

RAPORT

cu privire la propunerile/recomandările formulate în cadrul

dezbaterei publice organizată în data de **15.01.2026 ora 15**, la sediul Primăriei Municipiului Arad, Sala Regele Ferdinand, în vederea consultării publicului asupra propunerilor din Studiul de oportunitate depus în vederea inițierii documentației de urbanism PUZ și RLU -Zona cu funcțiuni mixte: prestări servicii și comerț, locuințe colective, funcțiuni de utilitate publică în regim privat, funcțiuni cu utilitate publică-căi de comunicații, zona verde amenajată, dotări pentru sport și agrement și funcțiuni complementare, amplasament Calea Aurel Vlaicu nr.41-43, CF 310020, CF 354161, CF 312704, CF 348850, CF 309388, CF 312702 Arad
Beneficiar: SC GREENBRIER ROMANIA SA, Elaborator: SC STUDIO M ȘOIMA SRL, aflată în etapa a I-a de informare și consultare a populației, conform Or.
MDRT nr. 2701/2010.

Nr. crt.	Propuneri formulate de:	Text propus în documentația de urbanism	Propuneri/recomandări/întrebări	Punct de vedere initiator/elaborator
1.	D-na. Arh. [REDACTED]	Vezi documentația de urbanism în dezbatere	Eu am mai văzut prin străinătate reconversii de clădiri industriale și m-aș fi gândit pentru aici, nu știu dacă s-a făcut o evaluare individuală a fiecărei clădiri, în primul rând, cum s-ar putea refolosi. În toată Europa există parcuri industriale refolosite, schimbate în locuințe, dar incluse în hale, studiouri pentru artiști, tot felul. Deci eu aș fi vrut să existe așa un studiu pentru aceste clădiri. Chiar totul să se radă și să nu mai rămână nici urmă? Întâmplarea face că și locuiesc aproape, pe Miron Costin. Deci când deschid fereastra eu văd: coșurile de fum, halele, bine, s-a demolat ce s-a demolat...forja aia care făcea gălăgie, dar, nu știu, dacă chiar totul trebuie demolat, mai ales dacă și domnul zice că ați mai făcut investiții, nu știu în ce constau, bine, poduri rulante, sunt tot felul de chestii acolo, industriale. Bine, se poate folosi carcasa. Să se scoată dinăuntru dacă tot s-ar păstra ceva din hale. Că văd că tot locuințe se vrea în special, din ce am înțeles, mai mult locuințe. Ori blocuri ori.. Și nu știu, chiar în hala aia care-i lângă locuințe, este înaltă, într-adevăr, în ea, nu știu, înăuntru, nu sunt poze din fiecare? Deci eu aș fi vrut să văd cum arată și pe din afară și pe dinăuntru acum halele astea. Și.. să se studieze mai atent ce se poate păstra.	Într-adevăr, există numeroase exemple reușite de reconversie funcțională a zonelor industriale, prin reabilitarea fondului construit existent și adaptarea acestuia pentru funcțiuni noi, compatibile cu direcțiile actuale de dezvoltare. În acest sens, primul pas îl constituie schimbarea funcțiunii din zonă industrială — aflată în prezent în conflict cu vecinătățile — către funcțiuni care să poată coexista și să se integreze armonios în contextul urban. La această etapă, de evaluare a intenției de elaborare, nu a fost realizat studiul la care faceți referire; cu toate acestea, reconversia clădirilor poate fi fundamentată ulterior pe baza analizelor structurale, a evaluării valorii ambientale și a fezabilității economice, corelate cu destinația finală propusă. Totodată, prezentul PUZ nu impune, dar nici nu exclude reconversia unor construcții existente. Hala situată în capătul vestic al amplasamentului, la care faceți referire, este o construcție de tip monobloc, cu dimensiuni de aproximativ 160 × 75 m, realizată pe structură prefabricată din beton, cu închideri perimetrice din panouri prefabricate din beton armat și parțial din zidărie, având o înălțime de circa 13 m și fiind alipită la vest limitei de proprietate. În aceste condiții, orice

			Totuși e o zonă istorică, veche, am poze cum arăta atunci. Știu că și există un tablou cu toată incinta, o perspectivă foarte, foarte frumoasă cum era acolo. Deci asta numai am vrut să zic....	intervenție este condiționată de obținerea acordului vecinilor. Funcțiunea propusă în locul acesteia este cea de locuințe colective cu regim redus de înălțime (P+2E), iar, pentru respectarea cerințelor minime de însoțire prevăzute de normele în vigoare, această condiție nu poate fi îndeplinită prin reconversia clădirii existente. Prin prezenta documentație se urmărește în principal schimbarea funcțiunii actuale, de zonă industrială, și configurarea unor zone grupate în insule urbane, menite să faciliteze dezvoltarea ulterioară în funcție de cerințele investitorilor finali, fie prin reconversie totală sau parțială, fie prin desființarea construcțiilor existente și edificarea unor imobile noi în cadrul incintei.
2.	D-na Arh. [REDACTED]	Vezi document -tația de urbanism îndeozb- tere	Eu am analizat puțin studiul ăsta de oportunitate și aș vrea să fac niste observații punctuale, pe studiu efectiv, da? Adică să pun întrebări raportat la acesta. Prima întrebare și una generală ar fi: aceasta dezvoltare ce plus valoare aduce municipiului astfel încât să-i crească atractivitatea? Ce anume aduce astfel încât Aradul să aibă și Timișoara și Oradea să nu aibă? Ce aduce astfel încât să atragă oameni și să nu mai plece oameni din municipiu? Asta e o întrebare generală la care cred că ar trebui să ne gândim puțin. Apoi, în tabelul de parcele, în care au fost tratate parcelele, acestea au fost tratate strict ca și suprafețe de teren, nu suprafețe de teren care au un fond construit pe ele, care au niște clădiri intabulate, niște clădiri existente care ar fi trebuit să fie relevate printr-o ridicare topografică. Mi se pare că lucrarea, mai degrabă, a fost realizată pe un suport cadastral, decât pe un suport topografic. Sunt foarte multe, dacă ne uităm la pozele 3D, sunt foarte multe elemente acolo care nu au fost tratate. Drept urmare, apreciem că ar trebui să existe, după cum spunea și colega d-na Jușcă, o expertiză	Această dezvoltare vizează, în primul rând, corectarea conflictului de funcțiuni existent între actuala destinație de zonă industrială și vecinătățile sale. În ceea ce privește sporirea atractivității municipiului Arad, apreciem că această responsabilitate revine în principal autorităților publice locale, și nu unui proprietar privat care urmărește valorificarea unei proprietăți. În primul rând, precizăm că inițiatorul prezentei documentații este proprietarul terenului, iar obiectivul principal îl constituie schimbarea funcțiunii existente de zonă industrială și depozitare, în vederea creării premiselor necesare pentru atragerea viitorilor investitori. În prezent, având în vedere anvergura amplasamentului și destinația actuală, incinta nu permite o dezvoltare facilă. Totodată, existența unui proprietar unic, care a inițiat această documentație, reprezintă un avantaj major în relația cu autoritățile publice locale și în procesul de integrare a cerințelor

