

P.A.T.T.J. ARAD



ACTUALIZARE PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN ARAD

ETAPA I: STUDII FUNDAMENTARE STUDIU PRIVIND CĂILE MAJORE DE COMUNICAȚII ȘI TRANSPORT ÎN JUDEȚUL ARAD

BENEFICIAR: CONSILIUL JUDEȚEAN ARAD

ELABORATOR:



**URBAN TEAM S.R.L.
Administrator: urb. Dana APOSTOL**

DENUMIRE PROIECT:

**ACTUALIZARE PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN
ARAD**

FAZA DE PROIECTARE:

**ETAPA I: STUDII FUNDAMENTARE
STUDIU PRIVIND CĂILE MAJORE DE COMUNICAȚII ȘI TRANSPORT
ÎN JUDEȚUL ARAD**

CONTRACT NR.:

228/12.11.2019

BENEFICIAR:

CONSILIUL JUDEȚEAN ARAD

PREȘEDINTELE CONSILIULUI JUDEȚEAN ARAD:

Iustin-Marinel CIONCA-ARGHIR

ARHITECT ȘEF AL JUDEȚULUI ARAD:

arh. Florin VÎRVESCU

PROIECTANT:

S.C. URBAN TEAM S.R.L.

ADMINISTRATOR:

urb. Dana APOSTOL

ȘEF PROIECT:

urb. Victor GHEORGHE

VERIFICATOR PROIECT:

dr. urb. Liviu VELUDA

COLECTIV DE ELABORARE:

URBAN TEAM S.R.L.

urb. dipl. Victor GHEORGHE	Șef proiect complex, Specialist urbanist, atestat RUR
dr. urb. dipl. Liviu VELUDA	Verificator proiect complex, Specialist urbanist, atestat RUR
urb. dipl. Dana APOSTOL	Specialist urbanist, atestat RUR

urb. dipl. Gabriel CODREANU	Specialist urbanist, atestat RUR
-----------------------------	----------------------------------

ms. urb. Iulian STAN	Specialist urbanist
ms. urb. Radu CĂPRARU	Specialist urbanist
tehn. Bogdan SANDU	Tehnician pentru urbanism și amenajarea teritoriului

SEARCH CORPORATION S.R.L.

ing. Florin RĂDUCU	Vicepreședinte proiectare
matem. Anca BRÂNZĂREA	Șef proiect specialitate
matem. Simona MÂNEA	Verificator specialitate
tehn. Rodica NĂMOLOIU	Tehnician proiectant

CUPRINS

I. INTRODUCERE	1
1.1. SCOPUL ȘI ROLUL DOCUMENTAȚIEI	1
1.2. DATE DE BAZĂ NECESARE ELABORĂRII STUDIULUI	2
1.3. DELIMITAREA OBIECTIVULUI STUDIAT	2
II. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE.....	4
2.1. CONTEXTUL SOCIO-ECONOMIC CU IDENTIFICAREA DENSITĂȚILOR DE POPULAȚIE ȘI A ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE	4
2.1.1. Populația	4
2.1.2. Forța de muncă	9
2.1.3. Evoluția indicelui de motorizare	14
2.2. CĂI DE COMUNCAȚIE ȘI TRANSPORT. REȚELE DE TRANSPORT	14
2.2.1. Rețeaua de transport rutier	14
2.2.2. Rețeaua de transport feroviar	20
2.2.3. Terminale de transport aerian.....	26
2.2.3.1. Aeroportul Arad	26
2.2.3.2. Aerodromuri	29
2.3. INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT COMBINAT	29
2.4. TRANSPORTUL PE REȚEAUA RUTIERĂ.....	30
2.4.1. Date de trafic pe rețeaua rutieră	30
2.4.1.1. Evoluția traficului rutier pe rețeaua națională de drumuri publice	32
2.4.1.2. Analiza traficului pe drumurile naționale din județul Arad.....	33
2.4.1.3. Analiza traficului pe drumurile județene și comunale din județul Arad.....	37
2.4.1.4. Analiza traficului rutier în zona punctelor de trecere a frontierei	38
2.5. TRANSPORTUL PE REȚEAUA FERVIARĂ.....	40
2.5.1. Analiza traficului feroviar în zona punctelor de trecere a frontierei	41
2.6. Transportul prin Aeroportul Arad	41
2.7. DISFUNȚIONALITĂȚI ȘI ELEMENTE DE POTENȚIAL ALE REȚELELOR DE TRANSPORT.....	44
2.7.1. Disfuncționalități și elemente de potențial la nivelul rețelei rutiere	44
2.7.1.1. Clasa tehnică a drumurilor publice județene din județul Arad	44
2.7.1.2. Clasa de trafic a drumurilor județene din județul Arad	44
2.7.1.3. Disfuncționalități la nivelul rețelei rutiere	44
2.7.1.4. Siguranța rutieră.....	50
2.7.2. Disfuncționalități și elemente de potențial la nivelul rețelei feroviare	52
2.7.3. Disfuncționalități și elemente de potențial la nivelul Aeroportului Arad	55

III. TRAFICUL DE PERSPECTIVĂ. NECESITĂȚI DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT	56
3.1. PREVIZIUNI SOCIO-ECONOMICE.....	56
3.1.1.Evoluția populației	56
3.1.2.Evoluția PIB.....	57
3.2. EVOLUȚIA TRAFICULUI RUTIER	58
3.3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT.....	59
3.3.1.Propuneri de dezvoltare a infrastructurii de transport rutier.....	59
3.3.2.Propuneri de dezvoltare a infrastructurii de transport feroviar.....	64
3.3.3.Propuneri de dezvoltare a infrastructurii de transport aerian.....	67
IV.CONCLUZII	69
V.REFERINȚE BIBLIOGRAFICE.....	70

LISTA FIGURILOR ȘI A TABELELOR

Figura nr. 1: Încadrarea județului Arad la nivel național și regional	2
Figura nr. 2: Distribuția spațială a populației la nivel de localitate a județului Arad, la 01 ianuarie 2020	5
Figura nr. 3: Densitatea populației la nivel de localitate a județului Arad (locuitori/km ²), la 01 ianuarie 2020	6
Figura nr. 4: Ponderea populației municipiului Arad la 1 ianuarie 2020.....	7
Figura nr. 5: Dinamica populației la ultimele trei recensăminte ale populației.	7
Figura nr. 6: Dinamica populației localităților urbane din județul Arad	8
Figura nr. 7: Dinamica populației localităților rurale din județul Arad	8
Figura nr. 8: Evoluția populației active civile.	9
Figura nr. 9: Structura populației active. Anul 2018.	9
Figura nr. 10: Distribuția populației ocupate pe ramuri ale economiei naționale. Județul Arad, anul 2018.....	10
Figura nr. 11: Evoluția populației ocupate și a numărului mediu de salariați. Județul Arad, anul 2018.	10
Figura nr. 12: Distribuția spațială a salariaților activi la nivel de localitate a județului Arad, la nivelul anului 2018.....	11
Figura nr. 13: Rata somajului înregistrat la sfârșitul lunii februarie 2020	12
Figura nr. 14: Distribuția spațială a șomerilor la sfârșitul lunii februarie 2020 pe localități	13
Figura nr. 15: Evoluția indicelui de motorizare	14
Figura nr. 16: Rețeaua rutieră TEN-T pe teritoriul României.....	15
Figura nr. 17: Rețeaua de drumuri publice a județului Arad	16
Figura nr. 18: Rețeaua de drumuri publice a județului Arad. Tip suprafață	18
Figura nr. 19: Lungimea rețelei de drumuri publice a județului Arad, pe categorii	19
Figura nr. 20: Rețeaua feroviară TEN-T pe teritoriul României	20
Figura nr. 21: Rețeaua feroviară a județului Arad	21
Figura nr. 22: Rețeaua feroviară a României	21
Figura nr. 23: Localizarea Aeroportului Arad în relație cu celelalte aeroporturi din România.	27
Figura nr. 24: Evoluția traficului mediu pe rețeaua de drumuri publice în perioada 1990-2015	33
Figura nr. 25: Variația lunară a traficului pe DN 7	35
Figura nr. 26: Variația lunară a traficului pe DN 79	35
Figura nr. 27: Intensitatea orară a traficului în lunile Ianuarie și August (% din 24h). Paulis - DN7-km 520+820	36
Figura nr. 28: Intensitatea orară a traficului în lunile Ianuarie și August (% din 24h). Ortisoara - DN69 - 24+800.....	36
Figura nr. 29: Evoluția traficului rutier mediu zilnic în punctele de trecere a frontierei din județul Arad	39
Figura nr. 30: Compoziția traficului în punctele de trecere a frontierei din județul Arad	39
Figura nr. 31: Redistribuirea traficului de vehicule după apariția în anul 2015 a Autostrăzii A1.	40
Figura nr. 32: Distribuția numărului de persoane (pe modul feroviar) în P.T.F. Curtici cu Ungaria	41
Figura nr. 33: Mișcări aeronave în perioada 2010 – 2018. Aeroportul Arad	43

Figura nr. 34: Volumele de trafic de pasageri și marfă pe modul aerian, prin Aeroportul Arad în perioada 2010 - 2018	43
Figura nr. 35: Rețeaua de drumuri publice a județului Arad. Clasa tehnică	45
Figura nr. 36: Rețeaua de drumuri județene a județului Arad. Clasa de trafic pentru dimensionarea structurii rutiere în funcție intensitatea medie zilnică a traficului, MZAo.s., exprimată în osii standard de 115 kN la mijlocul perioadei de perspectivă de 10 ani	46
Figura nr. 37: Accesibilitatea rutieră conform SDTR. Județul Arad.	47
Figura nr. 38: Accesibilitatea rutieră la nivelul municipiului Arad).....	48
Figura nr. 39: Starea tehnică și durata de serviciu a drumurilor județene – Județul Arad la 31.03.2020	48
Figura nr. 40: Rețeaua de drumuri publice județene din județul Arad. Starea tehnică a drumurilor	49
Figura nr. 41: Statistici accidente rutiere, persoane decedate și rănite în județul Arad	52
Figura nr. 42: Statistici accidente în funcție de locația unde s-au produs (localitate/în afara localității) în județul Arad	52
Figura nr. 43: Viteza comercială pe liniile de cale ferată din județul Arad	53
Figura nr. 44: Viteza comercială pe sectoarele interorășenești din județul Arad	53
Figura nr. 45: Durata călătoriei cu transportul auto vs. durata călătoriei cu trenul	54
Figura nr. 46: Accesibilitatea feroviară conform SDTR. Județul Arad.	54
Figura nr. 47: Prognoza populației în variantă medie – județul Arad.	56
Figura nr. 48: Prognoza populației – județul Arad	56
Figura nr. 49: Prognoza PIB	58
Figura nr. 50: Direcțiile de dezvoltare a rețelelor de căi rutiere (P.A.T.N. Secțiunea I.A).....	60
Figura nr. 51: Proiecte de transport rutier incluse în MPGTR și rețeaua TEN-T	60
Figura nr. 52: Regiunea Vest – Propuneri proiecte drumuri județene	62
Figura nr. 53: Direcțiile de dezvoltare a rețelei de căi feroviare (P.A.T.N. Secțiunea I. A).....	65
Figura nr. 54: Proiecte de transport feroviar incluse în MPGTR (figura 10.14/ pag 726)	65
Figura nr. 55: Direcțiile de dezvoltare a rețelei de aeroporturi (P.A.T.N. Secțiunea I. A)	68
Figura nr. 56: Proiecte de transport aerian incluse în MPGTR (figura 10.17/ pag 729)	68
Tabel nr. 1: Populația stabilă a județului Arad. Sursa datelor: Serii TEMPO INS	4
Tabel nr. 2: Lungimea rețelei de drumuri publice a județului Arad la 31.12.2018.	19
Tabel nr. 3: Clasificarea liniilor feroviare din județul Arad.	23
Tabel nr. 4: Clasificarea stațiilor feroviare din județul Arad.	23
Tabel nr. 5: Stații și halte feroviare în județul Arad.....	24
Tabel nr. 6: Densitatea rețelei feroviare a județului Arad la 31.12.2018.	26
Tabel nr. 7: Traficul mediu zilnic anual pe drumurile naționale din județul Arad	34
Tabel nr. 8: Traficul mediu zilnic anual pe drumurile naționale DN69, DN79, DN 79A și DN7B	34
Tabel nr. 9: Traficul mediu zilnic anual pe drumurile județene din județul Arad	37
Tabel nr. 10: Evoluția traficului mediu zilnic anual pe drumurile județene din județul Arad 2010 – 2015	38
Tabel nr. 11: Drumuri județene cu stare tehnică precară sau durată de viață expirată.....	50
Tabel nr. 12: Statistica generală a accidentelor rutiere grave pe autostrăzi din județul Arad.	50
Tabel nr. 13: Statistica generală a accidentelor rutiere grave pe drumurile naționale din județul Arad	51

Tabel nr. 14: Statistica generală a accidentelor rutiere grave pe drumurile județene din județul Arad	51
Tabel nr. 15: Statistica generală a accidentelor rutiere grave pe drumurile comunale din județul Arad	51
Tabel nr. 16: Statistica generală a accidentelor rutiere grave pe străzile din localitățile din județul Arad	51
Tabel nr. 17: Coeficienți de creștere a populației	57
Tabel nr. 18: Coeficienții de evoluție a traficului în perioada 2015-2040. Ipoteză de evoluție peismistă a traficului	58
Tabel nr. 19: Propuneri de proiecte la nivel național (MPGTR, POIM 2014-2020) privind rețeaua rutieră	61
Tabel nr. 20: Proiecte prioritare de drumuri județene din județul Arad în Regiunea de Dezvoltare Vest	62
Tabel nr. 21: Proiecte de reabilitare și/sau modernizare a infrastructurii rutiere județene Arad	63
Tabel nr. 22: Propuneri de proiecte privind dezvoltarea rețelei feroviare la nivel național (MPGTR)	64
Tabel nr. 23: Propuneri de proiecte la nivel național (MPGT) privind dezvoltarea Aeroportului Arad	68



I. INTRODUCERE

1.1. SCOPUL ȘI ROLUL DOCUMENTAȚIEI

Prin caracterul său director, Planul de Amenajare a Teritoriului Județean (P.A.T.J.) are un rol hotărâtor în eșalonarea dezvoltărilor viitoare ale județului ca expresie spațială a programului de dezvoltare socio-economică a județului. În acord cu Legea nr. 350 /2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, Planul de Amenajare a Teritoriului Județean se corelează cu Planul de Amenajare a Teritoriului Național, cu programele guvernamentale sectoriale, precum și cu alte programe de dezvoltare.

Pentru o structurare mai bună a viitoarelor propuneri de dezvoltare, în cadrul P.A.T.J., conceput într-o manieră integrată, se va elabora o secțiune distinctă privind căile de comunicație, transportul și mobilitate. Astfel P.A.T.J. va asigura concordanța cu documentațiile sectoriale privind căile de comunicație, transportul și mobilitatea:

- la nivel european (strategii, programe etc.);
- la nivel național (secțiunea Căi de comunicație din Planul de Amenajare a Teritoriului Național; Master Planul General de Transport al României, elemente ale Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României - România policentrică 2035 etc.);
- la nivel local (prevederi ce vizează căile de comunicație, transportul și mobilitatea la nivel local - UAT).

În acord cu Ordinul MDRAP nr. 233/2016 privind Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001, fundamentarea propunerilor din cadrul documentațiilor amenajarea teritoriului se realizează pe baza studiilor de fundamentare.

Astfel, în vederea elaborării Secțiunii Căi de Comunicații și Transport pentru Planul de Amenajare a Teritoriului Județului Arad, studiul de fundamentare (prezenta documentație) va avea caracter:

- analitic urmărind la scara județului identificarea căilor de ameliorare a organizării circulației și transporturilor, dar și legăturilor dintre rețeaua rutieră și celelalte moduri de transport, pe baza analizei situației existente, a disfuncționalităților constatate și a posibilităților existente și viitoare.
- prospectiv prezentând, în anumite ipoteze, aspecte privind evoluția populației, evoluția indicelui de motorizare, evoluția traficului etc.
- studiul de fundamentare se va încheia cu un set de concluzii sintetice axate în principal pe diagnosticarea disfuncționalităților și pe formularea propunerilor de eliminare/diminuare a acestora pornind în primul rând de la valorificarea potențialului existent.
- astfel conceput prezentul studiu va putea constitui, într-o concepție unitară, fundamentul Secțiunii Căi de Comunicații și transport a Planului de Amenajare a Teritoriului Județului Arad.



- Prin modul său de abordare studiul va oferi posibilitatea gestionării datelor și rezultatelor atât în funcție de scopul urmărit la nivele adecvate de detaliere ale rețelei de drumuri studiate, cât și în corelare cu celelalte moduri de transport.

1.2. DATE DE BAZĂ NECESARE ELABORĂRII STUDIULUI

În prezentul raport se prezintă metodologia de culegere a datelor despre rețele de transport, volumul de trafic, parametrii socio-economici, atât pentru situația actuală cât și propunerile existente pentru modernizarea/ dezvoltarea infrastructurii de transport a județului Arad.

