



STUDIUL ZONELOR PIETONALE DIN MUNICIPIUL ARAD



Cuprins:

A. Parte scrisă	4
1. Introducere.....	4
1.1. Denumirea proiectului	4
1.2. Proiectant	4
1.3. Justificare	4
1.4. Scopul și coerența studiului.....	5
2. Metodologie de lucru	6
3. Cadrul legislativ	7
3.1. Context European.....	7
3.2. Context național.....	9
3.3. Context regional și județean	10
3.4. Contextul local	11
4. Bune practice în domeniul mobilității pietonale	14
4.1. Concepte generale.....	14
4.2. Exemple de proiecte de pietonizări în orașele din Europa	15
4.3. Exemple de bune practici în proiectarea unor zone pietonale.....	18
5. Analiza strategică.....	23
5.1. Caracteristici generale	23
5.2. Factori generatori, declanșatori și limitatori ai traficului.....	30
5.3. Analiză detaliată a mobilității pietonale și a spațiilor publice pietonale din municipiu.....	30
6. Direcții de acțiune	47
6.1. Evaluarea strategică.....	47
6.2. Planificarea obiectivelor și a rezultatelor așteptate	49
6.3. Acțiuni de îmbunătățire a mobilității pietonale.....	49
6.4. Propuneri la nivel micro	51
7. Portofolii de proiecte.....	79
Portofoliu de proiecte cu caracter general	79
Portofoliu de proiecte - Drăgășani.....	82
Portofoliu de proiecte - Alfa.....	83
Portofoliu de proiecte - Funcționarilor	83
Portofoliu de proiecte - Pârneava.....	83

Portofoliu de proiecte - Confecții	84
Portofoliu de proiecte – Cadas - Silvaș	84
Portofoliu de proiecte – Insula Mureș.....	85
Portofoliu de proiecte – San Paolo	85
Portofoliu de proiecte – Verde	86
Portofoliu de proiecte – Șega	86
Portofoliu de proiecte – Bujac.....	87
Portofoliu de proiecte – Ion G. Duca	87
Portofoliu de proiecte – Romana Residence	88
Portofoliu de proiecte – 6 Vânători	88
Portofoliu de proiecte – Micălaça	88
Portofoliu de proiecte – Aradul Nou	90
Portofoliu de proiecte – German.....	90
Portofoliu de proiecte – Mureșel	91
Portofoliu de proiecte – Sânicolaul Mic	91
Portofoliu de proiecte – Subcetate.....	92
Portofoliu de proiecte – Grădiște	92
Portofoliu de proiecte – Centru.....	93
8. Prioritizarea proiectelor.....	98
8.1. Matricea de prioritizare	98
8.2. Lista de proiecte prioritare	100
B. Parte desenată	104
PSZP 01 – Diagnostic – situația existentă a zonelor pietonale.....	105
PSZP 02 – Intervenții – propuneri reabilitări/refaceri/extinderi ale zonelor pietonale ...	105
PSZP 03 – Planșă amenajare un traseu pietonal – Propunere de amenajare Bulevardul Revoluției	105
PSZP 04 – Planșă ilustrare urbanistică – Propunere de amenajare Piața Gării	105
PSZP 05 – Planșă ilustrare urbanistică – Propunere de amenajare Piața Sârbească.....	105
PSZP 06 – Planșă ilustrare urbanistică – Propunere de amenajare Pietonal Râul Mureș	105
PSZP 07 – Planșă ilustrare urbanistică – 10 trasee pietonale publice reprezentative	105
PSZP 08 – Planșă ilustrare urbanistică – Traseul Aradului vechi muncitoresc	105

PSZP 09 – Planșă ilustrare urbanistică – Traseul Universităților	105	PSZP 27 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Bulevardul Revoluției	106
PSZP 10 – Planșă ilustrare urbanistică – Traseul Cuvios.....	105	PSZP 28 – Modele de panouri informative care pot fi montate în zonele publice centrale ale Aradului – Elemente de regulament pentru utilizarea spațiilor publice pietonale	106
PSZP 11 – Planșă ilustrare urbanistică – Traseul Sportivilor.....	105		
PSZP 12 – Planșă ilustrare urbanistică – Traseul Artelor	105		
PSZP 13 – Planșă ilustrare urbanistică – Traseul Grupurilor Statuare	105		
PSZP 14 – Planșă ilustrare urbanistică – Traseul Istoricilor	105		
PSZP 15 – Planșă ilustrare urbanistică – Traseul Verde.....	105		
PSZP 16 – Planșă ilustrare urbanistică – Traseul Caselor monument istoric.....	105		
PSZP 17 – Planșă ilustrare urbanistică – Traseul Gastronomic.....	105		
PSZP 18 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Ion Rusu Șirianu	105		
PSZP 19 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Romul Veliciu.....	105		
PSZP 20 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Csiki Gergely	106		
PSZP 21 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Vasile Alecsandri	106		
PSZP 22 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Gheorghe Lazăr	106		
PSZP 23 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Vasile Goldiș	106		
PSZP 24 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Ecaterina Teodoroiu.....	106		
PSZP 25 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Aviator Georgescu	106		
PSZP 26 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Romulus Căprinișan	106		

A. Parte scrisă

1. Introducere

1.1. Denumirea proiectului

”**Studiu al Zonelor Pietonale din Municipiul Arad**” în cadrul Proiectului ”Procese de planificare co-creative pentru analiza, evaluarea și îmbunătățirea utilizării spațiului public în transport pentru a crea spații publice noi atractive, accesibile, favorabile incluziunii și mai viabile pentru oameni” – acronim Space4People, Faza a II-a

1.2. Proiectant

S.C. Urbanscope S.R.L.

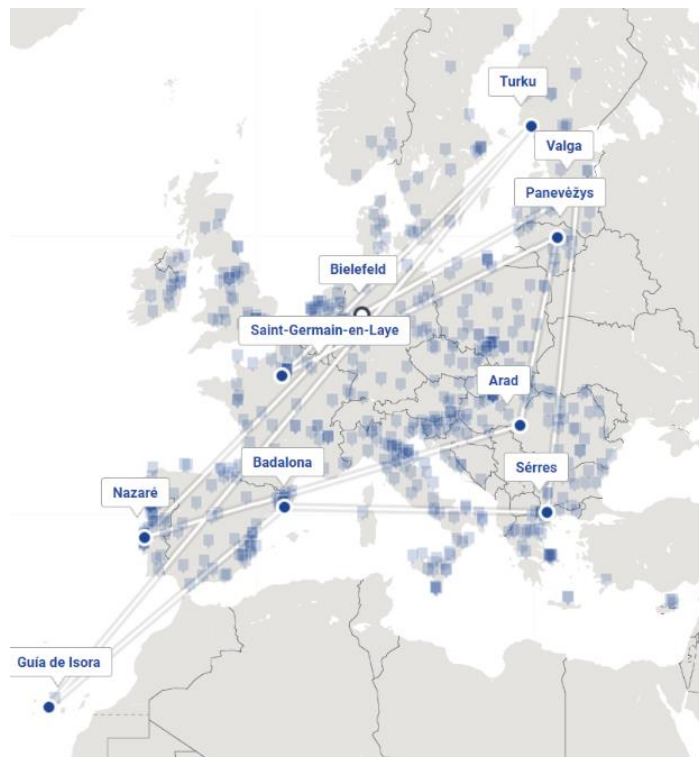
Echipa de elaborare:

- Urb. Negru Ana-Maria - **Manager de proiect**
- Arh. Slivinschi Claudia – **Arhitect**
- Urb. Vișan Raluca – **Expert mobilitate urbană**
- Urb. Vasile Mădălina – **Expert planificare urbană**
- Urb. Stan Simina – **Expert amenajarea peisajului**
- Urb. Sandu Ioana – **Expert amenajarea și dezvoltarea teritoriului**
- Arh. Ciobanu-Enescu Daria – **Expert design urban**

1.3. Justificare

În contextul unui proces de urbanizare accelerat la nivel Mondial devine din ce în ce mai stringentă nevoia de a oferi locuitorilor o calitate a vieții în oraș ridicată pentru a putea rămâne un oraș competitiv la nivel macro teritorial.

La nivel mondial se estimează că până în anul 2050 două treimi din populația globului va locui în orașe, iar odată cu această dezvoltare a mediului urban apar noi provocări și sunt necesare noi soluții pentru a putea construi orașele viitorului într-un mod sustenabil pe toate straturile acestuia (economic, social, edilitar și altele).



Figură 1 - Hartă municipalități implicate în proiectul Space4People
Sursa: <https://urbact.eu/space4people>

Prezentul studiu este finanțat prin proiectul european ”Procese de planificare co-creative pentru analiza, evaluarea și îmbunătățirea utilizării spațiului public în transport pentru a crea spații publice noi atractive, accesibile, favorabile incluziunii și mai viabile pentru oameni” – acronim Space4People, Faza a II-a care face parte din programul de cooperare teritorială europeană URBACT. Municipiul Arad participă în acest proiect alături de alte municipalități din Europa.

Acesta are ca și misiune să ofere o platformă orașelor pentru a putea conlucra și dezvolta soluții integrate pentru provocări comune urbane. Temele centrale ale programului sunt:

- Mediul înconjurător
- Mediul economic
- Incluziunea socială
- Guvernarea.

Iar toate acestea au ca și element central de abordare a lor dezvoltarea fizică a orașelor.

2. Metodologie de lucru

Metologia de lucru propusă pentru realizarea acestui studiu are ca principale etape următoarele:

1. Analiza documentelor strategice în vigoare și vizită pe teren
2. Maparea situației existente (cantitativ și calitativ)
 - Străzi pietonale existente
 - Străzi pietonale propuse prin documente strategice
 - Scururi și piațete
 - Parcuri și zone de agrement
3. Propunerea unui pachet de măsuri de intervenție încadrate în funcție de complexitatea acestora
 - Măsuri de tip soft
 - Măsuri de tip medium
 - Măsuri de tip hard
4. Maparea intervențiilor propuse
5. Consultarea populației cu privire la intervențiile propuse
6. Definitivarea intervențiilor propuse

Pentru etapa de analiză cantitativă și calitativă a situației existente în ceea ce privește rețeaua stradală s-a realizat o serie de criterii de apreciere a spațiilor pietonale:

Criteriu	DA	NU	Parțial
1. Există trotuar pe ambele părți sau strada este exclusiv pietonală?			
2. Starea trotuarelor este bună? (fără fisuri/crăpături/denivelări)			
3. Există vegetație de aliniament sau vreo barieră fizică între fluxurile de circulație?			
4. Dimensionarea trotuarelor este conformă cu volumele de fluxuri de pietoni existente?			
5. Trotuarele sunt libere de obstacole și ușor de folosit de persoanele cu dizabilități?			

6. Nivelul de curățenie al trotuarelor este conform?			
7. Nivelul de zgomot al străzii permite o conversație confortabilă între 2 interlocutori?			
8. Nivelul de umbră de la nivelul străzii permite o deplasare a pietonilor confortabilă pe parcursul zilelor cu temperaturi ridicate?			
9. Nivelul de siguranță resimțit de către utilizator este unul confortabil?			
10. Parterul clădirilor este unul animat cu spații comerciale și predomină suprafețele vitrate?			
11. Zona este bine iluminată pe parcursul nopții?			
12. La trecerile de pietoni sunt marcaje pentru nevăzători și semnale acustice pentru persoanele cu deficiențe de auz?			
13. La trecerile de pietoni există o diferență de nivel confortabilă pentru persoanele cu deficiențe locomotorii sau vulnerabile?			
14. La trecerile de pietoni semaforizate timpul de traversare este suficient pentru a traversa toate benzile dedicate autovehiculelor din cel mult 2 traversări?			
15. Există elemente fizice pe suprafața carosabilă pentru a reduce viteza autovehiculelor înainte de o intersecție cu trecere de pietoni?			
16. Există parcări neregulate pe spațiul pietonal?			

17.Există suficient mobilier urban?			
18.Există riscul unor conflicte între pietoni și bicicliști?			
19.Există pericolul de accidentare a pietonilor din cauza unor elemente desprinse de pe fațadele clădirilor?			
20. Există o calitate estică a spațiului public? (fațade clădirilor istorice,fațade verzi, statui sau instalații urbane, picturi murale etc.)			

Aceleași criterii de evaluare a spațiilor urbane pot fi utilizate și pentru spațiile de tip parcuri/ zone de agrement/ piațete/ scuaruri, însă în acele cazuri se vor aprecia și elemente precum: prezența unor dotări publice (toalete publice, cișmele, fântâni, locuri de joacă pentru copii, săli de fitness în aer liber ș.a.) și calitatea amenajării peisajere.

3. Cadrul legislativ

3.1.Context European

România intră într-o nouă perioadă de programare din punct de vedere al fondurilor nerambursabile, iar corelarea viziunii la nivel european cu intervențiile la nivel local este necesară pentru a putea realiza proiecte de impact.

La nivel european sunt în vigoare numeroase documente programatice, precum:

- **AGENDA 2030 PENTRU DEZVOLTARE DURABILĂ** a fost adoptată în septembrie 2015, la Summit-ul ONU privind dezvoltarea și reprezintă un program de acțiune globală în domeniul dezvoltării cu un caracter universal și care promovează echilibrul între cele trei dimensiuni ale dezvoltării durabile: economic, social și de mediu.

Central Agendei 2030 se regăsesc cele **17 Obiective de Dezvoltare Durabilă (ODD)** – denumite și Obiective Globale - în vederea eradicării sărăciei extreme, combaterii inegalităților și a injustiției și protejării planetei până în 2030.

1. **FĂRĂ SĂRĂCIE** - Eradicarea sărăciei în toate formele sale și în orice context

2. **FOAMETE „ZERO”** - Eradicarea foametei, asigurarea securității alimentare, îmbunătățirea nutriției și promovarea unei agriculturi durabile.

3. **SĂNĂTATE și BUNĂSTARE** - Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor la orice vârstă.

4. **EDUCAȚIE DE CALITATE** - Garantarea unei educații de calitate și promovarea oportunităților de învățare de-a lungul vieții pentru toți.

5. **EGALITATE DE GEN** - Realizarea egalității de gen și împuternicirea tuturor femeilor și a fetelor.

6. **APĂ CURATĂ și SANITAȚIE** - Asigurarea disponibilității și managementului durabil al apei și sanitație pentru toți.

7. **ENERGIE CURATĂ și LA PREȚURI ACCESIBILE** - Asigurarea accesului tuturor la energie la prețuri accesibile, într-un mod sigur, durabil și modern.

8. **MUNCĂ DECENTĂ și CREȘTERE ECONOMICĂ** - Promovarea unei creșteri economice susținute, deschise tuturor și durabile, a ocupării depline și productive a forței de muncă și a unei munci decente pentru toți.

9. **INDUSTRIE, INOVAȚIE și INFRASTRUCTURĂ** - Construirea unor infrastructuri rezistente, promovarea industrializării durabile și încurajarea inovației.

10. **INEGALITĂȚI REDUSE** - Reducerea inegalităților în interiorul țărilor și de la o țară la alta.

11. **ORAȘE și COMUNITĂȚI DURABILE** - Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile.

12. **CONSUM și PRODUCȚIE RESPONSABILĂ** - Asigurarea unor tipare de consum și producție durabile.

13. **ACȚIUNE CLIMATICĂ** - Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor.

14. **VIAȚA ACVATICĂ** - Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, mărilor și a resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă.

15. **VIAȚA TERESTRĂ** - Protejarea, restaurarea și promovarea utilizării durabile a ecosistemelor terestre, gestionarea durabilă a pădurilor, combaterea deșertificării, stoparea și repararea degradării solului și stoparea pierderilor de biodiversitate.

16. **PACE, JUSTIȚIE ȘI INSTITUȚII** - Promovarea unor societăți pașnice și incluzive pentru o dezvoltare durabilă, a accesului la justiție pentru toți și crearea unor instituții eficiente, responsabile și incluzive la toate nivelurile.

17. **PARTENERIATE PENTRU REALIZAREA OBIECTIVELOR** - Consolidarea mijloacelor de implementare și revitalizarea parteneriatului global pentru dezvoltare durabilă

La nivel european, Obiectivele de Dezvoltare Durabilă aferente Agendei 2030 promovează 17 puncte cheie pentru viitorul orașelor din uniune. Dintre acestea amintim în contextul prezentului studiu:

Obiectivul 3: Asigurarea vieții sănătoase și promovarea bună-stării pentru toți și pentru toate vârstele.

Obiectivul 11: Crearea unor orașe și așezări umane incluzive, sigure, reziliente și sustenabile

Pentru a întări ideile promovate de către Agenda teritorială 2030 a fost reînnoită și **Carta de la Leipzig** care oferă orientări privind aplicarea abordării în orașe și în zonele funcționale ale acestora. În textul cartei se face referire la necesitatea unor spații publice de înaltă calitate, deschise și sigure pentru a permite ”oamenilor să interacționeze, să împărtășească și să se integreze în societate”.

De asemenea, Noua Cartă de la Leipzig amintește de cele 3 dimensiuni ale orașelor europene:

- **Orașul just**, prin care se promovează incluziunea socială și egalitatea între cetățeni

- **Orașul verde**, prin care se dorește creșterea rezilienței cadrului urban în fața schimbărilor climatice prin zonele verzi-albastre și sistemele de transport urban și de mobilitate ”eficiente, neutre din punct de vedere al emisiilor de dioxid de carbon, sigure și multimodale.”

- **Orașul productiv**, prin care se subliniază necesitatea unei economii diversificate, competitive și inovatoare în care tehnologia joacă un rol crucial.

- **ACORDUL DE LA PARIS** a fost negociat în timpul COP-21 la Paris și a fost aprobat la 12 decembrie 2015. Acesta a fost tratat în temeiul Convenției-cadru a Organizației Națiunilor Unite privind schimbările climatice, care reglementează măsurile de reducere a emisiilor de dioxid de carbon începând cu anul 2020.

Acordul de la Paris are ca scop limitarea încălzirii globale la sub 2°C și continuarea eforturilor de limitare a acesteia la 1,5°C pentru a evita consecințele catastrofale ale schimbărilor climatice. A fost semnat de 194 de țări și Uniunea Europeană. Toate țările UE sunt semnatare pe cont propriu, dar își coordonează pozițiile și stabilesc obiective comune de reducere a emisiilor la nivelul UE. Municipiul Arad trebuie să se alăture inițiativelor europene și să adopte măsuri de reducere a emisiilor de dioxid de carbon, vizând valorificarea potențialului de dezvoltare printr-o abordare eficientă a energiei și creștere sustenabilă.

- **PACTUL VERDE EUROPEAN 2050** este noua strategie de dezvoltare a Uniunii Europene al cărei scop este transformarea UE într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, competitivă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor, în care să nu existe emisii nete de gaze cu efect de seră în 2050 și în care creșterea economică să fie decuplată de utilizarea resurselor. Pactul urmărește, de asemenea, să protejeze, să conserve și să consolideze capitalul natural al UE, precum și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. În același timp, tranziția trebuie să fie echitabilă și favorabilă incluziunii, trebuie să pună oamenii pe primul plan și să acorde atenție regiunilor, industriilor și lucrătorilor care se vor confrunta cu cele mai mari dificultăți.

De asemenea, Pactul Verde European este parte integrantă a strategiei Comisiei Uniunii Europene de punere în aplicare a Agendei 2030 a ONU și a obiectivelor de dezvoltare durabilă, prin care Europa se angajează să abordeze provocările legate de climă și de mediu, reprezentând totodată un prim demers în asigurarea unui cadru de implementare și a unui plan de acțiune comun la nivelul statelor Uniunii europene.

• **ROMANIA CATCHING-UP REGIONS – DEZVOLTARE URBANĂ SUSTENABILĂ 2021-2027**, emis de Banca Mondială, Comisia Europeană și Guvernul României, respectiv:

Obiectivul de politică 1: O Europă mai inteligentă – Transformare industrială inovatoare și inteligentă

Obiectivul de politică 2: O Europă cu emisii scăzute de carbon și mai ecologică – Tranziția către o energie nepoluantă și echitabilă, investiții verzi și albastre, economia circulară, adaptarea la schimbările climatice și prevenirea riscurilor;

Obiectivul de politică 3: O Europă mai conectată – Mobilitate și conectivitatea regională a tehnologiei informației și comunicațiilor;

Obiectivul de politică 4: O Europă mai socială – Implementarea Pilonului european al drepturilor sociale;

Obiectivul de politică 5: O Europă mai aproape de cetățeni prin promovarea dezvoltării durabile și integrate a zonelor urbane, rurale și de coastă și a inițiativelor locale.

În contextul unei lumi care se dorește a fi mai sustenabilă pentru viitoarele generații, autoritățile naționale și cele locale necesită soluții inovative pentru a se adapta la această tendință a dezvoltării urbane. De asemenea, este necesară o schimbare a focusului de pe transportul motorizat spre modalități alternative de transport care să nu polueze mediul înconjurător și care să aibă efecte pozitive și asupra sănătății cetățenilor prin încurajarea petrecerii timpului în aer liber. Având în vedere și criza de sănătate care a afectat întreaga lume, s-au evidențiat nevoile de spații publice adaptabile și sigure în utilizare.

3.2. Context național

La nivel național principalul document strategic care stă la baza dezvoltării teritoriale este: **STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI PENTRU 2035 (SDTR)** – Adoptată de către Guvernul României în 05.10.2016 și este rezultatul unui demers amplu de planificare strategică care transpune în plan teritorial obiectivele și direcțiile de dezvoltare ale României pentru orizontul de timp 2035. Scopul documentului strategic este de a asigura un cadru integrat de

planificare strategică care să orienteze procesele de dezvoltare a teritoriului național. Misiunea acestuia este de a asigura o dezvoltare policentrică și un echilibru între nevoia de dezvoltare și avantajele competitive ale teritoriului național în context european și global. Pentru punerea în valoare și utilizarea potențialului semnificativ al României, Strategia promovează:

- Asigurarea unei echipări adecvate a teritoriului capabilă să consolideze rolul României ca actor regional economic important în zona de sud-est a Europei;
- Creșterea calității vieții locuitorilor României prin asigurarea unor spații de calitate;
- Creșterea atractivității zonelor rurale și valorificarea potențialului unic și specific de dezvoltare;
- Protejarea patrimoniului natural și cultural și valorificarea identității teritoriale;
- Consolidarea rolului zonelor urbane funcționale ca centre de dezvoltare la nivelul teritoriului și conectarea acestora cu zonele de performanță economică europene și implicit cu zonele transfrontaliere;
- Conectarea României la rețeaua de transport trans-europeană și dezvoltarea de noduri logistice și terminale multinodale;
- Asigurarea unui cadru de cooperare și coordonare a strategiilor și politicilor sectoriale ancorat în dinamicele teritoriale naționale. Context regional

În cadrul elaborării **POLITICII URBALE A ROMÂNIEI 2020-2035** a fost realizată o bază de date urbană în cadrul căreia s-au analizat diverși indicatori urbani cantitativi și calitativi. Documentul strategic antemenționat propune ca și piloni ai unui oraș sustenabil următoarele caracteristici:

- **Verde și rezilient;**
- **Competitiv și productiv;**
- **Bine guverna;**
- **Just și incluziv.**

Pentru a putea implementa acești piloni, Politica urbană a României 2020-2035 propune și 5 obiective prioritare:

Obiectivul prioritar 1: Sustenabilitate teritorială
Obiectivul prioritar 2: Crearea orașelor locuibile și inteligente climatic prin îmbunătățirea infrastructurii verzi și albastre pentru a atenua și a se adapta la pericolele urbane

Obiectivul prioritar 3: Îmbunătățirea activității economice oferind medii de viață de calitate, locații pentru afaceri bine deservite și mai multe oportunități de muncă

Obiectivul prioritar 4: Îmbunătățirea condițiilor viață în special prin extinderea accesului la locuințe și servicii publice

Obiectivul prioritar 5: Îmbunătățirea capacității publice și a cooperării între jurisdicții și sectoare

Pentru a sublinia noile tendințe în ceea ce înseamnă viitorul spațiilor publice, Banca Mondială a creat și documente de tip ghid:

- Bune practice în Dezvoltarea Urbană;
- Ghid de reabilitare a spațiilor publice urbane;
- Ghid regenerare cartiere blocuri;
- Ghid regenerare a Spațiului Public Național;
- Ghid regenerare urbană locuințe;
- Ghid de reabilitare a spațiilor publice urbane v.II.

Fiecare din documentele amintite au o caracter de recomandare și propun seturi de măsuri pe care autoritățile publice le pot lua pentru a ameliora condițiile urbane.

Concluzionând, obiectivele naționale stabilite prin documente strategice indică o înclinație către îmbunătățirea condițiilor spațiilor interstițiale și a spațiilor verzi din țesuturile urbane, astfel încât există o translație a focusului spre un viitor prietenos cu mediul în care cetățenii sunt sănătoși și prosperi.

3.3. Context regional și județean

La nivel regional, Agenția de Dezvoltare Regională Vest a elaborat "Planul pentru dezvoltare regională – Regiunea Vest 2021-2027" pentru a trasa principalele direcții de dezvoltare pe termen mediu și lung și baza strategică pentru fundamentarea programelor cu finanțare europene sau externe, naționale sau locale. În partea de analiză a planului antementionat se

subliniază lipsa unor coridoare pietonale de calitate la nivelul întregii regiuni.

Acest plan propune 7 piloni de intervenție:

1. Economie prosperă și competitivă, bazată pe inovare
2. Tranziție verde și schimbări climatice
3. Accesibilitate
4. Educație, Sănătate și sisteme sociale performante
5. Sustenabilitate prin turism și cultură
6. Dezvoltare urbană durabilă
7. Tradiție și diversificare în mediul rural

Acești piloni se descompun apoi în priorități și obiective specifice, iar obiectul prezentului studiu, spațiile pietonale, au implicații în atingerea mai multor obiective fie direct, fie indirect.

La momentul întocmirii prezentului studiu, Strategia de dezvoltare a județului Arad este în curs de actualizare pentru perioada 2021-2027, însă pe site-ul Consiliului județean a fost publicată o versiune consultativă a documentului strategic. Această variantă supusă consultării publicului propune ca și concept de dezvoltare o structură compusă din două obiective de dezvoltare comune la nivelul județului și două direcții de dezvoltare strategice:

Direcție de dezvoltare strategică 1: Creșterea calității vieții

Direcție de dezvoltare strategică 2: Dezvoltarea economiei prin inovare, diversificare și valorificare a resurselor locale

Obiectiv de dezvoltare comun 3: Dezvoltare durabilă a teritoriului

Obiectiv de dezvoltare comun 4: Modernizarea administrației publice

Direcția de dezvoltare strategică 1 are ca și *Obiectiv strategic 1.1. Dezvoltarea infrastructurii rutiere și edilitare care prin Axa prioritară 1.1.1. Îmbunătățirea infrastructurii rutiere și a mobilității intra și inter-localități vizează: Amenajarea zonelor pietonale în zonele centrale.*

În cadrul Obiectivului de dezvoltare comun 3 se propune *Axa prioritară 3.2.3. Măsuri de sprijin pentru organizarea/amenajarea teritoriului*, iar aceasta la

rândul ei propune ca și intervenții: regenerarea spațiilor degradate, reconversia și refuncționalizarea terenurilor și suprafețelor degradate/neutilizate, regenerarea și creșterea calității spațiilor verzi din Municipiul Arad.

Având în vedere cele amintite anterior, și la nivelul regional și județean există o preocupare pentru îmbunătățirea spațiilor pietonale.

3.4. Contextul local

La nivelul Municipiului au fost actualizate principalele documente strategice pentru perioada 2021-2027:

- Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Arad 2021-2027
- Planul de Mobilitate Urbană a Municipiului Arad 2021-2027

Pe lângă cele enumerate anterior ca și documente strategice care ghidează dezvoltarea Municipiului și care au un aport în domeniul analizat de prezentul studiu amintim:

- Strategia privind transformarea în oraș verde a Municipiului Arad, 2017
- Strategia Culturală a Municipiului Arad 2015-2025
- Plan de acțiune pentru gestionarea zgomotului și a efectelor acestuia
- Strategia locală de dezvoltare a serviciului de iluminat public
- Plan Integrat de revitalizare a zonei protejate
- Planul Urbanistic General al Municipiului Arad în vigoare

Conform diagnosticului realizat în cadru SIDU 2021-2027:

- rețeaua de spații verzi și spații publice este incompletă
- nu există suficiente spații publice pentru întâlnire și socializare
- un procent semnificativ al populației preferă autovehiculul personal pentru deplasări.

Pentru a îmbunătăți aceste puncte slabe se propun în cadrul aceluiași document strategic o serie de obiective dintre care amintim:

- O2.4. Calitate ridicată a spațiului public și a locuirii
- O3.2. Patrimoniu cu valoare arhitectural-ambientală și istorică ridicată (altul decât instituțiile de cultură) - reabilitat și promovat
- O3.3. Tradiție sportivă consolidată și ofertă variată de agrement, susținute de activități diverse și atractive și de o infrastructură de sport și agrement dezvoltată și modernă
- O3.4. Destinație turistică recunoscută pentru turism de afaceri, cultural și de agrement
- O4.1. Rețea de circulații rutiere optimizată care asigură o bună conectivitate la nivelul Municipiului
- O4.3. Infrastructură de transport atractivă, inclusiv și sigură dedicată deplasărilor nemotorizate
- O5.3. Mediu de viață sănătos și sigur

Conform capitolului 2.1.3.1. *Spații publice* din cadrul aceluiași document strategic se remarcă ca și axe cu potențial următoarele:

- Piața Avram Iancu – strada Mețianu – piața Catedralei – strada Ion Rusu Șirianu – strada Csiki Gergely – parcul Reconcilierii (alternativă Turnul de Apă) → are potențial de a fi transformată în zonă pietonală (acest proces a fost deja demarat în ceea ce privește strada Mețianu);
- Piața Avram Iancu – strada Vasile Goldiș – Piața Catedralei – strada Ecaterina Teodoroiu – Parcul Reconcilierii (strada Vasile Goldiș este în momentul de față folosită preponderent pentru parcare (la stradă) și prezintă probleme în ceea ce privește gabaritul trotuarelor (are lățimea de 1m)) → are potențial de a fi transformată în zonă pietonală
- Piața Arenei – strada Preparandiei/Piața Heim Domokos – Piața Sârbească - această axă poate fi valorificată prin intervenții punctuale de sporire a nivelului de atractivitate a spațiului public

Conform PMUD 2021-2027, în anul 2020 repartitia cotei modale pe mijloace de transport scotea la iveală supremația autovehiculelor personale în preferințele de mijloace de transport ale arădenilor (53% deplasări – autovehiculul personal, 22% - transport public, 18% - deplasări pietonale și 7% - deplasări cu Bicicleta), însă viziunea de dezvoltare în domeniul mobilității urbane are în vedere ca în anul 2030 deplasările pietonale să

reprezintă un procent de 30%, cele cu bicicleta 11%, cele cu transportul public 30%, iar cele cu autovehiculul personal 25%.

Obiectivele specifice propuse prin PMUD 2021-2027 au fost selectate din SIDU 2021-2027 pentru a avea un cadru de dezvoltare integrat, însă pentru a detalia modalitățile prin care aceste obiective se vor atinge până la sfârșitul perioadei de referință se propun o serie de direcții de acțiune din care amintim:

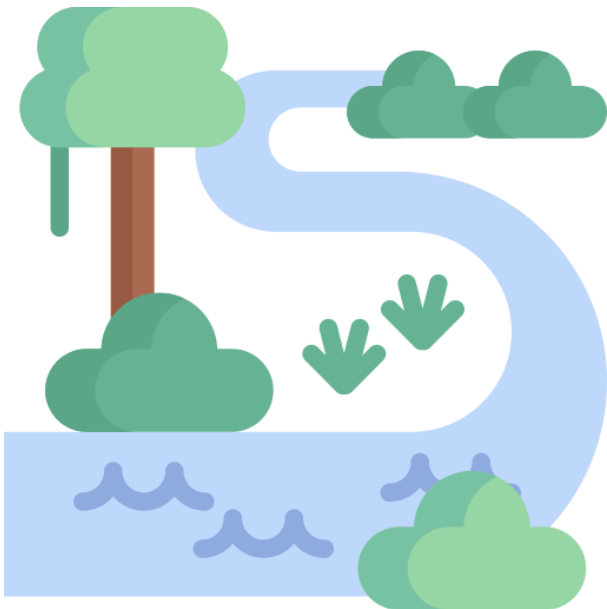
D4.3.1. Extinderea și modernizarea traseelor destinate pietonilor

D4.3.34. Accesibilizarea spațiului public pentru persoanele cu dizabilități.

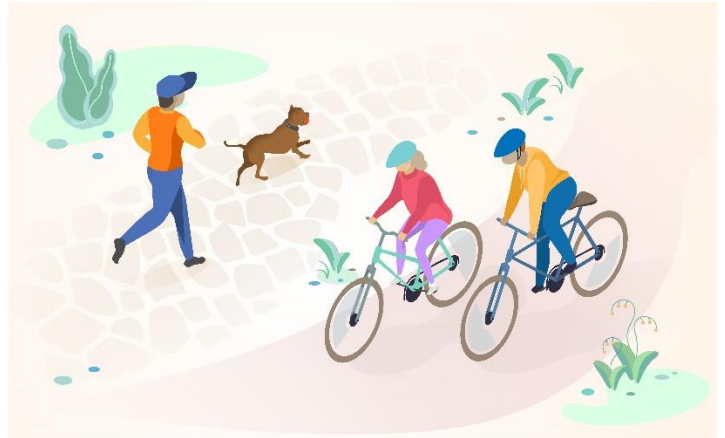
În cadrul PMUD 2021-2027 se propun spre pietonizare:

- coridorul est-vest (Avram Iancu-Catedralei-Reconcilierii)
- bulevardul Revoluției

De asemenea se menționează valorificarea legăturilor cu zona verde din lungului râului Mureș (ex. str. 1 Decembrie 1918 – partea 2) și legăturile în jurul unităților de învățământ /valorificare unor piețe cu potențial (ex. Kuncz Aladar sau Florilor).



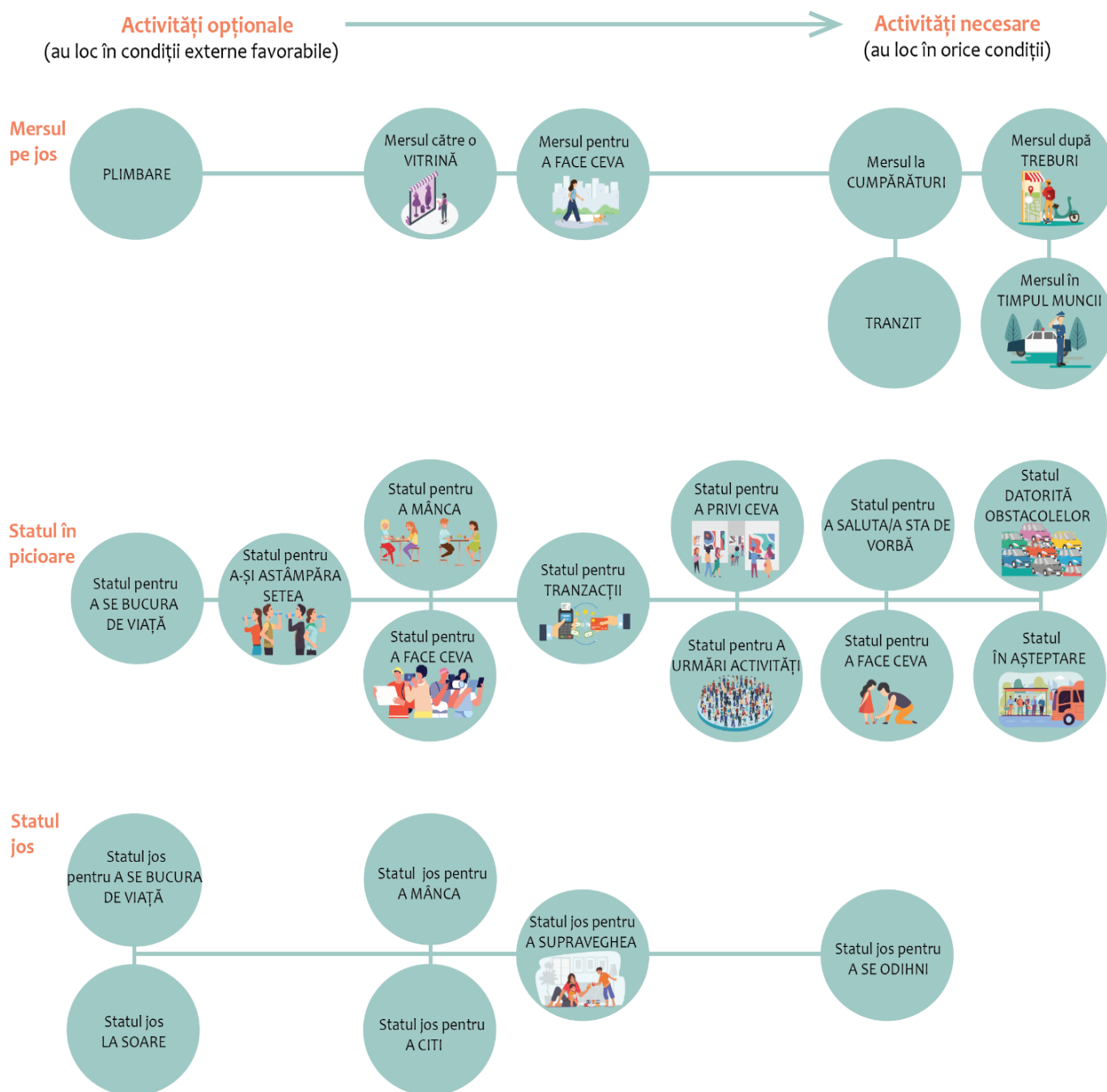
În cadrul proiectului „Procese de planificare creative pentru analiza, evaluarea și îmbunătățirea utilizării spațiului public în transport pentru a crea spații publice noi atractive, accesibile, favorabile incluziunii și mai viabile pentru oameni” – acronim „Space4People”, a fost elaborat în luna ianuarie a anului 2022, Planul Integrat de Acțiune pentru Municipiul Arad. Acesta are în vedere creșterea atractivității zonei centrale istorice și propune o serie de acțiuni pentru îmbunătățirea infrastructurii pietonale și descurajarea utilizării autoturismelor personale în cadrul acestui țesut urban.



