cult în funcție de posibilități financiare și de necesități;
  - conform datelor culese trebuie rezolvată problema bisericilor greco-catolice.
- 3.3.3.2.5 Sănătate:
  - se pune accent pe asistența primară (policlinici, cabinete particulare, medicul familiei);
  - se propune un spital de urgență;
  - numărul locurilor din creșe la ora actuală acoperă necesarul (din datele statistice).
- 3.3.3.2.6 Dotări de comerț și alimentație publică:
  - Zona centrală - supradotată.
  - Cartier Drăgășani
    - 0,15ha piață agroalimentară
  - Cartier Pârneava:
    - 0,40ha spații comerciale
    - 0,40ha piață agroalimentară (în zona Faleză Sud)
  - Cartier Aurel Vlaicu:
    - 0,42ha piață agroalimentară
  - Cartier Gai:
    - 0,18ha spații comerciale (în centrul de cartier)
  - Cartier Grădiște:
    - 0,30ha spații comerciale
  - Cartier Micălaca:
    - 0,30ha piață agroalimentară (în apropierea zonei Micălaca est - în Piața Soarelui)
  - Cartier Aradul Nou:
    - 0,20ha piață agroalimentară

### 3.3.4 POPULAȚIE, FOND LOCUIBIL

#### 3.3.4.1 POPULAȚIA:

- pornind de la recensământul din 1992 și luând în considerare sporul natural s-a luat varianta creșterii moderate a populației:
  - în anul 1992 190.114
  - în anul 1995 194.000
  - în anul 2000 200.205
  - în anul 2010 213.000
- populația aptă de muncă:
  - în anul 2000 136.333 locuitori apti de muncă
  - în anul 2010 140.952 locuitori apti de muncă (la aceștia se mai adaugă populația peste 64 de ani care va lucra în agricultură)

#### 3.3.4.2 FOND LOCUIBIL:

- Se propun 16mp.A.locuibilă/locuri
- 1 cameră/persoană
- 2,74 locuitori/apartament 43,84mp.A.loc./apartament.
- sunt necesare
  - 73.067apartamente în anul 2.000
  - 77.737 apartamente în anul 2.010
- Se propun:



- 16.442 apartamente până în anul 2.000
- 21.112 apartamente până în anul 2010

### 3.3.5 SPAȚII VERZI, AMENAJĂRI SPORTIVE, AGREMENT

- 92,91ha în zona Ceala
  - un complex sportiv (terenuri de sport, pistă pentru canotaj, hipodrom)
- 331,61ha în zona Subcetate
  - grădină parc
  - terenuri de sport
  - stadion municipal
  - dotări aferente
    - \* zonă ușor accesibilă din cartierele Centru, Micălaca, Aradul Nou, Sânicolaul Mic;
    - \* zonă în apropierea Campusului universitar  
Ștrandului "Neptun"  
Zonei Cetății
- amenajarea malurilor Mureșului de la intrarea lui în intravilan și până la ieșirea lui din intravilanul Municipiului Arad;
- păstrarea pădurii Ceala ca pădure de agrement.
- 125,0ha - în Aradul Nou, pe malul stâng al Mureșului, vis-a-vis de zona de agrement Ceala - zonă de care va putea fi legată printr-un pod de pontoane. (carosabil ar putea fi legate prin podul de pe str. Pădurii).

### 3.3.6 PROTECȚIA ȘI CONSERVAREA MEDIULUI

#### 3.3.6.1 POLUAREA APELOR SUBTERANE:

- protejarea bazinului de alimentare a frontului nou de captare al Municipiului Arad;
- atenție în amplasarea noilor obiective în zonă;
- noile obiective potențiale poluante trebuie prevăzute cu instalații de epurare de înalt randament;
- se interzice folosirea tratamentelor poluante în agricultură, limitarea utilizării îngrășămintelor artificiale în zonă;
- amenajarea de rampe de gunoi pentru toate localitățile care sunt în bazinul de captare a apelor subterane;
- cercetarea surselor punctiforme de poluare C.I.Ch.Arad și C.E.T.;
- canalul Mureșel - realizarea unui dren la baza canalului pe tronsonul Podgoria - Piața Spitalului (pe partea de nord);
- foraje de depresionare a freaticului:

#### 3.3.6.2 POLUAREA APELOR DE SUPRAFAȚĂ:

- mărirea gradului de epurare a apei la stația de epurare orășănească;
- salubritatea canalului Mureșel și întubarea în aval de Spitalul Județean și interzicerea deversărilor de ape menajere sau industriale;
- salubritatea canalului Țiganca.

