

HOTĂRÂREA nr. _____
din _____ 2010

privind aprobarea Studiului de realizare a Axei pietonale între Piața Avram Iancu și Parcul Reconcilierii Româno-Maghiare prin Piața Catedralei - Proiect ViTo - Dezvoltarea orașelor istorice vitale din regiunile Europei Centrale și de Est

Consiliul Local al Municipiului Arad,

Având în vedere :

- inițiativa Primarului Municipiului Arad, exprimată prin expunerea de motive nr. 31882 din 31.05.2010;
- raportul nr.31882 din 31.05.2010 al Arhitectului Șef-Serviciul Construcții și Urbanism;
- rapoartele Comisiilor de Specialitate ale Consiliului Local;
- prevederile Ordonanței Guvernului nr. 46/2007 privind modul de alocare a fondurilor nerambursabile și a contribuției naționale în bugetul instituțiilor implicate în gestionarea și utilizarea acestora, prin obiectivul „Cooperare teritorială europeană cuprinse în art. 3 lit. C art. 6, pct. 3 și art. 7 pct. 1.”;

În temeiul drepturilor conferite prin art.36 alin.(5) și art.45 din Legea nr.215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare, adoptă prezenta:

HOTĂRÂRE

Art.1.Se aprobă Studiul de realizare a Axei Pietonale între Piața Avram Iancu și Parcul Reconcilierii Româno-Maghiare prin Piața Catedralei, documentație care face parte din Proiect ViTo - Dezvoltarea orașelor istorice vitale din regiunile Europei Centrale și de Est – proiect nr. 41050 realizat de SC Proiect Arad SA

Art.2.Prezenta hotărâre se duce la îndeplinire de către serviciile de specialitate din cadrul Primăriei Municipiului Arad .

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

SECRETAR

Cod PMA-S1-01

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI
A R A D
Nr. 31882 /Ao/ 31.05.2010

EXPUNERE DE MOTIVE

Având în vedere importanța Centrului istoric al municipiului Arad caracterizat de imaginea deosebită a ansamblurilor arhitecturale, consider oportună adoptarea unei hotărâri, prin care să se aprobe Studiul de realizare a Axei pietonale Piața Avram Iancu – Parcul Reconcilierii Româno-Maghiare prin Piața Catedralei documentație prealabilă realizării proiectului tehnic pentru zona pietonală strada Mețianu ca sector al unui traseu pietonal vital în interconectarea țesuturilor urbane istorice.

P R I M A R

Ing. Gheorghe Falcă

R E F E R A T

privind aprobarea Studiului de realizare a Axei pietonale între Piața Avram Iancu și Parcul Reconcilierii Româno-Maghiare prin Piața Catedralei - Proiect ViTo - Dezvoltarea orașelor istorice vitale din regiunile Europei Centrale și de Est

În cadrul Programului de Cooperare Sud Est Europeană sunt implicați mai mulți parteneri de proiect, dintre care 6 municipalități (din care face parte și municipiul Arad), 2 institute de cercetare și 3 agenții de dezvoltare regională care și-au înaintat Expresia de Interes a proiectului ViTo-Integrated Urban Development of Vital Historic Towns.

Proiectul face parte din programul de cooperare transnațională, Axa de cooperare 4- Dezvoltarea sinergiilor transnaționale ale zonelor cu potențial.

Prin proiectul ViTo, municipiul va realiza:

- continuarea elaborării releveelor inițiate prin proiectul Hist Urban;
- crearea unei zone turistice cu includerea zonei pietonale pe traseul Piața Avram Iancu, Parcul Reconcilierii Româno-Maghiare prin Piața Catedralei urmat de proiectul tehnic pentru strada Meșianu;
- dezvoltarea de instrumente pentru predarea patrimoniului cultural în școli ;
- cooperare transnațională cu partenerii de proiect – experimente de bună practică

Prezenta documentație este un studiu urbanistic prealabil realizării proiectului tehnic pentru zona pietonală strada Meșianu din municipiul Arad, ca sector al unui traseu pietonal de maximă importanță pentru Centrul Istoric al Aradului care începe la Cetatea Aradului și se termină la Turnul de Apă.

Scopul studiului este integrarea propunerilor urbanistice și ambientale în principalele instrumente urbanistice tradiționale ale Municipiului Arad, precum și integrarea propunerilor urbanistice și ambientale în programele și proiectele Uniunii Europene:

- Hist.Urban din cadrul programului INTERREG III B CADSES-program operațional interregional pentru aplicarea și materializarea conceptului de dezvoltare regională de coeziune sectorială
- The South East Europe Transnational Cooperation Programme- program operațional interregional pentru proiectele de dezvoltare pe cele patru axe prioritare: Inovație, Mediu, Accesibilitate și Zone de creștere sustenabilă – în

acord cu strategia de la Lisabona (Agenda Lisabona)-martie 2000 și Strategia de la Gothenburg -2001;

- ViTo –Integrated Urban Development of Vital Historic Towns as Regional Centres in South East Europe –Together for the „Cultural Arad”, pe baza Cartei de la Leipzig pentru Orașe Europene Durabile -2007

- In ceea ce privește respectarea Comunicatului de presă 2-2007 din 11 septembrie 2007 al Consiliului Arhitecților din Europa (CAE)-privind Strategia în Construcții a Comisiei Europene –calitatea arhitecturii este un element esențial al trecutului, prezentului și viitorului orașelor europene.

Studiul în cauză se încadrează în proiectele și programele europene mai sus enunțate.

Obiectivele studiului sunt următoarele :

- Accentuarea primului traseu pietonal cu direcție transversală pe axa Bd.Revoluției –Piața Avram Iancu și pe inelele formate din Cetatea Aradului și a traseului pietonal aferent malului Mureșului;
- Interconectarea piețelor:Avram Iancu, Catedralei și Reconcilierii prin:
 - Amenajarea ambientală diurnă a Piețelor Avram Iancu, Catedralei și a străzii Mețianu
 - Propunerea unei activități economice specifică pentru țesutul urban istoric al zonei, dar diversă în funcție de localizare
 - Asigurarea funcționării străzii Mețianu ca pietonal, prin limitarea accesului auto
 - Indicarea unor curți interioare adiacente traseului pietonal, pentru marcarea unor trasee pietonale secundare prin activități economice
- Segregarea circulației auto de cea pietonală
- Reorganizarea circulației auto
- Crearea de locuri de parcare subterane pentru locuitorii zonei și pentru vizitatori, prin prisma PUD –Piața Avram Iancu și PUD –Piața Catedralei
- Amenajarea de locuri speciale pentru grupuri statuale
- Amenajarea de spații verzi cu valoare de scuar/esplanadă
- Amplasarea de mobilier urban
- Întărirea iluminatului public –propuneri pentru strada Mețianu

Așa cum rezultă din Carta de la Leipzig pentru Orașe Europene durabile din 2007, orașele europene care au evoluat în cursul istoriei trebuie recunoscute ca fiind valori economice, sociale și culturale de neînlocuit.

Din dezvoltarea Aradului ca urbe rezultă ca avem de-a face cu un țesut urban format din sistematizări succesive, cu o demografie complexă, chiar și în stadiul actul de dezvoltare este încă în formare.

Traseul pietonal Turnul de Apă –Cetatea Aradului complet are următoarele componente definitorii:

➤ Turnul de apă, str.P.I.Ceaikovski nr.9A –ca dominantă a compoziției urbane și cap de perspectivă (a fost cea mai înaltă clădire a orașului), este

monument istoric înscris în Lista monumentelor Istorice 2004(cod AR-II-m-B-00492), construit în 1986 în stil neo-gotic - este un element romantic al țesutului urban adiacent;

➤ Parcul Reconcilierii Româno – fost Piață a Pompierilor – o amenajare nouă , din 2004, special concepută ca spațiu urban centru civic. Reconfigurarea pieței inițiale și amenajarea actualei piețe a deschis perspectiva traseului pietonal în studiu, în relație cu Turnul de Apă;

➤ Strada Ecaterina Teodoroiu –face legătura între Parcul Reconcilierii și Piața Catedralei;

➤ Piața Catedralei – în prezent piață agroalimentară , cu o mică alveolă în fața Catedralei Ortodoxe Române „Sf. Ioan Botezătorul”.Piața agroalimentară este compusă din spații construite: o hală metalică și anexe în regim de înălțime parter, și zone cu mese pentru vânzare produse agroalimentare.

➤ Strada Mețianu –ca și în trecutul istoric, își păstrează rolul de stradă comercială. Degradarea în ansamblu a țesutului urban adiacent (inclusiv Piața Catedralei descrisă anterior), precum și dezvoltarea necontrolată a unui comerț de subzistență, au transformat imaginea acestei străzi de tradiție în negoț. Lungimea străzii este de 295m, iar suprafața este de cca.2500mp.Lățimea medie a străzii este de 8,00m.

➤ Piața Avram Iancu –se află în centrul orașului, fiind unul din nucleele majore ale acestuia. Actuala Piață Avram Iancu (fosta Piața Libertății), reprezintă alături de Piața Podgoria, punctul de interes major care determină axul urbanistic principal al zonei centrale: Bulevardul Revoluției. Această piață a fost în mod continuu un centru politic și comercial important al orașului, reprezentând centrul vieții comerciale dar și culturale a orașului.

➤ Strada Nicolae Bălcescu –este printre cele mai vechi străzi din Arad. Fondul construit a fost definitivat în cursul secolului al XIX –lea, cu clădiri realizate în stiluri arhitecturale diferite:neogotic, eclectic preponderent baroc și neo-renascentist. Fronturile străzii sunt unitare, clădirile având regim de înălțime de S+P+2. Și această stradă continuă tradiția de stradă comercială, dar de o factură mai elevată decât strada Mețianu, cu alimentație publică de tip restaurant, mici magazine.

➤ Podul Decebal –realizat în perioada post –belică, este unul dintre cele 3 poduri rutiere ale Aradului ce traversează peste Mureș. În contextul traseului pietonal în studiu, acesta este vectorul principal de legătură între Centrul Istoric și Cetatea Aradului.

➤ Cetatea Aradului – deși se află încă în circuit închis al Armatei Române, acest sit constituie cea mai importantă rezervă urbanistică a Municipiului Arad. Intrarea acestui monument istoric și de arhitectură în circuitul civil, într-o formă adaptată necesităților orașului, ar putea constitui punctul culminant al oricărui traseu pietonal prin Centrul istoric:

In acest context, amenajarea străzii Mețianu ca pietonal este oportună.

Amenajarea propusă corespunde Temei de Proiectare pentru Studiu de realizare a unei Axe Pietonale între Piața Avram Iancu și Parcul Reconcilierii Româno - Maghiare prin Piața Catedralei.

Strada Mețianu este o stradă îngustă și nu foarte lungă, special concepută pentru un mediu comercial. Documentația studiază următoarele aspecte :

❖ Limitarea accesului auto va fi strictă, cu program pentru realizarea aprovizionării comercianților. Practic traficul auto din zona perimetrală acesteia nu va fi afectat prin schimbarea sensurilor de circulație pentru străzile perpendiculare pe aceasta:

- Gh. Barițiu – va fi cu sens dublu
- str. Ludovic Szantay va fi cu sens dublu până la intersecția cu str. Gh. Barițiu
- str. Românului va fi cu sens dublu până la intersecția cu str. V. Goldiș

❖ Pavajul:

○ Compoziția pavajului propusă marchează axul străzii și se dorește a fi cât mai simplă, dar dinamică, pentru a nu concura desfășurarea fronturilor clădirilor. La capetele străzii se propun două vestibule urbane de primire, adaptate direcțiilor principale din spațiile publice adiacente străzii Mețianu (Piața Avram Iancu și Piața Catedralei). Intersecția cu str. Gh. Barițiu este cea mai semnificativă și aici s-a aplicat un accent în pavaj.

○ Pavimentația se va realiza prin aducerea nivelului străzii la o cotă nivelitică care să rezolve intrarea corectă în gangurile și curțile existente, în respect cu elementele arhitecturale ale clădirilor. Această soluție este un deziderat al colectivului de elaborare, însă din observațiile de pe teren s-a remarcat ca va conduce proprietarii de spații comerciale cu acces din str. Mețianu la reconfigurarea acestora, întrucât va fi afectat numărul treptelor de la intrarea în aceste spații comerciale.

○ Sistematizarea verticală a pavimentației se propune a fi unitară, prin desființarea actualelor trotuare.

○ Materiale utilizate:

- pe laturile aferente fronturilor de clădiri: placaj piatră naturală fasonată de culoare galben deschis
- pe fâșia centrală : placaj piatră naturală fasonată de culoare roșu cărămiziu
- axe de accent : piatră cubică granit (10x10x14 cm)

○ Suprafața propusă de pavaj este de 2883,9 mp, incluzând marcarea celor două vestibule urbane dinspre Piața Avram Iancu și Piața Catedralei

❖ Pentru asigurarea diversității compoziției propuse, s-au prevăzut 23 casete circulare pentru arbori ornamentali de specii de max. 3,5 m înălțime, în alternanță cu mobilierul urban.

❖ Direcția str. Românului –str. L. Szantay cu traversarea str. Mețianu este cea mai uzitată pentru traficul auto, iar lipsa continuității dintre cele două străzi este disfuncționalitate pentru siguranța pietonilor, de aceea în axul străzii

Românului s-a creat o platformă pentru o statuie, care va fi la o scară cât mai aproape de cea naturală.

❖ Iluminatul străzii este un element esențial în completarea noii funcțiuni de stradă pietonală. Actualmente iluminatul stradal global este realizat prin cabluri transversale și un corp de iluminat central, în axul străzii. Soluția actuală este în fapt corectă, dat fiind ca str. Mețianu are o lățime medie de 8,00m. Soluția adoptată păstrează acest sistem, la care se mai adaugă 2 cabluri longitudinale. Corpurile de iluminat vor fi astfel suplimentate, într-o manieră de compoziție alternantă. Se propune lumina globală albă. În completarea iluminatului global, se propun console aplicate pe fațade, pentru iluminatul punctual și de siguranță, în special la porți și accese în spații comerciale.

❖ Mobilierul urban cuprinde locuri de odihnă mobile -13 bănci cu șezutul din lemn pe structură metalică. S-a considerat că pietonalul Mețianu poate fi cadrul unor evenimente stradale (festivaluri, expoziții în aer liber, etc.), iar băncile vor putea fi reamplasate temporar.

❖ Amplasarea teraselor aferente spațiilor comerciale de alimentație publică va fi permisă în limita în care nu se va ocupa fâșia centrală a dalajului.

❖ Prin proiectul tehnic se vor găsi soluții pentru amplasarea de panouri informative pentru circuitul turistic, dar și pentru cele de publicitate.

❖ Rețelele edilitare din infrastructura străzii vor fi re-proiectate împreună cu operatorii care le dețin la faza de proiect tehnic. Aici se poate accentua că rețelele aeriene trebuie să fie canalizate sub viitorul pavaj pentru eliberarea fațadelor.

Având în vedere cele mai sus menționate :

PROPUNEM

Aprobarea Studiului de realizare a Axei Pietonale între Piașa Avram Iancu – Parcul Reconcilierii Româno-Maghiare prin Piața Catedralei – Proiect ViTo – Dezvoltarea orașelor istorice vitale din regiunile Europei Centrale și de Est proiect nr. 41050 elaborat de SC Proiect Arad SA.