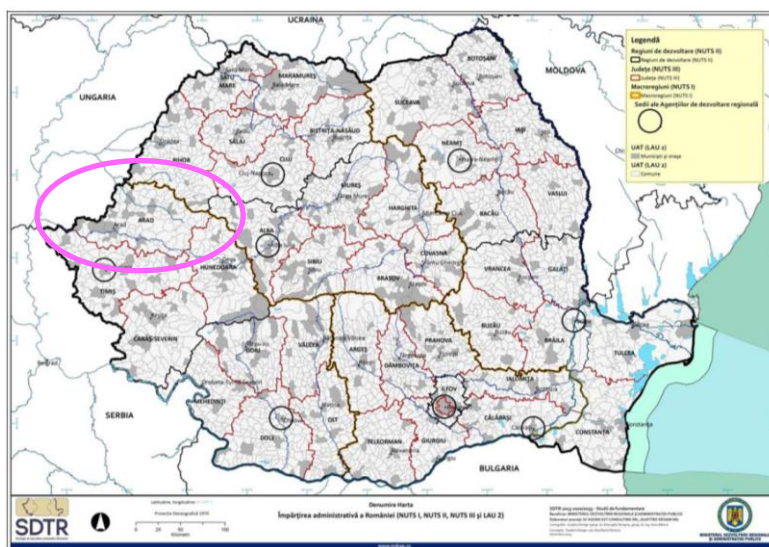
Întrucât Ordinul MDRAP nr. 233/2016 privind Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001, prevede ca studiile de fundamentare să prezinte concluzii pe bază de analiză de date actualizate, cu o vechime de maximum 3 ani față de data elaborării, au fost solicitate date actuale la nivelul anului 2019, după cum urmează:

- elaboratorul PATJ pentru rețelele de transport în format GIS, documentații anterioare privind infrastructura de transport;
- prin intermediul Consiliului Județean Arad s-au solicitat date de la DRDP Timișoara, CNAIR - CESTRIN, Sucursala Regionala de Căi Ferate Timișoara, Aeroportul Arad, Inspectoratul de Poliție Județean Arad;
- Date de la Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor referitoare la deținerea de vehicule,
- Date de la Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea.

1.3. DELIMITAREA OBIECTIVULUI STUDIAT

Regiunea de dezvoltare Vest, situată în partea vest a României și cu o suprafață de 32.034 km² (13,4% din suprafața totală a țării) include următoarele patru județe: Arad, Caraș Severin, Hunedoara și Timiș.

Figura nr. 1: Încadrarea județului Arad la nivel național și regional.



Sursa: SDTR. Studiul 15. Rețeaua de localități după rang și importanță

ACTUALIZAREA PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI ARAD

Etapa 1 – Elaborare studii de fundamentare cu caracter analitic și studii de fundamentare cu caracter prospectiv
Studii de fundamentare privind căile majore de comunicații și transport în județul Arad
urban team s.r.l.



Dintre cele patru județe ale Regiunii Vest, județul Arad cu o suprafață totală de 7.754 km² ocupă al treilea loc din punct de vedere al suprafeței (24,21% suprafața totală a regiunii și 3,65% din suprafața totală a țării), și locul al doilea din punct de vedere al populației stabile.

Densitatea populației la nivel județean este de 60,71 locuitori/kmp, ceea ce îl poziționează, de asemenea, sub media regională (62,35 locuitori/kmp) și națională (93,02 locuitori/kmp)¹.

Teritoriul județului Arad, plasat între 45°57' (Cuvejdia) și 46°38' (Berechiu) latitudine nordică și, respectiv, 22°39' (Târnavița) și 20°45' (Nădlac) longitudine estică, se învecinează:

- la sud: cu județul Timiș,
- la sud-est: cu județul Hunedoara,
- la est: cu județul Alba,
- la nord – nord-est: cu județul Bihor și
- la vest: cu Ungaria.

Județul dispune de patru puncte de trecere a frontierei la Nădlac I, Nădlac II, Turnu, Vârșand corespunzătoare modului rutier, două puncte de trecere a frontierei Curtici și Vladimirescu, corespunzătoare modului feroviar și unul corespunzătoare modului aerian (Aeroportul Internațional Arad).

Județul Arad include 78 localități, dintre care:

- 1 municipiu: Arad;
- 9 orașe: Chișineu-Criș, Curtici, Ineu, Lipova, Nădlac, Pâncota, Pecica, Sântana și Sebiș;
- 68 comune.

¹ Pe baza populației după domiciliu la 1.01.2020, accesat aprilie 2020



II. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

2.1. CONTEXTUL SOCIO-ECONOMIC CU IDENTIFICAREA DENSITĂȚILOR DE POPULAȚIE ȘI A ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE

Mobilitatea populației, dar și a mărfurilor este întotdeauna influențată de factorii socio-economici.

Pentru a înțelege relația dintre mobilitate, dezvoltarea rețelei de transport și factorii socio-economici, în capitolul de față se vor prezenta anumite categorii de date, demografice și socio-economice, precum și distribuția lor spațială la nivelul județului Arad.

2.1.1. Populația

Populația județului Arad, la 1 ianuarie 2020 număra conform INS, 470.093 persoane.

Tabel nr. 1: Populația stabilă a județului Arad. Sursa datelor: Serii TEMPO INS

UAT	Populația rezidentă (RPL 1992)	Populația rezidentă (RPL 1992)	Populația rezidentă (RPL 1992)	Populația după domiciliu (evidența populației cf. act de identitate) 1 ian. 2020
Județul Arad	487617	461791	430629	470093

Sursa: <http://www.insse.ro/cms/>- accesat apr. 2020

În comparație cu datele obținute din Recensămintele populației (observare exhaustivă odată la 10 – 11 ani), datele raportate la 1 ianuarie sau 1 iulie, la nivelul localităților presupun estimări ale populației pe baza datelor furnizate de evidența organelor administrative ale statului, incluzând soldul natural și migrator și evidențind populația după domiciliu, conform actelor de identitate.

În figurile 2 - 3 se prezintă distribuția spațială a populației, respectiv densitatea populației înregistrate la nivelul fiecărei localități din județul Arad, la 01 ianuarie 2020.



Figura nr. 2: Distribuția spațială a populației la nivel de localitate a județului Arad, la 01 ianuarie 2020.

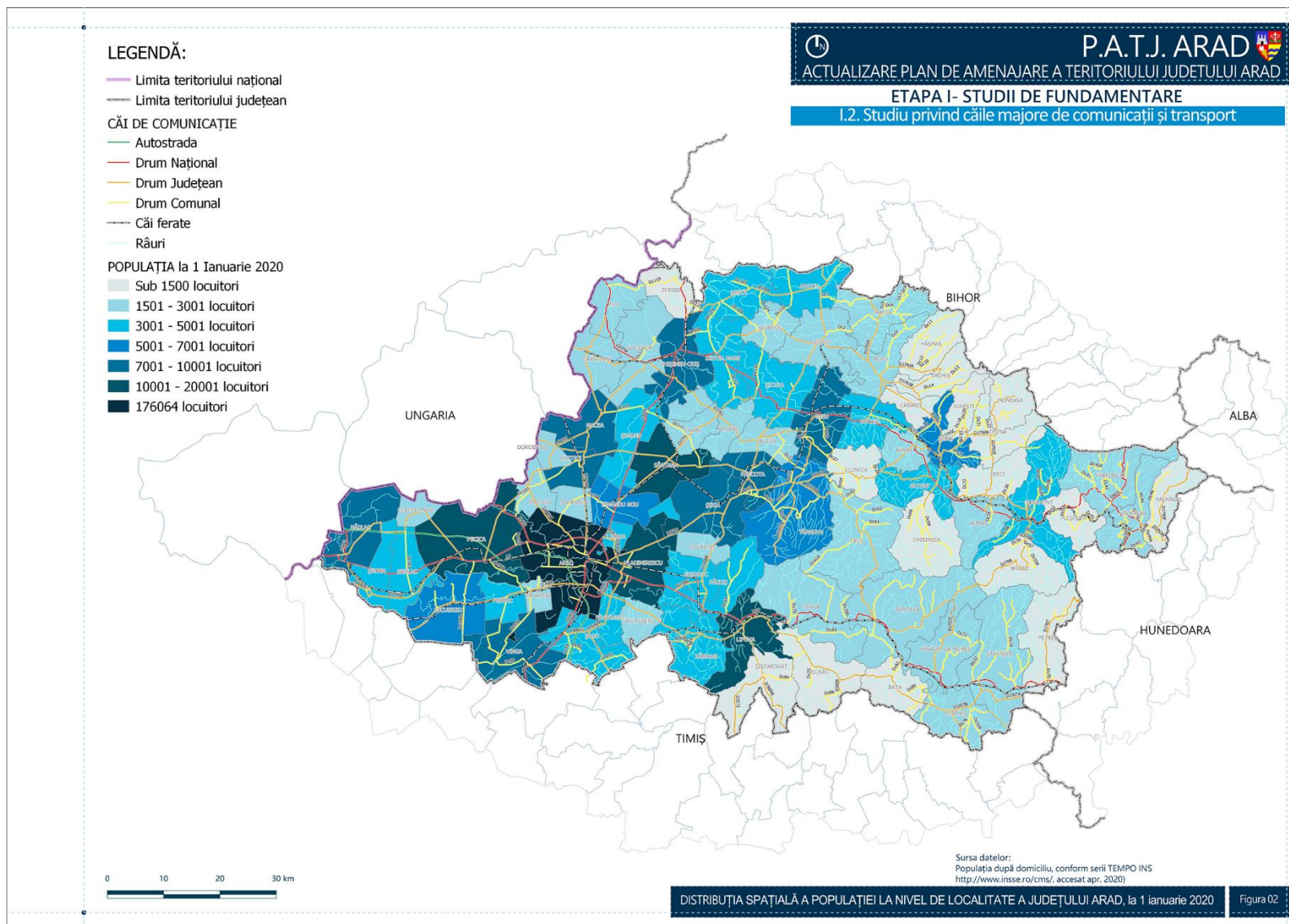
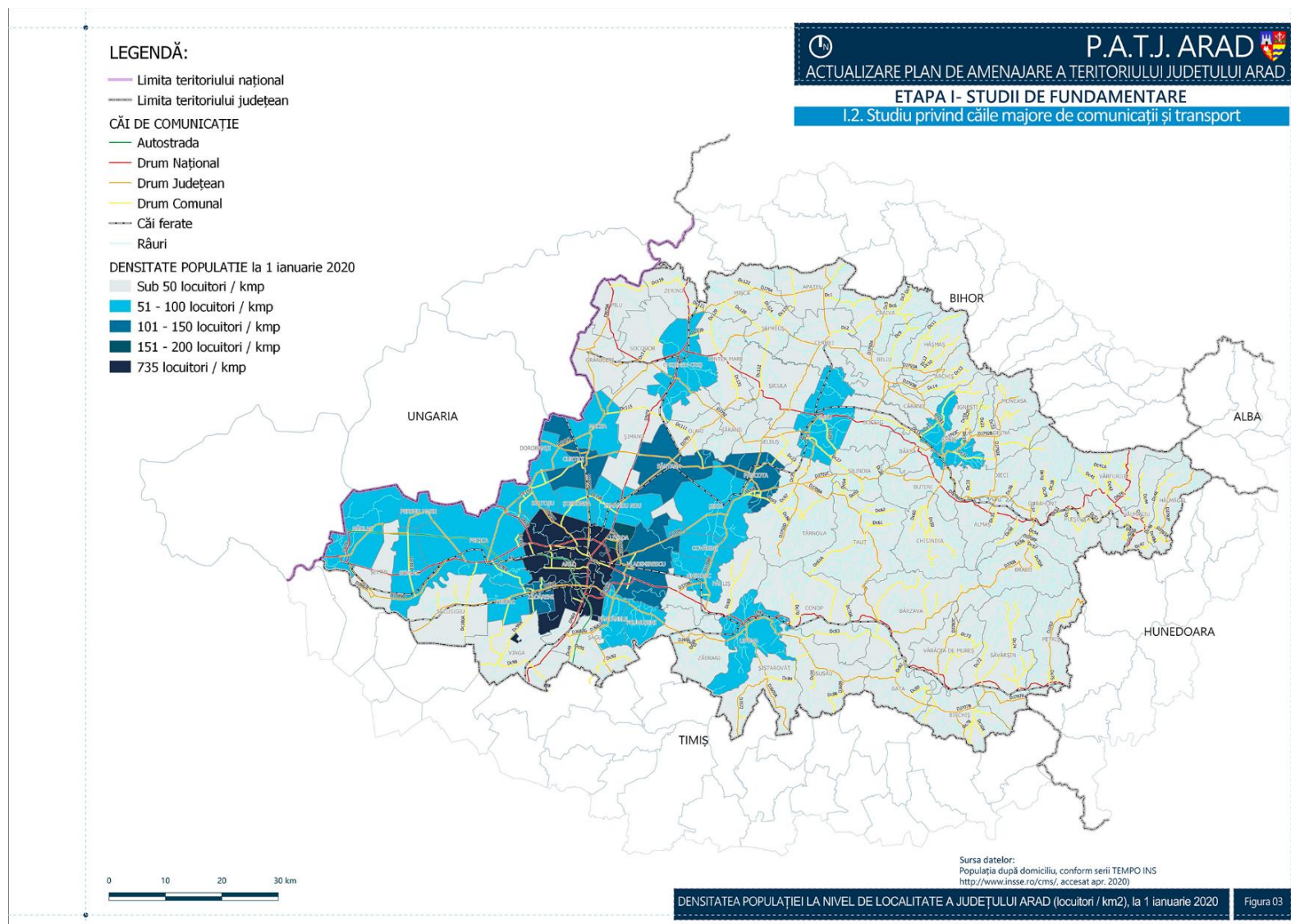




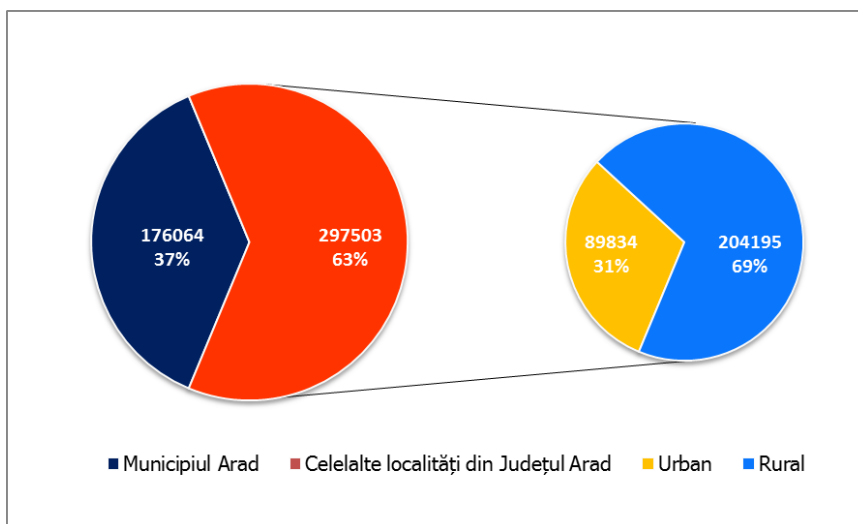
Figura nr. 3: Densitatea populației la nivel de localitate a județului Arad (locuitori/km²), la 01 ianuarie 2020





Din figura 4 se observă detașarea municipiului Arad ca pol urban important, în această localitate fiind concentrată circa 37% din populația județului Arad. În același timp celelalte localități urbane sunt de mici dimensiuni cu populații între 6320 și 15633 de locuitori. Cu toate acestea teritoriul limitrof acestora concentrează populația rurală adiacentă. Zona cea mai puțin populată se distinge în estul județului, zonă de munte fără localități urbane și deservită în primul rând de drumuri județene și comunale.

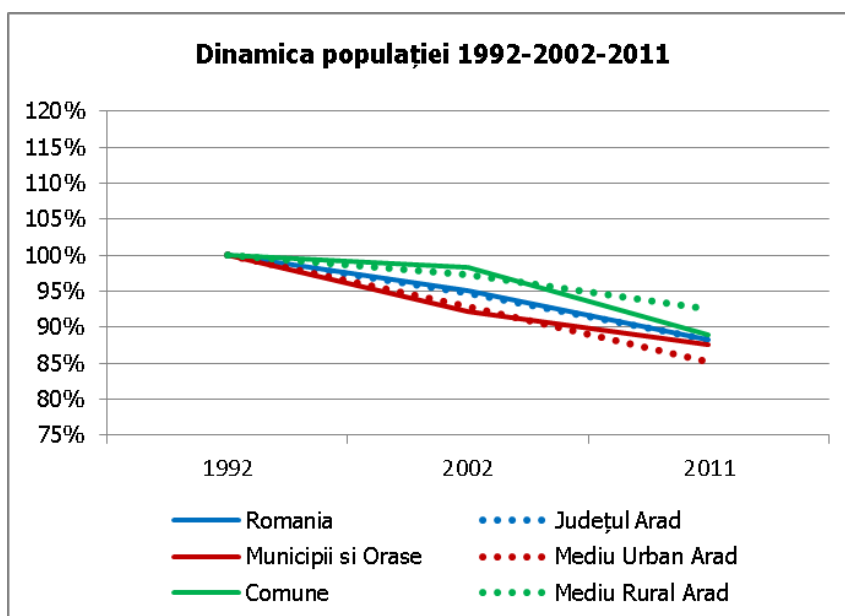
Figura nr. 4: Ponderea populației municipiului Arad la 1 ianuarie 2020.