Dintre acțiunile propuse în cadrul P.I.A. pentru Municipiul Arad amintim:

- Pietonizare Bd. Revoluției (tronson cuprins între Primărie și Teatrul Clasic „Ioan Slavici”, partea estică) – evenimente temporare;
- Intervenții pe str. 1 Decembrie 1918, tronson cuprins între B-dul Decebal și B-dul Dragalina (ex. artă stradală cu potențialul de purificare a aerului, realizată pe carosabil și trotuar, mobilier urban) și organizare eveniment;
- Pietonizare străzi zona centrală (ex. strada Vasile Alecsandri, strada Aviator Georgescu, etc.);
- Regenerare urbană Piața Catedralei.

Aceste acțiuni se bazează pe intervenții minim invazive în cadrul țesutului urban care au menirea de a educa populația cu privire la beneficiile deplasărilor nemotorizate și de a promova un centru istoric activ și atractiv. Exemple de alte municipalități, care au avut aceeași abordare, de la nivel național sunt: Oradea, Timișoara, Brașov, Iași, Cluj-Napoca ș.a.



Figură 4 - Diagrama activităților,

Sursa: Prelucrare proprie în baza datelor oferite de: "Viața între clădiri: Utilizarea spațiului public"

4. Bune practice în domeniul mobilității pietonale

4.1. Concepte generale

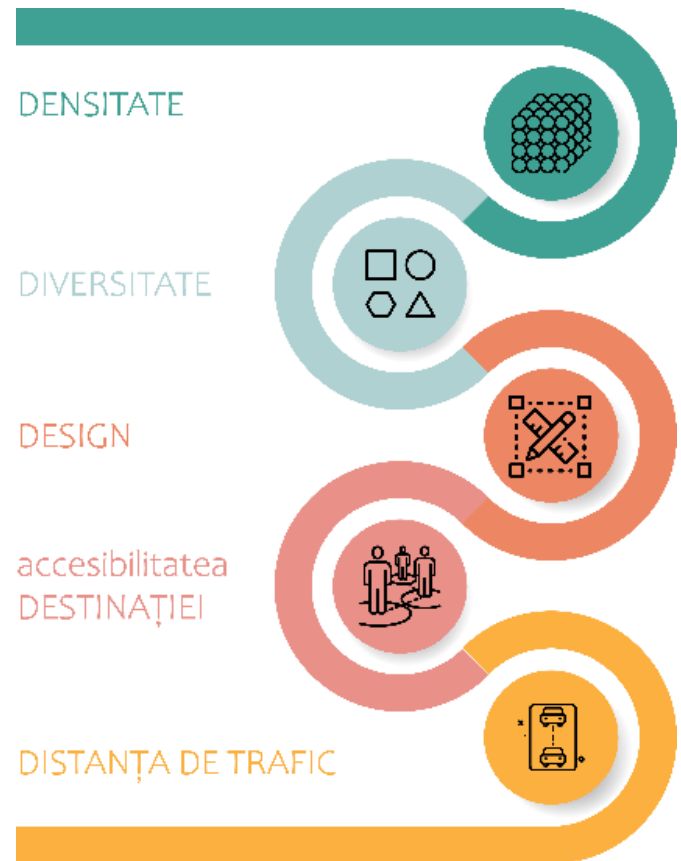
Spațiile pietonale, fie ele străzi, fie piațete sau parcuri, au jucat de-a lungul istoriei un rol important în viața urbanelor, dat fiind faptul că acestea erau spațiile care creau viața socială urbană și reprezentau cadrul fizic în care aveau loc interacțiunile din oraș. În ciuda rolului important al acestora, deplasările pietonale nu sunt subiect des întâlnit în discuțiile despre mobilitate urbană, deoarece accentul este pus pe analiza traficului auto, decongestionarea acestuia, reglementarea spațiilor de parcare, stații de transport în comun, rutele acestuia și altele. Totuși, în contextul global în care mobilitatea auto, precum o cunoaștem astăzi, nu mai poate reprezenta viitorul. Așadar, sunt necesare schimbări de politică urbană și tratarea spațiului pietonal nu ca pe o anexă a spațiului carosabil, ci ca un flux distinct, dar valoros în ecosistemul urban.

În anul 1971, arhitectul danez Jan Gehl a publicat prima carte intitulată „Viața între clădiri: Utilizarea spațiului public” care propunea o abordare simplă, dar sensibilă a formei urbane. Acesta afirmă faptul că activitățile desfășurate în spațiul public sunt de 3 tipuri (vezi fig.3):

- **Activități necesare** (de exemplu: mersul la muncă/școală, plimbatul câinelui ș.a.) care se desfășoară indiferent de factori externi precum intemperii, anotimp;
- **Activități opționale** (de exemplu: statul pe o bancă, jucatul cu mingea/coarda ș.a.) care pot fi amânate în cazul unor condiții exterioare nefavorabile;
- **Activități sociale** (de exemplu: copii care se joacă, prieteni care se întâlnesc pentru a socializa ș.a.) care sunt deseori spontane și se pot întâmpla în diferite cadre, însă sunt condiționate de caracteristicile fizice ale spațiului urban.

În literatura de specialitate din domeniul urbanismului a fost introdus pe la sfârșitul anilor '90 termenul de „walkability” care se definește ca și abilitatea de deplasare pietonală în siguranță și în mod

plăcut pe o distanță rezonabilă într-un spațiu urban. Reid Ewing & Robert Cervero, în anul 2010, în articolul publicat „Travel and the Built Environment” au propus o serie de 5 „D” pentru a măsura acest indicator („walkability”), iar aceștia sunt:



Figură 5 – Diagramă celor 5 D
Sursa datelor: Prelucrare proprie

Așadar, pentru a putea fi modalitatea preferată de mobilitate urbană, deplasările pietonale necesită mai multe componente care țin de cadrul urban ca și un întreg.

Ria Hutabarat Lo, în anul 2009, a analizat în articolul „Walkability: what is it?” publicat în „Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability” o gamă largă de caracteristici și măsurători care se înglobează în ceea ce face un cartier/oraș „walkable” (plăcut pentru deplasări pietonale). Concluziile pe care autorul le expune în articolul antemenționat subliniază faptul că în determinarea gradului de plăcere pe care utilizatorii îl au în timpul deplasărilor pietonale sunt importanți factori precum:

- Starea fizică a trotuarelor;
- Continuitatea trotuarelor;
- Caracteristici universale de acces;
- Liniaritatea traseului;
- Conectivitatea rețelei stradale;
- Gradul de siguranță în momentul traversării trecerii de pietoni;
- Absența traficului greu și în volume mari;
- Separarea fizică de alte fluxuri de circulație;
- Densitatea urbană;
- Diversitatea funcțională și arhitecturală;
- Vegetația stradală;
- Elemente de interes vizual;
- Securitate și siguranță în utilizare.

Străzile sunt spații multidimensionale și dinamice care se adaptează pentru a susține activitățile și nevoile cetățenilor, de exemplu: nevoia de tranzit rapid, de loc de joacă, de loc de repaos ș.a.

4.2. Exemple de proiecte de pietonizări în orașele din Europa

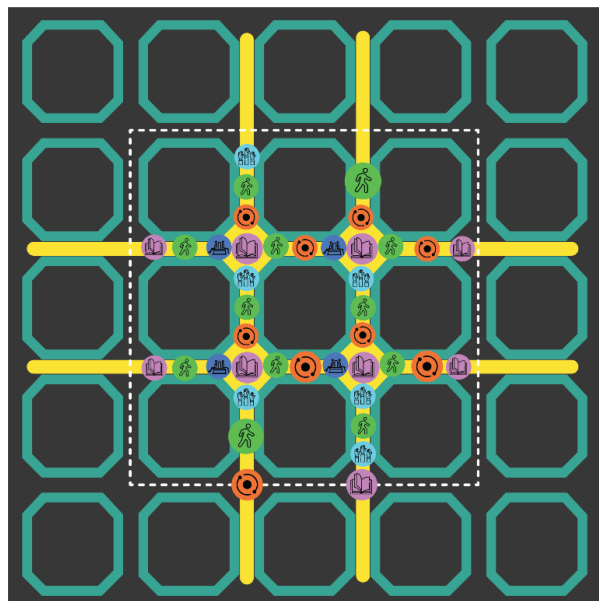
- **Barcelona – „The superblock programme”i, Spania**

Programul propune o rearanjare a orașului prin redistribuirea spațiului public între vehicule și oameni. Noua structură de mobilitate urbană limitează numărul de străzi deschise traficului auto, iar astfel eliberează restul țesutului urban pentru alte funcțiuni precum petrecerea timpului în aer liber și recreere. „Superblocks” sunt unități teritoriale de 400x400 m care sunt mai mari decât un cvartal de blocuri, dar mai mici decât un cartier.

Principalele motivații care stau la baza acestui nou mod de regândire a orașului sunt:

- Necesitatea ca spațiul public să fie un bun comun al cetățenilor;
- Protejarea cartierelor de trafic intens;
- Reducerea poluării și accidentelor;
- Promovarea drepturilor pietonilor;

- Coeziune socială.



Figură 6 - Faza a II-a a programului "superblock", Sursa datelor: prelucrare proprie în baza datelor de pe site-ul <https://www.core77.com/posts/55297/Barcelonas-Superblocks-Plan-Less-Cars-More-Bikes-Better-Social-Spaces>

În completarea creării acestor superblocks, autoritățile locale doresc să extindă rețeaua de piste de biciclete cu 300 km și să îmbunătățească transportul public cu autobuzul prin densificarea numărului de stații (în orice locație din oraș să existe o stație de autobuz la mai puțin de 300 m distanță) și scăderea timpilor de așteptare (timpul mediu de așteptare oriunde în rețeaua de transport public să fie de 5 minute). Planul de mobilitate urbană 2024 propune crearea de 503 astfel de unități teritoriale în oraș.

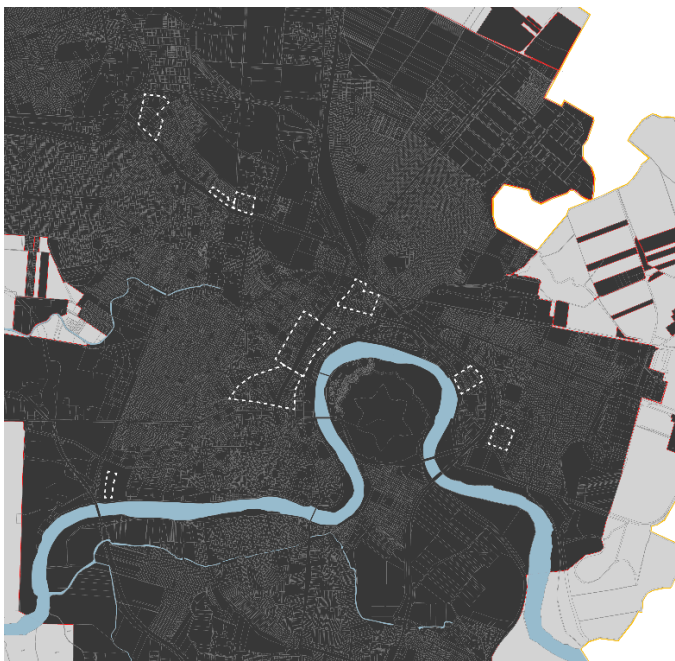
Evoluția țesutului urban al capitalei catalane are la bază planul realizat de urbanistul și inginerul Ildefons Cerdà în secolul XIX pentru extinderea acesteia și presupunea un grid continuu de 113,3x113,3 m cu străzi de 3 dimensiuni: 20,30 și 60 m. În anul 1932, arhitecții Josep Lluís Sert și Le Corbusier în Planul Macià al Barcelonei au inclus aceste unități urbane de 400x400 m, iar arhitectul Oriol Bohigas a propus în anul 1958 comasarea a 9 cvartale din țesutul urban creat de Cerdà pentru a-l adapta la conceptele de mobilitate modern. Primul „superblock” a fost introdus în 1993 în proximitatea Bazilicii Santa Maria del Mar în cartierul istoric El Born. În 2015 au mai fost planificate încă două astfel de „superblocks”, iar proiectele pilot începute în anul 2014 au crescut numărul de deplasări pietonale cu 10%, iar cele cu bicicleta cu 30%. Până în 2021 au realizat 6 astfel de „superblocks” funcționale la nivelul

orașului. Actorii urbani implicați în acest proiect deschis includ de la rezidenți, la membrii ai consiliu local, la companii private, la organizații districtuale, la organizații non-profit, la universități și chiar la instituții expert.

Prin eliberarea unor artere de circulație de spații ocupate de autovehicule (căi de rulare și locuri de parcare) municipalitatea dorește să realizeze suprapunerea peste rețeaua existentă de străzi și o rețea a spațiilor verzi pentru a crește suprafața de spațiu verde pe cap de locuitor, astfel încât 80% din spațiile stradale trebuie să fie umbrite pe timpul verii și minim 20% din suprafață trebuie să fie permeabilă.

Procesul de design urban s-a realizat printr-un proces participativ de proiectare și nu prevede doar spații pentru petrecerea timpului liber, ci și elemente de design stradal funcțional precum: diferențe de nivel ne semnificative la nivelul pavajului pentru cei cu dificultăți locomotorii, pavaje tactile pentru dizabilități de vedere, bolarzi pentru împiedicarea accesului auto.

Acest exemplu de program de pietonizare poate reprezenta un exemplu pentru zona centrului istoric, dar și pentru cartierele cu locuire colectivă: Alfa, Micălaca, Funcționarilor și Ion G. Duca conform schemei de mai jos. Totodată, în zonele pietonale propuse sunt necesare activități care să ofere viață spațiului urban.



Figură 7 – Idei de bună practică preluate din studiul de caz Barcelona
Sursa datelor: prelucrare proprie

De asemenea, acest exemplu este de urmat de către Municipiul Arad prin atenția către crearea unei modalități de intersectare între deplasările pietonale și transportul în comun.

Un alt aspect de avut în vedere din modelul Barcelonei este implicarea cetățenilor încă de la momentul planificării și atenția către persoanele dezavantajate.

- **Zona centrală a orașului Ljubljana, Slovenia**

La fel ca și în alte capitale europene, la începutul anilor 2000 a existat o creștere rapidă a gradului de motorizare la nivelul orașului, în special în zona centrală istorică. Pentru a contracara acest trend, municipalitatea a adoptat în 2007 Viziunea pentru 2025 cu scopul de a deveni un oraș sustenabil în care locuitorilor să le placă să trăiască.

Parte a viziunii a fost aceea de a transforma centrul orașului dintr-un spațiu dominat de traficul motorizat într-o zonă pietonală atractivă atât pentru rezidenți, cât și pentru turiști.

Procesul de pietonizare a fost unul treptat și a coincis și cu o revitalizare a malurilor râului Ljubljanica, râu care traversează centrul orașului, precum și realizarea mai multor legături pietonale și pentru biciclete care să permită relaționarea celor două părți ale țesutului urban fracturate de către bariera naturală, astfel încât au fost realizate 13 poduri, dintre care 7 au fost construcții noi.

Prin eliminarea autovehiculelor personale de pe străzile din zona centrală s-a creat posibilitatea de a crește cantitatea de spațiu verde.

Pentru a veni în ajutorul populației rezidente cu dificultăți de mobilitate în contextul acestei pietonizări ample, autoritățile au înființat sistemul cu gratuitate completă “Kavalir” în 2009. Cele 6 vehicule electrice de câte 5 pasageri sunt disponibile oricărui utilizator, iar rutele sunt alese în funcție de necesitățile acestora.

Pentru a schimba paradigma mobilității urbane definitiv în favoarea transportului prietenos cu mediul înconjurător, autoritățile au investit în promovarea deplasărilor cu bicicleta prin crearea de facilități de tipul Park&Ride și reducerea costurilor de utilizare a transportului public.

Prin aceste proiecte, deplasările pietonale au crescut în perioada 2003-2013 cu 16%, astfel încât 35% din totalul călătoriile urbane se realizau, la finalul perioadei de referință, pe jos.

Spațiile pietonale nou create au fost proiectate cu atenție la detalii, de exemplu pavajul de pe Slovenska cesta are un model geometric care îi face pe locuitori să facă fotografii și pentru a promova acest obicei a fost creat un hashtag pe rețelele de socializare (#Ljfootie).

În prezent zonele pietonale din Ljubljana acoperă o suprafață de peste 10 hectare.

Zona centrală din Ljubljana poate constitui o fundamentare pentru stabilirea unui perimetru pietonal în zona central-istorică în care accesul auto să fie restricționat (vezi schema de mai jos). Acest lucru poate fi aplicat la nivelul centrului istoric al municipiului Arad.



Figură 8 - Idei de buna practică preluate din studiul de caz Ljubljana
Sursa datelor: prelucrare proprie

Totodată, acest exemplu reliefează nevoia interconectării între cele două maluri ale râului Mureș, în special în zona istorică.

Un alt element ce poate fi aplicat în cazul Municipiului Arad este acela de a utiliza elemente de design (pavaj, mobilier urban, sistem de iluminat ș.a.) pentru a populariza mersul pe jos prin intermediul rețelelor sociale.

- **Central square of Tirana, Albania**

Piața Skanderbeg din capitala Albaniei este cea mai mare piață pietonală din zona balcanică și are o suprafață de 60.000 mp și 100 de fântâni.

Prima tentativă de pietonizare a zonei a fost în vara anului 2004, iar evenimentul s-a repetat și în anul 2005, însă de această dată a fost întâmpinat cu critică de către cetățeni. În perioada 2008 și 2011, primarul de atunci a comandat restaurarea pieței într-o manieră europeană, însă dorința de a crea un spațiu pentru pietoni, transport public și vegetație a creat o polemică la nivelul orașului, astfel încât în 2011 noul primar a revenit la status-quo cunoscut și autovehiculele au dominat din nou spațiul pieței.

Într-un final, în anul 2016, după o nouă schimbare pe scena politică, proiectul ambițios de pietonizare a întregii zone a fost finanțat, iar pentru a facilita nevoia de spațiu în zona centrală a autovehiculelor s-a realizat o parcare subterană.

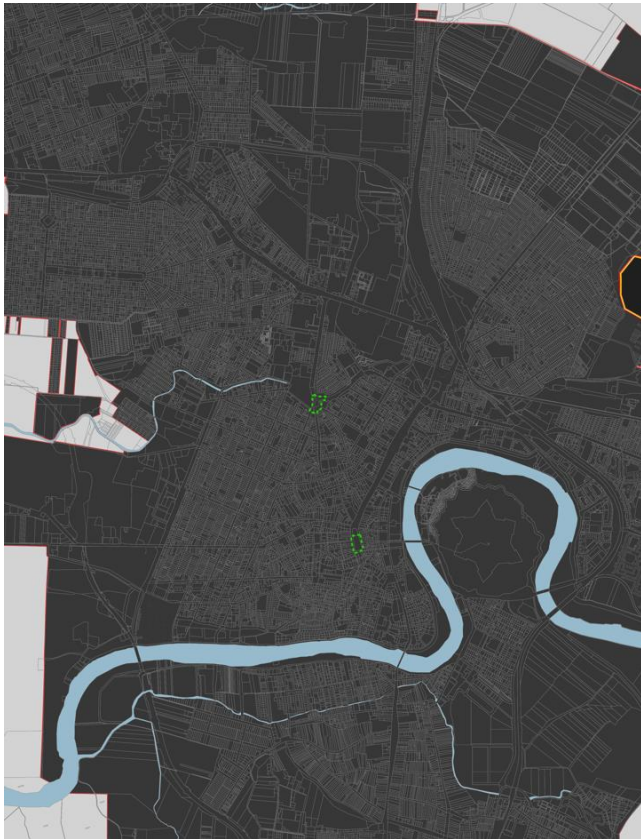
Procesul de design a pieței a fost un proces participativ, iar rezultatul constă din:

- Un amplu spațiu public de aproximativ 40.000 mp denivelat asemeni unei piramide rectangulare întoarsă care este dotată cu fântâni care fac ca apa să se prelingă pe pavajul de tip mozaic din pietre de peste tot din Albania
- O centură verde alcătuită din 12 grădini de jur împrejurul pieței pentru a compensa lipsa unui front continuu de clădiri.

În prezent, piațeta este un spațiu public utilizat intens care permite atât activități spontane și informale, cât și funcțiuni de tipul: spațiu de concerte.

Piața centrală din Tirana este un exemplu pentru Municipiul Arad în ceea ce privește perseverarea în

educarea cetățenilor cu privire la spațiile pietonale și asumarea unor proiecte de mare amploare.



Figură 10 - Idei de buna practică preluate din studiul de caz Tirana

Sursa datelor: prelucrare proprie

De menționat, ca și exemple de bună practică ce poate fi asimilate și de către Municipiul Arad, sunt și adoptarea unei soluții de tipul piațetă publică deasupra unei parcări subterane, precum și utilizarea elementelor vegetale pentru a masca un front discontinuu. Acest tip de intervenție se poate realiza atât în Piața spitalului cât și în Piața Avram Iancu.

4.3. Exemple de bune practici în proiectarea unor zone pietonale

Pentru a îmbunătăți accesibilitatea pietonilor în cadrul mediului urban, există o serie de instrumente care contribuie la crearea unui spațiu pietonal adaptat nevoilor tuturor utilizatorilor, gândit la scara umană.

Un spațiu pietonal este compus din elemente diverse precum mobilier urban, iluminat public, pavaj,

elemente care conferă siguranță tuturor utilizatorilor spațiului.



Figură 9 - Imagine din zona Catedralei, sursa foto: Vizită pe teren

În ceea ce privește **iluminatul public** în cadrul zonelor pietonale, acesta reprezintă atât un element definitoriu în materie de siguranță, cât și un element important în ambianța urbană.

Cele mai noi tehnologii din domeniul iluminatului public, pe lângă siguranța urbană, asigură un set de beneficii care au scopul de eliminare a tehnologiilor dăunătoare mediului înconjurător, reducerea costurilor de mentenanță și control asupra sistemelor de iluminat public. Astfel, prin utilizarea sistemelor de iluminat public inteligent în cadrul spațiilor pietonale, nivelul siguranței reprezintă în continuare cel mai mare avantaj, prin creșterea vizibilității la nivelul trecerilor de pietoni sau intersecții, iar gradul de poluare înregistrează o tendință de descreștere prin reducerea amprentei de carbon. Prin utilizarea luminii albe calde, străzile devin mai sigure atât pentru pietoni cât și pentru utilizatorii autovehiculelor, care pot anticipa mai ușor eventuale pericole din trafic.

Totodată, iluminatul public inteligent poate ajuta la construirea identității locale prin crearea unei atmosfere specifice.

La nivelul Municipiului Arad au fost realizate investiții în ceea ce privește iluminatul public inteligent și telegestionarea acestuia, însă, în contextul reamenajării unor spații pietonale, această bună practică trebuie continuată, astfel încât iluminatul public de tip arhitectural să pună în valoare elemente de patrimoniu, iar iluminatul stradal să contribuie la creșterea gradului de securitate resimțit de către cetățeni.

Un alt aspect important în alegerea sistemelor de iluminat îl reprezintă designul acestora, tipul de lumină și modalitatea de alimentare cu energie electrică. În zonele pietonale se recomandă optarea pentru un design contemporan care să încorporeze și sisteme de tipul: Wi-fi, supraveghere video și de stocare a energiei solare sau a vântului.

Un alt element care contribuie la buna funcționare a unui spațiu pietonal este reprezentat de prezența **mobilierului urban**. Mobilierul urban este reprezentat de mobilier de odihnă precum bănci, scaune, mese, obiecte care contribuie la curățenia orașului (coșuri de gunoi, toalete publice), cutii poștale, materiale de informare și comunicare (chioșcuri de ziare, indicatoare stradale, afișe cu informații municipale sau culturale), jocuri pentru copii, echipamente pentru sporturi urbane, jardiniere, elemente acvatice ș.a.

Elementele de mobilier stradal sunt utilizate în scopul de a crea un grad de atractivitate crescut la nivelul spațiilor urbane. Pentru ca un spațiu pietonal să fie funcțional și siguranța utilizatorilor spațiului să primeze, elementele de mobilier urban trebuie să țină cont de un set de criterii atunci când sunt amplasate în spațiul urban.

În primul rând, amenajarea unui spațiu cu elemente de mobilier urban trebuie să țină seama de necesitatea unui obiect în acel spațiu și scopul acestuia, poziționarea elementului în spațiul pietonal, aspectul și durabilitatea produsului. Astfel, pentru a nu constitui un obstacol pentru vizibilitatea șoferilor, cauzată de eventuale aglomerări de oameni și pentru a nu pune în pericol siguranța pietonilor, elementele de mobilier urban nu trebuie amplasate foarte aproape de intersecții și nici de spațiul carosabil.

În al doilea rând, mobilierul urban este un element integrat care ajută la structurarea și îmbunătățirea unui proiect și care contribuie la crearea unor categorii

diferite de spații: de odihnă, de recreere, de socializare, de joacă și ajută la crearea unor zone identitare pentru orașe.

Pe lângă rolul funcțional al elementelor de mobilier urban, acestea pot stabili standarde de calitate pentru dezvoltarea zonelor urbane și nu numai.

În ceea ce privește modul de amplasare a mobilierului urban, acestea trebuie să respecte o serie de reguli conform Normativului NP 051/2000:

- *Pe traseele de deplasare trebuie prevăzute locuri de odihnă la interval de maxim 60 m, amenajate cu diferite tipuri de obiecte pentru ședere – bănci și scaune.*
- *Conformarea băncilor și scaunelor va respecta următoarele dimensiuni: - înălțimea șezutului va fi cuprinsă între 40 și 45 cm ; - înălțimea spătarului va fi cuprinsă între 75 – 79 cm ; - adâncimea șezutului va fi cuprinsă între 40 – 45 cm ; - înclinarea spătarului va fi între 1000 - 1050 ; - înălțimea de amplasare a cotierei va fi cuprinsă între 22 – 30 cm față de șezut.*

O practică pe care administrațiile publice o abordează este aceea de a personaliza mobilierul urban astfel încât aceste piese de mobilier urban reprezintă și o modalitate de a promova un brand al orașului. Pe lângă modalitățile clasice de personalizare, se poate opta și pentru alternative care suprapun realității un strat de realitate augmentată care poate servi la încurajarea utilizării spațiului public pietonal.

De exemplu, un element de identitate vizuală (o stea cu 6 colțuri) amplasat în mod aleatoriu pe diverse piese de mobilier urban poate reprezenta o „vânătoare de comori” prin utilizarea unei aplicații a municipalității în care în funcție de numărul de stele colectate poți primi anumite beneficii: o oră de parcare gratuită în zona centrală, un discount la un agent economic ș.a. .

Pavajul reprezintă un alt element important în ceea ce privește proiectarea unui spațiu. Pavajul utilizat poate fi realizat din materiale diferite în funcție de modul de utilizare al spațiului. Astfel, pavajul poate deservi unei zone pietonale, unei zone de tip shared space, unei zone de joacă sau poate deservi zone carosabile sau pentru autovehicule grele.

În ceea ce privește structura constructivă a pavajului din cadrul unei zone pietonale, acesta poate avea o structura orientativă:

- Strat de bază pietriș;
- Strat de nisip;

- Strat de pavaj;
- Rostuirea pavajului.

Pavajul trebuie să țină cont de toate elementele care compun spațiul pietonal pentru a se îmbina armonios și pentru a crea zone atractive vizual.

În ceea ce privește suprafața de călcare a căilor pietonale acestea trebuie să respecte anumite standarde conform NP 051/2000, precum:

- Trotuarele și căile de acces pietonale trebuie proiectate în așa fel încât să fie plane.
- Suprafața de călcare a trotuarelor și traseelor pietonale trebuie să fie rigidă, stabilă, cu finisaj antiderapant. Este interzisă utilizarea materialelor precum nisip, pietriș, etc., care se pot deforma la acțiuni verticale.
- Trasee continue realizate din materiale cu aceeași rezistență la alunecare
- Pe trotuare sau trasee pietonale trebuie evitată amplasarea grătarelor, rigolelor sau capacelor a căror conformare ar putea bloca bastonul sau roata fotoliului rulant.

În ceea ce privește siguranța pietonilor, pavajul utilizat trebuie să fie antiderapant și rezistent la intemperii. De asemenea, zonele pietonale care sunt expuse la umiditate necesită utilizarea unui pavaj rezistent la factorii externi de mediu pentru a asigura o durată de viață ridicată a acestuia.



Figură 11 - Imagine de pe Bd. Revoluției (zona Primăriei), sursa foto: Vizită pe teren

Spațiile pietonale publice de la nivelul zonei centrale a Municipiului Arad, în mare parte, nu corespund în

prezent cerințelor de siguranță în utilizare dat fiind faptul că suprafața de călcare este realizată din dale de pavaj autoblocant care sunt ușor deformabile (vezi fig. 6), iar la nivelul cartierelor infrastructura trotuarelor este din asfalt care nu permite aceeași permeabilitate a suprafeței de călcare și în condiții de temperaturi ridicate contribuie la efectul de insulă de căldură.

Un alt element definitoriu în ceea ce privește proiectarea zonelor pietonale îl reprezintă **spațiul verde**. Rolul spațiului verde în cadrul spațiului pietonal este acela de a reduce efectele negative ale temperaturilor crescute și ale schimbărilor climatice. De asemenea, spațiile verzi contribuie la îmbunătățirea calității aerului, reducerea riscului de inundații și îmbunătățirea calității apelor, reducerea poluării fonice și oferă beneficii pentru biodiversitate.

La nivelul spațiilor pietonale pot exista spații verzi de mai multe categorii:

- Spații verzi de aliniament;
- Spații verzi amenajate;
- Grădini urbane;



Figură 12 - Imagine de pe Str. Cuza Vodă (Cartier Drăgășani), sursa foto: Vizită pe teren

În ceea ce privește amenajarea unui spațiu pietonal, spațiul verde trebuie să respecte anumite norme:

- Coroana arborilor trebuie toaletată la o înălțime care să permită circularea pietonilor pe dedesubtul acesteia;
- Îndepărtarea buruienilor și speciilor invazive în mod constant pentru a păstra peisajul;

- Materialul dendrologic trebuie să nu constituie un impediment pentru confortul în utilizare al locuitorilor;
- Spațiul verde are un rol în ceea ce privesc apele pluviale, așadar materialul vegetal trebuie ales pentru a putea păstra calitățile solului de drenare.

Municipiul Arad are în ampriza celor mai multe artere din oraș aliniamente de spațiu verde (vezi Capitolul 5.3.), însă, asemeni figură 20, situația reală denotă un grad de neglijare în mentenanța acestor spații. Lipsa sistemelor de irigații automatizate duce în sezonul cald la uscarea materialului vegetal, iar neexistența unui program coerent în ceea ce privește spațiile verzi duce la crearea unor peisaje stradale neatrăgătoare pentru utilizatorii spațiilor pietonale din cauza discontinuității elementului de umbră și a microclimatului nerăcit de către materialul dendrologic. Așadar este necesară analizarea stării fitofage a arborilor, arbuștilor și subarbuștilor prezenți pe străzile municipiului și organizarea unui amplu program de plantare acolo unde materialul dendrologic este insuficient.

Pentru ca un **spațiu urban** să fie funcțional acesta trebuie să ofere accesibilitate și să poată fi utilizat de toate persoanele indiferent de capacitățile lor fizice, senzoriale și cognitive. Traseele pentru deplasare trebuie proiectate astfel încât să permită accesul persoanelor cu diferite dizabilități în spațiul urban, utilizarea spațiului de către aceștia și participarea lor la viața socială a orașului.

Pe parcursul acestor trasee nu trebuie să existe nici un obstacol, întrerupere sau piedică care să compromită utilitatea lor. Căile de acces pietonale trebuie întotdeauna separate în mod diferit de căile rutiere și de rutele pentru bicicliști.

Astfel, în spațiile pietonale este nevoie de montarea unor suprafețe tactilo-vizuale pentru persoanele cu dizabilități:

- În spații deschise, persoanele nevăzătoare au nevoie de o cale de deplasare tactilă sau o linie de ghidare tactilă pentru a se putea deplasa.
- Suprafețele indicatoare tactilo-vizuale sunt elemente de pavaj sau pentru pardoseli, profilate care permit persoanelor care

utilizează bastonul alb și sensibilitatea la călcare sau identificarea vizuală să obțină informații despre un anumit traseu sau despre prezența unui eventual pericol.

În ceea ce privește accesibilitatea spațiului pietonal trebuie respectate o serie de reguli potrivit Normativului NP 051/2000, cele mai importante fiind amplasarea rampelor de acces între trotuar și carosabil precum și stabilirea unei legături între trotuar și carosabil:

- Se recomandă o lățime a rampei de acces între trotuar și carosabil de 1.50 m. Atunci când acest lucru nu este posibil, se va realiza o rampă cu lățimea de minim 1.00 m.
- Diferența de nivel maximă între trotuar și carosabil va fi 20 cm. În aceste condiții panta rampei va avea o înclinare recomandată de 8%, dar nu mai mare de 15%.
- La joncțiunea între carosabil și rampa de acces pietonală nu trebuie să existe diferențe de nivel mai mare de 2 cm. Această diferență maximă de 2 cm va fi realizată cu muchie teșită sau rotunjită.
- Rampele trebuie realizate cu un finisaj antiderapant (coeficient de frecare COF – min. 0,4).
- În situația în care nu există trecere de pietoni marcată, accesul către rampă va fi marcat pe carosabil cu benzi diagonale, care avertizează participanții la trafic să nu parcheze în acel loc. Lungimea marcajului va fi egală cu lățimea rampei, iar lățimea marcajului va fi de min.1,00 m.
- Pe zona rampelor nu vor fi prevăzute guri de scurgere ale apelor pluviale. La conformarea pantelor de scurgere a apelor pluviale se va avea în vedere să nu existe pericol de băltire în zona rampelor de acces între trotuar și carosabil.
- Pentru persoanele cu deficiențe de vedere vor fi prevăzute benzi de ghidaj tactilo-vizuale cu amprente diferite și în culori contrastante pe toată lungimea traseului pietonal.
- Toate trecerile de pietoni vor fi amenajate cu rampe de acces pietonale între trotuar și carosabil.
- Acolo unde trecerea de pietoni este prevăzută cu semafor, acesta va fi echipat suplimentar cu sisteme de detecție pentru un timp prelungit de traversare, eventual cu buton cu comandă

manuală și semnalizare sonoră. Butonul cu comandă manuală va fi amplasat la înălțimea de 1.00m.

- Stâlpul pe care este montat semaforul, fiind un obstacol pe parcursul traseului de deplasare, va fi semnalizat corespunzător cu marcaje vizuale contrastante, poziționate la o înălțime față de nivelul finit al trotuarului de cel puțin 7,5 cm, între 90 cm și 1.00 m și între 1.50-1.60 m.
- Pentru străzi cu lățime mai mare de 4 benzi de circulație, pe parcursul trecerii de pietoni vor fi prevăzute insule pentru odihnă și manevră, aflate la nivelul carosabilului, cu dimensiuni minime de 1.50 x 1.50 m, astfel rezolvate încât să nu existe pericol de accidentare.