Arhitect Sef
Ing. Mirela Szasz

Șef Serviciu
Arh.Radu Dragan



PROIECT ARAD

arhitectură & inginerie

310133 ARAD - ROMÂNIA

bd. DECEBAL NR. 2

tel. +4-0257.280.286

fax: +4-0257.280.848

e-mail: proiect@inext.ro

www.proiect-arad.ro

Societate comercială pe acțiuni • Cod RC Arad: J/02/304/1991 • CIF:RO1687590



Integrated Urban Development of Vital Historic
Towns as Regional Centres in South East Europe



Transnational Cooperation Programme

Beneficiar:

MUNICIPIUL ARAD

FOAIE DE CAPĂT



Proiect nr.: 41050

Denumirea lucrării/Etapa:	STUDIU DE REALIZARE A AXEI PIETONALE PIATA AVRAM IANCU-PARCUL RECONCILIERII PRIN PIATA CATEDRALEI
----------------------------------	--

**Cod proiect/
Project Code: SEE/A/169/4.1/X**

**Acronim proiect/
Project Acronym: ViTo**

**Titlu proiect/
Project Title: Integrated Urban Development of Vital Historic Towns as
Regional Centres in South East Europe**

VOLUM I: MEMORIU DE PREZENTARE



proiect nr.: 41.050
faza: Studiu
beneficiar: MUNICIPIUL ARAD.
denumire proiect: Studiu de realizare a axei pietonale
Piața Avram Iancu- Parcul
reconcilierii prin Piața Catedralei
conținut volum: VOLUM I – MEMORIU GENERAL

FIȘĂ DE RESPONSABILITĂȚI

a. ÎNSUȘIREA DOCUMENTAȚIEI:

Director general: arh. GHEORGHE SECULICI

Șef proiect: arh. DANA TUDOR

b. COLECTIV DE ELABORARE:

Urbanism și amenajarea teritoriului: arh. DANA - CORNELIA TUDOR

arh. COSMA ELISABETA

arh. CIPRIAN POPESCU

teh.des. OTILIA NEAMȚ

Alimentarea cu apă și canalizare: ing. SORIN RĂDUCANU

sing. LADISLAU KÁLMÁR

Alimentarea cu energie electrică: ing. IOAN DEZNAN

Alimentare gaze naturale: ing. FRANCISC BEGOV

sing. RODICA SECIANACHI

Alimentare cu căldură: ing. LUCIAN BRĂTULESCU

c. EDITARE:

Tehnoredactare: RODICA PAP

Întocmit,
arh. DANA TUDOR

BORDEROUL VOLUMULUI I

MEMORIU DE PREZENTARE

PIESE SCRISE:

I. FOAIE DE CAPĂT	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
II. FIȘĂ DE RESPONSABILITĂȚI	2
III. BORDEROUL VOLUMULUI I	3
IV. MEMORIUL GENERAL	5
1. INTRODUCERE:	5
A. DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI:	5
B. SCOPUL ȘI OBIECTIVELE STUDIULUI DE REALIZARE A AXEI PIETONALE PIATA AVRAM IANCU- PIAȚA RECONCILIERII	5
C. ÎNCADRAREA TRASEULUI PIETONAL TURNUL DE APĂ-CETATEA ARADULUI ÎN CONTEXTUL EVOLUȚIEI ISTORICE A ARADULUI	6
2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII	7
3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ	10
3.1. REGLEMENTĂRILE URBANISTICE MACROZONALE CONFORM PUZCP - ZONA MONUMENTE PROTEJATE ARAD	10
3.2. REGLEMENTĂRILE URBANISTICE EXTRASE DIN PROIECTUL HIST.URBAN ELABORAT DE SC RENOVATIO NOVA SRL, ARH. ȘTEFAN SANDOR	16
3.3. REGLEMENTĂRILE URBANISTICE EXTRASE DIN PUD PIAȚA AVRAM IANCU, ELABORAT DE SC ARH DESIGN SRL, ARH. AIDA BOTOȘ, PUD AMENAJARE URBANISTICĂ PIAȚA CATEDRALEI, ELABORAT DE ARH. CORNELIA TUDOR ȘI PUZ PARCUL RECONCILIERII ROMÂNNO-MAGHIARE	16
3.4. AMENAJAREA STRĂZII MEȚIANU	19
4. CONCLUZII	23

ANEXE:

1. Certificat de urbanism nr. din
2. Tema de proiectare inițială elaborată de Primăria Municipiului Arad

PIESE DESENATE:

00	ÎNCADRAREA ÎN ZONA CONSTRUITĂ PROTEJATĂ	SC. 1:5000
01	SITUAȚIA EXISTENTĂ- ÎNCADRAREA ÎN ZONĂ A TRASEULUI PIETONAL TURNUL DE APĂ-CETATE	SC. 1:2000
02	SITUAȚIA EXISTENTĂ- TRASEUL PIETONAL TURNUL DE APĂ-CETATE	SC. 1:1000
03	SITUAȚIA EXISTENTĂ- STRADA MEȚIANU, LEGĂTURA ÎNTRE PIAȚA AVRAM IANCU ȘI PIAȚA CATEDRALEI	SC. 1:500
04	SITUAȚIA EXISTENTĂ- STRADA MEȚIANU	SC. 1:200
05	SITUAȚIA EXISTENTĂ- STRADA MEȚIANU- REȚELE EDILITARE	SC. 1:200
06	REGLEMENTĂRI URBANISTICE; ÎNCADRAREA ÎN ZONĂ A TRASEULUI PIETONAL TURNUL DE APĂ-CETATE	SC. 1:2000
07	REGLEMENTĂRI URBANISTICE- TRASEUL PIETONAL TURNUL DE APĂ-CETATE	SC. 1:1000
08	REGLEMENTĂRI URBANISTICE- STRADA MEȚIANU, LEGĂTURA ÎNTRE PIAȚA AVRAM IANCU ȘI PIAȚA CATEDRALEI	SC. 1:5000
09	REGLEMENTĂRI URBANISTICE- PROPUNERE AMENAJARE PIETONAL STRADA MEȚIANU	SC. 1:200
10	REGLEMENTĂRI URBANISTICE- DESFĂȘURATA FAȚADE NORD STRADA MEȚIANU	SC. 1:200
11	REGLEMENTĂRI URBANISTICE- DESFĂȘURATA FAȚADE SUD STRADA MEȚIANU	SC. 1:200
12	REGLEMENTĂRI URBANISTICE- OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ	SC. 1:500

PLANȘE EVOLUȚIE ISTORICĂ

01E	1707
02E	1707-1838
03E	1838-1890
04E	PÂNĂ LA 1947
05E	PÂNĂ LA 1964
06E	1964-1975-1990
07E	1990-1996
08E	1996-2005-2013

Întocmit,
arh. DANA TUDOR

MEMORIU DE PREZENTARE

1. INTRODUCERE:

A. DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI:

Denumirea lucrării/Etapa:	<i>Studiu de realizare a axei pietonale Piața Avram Iancu- Parcul Reconcilierii prin Piața Catedralei</i>
Contract de servicii nr.:	73168/23.12.2009
Proiect nr.:	41.050/2009
Beneficiar:	MUNICIPIUL ARAD
Proiectant general:	SC PROIECT ARAD SA
Cod proiect/ Project Code:	SEE/A/169/4.1/X
Acronim proiect/ Project Acronym:	ViTo
Titlu proiect/ Project Title:	Integrated Urban Development of Vital Historic Towns as Regional Centres in South East Europe

B. SCOPUL ȘI OBIECTIVELE STUDIULUI DE REALIZARE A AXEI PIETONALE PIAȚA AVRAM IANCU - PIAȚA RECONCILIERII

Prezenta documentație este un studiu urbanistic prealabil realizării proiectului tehnic pentru zona pietonală strada Meșianu din Municipiul Arad, ca sector al unui traseu pietonal de maximă importanță pentru Centrul Istoric al Aradului.

Scopul final al studiului este:

- Integrarea propunerilor urbanistice și ambientale în principalele instrumente urbanistice tradiționale ale Municipiului Arad:
 - PUG (Plan Urbanistic General), aprobat în 1996, în curs de reactualizare, elaborat de SC PROIECT ARAD SA- arh. Victoria Vasvary
 - PUZCP (Plan pentru Zona Construită Protejată)- Zona Monumente Protejate Arad din 2007-2009, elaborat de SC PROIECT ARAD SA- arh. Dana Tudor
 - PUZ- Parcul Reconcilierii Româno-Maghiare- aprobat prin HCLM nr. 184/2004, elaborat de SC PROPLUS SRL- arh. Cornelia Tudor
 - PUD- Piața Avram Iancu- aprobat prin HCLM nr. 232/2006, elaborat de SC ARH DESIGN SRL- arh. Aida Botoș
 - PUD- Amenajare urbanistică Piața A.Iancu- str. Meșianu- Piața Catedralei din 2007, elaborat de BIA arh. Cornelia Tudor
- Integrarea propunerilor urbanistice și ambientale în programele și proiectele Uniunii Europene:
 - Hist.Urban din cadrul programului INTERREG III B CADSES- program operațional interregional pentru aplicarea și materializarea conceptului de dezvoltare regională de coeziune sectorială
 - The South East Europe Transnational Cooperation Programme- program operațional interregional pentru proiectele de dezvoltare pe cele patru axe prioritare: Inovație, Mediu, Accesibilitate și Zone de creștere sustenabilă- în acord cu Strategia de la Lisabona (Agenda Lisabona)- martie 2000 și Strategia de la Gothenburg- 2001:

- ViTo- Integrated Urban Development of Vital Historic Towns as Regional Centres in South East Europe- Together for the „Cultural Arad”, pe baza Cartei de la Leipzig pentru Orașe Europene Durabile- 2007
- Respectarea Comunicatului de presă- 2-2007 din 11 septembrie 2007 al Consiliului Arhitecților din Europa (CAE)- privind Strategia în Construcții a Comisiei Europene- calitatea arhitecturii este un element esențial al trecutului, prezentului și viitorului orașelor europene

Obiectivele studiului:

- Accentuarea primului traseu pietonal cu direcție transversală pe axa Bd. Revoluției- Piața Avram Iancu și pe inelele formate din Cetatea Aradului și a traseului pietonal aferent malului Mureșului;
- Interconectarea piețelor: Avram Iancu, Catedralei și Reconcilierii prin:
 - Amenajarea ambientală diurnă a Piețelor Avram Iancu, Catedralei și a străzii Mețianu
 - Propunerea unei activități economice specifică pentru țesutul urban istoric al zonei, dar diversă în funcție de localizare
 - Asigurarea funcționării străzii Mețianu ca pietonal, prin limitarea accesului auto
 - Indicarea unor curți interioare adiacente traseului pietonal, pentru marcarea unor trasee pietonale secundare prin activități economice
- Segregarea circulației auto de cea pietonală
- Reorganizarea circulației auto
- Crearea de locuri de parcare subterane pentru locuitorii zonei și pentru vizitatori, prin prisma PUD - Piața Avram Iancu și PUD- Piața Catedralei
- Amenajarea de locuri speciale pentru grupuri statutare
- Amenajarea de spații verzi cu valoare de scuar/esplanadă
- Amplasarea de mobilier urban
- Întărirea iluminatului public- propuneri pentru strada Mețianu

C. ÎNCADRAREA TRASEULUI PIETONAL TURNUL DE APĂ-CETATEA ARADULUI ÎN CONTEXTUL EVOLUȚIEI ISTORICE A ARADULUI

Așa cum rezultă din Carta de la Leipzig pentru Orașe Europene Durabile din 2007, **orașele europene** care au evoluat în cursul istoriei trebuie recunoscute ca **fiind valori economice, sociale și culturale de neînlocuit**.

În cadrul documentației PUZCP- Zona Monumente Protejate Arad, pr. nr. 39027 elaborat de societatea noastră, prin studiile de fundamentare:

A. STUDIUL ISTORIC ZONAL

B. STUDIUL SISTEMULUI URBAN DE SPAȚII VERZI ÎN LIMITA ANSAMBLULUI URBAN ARAD

C. STUDIUL ZONELOR DE PROTECȚIE ALE MONUMENTELOR ISTORICE ÎNSCRISE ÎN LISTA MONUMENTELOR ISTORICE 2004

D. DATE DE EVIDENȚĂ FOND CONSTRUIT

s-a concluzionat că potențialul real al „Centrului istoric” nu poate fi identificat fără o bună cunoștință asupra faptelor istorice cu privire la problematicile ce formează urbanizarea Aradului. Ca orice instrument tradițional, premergător realizării de investiții, documentația PUZCP și partea sa de fundamentare poate fi preluat în studii specifice materializării de strategii sectoriale cu scopuri realizabile în etape de timp și interese de dezvoltare. Este evident că efectele globalizării în ultimul deceniu a pus accent pe diversele forme de turism (urban, de afaceri, etc.), însă nu trebuie ca acest criteriu de utilizare a țesutului istoric Arad să fie singura opțiune. Din dezvoltarea Aradului ca urbe rezultă că avem de-a face cu un țesut urban format din sistematizări succesive, cu o demografie complexă, chiar și în stadiul actual de dezvoltare este încă în formare. Ansamblul Urban Arad, raportat la municipiu este foarte amplu, însă exploatat în mod natural, având în vedere și condițiile socio-politice prin care acesta a trecut. Criteriile actuale europene de gestionare a unui mediu urban, în mod special cel istoric, se face după principiul ierarhizării importanței acestuia, în funcție de gradul preocupărilor administrațiilor pentru păstrarea identității acestor spații și cu adaptarea utilizării funcționale specifice perioadelor actuale de dezvoltare. Acest fenomen complex de devenire a spațiilor urbane caracterizează și Ansamblul Urban Arad, căruia îi trebuie atribuit în raport cu scara acestuia

utilitatea cea mai potrivită: asigurarea continuității imaginii istorice de marcă și integrarea acesteia societății actuale și viitoare.

Așa cum rezultă și din evoluția istorică sectorială a Aradului, astăzi, prin intermediul PUZCP trebuie să se obțină o zonificare clară a ceea ce arădeanul denuțește „Centrul istoric”, cu utilizări controlate.

Cea mai importantă concluzie a studiilor de fundamentare este UNICITATEA ANSAMBLULUI URBAN ARAD (cod LMI 2004: AR-II-a-B-00477). **Având 606,4045 ha în forma redefinită**, Ansamblul urban Arad este UNITAR și s-a dezvoltat încheșat în etape scurte de timp, de-alungul istoriei. Evoluția istorică a Aradului este spectaculoasă, atât ca date istorice, cât și ca ilustrație.

Din studiul istoric zonal de fundamentare al PUZCP, s-a extras ilustrarea evoluției urbanistice pentru țesutul urban pe care traseul pietonal propus îl străbate. Ilustrarea evoluției istorico-urbanistică cuprinde următoarele etape temporale:

1. 1707
2. 1707-1838
3. 1838-1890
4. Până la 1947
5. Până la 1964
6. 1964-1975-1990
7. 1990-1996
8. 1996-2005-2013

Traseul pietonal se desfășoară prin zone istorice diverse, ca și caracter al țesutului urban, cel al patrimoniului imobil, dar și cel al cursului Râului Mureș.

În continuare se enumeră câteva date istorice semnificative pentru traseul pietonal Turnul de Apă-Cetate și pentru caracterul cultural al Aradului:

- **1752- harta cartografului militar anonim** prezintă conformația Pieței Avram Iancu cu actuala str. N.Bălcescu, dar și prezența fostei Piețe a Pompierilor (actualul Parc al Reconcilierii)
- **1763-1783- construirea Cetății noi a Aradului**, prin intervenții asupra buclei Mureșului
- **1765- este prezentă actuala str. Ecaterina Teodoroiu și Gh. Barițiu**
- **1841- demolarea casei trigesimale și deschiderea străzii Meșianu**
- **1862-1865- construirea Catedralei Ortodoxe Române „Sf. Ioan Botezătorul”**
- **1874- terminarea construirii actualului Teatru Ioan Slavici**
- **1880- amenajarea primei promenade pe malul drept al Mureșului** (până la actualul Tribunal)
- **1881-1890- definirea străzilor Meșianu, Românului, Ludovic Szantay, Dragalina, Decebal, Pieței Catedralei și definitivarea str. N.Bălcescu, toate având rol funcțional de străzi comerciale**
- **1896- construirea Turnului de Apă**
- **1912- construirea Palatului contelui Nadasdy** (str. Meșianu nr.2)
- **1913- darea în folosință a Palatului Bohus**

2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

Traseul pietonal Turnul de Apă- Cetatea Aradului complet are următoarele componente definitorii:

- **Turnul de Apă**, str. P.I.Ceaikovski nr. 9A- **ca dominantă a compoziției urbane și cap de perspectivă** (a fost cea mai înaltă clădire a orașului), este monument istoric înscris în Lista monumentelor Istorice 2004 (cod AR-II-m-B-00492), construit în 1896 în stil neo-gotic- este un element romantic al țesutului urban adiacent;
- **Parcul Reconcilierii Româno-Maghiare**- fosta Piață a Pompierilor- o amenajare nouă, din 2004, special concepută ca spațiu urban centru civic. Reconfigurarea pieței inițiale și amenajarea actualei piețe a deschis perspectiva traseului pietonal în studiu, în relație cu Turnul de Apă;
- **Strada Ecaterina Teodoroiu**- face legătura între Parcul Reconcilierii și Piața Catedralei;

- **Piața Catedralei-** în prezent piață agroalimentară, cu o mică alveolă în fața Catedralei Ortodoxe Române „Sf. Ioan Botezătorul”. Piața agroalimentară este compusă din spații construite: o hală metalică și anexe în regim de înălțime parter, și zone cu mese pentru vânzare produse agroalimentare.