Sursa: INS (<http://www.insse.ro/cms/>- accesat apr. 2020)

Datele înregistrate la ultimele trei Recensăminte ale populației arată că județul Arad urmează, în general, tendința națională de scădere a populației. Totuși, între 2002 și 2011, la nivel urban, județul Arad, pare să aibă o tendință de scădere mai accentuată decât media națională la nivel urban, în timp ce în mediul rural, tendința de scădere este mai ușoară față de media națională la nivel rural.

Figura nr. 5: Dinamica populației la ultimele trei recensăminte ale populației.



Sursa datelor: Serii TEMPO INS (<http://www.insse.ro/cms/>- accesat apr. 2020)



Figura nr. 6: Dinamica populației localităților urbane din județul Arad

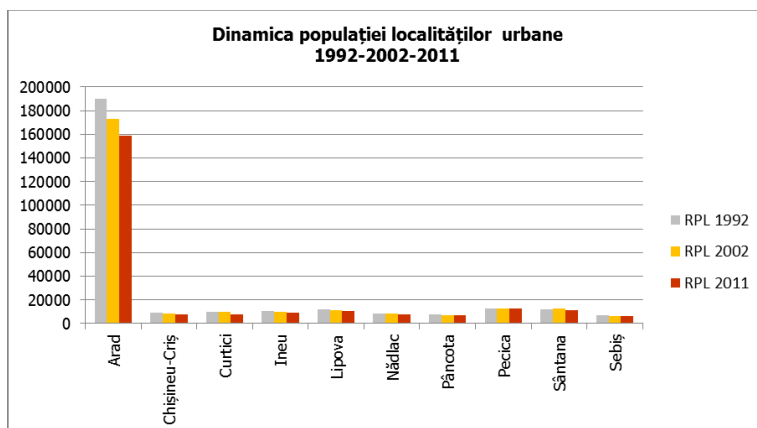
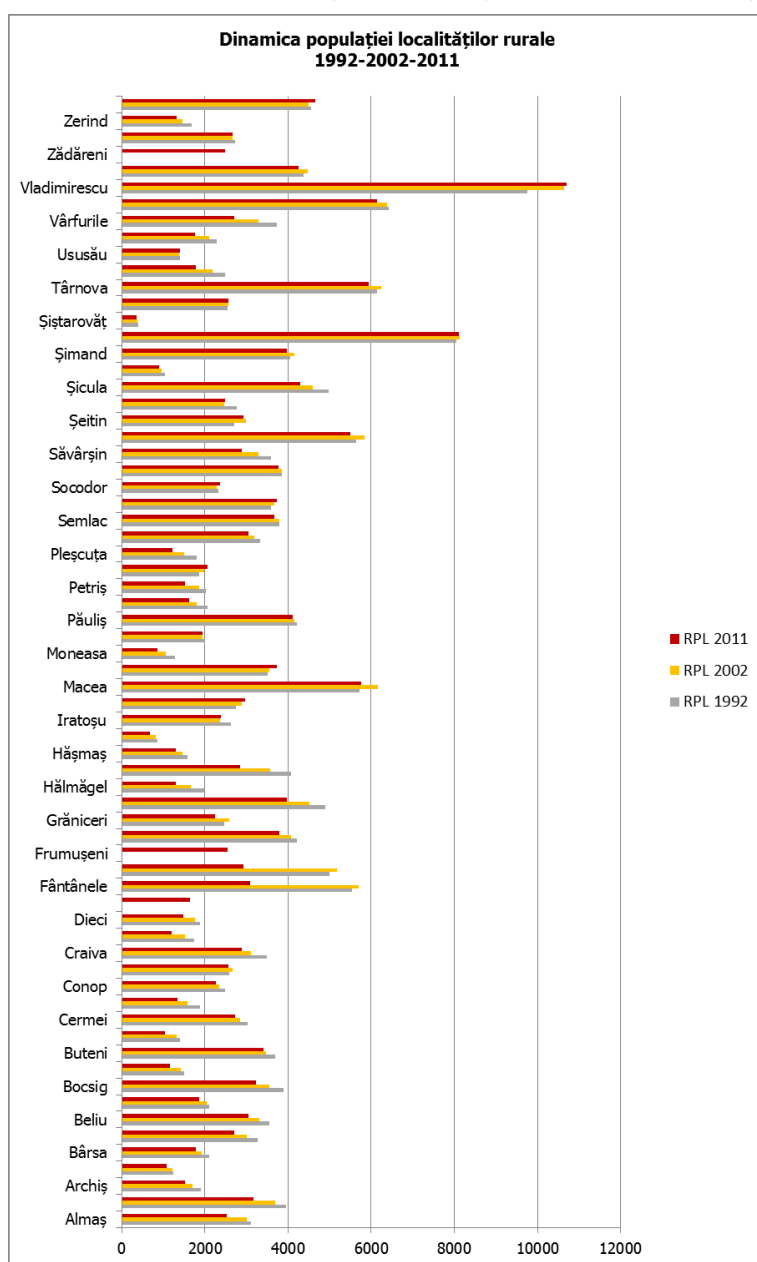


Figura nr. 7: Dinamica populației localităților rurale din județul Arad





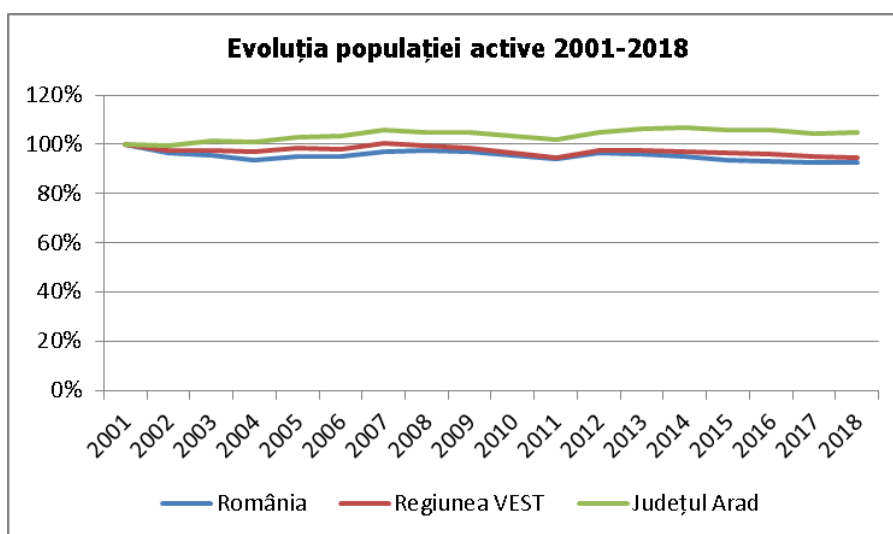
2.1.2. Forța de muncă

Alături de populație, localizarea activităților economice și gradul de ocupare al forței de muncă determină structura și intensitatea fluxurilor de circulație a călătorilor și mărfurilor.

Conform metodologiei INS, populația activă civilă caracterizează oferta potențială de forță de muncă și gradul de ocupare a populației cuprinzând populația ocupată civilă și șomerii înregistrați.

Populația activă a județului Arad era la sfârșitul lui 2018 de 214 mii persoane și în ultimii 18 ani, a înregistrat un trend ușor crescător, peste tendințele de scădere de la nivel național sau regional.

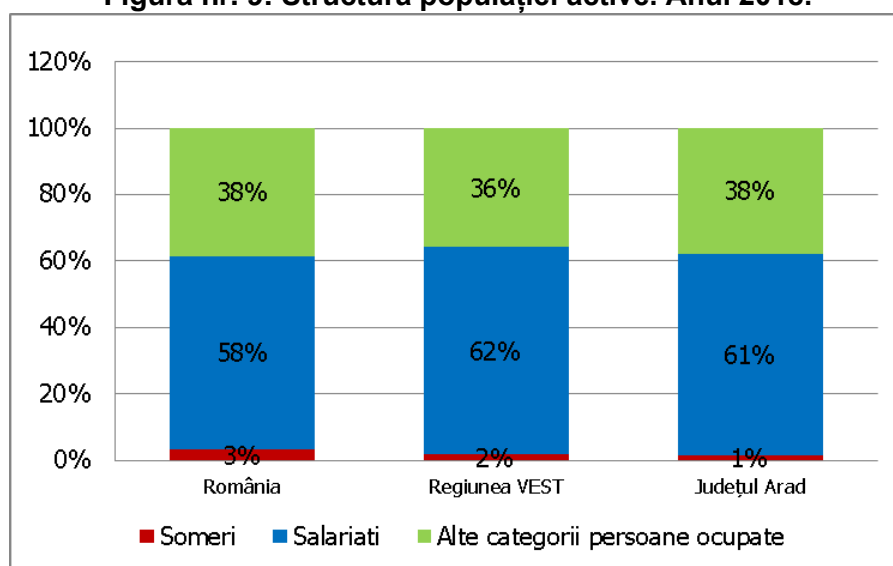
Figura nr. 8: Evoluția populației active civile.



Sursa datelor: Serii TEMPO INS (<http://www.insse.ro/cms/>- accesat apr.2020)

Structura populației active la nivel național, regional și județean, la sfârșitul anului 2018 este prezentată în figura următoare.

Figura nr. 9: Structura populației active. Anul 2018.



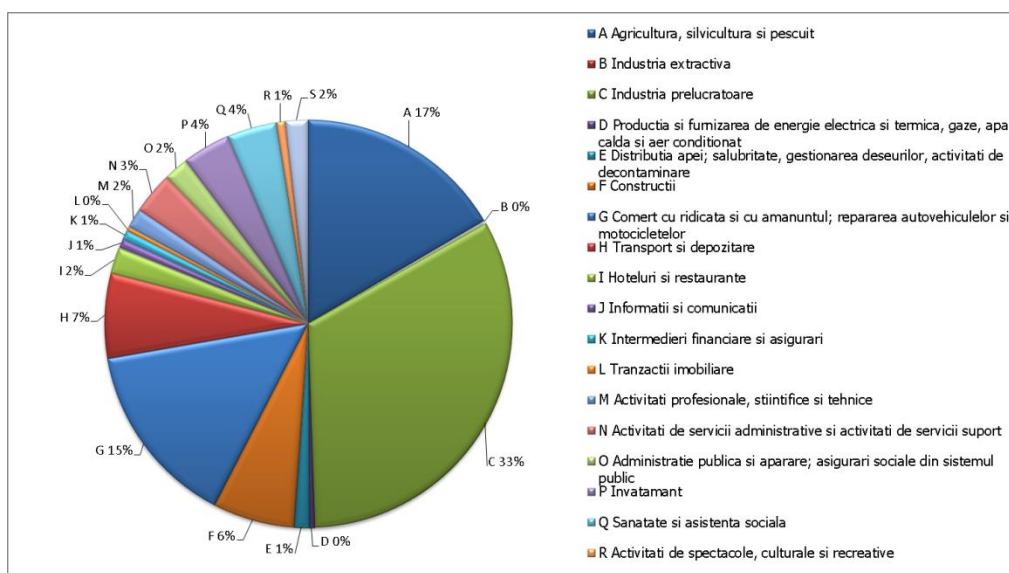
Sursa datelor: Serii TEMPO INS (<http://www.insse.ro/cms/>- accesat apr.2020)



Conform datelor statistice furnizate de INS, în 2018, populația ocupată din județul Arad – 211,3 mii persoane, reprezentau 25,5% din populația ocupată la nivelul Regiunii SV și 2,5% din totalul populației ocupate la nivel național.

Principalele activități ale economiei naționale în care sunt implicate persoanele ocupate din județul Arad sunt reprezentate în primul rând de sectorul industriei prelucrătoare – 32,7%, agricultură, pescuit și silvicultură – cca 16,6%, comerț – 14,7%, transport și depozitare – 6,7%, construcții – 6,5%.

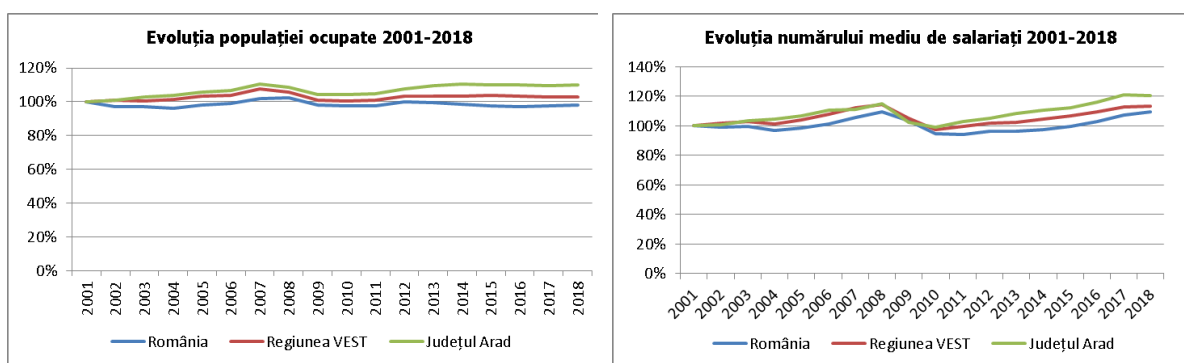
Figura nr. 10: Distribuția populației ocupate pe ramuri ale economiei naționale. Județul Arad, anul 2018.



Sursa datelor: Serii TEMPO INS (<http://www.insse.ro/cms/>- accesat apr.2020)

În ceea ce privește populația ocupată, componenta principală o reprezintă numărul de salariați.

Figura nr. 11: Evoluția populației ocupate și a numărului mediu de salariați. Județul Arad, anul 2018.

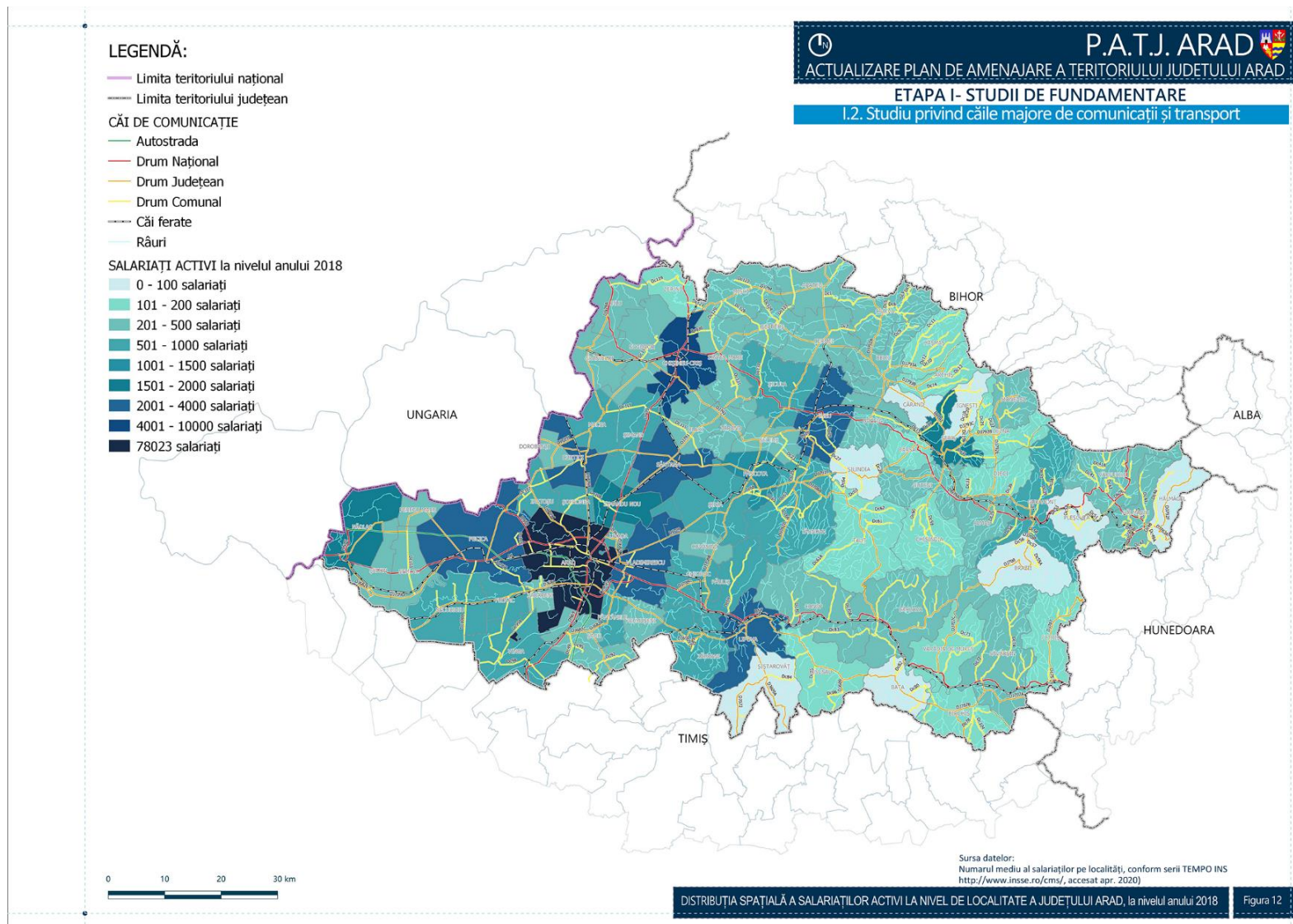


Sursa datelor: Serii TEMPO INS (<http://www.insse.ro/cms/>- accesat apr.2020)

Spre deosebire de totalul populației ocupate, evoluția numărului de salariați înregistrează în ultimii ani o ușoară tendință de creștere, iar la nivelul județului Arad aceasta este mai pronunțată față de media Regiunii V.