#### 3.3.6.3 DEȘEURI:

- amenajarea rampelor de gunoi propuse și depozitarea controlată a deșeurilor;
- lichidarea rampelor de gunoi improvizate și nelegale;
- aducerea tuturor piețelor la un nivel de dotare și salubritate corespunzător;
- reconstrucția ecologică și redarea în circuitul natural a batalurilor pline de la Combinatul Chimic și Fabrica de zahăr;
- asigurarea condițiilor de funcționare corectă a batalului de la C.E.T. pe lignit;
- îmbunătățirea sistemelor de depozitare dejecții de la fermele avicole și reconstituirea ecologică;
- rezolvarea problemei ecarisajului, realizarea unui cimitir de animale (lângă groapa de gunoi în sudul cartierului Sânicolaul Mic).

#### 3.3.6.4 POLUAREA SOLULUI:

- amenajarea unor bazine de stocare a dejecțiilor la fermele Avicola;
- optimizarea irigațiilor;
- reducerea folosirii pesticidelor - se recomandă metoda biologică de combatere a dăunătorilor;

- asigurarea unei sortimentări de îngrășăminte chimice corespunzătoare echilibrării cu elemente și microelemente.

### 3.3.6.5 POLUAREA AERULUI, POLUAREA FONICĂ:

- transport greu, circulație mare, gaze de eșapament - rezultă necesitatea drumurilor de centură pentru diminuarea poluării și rezolvarea fluentă a circulației;
- poluarea fonică - calea ferată Arad - Timișoara care traversează zona de blocuri din cartierul Micălaca-scoaterea ei din zona de locuit;
- interzicerea dezvoltării industriilor mari și a industriilor poluante în apropierea zonelor de locuit;
- găsirea unui amplasament adecvat pentru un aeroport internațional de trafic mare (în partea de nord a municipiului spre Șofronea);
- protejarea și îngrijirea spațiilor verzi existente;
- realizarea unor perdele forestiere de protecție.

### 3.3.7 CATEGORII DE INTERVENȚII:

#### 3.3.7.1 ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI:

În vederea îmbunătățirii circulației în Municipiul Arad se impune:

- să se modernizeze cât mai multe străzi;
- să se îmbunătățească starea de viabilitate la cele existente;
- să se amenajeze intersecții la nivel corespunzătoare traficului rutier actual și de perspectivă;
- să se reactualizeze semaforizarea străzilor în pas cu evoluția traficului;
- să se realizeze drumuri de centură care să preia traficul de tranzit;
- să se construiască poduri peste Mureș: unul pentru calea ferată și cel puțin 2 poduri pentru traficul rutier și transportul în comun.

#### 3.3.7.2 LUCRĂRI EDILITARE:

##### 3.3.7.2.1 Alimentare cu apă:

- închiderea inelului de conductă magistrală din cartierul Faleză Sud, prin Aradul Nou, cu magistrala existentă în zona Subcetate;
- introducerea în sistem a unor echipamente de măsură pentru monitorizarea acesteia;
- echiparea stațiilor de pompare cu agregate moderne cu randament sporit;
- realizarea unui sistem de reglare a presiunii în rețea, pentru reducerea fluctuațiilor de presiune din rețea;
- asigurarea cu debit de incendiu exterior de minim 30 l/s, la presiune de 7 mH<sub>2</sub>O;
- asigurarea alimentării cu apă, a zonelor prevăzute pentru dezvoltarea Municipiului Arad, prin prelungirea rețelelor existente.

##### 3.3.7.2.2 Canalizare:

- în zonele propuse pentru dezvoltarea Municipiului Arad, se vor executa colectoare de canalizare menajeră și pluvială care se vor deversa în canalizarea existentă, gravitațional sau prin pompare;
- în zonele vechi alimentate cu apă se vor prevedea rețele de canalizare menajeră;
- în cartierele Bujac, Șega, Pârneava, Gai se vor executa rețele de canalizare menajeră, racordate la canalizarea menajeră existentă, cu descărcare în stația de epurare a municipiului;
- este necesară curățirea și eventual întubarea canalului Țiganca în perimetru;
- canalul Sânleani - va fi curățat și amenajat pe porțiunile ce trec prin zonele de locuințe;
- canalul Ier - va fi întubat parțial.

##### 3.3.7.2.3 Alimentarea cu energie electrică:

- trecerea la rețele de 110kV subterane a racordurilor la stațiile de transformare din noul intravilan;
- scoaterea din intravilan a oricărei stații noi de transformare;
- recuperarea de către investitori a costurilor instalațiilor pe care le-au construit conform condițiilor de aviz.