Piața este caracterizată de:

- amplasamentul urbanistic valoros în cadrul construit al zonei centrale
- configurația încheagată și valoroasă a fronturilor pieței - planimetrică și spațială- în context general urbanistic și arhitectural, ce înscriu situl, din acest punct de vedere între polii urbani de marcă ai orașului Arad
- Alterarea în timp a spațiului urban – datorată
 - o pe de-o parte aglomerării necontrolate de funcțiuni ce se deranjează reciproc, dintre care spicuiem :
 - trafic rutier orășenesc (străzi categ. a III-a : Vasile Goldiș, Ecaterina Teodoroiu, Ioan Rusu Șirianu, Emanoil Gojdu, Academia Teologică)
 - suprapus traficului local, perimetral Pieței Catedralei
 - parcaje amenajate fortuit de-a lungul tuturor laturilor pieței, fără a se ține cont de siguranța în trafic, accesibilitate controlată, probleme de gestiune / salubritate și implicit probleme de poluare
 - trafic pietonal – trasee și aflux- importante, cu desfășurare pe suprafețe subdimensionate și cu dispoziție aleatorie, urmărind în principal (actualmente) trotuarele ce bordează căile rutiere, înecate de traficul rutier și parcajele adiacente
 - comerț ce se desfășoară în construcțiile destinate activității comerciale de tip semiambulant sau ambulant (gen barăci înșiruite, parter), realizate în anii 50-60 ai secolului trecut, precum și amenajări ai anilor 90~2000 (hala metalică, copertine din polycarbonat colorat) ca o necesitate de asigurare de spații spre deschiderea economiei alternative de tip privat, unele construcții uzate fizic și moral (cu perioada de folosință expirată), fără prezență arhitecturală și urbanistică pozitivă în contextul Pieței Catedralei, ce au devenit parazitare contextului urbanistic al anilor 2000, ce au dus la aglomerări de populație și vehicule prin ocuparea întregii suprafețe ce bordează platforma efectivă a pieței agroalimentare.
 - Dificultăților de salubritate eficientă și păstrare a curățeniei cadrului construit al pieței, la standarde municipale, situație ce depășește limitele construite ale pieței Catedralei, prin extinderea practicilor populației în zona înconjurătoare.
- **Strada Mețianu-** ca și în trecutul istoric, își păstrează rolul de stradă comercială. Degradarea în ansamblu a țesutului urban adiacent (inclusiv Piața Catedralei descrisă anterior), precum și dezvoltarea necontrolată a unui comerț de subzistență, au transformat imaginea acestei străzi de tradiție în negoț. Amintim câteva tipuri de funcțiuni comerciale prezente în strada Mețianu:
 - o **magazine second-hand**
 - o **magazine pentru încălțăminte**
 - o **carmangerii**
 - o **consignații**
 - o **fast-food de tip oriental**
 - o **pariuri sportive**
 - o **puncte de vânzare telefonie**
 - o **alimentare de tip ABC**
 - o **o pescărie**
 - o **patiserii**
 - o **cofetării**
 - o **bar**
 - o **cramă**
 - o **Agenție de voiaj CFR**

Aglomerarea haotică a acestor tipuri de funcțiuni comerciale și modul în care acestea au fost inserate în cadrul construit existent distorsionează percepția asupra arhitecturii (și așa degradate în timp) specifice străzii.

Principala disfuncționalitate a străzii Mețianu se constituie din prezența autovehiculelor ce staționează pe stradă, din ce în ce mai numeroase, care îngreunează fluxul pietonal. Autovehiculele aparțin în mare parte locuitorilor zonei, care nu au acces în curți, dar și câtorva comercianți.

- **Piața Avram Iancu**- se află în centrul orașului, fiind unul din nucleele majore ale acestuia.

Actuala Piață Avram Iancu (fostă Piața Libertății), reprezintă alături de Piața Podgoria, punctul de interes major care determină axul urbanistic principal al zonei centrale: Bulevardul Revoluției.

Această piață a fost în mod continuu un centru politic și comercial important al orașului, reprezentând centrul vieții comerciale dar și culturale a orașului.

Piața Avram Iancu este delimitată de fronturi construite clare, cu clădiri înscrise în Lista monumentelor istorice, clădiri cu valoare istorică, clădiri cu valoare arhitecturală dar și clădiri cu valoare ambientală. Toate clădirile care alcătuiesc în prezent fronturile pieței, au fost realizate începând din prima jumătate a secolului XIX până în anul 1920, excepție făcând blocul de locuințe P+4 cu magazine la parter, construit în anii '60, aflat pe str. Mețianu nr.1 și clădirea Teatrului Național, clădire refăcută în stilul arhitecturii post-staliniste după incendiul din 1958.

Valoarea zonei constă în existența unui spațiu urban clar construit, într-un perimetru ușor de parcurs pietonal, cu spațiu delimitat și determinat de clădiri cu valoare deosebită din punct de vedere istoric, arhitectural și ambiental.

Din punctul de vedere al integrării urbane a spațiului pieței în sistemul țesutului urban al zonei centrale, această piață este veriga de articulare a zonei pietonale determinată de strada Mețianu – Piața Catedralei și Parcul Reconcilierii marcat de Turnul de Apă și traseul înspre Faleza Mureșului cu promenada acesteia

În cadrul Listei monumentelor istorice următoarele clădiri sunt nominalizate ca monumente individuale, având propriile zone de protecție:

- Casa Jakob Hirschl

Construită în anul 1817 sub mecenatul comerciantului Jakob Hirschl. Actualmente adăpostește Casa de Cultură a municipiului Arad. este o clădire S+P+1, construcție realizată în stilul "Baroc de Provincie", din cărămidă cu planșeu din lemn. Se remarcă prin bogăția și frumusețea grilajelor, feronierilor, aplicelor artistice ornamentate, lucrări tipice de breaslă la începutul secolului XIX.

Această clădire are o valoare istorică documentară.

- Palatul farmaciștilor Rosznay

A fost construit în prima jumătate a secolului XIX de către farmacistul Rosznay. Actualmente are funcțiunea de locuințe cu farmacie la parterul clădirii. Este o clădire P+2 construită în stilul Neo Renascentist, din cărămidă cu planșee din lemn. În jurul anului 1900 fațada clădirii este refăcută și ornamentată cu o ornamentație Art Nouveau.

- Clădire aflată pe strada Mețianu la nr.2, colț cu Piața Avram Iancu

Clădire construită în anul 1912, actualmente cu funcțiunea de locuințe și spații comerciale la parter. Este construită în stilul Wiener Secession, din cărămidă cu planșeu din lemn și are S+P+2 nivele.

Clădirea are valoare arhitecturală cu ornamente exterioare din majolică (faiantă și ceramică) specifică stilului Wiener Secession cu colțul marcat printr-un turn bogat ornamentat.

- Teatrul de stat

Construcția primului teatru al orașului începe în anul 1869 și este inaugurată la 21 septembrie 1874. Operă a arhitectului Czigler Antal, construcția are S+P+2 nivele și este construită în stil Neoclasic din cărămidă cu planșeu din lemn.

În 18 februarie 1883 este distrusă ca urmare a unui incendiu. Reconstrucția teatrului, operă a arhitectului Halmai Andor, este inaugurată la 1 octombrie 1885.

Funcțiunea construcției din acea vreme este: teatru, spații comerciale, restaurant, berărie, cafenea, locuințe.

În anul 1958 clădirea teatrului a fost distrusă de un nou incendiu și refăcută în stilul epocii post staliniste.

Funcțiunea actuală – Teatru

Cea mai mare disfuncționalitate a Pieței Avram Iancu, ca piață centrală și centru civic, este circulația majoră, de tranzit orașenesc a autoturismelor.

- **Strada Nicolae Bălcescu**- este printre cele mai vechi străzi din Arad. Fondul construit a fost definitivat în cursul secolului al XIX-lea, cu clădiri realizate în stiluri arhitecturale diferite: neo+gotic, eclectic preponderent baroc și neo-renascentist. Fronturile străzii sunt unitare, clădirile având regim de înălțime S+P+2. Și această

stradă continuă tradiția de stradă comercială, dar de o factură mai elevată decât strada Mețianu, cu alimentație publică de tip restaurant, mici magazine.

- **Podul Decebal**- realizat în perioada post-belică, este unul dintre cele 3 poduri rutiere ale Aradului ce traversează peste Mureș. În contextul traseului pietonal în studiu, acesta este vectorul principal de legătură între Centrul Istoric și Cetatea Aradului.
- **Cetatea Aradului**- deși se află încă în circuit închis al Armatei Române, acest sit constituie cea mai importantă rezervă urbanistică a Municipiului Arad. Intrarea acestui monument istoric și de arhitectură în circuitul civil, într-o formă adaptată necesităților orașului, ar putea constitui punctul culminant al oricărui traseu pietonal prin Centrul istoric:
 - amenajarea de spații verzi cu valoare de parc natural este un imperativ
 - alocarea de teren pentru amenajarea de funcțiuni suplimentare pentru Centrul Istoric, în ceea ce privește mediul social și cultural
 - restructurarea Ștrandului Neptun
 - reamenajarea ambelor maluri ale Mureșului pentru a se susține caracterul de spațiu verde în sistemului urban central municipal, inclusiv reînvierea caracterului naval al „orașului vechi”- măcar ca imagine
 - asigurarea accesibilității populației la acest spațiu, în raport cu fiecare cartier mărginaș zonei, în scopuri recreative și de edificare socială

În fapt, studiul țesutului urban al Aradului, denotă strânsa legătură a sistematizării Cetății împreună cu albia majoră a Râului Mureș și a principalelor direcții ale țesutului urban Arad.

Perpetuarea lipsei accesibilității populației Aradului la acest spațiu, inclusiv accesul la apă, a generat o negare a conștiinței colective cu privire la Cetate și la Râul Mureș. În momentul de față Cetatea și Ștrandul sunt percepute în mod real ca o insulă separată de restul orașului și implicit ca o referință de ocolire spre a accede diferitele cartiere ce s-au dezvoltat în jurul „insulei”. Turiștii sunt dezorientați în raport cu acest spațiu urban de care nu se poate bucura nimeni.

3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

Înainte de a concentra studiul asupra principalei teme de proiectare și anume: realizarea unei Axe Pietonale între Piața Avram Iancu și Parcul Reconcilierii Româno-Maghiare prin Piața Catedralei, trebuie abordate reglementările macro-zonale în care această Axă se înscrie, prin prisma documentațiilor urbanistice enunțate la începutul memoriului de prezentare.

3.1. REGLEMENTĂRILE URBANISTICE MACROZONALE CONFORM PUZCP- ZONA MONUMENTE PROTEJATE ARAD

Ansamblul Urban Arad este un teritoriu vast, prin reglementări urbanistice s-au urmărit aspecte:

- reglementarea aspectelor ce țin de regimul de monument istoric al Ansamblului Urban
- reglementarea aspectelor ce țin de confort vital în utilizarea imobilelor, Ansamblul Urban suprapunându-se cu o parte din zona centrală a orașului

Astfel, implementarea reglementărilor trebuie cuantificate în etape de timp:

- termen mediu
- termen lung

REGLEMENTĂRI PE TERMEN LUNG

Citat din „Curs de Construcția Orașelor”, I.A. „Ion Mincu”, autor Radu LAURIAN, Ed. Tehnică, București, 1956:

„În partea centrală a orașului găsim de multe ori o folosire excesivă a terenului, cu construcții înalte, foarte înghesuite și cu curți de lumină care constituie focare de infecție, alături de terenuri virane și rar construite ale căror proprietari așteptau creșterea ratei funciare.

.....

Principiul cel mai curent este repartiția concentrică a claselor de construcții cu intensitatea descrescând de la centru spre periferie. Problemele economice, de valorificare a reliefului, de accentuarea unor elemente cu o pondere deosebită sau anumite cerințe compoziționale ne duc, legat și de importanța centrului populat, să adaptăm dispoziția concentrică, condițiilor specifice fiecărui caz în parte

Deseori, zonele industriale așezate periferic, implică construirea în apropierea lor a unor cartiere de construcții mai înalte și cu o densitate mai mare. Centrele secundare, arterele de penetrație cu punctele de intrare unde se stabilește primul contact cu orașul (arterele spre zona industrială sau care leagă între ele puncte importante), sau frontul periferic vizibil de la distanță, implică de asemenea construcții mai înalte, cu o ținută reprezentativă. Silueta piramidală curentă se îmbogățește astfel cu o serie de accente atât la marginea orașului cât și în zona mediană dintre centru și periferie.

Valorificarea unor elemente naturale deosebite (o cornișă, cursul unei ape, punctele înalte), prin accentuarea lor cu construcții mai înalte, contribuie la determinarea repartiției claselor de construcție după caracteristica lor principală, înălțimea, rezultând astfel o siluetă a orașului cu un caracter specific particularităților funcționale și naturale locale.

Pe de altă parte, locurile pitorești, cu plantații bogate, cu relieful accidentat, constituie mediul natural cel mai prielnic pentru amplasarea locuințelor individuale tip vilă.”

Zona construită protejată nr. 1 a Aradului se bucură de toate aceste aspecte, repartiția claselor de construcții realizându-se în diferite epoci și stiluri arhitecturale atât în cadrul arealului pe care aceasta îl cuprinde, cât și în imediata vecinătate (zonă mediană între centru și periferie).

Cea mai importantă particularitate a Aradului în raport cu principiul general de repartiție a densităților claselor de construcții, este CETATEA ARADULUI și parte din ALBIA MAJORĂ A RÂULUI MUREȘ.

Motto-ul PUG Arad: „Aradul un peisaj urban în lunca Muresului

-o necesitate în care vei locui mai mulțumit

-o alternativă pentru viitor, un secret ce trebuie descoperit”

În acest scop, dat fiind cele expuse la cap. 4 despre management urban și marketing urban, această porțiune de oraș devine pol de marcă pentru Arad, ce poate deveni chiar „brand”.

Aradul este un oraș european ce trebuie să intre în competiția acerbă în domeniul turistic, dar și a ofertei de oraș ce suportă viața într-un mediu confortabil.

Conform conceptelor politicilor europene de coeziune sectorială și de conceptul de dezvoltare spațială, se vine în întâmpinarea procesului de management urban prin poziționarea de sectoare de activități specifice zonelor construite protejate, punându-se accent pe trasee intens circulate pietonal (solicitări ale temei lansate de Primăria Municipiului Arad și ilustrate în Planșa 03-1):

A. POZIȚIONAREA SECTOARELOR DE ACTIVITĂȚI SPECIFICE ZCP

REGLEMENTĂRI PE TERMEN MEDIU (3-5 ani)

→ CARTIERUL CULTURAL, care să cuprindă:

- **Instituții culturale**
- **Mici afaceri de creație**
- **Boutique-uri ale producătorilor locali**
- **cafenele**

Cartierul cultural pune accent pe trasee intens circulate pietonal cu accent pe Piața Reconcilierii și relația acesteia cu turnul de apă.

Străzile și fondul construit aferent cuprinse în cartierul cultural: Episcopiei, Chendi, Blaga, Alecsandri, I. Georgescu, Goldiș, Eminescu, Desseanu, parte din I.L. Caragiale, Vârful cu Dor, Transilvaniei, parte din Ceahlău, parte din Ceaikovski, parte din I. Rusu Șirianu

→ ZONA DESTINATĂ CAZĂRII ȘI GASTRONOMIEI DE TIP REGIONAL, care să cuprindă:

- **Boutique-uri de hotel**
- **Restaurante pe baza produselor regionale**

Această zonă s-a amplasat într-un fond construit ce poate suporta modificări pentru a o susține. Porțiunea este nod de transfer între centrul istoric și reprezentativ cu 3 cartiere însemnate: Pârneava, Vlaicu, Bujac și permite o bună accesibilitate dinspre Aeroportul Internațional Arad și Gara Centrală.

Străzile și fondul construit aferent cuprinse în zona destinată cazării și gastronomiei de tip regional: Coșbuc, Mărășești, parte din I.L. Caragiale, Gh. Popa, I. Sava.