De asemenea, în spațiile pietonale trebuie evitate pe cât de mult posibili obstacolele de diferite tipuri:

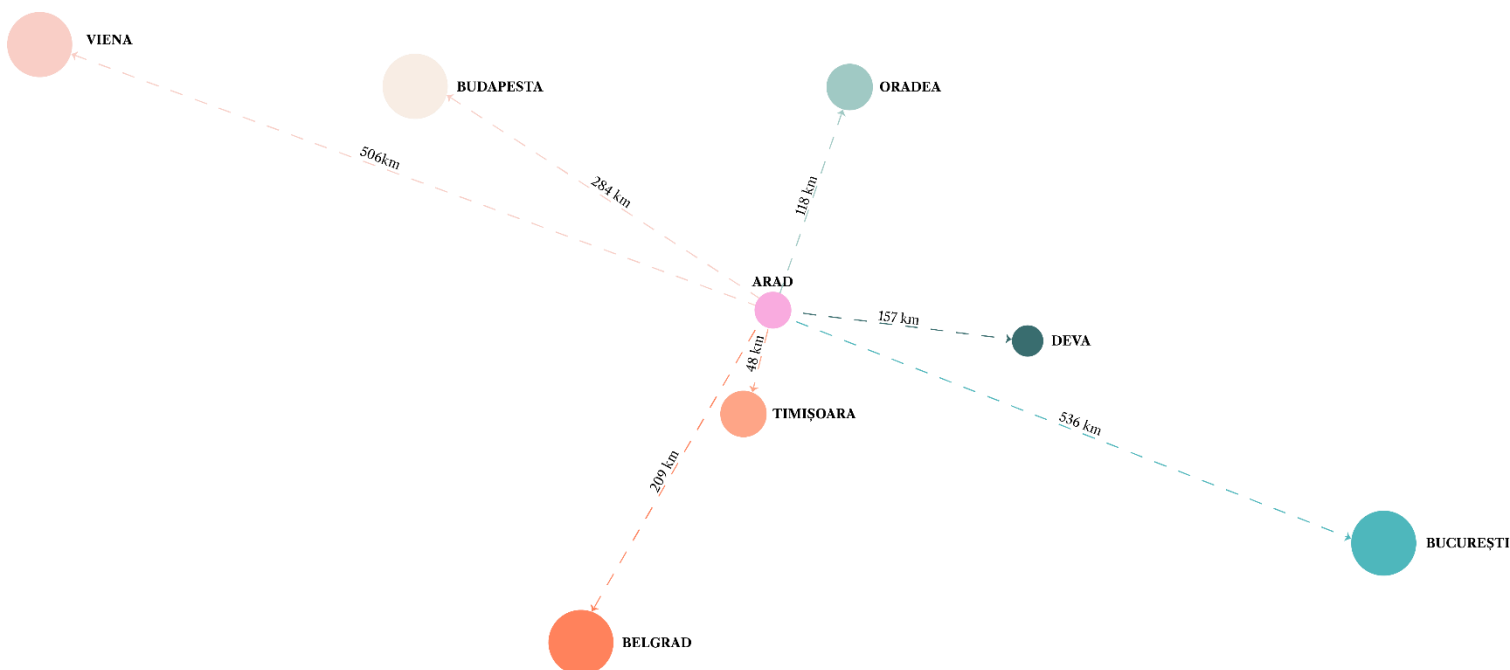
- Pe traseele de deplasare trebuie evitată amplasarea de obstacole precum: obiecte de mobilier urban agățate pe pereții clădirilor sau independente, bolarzi, stâlpi.
- Obstacolele cu o înălțime mai mică de 75 cm creează situații periculoase pentru persoanele cu deficiențe de vedere.
- Dacă prezența obstacolelor este absolut necesară, acestea trebuie prevăzute cu marcaje vizuale contrastante, poziționate pe obiectul respectiv la o înălțime față de nivelul finit al trotuarului de cel puțin 7,5 cm, între 90 cm și 1.00 m și între 1.50 și 1.60 m.
- Pe o suprafață adiacentă traseului de deplasare toate obiectele care ies din planul acesteia mai mult de 10 cm, aflate la o înălțime cuprinsă între 30 cm și 2.10 m trebuie să fie vizibile și detectabile cu bastonul alb.
- Înălțimea liberă minimă de trecere pe sub obstacole izolate va fi 2.10 m.
- Nu este permisă amplasarea mobilierului urban în consolă. Acest mod de amplasare este periculos pentru nevăzători, deoarece reperarea lui cu ajutorul bastonului alb la nivelul pardoselii finite nu corespunde formei reale a obiectului la nivelul zonei capului, apărând pericol de accidentare.
- Panourile indicatoare fixate pe pardoseală vor avea limita inferioară poziționată la maxim 30cm față de pardoseala finită.

- Panourile indicatoare agățate sau fixate în consolă vor avea limita inferioară la minim 2.10 m față de pardoseala finită.
- Panourile indicatoare care implică citirea unor informații de aproape nu vor avansa față de planul vertical al peretelui cu mai mult de 30 cm, fiind amplasate la 70 cm față de nivelul finit al pardoselii. Zona pe care vor fi scrise informațiile va fi cuprinsă între 1.00 m și 1.60 m înălțime.

5. Analiza strategică

5.1. Caracteristici generale

Municipiul Arad este municipiul reședință de județ al județului omonim și se înscrie în categoria de localități de rangul II conform P.A.T.N. – Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități.



Figură 13 - Distanțe între localități de importanță națională și europeană, Sursa datelor: prelucrare proprie

Date geografice

Conform celor mai recente date statistice de la Institutul Național de Statistică din anul 2014, Municipiul Arad are o suprafață de 23.252 ha dintre care 16.673 ha teren agricol și 6579 ha teren neagricol.

Municipiul este situat în vestul țării în câmpia aluvionară a Aradului, parte a Câmpiei de Vest și face parte din Regiunea de Dezvoltare Vest. Municipiul se întinde pe ambele maluri ale râului Mureș la circa 20 km depărtare de ieșirea acestuia din defileul Radna-Lipova într-o zonă de contact între munte și câmpie. Acesta reprezintă o poartă de intrare în România dinspre Europa de Vest pe cale rutieră și feroviară fiind amplasat la aproximativ 52 km de granița cu Ungaria.

Municipiul Arad este conectat la nivel regional prin autostrada A1 de orașele Timișoara și Lugoj, iar prin

intermediul sectorului de autostrada Lugoj-Deva se racordează la alte două segmente de autostradă ((A10 Sebeș – Turda / A3 Turda – Cluj-Napoca) care îl conectează la nivel național. Prin intermediul drumurilor naționale DN7/E68 (Nădlac – Arad – Lipova – Deva), DN69/E671 (Arad – Timișoara) și DN79/E671 (Arad – Oradea) se racordează la rețeaua națională de drumuri.

În ceea ce privește conexiunile cu zona limitrofă a orașului, acestea se realizează prin intermediul unor drumuri județene:

- Zona de nord: 709 (Arad-Șiria), 709B (Arad-Șofronea-Curtici), 791 (Arad- Sântana)
- Zona de sud: 682 (Arad-Fântânele, Arad-Zădăreni - Călugăreni), 682F

Municipiul este bine conectat la nivel local, regional și național în zona de vest a țării, însă este mai facilă conexiunea cu alte capitale europene decât cu Bucureștiul.

Transportul feroviar este facilitat la nivelul UAT-ului de prezența a trei gări: Gara Arad, Gara Arad Vest și Gara Aradul Nou. Orașul deservește magistrala feroviară 200 și este și punct de convergență al mai multor magistrale secundare: 215, 216, 217 și 310. Prin intermediul magistralei principale 200 se asigură conexiunea între municipiul Arad și municipiile: Brașov,

București, Constanța și cu punctul de trecere a frontierei Curtici prin care se realizează conexiunea cu capitalele: Budapesta și Viena. Prin magistrala 310 se realizează legătura cu Oradea și apoi Cluj-Napoca, iar prin 217 se asigură conexiunea cu Timișoara.

Municipiul Arad este unul din orașele din România cu acces la rețeaua europeană TEN-T pentru coridoarele Rin-Dunăre și Orient/East-Med.

Transportul aerian este deservit în cea mai mare proporție de aeroportul Internațional „Traian Vuia” din Timișoara, deoarece deși municipiul Arad deține propriul aeroport acesta nu operează curse comerciale în mod frecvent. Prin intermediul aeroportului din municipiul vecin, Aradul este conectat intern cu Bucureștiul și extern cu: Italia (Veneția, Bari, Bologna, Milano și Roma), Germania (Memmingen, Dortmund, Frankfurt și Karlsruhe), Grecia (Santorini), Regatul Unit al Marii Britanii (Londra), Spania (Madrid, Valencia și Barcelona), Franța (Paris) și Belgia (Bruxelles).

Date demografice

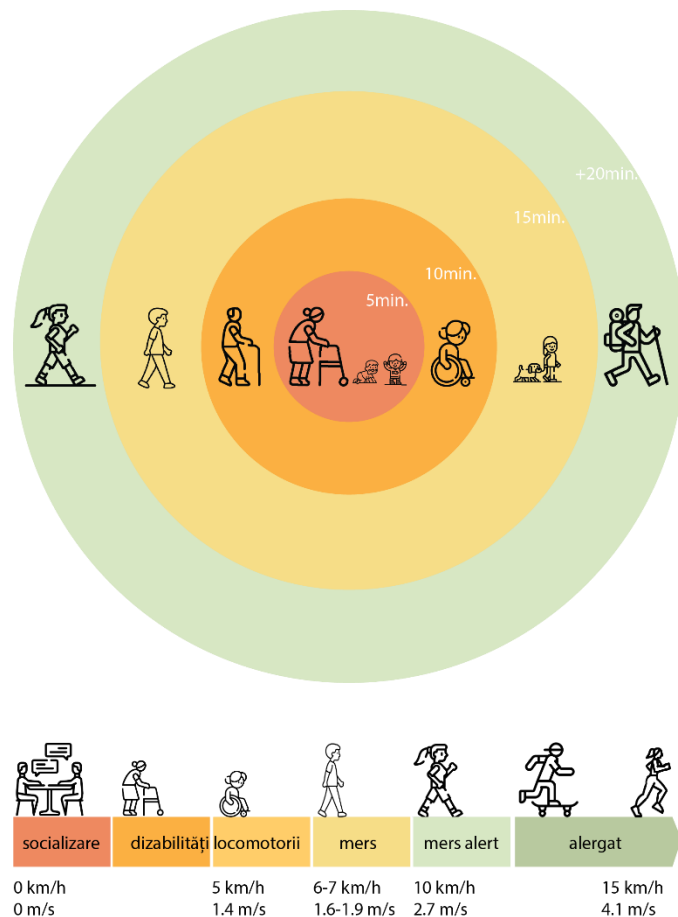
La 1 iulie 2021 populația stabilită cu domiciliul în Municipiul Arad era de 173.485 de persoane reprezentând 37,2% din populația totală a județului omonim, însă aceasta are asemeni altor municipalități prezintă o tendință de scădere demografică (în ultimii 15 ani a existat o scădere de 6,49% a populației stabilite cu domiciliul). Caracteristicile demografice ale populației determină abilitatea acestora de a se deplasa mergând pe jos și subliniază nevoi în utilizarea spațiilor pietonale, precum nevoia de repaos, de accesibilitate ș.a..

În ceea ce privește distribuția populației pe sexe și categorii de vârstă, aceasta prezintă o tendință de îmbătrânire. În urma regimului comunist din perioada 1967-1989, care a încurajat și susținut creșterea natalității, a condus în prezent la ponderea ridicată a populației cu vârstă de peste 35 de ani. Scăderea numărului de nou născuți după această perioadă, avea să influențeze disponibilitatea forței de muncă, menită să susțină boom-ul populației care în prezent reprezintă populația activă, însă în 10 ani procesul de îmbătrânire a populației va fi mai accentuat.

Tabel 1 - Distribuția pe grupe de vârstă și sexe a populației rezidente la 1 iulie 2021

Grupa de vârstă	Populația de sex masculin	Populația de sex feminin	Populația totală
0- 4 ani	3.876	3.677	7.553
5- 9 ani	3.834	3.528	7.362
10-14 ani	4.174	3.831	8.005
15-19 ani	3.718	3.564	7.282
20-59 ani	47.619	50.926	85.020
60-69 ani	10.128	13.701	23.829
70-79 ani	5.700	8.182	13.882
80 ani și peste	2.351	4.676	7.027

Conform tabelului de mai sus, populația activă (20-59 de ani) de sex feminin este cea mai numeroasă. Se observă, de asemenea, proporția ridicată a populației de peste 60 de ani care este considerabil mai mare decât cea de până în 20 de ani.



Figură 14 – Diagramă mobilitate pietonală

Sursa datelor: Prelucrare proprie

Grupa de vârstă 0-4 ani are o mobilitate pietonală redusă și o viteză asemănătoare cu cea a persoanelor din grupa de vârstă 80 de ani și peste. Începând cu grupa de vârstă 5-9 ani până la 15-19 ani se crește raza de mobilitate pietonală, precum și viteza de deplasare a populației în mod treptat.

În funcție de grupa de vârstă, sexul de care aparțin, dar și stilul de viață practicat cetățenii au condiții fizice diferite și au nevoi de accesibilitate și de mobilare aparte. De exemplu, copii de până în 10 ani au nevoie de elemente de mobilier urban care să îi stimuleze vizual, trasee pietonale separate fizic de alte fluxuri de circulații spre deosebire de persoanele care aparțin grupei de vârstă 70-79 de ani care necesită spații de odihnă/ședere și un confort ridicat în deplasare.

Profilul spațial și funcțional

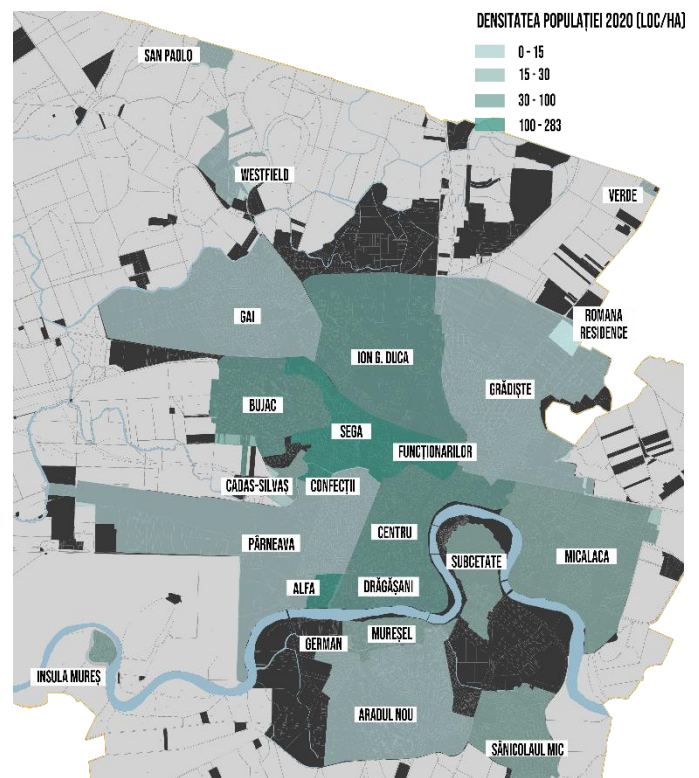
Municipiul Arad este divizat în **24 de cartiere**.



Figură 15 - Delimitarea cartierelor
Sursa datelor: Prelucrare proprie în baza GIS

Din punct de vedere funcțional se poate observa faptul că există o zonă principală de mixitate funcțională în zona centrală, zone de locuire, predominant individuală, zone de comerț și servicii, zone industriale și spații verzi și de agrement.

Pentru a putea identifica în mod corect amplasamentele care s-ar preta pietonizării trebuie analizată și densitatea de la nivelul cartierelor, astfel încât noile spații să poată deservi prin proximitate un număr cât mai mare de utilizatori (vezi figură 16).

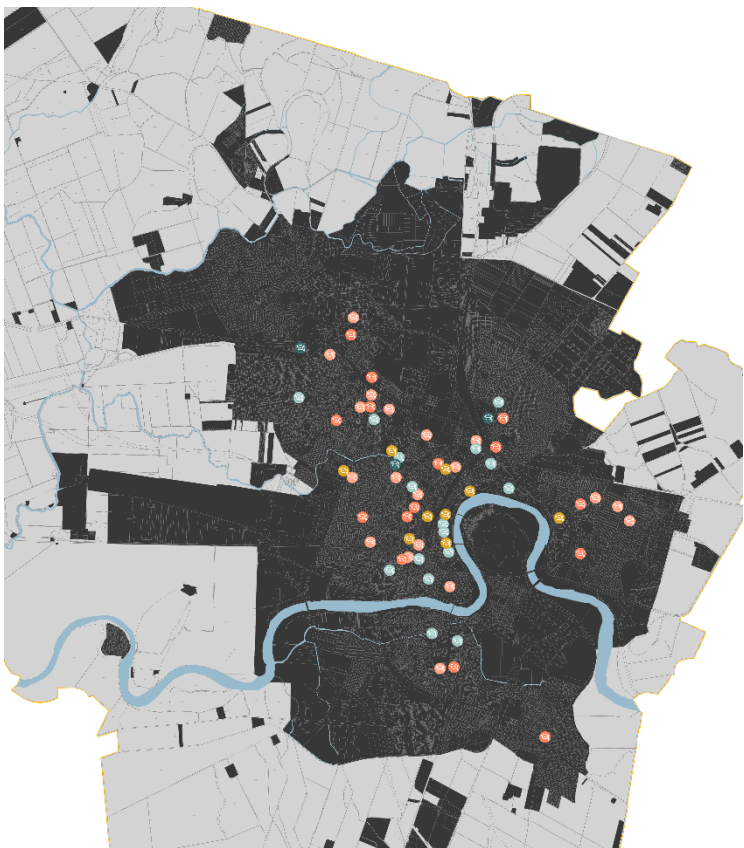


Figură 16 – Densitatea populației pe cartiere
Sursa datelor: Prelucrare proprie în baza informațiilor SIDU 2021-2027

Un alt aspect important pentru a determina punctele de destinație în tiparul deplasărilor cetățenilor este localizarea unităților de învățământ. La nivelul Municipiului Arad, asemeni altor municipii, se observă o reducere a numărului de unități de învățământ cu personalitate juridică de la 61 la 57¹ în ultimii 10 ani. Pe lângă unitățile de învățământ de stat există la nivelul Municipiului și unități particulare care completează necesarul de servicii a populației.

¹ Conform datelor de la Institutul Național de Statistică

Acestea sunt pentru toate tipurile de nivele de învățământ, însă cele mai numeroase sunt cele pentru învățământul preșcolar (9 unități în anul 2020²) urmate de către cele pentru învățământul postliceal (inclusiv învățământul special) – 4 unități, profesional – 3 unități, primar și gimnazial – 2 unități. Prezența unei universități de stat și a uneia private în oraș reprezintă un alt pol de atracție pentru populația din bazinul demografic al zonei metropolitan/funcționale a Municipiului.



Figură 17 - Distribuția unităților de învățământ la nivelul Municipiului Arad în anul 2020

Sursa datelor: Prelucrare proprie în baza vizitei pe teren și a observațiilor utilizând instrumente cu imagini din satelit

Din distribuția spațială a unităților de învățământ reiese o concentrare a acestora în cartierele: Centru, Pârneaș, Șega, Gădiște, Micalaca. Există la nivelul orașului zone nedeservite de unități de învățământ pentru învățământul obligatoriu, fapt ce se transpune prin deplasări zilnice către acești poli urbani, iar pentru a reduce mobilitatea poluantă și a crește gradul de siguranță al copiilor se va avea în vedere promovarea unor viteze de deplasare reduse în aceste zone.

Pentru a identifica alte elemente care contribuie la traficul zilnic de la nivelul municipiului este necesar să fie analizat și **profilul economic** al acestuia. Acesta poate reprezenta un factor de influență asupra modului de deplasare, destinațiile și traseele parcurse zilnic de către rezidenți spre și dinspre zonele industriale, în cadrul orașelor.

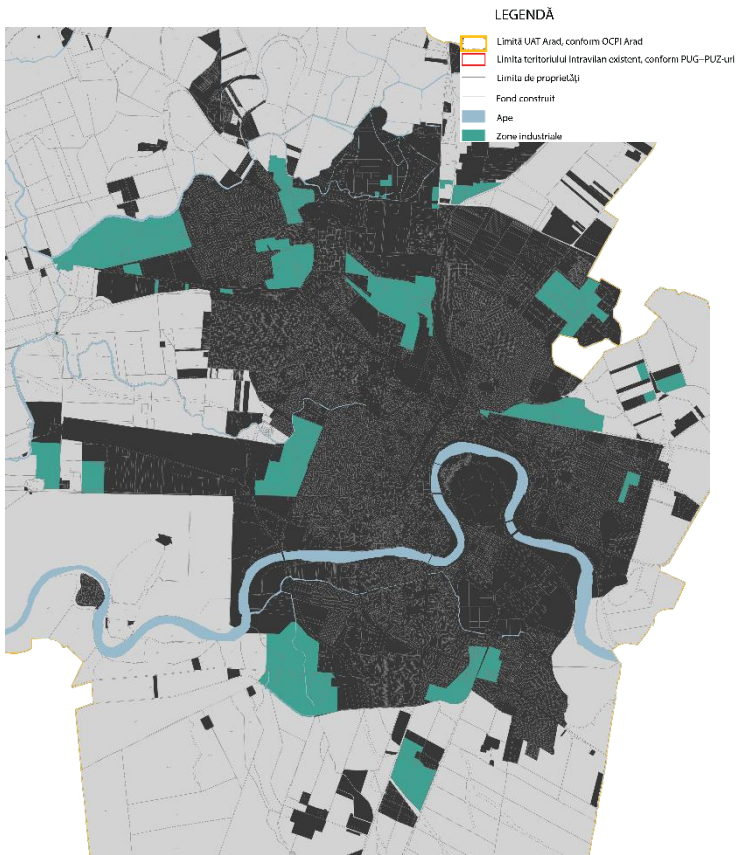
Conform SIDU 2021-2027, Municipiul Arad a beneficiat de o dezvoltare a economiei locale după recesiunea economică din perioada 2008-2010, iar un procent de circa 80-90% din populația angajată lucrează în mediul privat fapt ce se poate interpreta ca un mediu economic dezvoltat și matur la nivelul UAT-ului. Cel mai dezvoltat sector economic este dominat de industria prelucrătoare, însă de importanță pentru contextul local sunt și următoarele sectoare economice:

- Fabricarea autovehiculelor de transport rutier, a remorcilor și semiremorcilor;
- Fabricarea altor mijloace de transport;
- Industria construcțiilor metalice și a produselor din metal, exclusiv mașini, utilaje și instalații;
- Fabricarea calculatoarelor și a produselor electronice și optice;
- Fabricarea echipamentelor electrice.



² Conform datelor din Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Arad 2021-2027

Principalele zone industriale ale Municipiului sunt amplasate la periferia orașului, în timp ce zonele ample de comerț și servicii au inserții și în țesutul urban spre zona centrală.



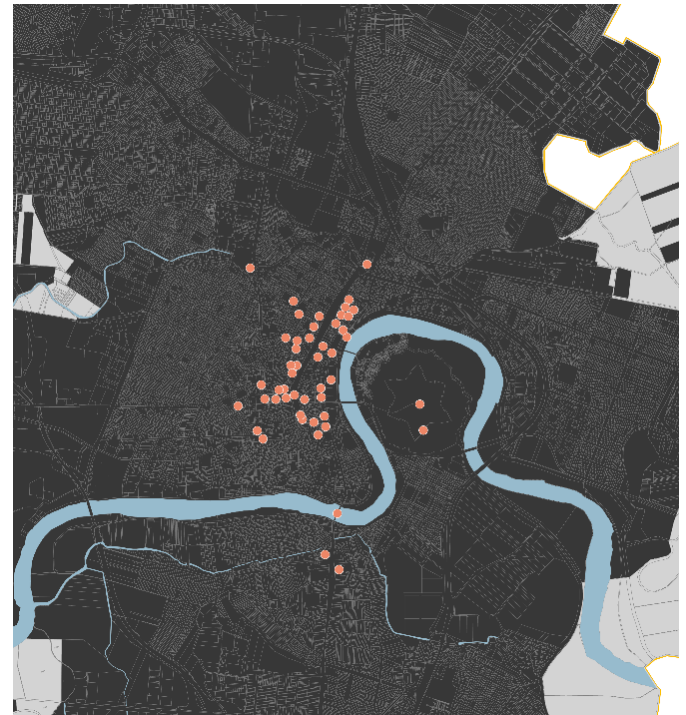
Figură 18 - Distribuția Zonelor industriale la nivelul municipiului Arad
Sursa: Prelucrare proprie în baza informațiilor din SIDU Arad 2021-2027 și a observațiilor utilizând instrumente cu imagini din satelit

Pentru a determina potențialul anumitor spații publice este necesar studiul amplasamentului elementelor cu caracter de poli de atracție la nivelul municipiului. Dintre acești poli de atracție amintim:

- Monumentele istorice

Din distribuția spațială a monumentelor istorice se poate observa o concentrare a acestora în zona centrală care își consolidează statutul de pol pentru viața culturală a Municipiului și faptul că în această zonă se regăsesc principalele dotări care fac parte din oferta culturală a Municipiului (muzee și complexe muzeale, galerii, teatre și biblioteci și cinematografe). Cetatea Municipiului Arad reprezintă unul dintre cele mai importante monumente istorice din zona de vest a țării, însă aceasta nu este deschisă

publicului funcționând ca o bază militară pentru Batalionul 191 Infanterie “Colonel Radu Golescu” din cadrul Batalionul Mixt Româno-Ungar de Menținere a Păcii. Începând cu luna ianuarie a acestui an au început demersurile pentru trecerea din proprietatea Ministerului Apărării Naționale în cea a Municipiului, iar acest demers ar consolida caracterul turistic al zonei centrale.

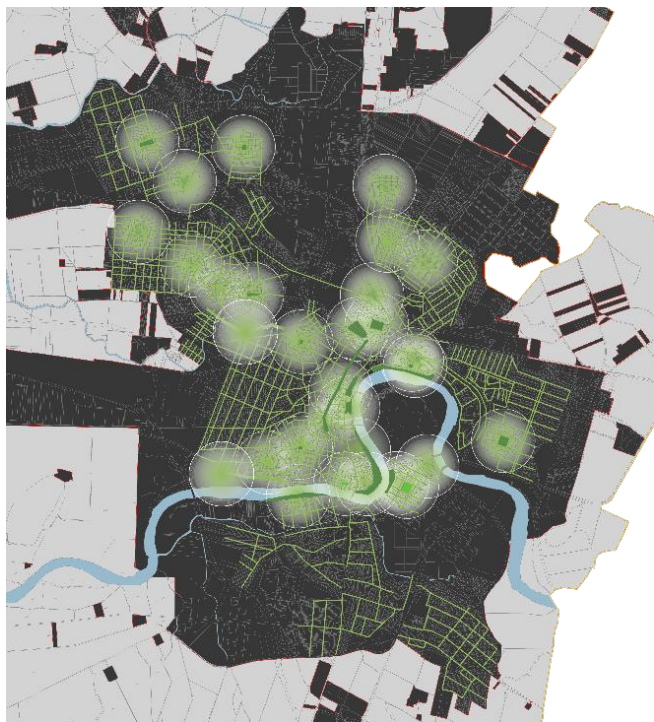


Figură 19 - Localizarea monumentelor istorice la nivelul Municipiului
Sursa datelor: Prelucrare proprie în baza vizitei pe teren și a observațiilor utilizând instrumente cu imagini din satelit

Dată fiind centralizarea monumentelor istorice la nivelul Municipiului, rețeaua principală de spații publice este și ea centralizată, astfel încât cartierele de locuit nu beneficiază de spații publice cu rol de nod în rețeaua municipală.



- **Spațiile verzi publice – parcuri, piațete, scuaruri**



LEGENDĂ

- Limită UAT Arad, conform OCPI Arad
- Limita teritoriului intravilan existent, conform PUG+PUZ-uri
- Limita de proprietăți
- Fond construit
- Spații verzi de aliniament
- Scuaruri
- Piațete
- Parcuri
- Ape
- Raza de deservire - 800 m
- Raza de deservire - 1 km

Figură 20 - Repartiția spațiilor verzi publice (parcuri, scuaruri, piațete) la nivelul Municipiului Arad

Sursa datelor: Prelucrare proprie în baza vizitei pe teren și a observațiilor utilizând instrumente cu imagini din satelit

O resursă importantă pentru habitatul natural de la nivelul Municipiului o reprezintă râul Mureș cu malurile/zonile de protecție ale acestuia. Conform diagramei de mai sus se poate observa o dispunere a spațiilor verzi și de agrement de-a lungul axei albastre a orașului. Rețeaua de spații verzi (parcuri, scuaruri și zonele verzi din zonele cu locuire colectivă) sunt interconectate prin vegetația de aliniament de la nivelul străzilor.

³ Conform SIDU Municipiului Arad 2021-2027

Zonele cu acces îngreunat la rețeaua de spații verzi și agrement sunt: cartierul Sânicolau Mic, cea mai mare parte a cartierului Aradul Nou (cu excepția zonei de nord a acestuia), centrul cartierului Pârneava și zona din vestul acesteia, întregul cartier Bujac, cea mai mare parte din cartierul Cadaș-Silvaș, o mare parte din jumătatea estică a cartierului Ion G. Duca, întregul cartier 6 Vânători, cea mai mare parte din cartierul Grădiște (cu excepția zonei de sud-vest a acestuia), respectiv zona de est a cartierului Micălaca.³

Totodată este importantă accesibilitatea către aceste puncte de atracție din țesutul urban, iar pentru acest aspect este necesar să analizăm celelalte modalități de deplasare nepoluante de la nivelul municipiului:

- **Pistele de biciclete**



Figură 21 - Rețeaua de piste de biciclete

Sursa datelor: Prelucrare proprie în baza vizitei pe teren, a informațiilor din SIDU Arad 2021-2027 și a observațiilor utilizând instrumente cu imagini din satelit

Rețeaua de piste de biciclete de la nivelul municipiului acoperă o distanță ce depășește 150 km pe ambele sensuri și deservește aproximativ 80% din oraș⁴ cu excepția câtorva areale din cartierele Bujac, 6 Vânători, Grădiște și Mureșel. Complementar cu rețeaua de piste de biciclete ca și suprafață de rulare este necesar ca autoritățile publice să aibă în vedere și spațiile cu rol funcțional precum: parcările pentru biciclete și spațiile de service pentru acestea care

⁴ Conform SIDU Municipiului Arad 2021-2027

trebuie amplasate în zone cheie de la nivelul fiecărui cartier și în număr semnificativ în zona centrală.

Deși în prezent există zone de odihnă și service pentru bicicliști acestea nu sunt atractive pentru a fi utilizate, în aceste spații fiind necesară amplasarea de alte elemente funcționale precum cișmele de apă stradală, truse cu scule pentru reparații cu manuale de utilizare, zone de vegetație pentru a spori confortul termic sau o aplicație de localizare a punctelor de service.



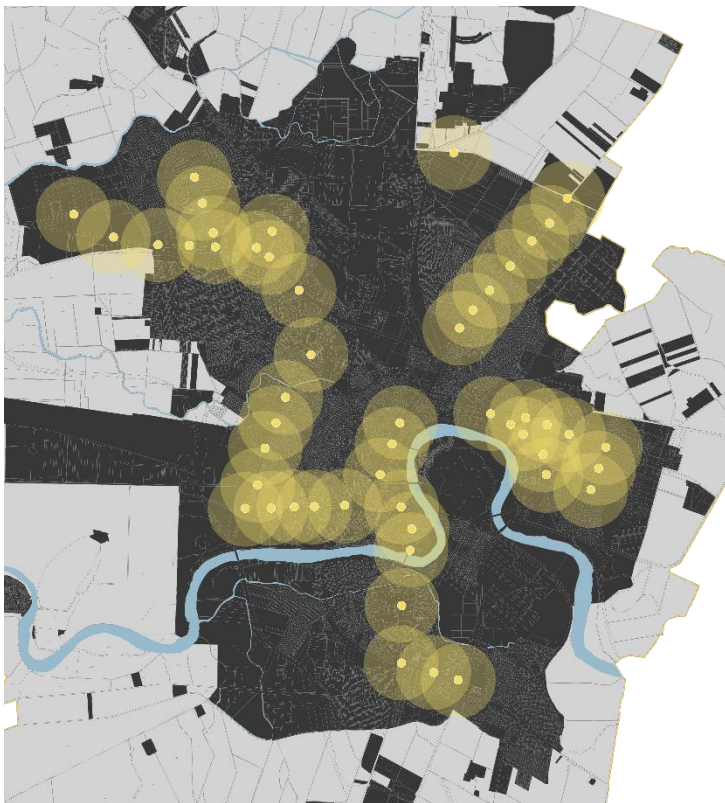
- Transportul public de mare capacitate (tramvaie)

Cele 14 linii de tramvai acoperă 95% din totalul călătoriilor cu transportul public de la nivelul municipiului⁵, însă numărul călătoriilor cu transportul în comun este considerabil mai redus din cauza timpilor mari de deplasare.

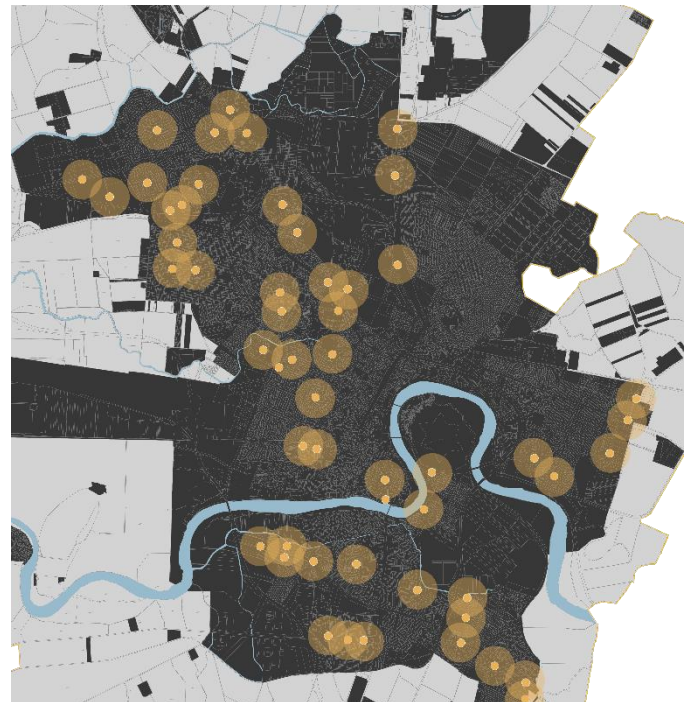
Stațiile de așteptare călători aferente liniilor de tramvai sunt în mare măsură echipate cu mobilier specific (bancă, protecție contra fenomenelor meteo, parapet ș.a.) însă nu dispun de camere de supraveghere video, panouri interactive de afișare a timpilor reali de așteptare, senzori de mediu, panouri solare și alte echipamente moderne care cresc gradul de confort în utilizare al pasagerilor.

Stațiile aferente sistemului de transport public local pot servi drept noduri intermodale dacă sunt mobilate corespunzător (parcări bike).

- Transportul public de medie capacitate (autobuze)



Figură 23 - Distribuția stațiilor de tramvai cu reprezentarea izocronelor de 800 m (10 minute de mers pe jos)
Sursa datelor: Prelucrare proprie în baza observațiilor utilizând instrumente cu imagini din satelit și a informațiilor de pe siteul Companiei de Transport Public Arad



Figură 22 - Distribuția stațiilor de autobuz cu reprezentarea izocronelor de 400 m (5 minute de mers pe jos)
Sursa datelor: Prelucrare proprie în baza observațiilor utilizând instrumente cu imagini din satelit și a informațiilor de pe siteul Companiei de Transport Public Arad

⁵ Conform SIDU Municipiului Arad 2021-2027

Transportul în comun asigurat de către autobuze nu reprezintă o alegere preferată de către arădeni conform datelor statistice colectate la nivelul PMUD 2021-2027, iar acest fapt este din cauza faptului că autobuzele au o frecvență destul de redusă, cu excepția orelor de vârf și nu beneficiază de aceeași infrastructură a stațiilor.

Data fiind însă densitatea scăzută la nivelul cartierelor de locuire individuală se pune problema rentabilității transportului în comun, astfel încât rețeaua de transport public necesită să fie interconectată cu rețeaua de piste de biciclete și să beneficieze de dotări care să stimuleze intermodalitatea între modalitățile de transport.