Figura nr. 12: Distribuția spațială a salariaților activi la nivel de localitate a județului Arad, la nivelul anului 2018.



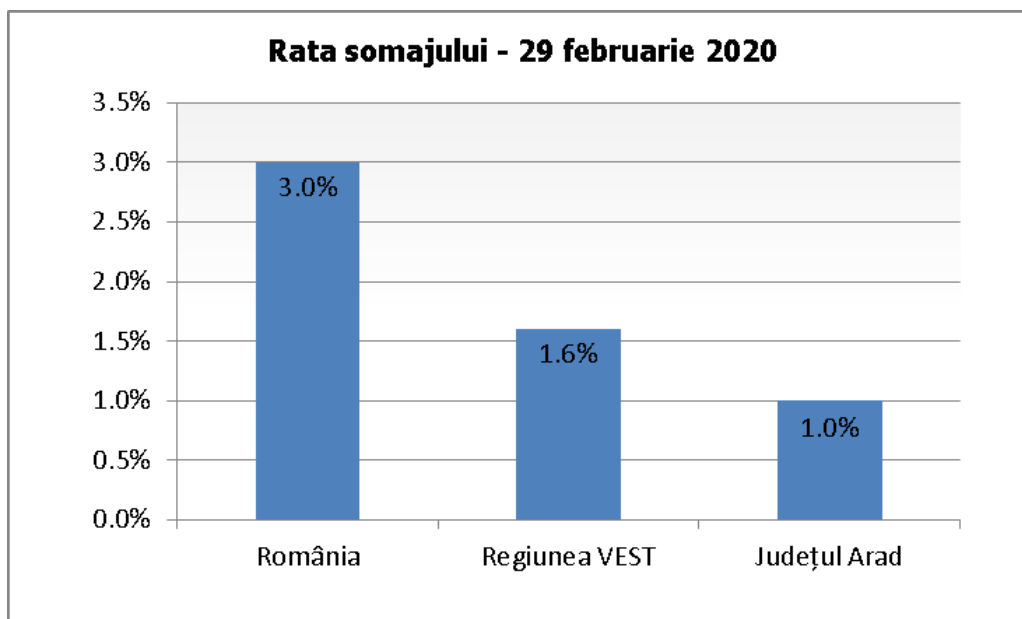


Conform datelor publicate de INS, la nivelul anului 2018, numărul mediu al salariaților din Județul Arad era 130343 persoane. Municipiul Arad concentrează 59,9% din numărul de salariați. Distribuția spațială a acestora este prezentată în figura 12.

Zona de vest a județului se remarcă din nou prin valorile cele mai mari ale indicatorului, concentrate în special în localitățile urbane.

În ceea ce privește șomajul, la sfârșitul lunii februarie 2020, Regiunea Vest înregistrează cea mai mică rată a șomajului la nivel regional, după Regiunea București-Ilfov, iar Județul Arad este pe locul al treilea în țară, ca nivel al celor mai mici rate ale șomajului, cu o rată de 1%, la o treime față de media națională.

Figura nr. 13: Rata șomajului înregistrat la sfârșitul lunii februarie 2020

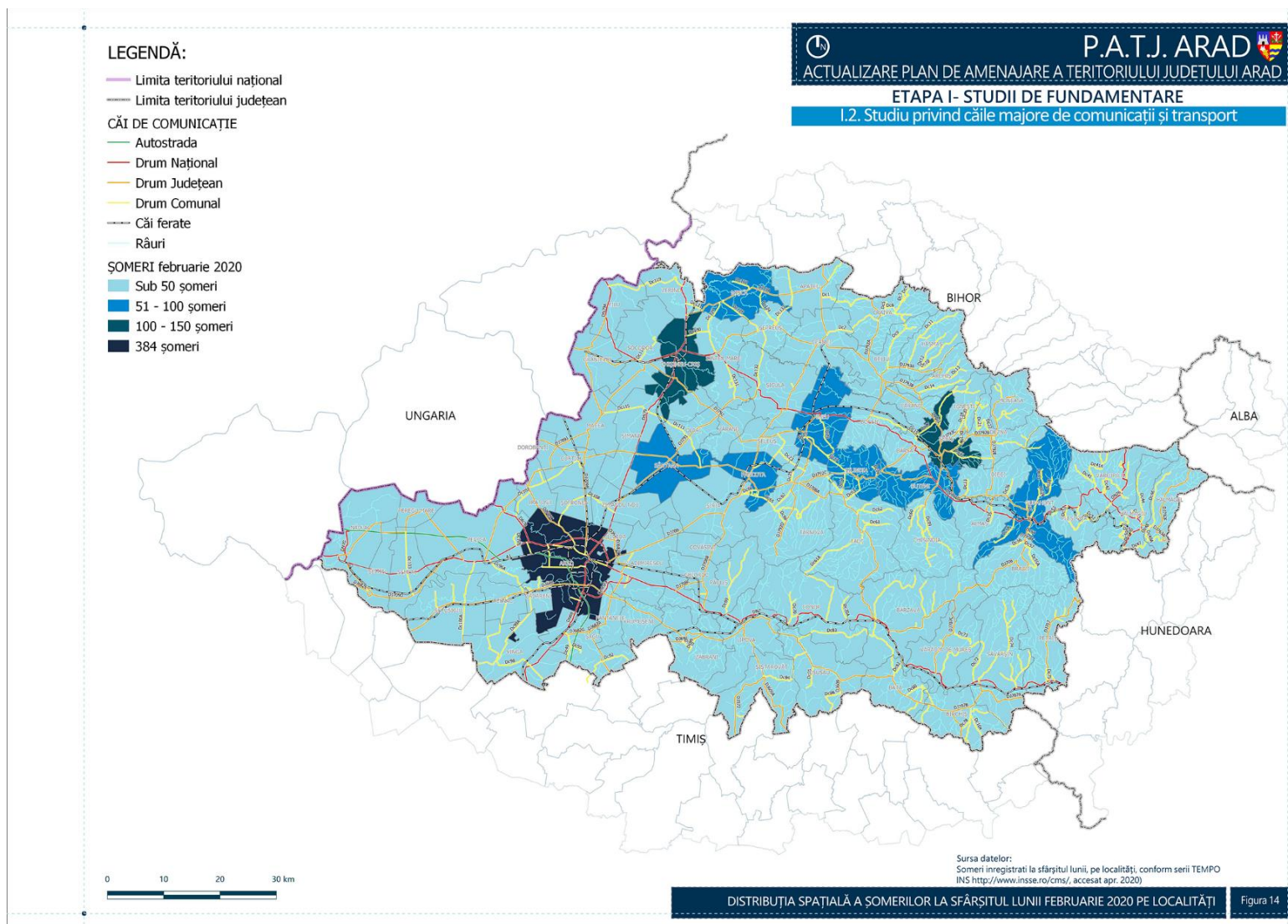


Sursa datelor: Serii TEMPO INS (<http://www.insse.ro/cms/> - accesat apr.2020)

Distribuția spațială a șomerilor la nivelul localităților din Județul Arad evidențiază municipiul Arad ca având numărul cel mai mare de șomeri, apoi localitățile urbane din jumătatea nordică. Cu toate acestea, numărul de șomeri raportat la populația în vârstă de muncă (18 – 62 de ani), conform metodologiei INS, variază între 0% și 5% la sfârșitul lunii februarie 2020. Odată în plus, acest indice pune în evidență o situație mai defavorabilă a localităților din nordul și nord-estul județului situate adiacent DN 79A, în timp ce în jumătatea de sud a județului, pe axa deservită de DN 7, A1 și DN 69, se înregistrează ponderi sub 1%.



Figura nr. 14: Distribuția spațială a șomerilor la sfârșitul lunii februarie 2020 pe localități

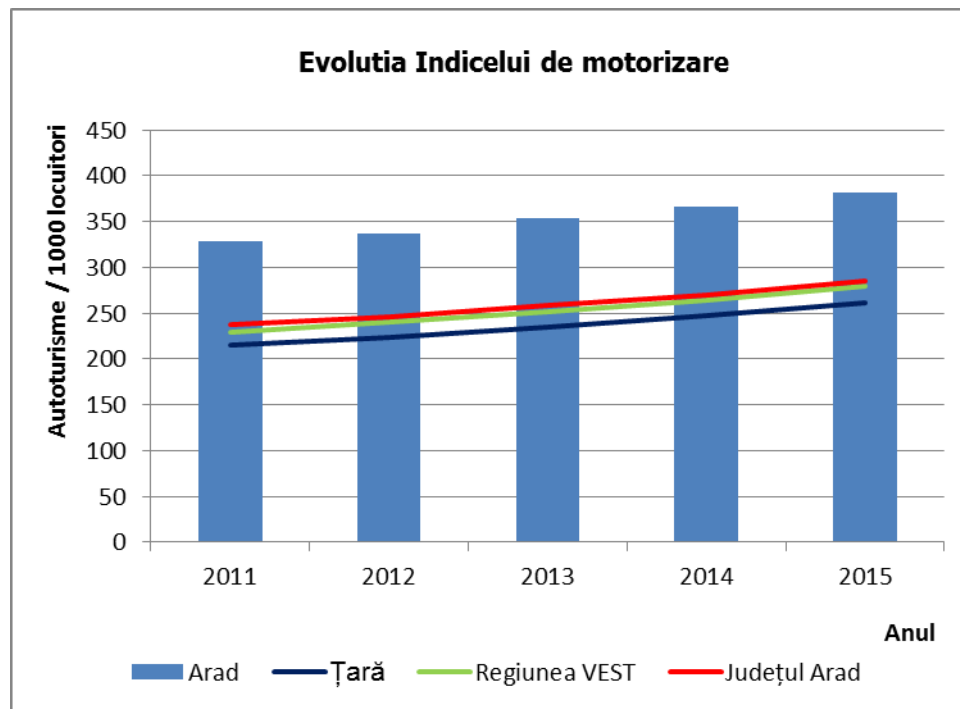




2.1.3. Evoluția indicelui de motorizare

Potrivit datelor statistice privind parcul auto, disponibile pe site-ul DRPCIV și luând în considerare datele despre populație furnizate de INS, pentru județul Arad, indicele de motorizare a fost estimat la cca. 285‰ pentru autoturisme la sfârșitul lui 2015, fapt ce arată ca acest județ are un nivel de motorizare situat ușor peste media națională și peste media Regiunii Vest așa cum se observă și în reprezentarea grafică următoare. În ceea ce privește indicele de motorizare al municipiului Arad, acesta depășește cu mult media națională.

Figura nr. 15: Evoluția indicelui de motorizare



Sursa: prelucrare proprie din date DRPCIV și Serii TEMPO, INS

2.2. CĂI DE COMUNCAȚIE ȘI TRANSPORT. REȚELE DE TRANSPORT

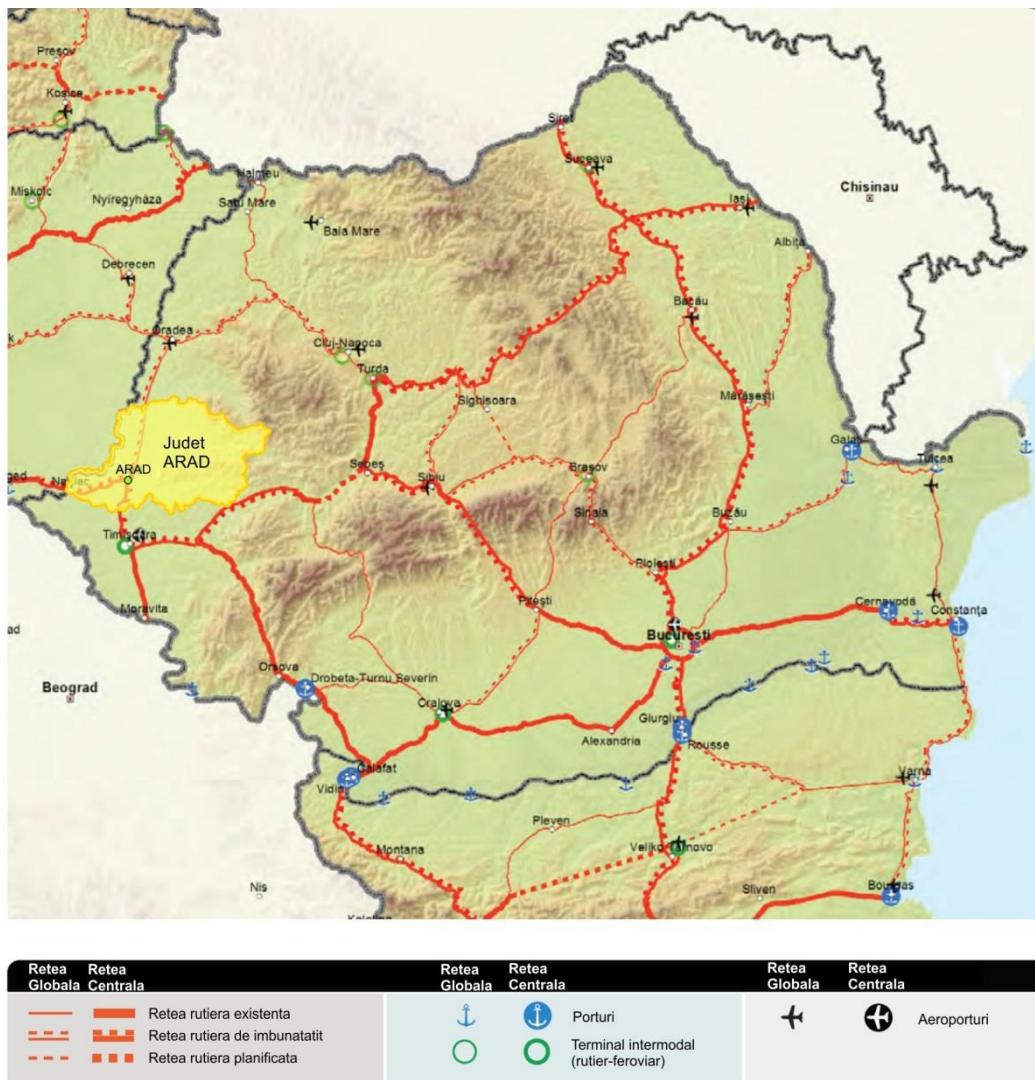
Rețeaua de transport județean Arad deservește trei din modurile de transport existente la nivel național: modul rutier, modul feroviar și modul aerian.

2.2.1. Rețeaua de transport rutier

În context european, teritoriul județului Arad este traversat atât de rețeaua rutieră europeană TEN-T centrală, cât și de rețeaua TEN-T globală. Aceste rețele rutiere europene se intersectează în municipiul Arad (v. figura 16). Trebuie precizat de asemenea că în județul Arad, sectoarele rețelei TEN-T centrale reprezintă elemente componente suprapuse ale Coridorului TEN-T Orient/ Mediterana de Est și, respectiv ale Coridorului Rin – Dunare.



Figura nr. 16: Rețeaua rutieră TEN-T pe teritoriul României



În context național, din punct de vedere administrativ-teritorial², drumurile care deserveșc rețeaua de transport rutier a județului Arad se clasifică în trei categorii:

- drumuri de interes național;
- drumuri de interes județean;
- drumuri de interes local.

Drumurile de interes național aparțin proprietății publice a statului și cuprind drumurile naționale, care asigură legăturile cu capitala țării, cu reședințele de județ, cu obiectivele de interes național, între ele, precum și cu țările vecine, și pot fi clasificate ca:

- autostrăzi;
- drumuri expres;

² În acord cu Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor drumurile publice (Forma sintetică la data 10-feb-2016).



- drumuri naționale europene (E);
- drumuri naționale principale;
- drumuri naționale secundare.