##### 3.3.7.2.4 Telefonie:

- extinderea capacității centralelor telefonice existente;
- înlocuirea rețelelor existente cu rețele moderne cu cabluri din fibră optică.

##### 3.3.7.2.5 Alimentarea cu căldură:

- asigurarea alimentării cu căldură a zonelor noi introduse în intravilan;

- zona Grădiște                      micro-centrală de apartament (combustibil lichid sau gazos);
- zona Aradul Nou                    centrală termică proprie la fiecare casă (cu combustibil lichid sau gazos);
- zona Micălaca                      microcentrale de apartament.
- În toate zonele noi au fost propuse centrale termice proprii, de regulă cu combustibil lichid, pentru a evita pierderile de pe rețea.

#### 3.3.7.2.6 Alimentarea cu gaze naturale:

- extinderea rețelei de gaz natural presiune medie și înființarea unei stații de reglare-măsurare de sector în zona Aurel Vlaicu.
- Zona II zona industrială nord - se va propune în momentul în care obiectivele vor fi nominalizate.
- Zona Grădiște - zonele din jurul acestor stații de reglare se vor dezvolta diferențiat:
  - U1 - centrale termice proprii funcționând cu gaze naturale.
  - U2 - racordarea la termoficarea orașului (extinderea rețelei existente).
- Zona Micălaca:
  - U1 - centrale proprii - funcționând cu gaze.
  - U2 - racordarea la termoficare.
    - \* Extinderea rețelei de gaz natural de presiune medie din dreptul S.R.M.S.-ului nr.5 și până la capătul străzii Vrancea și înființarea unei stații de reglare-măsurare de sector S.R.M.S.
- Zona Subcetate - extinderea rețelelor de gaze naturale de presiune redusă, din S.R.M.S. nr.14 și până la consumatorii propuși.
- Zona Aradul Nou:
  - U1 - încălzirea prin centrale proprii funcționând pe gaze naturale.
  - U2 - încălzirea prin centrale proprii funcționând pe combustibil lichid.
    - \* Se propune înființarea unei stații de reglare de sector.

### 3.4 OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ

#### 3.4.1 LISTA OBIECTIVELOR

##### 3.4.1.1 ADMINISTRAȚIE PUBLICĂ:

- mutarea Prefecturii și a Consiliului Județean în construcții noi ce vor fi revăzute în planurile de buget;
- extinderea Camerei de Comerț.

##### 3.4.1.2 UNITĂȚI FINANCIAR - BANCARE:

- extinderea clădirii finanțelor și funcționalizarea spațiului actual;
- construcții de bănci noi;

##### 3.4.1.3 OFICII POȘTALE:

- Zona Aurel Vlaicu
- Zona Podgoria
- Zona Subcetate
- Zona Faleză Sud
- Zona Micălaca

##### 3.4.1.4 ÎNVĂȚĂMÂNT:

- Campus universitar
- Școală Pârneava
- Școală Aurel Vlaicu
- 2 școli Micălaca
- 1 liceu Bujac
- 2 licee Aurel Vlaicu
- 1 liceu Grădiște
- 2 grădinițe Micălaca

##### 3.4.1.5 SĂNĂTATE:

- Spital de urgență
- Cămin bătrâni (Micălaca)
- Leagăn copii (Micălaca)

##### 3.4.1.6 CULTURĂ:



– Casă de cultură pentru tineret (Faleză Sud-Zona Fabricii de Zahăr).

#### 3.4.1.7 CULTE:

– Biserică ortodoxă (Vlaicu, Micălaca, Grădoște, Aradul Nou)

– Biserică greco-catolică

#### 3.4.1.8 TURISM:

– Hotel 200 locuri Aurel Vlaicu (intrare Nădlac, conform P.U.Z.)

– Hotel 200 locuri zona Micălaca

– Hotel 420 locuri zona calea Aurel Vlaicu

– Hotel 200 locuri zona Gării

– Realizarea unor puncte de interes turistic.

#### 3.4.1.9 ZONE VERZI ȘI TERENURI DE SPORT:

– construcții sportive 2,90ha;

– terenuri sportive 5,00ha (zona Ceala, Fabrica de zahăr, Subcetate, Aradul Nou);

– grădini publice și parcuri de agrement în jurul cetății;

– hipodrom - zona Ceala;

– malurile Mureșului - amenajare.