5.2. Factori generatori, declanșatori și limitatori ai traficului

La nivelul Municipiului Arad, factorii care ar genera traficul sunt:

- zonele de locuit;
- dezvoltarea zonelor rezidențiale;
- parcajele colective;

Factori care declanșează traficul:

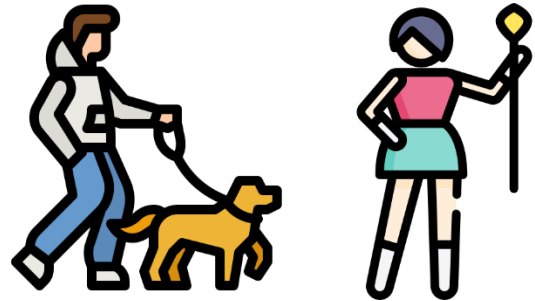
- supermarketuri, hipermarketuri, centre comerciale;
- grădinițe, școli, licee, universități;
- biserici;
- spitale;
- parcuri;
- servicii (benzinării, farmacii, hoteluri, bănci, restaurante etc.);
- centre culturale, istorice;

Factori limitatori ai traficului:

- volumul mare al traficului pe diverse artere importante;
- coliziuni pietonale/ auto;
- prezența râului Mureș;
- prezența infrastructurii feroviare.

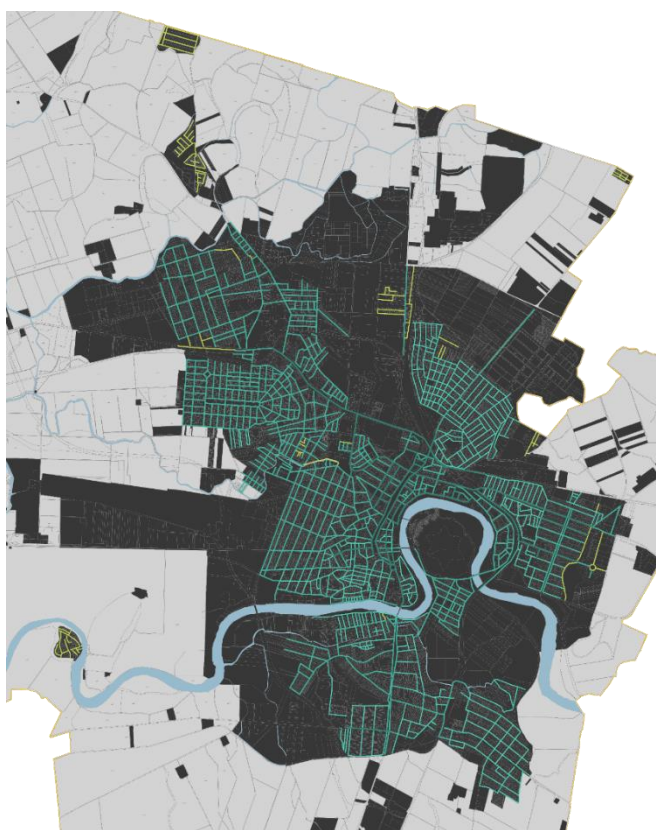
5.3. Analiză detaliată a mobilității pietonale și a spațiilor publice pietonale din municipiu

Pornind de la lista de criterii enumerate la punctul 2. *Metodologie de lucru* din prezentul studiu, analiza cantitativă și calitativă a zonelor pietonale este structurată pe analiza gabaritelor spațiilor pietonale, suprafețelor de călcare, vegetației și tipologiei acestora.



În ceea ce privește **gabaritele trotuarelor** de la nivelul municipiului, acestea au fost catalogate în 4 tipologii: inexistente, înguste (sub 1,5m), medii (1,5-2m), generoase (peste 2m) și s-au remarcat următoarele aspecte:

- În zona centrală există cea mai mare diversitate de gabarite de trotuare și cele mai multe zone pietonale din prezent (str. 1 Decembrie 1918, P-ța Luther)
- În cartierele Bujac, Pârneava, Alfa, Drăgășani, Gai predomină trotuarele cu un gabarit mediu (1,5-2 m)
- În cartierele Grădiște, Micalaca, Sânicolaul Mic, Aradul nou, Mureșel predomină trotuarele înguste (sub 1 m)
- Noile dezvoltări imobiliare Romana Residence, Westfield și San Paolo nu au spații pietonale
- Insula Mureș este un caz aparte, dat fiind faptul că singurul acces auto se poate realiza de pe DJ682 printr-un drum comunal și accesul principal se face prin intermediul unui pod pietonal peste Râul Mureș, astfel încât se poate considera că toate arterele interioare sunt străzi pietonale accidentale carosabile.



- Trotuar mai mic de 1m
- Trotuar mediu între 1.5m - 2m
- Trotuar generos - mai mare de 2m
- Străzi fără trotuar

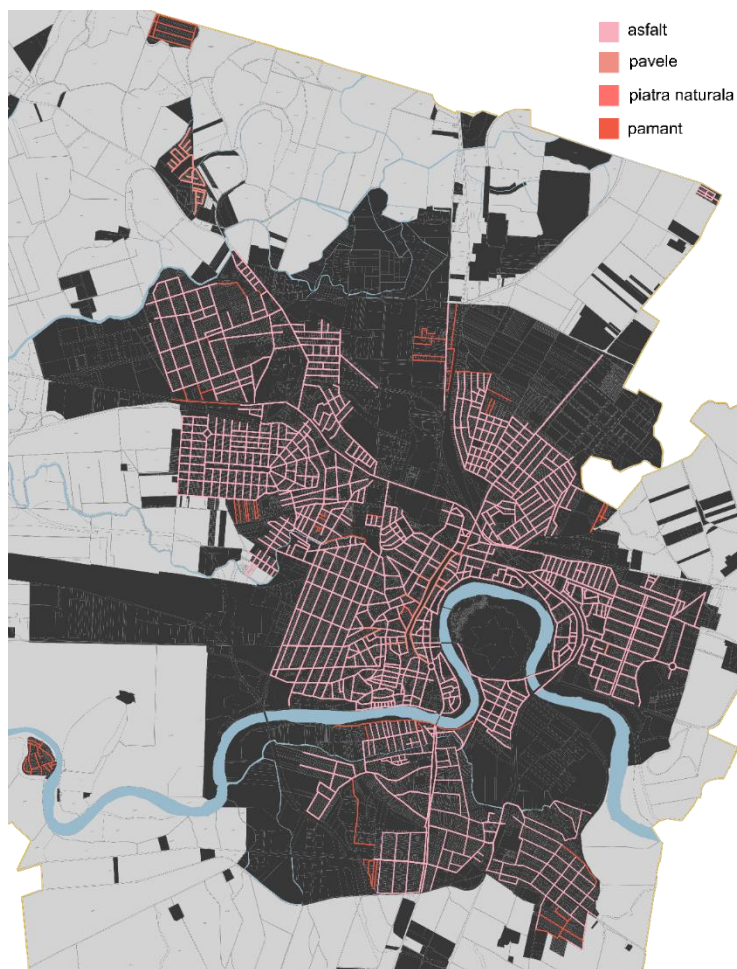
Figură 24 - Analiza gabaritelor stradale
Sursa datelor: Prelucrare proprie în baza vizitei pe teren și a observațiilor utilizând instrumente cu imagini din satelit

În ceea ce privește **suprafața de călcare** a acestora s-au remarcat următoarele aspecte:

- Predomină trotuarele din asfalt
- Excepții existând în zona centrală și pe pietonala Aleea Borsec unde mai sunt spații pietonale realizate din pavele autoblocante și piatră naturală (Str. Meșianu, P-ța Luther)

Conform grilei de criterii din prisma căreia au fost apreciate spațiile publice de la nivelul municipiului reiese că gradul de confort de la nivelul deplasărilor pietonale este sporit de elementele vegetale cu rol de umbră și de îmbunătățire a microclimatului local, așadar a fost analizată rețeaua stradală pentru a observa zonele în care pot permite o deplasare pietonală în condiții optime. Din reprezentarea grafică alăturată (vezi figură 29) cartierele: Ion G. Duca, 6

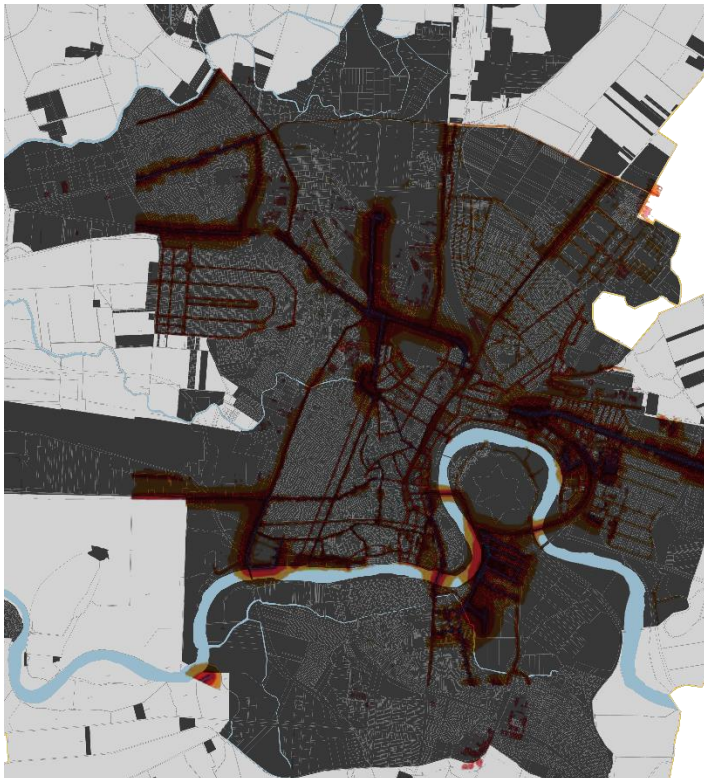
Vânători, Funcționarilor, Șega, **German** și Mureșel dispun de cele mai puține străzi cu **vegetație de aliniament**. Calitatea materialului dendrologic care populează aceste artere poate constitui subiectul unui studiu peisagistic care analizează gradul de maturitate al vegetației, precum și stare fitofagică, gradul de umbră în funcție de coronament, estetica anuală (colorit/ diversitate cromatică ș.a.) și alte aspecte care pot impacta peisajul urban.



Figură 25 - Clasificarea trotuarelor în funcție de suprafața de călcare a acestora
Sursa datelor: Prelucrare proprie în baza vizitei pe teren și a observațiilor utilizând instrumente cu imagini din satelit

Nivelul de zgomot de la nivelul municipiului este în strânsă legătură cu principalele artere de trafic de la nivelul municipiului, precum și principalele zone industriale, astfel încât aceste străzi zgomotoase nu sunt traseele pietonale preferate pentru deplasarea între două puncte ale orașului. Din imaginea alăturată (vezi figură 28) reiese faptul că în prezent nivelul de zgomot pentru Bulevardul Revoluției și pentru Calea Aurel Vlaicu care au trotuare generoase pentru

deplasări pietonale nu încurajează parcurgerea acestora pe jos.



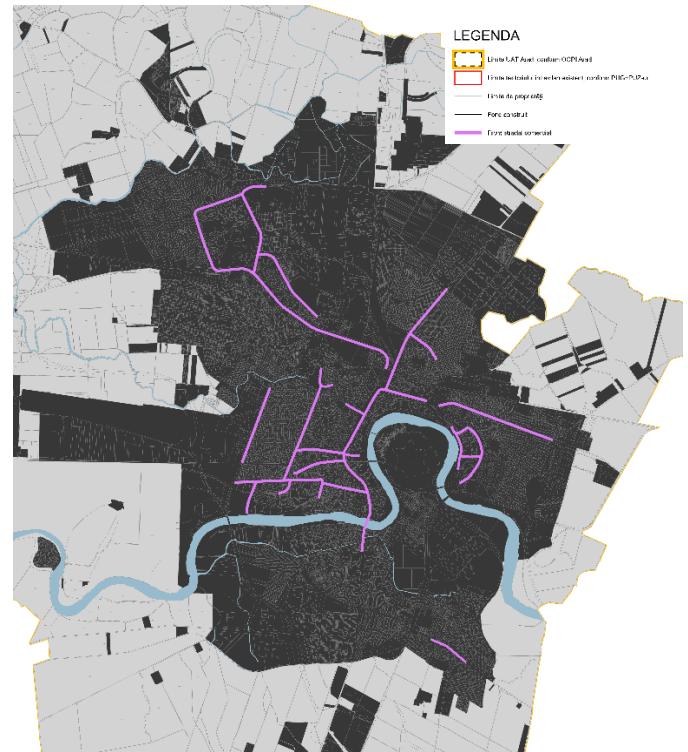
Figură 26 - Hartă zgomot pe timp de zi

Sursa datelor: Harta strategică de zgomot a Mun. Arad, 2020

Dotarea cu mobilier urban este un alt aspect important pentru un parcurs în țesutul urban plăcut. Elementele de mobilier urban cel mai frecvent utilizate în spațiul public pietonal sunt: coșurile de gunoier, băncile, rasteluri pentru biciclete și jardiniere. La nivelul municipiului Arad, zona în care se găsesc cele mai multe piese de mobilier urban este zona centrală istorică și zona spațiilor publice.

Un alt aspect important pentru acest palier de analiză este durabilitatea materialelor din care acestea sunt confecționate, precum și designul, iar la nivelul orașului s-a observat că strada pietonală Meșianu reprezintă etalonul în această privință.

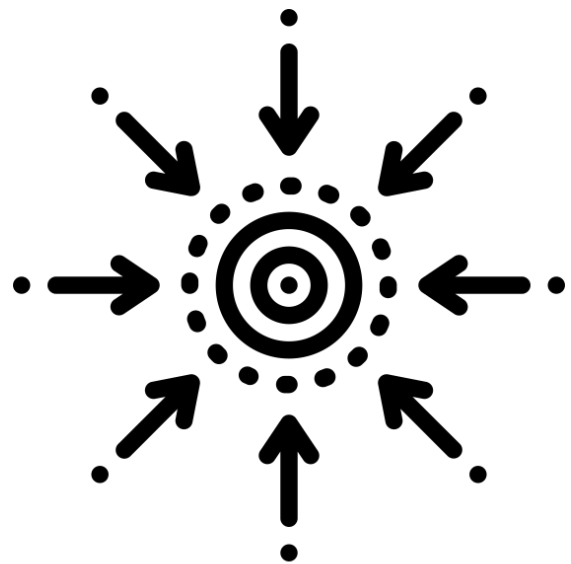
Fronturile comerciale reprezintă o modalitate de creare a unui dinamism al peisajului urban, iar prin scara și gradul de permeabilitate a fațadelor se pot încuraja deplasările nemotorizate.



Figură 27 - Principalele fronturi comerciale

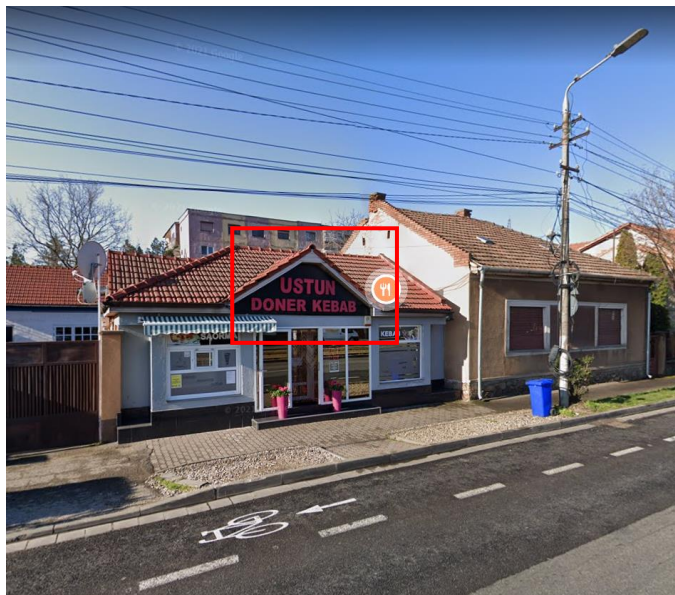
Sursa datelor: Prelucrare proprie în baza vizitei pe teren și a observațiilor utilizând instrumente cu imagini din satelit

Se observă din imaginea de mai sus (vezi figură 27) faptul că principalele zone pietonale cu fronturi comerciale sunt în zona centrală a municipiului.



În ceea ce privește imaginea urbană creată de fronturile comerciale, aceasta diferă dintr-o zonă în alta.

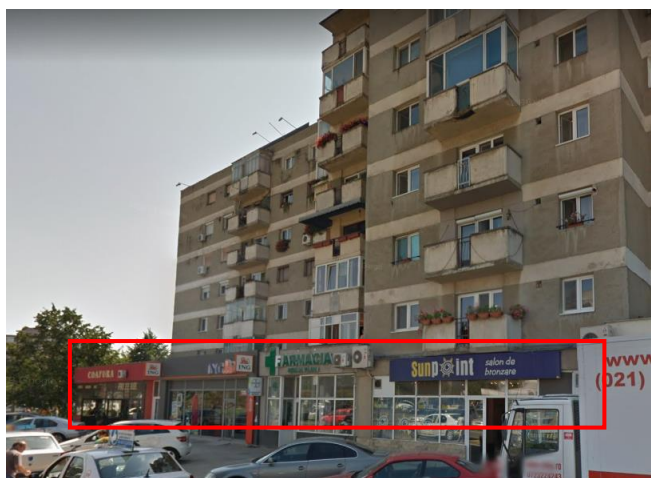
Spre exemplu, în zona Micălaca frontul comercial este alcătuit din imobile de tip locuință individuală, cu regim de înălțime P. Aspectul fațadei este neconform cu caracterul zonei, elementele de signalistică nu se potrivesc în ceea ce privește caracterul zonei, acestea ies prea mult în evidență.



Figură 28 - Centru comercial Micălaca

Sursa: Google Maps

În zona locuințelor colective din Micălaca este întâlnită aceeași problemă vizuală în ceea ce privește frontul comercial.

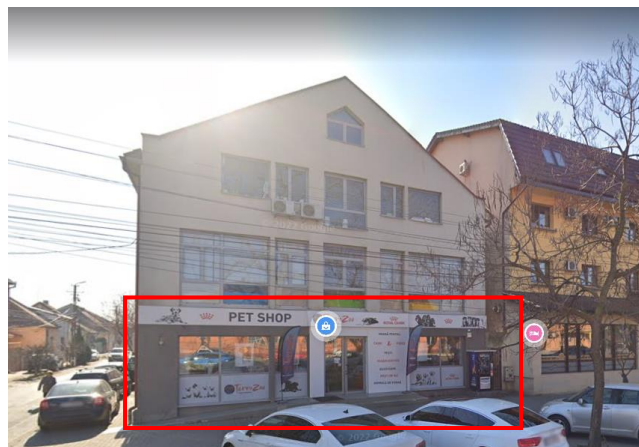


Figură 29 - Parter comercial zona de locuințe colective, Micălaca

Sursa: Google Maps

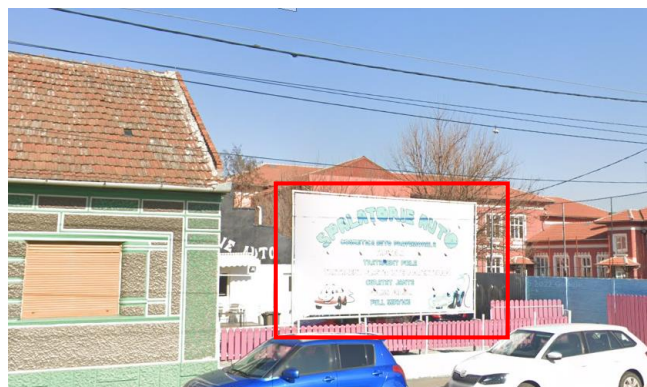
Ca observație generală a fronturilor comerciale din municipiul Arad este de menționat faptul că cele mai multe activități comerciale prezintă afișe invazive pe

fațada clădirilor, bannere în culori stridente care afectează imaginea urbană.



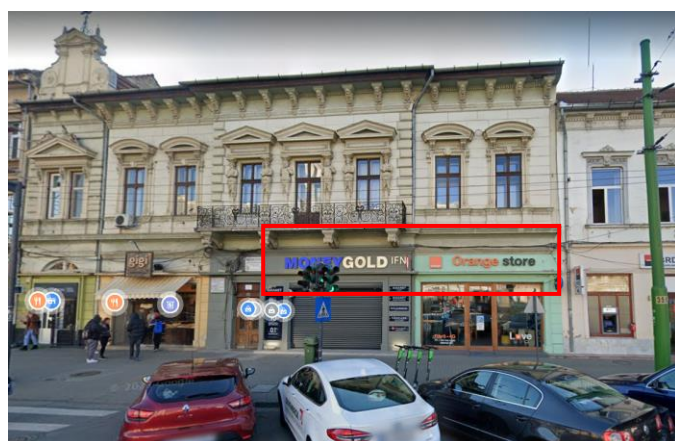
Figură 30 - Centru comercial din Grădiște

Sursa: Google Maps



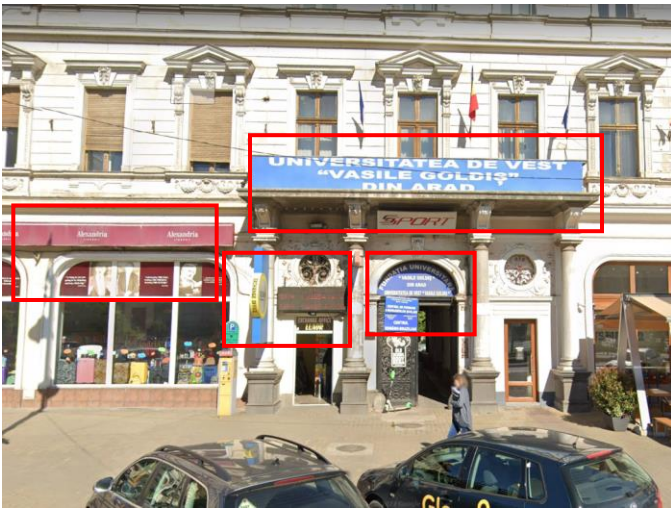
Figură 31 - Centru comercial din Grădiște

Sursa: Google Maps



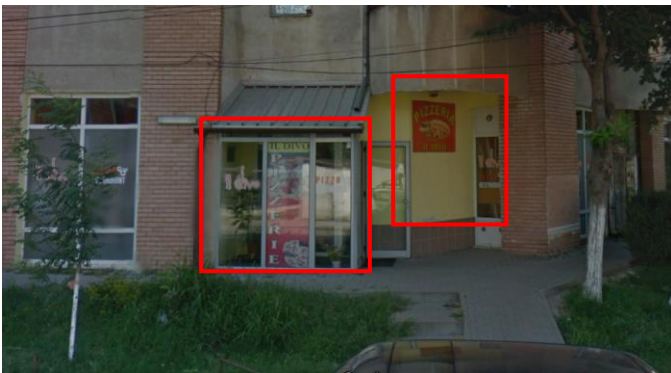
Figură 32 - Centre comerciale zona Centru

Sursa: Google Maps



Figură 33 - Centre comerciale zona Centru

Sursa: Google Maps



Figură 34 - Centru comercial Cartier Alfa

Sursa: Google Maps



Figură 35 - Centru comercial Sânnicolau Mic

Sursa: Google Maps



Figură 36 - Centre comerciale Zona Aurel Vlaicu

Sursa: Google Maps



Figură 37 - Centru comercial Zona Aurel Vlaicu

Sursa: Google Maps

Pentru a îmbunătăți aspectul fațadelor fronturilor comerciale se recomandă ca panourile publicitare cu informații despre nume, logo sau oferte să utilizeze culori neutre, în ton cu cromatică zonei, fără a ieși în evidență. De asemenea, se recomandă ca panourile publicitare să fie amplasate într-un mod cât mai discret din punct de vedere al dimensiunilor. Ca reper se poate prelua exemplul Fast Food-ului McDonald's Arad, a centrului comercial Profi City Arad, a cafenelei Five to Go Arad sau a băncii Idea Bank Arad care au folosit metode neinvazive în ceea ce privește culorile utilizate pentru siglele firmelor fără a crea un aspect neplăcut imaginii urbane din zona Centrului Municipiului Arad.

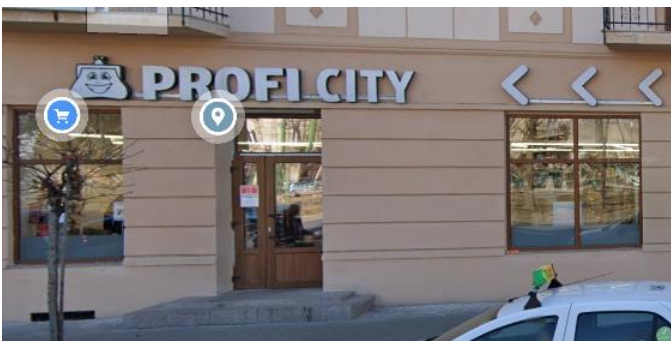


Figură 38 - Exemplu de bună practică a fațadelor comerciale - McDonald's Arad, Sursa: Google Maps

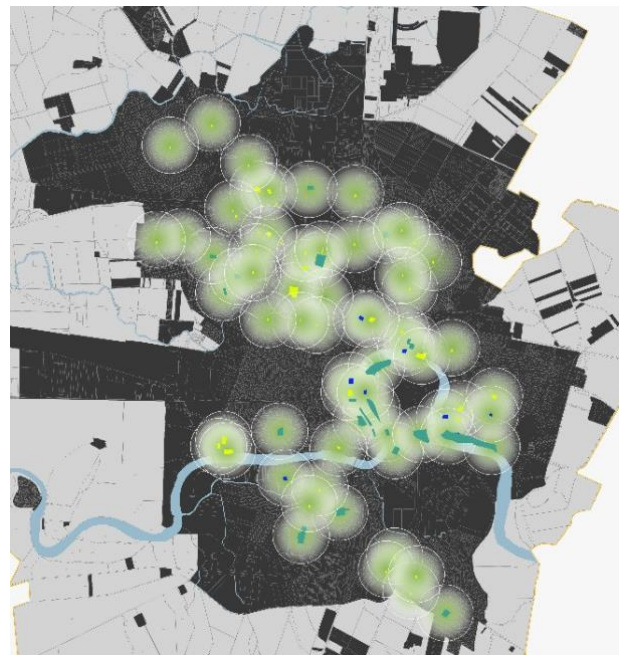


Figură 41 - Exemplu de bună practică a fațadelor comerciale - Five to Go Arad, Sursa: Google Maps

De asemenea este important pentru analiza spațiilor pietonale să analizăm localizarea **spațiilor destinate copiilor și activităților sportive în aer liber** și precum se poate constata din figură 39 acestea sunt prezente în principal în cartierele: Centru, Micalaca, Alfa, Aradul Nou, Funcționarilor și Segă.



Figură 39 Exemplu de bună practică a fațadelor comerciale - Profi Arad, Sursa: Google Maps



LEGENDA

- Limita UAT Arad, conform OCPI Arad
- Limita teritoriului intravilan existent, conform PUG+PUZ-uri
- Limita de proprietăți
- Fond construit
- Locuri de joacă
- Sală fitness în aer liber
- Zone de agrement
- Rază de deservire - 800 m
- Rază de deservire - 1 km

Figură 42 - Repartiția spațiilor publice (locuri de joacă, săli de fitness în aer liber, agrement), Sursa datelor: Prelucrare proprie



Figură 40 - Exemplu de bună practică a fațadelor comerciale - Idea Bank Arad, Sursa: Google Maps

În urma analizei spațiilor publice din Municipiul Arad se pot observa zone de concentrare a acestora, însă acestea nu prezintă un grad ridicat de atractivitate.

1. Parcul Gai



Figură 43 - Parcul Gai, Sursa: Google Maps

Puncte tari

- Este situat în centrul cartierului Gai, într-o zonă în care predomină locuirea individuală;
- Accesibilitate ușoară din străzile Alexandru cel Bun și Strada Hatman Arbore;
- Prezența unei piste de biciclete pe Strada Ștefan Tenețchi și a unui loc de odihnă pentru bicicliști;
- Starea actuală este foarte bună, fiind un parc nou modernizat.

Puncte slabe

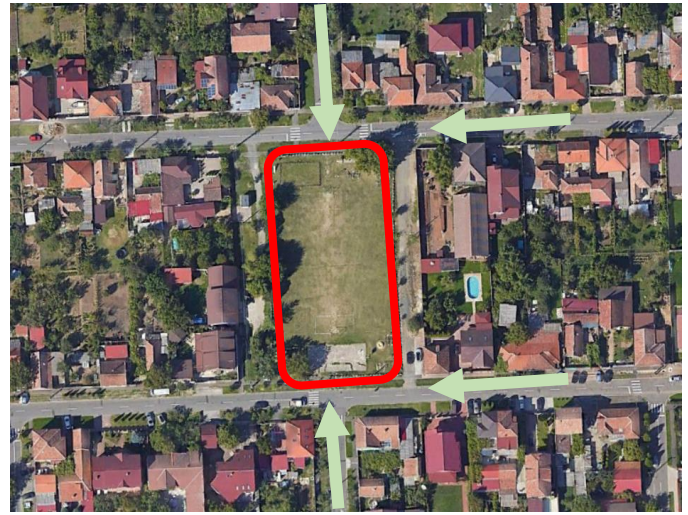
- Parcul este mărginit de artere intens circulate;
- Parcul nu are acces pietonal din Strada Ștefan Tenețchi;
- Prezența poluării fonice datorită situării sale ca nod de întoarcere tramvai;
- Nu există suficientă vegetație care să mascheze poluarea fonică din jur;
- Lipsa pavajului tactil în zonele de intersecție.

Pentru adoptarea unei soluții funcționale pentru Parcul Gai, se propun următoarele intervenții:

- Diversificarea materialului dendrologic precum și a mobilierului urban pentru a oferi mixitate spațiului;

- Adaptarea locului de odihnă pentru bicicliști cu truse de reparație și vegetație care sporește confortul urban.

2. Parcul Pioster



Figură 44 - Parcul Pioster, Sursa: Google Maps

Puncte tari

- Este situat în centrul cartierului Ion G. Duca, într-o zonă în care predomină locuirea individuală;
- Accesibilitate ușoară de pe două artere de circulație carosabilă: Strada Moldovei, Strada Munteniei;
- Dimensiunea terenului permite activități sportive diverse.

Puncte slabe

- Mobilier urban degradat;
- Materialul dendrologic lipsește cu desăvârșire;
- Lipsa unei zone de protecție pentru locul de joacă copii;
- Zone diverse nedelimitate.

Pentru adoptarea unei soluții funcționale pentru Parcul Pioster se propun următoarele intervenții:

- Delimitarea clară a zonelor cu activități diferite;
- Densificarea materialului dendrologic pentru a crea o barieră naturală între zonele de activități și zona de locuire individuală.

3. Parcul Caius Iacob



Figură 45 - Parcul Caius Iacob, Sursa Google Maps

Puncte tari

- Materialul dendrologic este variat;
- Există zone cu activități diverse.

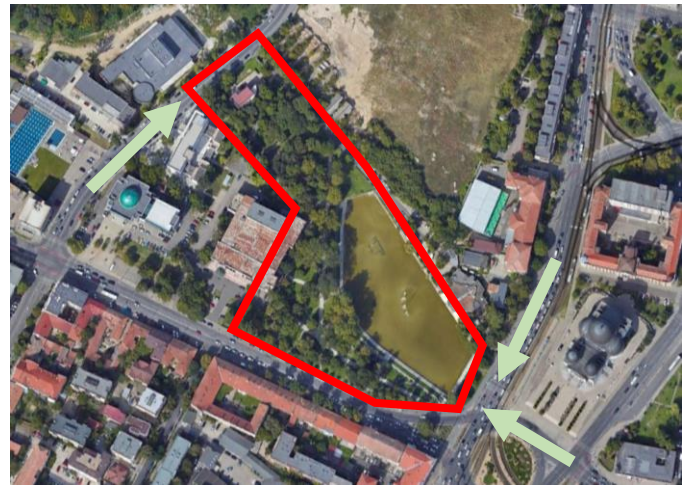
Puncte slabe

- Spațiu public fragmentat de circulații majore;
- Grad ridicat de poluare a aerului și poluare fonică din cauza circulației auto intense;
- Lipsa unor trasee pietonale precum și a mobilierului urban;
- Inexistența rampelor de acces pentru persoanelor cu dizabilități

Pentru adoptarea unei soluții funcționale pentru **Parcul Caius Iacob** se propun următoarele intervenții:

- Restricționarea circulațiilor carosabile care fragmentează spațiul în scopul creării unor trasee pietonale;
- Diversificare mobilierului urban;
- Delimitarea clară a fiecărei zone de activități prin vegetație.

4. Parcul Pădurice



Figură 46 - Parcul Pădurice, Sursa Google Maps

Puncte tari

- Materialul dendrologic este variat;
- Prezența Lacului Pădurice.

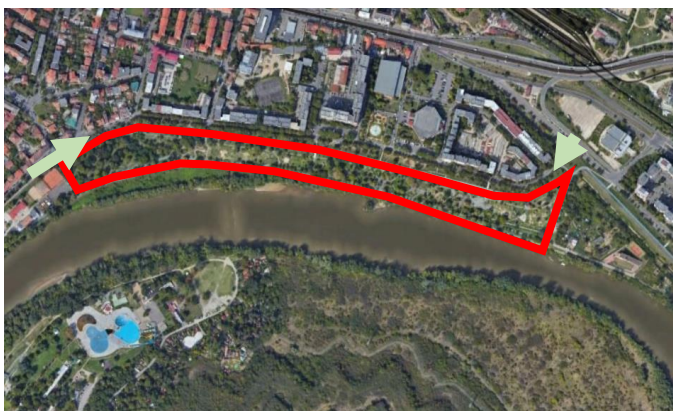
Puncte slabe

- Mobilierul urban este amplasat la distanțe mici, făcând imposibile crearea de zone intime în cadrul parcului;
- Mobilierul urban nu este diversificat, creând monotonie pe traseele pietonale;
- Inexistența rampelor de acces pentru persoanelor cu dizabilități.

Pentru adoptarea unei soluții funcționale pentru **Parcul Pădurice** se propun următoarele intervenții:

- Crearea unor zone de relaxare mai intime, precum și re poziționarea elementelor de mobilier urban existent.

5. Parcul Europa



Figură 47 - Parcul Europa, Sursa Google Maps

Puncte tari

- Terenul prezintă declivitate în anumite puncte;
- Prezența locurilor de joacă pentru copii;
- Prezența unei piste pentru biciclete;
- Prezența activităților pe apă;
- Material dendrologic divers;
- Mobilier urban diversificat.

Puncte slabe

- Inexistența rampelor de acces pentru persoanelor cu dizabilități;
- Inexistența unei zone de protecție a malului de apă;
- Inexistența unei zone de tip "buffer" care să delimiteze traseul de biciclete de cel pietonal;

Pentru adoptarea unei soluții funcționale pentru **Parcul Europa** se propun următoarele intervenții:

- Introducerea rampelor de acces pentru persoanelor cu dizabilități acolo unde există diferențe de nivel al terenului;
- Crearea de zonă de belvedere pe malul râului și a unei zone de protecție;
- Crearea unei delimitări clare între pista de biciclete și traseul pietonal prin intervenții soft de plantarea a unui culoar de vegetație despărțitor;
- Crearea de noi zone de odihnă, relaxare, zone de joacă sau activități sportive în zona centrală a parcului;
- Crearea mai multor conexiuni cu malul Cetății.

6. Parcul Eminescu



Figură 48 - Parcul Eminescu, Sursa Google Maps

Puncte tari

- Terenul prezintă declivitate în anumite puncte;
- Există trasee pietonale generoase;
- Prezența pontoanelor și a legăturii cu Cetate prin intermediul unui pod ;
- Material dendrologic divers;
- Prezența activităților de tip terasă/restaurant pe malul râului.

Puncte slabe

- Inexistența rampelor de acces pentru persoanelor cu dizabilități.

Pentru adoptarea unei soluții funcționale pentru **Parcul Mihai Eminescu** se propun următoarele intervenții:

- Introducerea rampelor de acces pentru persoanelor cu dizabilități acolo unde există diferențe de nivel al terenului;
- Crearea de zonă de belvedere pe malul râului Mureș;

7. Parcul copiilor



Figură 49 - Parcul Copiilor, Sursa Google Maps

Puncte tari

- Terenul prezintă declivitate în anumite puncte;
- Există trasee pietonale generoase;
- Material dendrologic divers;
- Prezența activităților de tip joacă ce utilizează diferențe de înălțime ale terenului.