		tehnică prin care să se aprecieze care sunt clădirile care ar putea fi refuncționalizate, și un studiu istoric și un studiu al fondului construit. În concret, ce anume de acolo mai poate fi considerat valoros și ar putea fi integrat astfel încât să aducă acea plus valoare despre care vorbeam. Mi se pare că relația dintre insulele urbane 1 și 7 cu clădirile existente cu un regim mic de înălțime ar putea fi, în continuare, puțin înlănțuit. Relația cu canalul Mureșel, iarăși mi se pare că este tratată destul de superficial. Dacă vă plimbați cumva vara, eu mă plimb destul de mult prin oraș, se simte destul de neplăcut ce e acolo. Legătura rutieră cu str. Corneliu Coposu și Banu Mărăcine nu poate fi tratată la un nivel atât de superficial, mă scuzați, dar mie mi se pare că în momentul de față este tratată superficial. Este o idee, este o legătură care trebuie să existe, dar la modul în care se propune acea intersecție, realist, cum se va putea și realiza efectiv? Că de picturi suntem sătui cu toții, cel puțin eu una am destule la Vladimirescu. Se propun 13.800 mp de spațiu verde public, în această fază, iar la un moment dat, precizați că restul, până la 28.000 și nu știu cât ați calculat, 2 metri pătrați pe cap de locuitor, se vor propune în fazele următoare. Aș vrea să știu de ce și cum se va întâmpla concret lucrul ăsta? Adică mi se pare că un proiect de o asemenea anvergură din această fază ar trebui să fie deja destul de detaliat. Apoi, la un moment dat precizați că edificarea terenului reglementat prin desființarea sau reconversia construcțiilor existente și construirea obiectivelor noi din cadrul insulelor urbane în conformitate cu subzonele aferente. Adică lăsați posibilitatea acestei reconversii, dar nu explicitați clar care, cum, unde vor rămâne și nu se vor demola, dacă va fi cazul. Totodată, precizați că se vor asigura, deci asigurarea cu utilități a obiectivelor prin branșare	comunității, întrucât dialogul și deciziile pot fi asumate și implementate unitar. În ceea ce privește un studiu istoric și al fondului construit acesta se va realiza la solicitarea autorităților competente abia după stabilirea oportunității investiției. În ceea ce privește relația dintre insulele urbane 1 și 7 cu clădirile învecinate cu regim mic de înălțime, prin preluarea regimului maxim de înălțime existent de P+2E, a P.O.T. maxim de 35%, respectiv 40% și impunerea unei retrageri a clădirilor noi de minim 5 m și mai mare de H/2 din înălțimea la cornișă înspre acestea, consider ca este o relație satisfăcătoare de vecinătate. Relația cu canalul mureșel, care miroase urât vara, este din păcate un punct de favorabil în dezvoltarea insulei urbane 5. Impunerea unei retrageri minime de 10 metri a construcțiilor față de taluzul superior și amenajarea acesteia ca zona verde, este în momentul de față cea mai simplă și economică soluție dar aceasta nu exclude alte posibile soluții, cum ar fi întubarea și amenajarea lui. Legătura rutieră cu Str. Corneliu Coposu a fost stabilită ca traseu exterior incintei, de comun acord cu reprezentanții Primăriei Municipiului Arad, urmând ca aceasta să fie obligatoriu rezolvată la nivel de soluție preliminară de intersecție, elaborată de un proiectant autorizat, după stabilirea oportunității investiției. Soluția va fi prezentată în cadrul etapei a II-a de elaborare a propunerilor. În ceea ce privește spațiile verzi compacte cu acces public, acestea au fost dimensionate prin raportare la numărul maxim de locuitori estimat pentru întreaga investiție, respectiv 4.700 de apartamente, cu o medie de 3 locuitori/apartament. Repartizarea acestor spații verzi pe insule urbane s-a realizat proporțional cu suprafața fiecărei insule urbane, fiind prezentată sintetic
--	--	--	--

		la rețelele de utilitate publică din vecinătate sau prin adaptarea de soluții locale pentru cele inexistente. Aș vrea să știu ce înseamnă soluțiile locale în acest context în centrul orașului. Pentru că mi se pare că nu se pot admite. Deci fraza asta nu are ce să existe în acest studiu de oportunitate. Se precizează că vecinătățile incintei nu impun retrageri. Cum adică nu impun retrageri? La înălțimile față de vecinătăți, se specifică 1/2 din înălțimea la cornișă, dar nu a clădirii celei mai înalte. Poate ar trebui precizate. Aveți înălțime atât la atic, cât și înălțime maximă. Poate ar trebui precizate că sunt admise și clădiri cu acoperiș tip terasă, nu doar așa, șarpantă. Când ajungem la partea de circulații, apreciez că prospectele stradale noi propuse ar trebui tratate din această fază mult mai detaliat. Aceste trame pe care le-ați propus, într-adevăr, asigură continuitatea căilor de circulație, însă amplitudinea și anvergura proiectului și distanțele respective, mi se pare că impun mai mult decât ce avem în momentul de față, practic niște circulații rutiere betonate complet și atât a fost. N-avem, sau cel puțin, zona de spațiu verde de pe aceste artere principale mi se pare că nu prea are loc să fie, să existe. Și, cum ziceam, toate prospectele stradale ar trebui să aibă o secțiune transversală prin care să vedem ce relație vor avea cu aceste insule urbane propuse. Tot la circulații undeva specificați că, în afară de accesele descrise mai sus, ce deservește obiective existente și străzi noi propuse, se vor putea realiza accese suplimentare în vederea asigurării unei bune permeabilități și accesibilități în interiorul insulelor urbane, accese adaptate categoriei de importanță a străzilor. Deci, înțeleg că, pe lângă aceste circulații majore, oarecum propuse în această fază, în cadrul insulelor urbane vor mai exista alte circulații care vor fi în regim privat sau tot public?	Într-un tabel inclus atât în partea scrisă, cât și în cea desenată a documentației. Reprezentarea grafică a fost realizată doar pentru spațiile verzi aferente insulelor urbane IU 3, IU 5 și IU 7, acestea fiind generate de particularitățile amplasamentului și ale contextului urban: vecinătatea cu canalul Mureșel (IU 5), proximitatea față de zona de locuințe cu regim redus de înălțime (IU 7), precum și în urma consultărilor cu municipalitatea, care a solicitat poziționarea spațiului verde compact cu acces public aferent IU 7 în vecinătatea Casei Marta. Obiectivele din zonă vor fi racordate la rețelele de utilități publice, însă se prevede și posibilitatea utilizării energiei din surse alternative, acestea reprezentând soluțiile locale la care s-a făcut referire. Precizez că vecinătățile nu impun retrageri, întrucât amplasamentul nu se suprapune peste zone de protecție aferente căilor ferate, drumurilor naționale sau județene, liniilor electrice de înaltă tensiune ori altor tipuri de zone de protecție similare. Înălțimea față de vecinătăți, aceasta este egală cu 1/2 din înălțimea la cornișă a clădirilor cele mai apropiate, întrucât, odată cu mărirea acestei distanțe, poate crește proporțional și înălțimea construcției. Înălțimea la cornișă reprezintă înălțimea maximă a elementelor de fațadă, iar înălțimea totală maximă poate rezulta fie din realizarea șarpantei, fie dintr-un etaj retras. În această etapă, înainte de stabilirea oportunității, nu se pot trata mai detaliat circulațiile și nici nu se pot stabili secțiuni transversale, iar pe lângă circulațiile majore reprezentate, vor exista și circulații secundare în regim privat în interiorul insulelor urbane. În ceea ce privește dotările și zonele tehnico-edilitare, acestea sunt avute în vedere, însă nu pot fi definite la această etapă. Ele vor fi reglementate ulterior ca subzone funcționale aferente insulelor urbane, iar
--	--	---	---