→ **ZONA DESTINATĂ ACTIVITĂȚILOR SPECIFICE CENTRULUI ȘI COMERȚULUI CU MĂRCI ÎNREGISTRATE INTERNAȚIONAL**, care să cuprindă:

- **Obiective de interes public- existente**
- **Magazine de retail de renume mondial**

Zona s-a prevăzut în arealul de influență a Bd. Revoluției și Piața Avram Iancu, acolo unde există și astăzi instituții de interes general și comerțul principal central. În această zonă se desfășoară actualmente cel mai intens trafic pietonal, datorită punctelor de interes, al accesibilității cu transportul în comun.

→ **ZONA DESTINATĂ COMERȚULUI CU MĂRCI ÎNREGISTRATE REGIONAL**, care să cuprindă:

- **Obiective de interes public- existente**
- **Magazine de retail de renume regional**

Arealul destinat comerțului cu mărci înregistrate regional este mai mare, datorită faptului că se pune accent pe zone care actualmente acumulează multă populație în acest scop: Piața Mihai Viteazu, Piața Catedralei, tangent Piața Arenei și centrul Aradului Nou.

→ **ORAȘUL „ECO-ACTIV”**:

Este un concept anume creat pentru Arad prin prezentul PUZCP.

Are ca scop principal protejarea Cetății Aradului în cadrul natural ce a fost modelat antropoc special pentru acest obiectiv. Redarea Cetății în circuitul civil nu este o voință nouă, însă până acum s-a încercat găsirea unei/unor destinații precise. Astfel, prin studii și proiecte se făcea mereu o comparație cu zona centrală, cu obiectivele de interes existente, cu o posibilă relocare a acestora și crearea unui centru cultural și academic nou. Proiectele stau la baza procesului inițiat de introducerea a Cetății pentru prima oară în istorie în circuitul civil. Putem spune că demersurile trecute cu privire la revitalizarea Cetății nu mai fac față unei refuncționalizări reale pentru dezvoltarea actuală a Aradului în context macro-economic european. Păstrarea ei în regim non-aedificandi a fost un lucru pozitiv în raport cu tendința dezvoltărilor imobiliare. Foarte important este faptul că acest teren a rămas o rezervă urbanistică ultracentrală, un spațiu ce va echilibra densitatea zonei centrale în general.

Zonificarea propusă prin PUZCP accentuează un areal destinat Cetății (SIR 4) în raport cu albia majoră a Mureșului (SIR 5), un areal ce lasă întrepătrunderea activităților orașului ECO-ACTIV:

ECO: Amenajări peisagere, plămânu verde, aer-apă-sol, dedicate cetățenilor

ACTIV: Activități în aer liber, de promenadă cotidiană, pentru evenimente cheie, pentru un mediu ambiant și o atmosferă primitoare, gentilă, sigură, în toate anotimpurile, dedicată bunăstării individului și societății

- SIR 5 devine PARCUL CENTRAL al Aradului, pe ambele maluri ale Râului Mureș, la care să aibă acces cetățenii din toate cartierele perimetrare în primul rând pietonal și cu bicicleta. Parcul va fi amenajat în mod dinamic și pentru activități diverse de petrecere a timpului în aer liber: locuri de joacă, piste pentru biciclete și instalații pentru sport extrem cu bicicleta, piste de jogging, locuri pentru picnic inclusiv cu pavilioane, alimentație publică în noduri de circulație.

Se va asigura și o cale de comunicație rutieră pentru cazuri de situație de urgență, colectare deșeurilor și aprovizionare în intervale orare. Tot SIR 5 va acomoda în zona Porții principale de intrare în Cetate (la Vest-pentru a nu deteriora perspectivele valoroase) parcaje pentru vizitatori.

Menționăm că SIR 5 cuprinde activități complementare PARCULUI CENTRAL existente pe ambele maluri și cu tradiție- unități de agrement și sport: cluburi sportive (tenis, fitness) atât în clădiri specifice, cât și amenajări de terenuri de sport diverse; există cluburi sportive inițial dedicate canotajului; Ștrandul municipal (azi „Neptun”). Tot în acest areal există o zonă de locuințe: „ZONA BULA”- proprietăți particulare, precum și obiective de alimentație publică. Toate unitățile funcționale se propun a fi păstrate, cu mențiunea că zona este supusă inundațiilor periodice (cu o frecvență 1 dată la 100 de ani), iar responsabilitatea locuitorilor și proprietarilor pentru posibile daune cade în sarcina acestora.

PUZ- „Malurile Mureșului”, documentație elaborată de arh. Cornelia Tudor și arh. Dana Tudor, predată Primăriei Municipiului Arad în 2007, în curs de avizare, vine în întâmpinarea prevederilor PUZCP. Studiul cuprinde Malul drept al Râului Mureș între Podul Rutier Micălaca și Podul Decebal. S-au prevăzut următoarele amenajări:

- pistă de biciclete pe două sensuri la nivelul coronamentului digului de protecție, pe partea albiei majore, care leagă cartierele perimetrare și poate fi continuată și dincolo de podul Decebal, înspre Sud, în

relația cu Mureșul, spre Cartierul Pârneava, dar și înspre Aradul Nou.

- 2 Poduri pietonale definitive și pentru biciclete, pentru accesul la Ștrandul Neptun, în dreptul intrărilor actuale. Acest fapt împreună cu pista principală pentru biciclete a atras necesitatea supralărgirii promenadei de la nivelul coronamentului digului, fără a se afecta elevația de beton cu alte străpungeri.
- 3 puncte de interes major pentru malul drept al Mureșului- platforme flotante, pentru alimentație publică cu terase tip ponton, inclusiv pentru asamblarea de ambarcațiuni fără motor pentru diferite spații de alimentație publică, sau construcții ușoare, demontabile cu o arhitectură specială care să exprime relația cu apa.
- 1 teatru de vară, fără gradene, fără închideri structurale, ce poate deveni patinoar pe timp de iarnă.
- refacerea întregii arhitecturi ale obiectivelor de utilitate publică în spiritul formal arhitectural în relație cu apa
- toalete ecologice

Modelul de amenajare, fără intervenții majore în rețeaua actuală de alei, se preia pentru amenajarea întregului PARC CENTRAL, inclusiv poduri pietonale propuse în puncte-cheie, cu o bună accesibilitate din punct de vedere al traseelor libere pietonale. Și parcul central trebuie să primească amenajări care să ajute la vitalizarea acestuia: alimentație publică, mici chioșcuri, câte un obiectiv în puncte cheie.

- SIR 4 devine elementul cheie, de sinteză al orașului istoric, în completarea parcului central propus și cu trecere înspre fortificația propriu-zisă a Cetății. Cetatea va acomoda în zidurile, clădirile și amenajările sale exterioare, spații destinate unui complex balneo-climateric, în sensul de circuit liber al pietonului în interiorul Cetății și cu obiective care să susțină activitatea menționată. Acestea pot fi: hoteluri din lanțuri internaționale cu servicii bazate pe centre de sănătate prin tratamente cu apă termală și complementare, operă, reconstrucția Bisericii franciscane în care să se organizeze concerte de orgă, alimentație publică în regim restaurant, etc.

REGLEMENTĂRI PE TERMEN SCURT (1-3 ani)

- ➔ Încurajarea societății civile interesate de dezvoltări de activități specifice ZCP (comerț, cazare, alimentație publică) să vizeze poziționarea în zonele prevăzute, prin schimburi de trenuri.
- ➔ Mediatizarea/aducerea la cunoștința publicului general a sectoarelor de activități specifice ZCP și poziționarea acestora în cadrul fondului construit.
- ➔ Realizarea de studii economice și spațiale pentru asigurarea dezvoltării sectoarelor de activități
- ➔ Proiectarea și realizarea PARCULUI CENTRAL până la fortificațiile exterioare ale Cetății (adică SIR 5)
- ➔ Începerea studiului de revitalizare, reconversie și restaurare a Cetății Aradului (SIR 4), corelat cu amenajările PARCULUI CENTRAL și cătarea și selectarea partenerilor viitori pentru investiții.

B. RENOVAREA ȘI RESTAURAREA CLĂDIRILOR DIN ANSAMBLUL URBAN ARAD

Ca principiu general, renovarea și restaurarea clădirilor pune accent pe conservarea fondului construit istoric. Se va pune accent pe conservarea clădirilor, în sensul refacerii tuturor elementelor compoziționale arhitecturale și pe consolidarea structurală în sensul restaurării: consolidări, operațiuni contra umidității (de infiltrație, din precipitații și eroziuni eoliene).

În funcție de starea de degradare generală a obiectivelor, precum și în funcție de poziția acestora în cadrul fondului construit, în sensul celor impuse de litera și spiritul RLU aferent, ca act de autoritate a administrației publice locale, PUZCP prevede măsurile de reabilitare, renovare și restaurare a fondului construit existent:

REGLEMENTĂRI PE TERMEN LUNG (5-10 ani)

- ➔ Încurajarea societății civile proprietară de imobile din cadrul ZCP și a factorilor interesați să respecte în mod continuu prevederile legale cu privire la protecția monumentelor enunțate în Legea 422/2001 și Ordinul MCC nr. 2684/2003. Întreținerea permanentă a imobilelor și a instalațiilor aferente este o obligație, nu o scuză. În aceeași manieră trebuie tratate și amenajările din domeniul public (străzi, parcuri, scuaruri).
- ➔ Obiectiv final: renovarea și restaurarea tuturor obiectivelor construcții din ZCP și amenajarea completă a spațiilor publice aferente.

REGLEMENTĂRI PE TERMEN MEDIU (3-5 ani)

- În mod etapizat și unitar se vor începe lucrările de restaurare și renovare a clădirilor așezate de-a lungul arterelor principale, ce acționează ca interfață pentru toți locuitorii Aradului și pentru vizitatori.
- În mod etapizat și unitar se vor începe lucrările de restaurare și renovare a clădirilor așezate în frontul străzilor de legătură între arterele principale
- În mod etapizat și unitar se vor începe lucrările de restaurare și renovare a clădirilor așezate în frontul străzilor de deservire locală
- Se vor realiza amenajările spațiilor din domeniul public prin tratarea unitară și compozițională a acestora, cu aceleași materiale și texturi pentru îmbrăcăminte, dispuse în modul cel mai avantajos pentru a susține caracterul local. Se va pune accent pe amenajarea trotuarelor, a spațiilor verzi plantate de aliniament, a spațiilor verzi din piețe și scuaruri și a promenadelor existente și propuse, pe mobilierul urban unitar, pe iluminatul public puternic și cel arhitectural.

REGLEMENTĂRI PE TERMEN SCURT (1-3 ani)

- Se vor renova anexele gospodărești și garajele aferente proprietăților în mod concomitent cu asanarea fondului construit de construcțiile mici, parazitare: magazii, cotețe, latrine și salubritatea proprietăților în ordinea de folosință a acestora: publică, semipublică, semiprivată și privată.
- Refacerea signalisticii: firme de pe fațade și domeniul public

C. PROPUNERI PRIVIND REZOLVĂRI ALE CIRCULAȚIILOR CAROSABILE, STAȚIONĂRILOR, CIRCULAȚIILOR PIETONALE

În Municipiul Arad sunt lucrări de execuție în desfășurare pentru modernizarea arterelor de circulație majore, dar și a străzilor din cartiere, inclusiv prin asigurarea de prelungiri ale rețelelor edilitare și modernizarea transportului în comun- tramvai.

În contextul problematicilor expuse în prezentul PUZCP asupra unui areal vast din teritoriul Municipiului Arad și care coincide cu parte din Zona Centrală, s-au identificat atât la niveș de PUG. Cât și prin PUZCP disfuncționalități cu privire la circulațiile carosabile, staționări și circulații pietonale. În continuare se prevăd, punctual, câteva concepte asimilate și din alte proiecte ale Municipality din Arad (atât din trecut, cât și de actualitate) și a Ministerului Transportului, prezentate pe categorii și etape de timp.

REGLEMENTĂRI PE TERMEN LUNG (5-10 ani)

Datorită acțiunilor întreprinse de administrația publică locală, traficul major de tranzit practicat în anii *90 tangențial ZCP a fost deviat parțial pe șoseaua de centură- inel de trafic aproape complet pe direcțiile V-N-E. Inelul se va completa prin implementarea programelor guvernamentale în termenul cel mai scurt.

În cadrul ZCP problema majoră rămâne traficul de tranzit orășenesc, în special datorită punctelor de interes amplasate comasat aici: unități administrative și universitare în special. O altă variabilă a traficului orășenesc de tranzit este navetismul local, a deplasării populației cu autoturismul la locurile de muncă aflate în zonele perimetrice centrului, sau chiar în localități aflate în raza de 50 km de Arad. Practic, se constată că ZCP este aglomerat permanent în primul rând datorită populației care lucrează în zonă, fără ca instituțiile respective să aibă locuri de parcare special amenajate în proprietatea proprie. Peste acest tip de circulație și staționare se suprapune circulația autoturismelor a persoanelor ce vizitează dintr-un interes sau altul zona centrală. Acest tip de circulație, de tranzit orășenesc se va putea reglementa prin:

- finalizarea inelului de centură amintit, pe direcția V-S-E, cu atenție la țesutul urban destinat locuirii (C-șea Ștefan cel Mare, str. A.M. Guttenbrunn, C-lea Cetății)
- organizarea superioară a circulației în conformitate cu traficul de perspectivă, cu necesitățile funcționale orașului și cu legislația în vigoare și aici facem trimitere chiar și la primul plan de sistematizare a orașului din 1838: când se prefigura se prefigura **primul inel de circulație** în jurul așezării. Acest inel nu avea semnificația pe care astăzi i-o atribuim- de decongestionare a traficului, însă aceea primară de a lega cât mai multe zone cu un traseu minimal. Inelul era format din: Str. Pădurii- Str. Barbu Lăutaru- Str. Primăverii- Splaiul Toth Sandor- Splaiul Praporgescu- Str. I. Alexandru (fostă Ineului)- Calea I. Maniu- Podgoria- Str. Banul Mărcine- Piața Spitalului- Str. Andrányi Károly- Str. Abatorului- Str. Pădurii. Calea A. Șaguna era o mediană de scurtare a inelului între Aradul Vechi și cartierul Pârneava. Încă de atunci exista viziunea unui pod nou între Calea Andrei Șaguna și Aradul Nou.

- Realizarea podului rutier din vecinătatea ZCP Calea Andrei Șaguna și Aradul Nou și în general a tuturor podurilor rutiere propuse în PUG
- **Există, deci posibilitatea ierarhizării circulației rutiere de tranzit orășenesc, fără a congestiona Centrul și fără a ieși din oraș, așa cum s-a propus în planșa 01- Încadrarea în intravilanul Municipiului Arad.**
- **Inelul propus este demarcat de următoarele străzi și prelungiri ale celor existente:**
 - **Piața Podgoria- str. Corneliu Coposu- str. Banu Mărăcine- Piața Spitalului- Calea Andrei Șaguna- pod nou rutier- str. Ady Endre- Calea Timișorii- C-lea Ștefan cel Mare- centura Subcetate- Pod rutier Micălaca- Bd. N. Titulescu- Calea Iuliu Maniu**
- Foarte important este faptul că generarea acestui inel atrage după sine o altă relație importantă: prelungirea traseului Splaiului Toth Sandor, de pe malul drept al Râului Mureș, după modelul Splaiului Gen. Praporgescu, inclusiv prin continuarea promenadei pietonale.
- Un alt factor important în urma implementării inelului de circulație propus, este redistribuirea căilor de transport în comun, respectiv introducerea tramvaiului pe Calea Andrei Șaguna pentru deservirea unui număr și mai mare de populație (având în vedere și sectoarele de activități specifice ZCP), precum și traversarea acestuia peste Mureș, datorită podului nou, în Aradul Nou până pe Calea Zădăreni și întoarcerea spre Gara Aradul Nou pe str. Orșova. Astfel se va elibera artera principală Calea Timișorii, iar pentru zona centrală, pentru cetățenii care au locuri de muncă aici se vor păstra traseele existente ale tramvaiului între Podgoria și Piața Arenei. Acest traseu special, ar putea fi și util prin promptitudine și poate fi un element specific Aradului prin garnituri de tramvai realizate în stil epocal pentru promovarea turistică.
- Astfel se va putea gestiona și modul de staționare în parcuri supraterrane propuse prin prezentul PUZCP. Există propuneri pentru parcuri publice subterane prin PUD aprobat în Piața Avram Iancu și parcuri supraterrane prin PUD aprobat str. Tudor Vladimirescu.
- Segregarea tipurilor de circulație menționate, va conduce la susținerea traseelor pietonale existente și specifice Aradului: Bd. Revoluției- ca principal traseu de promenadă caracteristic, precum și traseele pietonale aferente străzilor transversale pe acesta. Tot polul Aradului Vechi pietonizat, deschis pietonului de zi cu zi și vizitatorilor se va lega de PARCUL CENTRAL ȘI CETATEA prin continuarea acestor trasee peste Mureș prin realizarea de poduri pietonale cu piste de biciclete.