Puncte slabe

- Inexistența rampelor de acces pentru persoanelor cu dizabilități.

Pentru adoptarea unei soluții funcționale pentru **Parcul Copiilor** se propun următoarele intervenții:

- Introducerea rampelor de acces pentru persoanelor cu dizabilități acolo unde există diferențe de nivel al terenului;
- Crearea unei zone de parcare pentru biciclete cu zonă de service și odihnă.

8. Parcul Reconcilierii



Figură 50 - Parcul Reconcilierii, Sursa Google Maps

Puncte tari

- Există trasee pietonale generoase;
- Parcul este recent modernizat.

Puncte slabe

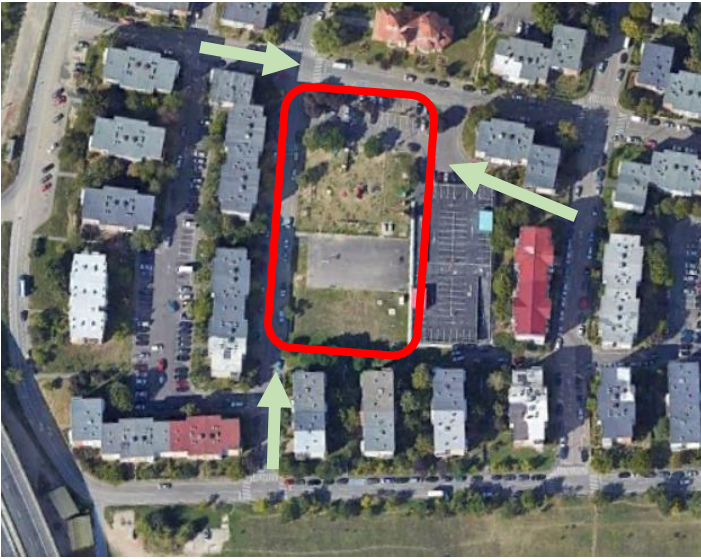
- Inexistența rampelor de acces pentru persoanelor cu dizabilități;
- Deși este recent modernizat, spațiul mineral este egal cu cel vegetal;
- Materialul dendrologic nu este diversificat;
- Prezența parcărilor de jur împrejurul parcului creează disconfort vizual.

Pentru adoptarea unei soluții funcționale pentru **Parcul Reconcilierii** se propun următoarele intervenții:

- Creșterea procentului de spațiu verde plantat;
- Resistematizarea parcărilor.



9. Parcul Alfa



Figură 51 - Parcul Alfa, Sursa Google Maps

Puncte tari

- Există un loc de joacă generos;
- Accesibilitate crescută.

Puncte slabe

- Materialul dendrologic nu este diversificat;
- Mobilier urban nemodernizat;
- Teren de baschet cu pavaj betonat.

Pentru adoptarea unei soluții funcționale pentru **Parcul Alfa** se propun următoarele intervenții:

- Creșterea procentului de spațiu verde plantat;
- Modernizarea mobilierului urban din cadrul locului de joacă;
- Pavarea cu tartan și împrejmuirea terenului de baschet;
- Amenajarea spațiului din sudul terenului de baschet.

10. Parcul Regina Maria



Figură 52 - Parcul Regina Maria, Sursa Google Maps

Puncte tari

- Există locuri de joacă generoase;
- Mobilier urban modern;
- Accesibilitate crescută.

Puncte slabe

- Materialul dendrologic nu este diversificat;
- Teren de baschet cu pavaj betonat.

Pentru adoptarea unei soluții funcționale pentru **Parcul Regina Maria** se propun următoarele intervenții:

- Creșterea procentului de spațiu verde plantat;
- Resistematizarea traseelor pietonale;
- Amenajarea de zone Food Court.

11. Piața Avram Iancu



Figură 53 - Piața Avram Iancu, Sursa Google maps

Puncte tari

- Este situată în centrul Aradului, într-o zonă în care predomină locuirea colectivă și cea individuală, dar se identifică și funcțiuni precum alimentație publică și comerț ceea ce duce la un flux continuu de pietoni;
- Accesibilitate ușoară din străzile Mețianu, Grigore Alexandrescu, Bd. Revoluției;
- Starea actuală este bună.

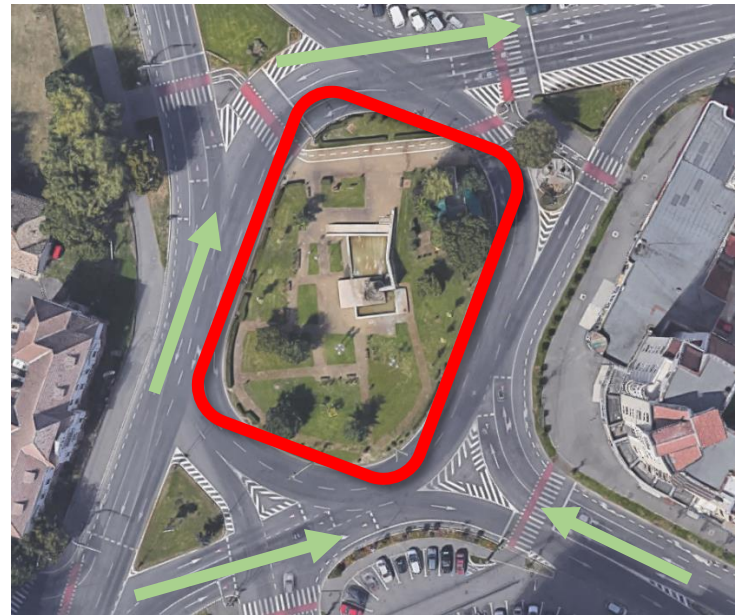
Puncte slabe

- Este mărginită de artere principale intens circulate
- Prezența poluării fonice datorită situației sale.
- Pavajul prezintă fisuri în unele zone ale amplasamentului
- Nu există suficientă vegetație care să mascheze poluarea fonică din jur.
- Este împrejmuțată de locuri de parcare
- Lipsa pavajului tactil în zonele de intersecție

Pentru adoptarea unei soluții de tip piațetă pentru Piața Avram Iancu, se propun următoarele intervenții:

- Deși starea actuală este bună, se pot face îmbunătățiri la nivelul vegetației, a mobilierului urban și a iluminatului public;
- Parcare subterană și pasaj subteran pentru a evita staționarea autovehiculelor în jurul piațetei;
- Utilizarea elementelor vegetale pentru reducerea poluării fonice;
- Mobilier urban, iluminat public modern pentru a oferi siguranța tuturor utilizatorilor spațiului.

12. Piața Spitalului



Figură 54 - Piața Spitalului – sursa Google maps

Puncte tari

- Este situată în centrul Aradului, într-o zonă în care predomină locuirea colectivă, și se identifică funcțiuni precum alimentație publică și comerț, instituții publice și clădiri de birouri ceea ce duce la un flux continuu de pietoni și autovehicule;
- Accesibilitate ușoară din străzile Andrei Șaguna, Elena Ghiba Birta, Banu Mărăcine, Calea Victoriei și str. Mărășești.

Puncte slabe

- Este mărginită de artere principale de circulație intens circulate;
- Prezența poluării fonice datorită situării sale;
- Nu există vegetație înaltă pentru umbrirea acestui spațiu public;
- Mobilier urban insuficient;
- Lipsa pavajului tactil în zonele de intersecție.

Pentru adoptarea unei soluții de tip piațetă pentru **Piața Spitalului**, se propun următoarele intervenții:

- Parcare subterană și pasaj subteran pentru a evita staționarea autovehiculelor în jurul piațetei;
- Utilizarea elementelor vegetale pentru reducerea poluării fonice și de a reduce temperaturile crescute datorită schimbărilor climatice;
- Mobilier urban, iluminat public modern pentru a oferi siguranța tuturor utilizatorilor spațiului;
- Propunerea unui pavaj rezistent la factorii de mediu extern și antiderapant pentru o durată de viață ridicată a acestuia.

13. Piața Catedralei



Figură 55 - Piața Catedralei – sursa Google maps

Puncte tari

- Este situată în centrul Aradului, într-o zonă în care predomină locuirea colectivă și se identifică funcțiuni precum alimentație publică și comerț, ceea ce duce la un flux continuu de pietoni și autovehicule;
- Accesibilitate ușoară din străzile Academia Teologică, Emanoil Gojdu, Str. Meșianu și str. Vasile Goldiș.

Puncte slabe

- Este mărginită de artere de circulație;
- Prezența poluării fonice datorită situării sale;
- Inexistența spațiilor verzi și a mobilierului urban;
- Prezența obstacolelor în zonele de tranzit;
- Segmente de trotuare care sunt ocupate abuziv de autovehiculele parcate neregulamentar.

Pentru adoptarea unei soluții de tip piațetă pentru **Piața Catedralei**, se propun următoarele intervenții:

- Utilizarea elementelor vegetale pentru reducerea poluării fonice și de a reduce temperaturile crescute datorită schimbărilor climatice;
- Mobilier urban și iluminat public modern pentru a oferi siguranța tuturor utilizatorilor spațiului;
- Propunerea unui pavaj rezistent la factorii de mediu extern și antiderapant pentru o durată de viață ridicată a acestuia.

14. Piața Sârbească



Figură 56 - Piața Sârbească – sursa Google maps

Puncte tari

- Este situată în centrul Aradului, într-o zonă în care predomină locuirea individuală, și se identifică în apropiere funcțiuni precum cele de cult;
- este mărginită de străzile Mihail Kogălniceanu, str. Dornei și str. Hunedoarei;
- existența unei stații de tramvai ce poate aduce un flux continuu de pietoni și se poate ajunge ușor și rapid în cadrul pieței.

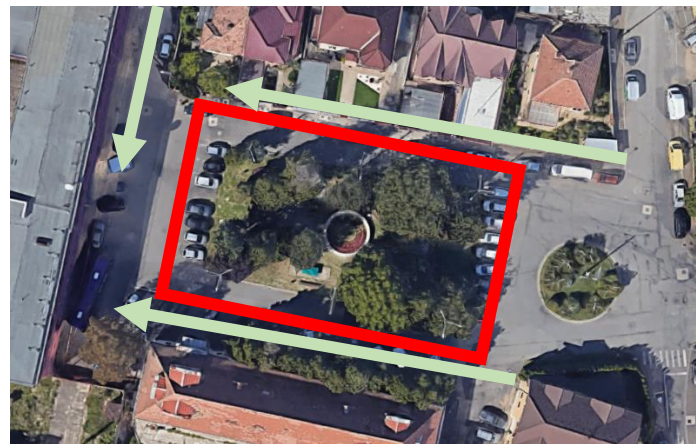
Puncte slabe

- Prezența poluării fonice datorită situației sale;
- Spații verzi și mobilier urban precar;
- Lipsa pavajului tactil în zonele de intersecție și în zonele de transport public;
- Nivelul de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități sau vulnerabile este unul redus;
- Pavajul prezintă fisuri în unele zone ale pieței.

Pentru adoptarea unei soluții de tip piațetă pentru **Piața Sârbească**, se propun următoarele intervenții:

- Utilizarea elementelor vegetale pentru reducerea poluării fonice și de a reduce temperaturile crescute datorită schimbărilor climatice;
- Mobilier urban și iluminat public modern pentru a oferi siguranța tuturor utilizatorilor spațiului;
- Propunerea unui pavaj rezistent la factorii de mediu extern și antiderapant pentru o durată de viață ridicată a acestuia.

15. Piața Olimp



Figură 57 - Piața Olimp – sursa Google maps

Puncte tari

- Este situată în zona de centru a municipiului Arad, într-o zonă în care predomină locuirea individuală și cea colectivă și se identifică în apropiere funcțiuni precum comerț și servicii;
- Se află în proximitatea străzilor Patria și Olimp.

Puncte slabe

- Spații verzi și mobilier urban de slabă calitate;
- Nivelul de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități sau vulnerabile este unul redus;
- Pavajul prezintă fisuri în unele zone ale pieței;

- **Segmente de trotuare ocupate de autovehicule parcate;**

Pentru adoptarea unei soluții de tip piațetă pentru **Piața Olimp**, se propun următoarele intervenții:

- Utilizarea elementelor vegetale pentru reducerea poluării fonice și de a reduce temperaturile crescute datorită schimbărilor climatice;
- Mobilier urban și iluminat public modern pentru a oferi siguranța tuturor utilizatorilor spațiului;
- Propunerea unui pavaj rezistent la factorii de mediu extern și antiderapant pentru o durată de viață ridicată a acestuia;
- Resistematizarea locurilor de parcare din jurul piațetei.

16. Piața Gării



Figura 58 - Piața Gării – sursa Google maps

Puncte tari

- Este situată într-o zonă în care predomină funcțiuni precum comerț și servicii și de industrie;
- este în proximitatea gării din Arad.

Puncte slabe

- **Spațiu amplu nepus în valoare;**
- **Nivelul de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități sau vulnerabile este unul redus;**
- **Spațiile verzi sunt precare;**

- **Segmente de trotuare ocupate de autovehicule parcate**

Pentru adoptarea unei soluții de tip piațetă pentru **Piața Gării**, se propun următoarele intervenții:

- Utilizarea elementelor vegetale pentru reducerea poluării fonice și de a reduce temperaturile crescute datorită schimbărilor climatice;
- Mobilier urban și iluminat public modern pentru a oferi siguranța tuturor utilizatorilor spațiului;
- Propunerea unui pavaj rezistent la factorii de mediu extern și antiderapant pentru o durată de viață ridicată a acestuia;
- Resistematizarea locurilor de parcare din jurul piațetei;
- Acțiuni de modelare a terenului în scopul de a crea elemente de peisaj atractive pentru utilizatori;
- Modernizarea străzilor de acces direct la terenul supus intervenției și trotuarele aferente acestora pentru a încuraja traficul pietonal.

17. Bd. Revoluției



Figura 59- Bd. Revoluției – sursa Google maps

Puncte tari

- Este situată într-o zonă în care predomină locuirea colectivă și funcțiuni precum comerț și servicii;
- Este situat în zona centrală a municipiului Arad

- Este mărginit de un front continuu de locuințe colective.

Puncte slabe

- Spațiu amplu nepus în valoare;
- Nivelul de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități sau vulnerabile este unul redus;
- Spațiile verzi sunt precare;
- Segmente de trotuare ocupate de autovehicule parcate.

Pentru adoptarea unei soluții de tip piațetă pentru Bd. Revoluției, se propun următoarele intervenții:

- Utilizarea elementelor vegetale pentru reducerea poluării fonice și de a reduce temperaturile crescute datorită schimbărilor climatice;
- Mobilier urban și iluminat public modern pentru a oferi siguranța tuturor utilizatorilor spațiului;
- Propunerea unui pavaj rezistent la factorii de mediu extern și antiderapant pentru o durată de viață ridicată a acestuia;
- Acțiuni de modelare a terenului în scopul de a crea elemente de peisaj atractive pentru utilizatori;
- Modernizarea străzilor de acces direct la terenul supus intervenției și trotuarele aferente acestora pentru a încuraja traficul pietonal.



18. Piața 13 Martiri



Figura 60- Piața 13 Martiri – sursa Google maps

Puncte tari

- Este situat în proximitatea terenului de fotbal al clubului sportiv școlar din Arad și al râului Mureș;
- Este împrejmuit de străzile Hector, Cetății, Achile.

Puncte slabe

- Lipsa materialului dendrologic și al mobilierului urban;
- Nivelul de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități sau vulnerabile este unul redus;
- Segmente de trotuare ocupate de autovehicule parcate.

Pentru adoptarea unei soluții de tip piațetă pentru Piața 13 Martiri se propun următoarele intervenții:

- Utilizarea elementelor vegetale pentru reducerea poluării fonice și de a reduce temperaturile crescute datorită schimbărilor climatice;
- Mobilier urban și iluminat public modern pentru a oferi siguranța tuturor utilizatorilor spațiului;
- Propunerea unui pavaj rezistent la factorii de mediu extern și antiderapant pentru o durată de viață ridicată a acestuia;

- Acțiuni de modelare a terenului în scopul de a crea elemente de peisaj atractive pentru utilizatori;
- Modernizarea străzilor de acces direct la terenul supus intervenției și trotuarele aferente acestora pentru a încuraja traficul pietonal.

19. Piața Heim Domokos

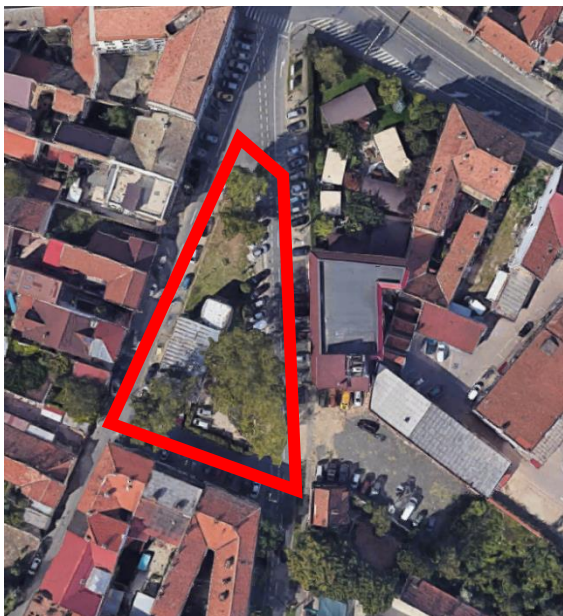


Figura 61- Piața Heim Domokos— sursa Google maps

Puncte tari

- Este situată într-o zonă în care predomină locuirea colectivă și funcțiuni precum comerț și servicii;
- Este situate între străzile Florilor și Cuza Vodă.

Puncte slabe

- Lipsa materialului dendrologic și al mobilierului urban;
- Nivelul de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități sau vulnerabile este unul redus;
- Segmente de trotuare ocupate de autovehicule parcate.

Pentru adoptarea unei soluții de tip piațetă pentru Piața Heim Domokos se propun următoarele intervenții:

- Utilizarea elementelor vegetale pentru reducerea poluării fonice și de a reduce temperaturile crescute datorită schimbărilor climatice;
- Mobilier urban și iluminat public modern pentru a oferi siguranța tuturor utilizatorilor spațiului;
- Propunerea unui pavaj rezistent la factorii de mediu extern și antiderapant pentru o durată de viață ridicată a acestuia;
- Acțiuni de modelare a terenului în scopul de a crea elemente de peisaj atractive pentru utilizatori;
- Modernizarea străzilor de acces direct la terenul supus intervenției și trotuarele aferente acestora pentru a încuraja traficul pietonal.



6. Direcții de acțiune

6.1. Evaluarea strategică

Potențialul spațiilor pietonale la nivelul municipiului Arad este unul imens care poate crește atât calitatea vieții locuitorilor din acesta, dar poate avea un impact pozitiv și pe dezvoltarea turistică și economică a acestuia prin potențarea elementelor existente și abordarea acestora în mod integrat în defavoarea fluxurilor auto.

Puncte tari	Puncte slabe
Există străzi pietonizate care contribuie la reducerea deplasărilor cu autovehicul personal și care au un caracter comercial (Str. 1 Decembrie 1918 – segmentul între Bd. Revoluției și Bd. Decebal, Aleea Borsec, Piața Luther, Str. Mețianu)	Nivelul de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități sau vulnerabile (bătrâni, femei gravide, copii) este unul redus: <ul style="list-style-type: none">▪ Trotuarele din pavele autoblocante prezintă denivelări care fac deplasările inconfortabile▪ Obstacole în zonele de tranzit ale trotuarelor (elemente de mobilier urban/guri de scurgere a apelor pluviale)▪ Lipsa pavajului tactil în zonele de intersecție și în zonele stațiilor de transport public)▪ Denivelările în zonele de intersecție nu sunt confortabile pentru persoanele în fotoliu rulant sau pentru cărucioarele copiilor▪ Gabaritele trotuarelor sunt subdimensionate pe anumite segmente sau ocupate de autovehicule parcate neregulamentar
Infrastructura pietonală are gabarite generoase pe anumite artere de la nivelul rețelei stradale (Bd. Revoluției, Bd. Aurel Vlaicu, Bd. Nicolae Titulescu, Str. Dr. Cornel Radu, Splaiul General Gheorghe Magheru, Splaiul General Praporgescu ș.a.)	Spațiile publice pietonale de la nivelul municipiului nu sunt interconectate cu elementele de atracție pentru a putea polariza și activa anumite zone
Există o rețea de spații publice pietonale la nivelul municipiului (P-ța Avram Iancu, Parcul Reconcilierii, P-ța Sârbească, Parcul Copiilor, Parcul Mihai Eminescu, Parcul Europa, Parc Polivalentă, Parc Micalaca, Parcul Regina Maria, Parc Alfa, Aleea Borsec, Str. 1 Decembrie 1918, Str. Mețianu)	Dotările urbane nu promovează intermodalitatea
Rețeaua stradală prezintă în proporție de peste 80% vegetație de aliniament	Există locuri de joacă pentru copii și spații de tip outdoor gym care nu sunt în conformitate cu standardele europene
Au fost organizate cu succes în trecut activități de pietonizare temporară a unor segmente stradale (Bd. Revoluției)	Spațiile publice nu sunt bine puse în valoare pentru a crește potențialul turistic al municipiului
Există artere cu parter comercial care ar putea fi extinse în spațiul public pentru a-l anima	Lipsa cetății din circuitul turistic al municipiului
Rețeaua extinsă de piste de biciclete la nivelul municipiului indică o preocupare pentru mijloacele de deplasare nepoluante	Lipsa unei rețele de tip subteran pentru rețele de electricitate și telecomunicații care afectează peisajul urban
Există resurse de spații urbane pietonale care pot fi puse în valoare prin implementarea unor proiecte	Prezența parcărilor neregulate și abuzive pe spațiile pietonale

Zona centrală este populată cu numeroase clădiri monumente istorice care au o valoare arhitecturală deosebită (clădiri în stil eclectic, neoclasic, secesion, renaștin ș.a.)	Lipsa unei abordări moderne în tratarea spațiilor publice (mobilier smart, instalații interactive ș.a.)
În zonele de locuințe colective sunt amenajate sau în curs de amenajare parcări multietajate care să degreveze spațiile publice de spațiile de parcare	Lipsa sincronizării semafoarelor pietonale pe arterele cu transport public median de tip tramvai
În municipiu există 5692 de puncte luminoase cu LED-uri care iluminează inteligent obiectele importante de arhitectură din municipiu ⁶	Lipsa tratării în mod integrat a axei verde-albastră creează o barieră fizică pe anumite segmente ale cursului de apă, astfel încât rețeaua de spații verzi este fragmentată în zona cartierelor Micalaca, Mureșel, Drăgășani, Alfa, Subcetate și Centru în zona de sud
Municipiul are 150 de aparate de iluminat cu LED-uri care iluminează suplimentar trecerile de pietoni, mai exact 37 de treceri	
Suprafețele de spațiu verde de la nivelul municipiului împreună cu microclimatul asigurat de prezența râului Mureș reduce impactul prognozat al schimbărilor climatice	
Oportunități	Amenințări
Există la nivel național posibilitatea de accesare a unor programe de finanțare pentru realizarea de proiecte de regenerare urbană, de mobilitate urbană ș.a.	Există o tendință la nivel național de a realiza spații publice (verzi și/sau pietonale) de o calitate slabă din punct de vedere funcțional și estetic
Prezența râului Mureș ca potențial ax de agrement și conexiune cu zonele suburbane (Lunca Mureșului, Fântânele etc.).	Dezvoltarea Timișoarei ca principal oraș turistic din regiune
Dezvoltarea a numeroase tehnologii interactive pentru spațiile publice pietonale care promovează deplasările pietonale	Riscul de degradare al unor clădiri de patrimoniu care pot servi drept poli de atracție la nivelul orașului în lipsa unor măsuri de conservare și promovare
	Riscul inundațiilor pe cursul râului Mureș ⁷ limitează abordarea malurilor ca și spații publice

⁶ Conform SIDU Municipiului Arad 2021-2027

⁷ <https://rowater.ro/despre-noi/descrierea-activitatii/managementul-situatiilor-de-urgenta/directiva-inundatii-2007-60-ce/harti-de-hazard-si-risc-la-inundatii/>

6.2. Planificarea obiectivelor și a rezultatelor așteptate

Spații pietonale echitabile și incluzive

Prin crearea unor spații publice echitabile și incluzive se dorește creșterea gradului de accesibilitate a spațiilor pietonale pentru toate categoriile de utilizatori și promovarea unor principii sociale de egalitate între toți membrii comunității locale și nu numai.



Spații pietonale sigure și interconectate

Siguranța în utilizare este primordială pentru a putea încuraja deplasările pietonale la nivelul Municipiului Arad, iar acest aspect se poate realiza prin crearea de bariere fizice care să delimiteze fluxurile de circulație, aducerea la același nivel a zonelor de intersecție, înlocuirea suprafeței de călcare cu materiale care nu suferă deformări în urma traficului intens sau a intemperiei, instalarea unor sisteme inteligente de iluminat și de supraveghere video ș.a. Interconectarea spațiilor pietonale presupune optimizarea timpilor de traversare, crearea unor axe pietonale cu atracții pe parcurs și diversificarea peisajului urban.



Spații pietonale prietenoase cu mediul înconjurător

La nivelul Municipiului Arad există un grad de naturalizare a spațiilor pietonale care poate fi sporit prin acțiuni de mentenanță, modernizare și regenerare astfel încât permeabilitatea suprafețelor pietonale să contribuie la minimizarea efectelor schimbărilor climatice.



Spații pietonale facilitatoare pentru nevoile cetățenilor

Spațiile pietonale necesită o capacitate de adaptabilitate pentru activitățile urbane pentru a pune în valoare și a crește elementele de identitate locală.



6.3. Acțiuni de îmbunătățire a mobilității pietonale

MĂSURI DE TIP SOFT

1. Propuneri de activități cu caracter temporar

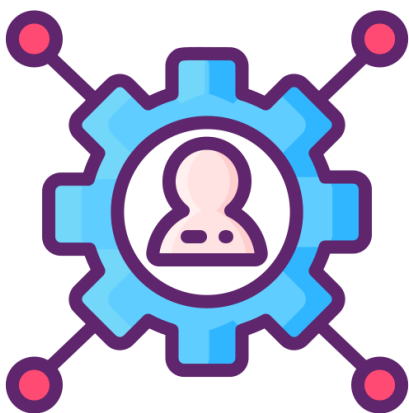
- Ateliere școlare în aer liber
- Festivaluri (exemplu: street delivery, light festival, artă în stradă etc.)
- Ocuparea locurilor de parcare cu mobilier urban

2. Politici

- Interzicerea parcărilor la strada pe o rază de 300 de metri de parcarile multietajate supraterrane din zona locuințelor colective
- Politică tarifară preferențială pentru cei ce se află la mai puțin de 300 de metri de o parcare de mare capacitate pe durata nopții.
- Politică de implementare a zonelor cu viteză de maxim 30 km/h

3. Propuneri de activități

- Realizarea unei aplicații de mobilitate cu componenta de realitate augmentată pentru sprijinirea deplasărilor nemotorizate
- Îmbunătățirea signalisticii stradale și amplasarea de mobilier urban pentru sprijinirea deplasărilor pietonale
- Îmbunătățirea din punct de vedere peisager a spațiilor verzi din zonele cu locuire colectivă prin activități de toaletare a vegetației existente



MĂSURI DE TIP MEDIUM

- Eliminarea locurilor de parcare ne/reglementate de pe trotuare și reutilizarea spațiului pentru deplasări nemotorizate
- Reducerea treptată a locurilor de parcare prin reutilizarea spațiului pentru amenajări de spații verzi sau pentru deplasări nemotorizate
- Creșterea gradului de siguranță prin separarea fizică a trotuarelor de carosabil
- Optimizarea timpilor de traversare pentru pietoni în intersecțiile semaforizate
- Îmbunătățirea iluminatului stradal pentru creșterea gradului de siguranță pe timpul nopții
- Crearea de spații publice de bună calitate în cartierele de locuit
- Îmbunătățirea conexiunilor de tip "gang" prin reamenajarea acestora
- Modernizarea infrastructurii pietonale de acces la stațiile de transport public de mare capacitate

MĂSURI DE TIP HARD

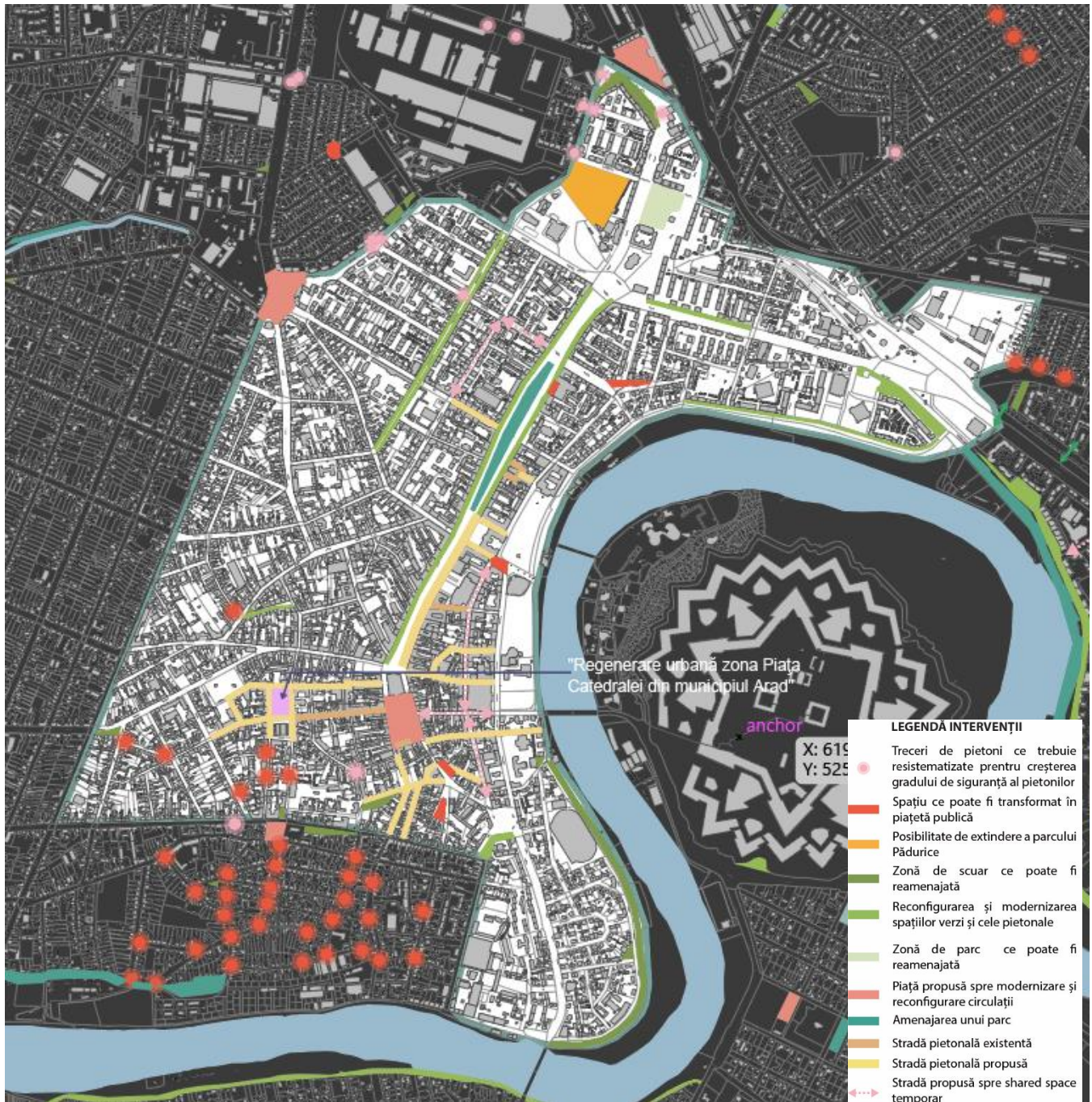
- Crearea de micro-piețe urbane (dale urbane) în cartierele de locuit
- Reorganizarea profilului stradal pentru prioritizarea deplasărilor pietonale
- Implementarea de parcări subterane și reutilizarea spațiului ocupat în prezent de acestea pentru realizarea de spații publice în zona centrală/turistică
- Investiții integrate pentru creșterea calității spațiului pe axe cu potențial de legătură între puncte cheie ale orașului
- Spargerea barierelor naturale și antropice prin realizarea de pasaje pentru deplasările nemotorizate cu scopul creșterii conectivității acestora
- Crearea de zone shared space/exclusiv pietonale.



6.4. Propuneri la nivel micro

Spațiile publice pietonale în cazul Municipiului Arad sunt centralizate în zona centrală istorică și în cartierele: Micalaca și Alfa, restul zonelor fiind predominant cartiere de tip „dormitor” sau zone industriale. Așadar, abordarea propusă la nivelul acestui studiu este de a identifica spații publice de diferite gabarite care pot suferi îmbunătățiri pentru a le crește calitățile estetice și funcționale astfel încât să promoveze mobilitatea nemotorizată și, în special, pe cea pietonală la nivelul fiecărui cartier.

1. Centru



În zona centrală există cel mai mare potențial în ceea ce privește spațiile pietonale, acest aspect fiind evidențiat prin prezența a 3 artere pietonizate deja (Str. 1 Decembrie 1918, Str. Meșianu și Piața Luther), însă Str. 1 Decembrie 1918 nu beneficiază de același grad de amenajare ca și celelalte două, așadar este propusă spre modernizare (Proiectul nr. 22).

În cadrul prezentului studiu se propun spre pietonizare următoarele străzi:

- Str. Vasile Alecsandri
- Str. Gheorghe Lazăr (segmentul între Bd. Revoluției și Bd. Decebal)
- Str. Ion Rusu Șirianu (segmentul între Str. Meșianu- Str. Csiki Gergely)
- Str. Csiki Gergely
- Str. Vasile Goldiș
- Str. Ecaterina Teodoroiu
- Str. Romul Veliciu
- Str. Aviator Georgescu
- Str. Romulus Cărpinișan
- Bd. Revoluției (segmentul între Teatru Clasic "Ioan Slavici" și Primăria Municipiului Arad tronsonul dispre Primărie)

Aceste străzi realizează o rețea de spații publice de diferite dimensiuni și prin intervenții de tipul:

- limitarea accesul autovehiculelor (cu excepția mașinilor de intervenție, a celor de aprovizionare și a celor care aparțin riveranilor)
- schimbarea suprafețelor de călcare și aducerea la același nivel a întregii amprize a străzii
- instalarea de mobilier urban (bănci, coșuri de gunoi, rasteluri, pergole ș.a.)
- realizarea de picturi murale pe fațadele clădirilor nerecondiționate
- implementarea unui sistem de iluminat arhitectural încadrat în pavaj
- introducerea elementului vegetal fie la nivelul solului prin alveole de spațiu verde fie prin amplasarea de jardiniere amovibile

De asemenea, se propune continuarea inițiativei propuse prin Planul Integrat de Acțiune de pietonizare a unui sens de mers de pe Bd. Revoluției între Teatrul Clasic „Ion Slavici” și Str. Romul Veliciu.

În zona centrală se propune și reamenajarea zonei mediene dintre sensurile de mers ale tramvaiului de pe Bd. Revoluției în continuarea zonei pietonale propuse. Această zonă va fi tratată ca un parc liniar în cadrul căruia transportul în comun este parte componentă și se va propune amenajarea unor zone de protecție.

Pentru a completa rețeaua de spații publice pietonale se propune modernizarea unei serii de piețe/piațete:

- P-ța Olimp
- P-ța Avram Iancu
- P-ța Plevnei
- P-ța Heim Domokos
- P-ța George Enescu
- P-ța Spitalului
- P-ța Eroilor

Aceste modernizări vor viza intervenții pentru a transforma aceste spații preponderent ocupate de autovehicule (P-ța Olimp, P-ța Plevnei, P-ța Heim Domokos, P-ța George Enescu, P-ța Spitalului) în spații care prin designul acestora prioritizează pietonii și creează un spațiu urban pretabil pentru diverse activități urbane (atelieri în aer liber, piață volantă, expoziție de artă ș.a.). Din elementele de design care ar putea crea aceste calități ale spațiilor amintim:

- pavarea cu piatră cubică sau piatră naturală în plăci de mari dimensiuni,
- crearea de jardiniere din beton placate cu marmură/granit și dotate cu șezut de lemn unde se consideră,

- realizare de alveole de spațiu verde cu elemente vegetale cu o cromatică variată pentru a oferi un cadru urban variabil pe parcursul anului,
- amplasarea elemente de artă urbană/ instalații de artă ș.a.