		Astea sunt întrebări și după aia vedem cum și dacă răspundem. Detaliați aici toate parcările în toate situațiile posibile. Numărul locurilor de parcare respectă HCLM-ul. Spațiul verde per cap de locuitor spuneți că va ajunge la 28.200 de metri pătrați. Apreciați undeva la 3 locuitori per apartament. Eu consider că acest spațiu verde ar trebui să fie distribuit și amplasat din această fază, dar lucrul ăsta l-am mai precizat. În bilanțul teritorial, deși precizați că sunt 28.200 de metri pătrați, îl treceți ca și 13.000, cât aveți propus strict acolo în zona Marta. Pentru toată această zonă, adică e o dezvoltare de 28 de hectare, care se va întâmpla probabil în următorii 20-30 de ani, nu avem zone tehnico-edilitare deloc? Adică să nu mi spuneți că nu vor exista stații de pompare, posturi de transformare sau altele. Astea ar trebui undeva avute în vedere, că ele apar așa... Adică nu ținem cont de ele din faza asta? Începem să dezvoltăm și hop, aici și așa, aici apare câte o dotare din asta tehnico-edilitară, fără nici o coerență, ca să zic așa, cu restul ansamblului. Încă într-un loc apare implementarea de soluții locale pentru utilități, lucru cu care nu sunt de acord. La echiparea edilitară nu tratați alimentarea cu gaze naturale, nu tratați iluminatul public pe străzile propuse și nu tratați problema transportului public în zona respectivă. Totodată, deșeurile menajere vor fi depozitate în containere speciale tip europubele, dar ați uitat să precizați de platformele gospodărești pe care se vor amplasa și care, cumva trebuie să existe în ansamblurile de locuințe colective. La zona 3, deci la indicatorii urbanistici propuși, există unele greșeli, sunt necorelate cu planșele și după bilanțul teritorial, în zona insulei urbane 5 este de fapt zona 6 și nu zona 5.	dotarea edilitară va include, între altele, alimentarea cu gaze naturale și iluminatul public. Problema transportului public va fi tratată împreună cu detalierea și soluționarea cailor de comunicații și a intersecțiilor propuse. Platformele pentru depozitarea deșeurilor vor fi reglementate ca subzone funcționale și vor fi amplasate cu respectarea normelor în vigoare.
--	--	---	--

			Astea sunt strict aspecte tehnice pe care le-am analizat, așa cum e cutuma. Pe lângă lucrurile astea strict tehnice, apreciez totodată că amplasamentul în centrul municipiului, a unei zone de o asemenea anvergură, printre ultimele de acest fel, trebuie să ne ofere ceva ce nu există, ceva ce încă nu avem, ceva ce să aducă plus valoare pentru că din Arad se pleacă, nu se vine, din păcate. din structura avizului de oportunitate, acolo se enumeră zonele funcționale și una din zonele funcționale ar trebui să fie și cea tehnico-edilitară	
3.	Dl. Arh. [REDACTED]	Vezi document -tația de urbanism îndezbătere	Aș vrea să pornesc de la două exemple de catastrofică practică. Unul dinainte de 1989, și anume extinderea respectivei zone industriale într-un mod absolut neprofesional și despot, prin desființarea unor străzi și afectarea foarte puternică a țesutului din zona de locuire, fără niciun fel de posibilitate de intervenție la vremea respectivă din partea cetățenilor Aradului. Al doilea exemplu este după 1989, când s-a înstrăinat o bucată din zona respectivă și un exemplu recent de rea practică, nu știu dacă există și altă termen, și anume magazinul Lidl, unde era o construcție care era din familia arhitecturală a gării și care într-o primă fază, noi în Asociația Pro Urbe am fost asigurați de către administrația locală că se va păstra și magazinul Lidl se va dezvolta păstrând această construcție care era din cărămidă, era placată cu o cărămidă aparentă la fel ca și gara și care a dispărut. Probabil că nu se sesizează lucrurile astea, dar eu le spun pentru că în Arad patrimoniul, deși mie îmi impune, altora, nu se poate apăra decât participând. Apreciez inițiativa colegei care a inițiat această întâlnire, și în această lumină cred că trebuie spus, și aș relua ce a spus colega noastră președinte al Ordinului	Apreciam intervenția dumneavoastră și suntem de acord că astfel de întâlniri sunt benefice pentru dezvoltarea zonei în condiții cât mai favorabile. Păstrarea fondului construit existent și reconversia acestuia sunt avantajoase în măsura în care răspund cerințelor tehnice și economice ale noilor funcțiuni. Reiterăm faptul că obiectivul prezentei documentații îl constituie schimbarea funcțiunii actuale din zonă industrială și de depozitare, precum și deschiderea amplasamentului către dezvoltări ulterioare.