REGLEMENTĂRI PE TERMEN MEDIU (3-5 ani)

- Se vor încheia toate lucrările de execuție ce se desfășoară în prezent în arealul ZCP
- Se vor realiza parcajele supraterrane și subterane propuse (unele chiar aprobate)
- se vor realiza amenajările tuturor piețelor, scuarurilor și a traseelor pietonale principale, ce leagă Aradul vechi cu parcul central, inclusiv podurile pietonale.

REGLEMENTĂRI PE TERMEN SCURT (1-3 ani)

- Se vor întreține continuu marcajele rutiere
- Se va asigura o bună vizibilitate a semnelor de circulație, precum și o mai puternică semnalizare a direcțiilor principale.
- Foarte urgentă este realizarea parcului propus din zona mediană a Bd. Revoluției și reîntregirea aliniamentelor plantate propuse pe străzile menționate în parte scrisă.

D. PROPUNERI DE RACORDĂRI ALE REȚELELOR TEHNICO-EDILITARE

În concordanță cu prevederile PUG Arad și a RLU PUG și a ZCP, rețelele tehnico-edilitare se propun a fi:

- întreținute în permanență
- se vor extinde rețelele edilitare la toate obiectivele propuse, inclusiv la nivelul albiei majore și la Cetate
- Se propune alimentarea cu căldură în sistem centralizat a Aradului Nou.
- Pe termen scurt, se vor elibera fațadele clădirilor din ZCP de toate rețelele și instalațiile, precum și cele aeriene din domeniul public.

E. PROPUNERI PRIVIND PREVEDERILE DIN REGULAMENT, DIFERENȚIATE PE SUBZONE ISTORICE DE REFERINȚĂ ȘI SUBDIVIZIUNI ALE ACESTORA

Regulamentul Local de Urbanism detaliază prevederile PUG în spiritul ZCP. S-au introdus prevederi specifice pentru subzonele istorice de referință și quartalele evidențiate.

3.2. REGLEMENTĂRILE URBANISTICE EXTRASE DIN PROIECTUL HIST.URBAN elaborat de sc Renovatio Nova srl, arh. Ștefan Sandor

→ Elaborarea unui plan centralizat în refacerea infrastructurii la apa canal, instalații termice și electrice, dar mai ales la instalațiile de telecomunicații (indiferent de cine aparțin Romtelecom, RDS...) și gaze.

Trebuie găsită soluția de a rezolva problema cutiilor cu contoare de gaze și mai ales a tevelor de gaze de pe fațade (la Sibiu și Sighisoara s-a rezolvat în centrul istoric).

Iluminatul public trebuie îmbunătățit, și aici mă refer la acele clădiri monument – care merita să primească un aspect atragător și noaptea. Trebuie continuată ideea cu iluminatul arhitectural începută cu specialiștii în domeniu, în colaborare cu arhitecții.

→ Elaborarea unui plan centralizat în refacerea infrastructurii – toate specialitățile –

→ Elaborarea unor hotărâri sau Reglementări locale – privind dispariția tuturor elementelor perturbatoare de pe fațada și de a da un instrument performant în mâna proiectanților respectiv a beneficiarului (fără portite)

→ Elaborarea unui studiu de culoare pentru toată zona centrală. Totul trebuie gândit unitar și nu pe bucățele. Studiu de desfășurare.

→ Elaborarea unui studiu pentru „refatadizarea” blocului în ideea de a integra cât de cât în zona, chiar făcând obiectul unui concurs de idei.

→ Dezvoltarea ideii de agora – în P-ta Avram Iancu, și a pietonalului Est-Vest, Cetate – Metianu- Parcul Reconcilierii – pentru dezvoltarea turismului și agrementului (Strand)

→ O putere mai mare pentru Inspectoratul Județean în Construcții Arad, să devină un fel de „poliție în construcții”. Să facă verificări efective pe șantiere, până la cele mai mici detalii (nu numai la rezistență) și mai ales la calitatea fațadei și a culorilor (materiale adecvate)

→ Reintroducerea tâmplăriei ornamentale din lemn la parterele comerciale.

Toate reglementările macro-zonale enunțate vin în sprijinul administrației publice locale de a întruni cerințele Cartei de la Leipzig pentru Orașe Europene Durabile.

3.3. REGLEMENTĂRILE URBANISTICE EXTRASE DIN PUD PIAȚA AVRAM IANCU, elaborat de sc Arh Design srl, arh. Aida Botoș, PUD AMENAJARE URBANISTICĂ PIAȚA CATEDRALEI, elaborat de arh. Cornelia Tudor ȘI PUZ PARCUL RECONCILIERII ROMÂNNO-MAGHIARE

PUD PIAȚA AVRAM IANCU

Prin soluția urbanistică propusă s-a urmărit ridicarea prestigiului și a atractivității zonei, prin redarea întregii suprafețe a pieței, inclusiv a zonei carosabile, spațiului public. De asemenea se propune eliminarea pe cât posibil a conflictelor generate de intersecția zonelor pietonale cu cele carosabile, creșterea coerenței cadrului construit alcătuit din clădiri cu fronturi continue dispuse pe aliniament, cu parter comercial, clădiri având două sau mai multe niveluri.

Prezentul studiu urmărește revitalizarea acestei zone prin redobândirea caracterului specific de nucleu al vieții comerciale, culturale și sociale într-un cadru arhitectural-urbanistic specific, tradițional protejat, ale cărui caracteristici de ansamblu și detaliu se mențin și se pun în valoare.

1.Devierea circulației carosabile cu traversarea pieței prin subteran.

Pentru realizarea unei suprafețe pietonale fără intersecții cu circulația carosabilă pe întreaga suprafață a pieței, se propune realizarea unui pasaj subteran carosabil pentru circulația auto de tranzit a zonei. Accesul în pasaj se realizează în continuarea Bulevardului Revoluției, adiacent teatrului, latura vestică, după intersecția cu Strada Goldis, iar ieșirea se va realiza pe colțul sud-vestic înainte de strada Barițiu. Astfel circulația înspre strada Goldis și dinspre strada Barițiu nu va fi afectată. Menționăm că această soluție impune eliminarea circulației din spatele teatrului, latura de nord a pieței, conform temei de proiectare și impune în egală măsură, deschiderea unui inel de circulație în fața teatrului, așa cum este indicat ca și posibilitate în P.U.D.- Sfânta Treime, varianta avizată cu Hotărârea nr. 276/14.11.2005 a C.L.M. Arad.

2.Amplasarea unei parcări colective subterane sub toată suprafața actualei zone pietonale a pieței.

Rezolvarea circulației de tranzit din piața impune rezolvarea parcarii în această zonă. Pentru aceasta, reiterând o idee propusă în Concursul de Idei – Piața Avram Iancu de către majoritatea participanților și imbrățișată de autorități,

se propune realizarea unei parcuri colective subterane care sa deserveasca atat riveranii, care nu au aceasta posibilitate in interiorul curtilor perimetrare pietei, cat si pe cei care vin cu diferite scopuri in zona.

Accesul este propus paralel cu accesul pentru breteaua de tranzit subterana dar alegerea destinatiei va fi reglementata din exterior, in subteran nemaifiind permise schimbari de banda de circulatie.

Leşirile dinspre parcare colectivă vor fi amplasate pe latura estică a pieţei, înspre direcţiile majore de circulaţie: B-dul Revoluţiei cu directia Piaţa Podgoria şi înspre strada N. Bălcescu cu directia Podul Decebal – Cartierul Micalaca si directia Piata Arenei cu cartierul Aradul-Nou.

Capacitatea parcurii colective va fi de 278 de autoturisme, daca parcare se va realiza pe un singur nivel. In prezent, asa cum este organizata parcare la nivelul terenului sunt disponibile doar un numar de 152 de locuri de parcare, fiind calculate si portiunile de strada afectate de amenajarea pietei si anume B-dul Revoluției, lateral de teatru partea de est si vest. Exista de asemenea posibilitatea realizarii a cel putin unui nivel suplimentar, al doilea nivel subteran caz in care capacitatea ar creste aproape la dublu, mai putin suprafata necesara accesului la acest al doilea nivel.

In cazul in care acest al doilea nivel de parcare devine fezabil, exista posibilitatea realizarii unor spatii comerciale la primul nivel de parcare, spatii comerciale dispuse in vecinatatea acceselor care fac legatura cu nivelul suprateran al pietei. Acest lucru va putea fi stabilit in urma unui studiu de fezabilitate intocmit de catre Primaria Municipiului Arad, realizat in concordanta cu tendintele actuale in urbanismul modern.

Accesul pietonal, in si din parcare, va fi realizat prin intermediul unei zone de acces principale, dispusa pe mijlocul deschiderii lungi a pietei, adiacent laturii vest, dotata cu lifturi si eventual scari rulante si 4 noduri de circulatie verticala dispuse in cele 4 colturi ale pietei, dotate numai cu scari fixe. Aceste zone de acces vor fi protejate de niste constructii usoare demontabile. Acestea vor fi realizate cu materiale moderne, usoare si transparente. Pentru protectia zonelor de acces recomandam folosirea structurilor metalice si numai suprafete vitrate, astfel incat prezenta acestor constructii de protectie a acceselor de si la parcare sa fie cat mai discreta.

In subteran vor fi dispuse spatii tehnice corespunzatoare dar si grupuri sanitare publice.

3. Prin devierea circulaţiei şi subtraversarea pieţei întreaga latură vestică a pieţei va fi redată circulaţiei pietonale putând fi amenajată corespunzător.

Pe latura estică, între străzile Gh. Lazăr şi N. Bălcescu se propune eliminarea circulaţiei auto şi integrarea întregii zone carosabile în spaţiul urban al pieţei.

Pe latura sudică şi nordică se propune de asemenea eliminarea totală a circulaţiei auto şi redarea întregii zone circulaţiei pietonale. Ca urmare a propunerilor descrise piaţa îşi va redobândi funcţiunea şi efervescenţa iniţială, redevenind nucleul tradiţional comercial şi cultural al zonei centrale.

De asemenea se decide posibilitatea continuarii programului de amenajare a zonei pietonale in continuare pe strada Metianu si mai departe Piata Catedralei inspre ansamblul Parcul Reconcilierii si Turnul de Apa.

4. Prin respectarea reperelor de continuitate şi de diversitate ale culturii urbane anterioare se va accentua caracterul reprezentativ al zonei. În acest sens se propune rezervarea în treimea sudică a pieţei a unui spatiu distinct destinat amplasamentului Monumentului Marii Uniri. Tot prin grija Primariei se vor crea conditiile pentru mutarea Monumentului Eroilor pe un amplasament adecvat, propunerea Primariei fiind Cetatea Aradului dupa ce aceasta va reintra in circuitul civil si in proprietatea Municipiului.

5. In treimea nordică se propune amplasarea unei oglinzi de apă şi a unui ansamblu de fântâni. Zona centrală a pieţei se va amenaja astfel încât să poată găzdui orice eveniment specific urbei dar şi a unor evenimente culturale, chiar a unui cinematograful în aer liber pe timp de vară, sau alte manifestatii care duc lipsa de un spatiu adecvat.

Oglinda de apa va fi dinamizata cu jeturi de apa care sa porneasca direct din pavajul decorativ si va fi realizata doar prin denivelarea pavajului, fara borduri sau alte piedici fizice la nivelul de calcare.

Toata suprafata pietei, inclusiv suprafata de circulatie a tramvaielor si suprafata carosabila dintre strada N. Balcescu si B-dul Revoluției, latura estica, vor fi finisate cu dalaj decorativ de diferite tipuri si materiale, cu diferite dimensiuni, culori si suprafete. Toate aceste materiale vor fi in sa maximum de rezistente pentru durata in timp. De recomandat este folosirea materialelor naturale, si anume diferite feluri de granit – placi sau calupuri, diferite feluri de gresii portelanate, placi sau elemente ceramice vitrificate, de mare rezistenta, eventual prefabricate in functie de modelul de dalaj, modelul de jardiniara sau bordura decorativa pentru care este propus. Vor fi studiate moduri de asezare, aliniere, crearea de suprafete diferite, decorative prin diferenta de material, dimensiune, culoare etc... Dalajul va fi corelat cu un sistem de rigole pentru scurgerea apelor pluviale incastrat in pavaj, care avand in vedere suprafata pietei va genera la randul ei un desen propriu al pantelor de directionare a apei.

Dalajul decorativ va fi realizat pe toata suprafata pietei din front in front. Trotuarele adiacente cladirilor vor fi desfiintate fizic iar nivelul acestora va fi refacut cu noile materiale propuse la nivelul actual, acesta fiind nivelul general propus al pietei. Suprafata carosabila, in toate situatiile de intalnire cu suprafata pietonala va fi delimitata de aceasta cu borduri speciale, diferenta de nivel fiind de maximum 15 cm. Suprafata pietonala va fi racordata la acelasi nivel cu toate trotuarele strazilor adiacente. De asemenea vor fi realizate treceri cu panta pentru persoane cu dizabilitati in toate locurile destinate traversarii carosabilului.

Limitele exterioare ale dalajului propus vor fi la strazile adiacente si anume :-intersectia cu strada Baritiu, Gh. Lazar, N. Balcescu, B-dul Revolutiei, V. Goldis si Metianu.

De-a lungul traseului tramvaiului si portiunii carosabile de la nivelul pietei se vor monta elemente de separare sub forma unor stalpisorii dispusi la anumita distante pentru a marca acordarea unei atentii sporite la trecerea printre acestia. Acesti stalpisorii vor fi realizat din metal sau prefabricati din piatra artificiala si vor avea o inaltime cuprinsa intre 60 si 90 de cm.

6.Zona va fi revitalizată prin amplasarea unor terase cu caracter provizoriu, terase care vor completa și extinde zona de servicii respectiv alimentatie publica existenta la parterul cladirilor de pe perimetrul cladirii: restaurante, cafenele, berării, cofetării.

Toate terasele vor fi executate din materiale usoare demontabile- lemn si/sau metal zincat sau inox, **fiind acoperite dar deschise, fara pereti si vor avea caracter provizoriu.** Ele vor fi asezate pe pavajul propus si vor rezema simplu fara fundatii sau alte sisteme de prindere cu caracter definitiv. In eventualitatea unor manifestari cu necesar de spatiu mai mare sau alte situatii care o necesita terasele pot fi evacuate, demontate si reasezate. Terasele vor fi agrementate cu jardiniere din materiale usoare, umbrele etc...

7.Spațiile verzi vor fi realizate atât prin plantații pitice si medii în jardiniere cât și prin realizarea unor zone integrate în desenul general al pieței, zone realizate sub forma de „Terasa Inierbate „. Pe latura estică se vor planta arbuști decorativi care vor constitui totodată și o perdea de protecție pentru zonele pietonale față de zgomotul produs de circulația tramvaielor.

Vegetatia existenta actualmente pe perimetrul pietei, adiacent trotuarelor, va fi pastrata si reincadrata in ansamblul pietonal care va fi generat.

Terasa inierbate vor fi plantate cu preponderenta cu gazon, flori de sezon si arbusti mici decorativi avand in vedere stratul nu foarte adanc de pamant vegetal in care aceste plante se pot dezvolta. Arbustii vor fi selectionati in functie de caracterul decorativ, forma coroanei, culoarea florilor si perioada de inflorire etc..., prin aceasta incercandu-se obtinerea unei imagini dinamice a plantelor in functie anotimp.

In zonele dalate , adiacent unor trasee de traversare a pietei, sau grupat in jurul elementelor de mobilare a pietei, alaturi de bancile dispuse etc..., vor fi amplasate jardiniere de diferite dimensiuni, realizate din piatra, lemn sau prefabricate usoare finisate cu piatra naturala, in care se vor planta de la flori pana la arbusti decorativi sau chiar pomisori care vor creste mai mari, pentru ambientarea suprafetei pietei.

8.Iluminatul pietei va fi de asemenea un capitol important al studiului care urmeaza a fi realizat. Iluminatul in ansamblu va fi un element foarte important de percepere a spatiului, respectiv de punere in valoare a diferitelor elemente punctuale din ansamblul propus.

In primul rand se va realiza un iluminat general cu stalpi de mare inaltime. Aceasta categorie de iluminat este prevazuta a se realiza pe stalpii existenti la nivelul trotuarului actual.