Piața Avram Iancu și Piața Spitalului vor fi tratate ca spații publice de mari dimensiuni cu capacitatea de a găzdui în subteran parcaje de mari dimensiuni care pot suporta necesarul de locuri de parcare pentru zona centrală, iar suprateranul va fi reamenajat în concordanță cu mobilier urban, spații verzi, fântâni de suprafață și de subteran (în măsura în care acest lucru este posibil). În ceea ce privește reconfigurarea fluxurilor auto este necesar un studiu de trafic. În cadrul acestui studiu se poate studia și oportunitatea unui pasaj subteran în cazul pieței Spitalului.

Totodată, se propun o serie de spații de mici și medii dimensiuni pentru a fi reamenajate ca și scuaruri sau zone pietonale de tip piațetă:

- Scurul din fața sălii de sport al Colegiului Național "Preparandia-Dimitrie Țichindeal" de la intersecția Str. W.A. Mozart cu Splaiul Tóth Sándor
- Segmentul de trotuar din fața Școlii Generală Ștefan Cicio Pop de pe Str. Cozia
- Scurul de pe Bd. Revoluției din zona Catedralei Sf. Treime
- Scurul de la intersecția Str. I.C. Brătianu cu Str. General Traian Moșoiu
- Scurul de la intersecția Str. General Traian Moșoiu și Str. Dimitrie Bolintineanu
- Scurul de la intersecția Str. Vârful cu Dor și Str. Blanduziei
- Scurul verde de pe Str. Scaevola Mucius în zona Boul Roșu și zona de trotuare aferentă
- Scurul de lângă Palatul Sârbesc
- Scurul de la intersecția dintre Str. Strada Zrenjanin și Splaiul Sandor Toth.

O altă tipologie de intervenții propusă este reorganizarea zonelor verzi existente și îmbunătățirea spațiilor pietonale aferente unor artere de circulații sau segmente stradale. Spațiul pietonal se are în vedere spre modernizare prin intervenții la nivelul: suprafeței de călcare, îngroparea liniilor de telecomunicații și alimentare cu energie electrică, mobilierului urban, iluminatului arhitectural ș.a., iar spațiile propuse la nivelul zonei centrale sunt:

- Bd. Revoluției (tronsoanele care nu fac parte din proiectul de pietonizare)
- Splai General Praporgescu
- Calea Iuliu Maniu (Segmentul între Bd. Revoluției și Str. Ioan Alexandru)
- Str. Marcel Olinescu (Segmentul între Calea Iuliu Maniu și Splaiul General Praporgescu)
- Bulevardul Ștefan Augustin Doinaș
- Str. Transilvaniei

În cazul Splaiului General Praporgescu se vor avea în vedere prevederile Normativ privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, indicativ NP 051-201253 în ceea ce înseamnă conexiunile cu zona de promenadă înălțată aferentă Parcului Europa.

Propunerile de tratare a procesului de pietonizare a spațiilor se regăsesc în partea desenată anexată prezentului studiu.

Pentru a continua demersurile de eliminare a traficului auto din zona centrală și pentru a promova traseele propuse, se recomandă crearea unor shared space-uri pe durata weekendurilor pe străzile: Bd. Decebal, Str. Nicolae Bălcescu, Str. Tudor Vladimirescu (segmentul cuprins între Str. Crișan și Str. Mircea Stănescu) și Str. Mircea Stănescu (segmentul dintre Bd. Revoluției și Str. Tudor Vladimirescu).

La nivelul cartierului au fost observate intersecții lipsite de signalistică verticală și orizontală pentru traversarea pietonilor și intersecții ce necesită reconfigurări în zona trecerilor de pietoni pentru a crește gradul de siguranță al acestora.

Zona la nord de Catedrala "Sfânta Treime" beneficiază de proximitatea de elementele ce țin viața urbană, însă în cadrul acestui țesut urban este amplasat Liceul Tehnologic al Electronicii și Automatizării „Caius Iacob” care beneficiază de un parc cu aceeași denumire. Zona parcului este fragmentată de benzi de circulație auto, linii de tramvai și piste de biciclete, așadar se propune reamenajarea întregii zone din punct de vedere al fluxurilor și de necesitatea unor spații pentru comunitatea de elevi care pot utiliza această zonă pietonală pentru diverse activități.

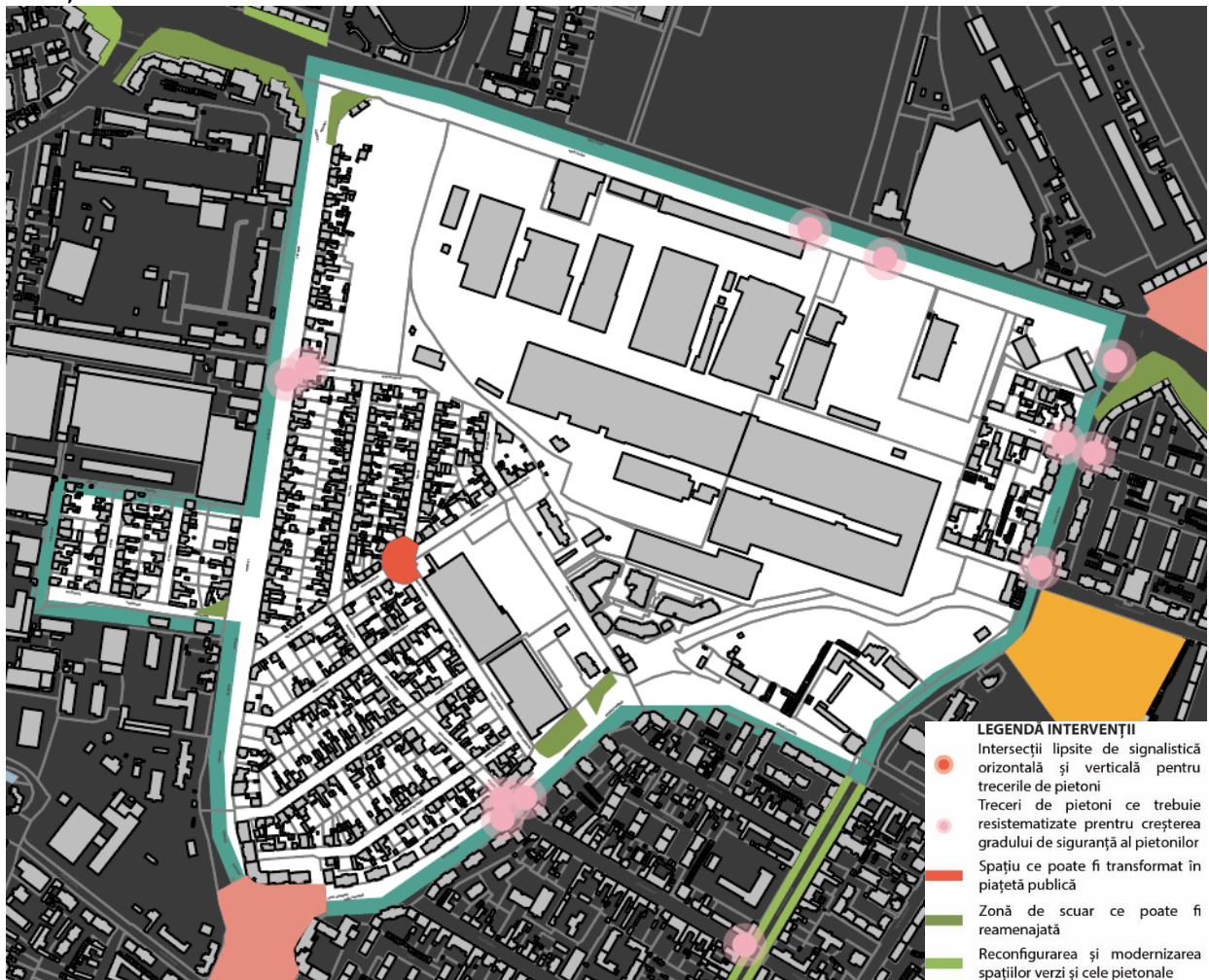
Terenul fostei fabrici „Tricoul Roșu” reprezintă o oportunitate pentru extinderea parcului Pădurice și amenajarea unei noi zone de agrement și petrecerea timpului liber care ar putea deservi atât zona centrală (zona de nord), cât și cartierul Funcționarilor, Șega (zona de vest), 6 Vânători (zona de sud) și Pârneava (zona de nord).



Figură 58 - Scuarul de la intersecția dintre Calea Aurel Vlaicu și Bd. Revoluției

Sursa: Google Maps, 2021

2. Funcționarilor



De asemenea, la nivelul cartierului Funcționarilor au fost identificate următoarele scuaruri care pot fi modernizate pentru a prioritiza fluxurile pietonale și pentru a îmbunătăți calitatea estetică a spațiului prin:

- Reorganizarea spațiilor verzi și înnoirea/completarea materialul dendrologic
- Dotarea cu mobilier urban pentru ședere atât individual, cât și încastrat
- Schimbarea asfaltului de pe trotuare în pavele din beton
- Renunțarea la locurile de parcare de pe partea cu frontul comercial marcate în imaginea de mai jos.

La nivelul cartierului există oportunitatea creării unui spațiu de tip piațetă publică la intersecția dintre străzile: Simion Bărnuțiu, Șelari și Teodor Ceonța. Această piațetă poate păstra fluxurile auto pe ampriza fluxurilor existentă, însă prin modificarea suprafeței de călcare din această zonă se vor prioritiza circulațiile pietonale. De asemenea, se vor elimina spațiile de parcare de pe latura formată la intersecția dintre Str. Simion Bărnuțiu și Șelari.

Un alt aspect observat la nivelul cartierului este acela că razele de curbură ale circulațiilor carosabile în zonele trecerilor de pietoni marcate pe harta anterioară permit o deplasare în viteză a autovehiculelor, fapt ce pune în pericol pietonii. Totodată, a fost sesizat faptul că zonele trecerilor de pietoni nu respectă NP 051 privind gradul de accesibilitate al persoanelor cu dizabilități.

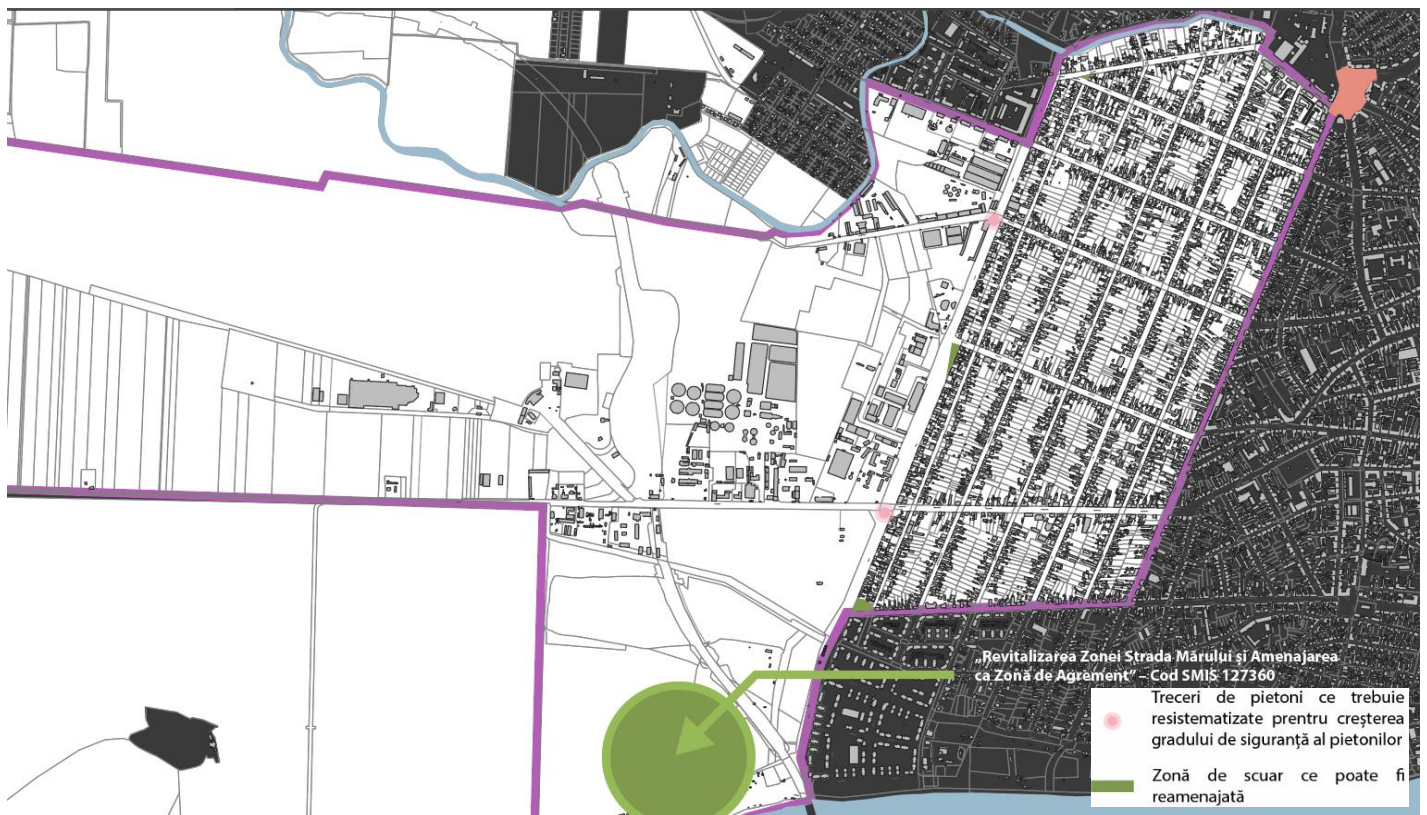
Recomandare: Se recomandă studierea oportunității resistemizării străzii Calea Victoriei, astfel încât parcările să fie realizate în lungul arterei iar spațiul liber obținut să fie utilizat pentru separarea fizică a pistei de biciclete de către celelalte fluxuri.

3. Pârneava

Țesutul urban de la nivelul cartierului Pârneava este în măsură de 30% ocupat de o lotizare de locuințe individuale în care amprizele străzilor nu permit un spațiu public pietonal amplu, iar restul cartierului este constituit din zone industriale, mari centre comerciale și elemente de infrastructură majoră (aeroportul Arad, autostrada A1). În perioada de finanțare 2014-2020 a fost realizat proiectul „Revitalizarea Zonei Strada Mărului și Amenajarea ca Zonă de Acord” care se află în implementare.

În cazul acestui cartier a fost identificat, ca un spațiu de dimensiuni reduse cu potențial, scuarul de la intersecția Str. Abatorului, Str. Griviței și Str. Ion Rațiu. Prin reamenajarea fluxurilor de circulație și restricționarea unei laturi a scuarului pentru accesul riveranilor și a echipajelor de intervenție se poate constitui un scuar care să permită interacțiunea socială a locuitorilor din zonă. Din aceeași categorie de spații au fost identificate: terenul liber de la intersecția dintre Str. Pădurii și Str. Condurașilor și scuarul de pe latura sud-estică a intersecției dintre Str. Pădurii și Str. Căpitan Ignat

Totodată, s-au identificat următoarele zone de intersecție: Intersecția dintre Str. Pădurii și Str. Eftimie Murgu și Intersecția dintre Calea Bodrogului cu Str. Pădurii și Str. Dorobanți, ca fiind nesigure pentru fluxurile pietonale din cauza lipsei unor elemente de separare fizică a fluxurilor auto de cele pietonale, așadar se propune resistemizarea acestora pentru a crește gradul de siguranță al pietonilor.



4. Drăgășani



Principalele zone vizate spre intervenție în cazul Cartierului Drăgășani sunt: P-ța Sârbească, Scuarul de la intersecția Str. Bârsei cu Str. Trandafirilor, Terenul degradat de pe Str. Preparandiei din fața Liceul Tehnic ”Francisc Neuman” și spațiul verde neamenajat de pe Strada Barbu Lăutaru.

Abordarea reconfigurării țesutului urban în cazul scuarurilor de tipul celui localizat la intersecția dintre Str. Bârsei și Str. Trandafirilor este ilustrată în schemele de mai jos.



Figură 59 - Representare schematică situație existentă



Figură 60 - Representare schematică situație propusă

În cazul pieței Sârbești și al terenului degradat de pe Str. Preparandiei, intervențiilor propuse sunt ilustrate în partea desenată și constau în închiderea laturii vestice a piețetei cu excepția accesului riveranilor și a mașinilor de intervenție și aducerea la același nivel a fluxurilor de circulație în cazul laturii esticii. Această zonă poate fi un bun exemplu în ceea ce înseamnă intermodalitatea mijloacelor de transport în cazul în care se amplasează o parcare de biciclete. De asemenea, acest areal necesită intervenții la nivelul spațiilor verzi dată fiind preponderența mineralului în detrimentul elementelor vegetale.



Figură 61 - Situația existentă a Pieței Sârbești

Sursa: Google Maps, 2021

Spațiul verde pe de Strada Barbu Lăutaru poate constitui un parc liniar care se poate continua și în cartierul Alfa. Pentru această tipologie de parc se propun următoarele tipuri de intervenții:

- Amenajarea unei piste de alergat
- Alei pietonale
- Mobilier urban (bănci, jardiniere, coșuri de gunoi, grătare de protecție arbori, pergolă, șezlonguri ș.a.)
- Elemente acvatice (fântâni de suprafață, fântâni încastate în pavaj, cișmele, iaz ș.a.)
- O zonă de picnic

La nivelul cartierul s-au observat o serie de intersecții lipsite de signalistică orizontală și verticală pentru trecerile de pietoni și o trecere de pietoni care necesită resistemizare pentru a scade riscul unor accidente din cauza lipsei vizibilității.



Figură 62 - Ilustrare schematică a unui scenariu cu grad de risc pentru pietoni

Sursa: Google Maps, 2021

Recomandare: Se recomandă studierea oportunității realizării unor picturi murale sau recondiționarea zidului de sprijin al Aleii Malul Mureșului, precum și dotarea cu locuri de ședere.

De asemenea, se va avea în vedere montarea de sisteme de supraveghere video.



Figură 63 - Imagine cu pista de biciclete și aleea pietonală amenajată pe malul râului Mureș, Sursa: Google Maps, 2021

5. Alfa



Cartierul Alfa a beneficiat în perioada anterioară prezentului studiu de fonduri de la Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare de proiecte integrate ce vizează regenerarea urbană a spațiilor din zona blocurilor de locuințe. Așadar principalele intervenții care vizează spațiile publice pietonale de la nivelul acestui cartier propuse vizează:

- Modernizarea locului de joacă din cvartalul mărginit de străzile: Tunarilor, Lucaefărului, Aurel Suciu și Cărămidarilor
- Amenajarea unui spațiu de tip outdoor gym lângă locul de joacă pentru copii din cvartalul antemenționat
- Amenajarea a două tronsoane a unui parc de tip liniar
 - unul în zona malului râului Mureș (dotări de tipul: alei, foisoare, puncte de belvedere, pergole, bănci, coșuri de gunoi, iluminat arhitectural ș.a.)

- unul în lungul Străzii Barbu Lăutaru – Conform Registrului Spațiilor verzi din cadrul platformei GIS acest spațiu figurează ca spațiu verde (exemple de dotări propuse: pistă de alergare, alei, movile de pământ, fântâni, cișmele ș.a.)
- Resistematizarea zonelor de intersecție pentru a crește gradul de siguranță al pietonilor



Figură 64 - Simulare vizibilitate treceri de pietoni

Recomandare: Se recomandă studierea oportunității realizării unui *velo park* în cadrul parcului propus pentru a putea crea un spațiu sigur unde copiii și tinerii pot învăța mersul pe bicicletă, precum și regulile de trafic pe care trebuie să le urmeze în momentul utilizării pistelor de la nivelul municipiului.

6. Confecții



Asemeni cartierului Alfa și Cartierul Confecții a fost inclus într-un amplu proiect de regenerare urbană a spațiilor din zona blocurilor de locuințe, însă există o serie de spații cu potențial: Spațiul verde degradat dintre strada Baladei

și Mureșul Mort, locul de joacă din cvartalul dintre Strada Streiului, Strada Târgului și Nicolae Oncu și scuarul de la intersecția dintre Str. Pădurii și Str. Abatorului.

De asemenea, dată fiind prezența Universității „Vasile Goldiș” în conturul acestei zone se are în vedere îmbunătățirea intermodalității între stațiile de tramvai de pe str. Pădurii și restul amplasamentului prin amplasarea de parcări pentru biciclete care să permită un concept de park and ride, dar în care ambele modalități de transport sunt



Figură 65 - Imagine cu stația de tramvai din proximitatea universității

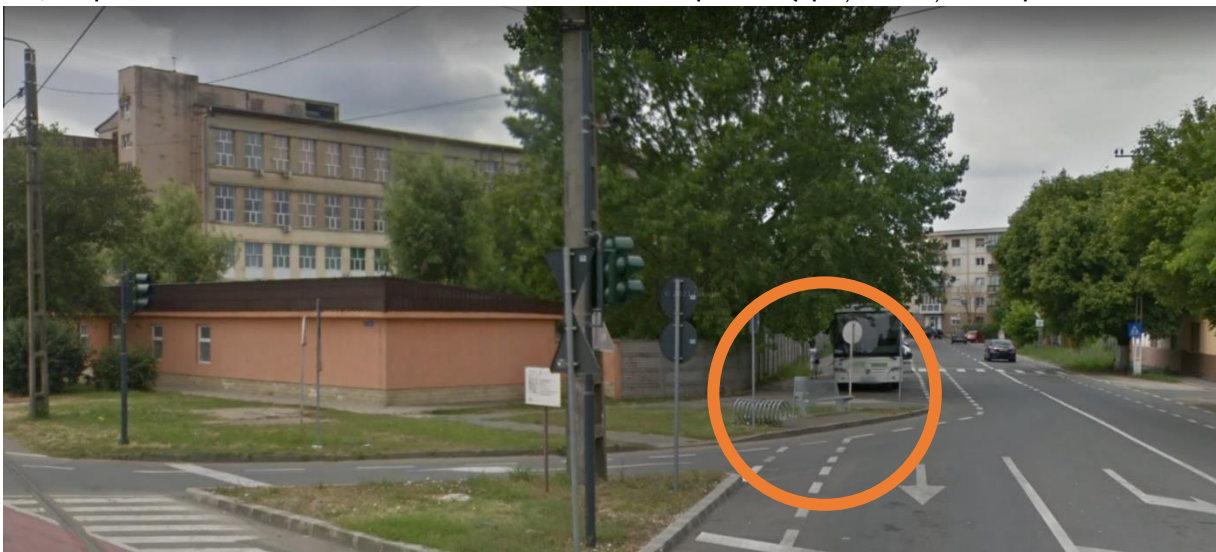
Sursa: Google Maps, 2021

prietenoase cu mediul înconjurător. Există în prezent un rastel de biciclete la intersecția dintre Str. Abatorului și Str. Pădurii, însă acesta deservește stația de autobuz din proximitate.

Spațiul verde degradat dintre strada Baladei și Mureșul Mort este un spațiu de tip linear ce încorporează un loc de joacă pentru copii. Se propune crearea unui spațiu de tip parc în care intervențiile să vizeze:

- Igienizarea și securizarea canalului
- Încorporarea locului de joacă existent în viitoarea propunere
- Amenajarea unui loc de joacă pentru animale
- Crearea de alei pietonale și dotarea acestora cu mobilier urban
- Plantarea de material dendrologic
- Se va îmbunătăți conexiunea pietonală cu Cadas-Silvaș prin podețele ce continuă Str. Veseliei și Liviu Rebreanu

Modernizarea scuarului de la intersecția dintre Str. Pădurii și Str. Abatorului are în vedere îmbunătățirea calității spațiilor verzi, amplasarea elementelor de mobilier urban în mod oportun (spațiile de ședere pentru a fi utilizate este



Figură 66 - Imagine cu scuarul de la intersecția dintre Strada Pădurii și Strada Abatorului, Sursa: Google Maps, 2019

recomandat să fie amplasate retras față de fluxurile de circulații) și care să încurajeze utilizarea spațiului, în special de către persoanele care așteaptă autobuzul să sosească în stație.

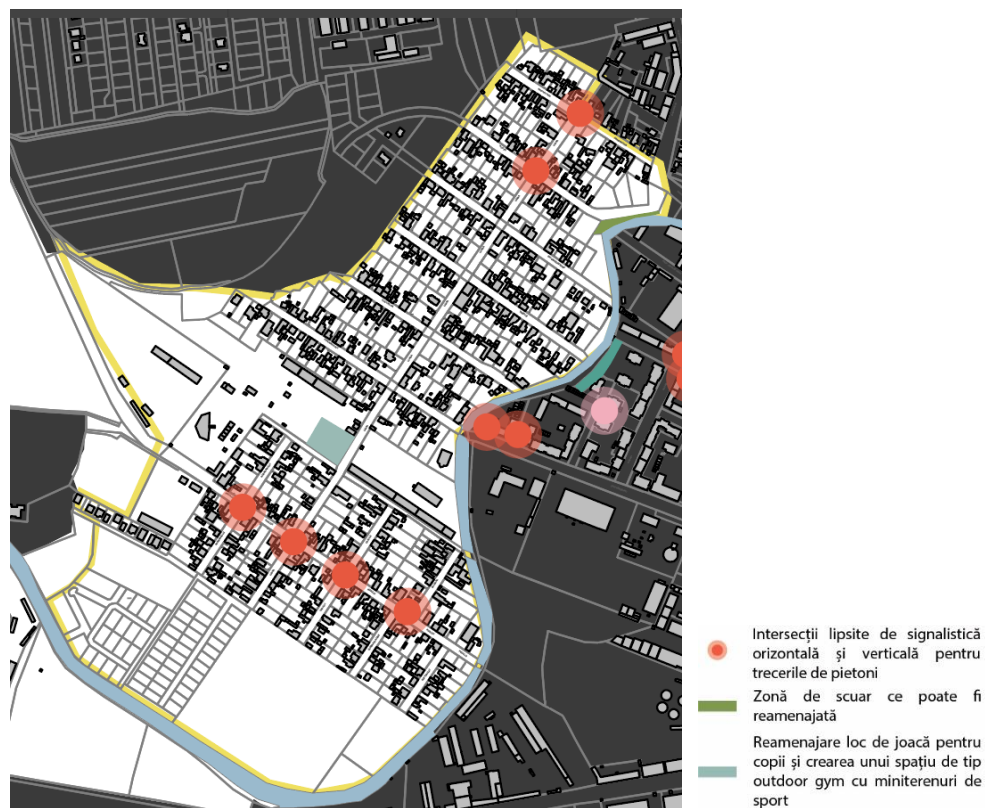
La nivelul cartierului au fost identificate zone de intersecție lipsite de signalistică orizontală sau verticală pentru traversarea în siguranță a pietonilor, iar în cazul intersecției de pe Str. Baladei semnalizată pe harta schematică s-a observat un grad redus de vizibilitate a pietonilor din cauza punctului de reciclare și a parcajelor marcate în imediata proximitate a trecerii.

7. Cadas-Silvaș

La nivelul cartierului Cadas-Silvaș intervențiile ce vizează spațiile pietonale prevăd asigurarea unei continuități a spațiilor care deservește aceste fluxuri și a unui gabarit care respectă normativele de specialitate în proiectare (min. 1,5 m). Totodată, complementar se va avea în vedere modernizarea spațiilor verzi pentru a regenera materialul dendrologic degradat. Se propune transformarea terenului liber de pe Str. Lungă într-un spațiu public prin amenajarea unui loc de joacă pentru copii și a unui outdoor gym.

De asemenea, se propune amenajarea malului Mureșului Mort de pe Str. Filotei prin crearea unei circulații pietonale dotată cu locuri de ședere. Această propunere este complementară unor acțiuni de igienizare a canalului.

La nivelul cartierului au fost identificate zone de intersecție lipsite de signalistică orizontală sau verticală pentru traversarea în siguranță a pietonilor.



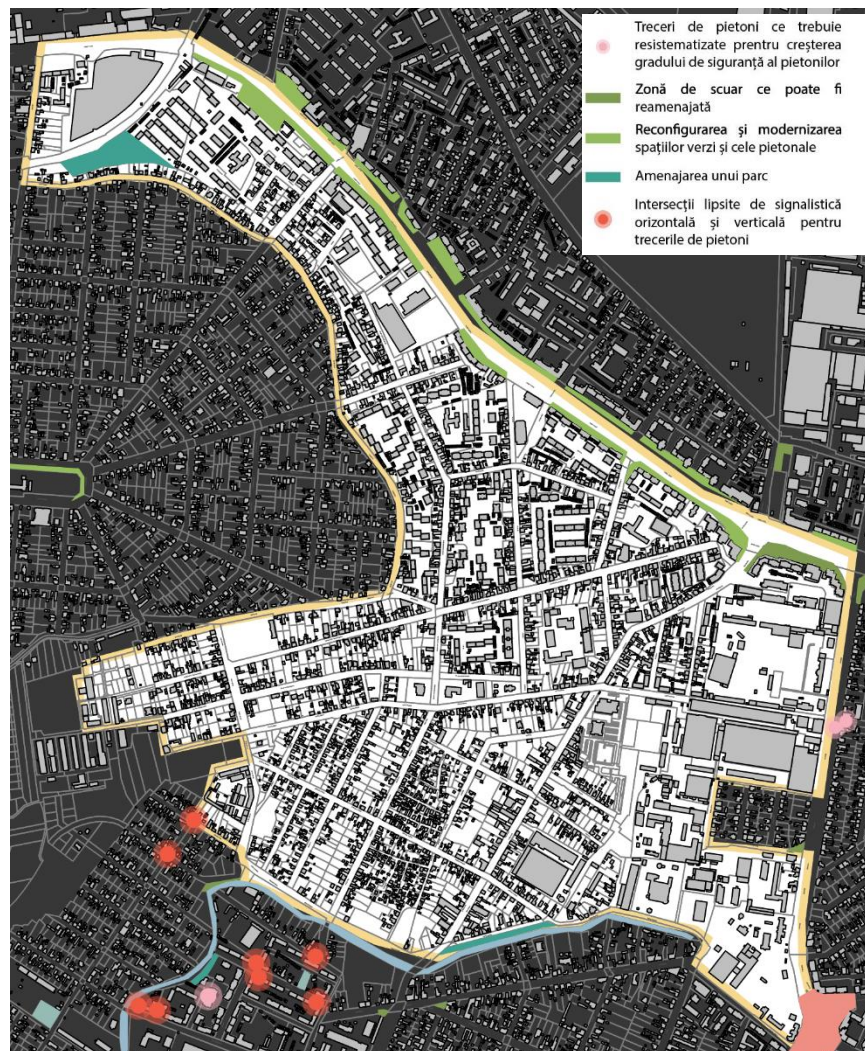
8. Șega

Cartierul Șega prezintă o mixitate funcțională care creează un peisaj urban variat (mix de locuire colectivă cu locuire individuală și spații comerciale și pentru servicii în interiorul fiecărui cvartal). Zona de locuire colectivă de pe Calea Aurel Vlaicu prezintă un parter comercial și beneficiază de trotuare ample cu aliniamente de spațiu verde și din

această cauză este propusă spre reamenajare din punct de vedere peisager. Lățimea trotuarului (fluxuri pietonale și aliniament de spațiu verde) variază pe acest tronson între 10 și 15 m, așadar permite crearea unor spații urbane adaptate frontului comercial prezent la parterul clădirilor colective.

Se propune realizarea unui parc/ grădină urbană pe terenul liber de pe Str. Predeal de lângă blocul 10A care să aibă în componența sa alei pietonale, pergole, locuri de ședere, coșuri de gunoi, rasteluri, un loc de joacă de mici dimensiuni, mese de șah și de table. Se va avea în vedere menținerea caracterului intim al spațiului.

Un alt spațiu care printr-o amenajare poate căpăta un caracter de loc de întâlnire pentru locuitori este terenul liber de construcții de pe malul Mureșului Mort de pe Str. Henri Coandă pe porțiunea dintre Str. Cocorilor și Str. Aprodul Purice. Pe acest tronson malul are lățimi generoase, precum și un aspect de platou. Amenajările în acest caz se propun a fi minimale (alei pietonale, material dendrologic, locuri de ședere) cu un accent pe igienizarea și securizarea malului. Acest mini-parc liniar poate avea în componența sa și un loc împrejmuit pentru animalele de companie.



9. Bujac

Cartierul Bujac este un cartier în proporție de peste 80% ocupat cu locuințe individuale dispuse într-un grid cu un caracter aparte care are puține spații libere de funcțiuni care pot constitui spații publice. Cele identificate sunt: spațiul cu formă rectangulară de la intersecția dintre Str. Petru Maior și Str. Troțușului și terenul pe care în prezent este amenajat un loc de joacă situat la intersecția dintre Str. Gloriei cu Str. Năsăud și cu Str. Independenței. De asemenea, s-a observat necesitatea unei modernizării a trotuarelor și a spațiilor verzi de pe Str. Independenței (tronsoanele cuprinse între Str. Gloriei și str. Suceava și cel dintre Str. Buziaș și Str. Mircea Vodă). Celelalte tronsoane au beneficiat de amenajări realizate cel mai probabil de către agenții economici prezenți pe amplasament.

În ceea ce privește amenajarea spațiilor identificate se propun:

1. Amenajarea spațiului rectangular de la intersecția dintre Str. Petru Maior și Str. Troțușului ca o piațetă publică care să descentralizeze nevoia de spații publice din zona centrală.



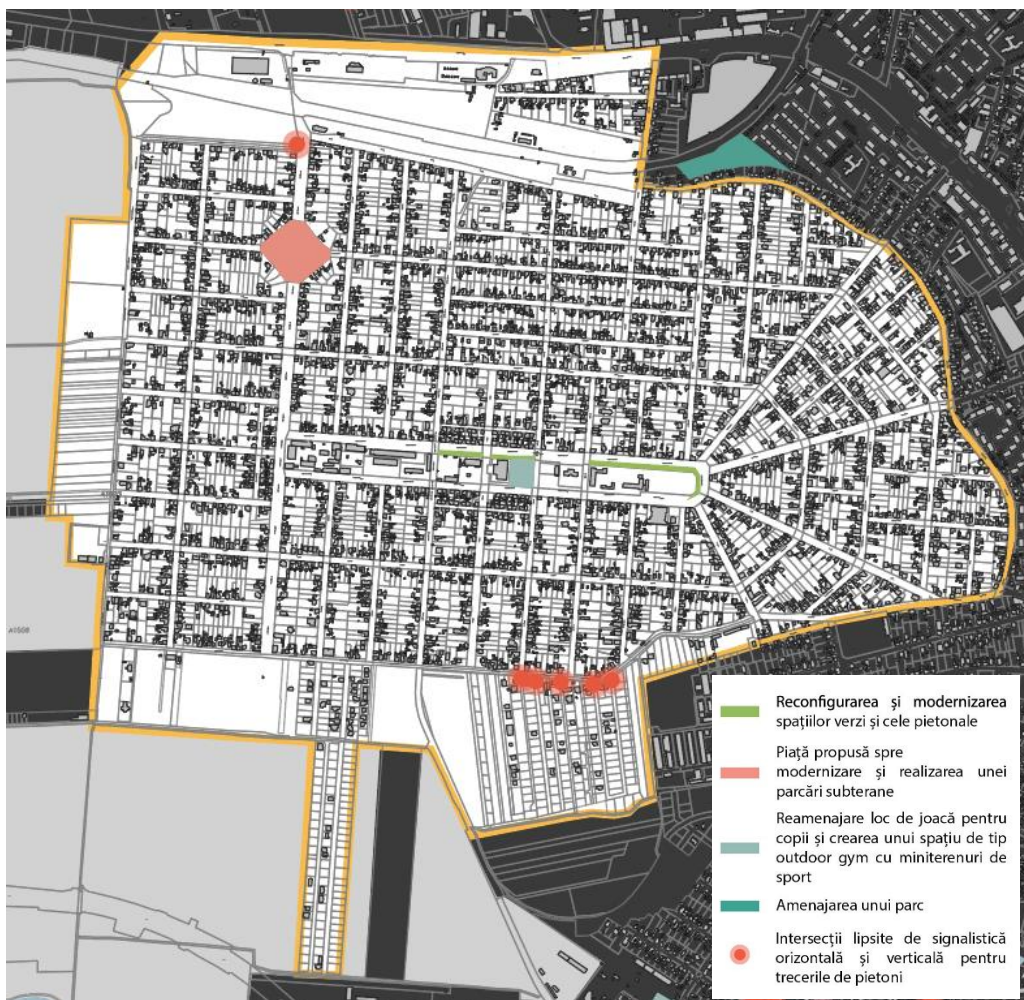
Figură 68 - Exemplu de tratare a spațiului public rectangular,
Sursa: <https://varlamov.ru/2742228.html>



Figură 67 - Crearea unui grid rectangular, Sursa:
<https://www.psfk.com/2010/02/pics-ciqler-marani-architects-patchwork-park.html>

Aceste amenajări vor utiliza forma aparte a amplasamentului și vor crea un tipar al aleilor care să replice forma perimetrului la diferite scări, iar gridul obținut va căpăta diferite caractere pentru a deservi toate tipurile de utilizatori: loc de ședere în intimitate, miniamfiteatru public, loc de joacă, loc cu fântâni, loc pentru instalații luminoase ș.a.