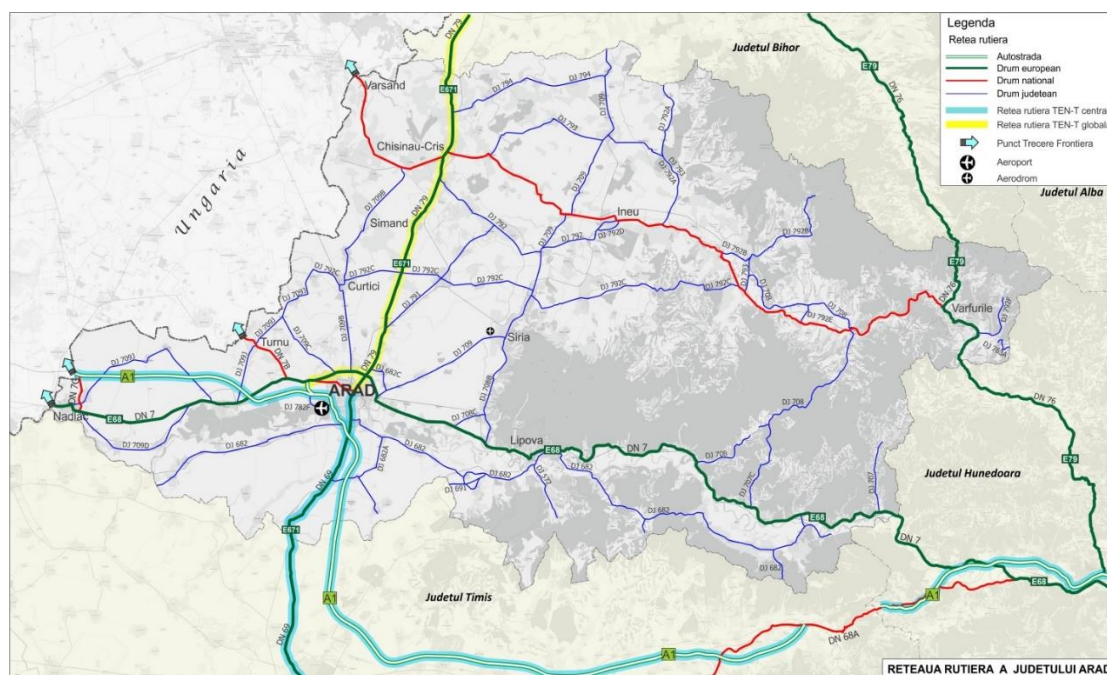
Drumurile de interes județean fac parte din proprietatea publică a județului și cuprind drumurile județene, care asigură legătura între:

- reședințele de județ cu municipiile, cu orașele, cu reședințele de comună, cu stațiunile balneoclimaterice și turistice, cu porturile și aeroporturile, cu obiectivele importante legate de apărarea țării și cu obiectivele istorice importante;
- orașe și municipii, precum și între acestea și reședințele de comună;
- reședințe de comună.

Drumurile de interes local aparțin proprietății publice a unității administrative pe teritoriul căreia se află și pot fi clasificate ca:

- drumuri comunale, care asigură legăturile:
 - între reședința de comună și satele componente sau cu alte sate;
 - între oraș și satele care îi aparțin, precum și cu alte sate;
 - între sate;
- drumuri vicinale - drumuri ce deserveșc mai multe proprietăți, fiind situate la limitele acestora;
- străzi - drumuri publice din interiorul localităților, indiferent de denumire: stradă, bulevard, cale, chei, splai, șosea, alee, fundătură, uliță etc

Figura nr. 17: Rețeaua de drumuri publice a județului Arad



ACTUALIZAREA PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI ARAD

Etaapa 1 – Elaborare studii de fundamentare cu caracter analitic și studii de fundamentare cu caracter prospectiv
Studiu de fundamentare privind căile majore de comunicații și transport în județul Arad
urban team s.r.l.



Județul Arad este traversat de drumuri europene, care în prezent se suprapun pe traseele drumurilor naționale (europene) existente:

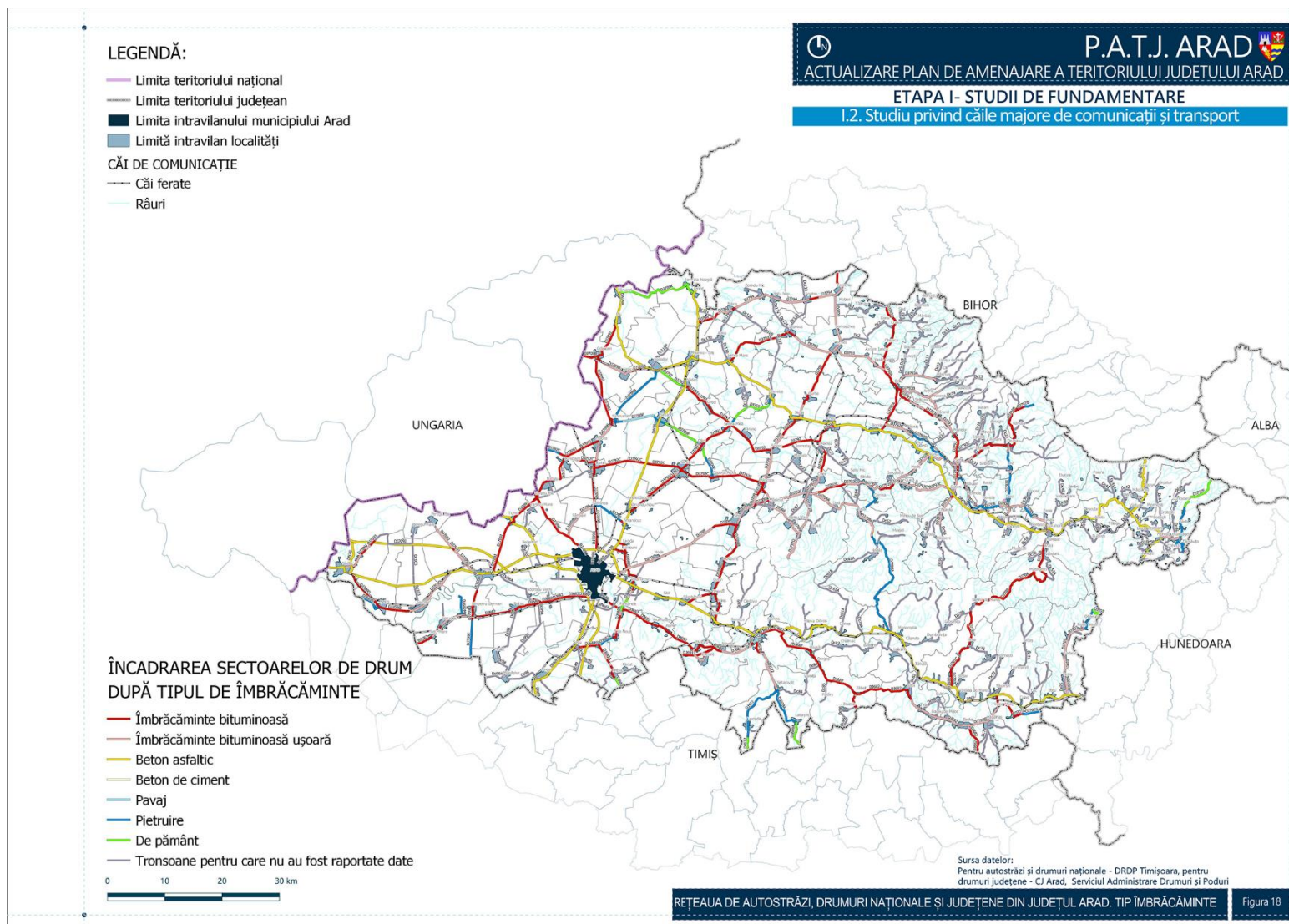
- Drumul european E68 – clasa A: Szeged (Ungaria) – Arad – Deva – Sibiu – Brașov, cu suprapunere în județul Arad pe drumul național DN 7.
- Drumul european E79 – clasa A: (frontiera cu Ungaria) Borș – Oradea – Vârfurile – Deva – Petroșani – Tg. Jiu – Filiași – Craiova – Calafat (frontiera cu Bulgaria), cu suprapunere în județul Arad pe drumul național DN 76.
- Drumul european E671 – clasa B: Timișoara – Arad – Oradea – Satu Mare, cu suprapunere în județul Arad pe drumurile naționale DN 69 și DN 79.

Poziționarea județului la limita vestică a țării își pune amprenta asupra caracterului rețelei rutiere. Legăturile rutiere cu Ungaria, se realizează prin următoarele patru puncte de trecere a frontierei (P.T.F.):

- PTF Nădlac II pe A1;
- PTF Nădlac I pe DN 7;
- PTF Turnu pe DN 7B;
- PTF Vărșand pe DN 79A.



Figura nr. 18: Rețeaua de drumuri publice a județului Arad. Tip suprafață





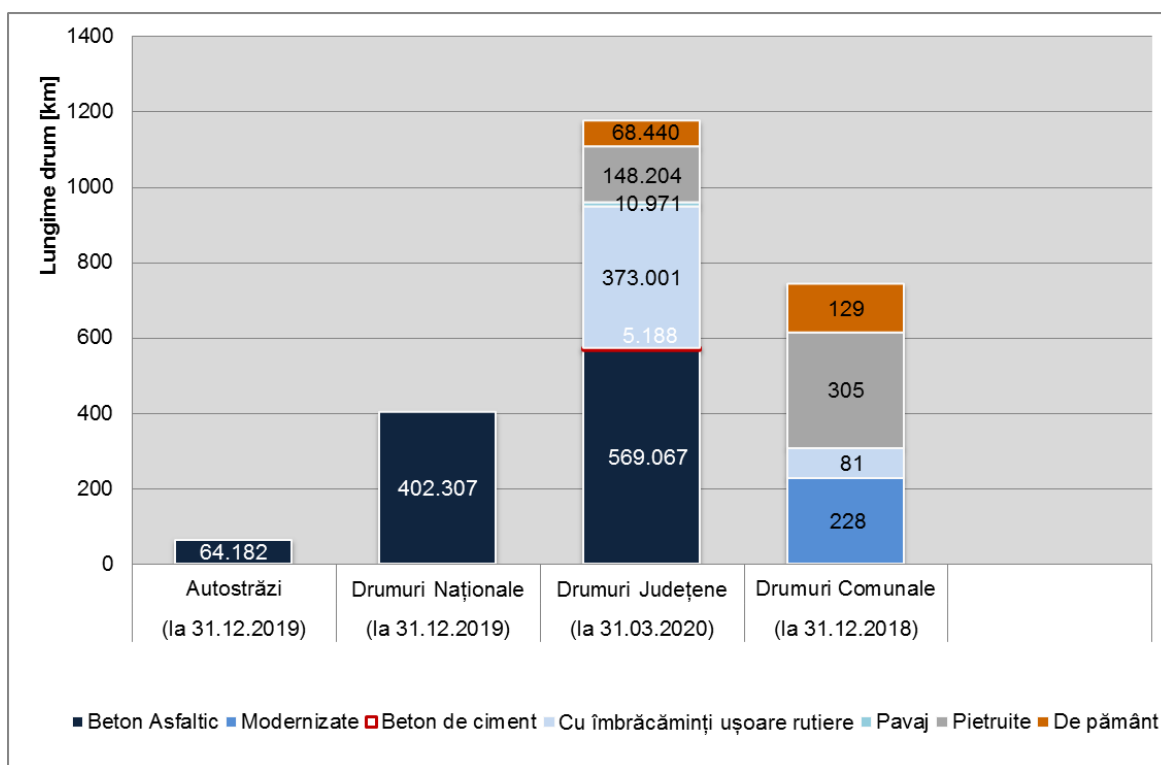
Regiunea de dezvoltare Vest are o densitate a drumurilor publice (km drum/100 km² teritoriu) de 34,4 situându-se sub media națională (36,2). Județul Arad se poziționează pe penultimul loc în cadrul regiunii, cu o densitate de 32,5 km/100km², situându-se atât sub media regiunii, cât și sub media națională.

Tabel nr. 2: Lungimea rețelei de drumuri publice a județului Arad la 31.12.2018.

Teritoriu	Rețeaua de drumuri publice	
	Lungime (km)	Densitate (km/100 km ²)
România	86234	36.2
Regiunea de dezvoltare VEST	11033	34.4
Județul Arad	2523	32.5
Județul Caraș-Severin	1970	23.1
Județul Hunedoara	3340	47.3
Județul Timiș	3200	36.8

Sursa datelor: Serii TEMPO INS (<http://www.insse.ro/cms/>, accesat apr. 2020)

Figura nr. 19: Lungimea rețelei de drumuri publice a județului Arad, pe categorii



sursa: Autostrăzi și drumuri naționale – DRDP Timișoara, drumuri județene – CJ Arad. Serviciul Administrare Drumuri și Poduri, drumuri comunale – INS. Serii TEMPO

Conform datelor primite de la DRDP Timișoara, CJ Arad, Serviciul Administrare Drumuri și Poduri și extrase din seriile TEMPO (INS), rețeaua de drumuri publice a județului Arad include:

- 64,182 km de autostradă,



Figura nr. 21: Rețeaua feroviară a județului Arad

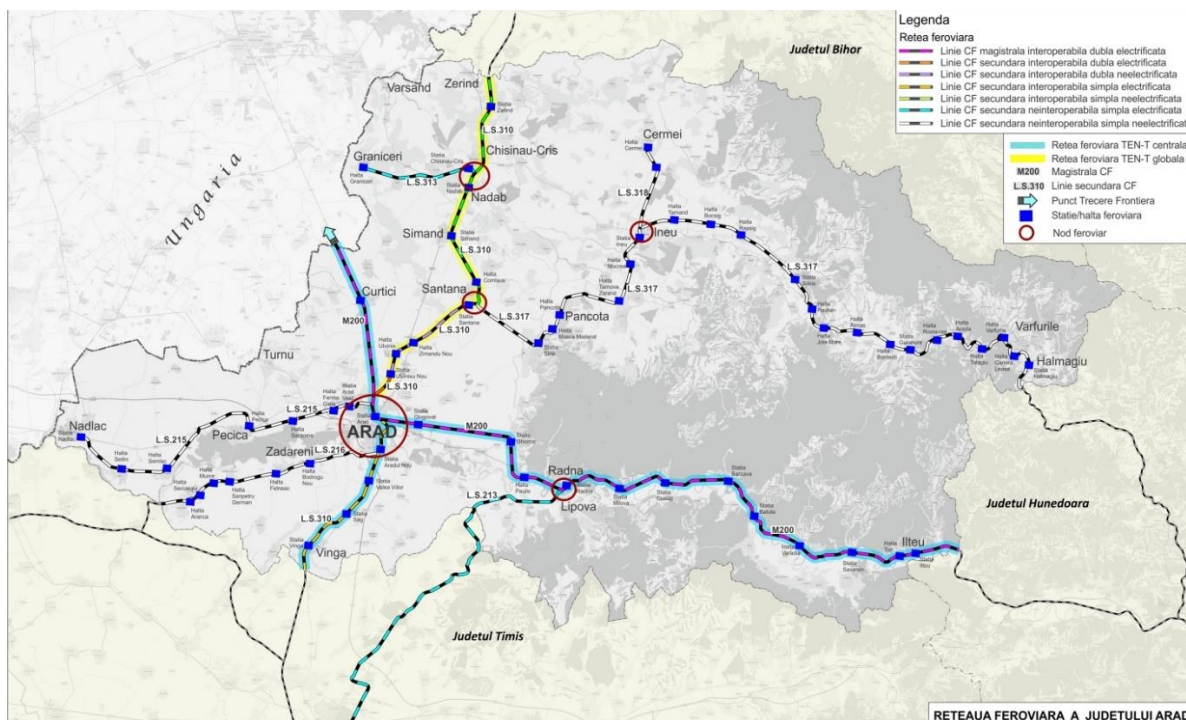
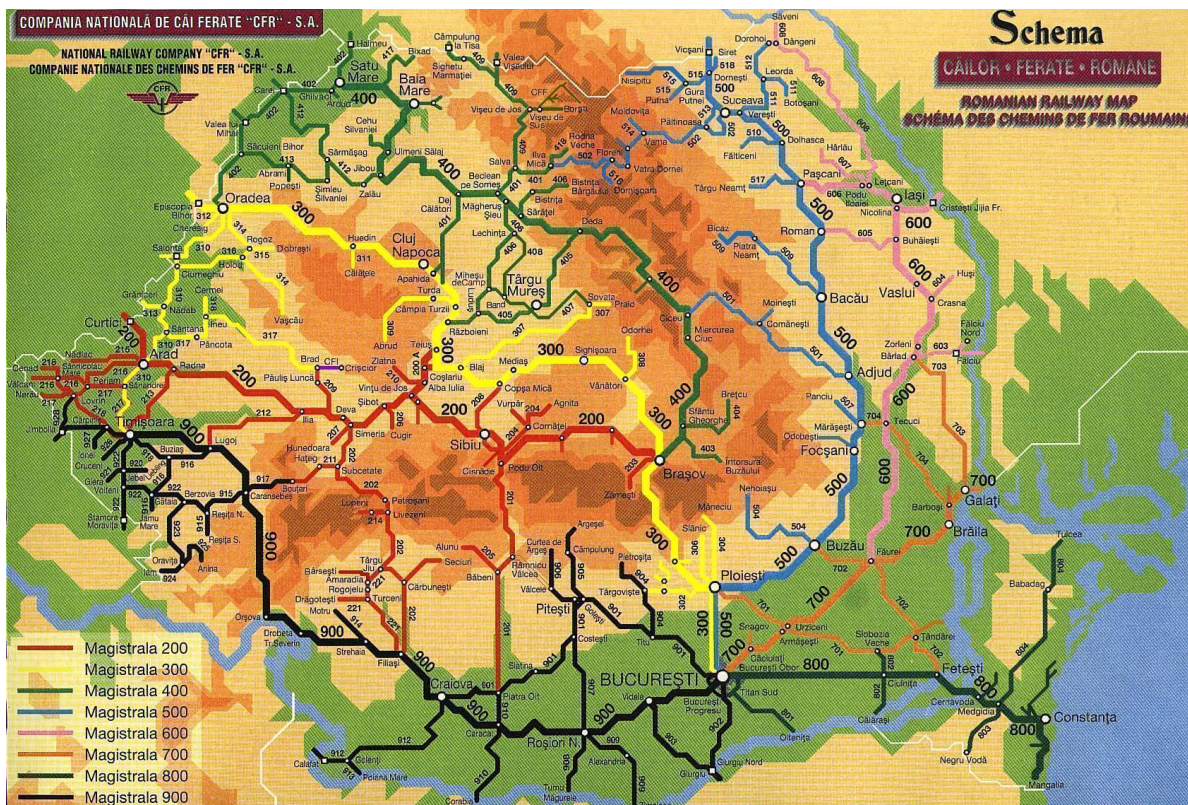


Figura nr. 22: Rețeaua feroviară a României



La nivel național, rețeaua de cale ferată este alcătuită din 9 magistrale principale (v. figura 22) din care se desprind mai multe linii secundare. Magistrala 200 de cale ferată, al cărei traseu este Brașov - Podu Olt - Sibiu - Vințu de Jos - Simeria - Arad - Curtici, străbate teritoriul județului Arad pe relația Săvârșin - Arad - Curtici. Aceasta face parte din Coridorul

ACTUALIZAREA PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI ARAD

Etapă 1 – Elaborare studii de fundamentare cu caracter analitic și studii de fundamentare cu caracter prospectiv
 Studiu de fundamentare privind căile majore de comunicații și transport în județul Arad
 urban team s.r.l.