Acesti stalpi sunt realizati dupa un model din anii treizeci si sunt in continuare executati, atunci cand este necesara inlocuirea lor din varii motive, in atelierile unei intreprinderi aradene.

Al doilea nivel de iluminare se va realiza cu corpuri dispuse pe stalpi de mica inaltime, cu aspectul in concordanta cu ansamblul pietei, si corpurile de iluminat existente, amplasate pe fatada cladirii Teatrului, recent renovat, avand amplasamentul in functie de desenul dalajului decorativ propus.

Propunem de asemenea realizarea unui iluminat cu corpuri dispuse in pardoseala dalajului decorativ care sa descrie un traseu de traversare, sa uneasca vizual cate un element functional al pietei etc...

Un rol deosebit il va avea iluminatul decorativ al elementelor de ambientare si mobilare urbana. Aici este vorba de iluminatul special pentru Monumentul Marii Uniri. De asemenea este vorba de iluminatul fantanilor arteziene si jeturilor de apa, al vegetatiei etc...

Va fi de studiat si posibilitatea realizarii unui iluminat decorativ al cladirilor existente pe perimetrul pietei si accentuarea in acest fel a ansamblului urban existent – in mod similar cu iluminatul decorativ al fatadei Teatrului Ioan Slavici, in curs de finalizare. Scoaterea in evidenta a ansamblului construit determina in mod implicit refacerea,

restaurarea fatadelor existente, si de ce nu ?, in masura posibilitatilor, chiar investitii structurale, functionale si reamenajari ale cladirilor, unele din ele monumente istorice.

9. Vor fi create elemente diverse de mobilier urban: jardiniere, banci, elemente informationale pentru reclama si afisaj etc...

Toate acestea vor avea o linie cat mai simpla, alcatuite din elemente demontabile, din lemn, piatra sau prefabricate de piatra artificiala, piese metalice de asamblare, etc...

Corpurile de iluminat vor avea suporturi metalici, din otel finisati prin vopsire cu culori de la alb la tonuri de gri sau negru.

PUD PIAȚA CATEDRALEI

- **Amenajarea unei ESPLANADE**, a unui covor verde, alternativ cu EXPO FLORA sustine traseul pietonal major, pune in valoare fronturile pietei cu precadere cele estic si vestic (longitudinale) umanizeaza peisajul urban, creaza microclimat si articuleaza / integreaza si nuanțarea zonelor functionale; s-a propus realizarea unui eveniment dinamic cu apa, in axul . CATEDRALEI SF. IOAN BOTEZATORUL, la intrepatrundere cu liziera verde, in debleu/ rambieu, usor denivelat, pentru accentuarea compozitiei urbane;
- **mobilier static: banci in combinatie cu jardiniere: 4 grupari,**
- **pavaj ornamental realizat din suprafete alternate de beton amprentat- decorativ – covor, si suprafete din piatra naturala cu desen de dimensiuni mari**
 - se propun cca. 70 locuri de parcare la sol de-a lungul laturii vestice organizate in pachet,, ce se va realizeze cu circulatie interioara in sens unic, dar accesul in zona de parcare din traseele la rutiere cu dublu sens, in ambele locatii, asigurandu-se in exploatare siguranta in trafic pt. autovehicole si pietoni.
 - Se propue realizarea unui parcaj subteran pe un nivel , capacitate cca. 240 locuri de parcare , cu rampe ce asigura o panta de cca. 12% (~8*)
 - Se asigura accesele in parcare subterana de sub intreaga suprafata a pietei, intrare / iesire din parcajul propus a se amenaja la sol, , intr-un traseu carosabil perimetral cu sens unic,
- Amplasamentul pietei agroalimentare actuale se pastreaza, cu dimensiuni in completare, planimetric si volumetric, accesul principal al cumparatorilor facandu-se printr-o galerie-frontul nordic, ce asigura si fluenta pietonala – traseu compozitional major spre Turnul de Apa, cu abordare str. Rusu Sirianu: cap de perspective: TURNUL DE APA

PUZ PARCUL RECONCILIERII ROMÂNNO-MAGHIARE

În plus față de amenajarea existentă deja, documentația conferă o legătură pietonală cu Turnul de Apă și amenajarea de parcaje în zonă.

3.4. AMENAJAREA STRĂZII MEȚIANU

În contextul reglementărilor mai sus menționate și ilustrate în planșele de Reglementări Urbanistice ale prezentului studiu, amenajarea străzii Mețianu ca pietonal este oportună.

Amenajarea propusă corespunde Temei de Proiectare pentru Studiu de realizare a unei Axe Pietonale între Piața Avram Iancu și Parcul Reconcilierii Româno-Maghiare prin Piața Catedralei.

Strada Mețianu este o stradă îngustă și nu foarte lungă, special concepută pentru un mediu comercial:

- ➔ **Limitarea accesului auto** va fi strictă, cu program pentru realizarea aprovizionării comercianților. Practic traficul auto din zona perimetrală acesteia nu va fi afectat prin schimbarea sensurilor de circulație pentru străzile perpendiculare pe aceasta:
 - Gh. Barițiu- va fi cu sens dublu pe porțiunea de legătură cu str. V.Goldiș (în Nord) și cu str. Gh.Barițiu (în Sud)
 - Str. Ludovic Szantay va fi cu sens dublu până la intersecția cu str. Gh.Barițiu
 - Str. Românilor va fi cu sens dublu până la intersecția cu str. V.Goldiș
- ➔ **Pavajul:**
 - Compoziția pavajului propusă marchează axul străzii și se dorește a fi cât mai simplă, dar dinamică, pentru a nu concura desfășurarea fronturilor clădirilor. La capetele străzii se propun două vestibule urbane de primire, adaptate direcțiilor principale din spațiile publice adiacente străzii Mețianu (Piața Avram Iancu și Piața Catedralei).

- Intersecția cu str. Gh. Barițiu este cea mai semnificativă și aici s-a aplicat un accent în pavaj.
- Pavimentarea se va realiza prin aducerea nivelului străzii la o cotă nivelitică care să rezolve intrarea corectă în gangurile și curțile existente, în respect cu elementele arhitecturale ale clădirilor. Această soluție este un deziderat al colectivului de elaborare, însă din observațiile de pe teren s-a remarcat că va conduce proprietarii de spații comerciale cu acces din str. Meșianu la reconfigurarea acestora, întrucât va fi afectat numărul treptelor de la intrarea în aceste spații comerciale.
 - Sistemizarea verticală a pavimentății se propune a fi unitară, prin desființarea actualelor trotuare.
 - Materiale utilizate:
 - pe laturile aferente fronturilor de clădiri: placaj piatră naturală fasonată de culoare galben deschis
 - pe fâșia centrală: placaj piatră naturală fasonată de culoare roșu cărămiziu
 - axe de accent: piatră cubică granit (10x10x14 cm)
- Pentru asigurarea diversității compoziției propuse, s-au prevăzut casete circulare pentru arbori ornamentali de specii de max. 3,5 m înălțime, în alternanță cu mobilierul urban.
- Direcția str. Românului- str. L. Szantay cu traversarea str. Meșianu este cea mai uzitată pentru traficul auto, iar lipsa continuității dintre cele două străzi este disfuncționalitate pentru siguranța pietonilor, de aceea în axul străzii Românului s-a creat o platformă pentru o statuie, care va fi la o scară cât mai aproape de cea naturală.
- Iluminatul străzii este un element esențial în completarea noii funcțiuni de stradă pietonală. Actualmente **iluminatul stradal global** este realizat prin cabluri transversale și un corp de iluminat central, în axul străzii. Soluția actuală este în fapt corectă, dat fiind că str. Meșianu are o lățime medie de 8,00 m. Soluția adoptată păstrează acest sistem, la care se mai adaugă 2 cabluri longitudinale. Corpurile de iluminat vor fi astfel suplimentate, într-o manieră de compoziție alternantă. Se propune lumina globală albă. În completarea iluminatului global, se propun **console aplicate pe fațade**, pentru iluminatul punctual și de siguranță, în special la porți și accese în spații comerciale. Se propune lumina albă.
- **Mobilierul urban** propus sunt locuri de odihnă mobile– bănci cu șezutul din lemn pe structură metalică. S-a considerat că pietonalul Meșianu poate fi cadrul unor evenimente stradale (festivaluri, expoziții în aer liber, etc.), iar băncile vor putea fi reamplasate temporar.
- **Amplasarea teraselor** aferente spațiilor comerciale de alimentație publică va fi permisă în limita în care nu se va ocupa fâșia centrală a dalajului.
- Prin proiectul tehnic se vor găsi soluții pentru amplasarea de panouri informative pentru circuitul turistic, dar și pentru cele de publicitate.
- **Rețelele edilitare** din infrastructura străzii vor fi reproiectate împreună cu operatorii care le dețin la faza de proiect tehnic. Aici se poate accentua că rețelele aeriene trebuie să fie canalizate sub viitorul pavaj pentru eliberarea fațadelor.

EXEMPLE:

PIETONAL ORADEA







4. CONCLUZII

Concluziile studiului urbanistic ca realizare a Axei Pietonale s-au extras în cadrul memoriului de prezentare.

În continuare se punctează câteva concluzii prin care să rezulte că acest studiu, ca etapă a proiectului **Integrated Urban Development of Vital Historic Towns as Regional Centres in South East Europe** se încadrează în proiectele și programele europene enunțate la începutul memoriului.

Proiectul ViTo

Proiectul ViTo este promovat de către programul de cooperare transnațională South East Europe Transnational Coopertation Programme.

Pe scurt, proiectul ViTo folosește în avantajul său rezultatele proiectelor Hist.Urban și ADHOC din programul INTERREG IIIB CADSES. Experiența ambelor proiecte a rezultat în complementaritatea problematicilor, fiind necesară o aprofundare a acțiunilor de favorizare pentru dezvoltare integrată, bazată pe:

- fondul construit de patrimoniu ca factor de locație
- revitalizarea integrată.

Orașele istorice mici sau medii, cum este Aradul, trebuie să se folosească de condițiile lor existențiale:

- peisajul atractiv al orașului
- mixarea funcțiunilor urbanistice

Aradul, ca oraș din Sud Estul Europei, are elemente stabilizatoare pentru structura așezărilor, centre de servicii publice sau private și locuri de identitate regională, ca elemente cheie ale implementării Agendei de la Lisabona și Gothenburg. Dintre acestea amintim:

- Zona centrală a Aradului cu toate instituțiile administrative de interes național, județean și local: Primărie, Tribunal, Administrația Națională a Finanțelor Publice, Prefectura, bănci, Teatru, Bibliotecă, Spitale, Filarmonică, Complexul Muzeal, etc.
- Locuri de identitate regională: malurile Mureșului, Cetatea Aradului, Centrul Istoric.

ViTo se concentrează în promovarea administrării urbane transnaționale și să implementeze măsuri pilot pentru a avea rezultate vizibile care să îmbunătățească atractivitatea orașelor din Sud-Estul Europei pentru creșterea economică a acestora. Partenerii implicați în Proiectul ViTo, state membre ai U.E. sunt:

1. Slovenia- prin Municipiul Ptuj, ca lider
 - prin University of Primorska, Science and Research Centre, Obalno-kraska
2. România- prin Municipiul Arad
 - prin Municipiul Oradea
 -
3. Slovacia- prin autotitatea publică locală a Municipiului Banska
4. Ungaria- prin Centre for Regional Studies, Hungarian Academy of Sceinces, Békéscsaba
5. Austria- prin Municipalitatea Graz
6. Italia- prin SVIM - Sviluppo Marche S.p.A. din Ancona
 - Municipalitatea Teramo
7. Grecia- prin CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY OF XANTHI

Partenerii vor stabili temele managementului trans-sectorial pentru implementarea proiectelor locale și vor demonstra rezultatele rezultatele transnaționale ale ViTo.

Grupurile țintă identificate și strategiile transnaționale dezvoltate vor fi implicate în luarea deciziilor și în procesul de implementare. Metodele de creștere a investițiilor private în revitalizare vor fi dezvoltate și implementate. Viziunile comune asupra dezvoltării urbanistice integrate vor conduce la concepte și planuri de acțiuni bazate pe rezultate transnaționale anterioare.

Prezentul studiu urbanistic răspunde pachetelor de lucru pentru procesele de planificare integrată din cadrul proiectului **ViTo- Integrated Urban Development of Vital Historic Towns as Regional Centres in South East Europe- Together for the „Cultural Arad”**, Municipiul Arad fiind Project Partner 1.

Dintre pachete de lucru pentru procesele de planificare integrată ale proiectului sus-menționat, precizăm următoarele:

1. Definirea conținutului conceptelor dezvoltării urbane integrate pentru orașele istorice:

- criteriile și cerințe importante în conformitate cu Carta de la Leipzig (utilizarea sustenabilă a peisajelor urbane istorice; planificare trans-sectorială și spațială de înfrumusețare).

Din analiza evoluției istorico-urbanistice a Aradului și alte date cu caracter istoric și de cadru legal, rezultă că actualul Municipiu Arad este un oraș istoric, definit de toate elementele componente acestui tip de țesut urban, dar și cu elemente cu specific local. **Axa pietonală PIATA AVRAM IANCU-PARCUL RECONCILIERII PRIN PIATA CATEDRALEI**, cu posibila sa prelungire până la Cetatea Aradului, la nivel de studiu este o aplicație practică pentru utilizarea caracterului istoric al Aradului și pentru evidențierea abordării integrate în dezvoltarea urbană.

În raport cu **Carta de la Leipzig pentru Orașe Europene Durabile din 2007**, în Municipiul Arad se abordează în mod integrat diferite proiecte ce vizează Centrul Istoric, având ca principal beneficiar Municipiul Arad prin grija Administrației Publice Locale:

a. „Reabilitarea Centrului Vechi Istoric al Municipiului Arad”

- Obiectivul general al proiectului consta in cresterea atractivitatii turistice a Municipiului Arad si a judetului Arad prin reabilitarea si valorificarea durabila a patrimoniului cultural - istoric si modernizarea infrastructurilor conexe
- Finațarea proiectului a început prin programul PHARE și a continuat prin POR – Axa prioritară 5 – Domeniul major de intervenție 5.1 – Restaurarea și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural precum și crearea / modernizarea infrastructurilor conexe.
- Obiectivele care urmează a fi reabilitate sunt:
 - o Podul Traian, monument istoric, ce face legătura între Centrul Aradului și Cartierul Aradul Nou, situat la cca. 1,2 km de strada Mețianu
 - o Casa Preparandiei, monument istoric, situat la cca. 600 m de strada Mețianu
 - o Străzi din zona cea mai veche a Aradului Istoric: str. Preparandiei, str. Dornei, str. Mucius Scaevola, str. Patria, str. Malul Mureșului, str. Cuza Vodă, str. Cozia, str. Paul Chinezu, str. Florilor, str. Academia Teologică. Starada Academia Teologică este foarte aproape de str. Mețianu, legătura dintre acestea fiind Piața Catedralei.

b. Hist.Urban „Integrated revitalisation of historical towns to promote a sustainable urban development”

- Fiecare partener al proiectului își dezvoltă propriul proiect individual și contribuie în același timp la realizarea unui Manual trans –național de reabilitări de orașe istorice de mărime mică și mijlocie din Europa .
- Proiectul este finanțat de Uniunea Europeană prin programul INTERREG II B CADSES și cofinanțat de fiecare partener în parte
- Proiectul depus pe Prioritatea 1 Dezvoltare spațială ,coeziune economică , Măsura 1.2 Promovare urbană, a fost selectat pentru finanțare în al patrulea apel de propuneri de proiecte Interreg III B Cadses
- Studiul realizat în cadrul proiectului de finanțare se concentrează pe restaurarea fațadelor a 50 de imobile aflate pe artera cea mai importantă din Centrul Istoric: Bulevardul Revoluției
- Proiectul se află în procesul de implementare

c. Arad Urban Transport Project-EBRD Project –Beneficiary –in implementation REHABILITATION WORKS OF THE URBAN AREAS FACING SEVERE SHORTAGES IN SEWERAGE SERVICES IN ARAD MUNICIPALITY-World Bank

- Este un proiect de mare întindere pentru Municipiul Arad, incluzând lucrări de infrastructură din mai multe cartiere ale Municipiului
- Pentru Centrul Istoric, este esențială intervenția acestui proiect asupra sistemului de transport în comun (tramvai) și asupra Bd. Revoluției.