			Arhitecților, alții poate că ar aprecia astfel de construcții de patrimoniu, altfel decât o facem noi, iar în încheiere aş spune ce spunea domnul Levente Bognar, şi anume dacă demolăm ceea ce a fost construit în perioada austro-ungară, să ne imaginăm ce ar rămâne. Asta cred că trebuie să avem în vedere.	
4.	Dl. Arh. [REDACTED]	Vezi document -tația de urbanism îndezbătere	Eu mi-am propus să fac niște observații principiale, la modul general, care se adresează colegului, în calitate de elaborator, dar și inițiatorilor acestui plan urbanistic cu o bătaie foarte lungă, așa cum s-a mai spus deja, dar și administrației locale, Primăria Municipiului Arad sau cine este menit să țină un contact constructiv cu inițiatorii planului urbanistic și beneficiarii lui. Ținând cont că orice plan urbanistic, după cum știm, are pe lângă, sigur propunerile de dezvoltare legată de afacerea inițiatorului, există și componenta obligatorie care se cheamă interes public al municipiului Arad și al locuitorilor municipiului, actuali și viitori. Viitori beneficiari la rândul lor, concetățeni ai dezvoltării propuse prin acest plan. Vreau să spun în acest sens că această dezvoltare cu suprafața de 28 de hectare, rotunjit, din punct de vedere al suprafeței și al funcțiunilor propuse, seamănă foarte mult cu una din zonele existente în Arad și anume zona 3 Micalaca cuprinsă între străzile Bulevardul Titulescu și Malul Mureșului, Splaiul Magheru și zona verde aferentă zonei inundabile, începând de la biserica Maranata și până la podul rutier către cartierul Aradul Nou. Acea zonă are tot 28 de hectare. În acele 28 de hectare se regăsesc o multitudine de locuințe, de la P + 4 până la P +10, o multitudine de funcțiuni, să le zicem generic complementare, dar care	Aspectele privind interesul public au fost analizate în mod repetat împreună cu reprezentanții municipalității, inclusiv la nivel decizional superior, atât anterior demarării prezentei documentații, cât și pe parcursul elaborării acesteia până la etapa actuală. Acestea pot fi sintetizate în următoarele puncte majore: 1 – Crearea unei străzi în continuarea Căii 6 Vânători, cu profil stradal minim egal cu acesta, și prelungirea acesteia până la limita de proprietate dinspre Str. Corneliu Coposu, în vederea realizării unei legături rutiere cu aceasta. 2 – Asigurarea accesului pe toate laturile la Casa Marta, necesar desfășurării lucrărilor de construire. 3 – Asigurarea accesului auto la terenul propus spre expropriere din vecinătatea Casei Marta, în vederea amenajării unei parări. 4 – Menținerea și reconversia funcțională a primelor două travei, cu o suprafață aproximativă de 620 mp, din hala C3 aferentă CF 354161, situată la sud-est de Casa Marta. 5 – Gruparea spațiului verde compact aferent Insulei Urbane 3 într-un ansamblu unitar, amplasat în vecinătatea Casei Marta, precum și asigurarea accesului public la acesta. 6 – Amplasarea, în aceeași zonă, a obiectivelor de utilitate publică în regim privat (învățământ, sănătate etc.). Asigurarea suplimentară cu obiective de utilitate publică, altele decât cele menționate anterior, ar trebui să revină în responsabilitatea municipalității, și nu a

		sunt, cum să zic, nominalizate distinct și cu suprafețe aferente, distincte, și nu vreau să fac apologia urbanismului din anii 80, dar corect puse. Ce vreau să reproșez la ce mi se propune prin acest plan, sigur, suntem doar la faza de aviz de oportunitate, dar părerea mea este că dacă nu se discută aspectele acestea, nu se punctează și nu creăm condițiile ca, colegul Mircea Șoima să lucreze mai mult și să detalieze mai mult niște lucruri, cei care vor suferi va fi administrația publică, în primul rând, pentru decizii care vor trebui luate ulterior, peste, nu știm, câțiva ani, când va începe să se pună în aplicare planul, și probabil și noi, cetățenii, care vom fi deranjați de anumite faze ale proiectului, care vor fi, la un moment dat, fizice, adică modernizări de drumuri, intersecții.... Nu vreau să zic acum că nu-i desenat, dar.. sau.. este desenat, nu mai știu exact, sensuri giratorii, racorduri de străzi, rețele edilitare și așa mai departe. Pentru că în acest areal, practic, dacă se pune în aplicare acest tabula rasa, vom avea un teren virgin, fără drumuri, fără utilități, fără nimic. Cu alte cuvinte, revin, trebuie stabilită, din punctul meu de vedere, multitudinea de funcțiuni generale, principale, care trebuie amplasate în zona asta. Deci, zona de locuință cu regim de înălțime, școală, zona de educație, dar școală la ce nivel? Gimnazial, liceal, creșă, grădinițe? Câte? Ce suprafață au nevoie? Dotări pentru sănătate, dotări pentru sport și agrement, parc public, adică între a face o mică pată de verde și a spune că e o zonă de agrement și spații verzi, pentru care, în regulament, se dau exemple și de căsuțe de vacanță și "bungalouri", mi se pare puțin nelalocul potrivit. Și revin la comparația cu zona 300 Micalaca. În această zonă există clădiri pentru educație la nivel universitar, al Universității Aurel Vlaicu, mai multe clădiri, un ansamblu de clădiri care ocupă 1,3	unui investitor privat, întrucât integrarea acestora ca funcțiuni distincte limitează în mod nejustificat posibilitatea de dezvoltare și valorificare a unui teren aflat în proprietate privată. Gruparea funcțiunilor de utilitate publică, precum și a spațiului verde aferent I.U.-3, în vecinătatea centrului cultural reprezentat de Casa Marta creează o zonă de interes social, cu rol de centru de cartier. Detalierea suplimentară a propunerilor funcționale, precum și a tramei stradale propuse, cu profile stradale mai generoase decât cele la care ne racordăm, în absența stabilirii oportunității investiției, este excesivă la această etapă. Utilitățile propuse vor urma traseele căilor de comunicație, însă, în lipsa stabilirii oportunității investiției, acestea nu pot fi detaliate la această etapă. Am prezentat anterior solicitarea municipalității privind gruparea și amplasarea spațiului verde aferent IU-3 în vecinătatea Casei Marta; totodată, spațiile verzi aferente celorlalte insule urbane vor fi dimensionate și poziționate astfel încât să contribuie la configurarea unor fronturi stradale coerente și a unor spații urbane cât mai atractive.
--	--	---	--

		hectare. Există clădiri pentru sănătate care ocupă, cumulativ, aproape 1 hectar, 0,8 hectare. Există clădiri publice, instituții publice, care și ele însumează în jur de 1 hectar, 1 hectar jumate. Există clădiri comerciale de tip supermarket cu 1 hectar jumate. Există un spațiu civic-urban, denaturat din păcate puțin, că a fost ocupat de parcuri supraterane, care ar fi avut menirea să dea un mic aer de centru, hai să spunem de cartier, sună cam denaturată expresia asta. Îmi pare rău să spun că nu se văd și nu se disting toate acestea în cele propuse de tine. Cred că trama stradală trebuie dezvoltată, precizată, clarificată de acum, împreună cu autoritatea publică locală, să se știe traseul străzilor mai în detaliu, nu doar două străzi principale, nord, sud, est, vest, pentru că vor fi zone de locuință care trebuie, după cum știm, să aibă acces. Tu ai pus cele două străzi importante, una cu profil care continuă strada 6 Vânători, care, în opinia mea, nu este suficient, și alte străzi cu un profil stradal de 12 metri, care înseamnă două benzi de circulație și trotuar eventual, nu știu, un metru de spațiu verde. Eu cred că cele patru străzi reprezentate de tine sunt corect puse, dar trebuie să aibă un front stradal mult mai mare, așa cum ziceau antevorbitorii mei. Mi se pare că cele patru benzi nu sunt suficiente, pentru că, deci n-am văzut, la fel ca și colega noastră, doamna președintă, dacă îmi dați voie, nu s-a pus problema posibilității realizării de transport public, care înseamnă cel puțin o bandă de circulație în plus, pentru că e clar că se va face cu autobuze, în opinia mea electrice de preferință. Nu s-a luat în calcul posibilitatea că aceste transporturi în comun vor avea stații de autobuz și așa mai departe și corelarea lor cu zonele funcționale propuse, pe care eu personal recomand. Sigur că nu îmi permit să dau soluții, dar cred că reamplasarea unor spații, cum ar fi un parc public, la dimensiunile corect calculate de tine, să-și găsească o reamplasare și o poziție corectă.	
--	--	---	--