TEN T european Rin – Dunăre. Pe sectorul Arad – Curtici Coridorul european Rin – Dunăre se suprapune și cu Coridorul Orient/ Mediterana de Est.

Din magistrala de cale ferată 200 se desprind liniile secundare ce traversează județul Arad:

- 213: Radna – Timișoara Est (linie simplă neelectrificată)
- 215: Arad – Pecica – Nădlac (linie simplă neelectrificată)
- 216: Arad – Periam – Sânnicolau Mare - Vălcan (linie simplă neelectrificată)

Pe teritoriul județului Arad este asigurată și conexiunea cu magistrala de cale ferată 300 prin intermediul liniei secundare:

- 310: Oradea – Salonta – Chișineu Criș – Sântana – Arad – Sânnandrei – Timișoara (linie simplă neelectrificată între Oradea și Sântana, linie dublă neelectrificată între Sântana și Ulvișul Nou, linie dublă electrificată între Ulvișul Nou și Arad, linie simplă electrificată între Arad și Timișoara). Sectorul Arad – Sânnandrei – Timișoara face parte din Coridorul TEN T european Orient/ Mediterana de Est.

Din linia secundară 310 se desprind următoarele linii secundare ce traversează județul Arad:

- 313: Nădab - Grăniceri (linie simplă neelectrificată pe care nu circulă trenuri de călători)
- 317: Sântana – Pâncota – Ineu – Hălmagiu – Brad (linie simplă neelectrificată)
- 318: Ineu – Cermei (linie simplă neelectrificată).

Pe de altă parte, rețeaua feroviară din România este structurată³ în infrastructură interoperabilă și neinteroperabilă:

- infrastructura feroviară interoperabilă este cea care se poate conecta la infrastructura feroviară transeuropeană, fiind administrată în concordanță cu prevederile privind accesul liber al operatorilor feroviari și dezvoltată în conformitate cu normele tehnice de interoperabilitate adoptate pe plan european.
- infrastructura feroviară neinteroperabilă este cea aferentă traficului local, conectată sau nu la infrastructura feroviară interoperabilă, administrată și dezvoltată pe baza unor reglementări specifice interne. În funcție de caracteristicile tehnice ale liniilor și de viteza maximă admisă, secțiunile de circulație sunt clasificate pe categorii care au influență în modul de tarifare.

Întrucât până la data elaborării prezentului studiu nu au fost primite date din partea Sucursalei Regionale CF Timișoara a CFR S.A., mai jos sunt specificate caracteristicile tehnice ale rețelei feroviare din județul Arad, preluate din Documentul de referință al Rețelei CFR, Anexa 9, versiunea 9.2, 15 decembrie 2019, structurate după criteriile:

³ <http://www.cfr.ro/index.php/ct-menu-item-81/ct-menu-item-83>



- tipul căii ferate (simplă sau dublă);
- modul de tracțiune (electrificată sau neelectrificată)
- interoperabilitate.

Tabel nr. 3: Clasificarea liniilor feroviare din județul Arad.

Linia	Tip	Sector de cale ferată	Electrificată/ Neelectrificată		Interoperabilă/ Neinteroperabilă
200	magistrală	Ilteu – Radna – Arad – Curtici	dublă	electrificată	interoperabilă
213	secundară	Radna – Timișoara Est	simplă	electrificată	neinteroperabilă
215	secundară	Arad – Pecica – Nădlac	simplă	neelectrificată	neinteroperabilă (RC – CF TRANS SRL)
216	secundară	Aradul Nou – Zădăreni	simplă	neelectrificată	neinteroperabilă (RC – CF TRANS SRL)
310	secundară	Zerind – Nădab - Sântana	simplă	neelectrificată	interoperabilă
		Sântana – Utvinișul Nou	dublă	neelectrificată	interoperabilă
		Utvinișul Nou - Arad	dublă	electrificată	interoperabilă
		Arad - Vinga	simplă	electrificată	interoperabilă
313	secundară	Nădab - Grăniceri	simplă	electrificată	neinteroperabilă
317	secundară	Sântana – Pâncota – Ineu – Hălmagiu	simplă	neelectrificată	neinteroperabilă (RC – CF TRANS SRL)
318	secundară	Ineu – Cermei	simplă	neelectrificată	neinteroperabilă (RC – CF TRANS SRL)

Sursa datelor: Conform Anexelor Documentului de Referință al Rețelei CFR, Anexa 9, versiunea 9.2, 15 decembrie 2019

Reprezentarea nodurilor, stațiilor și haltelor feroviare, precum și a punctelor de trecere a frontierei asociate rețelei feroviare din județul Arad au fost prezentate în figura 21.

Conform Anexei 9. Documentul de Referință al Rețelei CFR. Versiunea 9.2. 15 decembrie 2019⁴ stații se clasifică astfel:

Tabel nr. 4: Clasificarea stațiilor feroviare din județul Arad.

Nr.	Stația	Grad	Tip secție	Tip trafic	Administrator	Terminale de mărfuri
			I / N	C / M		T / L
1	ARAD	I	I	C,M	CFR	L
2	ARAD VEST	III	I	C,M	CFR	L
3	ARADU NOU	II	I	C,M	CFR	L
4	CONOP	Hm	I	C	CFR	
5	CURTICI	I	I	C,M	CFR	L
6	GHIOROC	III	I	C,M	CFR	L
7	GURAHONT	III	N	C	RC-CF TRANS	
8	HALMAGIU	Hm	N	C	RC-CF TRANS	

⁴<http://www.cfr.ro/files/ddr/2020/RO/Anexa%209%20-Infrastructurile%20de%20servicii%20in%20stati%20de%20cale%20ferata.pdf>



CONSILIUL JUDEȚEAN ARAD

Nr.	Stația	Grad	Tip secție	Tip trafic	Administrator	Terminale de mărfuri
			I / N	C / M		T / L
9	INEU	III	N	C,M	RC-CF TRANS	L
10	NADLAC	IV	N	C	RC-CF TRANS	
11	PADURENI ARAD	Hm	N	C	CFR	
12	PAULIS	Hm	I	C	CFR	
13	PECICA	III	N	C,M	RC-CF TRANS	L
14	SEBIS	III	N	C,M	RC-CF TRANS	L
15	SIMAND	Hm	I	C	CFR	
16	SIRIA	Hm	N	C	RC-CF TRANS	
17	SOFRONEA	Hm	I	C	CFR	
18	VINGA	Hm	I	C	CFR	
19	ZABRANI	Hm	N	C	CFR	
20	ZADARENI	Hm	N	C,M	RC-CF TRANS	L
21	ZERIND	Hm	I	C	CFR	
22	CERMEI	hcv	N	C	RC-CF TRANS	

Legenda: I = secție interoperabil, N = secție neinteroperabil, C = trafic de calatori,
M = trafic de marfă, T = terminale transcontainer, L = linii publice de inc./desc., rampe, magazii, linii ind. etc.

Sursa: Conform Documentului de Referință al Rețelei CFR, Anexa 9, versiunea 9.2, 15 decembrie 2019,
<http://www.cfr.ro/files/ddr/2020/RO/DRR%20var%209.2%20%20RO%20%202020.pdf>

Conform Mersului trenurilor de călători (valabil în perioada 9.12.2018 - 14.12.2019), publicat de Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA, în județul Arad au mai fost identificate următoarele stații și halte deschise traficului de călători.

Tabel nr. 5: Stații și halte feroviare în județul Arad.

Nr.	Stația	Grad	Nr. magistralei de circulație	Observații
1	Petris pe Mures	h.	200	
2	Ilteu		200	
3	Toc	h.	200	
4	Savarsin		200	
5	Varadia	h.	200	
6	Varadia	Hm.	200	
7	Valea Muresului	h.	200	
8	Batuta	Hm.	200	
9	Capruta	h.	200	
10	Barzava		200	
11	Nadas	h.	200	
12	Corfeni	h.	200	
13	Milova		200	
14	Radna		200, 213	

ACTUALIZAREA PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI ARAD

Etapa 1 – Elaborare studii de fundamentare cu caracter analitic și studii de fundamentare cu caracter prospectiv
Studiu de fundamentare privind căile majore de comunicații și transport în județul Arad
urban team s.r.l.



CONSILIUL JUDEȚEAN ARAD

Nr.	Stația	Grad	Nr. magistralei de circulație	Observații
15	Paulis	h.	200	
16	Glogovat		200	
17	Depoul Arad	h.	200	
1	Sag	Hm.	310	
2	Valea Viilor	Hm.	310	
3	Utvinisu Nou		310	
4	Utvinis	h.	310	
5	Zimandu Nou	h.	310	
6	Santana		310	
7	Comlaus	h.	310	
8	Nadab		310, 313	
9	Chisineu Cris		310	
1	Neudorf	h.	213	fără oprire
1	Ferma Ciala	h.	215	
2	Santoma	h.	215	
3	Pecica	h.	215	fără oprire
4	Rovine Salas	h.	215	fără oprire
5	Canton Nr. 9	h.	215	
6	Semlac	h.	215	
7	Seitin	h.	215	
1	Bodrogu Nou	h.	216	
2	Felnac	hc.	216	
3	Sanpetru German	h.	216	
4	Munor	h.	216	
5	Secusigiu	h.	216	
6	Aranca	h.	216	
1	Graniceri	h.	313	
1	Utvinisu Nou		317	
2	Utvinis	h.	317	
3	Zimandu Nou	h.	317	
4	Santana		317	
5	Masca Maderat	h.	317	
6	Pancota	h.	317	
7	Seleus	h.	317	
8	Tarnova Zarand	Hm.	317	
9	Mocrea	h.	317	
10	Tamand	h.	317	
11	Bocsig	h.	317	
12	Rapsig	h.	317	
13	Paulian	h.	317	
14	Joia Mare	hc.	317	
15	Almas	h.	317	

ACTUALIZAREA PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI ARAD

Etapa 1 – Elaborare studii de fundamentare cu caracter analitic și studii de fundamentare cu caracter prospectiv
Studiu de fundamentare privind căile majore de comunicații și transport în județul Arad
urban team s.r.l.



Nr.	Stația	Grad	Nr. magistralei de circulație	Observații
16	Bontesti	h.	317	
17	Romanita	h.	317	
18	Aciuta	h.	317	
19	Talagiu	h.	317	
20	Varfurile	Hm.	317	
21	Carierea Leasa	h.	317	
1	Teuz	h.	318	

Legenda: hc = Halta deschisa pentru traficul de călători cu vânzător de bilet
h = Halta deschisa pentru traficul de călători fără vânzător de bilete

Sursa: Conform Mersul Trenurilor de Călători 2018 - 2019

Conform datelor preluate de la Institutul Național de Statistică, la sfârșitul anului 2018, pe raza județului Arad rețeaua feroviară avea o lungime de 463 km din care 164 km cale electrificată. Densitatea rețelei feroviare județene este de 6,0 km/100 km², peste densitatea medie a rețelei naționale (4,5 km/100 km²), regionale și a județelor Caraș-Severin și Hunedoara.

Tabel nr. 6: Densitatea rețelei feroviare a județului Arad la 31.12.2018.

Teritoriu	Rețeaua de căi ferate	
	Lungime (km)	Densitate (km/100 km ²)
România	10765	4.5
Regiunea de dezvoltare VEST	1888	5.9
Județul Arad	463	6.0
Județul Caraș-Severin	341	4.0
Județul Hunedoara	289	4.1
Județul Timiș	795	9.1

Sursa datelor: Serii TEMPO INS (<http://www.insse.ro/cms/>, accesat apr.2020)

2.2.3. Terminale de transport aerian

2.2.3.1. Aeroportul Arad

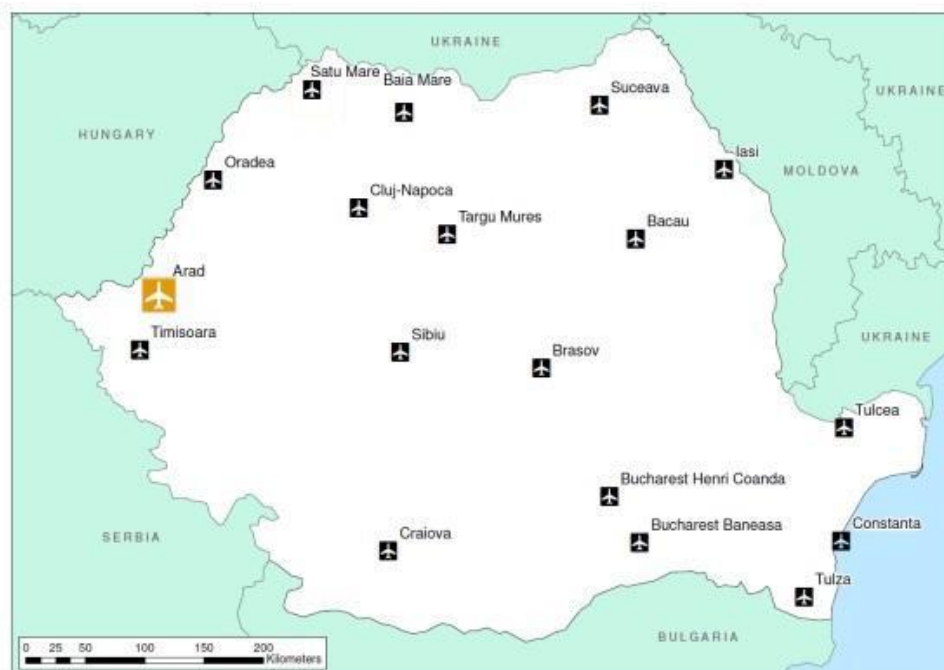
Aeroportul Arad este clasificat, conform Master Planului General de Transport al României, ca aeroport Regional Mic, criteriile de stabilire a categoriilor de aeroport fiind următoarele:

- dacă populația orașului deservit de aeroport este mai mare de 1.000.000 loc. și populația din aria de captare este mai mare de 3.000.000 loc. atunci aeroportul este de categoria „Aeroport Internațional Major”,
- dacă populația orașului deservit de aeroport este mai mare de 300.000 loc. și populația din aria de captare este mai mare de 1.000.000 loc. atunci aeroportul este de categoria „Aeroport Internațional”,



- dacă populația orașului deservit de aeroport este între 50.000 și 350.000 loc. și populația din aria de captare este mai mare de 500.000 loc. atunci aeroportul este de categoria „Aeroport Regional”,
- dacă populația orașului deservit de aeroport este între 50.000 și 200.000 loc. și populația din aria de captare este mai mică de 500.000 loc. atunci aeroportul este de categoria „Aeroport Regional Mic”.

Figura nr. 23: Localizarea Aeroportului Arad în relație cu celelalte aeroporturi din România.



Sursa: MPGTR, 2016, p.554

Aeroportul Arad deservește atât traficul de pasageri (fără a asigura însă curse regulate pe toată perioada anului), cât și traficul de marfă.

Aeroportul se află la circa 5,6 km de gara centrală a municipiului Arad, respectiv la 4 km de centrul orașului și în imediata vecinătate a Zonei Libere Arad (v. figura 17).