Modernizarea locului de joacă amplasat la intersecția dintre Str. Gloriei cu Str. Năsăud și cu Str. Independenței și amenajarea unui spațiu de tip outdoor gym. Aceste elemente vor fi încadrate într-un spațiu verde dotat cu locuri de ședere



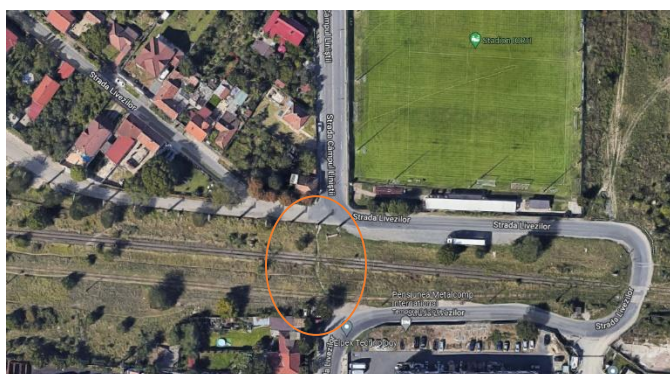
10. Ion G. Duca



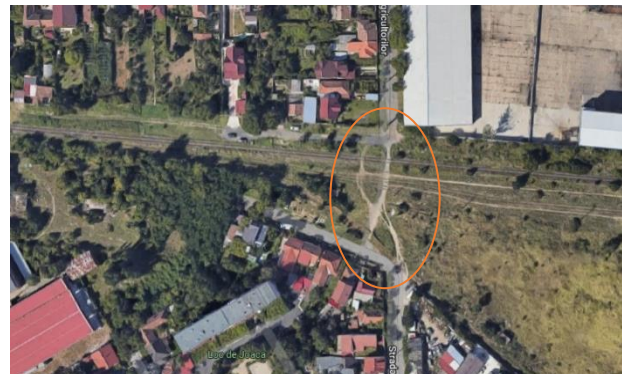
Cartierul Ion G. Duca are o mare parte din suprafața sa ocupată de funcțiuni de tipul: hale industriale, cimitire și terenuri agricole. Așadar caracterul urban al acestuia este definit de zona sudică unde densitatea este mai mare datorită cvartalelor de locuințe colective. Ținând cont de aceste aspecte, intervențiile de la nivelul acestui țesut urban se vor concentra în lungul străzii Calea Aurel Vlaicu ale cărei configurație necesită o modernizare. Se vor avea în vedere: redimensionarea fluxurilor pietonale, crearea unor spații verzi cu o identitate a zonei, amenajarea unor locuri de ședere de diverse tipologii (pentru intimitate/liniște, pentru observarea vieții urbane, pentru repaos ș.a.) și înglobarea unor funcțiuni care să încurajeze coeziunea socială (piese de șah supradimensionate, expoziții urbane, gradene ș.a.).

O altă resursă de teren ce poate fi valorificată la nivelul cartierului se află la intersecția dintre Str. Bumbacului cu Str. Poetului. În acest caz se poate amenaja o grădină urbană cu loc de joacă încorporat care să aibă un caracter aparte prin amenajarea unor zone umbrite cu pergole și pânze.

Calea ferată ce strabate cartierul în zona mediană creează o fractură în țesutul urban, iar în consecință este necesară îmbunătățirii conexiunii pietonale între cele două părți prin amenajarea unor pasarele pietonale în zona Str. Agricultori și în zona Str. Livezilor. Nevoia acestor conexiuni este vizibilă prin cărările informale realizate de către locuitori.



Figură 70 - Cărare informală zona Str. Livezilor, Sursa: Google Maps



Figură 69 - Cărare informală zona Str. Agricultorilor, Sursa: Google Maps

11. Gai



Țesutul urban al cartierului Gai prezintă o mixitate funcțională cu un grad ridicat de incompatibilitate (industrie în imediata proximitate a locuirii individuale), însă se observă o tendință de reconversie funcțională în special în zona sud estică a cartierului.

Parcul Gai este amplasat pe principala axa est-vest a zonei și are un grad ridicat de accesibilitate, însă gradul de dotare al acestuia lasă de dorit. În consecință, se propune modernizarea acestuia prin:

- Regândirea rețelei de alei pietonale
- Utilizarea unor diferite texturi ale suprafeței de călcare pentru a crea diverse trasee (dale în iarbă, pietriș decorativ ș.a.)
- Crearea unei modelări a terenului pentru a rezulta peisaje variate
- Înlocuirea mobilierului urban
- Crearea unor spații adaptabile diverselor activități urbane (gradene, foșoare ș.a.)
- Amenajarea unei fântâni

- Completarea materialului vegetal cu diverse specii care să asigure o cromatică aparte pe tot cursul anului

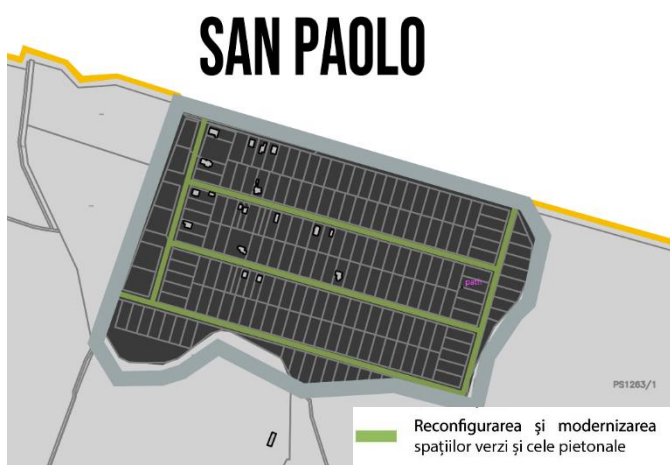
Pentru a continua demersurile procesului de reconversie funcțională se propune utilizarea terenului liber de construcții de la intersecția dintre Str. Bogdan Voievod și Str. Meșterul Manole într-o zonă de petrecere a timpului liber pentru mai multe grupuri de vârstă care să încorporeze: un loc de joacă, un outdoor gym și miniterenuri de sport.

12. Westfield

Cartierul Westfield reprezintă o lotizare cu un caracter suburban în mix de locuințe individuale și colective care nu are înglobat un spațiu public de tip piațetă sau scuar, însă prin natura arterelor de circulație (suprafața de călcare, fundături ș.a.), acestea reprezintă spații de tip „shared-space” cu o viteză reglementată pentru siguranța locuitorilor.

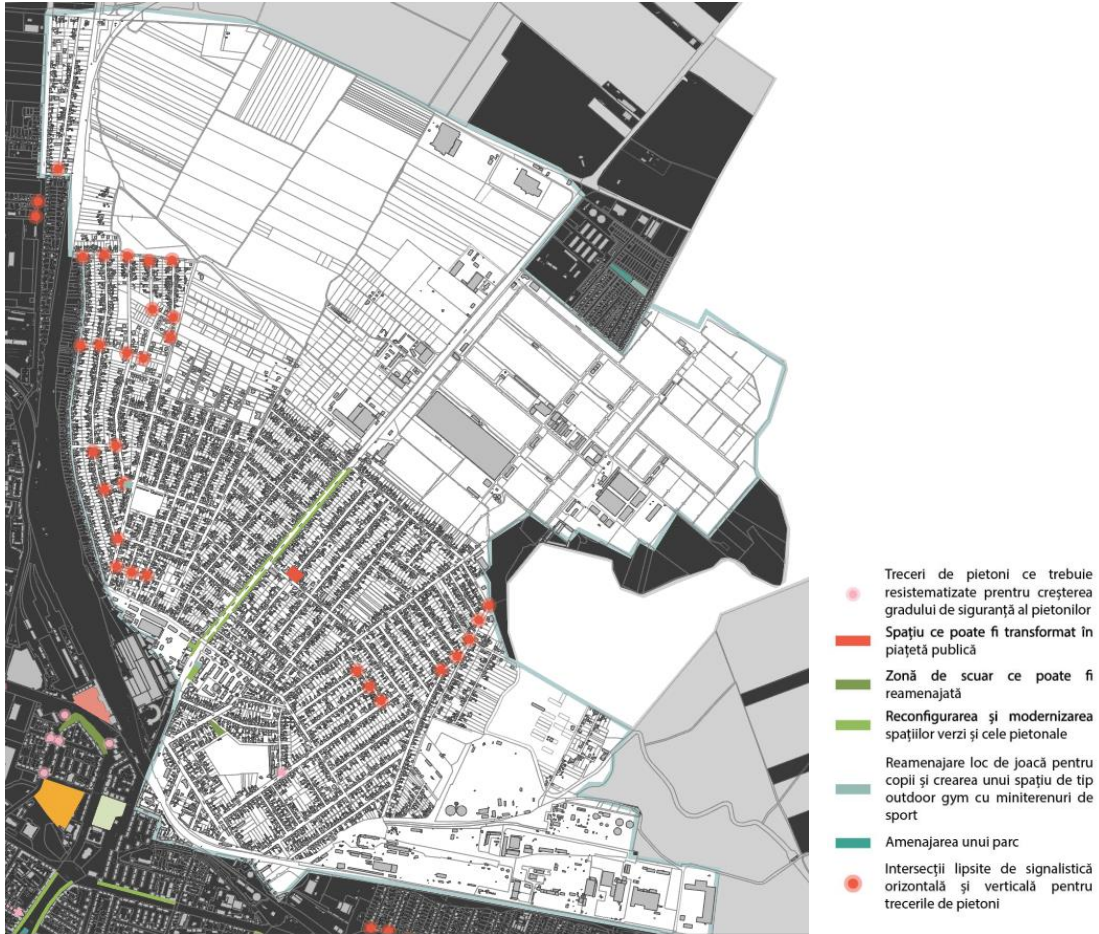


13. San Paolo



Acest cartier de locuințe individuale se află în zona de nord a municipiului și reprezintă o lotizare realizată fără a lua în considerare spațiile publice, așadar nu există o rezervă de teren care ar putea fi transformată sau utilizată în acest demers. Pentru această zonă se propune tratarea străzilor existente ca zone de tip „Shared space” în care viteza maximă de deplasare este 30 km/h. În prima etapă, această limitare se poate realiza cu caracter temporar pentru ca ulterior prin elemente de mobilier urban, vegetație și modificarea suprafeței de călcare, această soluție să devină permanentă.

14. Grădiște



Cartierul Grădiște este unul dintre cele mai mari cartiere de la nivelul Municipiului Arad și are o formă de aripă de fluture care comunică cu „trupul” (Cartierele: Centru, 6 Vânători și Micălaca) prin intermediul unui pasaj supraînălțat peste calea ferată. Pasajul se continuă cu Str. Petru Rareș care are un caracter mixt și are rolul de a colecta fluxurile pentru a le conduce spre alte zone ale orașului. În prezent, această arteră are în componență aliniamente de spațiu verde, însă acestea sunt discontinue și degradate cu puține elemente vegetale care să asigure un confort în deplasările pietonale în sezonul cald. Drept urmare, se propune resistemizarea acestei artere pentru a încuraja deplasările nemotorizate. Se va avea în vedere:

- crearea unor gabarite pietonale conforme cu fluxurile existente și elementele generatoare de trafic,
- crearea unor alveole de spațiu verde cu elemente vegetale cu o capacitate ridicată de absorbție a poluării
- dotarea cu mobilier urban amplasat optim pentru utilizarea acestuia în siguranță și confort
- configurarea zonelor de intersecții astfel încât gradul de siguranță al pietonilor să fie prioritar

Pe tronsonul cuprins între Aleea Romanța și Aleea Romaniței se va avea în vedere reorientarea locurilor de parcare pentru a scădea timpul de posibil conflict între autoturisme și bicicliști, iar spațiul obținut va fi reconfigurat împreună cu spațiile verzi existente și locul de joacă într-o zonă publică atractivă cu dotări de tipul: traseu de escaladare, aparate de fitness, mese de șah, mese de ping pong, mobilier urban și material dendrologic variat.

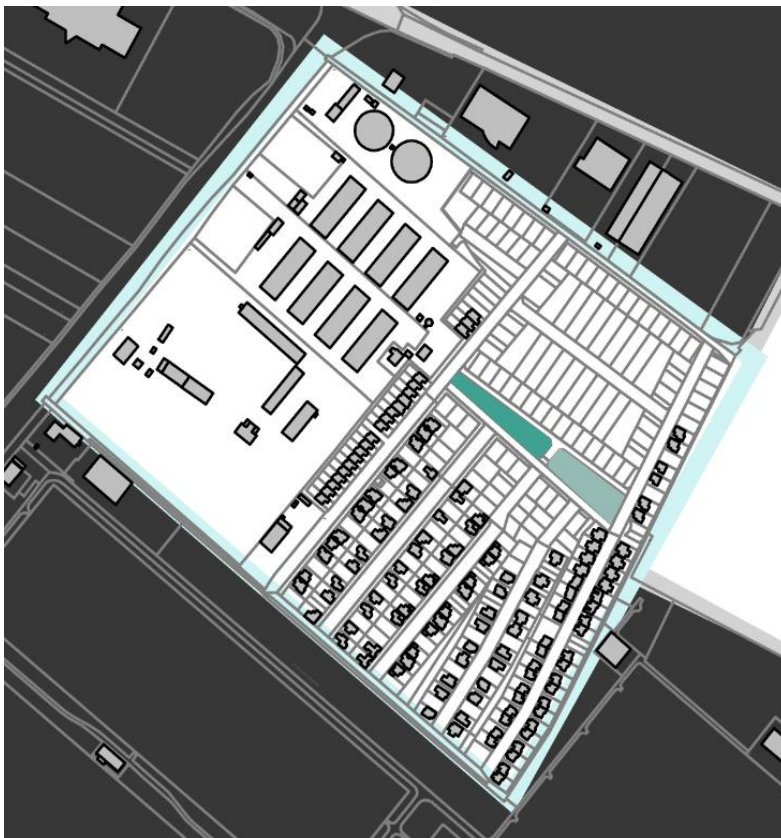
Un spațiu urban devalorificat de la nivelul cartierului este Piața Carpați. Se propune reamenajarea acesteia prin:

- modificarea suprafeței de călcare și aducerea străzii care tranzitează piața la același nivel
- crearea unor căi de acces la proprietățile care mărginesc spațiul de tip shared space
- crearea de alveole de spațiu verde
- crearea unor spații umbrite de un sistem de pânze care să beneficieze de mobilier tip: mese de șah, bănci cu mese ș.a.
- crearea de locuri de ședere

La intersecția dintre Str. Arcașilor și Str. Toporaș există un teren degradat pe care este amenajat un loc de joacă pentru copii și parcări informale. Prezentul studiu vizează transformarea acestui spațiu într-un scuar care să înglobeze și locul de joacă prezent pe amplasament. Se vor avea în vedere reconfigurarea circulațiilor pietonale, a spațiilor verzi și modernizarea dotărilor de pe sit.

Un spațiu similar cu situația precedentă se află și în emisfera nordică a cartierului la intersecția străzilor: Rândunicii, Gorunului și Oradea. În acest caz se propune amenajarea spațiului ca un spațiu multifuncțional cu dotări pentru un loc de joacă pentru copii, outdoor gym și spații de ședere și odihnă pentru persoanele vârstnice.

15. Romana Residence

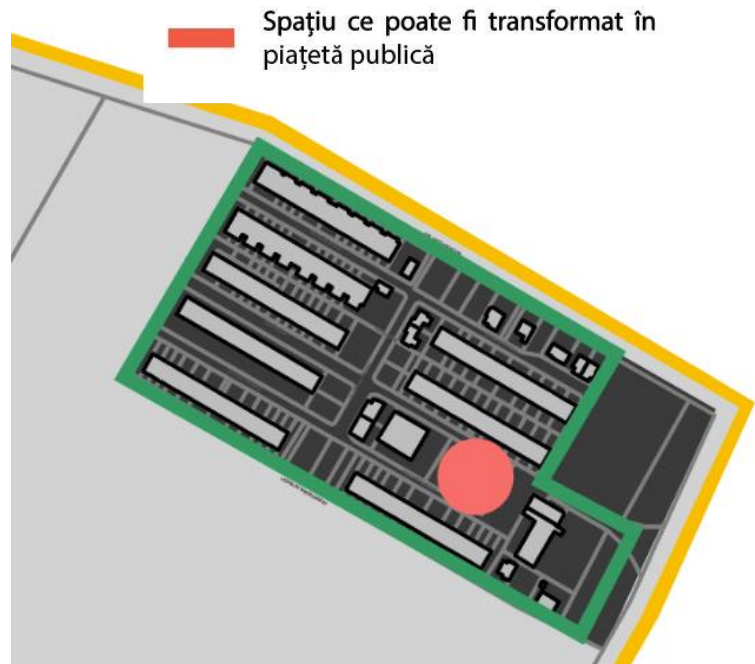


- Reamenajare loc de joacă pentru copii și crearea unui spațiu de tip outdoor gym cu mini terenuri de sport
- Amenajarea unui parc

Romana Residence reprezintă o dezvoltare urbană nouă a orașului într-o zonă periferică cu un țesut urban în proces de conversie funcțională din zonă industrială în zonă mixtă. În prezent există o amenajare de tip loc de joacă pentru copii pe Str. Romulus, însă se propune extinderea acesteia și introducerea și unui spațiu de tip outdoor gym cu mini terenuri de sport. De asemenea, se va avea în vedere realizarea unui spațiu public de tip parc cu alei pietonale, material dendrologic, mobilier urban și spații de întâlnire (foișoare, bănci cu mese ș.a.).

16. Verde

Spre deosebire de cele două cartiere antemenționate, Cartierul Verde are prevăzut în planul de amenajare un spațiu public de tip parc cu un iaz, podețe, mobilier urban, alei pietonale, foișoare și material dendrologic, marcat în imaginea interioară print-un cerc. În cazul acestui cartier, se propune doar o politică de limitare a vitezei de deplasare la 30 km/h, deoarece nu sunt prevăzute trotuare.



17. 6 Vânători

Densitatea la nivelul cartierului 6 Vânători este una redusă dat fiind faptul că zonele de locuire sunt amplasate preponderent de-a lungul căii ferate, iar acest fapt nu susține o viață urbană activă la nivelul cartierului. Prin urmare, se propune ca amenajarea de spații publice în cazul acestei zone să fie realizată în zona pieței Gării Centrale.

Clădirea gării reprezintă un exemplu de arhitectură realizată în stil eclectic romanic și secesion, iar spațiul urban din jurul acesteia nu o pune în mod corect în valoare fiind predominant de autovehicule staționate și spații verzi degradate.

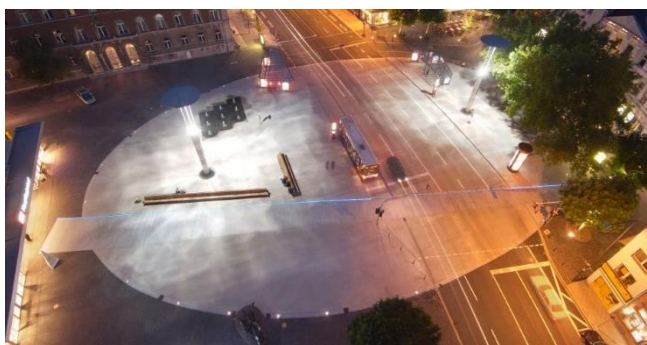
Pentru a reconfigura această zonă se are în vedere crearea unei parări subterane de mare capacitate și reutilizarea spațiului pentru a crea un caracter de piațetă urbană. În partea desenată anexată prezentului studiu este ilustrată o propunere de amenajare care are în vedere:

- creșterea gradului de permeabilitate a dalei urbane,
- crearea unui singur flux auto care să permită debarcarea pasagerilor prin amenajarea unor spații de staționare de scurtă durată,
- crearea un design urban modern care să pună în valoare patrimoniul istoric prin elemente de detaliu (pavaje din piatră naturală, iluminat încadrat în pavaj, elemente de ghidaj realizate din metal precum cele de deasupra intrării principale ș.a.)

Soluția finală de tratare a acestui spațiu va fi detaliată într-o documentație tehnico-economică.



Figură 72 - Exemplu de tratare, Sursa:
https://images.adsttc.com/media/images/5b18/acd3/f197/cca1/a300/0054/larqe_ipa/S_111.jpg?1528343756

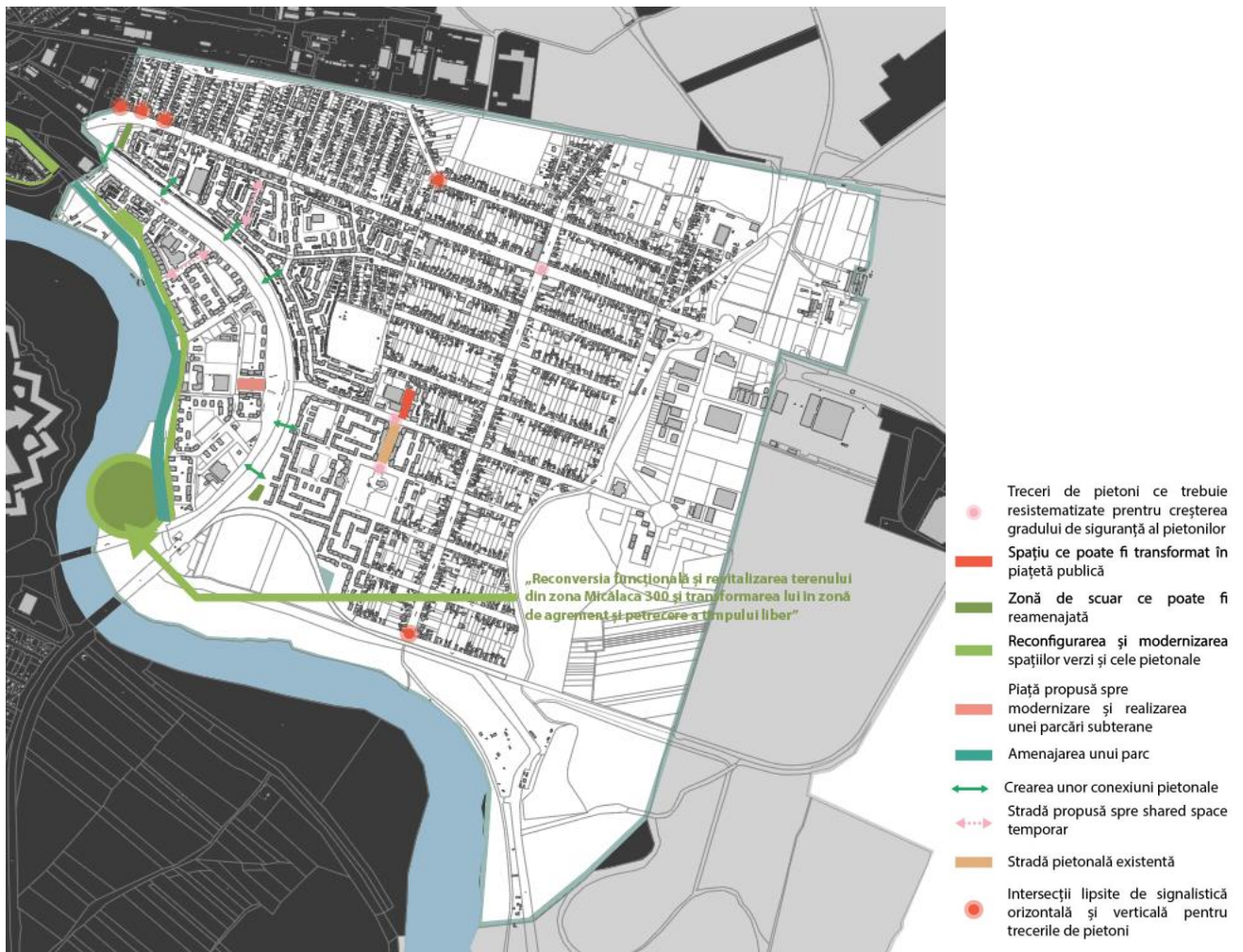


Figură 71 - Exemplu de tratare, Sursa:
<https://www.archdaily.com/488779/reshaping-of-the-station-square-hh-f-architekten-hentrup-heyese-fuhrmann>



- Treceri de pietoni ce trebuie resistemate pentru creșterea gradului de siguranță al pietonilor
- Piață propusă spre modernizare și realizarea unei parcuri subterane
- Intersecții lipsite de signalistică orizontală și verticală pentru trecerile de pietoni

18. Micălaca



Micălaca este cartierul cu cea mai mare densitate urbană de la nivelul municipiului și se bucură de o bună poziționare în țesutul urban în proximitatea zonei centrale și beneficiază de un acces generos la malul Râului Mureș.

Propunerile pentru această zonă au în vedere fructificarea malului și crearea de mai bune conexiuni la nivelul zonei și sunt:

1. Tratarea zonei de dig și cea dinspre zona de blocuri ca un tot unitar în care se vizează un spațiu de promenadă și o bună accesibilitate către acesta (Detalierea propunerilor se găsește în partea desenată anexată prezentului studiu)
2. Îmbunătățirea calității spațiului pietonal și a spațiilor verzi din fața blocurilor de pe Splaiul General Gheorghe Magheru prin intervenții la nivelul:
 - suprafeței de călcare,
 - dispoziției spațiale a alveolelor de spațiu verde,
 - materialului dendrologic,
 - mobilierului urban,
 - separării fluxurilor prin bariere fizice ș.a.
3. Amenajarea unui scuar în zona pasajului Micălaca pe Str. Iuliu Toader (amenajări peisagere, mobilier urban și infrastructură pietonală)
4. Amenajarea unui scuar în zona dintre linia de cale ferată și Str. Alba Iulia (amenajări peisagere, mobilier urban și infrastructură pietonală)

5. Crearea unui loc de joacă, a unui outdoor gym și a unor miniterenuri de sport în zona dintre calea ferată și Str. Marginei (amenajări specifice, amenajări peisagere de protecție față de calea ferată, mobilier urban și infrastructură pietonală)
6. Extinderea străzii pietonale Aleea Borsec și în spațiul din fața Bibliotecii județene Arad- Filiala Micălaca prin intervenții la nivelul:
 - suprafeței de călcare,
 - dispoziției spațiale a alveolelor de spațiu verde,
 - materialului dendrologic,
 - mobilierului urban,
7. Îmbunătățirea conexiunilor pe sub calea ferată prin modernizarea acestora (suprafața de călcare, iluminat, supraveghere video, pereți, tavan ș.a.)



Figură 73 - Pasaj pe sub calea ferată și rețeaua de termoficare, Sursa: Google Maps, 2021

8. Crearea unei piațete în fața magazinului Supeco și translatarea locurilor de parcare într-un fast park amplasat pe terenul liber de pe str. Nicolae Titulescu prin intervenții care vizează:
 - suprafața de călcare a aleilor pietonale,
 - dispoziția spațială a alveolelor de spațiu verde,
 - material dendrologic variat,
 - mobilier urban,
 - fântâni cu bazin și jocuri de lumini

Crearea unor evenimente de tip car free sau shared space pe perioada weekendurilor în timpul anotimpului cald pe străzile: Elena Drăgoi și Prieteniei pentru a popula zona malului și a crea o viață urbană activă.

19. Aradul Nou



Cartierul Aradul Nou reprezintă principala poartă de intrare în oraș de pe direcția Municipiului Timișoara și este un țesut predominant alcătuit din locuire individuală cu un parcelar specific satelor de-a lungul drumului.

Axa principală o reprezintă Calea Timișorii care se bucură și de cel mai mare grad de varietate funcțională. În tronsonul cuprins între străzile Ana Ipătescu și Arinului ampriza stradală se mărește până la punctul maxim care se află la intersecția cu Str. Cibirului. În această zonă este amplasată și Biserica Sf. Maria cu grupul statuar din față, așadar această zonă este propusă spre reconfigurare pentru a căpăta un caracter de piațetă urbană, iar pentru acest demers sunt necesare următoarele intervenții:

- Reconfigurarea spațiilor de parcare
- Reconfigurarea alveolelor de spațiu verde
- Înlocuirea suprafeței de călcare și crearea unei platforme continue la nivelul întregii zone
- Amplasarea de mobilier urban
- Înnoirea materialului dendrologic
- Crearea unor zone de tip gradene ș.a.

Tronsonul dintre Str. Lugoșului și Str. Arinului fiind mai îngust va beneficia de intervenții ce vizează doar modernizarea trotuarului și a materialului vegetal.

O altă zonă care prin reconfigurare poate căpăta un puternic caracter de spațiu public de mici dimensiuni este Piața Eroilor. Gradul de dotare și mobilare a acestui spațiu nu valorifică potențialul acestui spațiu. Pentru a crește gradul de atractivitate al acestui spațiu se propun:

- Suplimentarea zonelor de acces
- Extinderea înspre zona de nord
- Iluminarea arhitecturală
- Îmbunătățirea rețelei de alei pietonale

Se propune reconfigurarea fluxurilor de pe Str. Stan Dragu (Segmentul între Str. Semenicului și Str. Ștefan cel Mare) și Str. Adam Müller-Guttenbrunn (Segmentul între Str. Semenicului și Str. Ștefan cel Mare, Segmentul între Str. Ștefan cel Mare și Str. Zimbrului și Segmentul între Str. Zimbrului și Str. Cetății) pentru:

- a include și piste de biciclete (în cazul str. Adam Müller-Guttenbrunn),
- a moderniza rețeaua de fluxuri pietonale,
- a crea un spațiu de tip scuar în jurul statuii monument istoric a Sf. Florian (în cazul str. Adam Müller-Guttenbrunn),
- a crește calitatea amenajării peisagere
- a crea zone de ședere pentru comunitatea locală

Str. Constituției pe segmentul dintre Str. Câmpia Turzii și Str. Posada are o ampriză stradală care permite crearea unei zone de tip parc și a unor spații pentru petrecerea timpului liber (zonă pentru mese de ping pong, zonă de escaladări pentru copii, zonă cu mese de șah ș.a.).

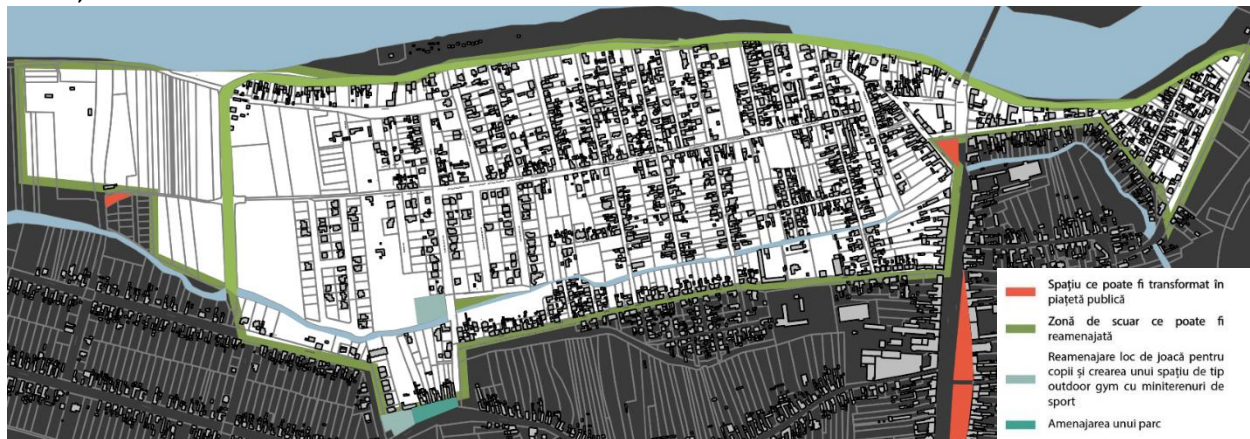
20. German

Cartierul German este o inițiativă de lotizare din perioada 2013-2014 care a constat din realizarea unor planuri urbanistice de către un beneficiar privat. Terenul este în prezent liber de construcții, însă se propune ca la momentul demarării lucrărilor de construcție să se aibă în vedere crearea unui spațiu public pe parcela cu formă triunghiulară din zona de nord.



— Spațiu ce poate fi transformat în piațetă publică

21. Mureșel



— Spațiu ce poate fi transformat în piațetă publică
 — Zonă de scuar ce poate fi reamenajată
 — Reamenajare loc de joacă pentru copii și crearea unui spațiu de tip outdoor gym cu minterenuri de sport
 — Amenajarea unui parc

Cartierul Mureșel amplasat între cartierul Aradul Nou și Râul Mureș este o zonă preponderent de locuințe individuale, însă încorporează și funcțiuni cu caracter public: Liceul Teoretic "Adam Müller Guttenbrunn", spații comerciale și servicii, care totuși nu sunt grupate într-o centralitate a cartierului, ci răsfirate.

Pentru a crește calitatea vieții locuitorilor din această zonă se propune reconfigurarea spațială a Str. Gladiolelor pentru a îmbunătăți gradul de accesibilitate al locuitorilor la zona de mal. Pentru acest demers se are în vedere modernizarea zidului de susținere existent, crearea unei infrastructurii pietonale și velo, îmbunătățirea sistemului de iluminat, înlocuirea materialului vegetal ș.a.

În prezent există un loc de joacă pentru copii amplasat la intersecția dintre Str. Colonel Caius Miorenescu și Str. Colonel Ștefan Rene Mihăilescu, însă acesta este de mici dimensiuni. Așadar, se propune extinderea și modernizarea locului de joacă și crearea unui spațiu de tip outdoor gym. Totodată se recomandă și amenajarea terenului liber de construcții de vis-a-vis ca un scuar cu alei pietonale, locuri de ședere și foioșoare.

22. Sânicolaul Mic

Această zonă a țesutului urban se caracterizează prin locuire individuală și o zonă industrială în vest, iar axa principală cu funcțiuni mixte este Str. Steagului. Lățimea străzii a permis separarea fluxului velo de celelalte circulații, fapt ce creează un peisaj de tip coridor verde de mobilitate. Pentru a construi pe această premisă și a întări acest caracter se propune :

- modernizarea circulațiilor pietonale și mărirea gabaritelor acestora
- refacerea zonelor de acces pentru locuințe
- dotarea cu mobilier urban
- crearea unor zone de colectare a apelor pluviale excesive care apoi să poată fi reutilizate pentru udarea materialului vegetal
- crearea unor movile de teren pentru a crea un grad de intimitate pentru locuințe
- crearea unor zone de ședere de tip alveolar
- suplimentarea materialului dendrologic



Au mai fost identificate ca și spații cu potențial de amenajare în scuaruri urbane terenurile cu formă triunghiulară de la intersecția Str. Teodor Păcăteanu cu Str. Flacăra și cel de la intersecția dintre Str. Tarafului cu Str. Nicolaus Lenau. Amenajările implică eliberarea acestora de parcări nereglementate, crearea unor alveole de spațiu verde, crearea unor circulații pietonale și dotarea cu mobilier urban.

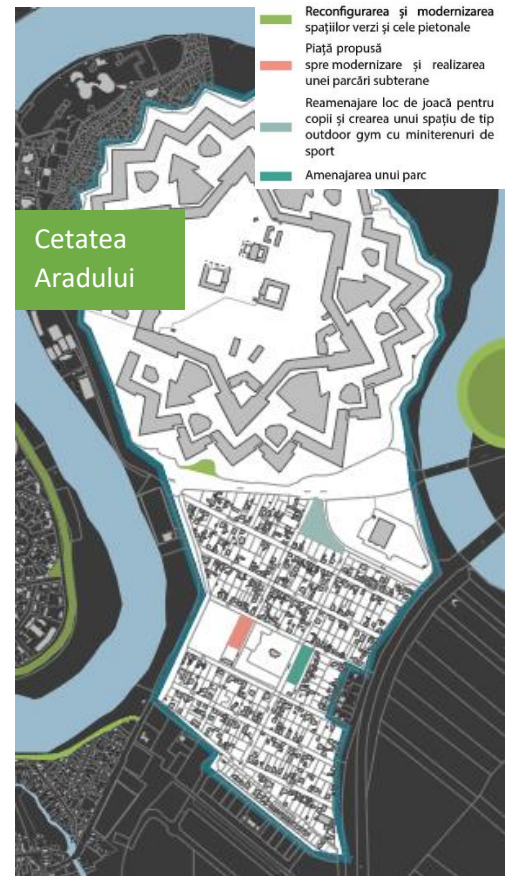
23. Subcetate

Zona subcetate este o zonă subdezvoltată a orașului în comparație cu potențialul acesteia având în vedere faptul că în conturul acesteia este amplasată Cetatea Aradului.