			La fel, utilitățile și traseul lor, cred că este foarte important să fie stabilit, cel puțin principial, încă din faza asta. Dacă îmi permiteți o mică observație, dacă s-a identificat pe acel traseu din punct de vedere juridic proprietar, municipiul Arad sau privat sau ceva, pentru că asta poate să ducă la blocarea acelui drum, care dumneavoastră presupuneți că se va rezolva cumva, dar cred că ar trebui mai concret știut și de către autoritatea publică și de către beneficiar, pentru că să presupunem că aceste lucruri nu vor fi corelate, când și fac o stradă de patru benzi care se va opri în gardul.. și-n Mureșel. Și atunci vom avea o mică problemă de care spuneam anterior, care va apărea peste 5 ani când dăm drumul la investiție efectiv și stai că...	
5.	D-na Arh. [REDACTED]	Vezi document -tația de urbanism îndezbătere	Eu am să mă refer mai concret la PUZ, după ce am avut o privire așa generală și am comparat cu Zona 300. Pe de altă parte, nu știu, parcă nu mă simt foarte bine să fac elogiul urbanismului de anii 80 în 2026. Am văzut că se propune un POT mărit de 40% în ideea că vom avea funcțiuni complementare, servicii, etc.... Care sunt aceste funcțiuni complementare? Pentru că una este să am un P+11, cu un magazin, nu știu, în care se vinde lapte, pâine și alături mai am un cabinet medical și am zis că am servicii. Și alta este să am într-adevăr niște servicii la parter. De exemplu, în zona 4 se propune un POT de 60%, un spațiu verde minim de 20%, de unde trag concluzia că mai rămân maximum 20%, asta în cel mai bun caz, suprafețe alocate insulei urbane pentru acces, drumuri, alei și așa mai departe. Mi se pare foarte puțin 20%. Și la fel, în zona 5 se propune un POT de 75%, cu zonă verde de 20% și mai rămâne 5% pentru toate aceste	Scopul stabilirii indicilor urbanistici este acela de a controla dezvoltarea zonei și de a menține un echilibru între spațiul construit, cel destinat circulațiilor și zonele verzi. În situația în care se construiește la P.O.T. maxim de 75% și se asigură concomitent spațiul verde minim de 20%, rezultă necesitatea integrării circulațiilor în interiorul clădirilor. Faceți referire la ștranduri și bungalouri, însă aceste funcțiuni nu sunt propuse în cadrul documentației. Ele apar exclusiv în capitolul privind parcajele, fiind preluate ca extras din HG 525, respectiv art. 13 – construcții și amenajări sportive și art. 15 – construcții de turism, cu rol strict de exemplificare a cerințelor de parcare. Considerăm că necesitățile orașului nu pot fi transferate exclusiv în sarcina beneficiarului. În situația în care municipalitatea identifică necesitatea unor spații destinate funcțiunilor de interes public, aceasta are la dispoziție instrumentele legale necesare, inclusiv exproprierea, pentru dobândirea acestora.

		funcțiuni. Iar cu CUT-ul se merge până la 3,9, ca să nu depășim 4.... Toate aceste servicii, dotări funcționale și care sunt foarte generos, descrise în text, cum zicea colegul și soțul meu. ... Deci trec de la ștrand, bungalouri, adică tot ce scrie în regulamentul de urbanism am pus acolo, dar eu nu cred că e corect așa. Pentru ca să facă un ștrand, ar trebui să apară pe planșa asta, iar pe de altă parte, cred că toate astea trebuie alese și gândite în concordanță cu necesitățile orașului, pe care nu poate să le știe în mod real decât administrația publică. Deci, zone comerciale, nu știu în ce măsură mai e nevoie ... zonă mai intens, comercială decât asta, nu cred că există în Arad. Avem, în afară de ce se vede pe planșa asta, mai este zona gării, mai este UTA, deci sunt magazine peste tot. Și magazinele astea... nu neapărat sunt toate funcționale, multe dintre ele sunt închise. La străzi nu mă mai refer, că au fost, detaliate aici de colegi. Zonele astea funcționale, unde zicem că facem tot felul de dotări de tot felul, deci ele au indicii lor specifici de POT, de spațiu verde. Deci de asta consider că e foarte necesar că ele să fie materializate pe planșă și să știm. Pentru că una este să amplasez o școală, de exemplu, în partea de sud-est, lângă postul Trafo, de acolo.... și alta este să amplasez o școală, poate, în partea centrală a sitului, accesibilă tuturor. Pe de altă parte, eu am o întrebare și față de autoritatea publică, care, nu știu dacă este conștientă de ce înseamnă introducerea... asta este un cartier, deci prin comparație cu Zona 300, unde avem mai puțin de 3.000 de apartamente, și nu 4.700, avem mai puțin de 3.000 de apartamente, cam 2.800, astăzi le-am numărat cu răbdare... nu știu dacă autoritatea publică este conștientă de impactul introducerii acestui cartier în rețeaua de transport publică actuală. În infrastructura	Este ușor să existe dezacord față de propunerile prezentei documentații, însă dorim să subliniem faptul că, în prezent, ne raportăm la o zonă industrială înconjurată din toate direcțiile de funcțiuni complet diferite, cu care aceasta se află în conflict din punct de vedere urbanistic. În absența schimbării funcțiunii, zona va rămâne, conform PUG-ului aflat în curs de elaborare, încadrată ca zonă industrială și, în consecință, practic imposibil de dezvoltat. A fost deja precizat ce se va păstra în mod obligatoriu, conform negocierilor purtate cu reprezentanții primăriei. Pentru restul construcțiilor se pot realiza analize privind starea structurală, valoarea ambientală și fezabilitatea economică, corelate cu destinația finală propusă, în vederea stabilirii oportunității reconversiei acestora.
--	--	---	--

		edilitară. Deci, care este impactul pe care acest cartier îl aduce în oraș? Iar pe de altă parte, nu știu dacă există o strategie a primăriei, de a nu dezechilibra întregul oraș. Pentru că realizarea unui asemenea pol, că va fi un pol de interes, deci poate să omoare actuala zonă centrală. Nu cred că vrem să scăpăm de ea, ea oricum nu se simte prea bine, adică sunt foarte multe magazine goale, locuințele sunt foarte multe nelocuite, dar este un centru istoric, este ceea ce caracterizează orașul ăsta. Deci noi, fără zona centrală, actual existentă, suntem Zimnicea. Adică nu știu dacă asta ne dorim. Și cred că ar trebui să existe o strategie a primăriei, pentru o dezvoltare echilibrată a orașului. Poate că aici ar trebui să existe niște studii exacte făcute de oameni care au această meserie și care să depisteze, să găsească acel ceva care, într-adevăr, aici ar aduce plus valoare, fără să dezechilibreze restul orașului. Pe de altă parte, observația cu patrimoniul construit industrial pe care, într-adevăr, sigur, nu poți păstra tot, dar nu poți să spui că ai făcut o reconversie a unor clădiri istorice de patrimoniu industrial, clădiri care au stat acolo începând cu 1891, 134 de ani. În momentul în care peste ele, nu e materializat pe planșa asta, dar peste ele trece strada 1. Deci înseamnă că nu avem nicio intenție să le păstrăm, în momentul în care noi am desenat liniștiți două străzi perpendiculare care trec peste aceste clădiri. Eu cred că fabrica asta care a ținut economia Aradului atâția ani, timp de 134 de ani, a fost un aport esențial la economia Aradului, merită, măcar așa, pentru cei care au muncit acolo. Deci fabrica în care s-au făcut de la locomotive cu aburi, la avioane, vagoane, merită să rămână, măcar prin ceva, în memoria colectivă a orașului.	
--	--	--	--