Aeroportul Arad prezintă următoarele caracteristici⁵:

- pistă din beton având capacitatea portantă de 41 R/C/W/T, cu dimensiunea de 2000 x 45m, cu direcții de aterizare 09 și 27:

RWY ID	9	27
Orientare	095°28'	275°30'
Lungime (m)	2000	2000
Lățime (m)	45	45
Portanța	41R/C/W/T	41R/C/W/T
Banda pistei (m)	2120x300 (înierbată)	2120x300 (înierbată)

⁵ <https://aeroportularad.ro/informatii-tehnice/>



RWY ID	9	27
RESA (m)	240x90 (înierbată)	220X90 (înierbată)
TORA (m)	1820	2000
TODA (m)	1820	2500
ASDA (m)	1820	2000
LDA (m)	1820	1820

- un sistem de balizaj de producție IDMAN – Finlanda având următoarele subsisteme:
 - Balizajul pistei de aterizare – decolare
 - Balizajul de apropiere: de CAT II direcție 27/ de CAT I direcție 09
 - Indicator vizual al pantei de aterizare: PAPI 27/ PAPI 09
 - Balizajul căii de rulare Alpha
 - Panouri luminoase de ghidare
 - Balizaj marginal, axial și Stop bar TWY A

Balizaj	9	27
APCH	Calvert, 720 m, W LIH	ALPA-ATA CAT II, 570 m
THR	G LIH	G LIH
PAPI	3 o	3 o
TDZ	nil	900 m, W LIH
		30 m spacing
RWY CL	900 m, W LIH	900 m, W LIH
	600 m, R/W LIH	600 m, R/W LIH
	300m, R LIH	300m, R LIH
	30 m spacing	30 m spacing
RWY EDGE	1200 m, W LIH	1400 m, W LIH
	600 m, Y LIH	600 m, Y LIH
	60 m spacing	60 m spacing
RWY END	R LIH	R LIH

Tipurile de operațiuni aprobate pentru Aeroportul Arad sunt:

- pentru pista 09
 - apropiere de neprecizie VOR/DME
 - transport aerian comercial de pasageri și cargo, lucru aerian și aviație generală
 - operațiuni de zi și de noapte
- pentru pista 27
 - apropiere de precizie CAT I și Cat II
 - transport aerian comercial de pasageri și cargo, lucru aerian și aviație generală
 - operațiuni LVO cu RVR>350m și DH>30m
 - operațiuni LVTO



- operațiuni de zi și de noapte

Aeroportul Internațional Arad deține de asemenea un birou vamal și o parcare generoasă cu un număr de 400 locuri disponibile pentru parcare autoturisme de clasă mică și mijlocie.

2.2.3.2. Aerodromuri

Aerodromul Charlie Bravo Șiria

Aerodromul Șiria din județul Arad este situat în partea de vest a localității Șiria (v. figura 17), la circa 2,5 km de centrul localității, respectiv cu acces din DJ 709 (Arad – Șiria – Cermei - Berechiu). Relația Șiria – Arad se poate parcurge cu autoturismul în circa 60 minute.

Aerodromul are o pistă înierbată de 1400 m lungime și o lățime de 100 m, pentru activități specifice de zbor care se operează la vedere pe timp de zi (zboruri de școală și de agrement)⁶. Aeroclubul care funcționează pe aerodromul Șiria deține parapante, motoparapante, motodeltaplan, deltaplane, girocoptere, avioane ultrașoare și avion Cessna pentru lansări de parașutiști.⁷

2.3. INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT COMBINAT

Pe teritoriul județului funcționează două terminale de transport combinat la Glogovăț – Arad și la Curtici.

Transportul combinat în județul Arad, care constă în îmbarcarea pe vagoane platformă a autotrenurilor care, în acest fel, pot traversa țara într-un mod mult mai sigur și mai puțin poluant, ar putea aduce numeroase avantaje pentru menținerea infrastructurii rutiere prin decongestionarea de trafic greu și reducerea poluării.

La Curtici, terminalul intermodal Railport Arad, parte a Curtici Cargo Center, este cel mai mare și cel mai modern terminal interior din România și de asemenea unul dintre cele mai mari din regiunea Europei Centrale și de Est, cu o suprafață totală de 10,3 ha, din care 9 ha suprafață construită. Capacitatea totală de depozitare este de 3.000 TEU încărcate/ goale.

Railport Arad aparține de Trade Trans Group (71%) și de Rail Cargo Group (29%).

Terminalul este dotat cu:

- parcare pentru remorcile care vor fi expediate feroviar,
- 5 linii feroviare, mai lungi de 600 metri, fiecare sub macara, și 2 linii feroviare pentru parcare garniturilor de vagoane
- utilaje: 3 macarale RTG și 2 reach-stackere, ceea ce înseamnă o capacitate anuală de ridicare de 200.000 de TEU. Cele 3 camioane de terminal servesc la mutarea semiremorcilor între trenuri și spațiile de depozitare.

6 <https://www.money.ro/in-localitatea-aradeana-siria-se-va-construi-un-aerodrom-pentru-avioane-ultrașoare/>

7 https://adevarul.ro/locale/arad/instructorii-aeroclubului-charlie-bravo-arad-activ-mii-ore-zbor-printre-elevii-pilotii-companii-renume-1_561a4496f5eaafab2c89887f/index.html



Terminalul intermodal de la Glogovăț - Arad (Rail Hub Transylvania) are acces direct la Coridorul IV paneuropean prin gara Glogovăț și asigură o bună conexiune cu rețeaua rutieră, fiind poziționat la o distanță de 18 km de vama Curtici, 9 km de autostrada A1 și la 3 km distanță față de centura orașului Arad. Terminalul are o suprafață totală de 55.000 mp, cu posibilitatea de extindere în viitorul apropiat, o linie de cale ferată cu o lungime de 630 m și o a doua linie în curs de construcție. Din punct de vedere al dotărilor tehnice, terminalul dispune de o locomotivă permanentă de manevră, cântar pe cale ferată, un reachstacker de 45 tone, o capacitate de depozitare de 650 TEU/15.000 mp, parcare pentru semiremorci, sistem de supraveghere video.

Investițiile în dezvoltarea terminalului continuă, urmând să mai fie construiți încă 10.000 mp platformă betonată, să fie achiziționat un al doilea echipament de tip reachstacker, iar pe termen mediu se are în vedere construcția unui hub de cross-dock pentru a diversifica paleta de servicii.

2.4. TRANSPORTUL PE REȚEAUA RUTIERĂ

Date de trafic actual, dar și din perioada ultimilor ani, necesare stabilirii evoluției traficului, au fost solicitate autorităților de resort, respectiv:

- Direcția Regională de Drumuri și Poduri Timișoara (DRDP Timișoara);
- CNAIR _ CESTRIN;
- CJ Arad. Direcția Tehnică Investiții. Serviciul Administrare Drumuri și Poduri;
- Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea.

2.4.1. Date de trafic pe rețeaua rutieră

Pentru aceasta etapă a studiului s-au solicitat următoarele date de trafic:

- Datele de trafic la nivel medie zilnică anuală (MZA) din Recensămintele generale de circulație din anii 2000, 2005, 2010 și 2015 de pe drumurile naționale din județul Arad;
- Datele de trafic la nivel medie zilnică anuală (MZA) din Recensămintele generale de circulație din anii 2000, 2005, 2010 și 2015 de pe drumurile județene și comunale din județul Arad;
- Anchetele O-D (neaggregate, la nivel de post -sens- cu denumirea localităților de origine și destinație împreună cu codul aferent) și recensământul de circulație asociat O-D efectuate cu ocazia Recensămintelor generale de circulație din 2010 și 2015 din secțiunile situate pe drumurile naționale de pe raza județului Arad;
- Anchetele O-D (neaggregate, la nivel de post -sens- cu denumirea localităților de origine și destinație împreună cu codul aferent) și recensământul de circulație asociat O-D efectuate cu ocazia Recensămintelor generale de circulație din 2010 și 2015 în PTF de pe raza județului Arad;
- Volumele de trafic la nivel MZA, MZL, ORAR și/ sau pe categorii de vehicule (după caz), din perioada 2015 – 2019, înregistrate de contorii automați ce funcționează pe drumurile naționale de pe raza județului Arad;



- Coeficienții de prognoză CNADNR – CESTRIN stabiliți în urma Recensământului general de circulație din anul 2015.

Până la momentul elaborării prezentei documentații au fost primite date privind anchetele OD din 2010 și 2015, Recensământul general de circulație din 2000 (pentru DN, DJ, DC), 2005 (pentru DN, DJ), 2010 (pentru DN, DJ) și 2005 (pentru DJ), precum și date din contorii automați de trafic, mai puțin de pe DN 69.

Din cinci în cinci ani, CNAIR - CESTRIN organizează și efectuează un recensământ general de circulație pe drumurile publice, respectiv drumurile naționale, județene și comunale.

Începând cu anul 2010, vehiculele au fost recenzate clasificate pe următoarele categorii 11 grupe, respectiv tipuri de vehicule care intră în componența grupelor de vehicule înregistrate:

1. Biciclete și motociclete

- bicicletă simplă
- bicicletă cu motor
- motocicletă solo
- motoretă
- scuter

2. Autoturisme, motociclete cu ataș

- motocicletă cu ataș
- toate autoturismele, inclusiv cele de teren, cu/fără remorcă

3. Microbuze, autospeciale

- microbuz de transport persoane cu cel mult 8+1 locuri, inclusiv conducătorul auto, cu/fără remorcă

4. Autocamionete și autospeciale cu MTMA cel mult 3,5 tone

- autocamionetă, cu/fără remorcă
- autospeciale cu MTMA până la 3,5 tone, cu/ fără remorcă

5. Autocamioane și derivate cu 2 osii

- autocamion cu 2 osii
- autobasculantă cu 2 osii
- autofurgon cu 2 osii
- autocisternă cu 2 osii
- alte autovehicule cu sașiu de autocamion cu 2 osii și MTMA > 3,5 tone

6. Autocamioane și derivate cu 3 osii sau 4 osii

- autocamioane și derivate cu 3 osii sau 4 osii
- autobasculantă cu 3 osii sau 4 osii



- autoremorcher cu 3 osii sau 4 osii
 - automacara cu 3 osii sau 4 osii
7. Autovehicule articulate (tip TIR), vehicule cu peste 4 osii, remorhere cu trailer
- autotractor cu semiremorcă sau periodic
 - autoremorcher cu trailer
 - autoremorcher cu mai mult de 4 osii
 - automacara cu mai mult de 4 osii
 - alte vehicule cu mai mult de 4 osii
8. Autobuze
- autobuz
 - autocar
9. Tractoare cu/sau fără remorcă și vehicule speciale
- tractor universal cu/ fără remorcă
 - tractor agricol cu/ fără remorcă
 - combină agricolă
 - utilaj de construcții (buldozer, autogreder etc.)
10. Autocamioane cu remorcă (Tren rutier)
- autocamioane cu 2-4 osii, cu remorcă
11. Vehicule cu tracțiune animală

Rezultatele recensământului de circulație stabilesc intensitatea medie zilnică anuală pe grupe de vehicule și total vehicule, medie pentru fiecare rețea de drumuri (DN, DJ, DC) pentru care s-a efectuat *recensământul general de circulație*.

Traficul mediu zilnic anual (MZA) pentru anul 2010 pe rețelele de drumuri a fost de:

- 5441 vehicule/ 24 ore pe rețeaua de autostrăzi și drumuri naționale;
- 1030 vehicule/ 24 ore pe rețeaua de drumuri județene;
- 626 vehicule/ 24 ore pe rețeaua de drumuri comunale,

Pentru anul 2015 a fost de:

- 5498 vehicule/ 24 ore pe rețeaua de autostrăzi și drumuri naționale;
- 982 vehicule/ 24 ore pe rețeaua de drumuri județene;
- 709 vehicule/ 24 ore pe rețeaua de drumuri comunale.

2.4.1.1. Evoluția traficului rutier pe rețeaua națională de drumuri publice

Traficul rutier în România pe ansamblul rețelei de drumuri naționale și autostrăzi a crescut de la o valoare MZA de 3077, în 1990 la 5498 în 2015 (figura 24). Imediat după 1990,

ACTUALIZAREA PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI ARAD

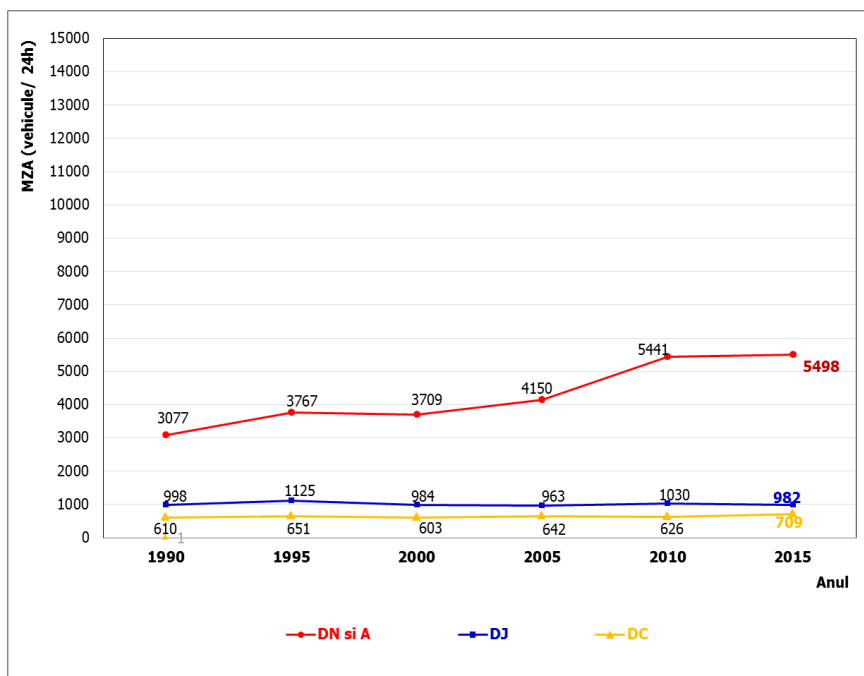


când au fost anulate restricțiile referitoare la utilizarea drumurilor pentru transportul de mărfuri pe distanțe mai mari de 50 km și combustibilul și autoturismele au devenit mai accesibile, s-a produs o creștere rapidă a traficului.

Între 1995 și 2000 s-a înregistrat o stagnare a traficului rutier mediu. Această stagnare s-a înregistrat datorită creșterii motorizării, în ciuda scăderii PIB-ului. În perioada următoare, din 2000 până în 2005 s-a produs însă o creștere importantă, bazată pe creșterea mare a PIB.

Traficul rutier de pe drumurile naționale și autostrăzi a înregistrat o creștere medie de 1.89% pe an între 1990 și 2000, și de 3.91% pe an din 2000 până în 2010. Totuși, pentru perioada 2010 – 2015 s-a înregistrat o evoluție cvasi-constantă a traficului atât la nivelul drumurilor naționale cât și a celor județene sau comunale. Pentru drumurile naționale rata anuală de creștere medie a fost de 0.2%, fluxurile de trafic înregistrate fiind mai mici față de prognozele medii elaborate de CNADNR – CESTRIN anterior (cu baza 2005 sau 2010).

Figura nr. 24: Evoluția traficului mediu pe rețeaua de drumuri publice în perioada 1990-2015



sursa datelor: Recensământul general de circulație din anul 2015

2.4.1.2. Analiza traficului pe drumurile naționale din județul Arad

Analiza traficului pe drumurile naționale din județul Arad a fost efectuată parțial pe date istorice puse la dispoziție de CNAIR-CESTRIN la nivelul anilor 2000, 2010, 2015 - 2019 și, parțial, pe date utilizate de compania Search Corporation în cadrul altor proiecte situate în arealul de studiu. De asemenea, la nivelul anului 2015, din datele disponibile pe site-ul CESTRIN au fost utilizate valorile medii ponderate cu lungimea ale MZA a trei drumuri naționale: DN 69, DN 79, DN 7B.

În cadrul analizei s-au observat următoarele aspecte:

- Pe întreaga perioadă 2005 – 2010 traficul mediu zilnic anual, la nivelul subrețelei de drumurile naționale din județul Arad, s-a situat peste media națională a traficului



recenzat pe drumurile naționale, chiar dacă în 2000 s-a aflat sub media națională;

- Volumul de vehicule grele comerciale s-a dublat din anul 2000 până în 2010.

Tabel nr. 7: Traficul mediu zilnic anual pe drumurile naționale din județul Arad

Medie	An	Biciclete, motociclete	Autoturisme	Microbuze cu max 8+1 locuri	Autocamionete si autospeciale cu MTMA <=3,5 tone	Autocamioane si derivate cu doua axe	Autocamioane si derivate cu trei sau patru axe	Autovehicule articulate (tip TIR), remorhere cu trailer	Autobuze si autocare	Tractoare cu/fara remorca, vehicule speciale	Autocamioane cu 2,3 sau 4 axe, cu remorci (tren rutier)	Vehicule cu tractiune animala	Total vehicule
jud. Arad	2000	119		2334		285	89	430	41	26		21	3421
	2005	125		2884		314	140	751	117	36	95	21	4481
	2010	100	3231	308	379	232	102	1158	75	21	103	7	5716
Romania	2010	117	3604	235	426	231	138	459	113	24	59	33	5441

Sursa datelor: Recensământul general de circulație din 2000, 2005 și 2010

Pentru următoarele patru drumuri naționale a fost analizată variația valorilor medii ponderate cu lungimea ale MZA la nivel de drum pentru perioada 2010-2015:

- DN 69: Timișoara – Arad,
- DN 79: Arad – Oradea,
- DN 79A: Vârfurile (DN 76) – Gurahonț – Ineu – Chișineu-Criș – PTF Vârșand,
- DN 7B, DN7 – Turnu.