Deși Municipality a demarat de-alungul anilor și alte proiecte integrate pentru Arad, din aceste trei exemple se poate extrage îndeplinirea a câtorva principii esențiale ale Cartei de la Leipzig:

- **Crearea și asigurarea unor spații publice de bună calitate**
- **Modernizarea rețelelor de infrastructură și creșterea eficienței energetice**
- **Urmărirea unor strategii de dezvoltare a cadrului fizic**
- **Promovarea unui transport urban eficient și ieftin**

Principii care urmăresc:

- Consolidarea economiei locale și a politicii locale legate de piața forței de muncă
- Politici de educație proactivă și pregătire pentru copii și tineri

Astfel, Centrul Istoric al Municipiului Arad va corespunde nevoilor vieții cotidiene specifice secolului XXI, în raport cu păstrarea vie a acestei moșteniri culturale.

2. Definirea viziunilor comune: dezvoltarea unei viziuni comune asupra revitalizării integrate și asupra dezvoltării urbanistice într-un proces de planificare participativă, implicând părți interesate relevante, cetățeni, etc.

Conform Planului de lucru al proiectului ViTo, s-au demarat acțiuni prin care să existe implicarea societății civile din Municipiul Arad.

Chestionarul a fost difuzat în circulație largă pe internet, pe site-ul Primăriei Municipiului Arad, precum și prin intermediul postului local Info TV prin emisiunea ProUrbe, dar s-a aplicat și în rândul grupurilor țintă- formate din:

- instituții de cultură
- agenți economici
- cetățeni pe grupe de vârstă: tineri, adulți și vârstnici
- turiști

Chestionarul aplicat s-a realizat atât în cartierele Aradului, cât și cetățenilor locuitori ai zonei aferente traseului pietonal și s-a bucurat de o mare apreciere pentru realizarea acestui proiect și în special pentru amenajarea străzii Mețianu ca prim pietonal al Centrului Istoric.

3. Elaborarea conceptelor:

- documentație de analiză și de dezvoltare a viziunilor comune
- concepte de planificare integrată pentru procesul de revitalizare

Atât datele rezultate din chestionarul realizat, cât și datele de ansamblu rezultate din diferite studii urbanistice care s-au realizat de-alungul timpului pentru Municipiul Arad- citate de prezentul Studiu pentru Axa Pietonală între Piața Avram Iancu și Parcul Reconcilierii Româno-Maghiare prin Piața Catedralei, constituie o documentație de analiză pentru dezvoltarea integrată a Municipiului Arad și în special pentru Centrul Istoric.

Problematicile urmărite de-alungul studiului denotă faptul că există un concept de dezvoltare cu accent pe revitalizarea corectă a Centrului Istoric, ținând cont de specificitatea Aradului. Planificarea ține cont de:

- utilizarea funcțională a țesutului urban istoric, raportată la întreg orașul
- reorganizarea traseului de circulație rutieră în spiritul fluidizării acesteia
- accentuarea de trasee pietonale itinerante în raport cu Centrul Istoric, cu Râul Mureș și cu Cetatea Aradului
- alegerea străzii Mețianu ca primă intervenție ca pietonal
- identificarea posibilității de continuare etapizată de implementare a realizării întregului parcurs pietonal
- recalificarea cadrului fizic constituit de fronturi istorice

Municipiul Arad este conștient de patrimoniul moștenit și de scara de intervenție necesară. În continuare oferim un extras dintr-o altă lucrare din care reiese că Aradul, ca și administrație publică locală a fost dintotdeauna conștient de condiția de oraș al unei țări membre a Uniunii Europene.

Extras din PROIECT DISERTAȚIE arh. Dana TUDOR „**IMPORTANȚA ORAȘELOR MICI ȘI MIJLOCII ȘI A ZONELOR RURALE ÎN PROCESUL DE REGENERARE URBANĂ A ARIILOR METROPOLITANE- POLITICA EUROPEANĂ DE COEZIUNE, PLANUL NAȚIONAL DE DEZVOLTARE, PLANUL OPERAȚIONAL REGIONAL 2007-2013- JUDEȚUL ARAD**”, MASTER URBANISM, Facultatea de Arhitectură Timișoara, 2007
POLITICA DE COEZIUNE ÎN EUROPA 2007-2013

Noul context european se referă la refacerea politicii de coeziune interregională, având în vedere aderarea în cadrul Europei a două noi membre: România și Bulgaria.

Politica globală a Uniunii Europene se bazează pe concurența economică cu celelalte puteri mondiale S.U.A. și state din Asia- China, Japonia, India. Aderarea României și Bulgariei- țări ce se află într-o perioadă post tranziție- face ca discrepanțele sectoriale interne ale Comunității Europene să crească, având impact asupra concurenței globale.

Consiliul Europei a prevăzut, prin multiple studii și analize, o serie de avantaje și dezavantaje în viitoarea dezvoltare a Europei și a generat o nouă politică de acțiune la nivel intern. Politica de coeziune emite concepte menite a fi generale pentru diferitele sectoare ale mediului de co-existență în cadrul U.E. Conceptele s-au enunțat printr-o serie de conferințe încă la începutul anilor 2000 și s-au întărit ca linii directoare în 2006. Acestea se referă la:

- planul de dezvoltare strategică și la
- planul de dezvoltare spațială

Studiul de față dorește să puncteze fazele principale prin care România va trebui să treacă pentru a putea depăși condiția de țară aflată în perioada tranzițională de post-aderare și de a se alinia la cerințele U.E. față de un membru egal.

Studiul, ca metodă de cercetare, se va concentra pe politicile europene de *amenajare a teritoriului*, dar și pe cele interne- dat fiind faptul că unele decizii țin de administrația națională: metodologii de dezvoltare strategică și spațială. Se vor face referiri la Regiunea V Vest și în special la Județul Arad.

Pentru dezvoltarea uniformă și controlabilă a teritoriilor în cadrul Uniunii Europene s-a creat „Politica europeană de coeziune”. De la macro la micro, unitățile teritoriale de referință s-au denumit *EUROREGIUNI (în cazul regiunilor cu caracter transfrontalier)* și *REGIUNI (restul teritoriului statului)*, ce nu țin cont de actualele limite politico-geografice ale țărilor componente ale U.E. Funcțiunile dominante ale Euroregiunilor și Regiunilor se bazează pe dreptul fundamental european: *democrația*. Astfel, folosind tendințele naturale ale teritoriilor respective, în cadrul unității de Euroregiune și Regiune trebuie să co-existe zone și subzone funcționale între care să se dezvolte, pe sectoare economice principale, concepte ca și:

- **Dreptul la proprietate**- pentru continuitatea sistemului
- **Încurajarea concurenței**- socotită de Consiliul Europei ca cea mai importantă caracteristică ce poate dezvolta o euroregiune
- **Respectul față de vecinătăți**
- **Educare și informare**
- **Creștere și dezvoltare**
- **Sustenabilitate**

În urma lărgirii spațiului european, de-alungul anilor, începând cu anii 2000, politica europeană de coeziune (ce se bazează pe multe studii realizate atât la nivel național în diferite țări, cât și cu aplecare asupra individului) și-a schimbat motorul de acțiune adresându-se cu precădere **societății civile**. Actualmente aceasta reprezintă cel mai important și interactiv segment în toate programele politico-economice.

În cadrul Euroregiunilor și Regiunilor funcționează, pe baza dezvoltării spațiale existente și a concurenței naturale, **poli de generare urbană** care împreună cu teritoriul lor de influență (ce nu coincide în general cu cel administrativ) formează **ARII METROPOLITANE -zone ale Euroregiunilor și Regiunilor-** cu diferite raze de influență.

Subzonele Euroregiunilor și Regiunilor sunt constituite de masa zonelor rurale și a orașelor mici și mijlocii.

Până recent politica de dezvoltare europeană nu cuprindea prevederi pentru această masă, zonele rurale și orașele mici și mijlocii formând o rețea paralelă de dezvoltare față de marii poli urbani, fiind subordonați acestora și depinzând de strategiile locale de dezvoltare.

Pentru 2007-2013, Conceptul European de Dezvoltare Spațială se întoarce spre Zonele rurale și orașele mici și mijlocii, alocându-le programe speciale pentru încurajarea autosustenabilității acestora.

IMPORTANȚA ORAȘELOR MICI ȘI MIJLOCII ȘI A ZONELOR RURALE ÎN DEZVOLTAREA AMENAJĂRII TERITORIULUI ȘI A ZONELOR URBANE

Politica europeană de coeziune pentru 2007-2013 aduce un element de noutate: întoarcerea spre orașe de mici dimensiuni și zone rurale. De la începutul anului 2007 s-au ținut la Bruxelles și Roma mai multe conferințe pe programele europene „URBACT” și „INTERACT” (programe ce se derulau încă dinainte de aderarea țărilor Europei de Est) ce evidențiază importanța de bază a acestor elemente teritoriale și cum ele trebuie angrenate în dezvoltarea

europăeană. URBACT se referă la dezvoltarea transportului în orașe și regiuni, iar INTERACT la planuri și programe transfrontaliere.

Conform datelor statistice mediul rural este cel care aduce o importantă contribuție în economia statelor europene- cca. 30% din veniturile economiei.

Cel mai important rol pe care orașele mici și mijlocii este relația directă cu mediul rural, deci cu FONDUL AGRICOL ȘI FORESTIER. Marile orașe s-au dezvoltat pe baza altor sectoare economice, însă cel agricol constituie sectorul primar. Deopotrivă sursă de venit și patrimoniu național cu valențe naturale, fondul agricol este foarte important în susținerea marilor aglomerări urbane.

La acest punct este necesară o clasificare (pozitivă) a orașelor mijlocii, mici și a zonelor rurale.

- I. În funcție de numărul populației:
 - a. orașe mijlocii- sub 25 000 locuitori
 - b. orașe mici- 10 000- 25 000 locuitori
 - c. localități rurale- sub 10 000 locuitori
- II. În funcție de poziția în structura regională a Europei:
 - a. Vest-Europene
 - b. Europa de Sud
 - c. Europa de Nord
 - d. Europa Centrală și de Sud- Est
 - e. Europa Estică- Rusia
- III. În funcție de poziția în structura istorico- geografică și politică a Europei- localități ce se bazează pe calitatea:
 - a. peisajului natural
 - b. fondului istoric
 - c. fondului tradițional
 - d. resurselor locale, inclusiv artizanat
 - e. proximității față de aglomerări urbane mari
- IV. În funcție de gradul de influențare al marilor aglomerări urbane- localitățile mici pot fi:
 - a. În jurisdicția administrației zonale
 - b. Auto-administrative- descentralizate pentru anumite sectoare

Pentru punctele III și IV clasificarea depinde de legislația națională a fiecărui stat membru, de gradul de descentralizare pe sectoare și de gradul de autosustenabilitate al zonelor orașelor mijlocii, mici și zonelor rurale.

În majoritatea Europei Occidentale orașele mijlocii și mici au fost deja înglobate în zonele metropolitane și funcționează ca niște zone periurbane (conform conceptului anilor *90- cu legături difuze cu polul urban). Calitatea relațiilor între policentrii și polul urban formează și calitatea dezvoltării orașelor mijlocii.

Orașele mici și mijlocii joacă rolul alternativ de preluare a surplusului de populație din zonele urbane aglomerate- chiar pe o rază de 50 km, ceea ce a scos în evidență câteva aspecte avantajoase ale orașelor mici față de cele mari:

- densități ponderate în cartierele de locuit
- lipsa ariilor industriale în țesutul urban civic
- lipsa poluării locale
- lipsa problemelor socio-culturale și etnice
- imigrare redusă- diversitate etnică mică
- menținerea tradițiilor

NOI METODE EUROPENE DE INTEGRARE A ORAȘELOR MIJLOCII, MICI ȘI A ZONELOR RURALE ÎN REȚEAUA EUROPEANĂ INTERREGIONALĂ- CONCEPTE EUROPENE

În raza de influență a zonelor metropolitane, între policentrii și polii urbani se formează interschimburi.

Conceptul de dezvoltare regională de coeziune sectorială este materializat prin **INTERREG IV C**- program operațional interregional (inițiativa Consiliului Europei apr. 2007). Pornirea acestui program operațional a fost determinată de:

- Mărirea numărului de membri ai U.E. prin aderarea României și Bulgariei, ceea ce a crescut dramatic disparitățile între nivelurile de dezvoltare
- Creșterea globalizării piețelor financiare și a competitivității între UE și SUA și câteva țări din Asia
- Accelerarea schimbărilor climatice și impactul aferent în teritoriu

- Dinamica populației și impactul acesteia asupra pieței forței de muncă
- Dezvoltarea zonelor metropolitane în Europa de Est și Sud

Aceste dezvoltări de importanță strategică pentru UE în anii viitori (2007-2013) au determinat susținerea **Strategiei de la Lisabona (Agenda Lisabona- martie 2000-** ce punctează aspecte legate de sustenabilitate, inovație, reînnoire socială și economică) **și Strategia de la Gothenburg (2001-** reducerea degradării mediului și consumului de resurse din dezvoltarea economică și socială).

Printre propunerile INTERREG IV C:

- Sprijinirea inițiativelor comunităților (**Linii directoare Strategice asupra Coeziunii între Comunități- iulie 2006**)
- Modernizarea modelului social european, investind în oameni și combatând excluderea socială
- Sprijin pentru educație, cercetare, informatizare și inovare, prin competitivitate și creșterea piețelor interne.
- Mixarea politicilor macro-economice asemănătoare.
- Îmbunătățirea atractivității între statele membre, regiuni și orașe prin îmbunătățirea accesibilității, asigurând calitatea și nivelul adecvate a serviciilor și conservând mediul înconjurător
- Încurajarea inovării, parteneriatelor și creșterea capacității economice reale prin capacități de cercetare și inovație, inclusiv informaționale și noile tehnologii de telecomunicație
- Creerea mai multor locuri de muncă prin atragerea populației în piața muncii sau în activități antreprenoriale, îmbunătățirea adaptabilității angajaților și societăților comerciale și creșterea investițiilor în capitalul uman.

În momentul de față Europa se confruntă cu mai multe provocări:

.....

Provocarea 4: Schimbarea climatică

Biodiversitatea și conservarea patrimoniului natural

Acest aspect este unul dintre cele mai mari provocări ale UE. Sistemele naturale sănătoase și echilibrate sunt esențiale pentru întreținerea vieții și funcționarea societății. De cele mai multe ori dezechilibrele provin din dezvoltarea economică făcută fără atenție și înțelegere. Modificările mediului înconjurător sunt ireversibile. Așa UE a realizat programul NATURA 2000 și a declarat 18% din teritoriul Europei ca zone protejate. Multe țări au întârziat să și propună astfel de zone, și a rezultat în final că este foarte importantă reintegrarea siturilor industriale abandonate și a celor contaminate, pentru a scădea expansiunea urbană și a proteja habitatele naturale.

Energia și transportul sustenabil

În 2004, Europa era dependentă de resurse majoritatea externe în producerea energiei: 37% petrol, 24% gaz natural, 18% combustibil solid, 15% energie nucleară și 6% energie alternativă (biomasă, apă, solară, eoliană și geotermală). S-au făcut progrese mari, iar 4 dintre statele membre (Danemarca, Finlanda, Germania și Spania) sunt pe cale să atingă scopul de producere de energie alternativă până în 2010. Câteva țări produc energiei eoliană (Danemarca, Germania și Spania). Biomasa este sursă de energie pentru Irlanda și Latvia. Energia solară este exploatată relativ puțin în țările din Europa de Sud.

Producerea energiei reprezintă 4/5 din totalul poluării în UE, iar transportul 1/5. În privința transportului comunitățile locale, naționale și regionale, trebuie să gestioneze reducerea traficului din cauza dispersiei urbane și să îmbunătățească sistemul de transport în comun și a transportului ne-motorizat - Programul operațional URBACT II.

Patrimoniul cultural și peisajul

Europa posedă un vast patrimoniu cultural și peisagistic. S-a constatat că datorită creșterii mediului urban acestea se deteriorează. Introducerea patrimoniului în circuite turistice ar putea să fie salvarea și conservarea lor.

Încă din anul 2002, prin Convenția Mediului și Peisajului de la Venezia, s-a atras atenția asupra factorilor ce pot influența dramatic viața. Comisia Europeană și BERD au alocat multe fonduri pentru proiecte care să ajute atât zonele rurale, dar și aglomerările urbane pentru a avea legături cât mai directe și mai diversificate posibil. De exemplu programul traseelor itinerante din jurul Munchen-ului pentru piste de biciclete sau crearea programelor de dezvoltare a artizanatului local și încurajarea turismului cultural bazat pe tradiții, formând adevărate lanțuri și rețele culturale.