			Deci să nu ajungem iar în situația în care am fost cu UTA, de exemplu, în care am ras tot, acolo acum avem niște hale și locuințe și eu sunt convinsă că nici măcar copilul nostru care are 30 de ani, nu mai știe exact ce a fost acolo. Poate fabrica asta merită mai mult de atâta. Iar... o analiză făcută atent, nu se poate să nu, se poată, orice funcțiune poate să aibă loc în două, trei, nu toate. E clar, că nu o să fie toate, dar măcar alea.. Nu vreau eu să dau aici rețete sau să fac corectură sau, eu știu, să nu fiu interpretată, deci departe de mine gândul, dar cred că o zonă verde, consistentă, obținută prin retragerea frontului stradal la limita halelor actuale, care să fie pe toată lungimea frontului stradal și care ar duce, o dată s-ar obține un parc de cartier serios, iar pe de altă parte, am avea un alt fel, alt tip de bulevard, similar cu Bulevardul Republicii, care are axa verde pe mijloc. Deci nu ar fi Calea Aurel Vlaicu doar o cale majoră de circulație. Nu știu, poate ca Bulevardul Kiseleff, unde zona verde e pe o parte, adică, cred că ar aduce un plus și casei Marta, care ar putea să stea într-o zonă verde cât și întregii zone. Iar o altă întrebare a mea, tot către administrația publică, ar fi dacă există un plan de etapizare a acestei investiții și cum se gândește etapizarea asta, de unde începem, unde terminăm, dacă există o estimare a costurilor, care o să descrie în studiul de oportunitate costurile de realizare a intersecției cu strada Coposu din afara incintei, care intră în obligația administrației locale. Există o estimare a acestor costuri? Sau o estimare a costurilor de racordare a rețelei stradale, la rețeaua stradală existentă în afara incintei, pentru că asta o să se întâmple, sau a bransamentelor în afara incintei. Asta am avut în mare de spus, fără să ne repetăm prea tare.	
--	--	--	--	--

			 în masterplan, aprobat de Consiliul Local ... , scrie că Aradul nu are nevoie de locuințe, decât în număr foarte mic și e o îndesire și... că suntem la un nivel foarte bun cu locuințele. Asta scrie acolo.	
6.	D-na. Arh. 	Vezi document -tația de urbanism îndezbătere	Dacă doamna și domnul Botoș au pus puțin scară la obiectul studiat, aș vrea și eu să accentuez, din punctul meu de vedere, ar fi foarte important de a defini, pe lângă caracterul comercial și de locuire, și un caracter istoric. Și pentru asta aș insista să se facă acest studiu pe fondul construit. Eu astăzi am avut ocazia să mă întorc de la un șantier din Curtici și ansamblul este spectaculos: cu turnurile și coșurile de fum, cu hala care este centrală. Înțeleg că pe cele două axe care sunt definite, momentan se percep ca un obstacol, dar poate fi în avantaj, adică poate să fie o carte de vizită a Aradului când vii dinspre drumul expres dinspre Oradea, și nu o greșală care s-a întâmplat. Și se poate trata, mai ales lățind și introducând funcțiunile menționate anterior, spațiu verde, circulație, autobuze, poate se lățește drumul, poate se crează un sens giratoriu și în jurul obiectivelor care se păstrează. Deci, din experiență, sau studiile de caz, se pot studia cazuri. Există un precedent. La PUG s-a întocmit un studiu istoric, fabrica apare în multiple locuri. E contextul personal, istoric cu Aradul, cu	Discutăm despre o proprietate privată asupra căreia formulați propuneri privind păstrarea fondului construit; revenim însă și subliniem faptul că, prin prezenta documentație, se urmărește în primul rând schimbarea funcțiunii zonei, în vederea dezvoltării ulterioare a acesteia, cu menținerea unui echilibru între interesul urban și cel privat. Lipsa acestui echilibru poate genera conflicte ce vor necesita soluționare pe cale juridică. În măsura în care autoritățile competente nu dispun în mod explicit păstrarea construcțiilor existente, decizia se va fundamenta pe analize de specialitate privind starea structurală, valoarea ambientală și fezabilitatea economică, corelate cu destinația finală propusă. În ceea ce privește dezvoltarea amplasamentului pe termen foarte lung, apreciem că evoluția acestuia va fi determinată în principal de contextul economic, care poate accelera sau, dimpotrivă, întârzia implementarea investițiilor. Înțelegem preocuparea pentru conservarea clădirilor cu valoare din fondul construit, însă impunerea prin PUZ a obligativității păstrării unor construcții conduce,

			locuitorii cu locul, trebuie păstrat din punctul meu de vedere. Și asta ar fi sugestia, să se aprofundeze studiul și să se aloce și un caracter istoric amplasamentului. Deci monumentele nu o să te forțeze nici pe tine, nici pe beneficiar să păstreze din ele. Asta este o temă, este o coerență a proiectului. Dacă știm care este subiectul, redactând un PUZ și mergând în faza 3 la avizul de monumente, nu cred că ei o să spună că stop joc, hai să analizăm halele. ...Dacă nu este o inițiativă colectivă, fiecare să-și pună aportul și fiecare să considere că e valoros și să implementați în proiect, nu monumentele vă vor forța. Și studiul istoric este făcut și pentru PUG. Se poate studia, adică incinta apare în minim șapte sau zece locuri. Nu toți sunt de acord, acum e momentul în care fiecare își exprimă un punct de vedere și poate că Mircea împreună cu beneficiarii vor considera că poate am avut un cuvânt bun, o idee bună și poate vor lua în considerare. Deci situl ăsta de 27 de hectare va fi demolat complet și șters și așa va sta 40 de ani pentru că Aradul nu are capacitatea de absorbire mai repede. Deci în cazul în care nu se găsesc funcțiuni complementare, care să animeze, care să facă atrăgător pentru investitori să vină, nu o să cumpere nimeni...	în mod inevitabil, la restrângerea posibilităților de investiție.
7.	DI.Arh. [REDACTAT]	Vezi document -tația de urbanism îndeazbateretere	Nu e PUZ și trebuie discutate problemele la nivelul avizului de oportunitate, nu cu detalii și alte minuni. Eu n-am înțeles totuși cu ce se ocupă PUZ-ul ăsta. Pentru că titlul zice că este conversie sau reconversie zonă. Păi reconversia înseamnă refuncționalizarea unor clădiri existente, cu intervenții mai mici sau mai mari. Dacă demolez tot, asta e regenerare urbană și are alte reguli. Părerea mea e că ar trebui să fie reconversie/regenerare urbană, incintă....	Scopul prezentului PUZ îl constituie schimbarea funcțiunii incintei din zonă de unități industriale în zonă cu funcțiuni mixte. Solicitățile privind reconversia nu aparțin beneficiarului, ci au fost formulate de alți participanți la discuții. În ipoteza delimitării distincte între zone de regenerare și zone de reconversie, se poate considera că doar Insula Urbană 3 se pretează reconversiei, aceasta concentrând majoritatea clădirilor cu valoare ambientală, în timp ce restul insulelor urbane sunt propuse pentru regenerare.