#### 3.4.1.10 GOSPODĂRIE COMUNALĂ:

– extindere cimitire (Aurel Vlaicu, Grădiște, Aradul Nou, Sânicolaul Mic);

– cimitir municipal - Micălaca 20ha;

– platforme gunoi (Aradul Nou, Sânicolaul Mic);

– pepinieră Bujac.

#### 3.4.1.11 CIRCULAȚII - LUCRĂRI EDILITARE:

– străzi noi;

– drumuri de centură;

– amenajări intersecții;

– devieri C.F.;

– extindere aeroport;

– conducte alimentare cu apă;

– canalizare menajeră;

– extindere stație epurare;

– stație de transformare;

– stații reglare gaze.

#### 3.4.1.12 TIPURI DE PROPRIETATE ȘI CIRCULAȚIA TERENURILOR:

– în intravilanul existent avem terenuri:

- proprietate privată de stat
- proprietate privată
- terenuri de utilitate publică

– zonele propuse a fi introduse în intravilan sunt:

- proprietate particulară - în mare parte (zona Aurel Vlaicu - nord, zona Grădiște Nord, zona Grădina Poștei, parțial zona Micălaca - est, o parte din zona Subcetății și din zona din Aradul Nou);
- proprietate privată a statului (în zona Micălaca - est, zona Subcetate și zona Aradul Nou parțial);

– O parte din terenuri sunt propuse a fi concesionate, altele sunt terenuri care vor fi trecute din proprietatea privată sau privată a statului, în terenuri de utilitate publică (aici intră toate terenurile pe care se vor construi obiective de utilitate publică).

Această circulație a terenurilor este evidențiată în planșa nr.1 - Obiecte de utilitate publică.

## 4. CONCLUZII GENERALE

### 4.1 APRECIERI ȘI CONCLUZII PRIVIND DEZVOLTAREA LOCALITĂȚII

Prin dezvoltarea localității, din punct de vedere economic și prin mărirea intravilanului localității se va putea asigura necesarul de locuințe, spațiu necesar pentru construirea de noi unități economice și spații necesare depozitelor.

Prin introducerea în intravilan a zonei Subcetate se va asigura terenul necesar pentru zonele verzi, de sport și zona de agrement de care are atâtă nevoie Municipiul Arad. (capitol la care este deficitar la ora actuală).

Lista Studiilor de specialitate și proiectelor necesare completării și detalierii documentațiilor de urbanism:

- Cartare și inventariere a fondului construit existent.
- Un plan cadastral adus la zi.
- Reactualizare platforme industriale (Finalizat cu ocazia întocmirii documentații pentru HG 834).
- P.U.Z.-uri pentru toate zonele propuse a fi introduse în intravilan.
- P.U.Z.-uri pentru zonele cu restricții temporare de construcție.
- Studii de renovare și remodelare urbană în zona centrală care să cuprindă și studiul privind posibilitatea realizării paralelei la bulevard.
- Studiu privind integrarea Cetății Aradului în viața urbană, respectiv transformarea ei în zonă de voisir
- P.U.Z. pentru amenajarea malurilor Mureșului de la intrarea în Municipiul Arad și până la pădurea Ceala (Insula Mureș).
- P.U.D. privind rețeaua de piețe și hale agroalimentare din zona centrală mutarea pieței din Piața Catedralei - în piața Meresiev.
- Studii pentru toate intersecțiile rutiere cu probleme (Piața Spitalului, Podgoria, Pasaj Micălaca) prezentate în planșele anexă.

#### **ÎNTOCMIT:**

##### **Urbanism și amenajarea teritoriului:**

arh. GHEORGHE SECULICI

arh. ELVIRA ȘERBAN

arh. EUGEN UJJ

arh. MARIAN DINULESCU

arh. GEORGETA FEIER

arh. MONICA CUZNEȚOV

arh. ILEANA STANCA

ing. GABRIELA DĂMĂCUȘ

teh. VERONICA FERENȚI

ing. SORIN RĂDUCANU

ing. DANA LAZĂR

ing. MARILENA DUMITRESCU

ing. FRANCISC BEGOV

ing. ȘTEFAN IAȘCHEVICI

arh. IOAN DARIDA

ing. VASILE CHIRICHEU

##### **Organizarea circulației:**

##### **Alimentare cu apă și canalizare:**

##### **Alimentarea cu căldură:**

##### **Alimentarea cu energie electrică, telefonie:**

##### **Alimentare cu gaze:**

##### **Studii geo:**

##### **Salubritate:**

##### **Transport în comun:**