Pentru a scădea dependența de cartierele învecinate (Centru și Micălaca) pentru spații publice și dotări se propun următoarele intervenții:

- Transformarea parcării din proximitatea monumentului 13 Martiri într-o piațetă a cărei cap de perspectivă să fie statuia dotată cu locuri de ședere încorporate în jardiniere turnate "in situ", material vegetal și pavaj din dale de beton.
- Crearea unui parc pe terenul mărginit de străzile: Santinelei, Piața 13 Martiri și Achile care să încorporeze și mini terenuri de sport
- Locul de joacă va fi translatat pe terenul liber de pe strada Redutei și se va mai amenaja și un spațiu de tip outdoor gym

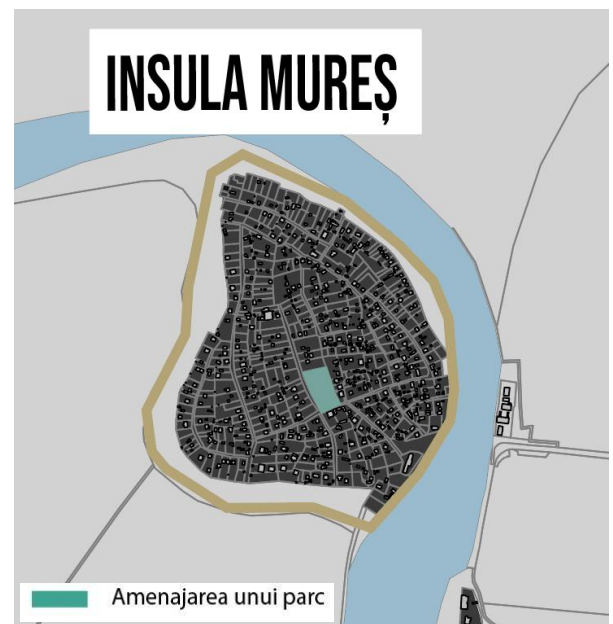
Totodată se propune amenajarea unui scuar verde în imediata proximitate a cetății care să aibă în vedere faptul că în această zonă există un traseu informal de acces în zona cetății.



24. Insula Mureș

Insula Mureș este un cartier alcătuit din locuințe individuale cu câteva funcțiuni complementare (comerț și servicii) care comunică cu Municipiul Arad în principal prin podul exclusiv pietonal dinspre zona de est. Acest cartier nu beneficiază de un centru de cartier care să polarizeze populația spre un centru public, însă în mijloc există un teren de fotbal amenajat minimal care se pretează spre a fi transformat într-un spațiu public de tip parc cu:

- Miniterenuri de sport
- Irigații automatizate ale spațiilor verzi
- Material dendrologic variat
- Alei pietonale
- Mobilier urban (bănci cu spătar, coșuri de gunoi, rasteluri de biciclete ș.a.)



7. Portofoliu de proiecte

Portofoliu de proiecte cu caracter general

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT		
			- EURO -	SURSĂ DE FINANȚARE	
			(1 euro = 4,9 lei)		
1.	Înterzicerea parcărilor la stradă pe o raza de 300 de metri de parcările de mare capacitate, în cartierele Alfa, Micalaca, Segă, Ion G. Duca, Gai și Bujac	soft	Idee proiect	1.000/zonă	- Buget local - Alte surse de finanțare
2.	Politică tarifară preferențială pentru cei ce se află la mai puțin de 300 de metri de o parcare de mare capacitate pe durata nopții	soft	Idee proiect - În cartierele: Alfa, Micalaca, Segă, Ion G. Duca, Gai și Bujac în zonele cu locuire colectivă	1.000/zonă	- Buget local - Alte surse de finanțare
3.	Realizarea unei aplicații de mobilitate cu componenta de realitate augmentată pentru sprijinirea deplasărilor nemotorizate	soft	Idee proiect - La nivelul zonei centrale a municipiului	20.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 2 O regiune cu orașe Smart și o administrație digitalizată - PNRR Componenta 10 Fondul Local (Subinvestiția I.1.2. ITS) - Buget Local - Alte surse de finanțare
4.	Îmbunătățirea signalisticii stradale și amplasarea de mobilier urban pentru sprijinirea deplasărilor pietonale	soft	Idee proiect - La nivelul întregului municipiu	1.200/km de stradă	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
5.	Utilizarea spațiilor publice ca platformă pentru un HUB Creativ	soft	Idee proiect - La nivelul întregului municipiu	5.000	- Programul „Spații și orașe culturale și creative” - Buget Local - Alte surse de finanțare
6.	Arad WiFi City - Infrastructura publică de hotspoturi Wi-Fi instalate în locații fixe și mobile pentru acces la servicii digitale furnizate	medium	Idee proiect - La nivelul întregului municipiu	1.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 - PNRR Componenta 10 Fondul Local - Buget Local

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
					- Alte surse de finanțare
7.	Inițiativa civică pentru promovarea mobilității pietonale în Municipiul Arad	soft	Idee proiect	10.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
8.	Organizarea de ateliere școlare în spații publice	soft	Idee proiect	30.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
9.	Optimizarea timpilor de traversare pentru pietoni în intersecțiile semaforizate (Calea Aurel Vlaicu, Bd. Revoluției, Calea Iuliu Maniu, Calea Radnei, Bd. Nicolae Titulescu, Calea Timișorii, Calea Romanilor)	soft	Idee proiect	300.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
10.	Crearea unui program „Walk to school” pentru elevi	soft	Idee proiect	30.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
11.	Instalarea unui pavaj kinetic interactiv în zona centrală	medium	Idee proiect	80.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
12.	Amplasarea unui sistem de tipul „Mirror to another city” pe o stradă pietonizată	medium	Idee proiect	100.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
13.	Reconfigurarea trecerilor de pietoni pentru creșterea siguranței pietonilor în Municipiul Arad	medium	Idee proiect	150.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
14.	Modernizarea infrastructurii pietonale de acces la stațiile de transport public și promovarea intermodalității	hard	Idee proiect - La nivelul întregului municipiu	1.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 4 O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă - Buget Local - Alte surse de finanțare
15.	Digitalizare/ transformarea digitală a muzeelor (VR/ AR/ etc.) sau dezvoltare noi muzee "Smart"	soft	Idee proiect - La nivelul întregului municipiu	25.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - POR 2021-2027, Prioritatea 2 O regiune cu orașe Smart și o administrație digitalizată
16.	Proiect de activare a spațiilor publice din zona centrală sau din cartierele municipiului Arad prin intervenții	soft	Idee proiect SIDU – proiect prioritar	530.000	- Administrația Fondului Cultural Național - Buget local

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
	artistice ce folosesc orașul și arhitectura unică ca decor				- Alte surse de finanțare
17.	Proiect de valorificare a obiectivelor turistice și de patrimoniu de importanță deosebită prin amenajări de spațiu public (inserție mobilier urban, elemente de signalistică, iluminat arhitectural, etc.)	soft	Idee proiect SIDU – proiect prioritar	410.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
18.	Reabilitarea/modernizarea trotuarelor, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale	soft	Idee proiect SIDU – proiect prioritar	400.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Interreg România-Ungaria - Buget Local - Alte surse de finanțare
19.	Program de promovare a culturii și tradițiilor comunităților etnice prin organizarea de evenimente în spațiul public	soft	Idee proiect SIDU – proiect prioritar	200.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
20.	Organizarea Street Delivery Arad (proiect pilot pietonizare temporară)	soft	Idee proiect SIDU – lista lungă de proiecte	60.000 / an	- Buget Local - Alte surse de finanțare
21.	Amenajare zone de picnic cu parcare ecologică	soft	Idee proiect SIDU – lista lungă de proiecte	98.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
22.	Elaborarea unui studiu pentru inventarierea spațiilor abandonate sau a spațiilor în stare avansată de degradare (inclusiv patrimoniul industrial) din municipiu cu potențial pentru transformarea lor în echipamente socio-culturale	soft	Idee proiect SIDU – lista lungă de proiecte	30.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
23.	Program de amenajare a unor spații publice în toate cartierele Aradului	soft	Idee proiect SIDU – lista lungă de proiecte	100.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Interreg România-Ungaria - Buget Local - Alte surse de finanțare
24.	Program de revitalizare a spațiilor publice în în toate cartierele Aradului	medium	Idee proiect SIDU – lista lungă de proiecte	40.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
				- Interreg România-Ungaria - Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte - Drăgășani

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
25. Reconfigurarea Pieței Sârbești prin închiderea laturii vestice a piațetei și modernizarea acesteia	hard	Idee proiect	3000.000	- Administrația Fondului Cultural Național - Buget local - Alte surse de finanțare
26. Amenajare parc liniar pe strada Barbu Lăutaru și în zona malului râului Mureș (proiect care se continuă și în cartierul Alfa)	hard	Idee proiect	2.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - Interreg România-Ungaria - Buget Local - Alte surse de finanțare
27. Recondiționarea zidului de sprijin al Aleii Malul Mureșului cu picturi murale și dotarea cu locuri de ședere.	medium	Idee proiect	20.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
28. Reconfigurarea scuarului de la intersecția dintre Str. Bârsei și Str. Trandafirilor	hard	Idee proiect	100.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
29. Amenajarea urbană a terenului de pe Str. Preparandiei din fața Liceul Tehnic "Francisc Neuman"	hard	Idee proiect	150.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte - Alfa

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
30.	Modernizarea locului de joacă și amenajarea unui spațiu de tip outdoor gym în cvartalul mărginit de străzile: Tunarilor, Luceafărului, Aurel Suceu, și Căramidarilor	hard	Idee proiect	50.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
31.	Propunere velo park pe malul râului Mureș	hard	Idee proiect	200.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte - Funcționarilor

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
32.	Crearea unui spațiu public de tip piațetă cuprinsă între străzile Simion Bărnuțu, Șelari, Teodor Ceontea	hard	Idee proiect	1.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte - Pârneava

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
33.	Crearea și modernizarea de spații publice de tip scuar la intersecția Str. Abatorului, str. Griviței și Ion Rațiu, la intersecția Str. Pădurii și Str.	hard	Idee proiect	150.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
Condușilor și între Str. Pădurii și Căpitan Ignat				- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte - Confecții

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
34. Creare parc liniar între str. Baladei și Mureșul Mort	hard	Idee proiect	500.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
35. Îmbunătățirea intermodalității între modalitățile de transport din zona str. Pădurii și str. Abatorului	hard	Idee proiect	80.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – Cadas - Silvaș

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
36. Amenajarea unui spațiu de tip outdoor gym și a unui loc de joacă pentru copii pe str. Lungă	hard	Idee proiect	30.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget local - Alte surse de finanțare

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
37.	Amenajarea malului Mureșului Mort – str. Filotei	hard	Idee proiect	100.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – Insula Mureș

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
38.	Propunere spațiu public de tip parc cu miniterenuri de sport	hard	Idee proiect	200.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
39.	Amenajare Pod Pietonal Acces la Insula Mureș	hard	Idee proiect SIDU – proiect prioritar	1.500.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – San Paolo

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
40.	Amenajarea străzilor existente ca shared space	hard	Idee proiect	200.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – Verde

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
41. Politică de limitare a vitezei de deplasare în cadrul întregului cartier	soft	Idee proiect	5.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – Șega

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
42. Crearea de spații urbane pe Calea Aurel Vlaicu prin reconfigurarea spațiilor pietonale și a spațiilor verzi (proiect comun cu cartierul I.G.Duca)	hard	Idee proiect	2.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
43. Propunere grădină urbană pe str. Predeal	hard	Idee proiect	200.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
44. Propunere parc liniar pe porțiunea dintre str. Cocorilor și str. Aprodul Purice	hard	Idee proiect	300.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – Bujac

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSA DE FINANȚARE
45.	Amenajarea unei piațete la intersecția dintre str. Petru Maior și str. Troțușului	hard	Idee proiect	1.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
46.	Crearea unui spațiu public la intersecția dintre str. Gloriei, str. Suceava și Str. Buziaș, Str. Mircea Vodă pentru toate grupele de vârstă	hard	Idee proiect	100.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – Ion G. Duca

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSA DE FINANȚARE
47.	Propunere grădină urbană cu loc de joacă încorporat – intersecție str. Bunbacului cu str. Poetului	hard	Idee proiect	40.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
48.	Amenajare pasarele pietonale în zona str. Agricultori și în zona Str. Livezilor	hard	Idee proiect	400.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – Romana Residence

	DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSA DE FINANȚARE
49.	Crearea unui spațiu public pentru toate grupele de vârstă pe str. Romulus	hard	Idee proiect	500.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – 6 Vânători

	DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSA DE FINANȚARE
50.	Amenajare spațiu public din fața Gara Centrală și crearea unei parcări subterane	hard	Idee proiect	5.000.000	<i>Piețe publice:</i> POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni <i>Parcări:</i> Buget local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – Micălaca

	DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSA DE FINANȚARE
51.	Propunere reamenajare zonă de promenadă de-alungul malului Râului Mureș	hard	Idee proiect	2.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
52.	Reabilitarea spații verzi și pietonale de pe Splai General Gheorghe Magheru	hard	Idee proiect	530.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
53.	Amenajare scuar în zona pasajului Micălaca – str. Alba Iulia	hard	Idee proiect	40.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
54.	Crearea de spații publice pentru toate vârstele (loc de joacă pentru copii str. Marginei, Outdoor gym și miniterenuri de sport str. Marginei)	hard	Idee proiect	200.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
55.	Reconfigurarea și modernizarea spațiului public din fața Bibliotecii județene Arad – Filiala Micălaca	hard	Idee proiect	450.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
56.	Propunere piațete în fața magazinului Supeco	hard	Idee proiect	1.200.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
57.	Propunere Fast Park – str. Nicolae Titulescu	hard	Idee proiect	1.500.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
58.	Propuneri evenimente tip car free/shared space str. Elena Drăgoi și Prieteniei	soft	Idee proiect	3.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
59.	Pasarelă peste Mureș în Micălaca (zona Str. Romul Ladea), în legătură directă cu Cetatea Aradului	hard	SF – proiect prioritar	3.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – Aradul Nou

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
60.	Reconfigurare stradală și modernizarea spațiilor pietonale și verzi de pe Calea Timișorii tronson Str. Ana Ipătescu și Arinului	hard	Idee proiect	800.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
61.	Modernizarea Piaței Eroilor și extinderea acesteia înspre nord	hard	Idee proiect	500.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
62.	Resistematizarea str. Stan Dragu pentru promovarea deplasărilor pietonale	medium	Idee proiect	500.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
63.	Reconfigurare stradală str. Adam Muller-Guttenbrunn și punerea în valoare a statuii Sf. Florian	medium	Idee proiect	1.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
64.	Crearea unui spațiu public pentru toate vârstele prin modernizarea locului de joacă pentru copii și amenajarea unui outdoor gym –pe amplasamentul de pe Str. Constituției pe segmentul dintre Str. Câmpia Turzii și Str. Posada	medium	Idee proiect	230.000	- Buget local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – German

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
65.	Amenajarea spațiu public urban – parcela nordică	hard	Idee proiect	500.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
				- Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – Mureșel

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
66. Modernizarea str. Gladiolelor pentru promovarea mobilității pietonale și creșterea calității spațiilor verzi	hard	Idee proiect	1.250.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
67. Crearea unui spațiu public pentru toate vârstele prin modernizarea locului de joacă pentru copii și amenajarea unui outdoor gym – str. Colonel Caius Miorenescu și str. Colonel Ștefan Rene Mihăilescu	medium	Idee proiect	230.000	- Buget local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – Sânicolaul Mic

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
68. Propunere coridor verde de mobilitate – axa principală – str. Steagului	hard	Idee proiect	2.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
69. Amenajarea de scuaruri urbane la intersecția Str. Teodor Păcăteanu cu	hard	Idee proiect	200.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
Str. Flacăra și la intersecția Str. Tarifului cu str. Nicolaus Lenau				

Portofoliu de proiecte – Subcetate

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
70. Amenajarea unei piațete urbane în proximitatea monumentului 13 Martiri	hard	Idee proiect	500.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
71. Crearea unui parc pentru toate vârstele – str. Santinelei, piața 13 martiri și Achile	hard	Idee proiect	100.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
72. Regenerarea și revitalizarea spațiului public din zona centrală a cetății Aradului	hard	A fost depusă aplicație pentru finanțare documentație tehnico – economică (POAT 2014-2020) – proiect prioritar	7,413,316.32	<i>Documentația tehnico-economică:</i> POAT 2014-2020 <i>Investiția:</i> - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – Grădiște

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
73. Resistematizare arteră principală Str. Petru Rareș pentru deplasările pietonale și velo	hard	Idee proiect	2.500.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
					- Buget Local - Alte surse de finanțare
74.	Reamenajarea Pieței Carpați	hard	Idee proiect	2.500.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
75.	Propunere scuar – intersecție str. Toporaș cu str. Arcașilor	hard	Idee proiect	50.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
76.	Crearea unui spațiu multifuncțional – str. Rândunicii cu Gorunului și Oradea	hard	Idee proiect	80.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare

Portofoliu de proiecte – Centru

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
77.	Crearea unui sistem de străzi pietonale în zona centrală a Municipiului Arad: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Str. Vasile Alecsandri ▪ Str. Gheorghe Lazăr (segmentul între Bd. Revoluției și Bd. Decebal) ▪ Str. Ion Rusu Șirianu (segmentul între Str. Meșianu- Str. Csiki Gergely) ▪ Str. Csiki Gergely ▪ Str. Vasile Goldiș ▪ Str. Ecaterina Teodoroiu ▪ Str. Romul Veliciu ▪ Str. Aviator Georgescu ▪ Str. Romulus Cărpinișan ▪ Bd. Revoluției (segmentul între Teatru Clasic "Ioan Slavici" și Primăria Municipiului Arad tronsonul cu clădirea primăriei) 	hard	Idee proiect	3.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
78.	Amenajarea unui parc liniar zona mediană a bd. Revoluției	hard	Idee proiect	530.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
79.	Regenerarea urbană a piețelor de mici dimensiuni din zona centrală: Piața Olimp, P-ța Plevnei, P-ța Heim Domokos, P-ța George Enescu	hard	Idee proiect	3.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
80.	Reconfigurarea spațială a Pieței Spitalului	hard	Idee proiect	6.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
81.	Reamenajare scuarurilor din zona centrală: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Scuarul din fața sălii de sport al Colegiului Național "Preparandia-Dimitrie Țichindeal" de la intersecția Str. W.A. Mozart cu Splaiul Tóth Sándor ▪ Scuarul de pe Bd. Revoluției din zona Catedralei Sf. Treime ▪ Scuarul de la intersecția Str. I.C. Brătianu cu Str. General Traian Moșoiu ▪ Scuarul de la intersecția Str. General Traian Moșoiu și Str. Dimitrie Bolintineanu ▪ Scuarul de la intersecția Str. Vârful cu Dor și Str. Blanduzei 	hard	Idee proiect	3.500.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Scurul de lângă Palatul Sârbesc ▪ Scurul de la intersecția dintre Str. Strada Zrenjanin și Splaiul Sandor Toth 				
82.	<p>Reorganizarea zonelor verzi existente și îmbunătățirea spațiilor pietonale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bd. Revoluției (tronsoanele care nu fac parte din proiectul de pietonizare) • Splai General Praporgescu • Calea Iuliu Maniu (Segmentul între Bd. Revoluției și Str. Ioan Alexandru) • Str. Marcel Olinescu (Segmentul între Calea Iuliu Maniu și Splaiul General Praporgescu) • Bulevardul Ștefan Augustin Doinaș • Str. Transilvaniei 	hard	Idee proiect	1.500.000	<ul style="list-style-type: none"> - POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
83.	<p>Crearea unor shared space-uri pe durata weekendurilor pe străzile:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bd. Decebal, Str. Nicolae Bălcescu, • Str. Tudor Vladimirescu (segmentul cuprins între Str. Crișan și Str. Mircea Stănescu) și • Str. Mircea Stănescu (segmentul dintre Bd. Revoluției și Str. Tudor Vladimirescu). 	soft	Idee proiect	10.000	<ul style="list-style-type: none"> - Buget Local - Alte surse de finanțare
84.	Regenerare urbană zona Piața Avram Iancu din Municipiul Arad	Licitație SF	Idee proiect SIDU – proiect prioritar	2.000.000	<ul style="list-style-type: none"> - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
85.	Regenerare urbană Piața Reconcilierii (finalizarea Culoarului pietonal Piața Avram Iancu – Piața Catedralei – Piața Reconcilierii)	hard	SF – proiect prioritar	6.000.000	<ul style="list-style-type: none"> - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
86.	Regenerare urbană zona Piața Catedralei din Municipiul Arad	hard	SF – proiect prioritar	2.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
87.	Amenajarea și punerea în valoare a malurilor Mureșului pe tronsonul cuprins între Parcul Europa și podul Decebal	hard	SF, PT în execuție – proiect prioritar	9.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - Interreg România-Ungaria - Buget Local - Alte surse de finanțare
88.	Program de extindere a spațiilor pietonale în centrul istoric (1 stradă / 2 ani) - primele străzi pot fi: Vasile Alecsandri și Gheorghe Lazăr	soft	Idee proiect SIDU – proiect prioritar	300.000 / an	- Buget Local - Alte surse de finanțare
89.	Program de revitalizare a spațiilor publice de mici dimensiuni din zona protejată - străzile Cozia - scuar, Desseanu - scuar, Ion Georgescu - extins pietonal și spațiu verde, Mucius Scaevola - scuar lângă Piața Bou' Roșu, Preparandiei - amenajare spații publice scuaruri	Soft	Idee proiect SIDU – lista lungă de proiecte	250.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
90.	Amenajare Scuaruri verzi în zona construită protejată a Municipiului Arad	soft	Idee proiect SIDU – lista lungă de proiecte	40.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
91.	Program de revitalizare a spațiilor publice de mici dimensiuni din zona protejată	soft	Idee proiect SIDU – proiect prioritar	200.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
92.	Reamenajarea Parcului Caius Iacob și reconfigurarea fluxurilor de circulație	hard	Idee proiect	500.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
93.	Extinderea și amenajarea parcului Pădurice	hard	Idee proiect	500.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local

	DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
94.	Resistematizarea și modernizarea zonei pietonale și de spații verzi de la intersecția dintre Calea Aurel Vlaicu și Bd. Revoluției și reducerea locurilor de parcare	hard	Idee proiect	1.000.000	<ul style="list-style-type: none"> - Alte surse de finanțare - POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

8. Prioritizarea proiectelor

8.1. Matricea de priorizare

Realizarea matricei de priorizare are ca scop obținerea unui portofoliu de proiecte prioritare ce pot fi implementate pe durata de valabilitate a strategiei și sustenabile din punct de vedere financiar. Prioritizarea proiectelor se calculează având în vedere impactul acestora asupra anumitor aspecte ale vieții urbane. În cazul de față, se vor cuantifica următoarele aspecte:

1. Impactul asupra mediului înconjurător

Proiectul primește punctaj în funcție de impactul pozitiv pe care îl are asupra îmbunătățirii condițiilor de mediu (adaptare la schimbări climatice, biodiversitate, poluare, eficientizare energetică etc.)

- 0 – fără impact
- 1 – impact redus
- 2 – impact mediu
- 3 – impact mare

2. Impactul asupra calității vieții locuitorilor și incluziunii sociale

Proiectul primește punctaj în funcție de impactul pozitiv estimat pe care îl are asupra îmbunătățirii condițiilor de trai al locuitorilor în cadrul orașului (servicii educaționale, servicii sanitare, grad de siguranță, ofertă culturală etc.)

- 0 – fără impact
- 1 – impact redus
- 2 – impact mediu
- 3 – impact mare

3. Impactul asupra gradului de atractivitate turistică

Proiectul primește punctaj în funcție de impactul pozitiv estimat pe care îl are asupra îmbunătățirii activităților și zonelor turistice în cadrul orașului.

- 0 – fără impact
- 1 – impact redus
- 2 – impact mediu
- 3 – impact mare

4. Impactul asupra dezvoltării "inteligente" a cadrului urban

Proiectul primește punctaj în funcție de impactul pozitiv pe care îl are asupra eficientizării proceselor care au loc în cadrul municipiului (digitalizare, automatizări, inovare, CDI etc.)

- 0 – fără impact
- 1 – impact redus
- 2 – impact mediu
- 3 – impact mare

5. Potențialul de atragere a unei surse de finanțare

Proiectul primește punctaj în funcție de potențialul de atragere a unei surse de finanțare nerambursabile.

- 0 – fără impact
- 1 – impact redus
- 2 – impact mediu
- 3 – impact mare

Indicator	Pondere
Impactul asupra mediului înconjurător	25%
Impactul asupra calității vieții locuitorilor și incluziunii sociale	25%
Impactul asupra gradului de atractivitate turistică	20%
Impactul asupra dezvoltării "inteligente" a cadrului urban	15%
Potențialul de atragere a unei surse de finanțare	15%

Tabel – Ponderea indicatorilor de impact

Indicator	Punctaj maxim	Pondere	Valoarea maximă din 10	Scor ponderat
Impactul asupra mediului înconjurător	3	25%	2,5	Punctaj x 0,83
Impactul asupra calității vieții locuitorilor și incluziunii sociale	3	25%	2,5	Punctaj x 0,83
Impactul asupra gradului de atractivitate turistică	3	20%	2,0	Punctaj x 0,67
Impactul asupra dezvoltării "inteligente" a cadrului urban	3	15%	1,5	Punctaj x 0,50
Potențialul de atragere a unei surse de finanțare	1	15%	1,5	Punctaj x 1,50

Tabel – Acordarea punctajului pe tipologii de impact

Prioritizarea propusă prin prezenta documentație ține cont de prioritizarea realizată la nivelul Strategiei Integrate de Dezvoltare a Municipiului Arad 2021-2027, de gradul de maturitate a proiectului (idee/SF/PT) și de tipul de măsură pe lângă aplicarea matricei prezentate anterior.

8.2. Lista de proiecte prioritare

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSA DE FINANȚARE
1. Proiect de activare a spațiilor publice din zona centrală sau din cartierele municipiului Arad prin intervenții artistice ce folosesc orașul și arhitectura unică ca decor	soft	Idee proiect SIDU – proiect prioritar	530.000	- Administrația Fondului Cultural Național - Buget local - Alte surse de finanțare
2. Proiect de valorificare a obiectivelor turistice și de patrimoniu de importanță deosebită prin amenajări de spațiu public (inserție mobilier urban, elemente de signalistică, iluminat arhitectural, etc.)	soft	Idee proiect SIDU – proiect prioritar	410.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
3. Reabilitarea/modernizarea trotuarelor, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale	soft	Idee proiect SIDU – proiect prioritar	400.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Interreg România-Ungaria - Buget Local - Alte surse de finanțare
4. Program de promovare a culturii și tradițiilor comunităților etnice prin organizarea de evenimente în spațiul public	soft	Idee proiect SIDU – proiect prioritar	200.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
5. Regenerare urbană zona Piața Avram Iancu din Municipiul Arad	Licitație SF	Idee proiect SIDU – proiect prioritar	2.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
6. Regenerare urbană Piața Reconcilierii (finalizarea Culoarului pietonal Piața Avram Iancu – Piața Catedralei – Piața Reconcilierii)	hard	SF – proiect prioritar	6.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
7. Regenerare urbană zona Piața Catedralei din Municipiul Arad	hard	SF – proiect prioritar	2.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
8.	Amenajarea și punerea în valoare a malurilor Mureșului pe tronsonul cuprins între Parcul Europa și podul Decebal	hard	SF, PT în execuție – proiect prioritar	9.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - Interreg România-Ungaria - Buget Local - Alte surse de finanțare
9.	Program de extindere a spațiilor pietonale în centrul istoric (1 stradă / 2 ani) - primele străzi pot fi: Vasile Alecsandri și Gheorghe Lazăr, iar următoarele: <ul style="list-style-type: none"> • Str. Ion Rusu Șirianu (segmentul între Str. Mețianu-Str. Csiki Gergely) • Str. Csiki Gergely • Str. Vasile Goldiș • Str. Ecaterina Teodoroiu • Str. Romul Veliciu • Str. Aviator Georgescu • Str. Romulus Cărpinișan • Bd. Revoluției (segmentul între Teatru Clasic ”Ioan Slavici” și Primăria Municipiului Arad tronsonul cu clădirea primăriei) 	soft	Idee proiect SIDU – proiect prioritar	300.000 / an	- Buget Local - Alte surse de finanțare
10.	Realizarea unei aplicații de mobilitate cu componenta de realitate augmentată pentru sprijinirea deplasărilor nemotorizate	soft	Idee proiect - La nivelul zonei centrale a municipiului	20.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 2 O regiune cu orașe Smart și o administrație digitalizată - PNRR Componenta 10 Fondul Local (Subinvestiția I.1.2. ITS) - Buget Local - Alte surse de finanțare

DENUMIRE PROIECT	TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT		
			- EURO -	SURSĂ DE FINANȚARE	
			(1 euro = 4,9 lei)		
11.	Îmbunătățirea signalisticii stradale și amplasarea de mobilier urban pentru sprijinirea deplasărilor pietonale	soft	Idee proiect - La nivelul întregului municipiu	1.200/km de stradă	- POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
12.	Optimizarea timpilor de traversare pentru pietoni în intersecțiile semaforizate (Calea Aurel Vlaicu, Bd. Revoluției, Calea Iuliu Maniu, Calea Radnei, Bd. Nicolae Titulescu, Calea Timișorii, Calea Romanilor)	soft	Idee proiect	300.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
13.	Reconfigurarea trecerilor de pietoni pentru creșterea siguranței pietonilor în Municipiul Arad	medium	Idee proiect	150.000	- Buget Local - Alte surse de finanțare
14.	Modernizarea infrastructurii pietonale de acces la stațiile de transport public și promovarea intermodalității	hard	Idee proiect - La nivelul întregului municipiu	1.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 4 O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă - Buget Local - Alte surse de finanțare
15.	Regenerarea urbană a piețelor de mici dimensiuni din zona centrală: Piața Olimp, P-ța Plevnei, P-ța Heim Domokos, P-ța George Enescu	hard	Idee proiect	3.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
16.	Reorganizarea zonelor verzi existente și îmbunătățirea spațiilor pietonale <ul style="list-style-type: none"> • Bd. Revoluției (tronsoanele care nu fac parte din proiectul de pietonizare) • Splai General Praporgescu • Calea Iuliu Maniu (Segmentul între Bd. Revoluției și Str. Ioan Alexandru) 	hard	Idee proiect	1.500.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare

DENUMIRE PROIECT		TIP MĂSURĂ	STADIU	BUGET ESTIMAT - EURO - (1 euro = 4,9 lei)	SURSĂ DE FINANȚARE
	<ul style="list-style-type: none"> • Str. Marcel Olinescu (Segmentul între Calea Iuliu Maniu și Splaiul General Praporgescu) • Bulevardul Ștefan Augustin Doinaș • Str. Transilvaniei 				
17.	Propunere reamenajare zonă de promenadă de-alungul malului Râului Mureș	hard	Idee proiect	2.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
18.	Reabilitarea spații verzi și pietonale de pe Splai General Gheorghe Magheru	hard	Idee proiect	530.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
19.	Crearea de spații urbane pe Calea Aurel Vlaicu prin reconfigurarea spațiilor pietonale și a spațiilor verzi (proiect comun cartier Șega cu cartierul I.G.Duca)	hard	Idee proiect	2.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - POR 2021-2027, Prioritatea 7 O regiune pentru cetățeni - Buget Local - Alte surse de finanțare
20.	Amenajare parc liniar pe strada Barbu Lăutaru și în zona malului râului Mureș (proiect comun pentru cartierul Drăgășani și cartierul Alfa)	hard	Idee proiect	2.000.000	- POR 2021-2027, Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul - Interreg România-Ungaria - Buget Local - Alte surse de finanțare

9. Concluzii

Prezentul studiu are menirea de a cheama la rampă spațiile publice din Municipiul Arad și de a încerca să identifice potențialul neatins al unor spații libere din țesutul urban. Viața urbană a orașului este concentrată în zona centrală care se bucură de un statut de pol de atracție pentru petrecerea timpului liber, însă pentru a crește calitatea vieții locuitorilor sunt necesare acțiuni de descentralizare a spațiilor de recreere la nivelul cartierelor. De asemenea, spațiile publice din zona centrală necesită investiții considerabile pentru a crește gradul de atractivitate al acestora atât pentru locuitori, cât și pentru turiști.

Un alt element ce stă la baza prezentului studiu este încurajarea mobilității alternative pentru a scăde nivelul emisiilor de CO₂ din atmosferă, iar pentru a îndeplini acest obiectiv sunt necesare măsuri de descurajare a utilizării automobilului personal precum: pietonizarea unor străzi, reducerea vitezelor de deplasare, diminuarea locurilor de parcare regulamentare, măsuri drastice împotriva parcărilor neregulate, creșterea accesibilității la transportul public, creșterea nivelului de siguranță în deplasările cu bicicleta și campanii de conștientizare.

Totodată, prezentul studiu subliniază importanța calității elementelor constructive ale infrastructurii pietonale, a mobilierului urban și al vegetației urbane în contextul peisajului urban, însă fiecare spațiu necesită o design adaptat la nevoile locuitorilor, așadar se recomandă ca în etapele următoare de proiectare să fie realizat un proces participativ.

Autoarea Jane Jacobs în cartea sa *”Moartea și viața marilor orașe americane”* spunea următoarele: *”Orașele au abilitatea de a oferi câte ceva pentru toți doar pentru că și doar atunci când sunt create pentru toți”*. Ținând cont de citatul amintit anterior, spațiile publice identificate ca având potențial necesită o abordare integrată care să aibă în vedere crearea unor spații: echitabile, incluzive, sigure, interconectate, prietenoase cu mediul înconjurător și facilitatoare pentru nevoile cetățenilor.



B. Parte desenată

PSZP – PLANȘĂ STUDIU ZONE PIETONALE

- PSZP 01 – **Diagnostic** – situația existentă a zonelor pietonale
- PSZP 02 – **Intervenții** – propuneri reabilitări/refaceri/extinderi ale zonelor pietonale
- PSZP 03 – **Planșă amenajare un traseu pietonal** – Propunere de amenajare Bulevardul Revoluției
- PSZP 04 – **Planșă ilustrare urbanistică** – Propunere de amenajare Piața Gării
- PSZP 05 – **Planșă ilustrare urbanistică** – Propunere de amenajare Piața Sârbească
- PSZP 06 – **Planșă ilustrare urbanistică** – Propunere de amenajare Pietonal Râul Mureș
- PSZP 07 – **Planșă ilustrare urbanistică** – 10 trasee pietonale publice reprezentative
- PSZP 08 – **Planșă ilustrare urbanistică** – Traseul Aradului vechi muncitoresc
- PSZP 09 – **Planșă ilustrare urbanistică** – Traseul Educației
- PSZP 10 – **Planșă ilustrare urbanistică** – Traseul Religios
- PSZP 11 – **Planșă ilustrare urbanistică** – Traseul Sportivilor
- PSZP 12 – **Planșă ilustrare urbanistică** – Traseul Artelor
- PSZP 12_01 – **Detaliu** - Traseul Artelor
- PSZP 13 – **Planșă ilustrare urbanistică** – Traseul Grupurilor Statuare
- PSZP 14 – **Planșă ilustrare urbanistică** – Traseul Istoric
- PSZP 15 – **Planșă ilustrare urbanistică** – Traseul Verde
- PSZP 16 – **Planșă ilustrare urbanistică** – Traseul Caselor monument istoric
- PSZP 17 – **Planșă ilustrare urbanistică** – Traseul Palatelor
- PSZP 17_01 – **Detaliu** – Traseul Palatelor
- PSZP 18 – **Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare** – Str. Ion Rusu Șirianu
- PSZP 19 – **Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare** – Str. Romul

Veliciu

PSZP 20 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Csiki
Gergely

PSZP 21 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Vasile
Alecsandri

PSZP 22 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Gheorghe
Lazăr

PSZP 23 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Vasile
Goldiș

PSZP 24 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Ecaterina
Teodoroiu

PSZP 25 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Aviator
Georgescu

PSZP 26 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Str. Romulus
Căprinișan

PSZP 27 – Exemple de reconfigurare a stăzilor propuse spre pietonizare – Bulevardul
Revoluției

PSZP 28 – Modele de panouri informative care pot fi montate în zonele publice centrale
ale Aradului – Elemente de regulament pentru utilizarea spațiilor publice pietonale