		Dacă acceptați asta și ar trebui să cereți beneficiarului să opteze pentru modul ăsta de abordare a lucrurilor. Pe terenul ăsta, trebuie marcat distinct: care sunt zonele în care se face reconversie și zonele în care se face regenerare. De la asta se pornește atunci când se face sau, mă rog, când se elaborează ideea, că ăsta e concept. Concept înseamnă idee, ideea care stă la baza viitoarei structuri urbane. ăsta e un cartier. Deci care e ideea care stă la baza cartierului ăstuia? Eu n-am înțeles care este. Cardo și Decumanus, nu vă supărați, îl făceau romanii când făceau câte un oraș în pustie. Asta îl făceau Cardo, Decumanus..... ăsta nu e incintă în pustie, nu? Pot să spun că străzile astea două, asta nord-sud, care e în continuare la Șase Vânători, dacă cumva îi dați drumul în, cred că, Miron-Costin e acolo, sau Banu-Mărăcine, nu mai știu care, va genera un trafic, că o să blocheze tot acolo. Pentru că este direcția care evită piața Podgoria. E un dop în circulația orașului. Iar cealaltă est-vest, nu se poate face. Pentru că în partea de est e o fundătură. Acolo e stație de transformare de, nu știu, 400 kvPe frontul cealălalt sunt locuințe individuale, și dă într-o intersecție care deja e poluată de termitierele de pe Tricoul Roșu. Păi dacă voi vă imaginați că acolo poate să mai intre o circulație majoră, ar trebui să fie o stradă de gradul 2, totuși, nu de gradul 3, cum ați făcut-o voi, într-o intersecție care acum nu va mai putea prelua traficul ăsta..... Fiind un cartier obligatoriu, trebuie să aibă un centru de cartier. Cum se stabilește ăla în raport cu zona regenerată, zona de reconversie? Ce conține? Acolo e un meniu întreg. Păi, alea trebuie diferențiate. La avizul de oportunitate se cam definește tema pentru PUZ, cu condiționările pe care le are. Nu	În vederea evitării traversării Pieței Podgoria, se propune realizarea unei artere nord-sud, care va genera un trafic suplimentar la intersecția cu Str. Corneliu Coposu; în lipsa acesteia, întregul trafic provenit din drumul expres – Calea 6 Vânători ar fi direcționat prin Podgoria. Pentru relația est-vest, pe lângă legătura cu Str. Nelu Aristide Dragomir (stradă cu profil redus), se propune și o conexiune cu Str. Avrig, situată mai la nord. În afara acestor două străzi, nu există alte posibilități de conectare cu trama existentă din estul incintei, iar din cauza profilului stradal limitat, această arteră est-vest nu poate fi configurată ca stradă de gradul II. Centrul de cartier este propus în zona Casei Marta, prin comasarea funcțiunii culturale cu spații verzi, agrement și funcțiuni de utilitate publică, completate de comerț, servicii, alimentație publică și turism, iar ca funcțiune secundară – locuințe colective. În ceea ce privește magistralele de utilități existente în zonă, în lipsa stabilirii oportunității investiției nu pot fi inițiate discuții cu deținătorii de rețele și nici elaborate soluții tehnice, echiparea edilitară reprezentând una dintre principalele problematice ce urmează a fi rezolvate pentru acest amplasament.
--	--	---	--

			prea apar. Și din felul în care acestea se corelează, rezultă și ideea care stă la baza cartierului. Pot să spun că rețelele, pardon, magistrale de utilități din zonă nu pot să preia consumurile pentru 15.000 de locuitori. Garantat. Deci eu nu știu dacă ați avut discuții cu cei de la Apă-Canal. Acolo-s niște magistrale Alea pot să preia 15.000 de consumatori? Mă îndoiesc. Au fost probleme și atunci când au făcut UTA, blocurile alea și au fost discuții exact pe tema asta. Și alea sunt preluate cu dificultate. Iar ampriza străzii Nord-Sud trece peste o zonă reglementată printr-un alt PUZ unde sunt parcurile celor de la blocuri, sunt alte, alte lucruri. Și, oricum, dacă vreți să-i dați drumul pe acolo străzii, partea aia ar trebui să fie inclusă în PUZ-ul ăsta. Deci, obligatoriu. Sau să preceadă PUZ-ul, cum vreți voi. Dar e foarte puțin, puțin realistă trama stradală, să știți. Și, mă rog, care-i ideea care stă la baza ăstuia că.. conceptul nu asta trebuie să ne spună și eu n-am prea înțeles, să știți, de asta-s derutat. Ce ți-am spus eu că trebuie să clarificați, nu necesită studiu istoric. Deci e conversie sau regenerare? Asta nu-i studiu istoric. Ce vă propuneți? Să radeți tot și e regenerare sau doriți ca o parte din clădiri să fie făcută conversie? Care-i, de fapt, obiectul? Pentru că de la asta pornești mai departe, cum împărțiri, funcțiuni și mai știu ce ai tu pe acolo..... În avizul de oportunitate, trebuie tratată echipare edilitară, face parte din cadrul conținut. Care-i? La ce te raportezi cu ce? De unde știi că e posibil, atunci, de unde știi că e posibilă racordarea dacă rețeaua majoră din zonă nu permite racordarea? ... Eu vorbesc de vecinătăți, nu strict de incintă. Pentru că ăsta e un cartier care vine amplasat între alte cartiere..	
--	--	--	---	--