În acest sens atât pentru orașele mici și mijlocii cât și pentru zonele rurale au fost alocate fonduri pentru:

- dezvoltarea infrastructurilor
- dezvoltarea telecomunicațiilor
- implementarea de noi programe arhitecturale în context interregional

Conceptul european de bază este constituit de relațiile directe între regiuni, între localități cu aceeași scară și totodată între acestea și cele de scară mai mare. Inter-relaționarea dintre acestea nu mai este ierarhică, ci de complementaritate, dat fiind că orașele mici oferă noi posibilități pentru cele mari. Unul din conceptele economice europene este acela de creare de noi piețe de desfacere, iar orașele de talie mai mică și zonele rurale oferă acest cadru.

INTERREG este parte din Conceptul European de Dezvoltare Spațială și cuprinde toate sectoarele prin care să se dezvolte rețeaua interregională. Conceptele sunt:

- inter-schimburi economice
- diversitate culturală
- întărirea tradițiilor locale
- menținerea ocupației de bază- agricultura
- educarea populației rurale și creșterea numărului de specialiști în domenii cu precădere rurale

În ceea ce privește planificarea spațială în zonele rurale, în ultimii ani s-au realizat proiecte ce nu mai pot fi absorbite în marile orașe.

Și Municipiul Arad, ca oraș mijlociu, parte din teritoriul european, beneficiază de finanțări BERD ca urmare a conceptelor *INTERREG III B* și *INTERREG IV C*. Sectorul dezvoltat astfel prin grija municipalității este cel al echipării edilitare a unor sectoare de oraș.

Cuplarea celor două problematici de marketing urban și de management urban s-a realizat cu scopul de a ierarhiza cele două aspecte: marketingul urban al Aradului nu se poate dezvolta fără un management urban sistematic. Aici se face referință la necesitatea concepției unui proiect de management urban de coeziune sectorială a teritoriului comunal Arad și tratarea orașului ca un sistem format din aceste subsisteme. Primul pas s-a făcut prin aprobarea Strategiei de Dezvoltare a Municipiului Arad. Proiectul de management urban trebuie realizat de o echipă interdisciplinară, tehnocrată, în mod continuu, ca parte din structura administrației publice locale și în directă legătură cu departamentele din organigrama acesteia.

După rezolvarea problemelor de management urban, marketingul rezultă aproape natural, fiind legat mai mult decât managementul de societatea civilă, deci de un sector concurențial. O bună colaborare între administrația locală și societatea civilă naște concurența macrozonală, adică ridicarea Aradului prin activități specifice lui la concurență cu alte orașe puternice ale Euroregiunii și poate chiar cu orașe din sfera mai largă europeană. Reglementările urbanistice enunțate începând de la cele macro-zonale ale Aradului, legate de Centrul Istoric și până la cele integrate- realizate de specialiști în domeniu, vin în sprijinul acestui fapt prin găsirea unui pol de marcă pentru Arad, ce poate deveni chiar „*brand*”.

Traseul pietonal Turnul de Apă- Cetatea Aradului este vital pentru interconectarea țesuturilor urbane istorice, astfel încât Centrul Istoric al Aradului, caracterizat de imaginea ansamblurilor arhitecturale, să se prezinte într-o desfășurare dinamică pentru cetățeni și pentru turiști.

Întocmit,
arh. **DANA TUDOR**

REZUMAT MEMORIU DE PREZENTARE

1. INTRODUCERE:

Prezenta documentație este un studiu urbanistic prealabil realizării proiectului tehnic pentru zona pietonală strada Mețianu din Municipiul Arad, ca sector al unui traseu pietonal de maximă importanță pentru Centrul Istoric al Aradului.

Scopul final al studiului este integrarea propunerilor urbanistice și ambientale în principalele instrumente urbanistice tradiționale ale Municipiului Arad, precum și integrarea propunerilor urbanistice și ambientale în programele și proiectele Uniunii Europene:

- Hist.Urban din cadrul programului INTERREG III B CADSES- program operațional interregional pentru aplicarea și materializarea conceptului de dezvoltare regională de coeziune sectorială
- The South East Europe Transnational Cooperation Programme- program operațional interregional pentru proiectele de dezvoltare pe cele patru axe prioritare: Inovație, Mediu, Accesibilitate și Zone de creștere sustenabilă- în acord cu Strategia de la Lisabona (Agenda Lisabona)- martie 2000 și Strategia de la Gothenburg- 2001:
 - ViTo- Integrated Urban Development of Vital Historic Towns as Regional Centres in South East Europe- Together for the „Cultural Arad”, pe baza Cartei de la Leipzig pentru Orașe Europene Durabile- 2007
- Respectarea Comunicatului de presă- 2-2007 din 11 septembrie 2007 al Consiliului Arhitecților din Europa (CAE)- privind Strategia în Construcții a Comisiei Europene- calitatea arhitecturii este un element esențial al trecutului, prezentului și viitorului orașelor europene

Obiectivele studiului:

- Accentuarea primului traseu pietonal cu direcție transversală pe axa Bd. Revoluției- Piața Avram Iancu și pe inelele formate din Cetatea Aradului și a traseului pietonal aferent malului Mureșului;
- Interconectarea piețelor: Avram Iancu, Catedralei și Reconcilierii prin:
 - Amenajarea ambientală diurnă a Piețelor Avram Iancu, Catedralei și a străzii Mețianu
 - Propunerea unei activități economice specifică pentru țesutul urban istoric al zonei, dar diversă în funcție de localizare
 - Asigurarea funcționării străzii Mețianu ca pietonal, prin limitarea accesului auto
 - Indicarea unor curți interioare adiacente traseului pietonal, pentru marcarea unor trasee pietonale secundare prin activități economice
- Segregarea circulației auto de cea pietonală
- Reorganizarea circulației auto
- Crearea de locuri de parcare subterane pentru locuitorii zonei și pentru vizitatori, prin prisma PUD - Piața Avram Iancu și PUD- Piața Catedralei
- Amenajarea de locuri speciale pentru grupuri statutare
- Amenajarea de spații verzi cu valoare de scuar/esplanadă
- Amplasarea de mobilier urban
- Întărirea iluminatului public- propuneri pentru strada Mețianu

Așa cum rezultă din Carta de la Leipzig pentru Orașe Europene Durabile din 2007, **orașele europene** care au evoluat în cursul istoriei trebuie recunoscute ca **fiind valori economice, sociale și culturale de neînlocuit**.

Din dezvoltarea Aradului ca urbe rezultă că avem de-a face cu un țesut urban format din sistematizări succesive, cu o demografie complexă, chiar și în stadiul actual de dezvoltare este încă în formare.

Traseul pietonal se desfășoară prin zone istorice diverse, ca și caracter al țesutului urban, cel al patrimoniului imobil, dar și cel al cursului Râului Mureș.

În continuare se enumeră câteva date istorice semnificative pentru traseul pietonal Turnul de Apă-Cetate și pentru caracterul cultural al Aradului:

- **1752- harta cartografului militar anonim** prezintă conformația Pieței Avram Iancu cu actuala str. N.Bălcescu, dar și prezența fostei Piețe a Pompierilor (actualul Parc al Reconcilierii)
- **1763-1783- construirea Cetății noi a Aradului**, prin intervenții asupra buclei Mureșului
- **1765- este prezentă actuala str. Ecaterina Teodoroiu și Gh. Barițiu**
- **1841- demolarea casei trigesimale și deschiderea străzii Mețianu**
- **1862-1865- construirea Catedralei Ortodoxe Române „Sf. Ioan Botezătorul”**
- **1874- terminarea construirii actualului Teatru Ioan Slavici**
- **1880- amenajarea primei promenade pe malul drept al Mureșului** (până la actualul Tribunal)
- **1881-1890- definirea străzilor Mețianu, Românului, Ludovic Szantay, Dragalina, Decebal, Pieței Catedralei și definitivarea str. N.Bălcescu, toate având rol funcțional de străzi comerciale**
- **1896- construirea Turnului de Apă**
- **1912- construirea Palatului contelui Nadasdy** (str. Mețianu nr.2)
- **1913- darea în folosință a Palatului Bohus**

2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

Traseul pietonal Turnul de Apă- Cetatea Aradului complet are următoarele componente definitorii:

- **Turnul de Apă**, str. P.I.Ceaikovski nr. 9A- **ca dominantă a compoziției urbane și cap de perspectivă** (a fost cea mai înaltă clădire a orașului), este monument istoric înscris în Lista monumentelor Istorice 2004 (cod AR-II-m-B-00492), construit în 1896 în stil neo-gotic- este un element romantic al țesutului urban adiacent;
- **Parcul Reconcilierii Româno-Maghiare**- fosta Piață a Pompierilor- o amenajare nouă, din 2004, special concepută ca spațiu urban centru civic. Reconfigurarea pieței inițiale și amenajarea actualei piețe a deschis perspectiva traseului pietonal în studiu, în relație cu Turnul de Apă;
- **Strada Ecaterina Teodoroiu**- face legătura între Parcul Reconcilierii și Piața Catedralei;
- **Piața Catedralei**- în prezent piață agroalimentară, cu o mică alveolă în fața Catedralei Ortodoxe Române „Sf. Ioan Botezătorul”. Piața agroalimentară este compusă din spații construite: o hală metalică și anexe în regim de înălțime parter, și zone cu mese pentru vânzare produse agroalimentare.
- **Strada Mețianu**- ca și în trecutul istoric, își păstrează rolul de stradă comercială. Degradarea în ansamblu a țesutului urban adiacent (inclusiv Piața Catedralei descrisă anterior), precum și dezvoltarea necontrolată a unui comerț de subzistență, au transformat imaginea acestei străzi de tradiție în negoț.
Lungimea străzii este de 295 m, iar suprafața este de cca. 2500 mp. Lățimea medie a străzii este de 8,00 m.
- **Piața Avram Iancu**- se află în centrul orașului, fiind unul din nucleele majore ale acestuia. Actuala Piață Avram Iancu (fostă Piața Libertății), reprezintă alături de Piața Podgoria, punctul de interes major care determină axul urbanistic principal al zonei centrale: Bulevardul Revoluției. Această piață a fost în mod continuu un centru politic și comercial important al orașului, reprezentând centrul vieții comerciale dar și culturale a orașului.
- **Strada Nicolae Bălcescu**- este printre cele mai vechi străzi din Arad. Fondul construit a fost definitivat în cursul secolului al XIX-lea, cu clădiri realizate în stiluri arhitecturale diferite: neo+gotic, eclectic preponderent baroc și neo-renascentist. Fronturile străzii sunt unitare, clădirile având regim de înălțime S+P+2. Și această stradă continuă tradiția de stradă comercială, dar de o factură mai elevată decât strada Mețianu, cu alimentație publică de tip restaurant, mici magazine.

- **Podul Decebal**- realizat în perioada post-belică, este unul dintre cele 3 poduri rutiere ale Aradului ce traversează peste Mureș. În contextul traseului pietonal în studiu, acesta este vectorul principal de legătură între Centrul Istoric și Cetatea Aradului.
- **Cetatea Aradului**- deși se află încă în circuit închis al Armatei Române, acest sit constituie cea mai importantă rezervă urbanistică a Municipiului Arad. Intrarea acestui monument istoric și de arhitectură în circuitul civil, într-o formă adaptată necesităților orașului, ar putea constitui punctul culminant al oricărui traseu pietonal prin Centrul istoric:

3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

Concentrând studiul asupra Străzii Mețianu,

În contextul reglementărilor mai sus menționate și ilustrate în planșele de Reglementări Urbanistice ale prezentului studiu, amenajarea străzii Mețianu ca pietonal este oportună.

Amenajarea propusă corespunde Temei de Proiectare pentru Studiu de realizare a unei Axe Pietonale între Piața Avram Iancu și Parcul Reconcilierii Româno-Maghiare prin Piața Catedralei.

Strada Mețianu este o stradă îngustă și nu foarte lungă, special concepută pentru un mediu comercial:

➔ **Limitarea accesului auto** va fi strictă, cu program pentru realizarea aprovizionării comercianților. Practic traficul auto din zona perimetrală acesteia nu va fi afectat prin schimbarea sensurilor de circulație pentru străzile perpendiculare pe aceasta:

- Gh. Barițiu- va fi cu sens dublu pe porțiunea de legătură cu str. V.Goldiș (în Nord) și cu str. Gh.Barițiu (în Sud)
- Str. Ludovic Szantay va fi cu sens dublu până la intersecția cu str. Gh.Barițiu
- Str. Românului va fi cu sens dublu până la intersecția cu str. V.Goldiș

➔ **Pavajul:**

- Compoziția pavajului propusă marchează axul străzii și se dorește a fi cât mai simplă, dar dinamică, pentru a nu concura desfășurarea fronturilor clădirilor. La capetele străzii se propun două vestibule urbane de primire, adaptate direcțiilor principale din spațiile publice adiacente străzii Mețianu (Piața Avram Iancu și Piața Catedralei).

Intersecția cu str. Gh. Barițiu este cea mai semnificativă și aici s-a aplicat un accent în pavaj.

- Pavimentația se va realiza prin aducerea nivelului străzii la o cotă nivelitică care să rezolve intrarea corectă în gangurile și curțile existente, în respect cu elementele arhitecturale ale clădirilor. Această soluție este un deziderat al colectivului de elaborare, însă din observațiile de pe teren s-a remarcat că va conduce proprietarii de spații comerciale cu acces din str. Mețianu la reconfigurarea acestora, întrucât va fi afectat numărul treptelor de la intrarea în aceste spații comerciale.
- Sistematizarea verticală a pavimentației se propune a fi unitară, prin desființarea actualelor trotuare.
- Materiale utilizate:
 - pe laturile aferente fronturilor de clădiri: placaj piatră naturală fasonată de culoare galben deschis
 - pe fâșia centrală: placaj piatră naturală fasonată de culoare roșu cărămiziu
 - axe de accent: piatră cubică granit (10x10x14 cm)
- **Suprafața propusă de pavaj este de 2883,9 mp**, incluzând marcarea celor două vestibule urbane dinspre Piața Avram Iancu și Piața Catedralei.

➔ Pentru asigurarea diversității compoziției propuse, s-au prevăzut **23 casete circulare pentru arbori** ornamentali de specii de max. 3,5 m înălțime, în alternanță cu mobilierul urban.

➔ Direcția str. Românului- str. L. Szantay cu traversarea str. Mețianu este cea mai uzitată pentru traficul auto, iar lipsa continuității dintre cele două străzi este disfuncționalitate pentru siguranța pietonilor, de aceea în axul străzii Românului s-a creat o platformă pentru o statuie, care va fi la o scară cât mai aproape de cea naturală.

➔ Iluminatul străzii este un element esențial în completarea noii funcțiuni de stradă pietonală. Actualmente **iluminatul stradal global** este realizat prin cabluri transversale și un corp de iluminat central, în axul străzii. Soluția actuală este în fapt corectă, dat fiind că str. Mețianu are o lățime medie de 8,00 m. Soluția adoptată păstrează acest sistem, la care se mai adaugă 2 cabluri longitudinale. Corpurile de iluminat vor fi astfel suplimentate, într-o manieră de compoziție alternantă. Se propune lumina globală albă.

În completarea iluminatului global, se propun **console aplicate pe fațade**, pentru iluminatul punctual și de siguranță, în special la porți și accese în spații comerciale. Se propune lumina albă.

- **Mobilierul urban** propus sunt locuri de odihnă mobile– **13 bănci** cu șezutul din lemn pe structură metalică. S-a considerat că pietonalul Mețjanu poate fi cadrul unor evenimente stradale (festivaluri, expoziții în aer liber, etc.), iar băncile vor putea fi reamplasate temporar.
- **Amplasarea teraselor** aferente spațiilor comerciale de alimentație publică va fi permisă în limita în care nu se va ocupa fâșia centrală a dalajului.
- Prin proiectul tehnic se vor găsi soluții pentru amplasarea de panouri informative pentru circuitul turistic, dar și pentru cele de publicitate.
- **Rețelele edilitare** din infrastructura străzii vor fi re-proiectate împreună cu operatorii care le dețin la faza de proiect tehnic. Aici se poate accentua că rețelele aeriene trebuie să fie canalizate sub viitorul pavaj pentru eliberarea fațadelor.

Întocmit,
arh. DANA TUDOR