			Odată PUZ-ul aprobat, beneficiarul va putea trece la demolare integrală clădirilor? Că vrea să vândă teren intravilan viran, bun, pentru construcții. Da sau ba? Poate sau?... Întrebarea era alta, că dacă trece la chestia asta, atunci o să ne trezim aici cu 27 ha de sit arheologic, până se va ocupa. Și terenul ăsta dacă se ocupă în doua generații, e bine. Da eu nu cred că se va ocupa în doua generații... Că ăsta de la Tricoul Roșu, e de 30 de ani, se tot ocupă și de-abia acum se construiesc..	
8.	Dl.arh. [REDACTED]	Vezi document -tația de urbanism îndezbătere	Mărturisesc că nu am studiat documentația, dar asistând aici la discuții am o propunere, în măsura în care ar fi posibil să se ia în considerare. Să ținem cont că Aradul are un centru istoric foarte valoros, de care suntem mândri, și... care e înconjurat de cartiere de locuri de care nu suntem mândri. Deci, dacă am vrea să păstrăm un caracter istoric al orașului, ar trebui să ne gândim dacă este posibil să creăm niște construcții, înțeleg că aici se pune problema să se demoleze pe o suprafață destul de mare, și am înțeles de asemenea că sunt clădiri care pot să ajungă la P+4, dar și mai mari. Cele care ajung la P+4, mă gândesc că s-ar putea crea, din punct de vedere spațial, ca niște incinte, pentru că Aradul așa este construit. Tot centrul vechi este construit cu fronturi stradale și cu incinte, cu curți. Nu cu arhitectură de corpuri izolate. Cu aia vom crea acolo o fractură spațială între existent și partea mai nou construită, care nu va fi percepută în mod favorabil. Deci, aș propune în măsura posibilului, să nu se facă niște blocuri, pur și simplu corp izolat, ci să se încerce niște blocuri care să creeze incinte, ca să ne adaptăm spațial, să facem o legătură cu partea veche a orașului acceptând arhitectura modernă, bineînțeles.	Foaret bună observația, si se va ține cont de ea în propunerea dezvoltării spațiale a incintei.

			Dar spațial cred că ar fi posibil treaba asta. Crearea unor asemenea imobile, cred că ar fi posibilă.	
9.	Dl. Arh. [REDACTED]	Vezi document -tația de urbanism îndezbătere	Dacă vă uitați pe hartă, avem strada Simion Bărnuțiu, care e înclinată, e pe diagonală, în Cartierul Funcționarilor. Dacă prelungiți această stradă, o să se intersecteze cu Calea 6 Vânători. Ajunge la intersecția aceea despre care tot s-a vorbit, care în intersecția aia ar trebui să fie un sens giratoriu. Pe Calea 6 Vânători, un sens giratoriu cam de mărimea celui de la Podgoria, pentru că avem deja 4 benzi sau 3 benzi pe toate sensurile de circulație și plus ceea ce se propune, această arteră nouă, tot de 4 benzi de circulație, și atunci, în felul acesta, s-ar crea un triunghi acolo la mijloc, care spunea și colegul meu că poate să fie un centru de cartier, un centru de cartier care poate să se descarce mai bine pe această stradă diagonală, Simion Bărnuțiu, dar și pe Ion Moldovan, unde avem pe colț clinica aceea medicală..... Dacă astea două străzi se întâlnesc, la un moment dat, strada Ion Moldovan cu Simion Bărnuțiu, acolo poate să fie iarăși un sens giratoriu. Bineînțeles, Ion Moldovan se continuă până în capătul celălalt și se întâlnește la...Miron Costin, da? Acea stradă trebuie să fie iarăși cu patru benzi, din start, nici nu se poate pune discuția să fie doar două. Atunci triunghiul acela pe care, vă rog să vă faceți un exercițiu de imaginație, acolo în mijloc, poate să fie o insulă urbană, o a opta insulă urbană, care, după părerea mea, ar trebui să aibă un procent mai mare de ocupare, nu de 75, poate de 80, dar neapărat cu un parc central, asemenea celui din New York și, apropo, de ce nu se propun clădiri mai înalte de 10 etaje? Adică, eu înțeleg că vreți reconversie urbană și să păstrați hale și așa mai departe. Nu, nu e o supărare. Colegii, n-am nimic împotriva.	Propunerea privind prelungirea Str. Simion Bărnuțiu până în zona A. Vlaicu / Calea 6 Vânători este interesantă, însă apreciem că aceasta ar complica suplimentar intersecția Vlaicu – 6 Vânători, iar Str. Simion Bărnuțiu nu poate prelua un profil stradal cu patru benzi. Fragmentarea suplimentară în mai multe insule urbane conduce implicit la fragmentarea spațiilor verzi aferente acestora. Suntem de acord că dezvoltarea zonei în jurul unui nucleu verde de anvergură ar fi o soluție urbanistică valoroasă; totuși, din perspectivă economică, spațiile verzi generează costuri și nu venituri, motiv pentru care este dificil de impus beneficiarilor sau dezvoltatorilor suprafețe de spații verzi peste nivelul indicilor minimi prevăzuți de reglementările în vigoare. În ceea ce privește elaborarea unor PUZ-uri ulterioare individuale pentru fiecare insulă urbană, această situație este probabilă, întrucât beneficiarul nu este dezvoltator imobiliar, caz în care prezenta documentație va căpăta rolul unui PUZ director. Referitor la schimbarea identității locului, aceasta este inevitabilă; apreciem însă că discuțiile colegilor vizează mai degrabă păstrarea memoriei amplasamentului, motiv pentru care a fost reiterată tema reconversiei. Cu toate acestea, considerăm că o zonă industrială falimentară amplasată în interiorul orașului nu poate fi conservată ca simbol urban.

		Se pot păstra hale, sunt exemple de genul acesta în marile orașe din Europa, să păstrăm cum e la Viena, fosta, gazometru sau puteți da alte exemple. Dar... De ce nu putem avea clădiri mai înalte de 10? E cumva restricție aeronautică sau efectiv investitorii nu doresc niște clădiri mai înalte de 10 etaje? E mai greu de executat? Sunt costuri suplimentare? Odată ce le calculezi și lași un parc mare în mijloc și bulevardul acela poate să fie ca și bulevardul Revoluției, cu un parc în mijloc. Altă propunere ar fi ca fiecare zonă din asta să fie pe urmă, să aibă un PUZ aparte, fiecare să fie tratată individual, eventual.... Apropo de intersecția aia cu sens giratoriu de la Calea 6 Vânători, mie mi-a luat cam jumătate de oră să fac un exercițiu și am făcut sensul la giratoriu. La fel și pe Banu Mărăcine, am făcut un sens giratoriu oval, iarăși nu mi-a luat mai mult de jumătate de oră să-l fac și să rezolv toate străzile.... Pot să-ți îl dau, nu-i problemă, nu te superi că îți spun. Era necesar, acum, poate nu erau așa multe întrebări pe direcția asta. Identitatea despre care tot se vorbește și se pune accent că e fabrică, etc....Nu s-a gândit nimeni că identitatea aia poate să fie schimbată cu o altă identitate mai bună și mai valoroasă pentru viitor, unde să atragi tineri și să nu plece, că tot se amintea că pleacă, și nu știu ce, și noi suntem de căruță pe lângă Timișoara și Oradea? Dar dacă acolo, chiar acolo, faci și interviu și propui o nouă identitate, mai puternică decât ce-a fost înainte, ca o simplă fabrică, atunci altfel privim lucrurile și altă valoare se poate da pe viitor la acest loc.	
--	--	---	--

INITIATOR,

Director



ELABORATOR,