Tabel nr. 8: Traficul mediu zilnic anual pe drumurile naționale DN69, DN79, DN 79A și DN7B

Medie	An	Biciclete, motociclete	Autoturisme	Microbuze cu max 8+1 locuri	Autocamionete si autospeciale cu MTMA <=3,5 tone	Autocamioane si derivate cu doua axe	Autocamioane si derivate cu trei sau patru axe	Autovehicule articulate (tip TIR), remorhere cu trailer	Autobuze si autocare	Tractoare cu/fara remorca, vehicule speciale	Autocamioane cu 2,3 sau 4 axe, cu remorci (tren rutier)	Vehicule cu tractiune animala	Total vehicule
69	2010	40	7459	256	841	476	172	1794	178	10	206	0	11433
79	2010	87	4820	291	617	352	101	1083	68	16	98	3	7538
79A	2010	105	1603	116	183	96	47	210	27	26	55	11	2480
7B	2010	89	1256	155	117	162	18	49	54	25	38	3	1966
Romania	2010	117	3604	235	426	231	138	459	113	24	59	33	5441
69	2015	47	4276	224	631	290	62	405	56	5	49	0	6045
79	2015	46	4563	154	795	341	89	1456	185	20	110	1	7760
79A	2015	95	1328	135	269	108	53	290	55	24	39	6	2402
7B	2015	55	1049	43	168	90	7	42	51	11	2	0	1518
Romania	2015	87	3574	196	502	241	109	530	158	18	64	19	5498

Sursa datelor: <http://www.cestrin.ro/web2014/pdf/recensamant%202015.pdf>

Analiza evoluției traficului în ultimii cinci ani pe cele trei drumuri naționale a indicat următoarele:

- volumul traficului pe DN 69 aproape s-a înjumătățit în 2015 față de anul 2010, ca urmare a apariției autostrăzii A1 pe acest sector;
- pe DN 79 traficul a crescut în medie cu 3%, dar traficul de autobuze a crescut cu 172%, iar cel de autovehicule articulate cu 34%.
- Pe DN 79A, deși traficul a scăzut ușor (cu 3%), aproape toate categoriile de vehicule înregistrează creșteri. Scăderea este determinată în principal de scăderea cu 17% a traficului de autoturisme.
- pe DN 7B traficul a scăzut la toate categoriile de vehicule, cu excepția autocamionetelor cu <=3,5 tone, care au crescut cu 44%. Scăderea traficului pe



DN 7B ar putea fi explicată prin apariția sectorului de autostradă între Arad și Nădlac și crearea unui nou punct de frontieră, Nădlac II.

Variații lunare ale traficului

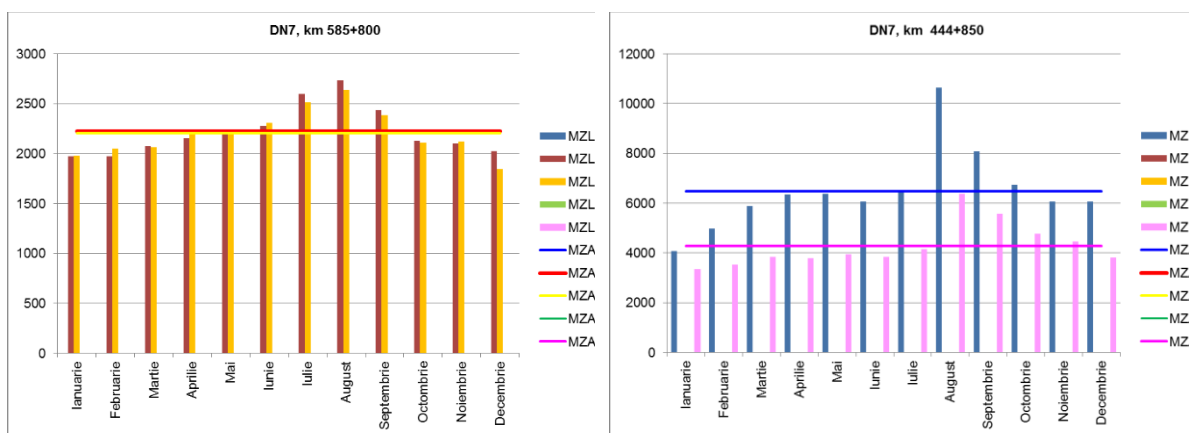
Prin bunăvoința CNAIR-CESTRIN au fost puse la dispoziție date din contorii automați de tip PEEK și ISAF din posturi care au funcționat pe teritoriul județului Arad.

Volumele de trafic înregistrate sunt exprimate ca total vehicule fizice la nivel MZL (medie zilnică lunară) și MZA. Grafic variația lunară a fluxurilor de trafic este exemplificată în figurile următoare pentru drumurile DN 7 și DN 79.

S-a observat că vârful de circulație se plasează în general în lunile iulie- august cu precădere în luna august, iar luna cu traficul cel mai scăzut este de regulă luna ianuarie.

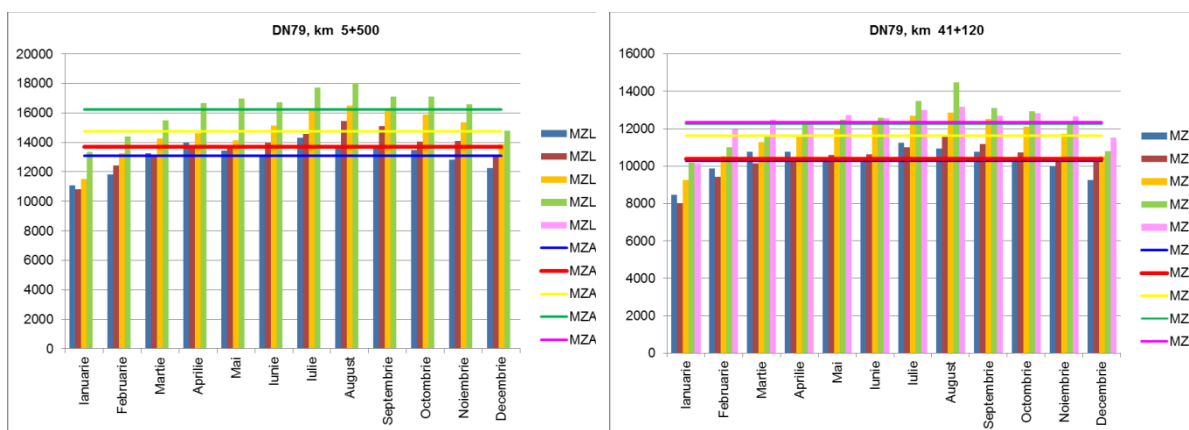
Din graficele prezentate se evidențiază vara, pe DN 7, vârfuri de trafic mult mai accentuate față de MZA comparativ cu DN 79. Această diferență provine din faptul că pe DN 7 se desfășoară fluxuri importante de trafic de tranzit din afara țării, luna august fiind cunoscută ca o lună destinată concediilor.

Figura nr. 25: Variația lunară a traficului pe DN 7



Sursa datelor: Contori automați CNAIR-CESTRIN

Figura nr. 26: Variația lunară a traficului pe DN 79



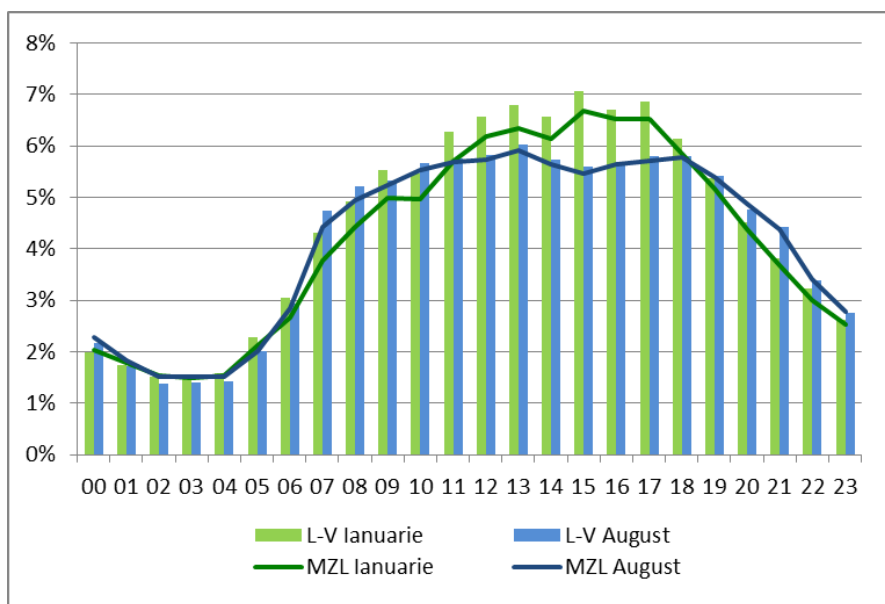
Sursa datelor: Contori automați CNAIR-CESTRIN



În ceea ce privește distribuția orară a volumelor de trafic au fost utilizate informații din studiul de trafic aferent studiului de fezabilitate Modernizare DJ 709G, inclusiv Pod Mureș, pentru funcțiunea de Centura Est Arad, elaborat de Search Corporation in anul 2018.

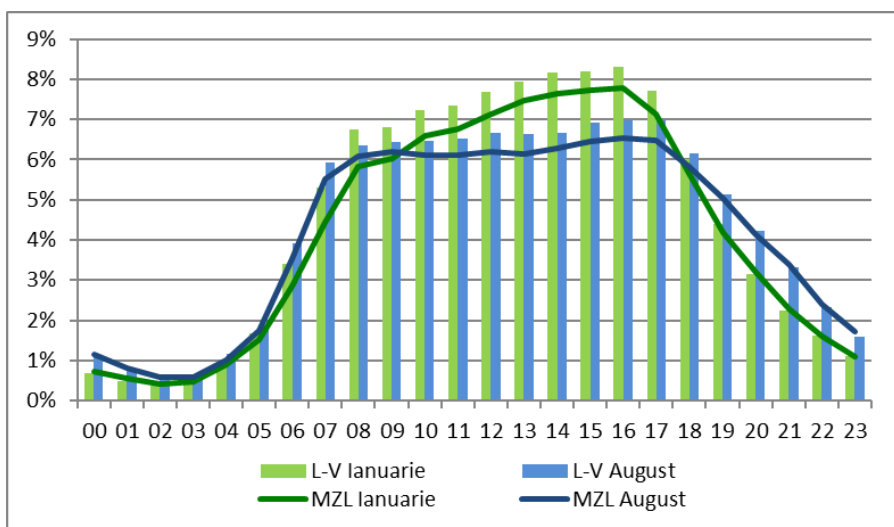
Astfel, din posturile contorilor PEEK 3301, amplasat pe DN7 - km 520+820 (Păuliș), și 3347, amplasat pe DN69 – km 24+800 (Orțișoara), au fost evidențiate și date de trafic la nivel orar (dar pentru anul 2017). În figurile următoare sunt prezentate distribuțiile orare a valorilor de trafic din zilele lucrătoare din lunile ianuarie și august 2017, respectiv ianuarie și iulie 2017, raportate la MZL de pe DN 7 (Păuliș) și DN 69 (Orțișoara). Se observă că ora maximă variază pe parcursul anului între 6 - 8% din volumul de trafic zilnic.

Figura nr. 27: Intensitatea orara a traficului in lunile Ianuarie si August (% din 24h). Paulis - DN7-km 520+820



sursa datelor: CNAIR - CESTRIN)

Figura nr. 28: Intensitatea orara a traficului in lunile Ianuarie si August (% din 24h). Ortișoara - DN69 - 24+800



sursa datelor: CNAIR - CESTRIN)



2.4.1.3. Analiza traficului pe drumurile județene și comunale din județul Arad

Analiza traficului pe drumurile județene din județul Arad a fost efectuată pe date istorice la nivelul anilor 2000, 2005, 2010 și 2015 puse la dispoziție de CNAIR – CESTRIN. Date cu privire la drumurile comunale din județul Arad nu au fost disponibile decât la nivelul anului 2000, fiind insuficiente pentru o analiză pertinentă.

În cadrul analizei s-au observat următoarele aspecte:

- pe întreaga perioadă 2000 – 2015 traficul mediu zilnic anual la nivelul subrețelei de drumurile județene din județul Arad s-a situat peste media națională a traficului recenizat pe drumurile județene;
- în 2015, pe drumurile județene din județul Arad, ponderea autoturismelor din totalul vehiculelor era de 62%, iar ponderea autobuzelor de 3,3%.

Tabel nr. 9: Traficul mediu zilnic anual pe drumurile județene din județul Arad

Medie	An	Biciclete, motociclete	Autoturisme	Microbuze cu max 8+1 locuri	Autocamionete si autospeciale cu MTMA <=3,5 tone	Autocamioane si derivate cu doua axe	Autocamioane si derivate cu trei sau patru axe	Autovehicule ariculate (tip TIR), remorcheri cu trailer	Autobuze si autocare	Tractoare cu/fara remorca, vehicule speciale	Autocamioane cu 2,3 sau 4 axe, cu remorci (tren rutier)	Vehicule cu tractiune animala	Total vehicule
jud. Arad	2000	170		837		83	30	10	15	51		52	1279
	2005	196		827		67	29	22	18	46	12	40	1256
	2010	149	810	101	86	52	70	52	24	32	18	18	1412
	2015	121	789	62	99	42	38	39	42	21	10	9	1274
Romania	2015	78	616	43	72	33	23	21	33	21	8	34	982

Sursa datelor: Recensământul general de circulație din 2000, 2005, 2010 și 2015

În ceea ce privește analiza fluxurilor de trafic de pe drumurile județene din județ, se remarcă următoarele situații:

- scăderea traficului la nivelul drumurilor DJ 708A, DJ 682A, DJ 709D, DJ 792D, DJ 609, DJ 707C, DJ 682, DJ 793A, DJ 707B etc. (v. tabelul 10). Parte din sectoarele de drum cu scăderi ale traficului sunt cele de la limita cu județul Timiș.
- creșterea traficului total de vehicule cu:
 - cca. 30% pe sectoare ale drumurilor DJ 709B și 709C, în lungul cărora au apărut noi dezvoltări logistice, fluxurile de vehicule comerciale având o creștere cu 86% pe DJ 709C și cu 92% pe DJ 709B;
 - cca. 40-50% pe sectoare ale drumurilor DJ 792 (DJ 709 – Ineu), DJ 794, DJ 792A, fluxurile de autocamioane cu 3 sau 4 osii și autobuze triplându-se în cinci ani pe DJ 792 (DJ 709 – Ineu);
 - cca. 100% pe sectoare ale drumurilor DJ 792C, DJ 792B, DJ 709, DJ 791, DJ 792E, DJ 682 (DJ 609 – Lipova);
 - cca. 200% pe DJ 708 sector DN 79A - DJ 793 (Sebiș).

**Tabel nr. 10: Evoluția traficului mediu zilnic anual pe drumurile județene din județul Arad 2010 – 2015**

Nr. post	Nr. drum	Poz. km. post	Limite sector			Sector	Lungime sector, km	MZA 2015, veh	Raport MZA 2015/ MZA 2010
			De la km	la km					
1992	708A	32.800	15.000	41.100	BARAJ TAUT-DJ 792C (TARNOVA)	26.100	245	0.15	
1986	682A	9.300	0.000	17.000	FANTANELE-LIM.JUD.TM	17.000	132	0.31	
2024	709D	8.000	0.000	23.300	DN 7(SEMLAC)-DN 7	23.300	1,188	0.38	
2015	792D	10.800	0.000	23.640	DJ 792-TABARA CASOIA	23.640	1,004	0.40	
2002	609	43.000	38.800	44.200	LIM.JUD.TM-DJ 682 (ZABALT)	5.400	143	0.46	
2038	707C	2.000	0.000	15.600	DN 7(JULITA)-DJ 708	15.600	276	0.47	
1981	682	23.000	9.000	37.500	LIM.JUD.TM-DJ 609 (ZABALT)	28.500	453	0.50	
2035	793A	3.000	0.000	9.700	DJ 793 (BELIU)-HASMAS	9.700	414	0.55	
2034	707B	6.000	0.000	6.700	DJ 707A-DJ 682	6.700	534	0.55	
1984	682	85.100	63.800	92.742	LIPOVA-M. ARAD	28,942	1,543	0.57	
1985	682	111.800	98.300	132.600	M. ARAD-DJ 692(JUD. TM)	34.300	1,562	0.62	
1994	709	8.500	0.000	23.600	DN 7 (MARAD)-DJ 708 B(SIRIA)	23.600	3,209	0.63	
1980	572	118.000	102.500	124.600	LIM. JUD. TM-LIPOVA	22.100	259	0.64	
1997	709	40.000	33.700	46.000	PANCOTA-DN 79A (SICULA)	12.300	554	0.65	
2018	793	46.371	36.100	55.000	DJ 792A-SEBIS	18,900	553	0.66	
1982	691	45.000	42.500	49.000	LIM.JUD.TM-DJ 682	6.500	991	0.68	
1995	709	27.750	23.600	30.700	DJ 708B-PANCOTA	7.100	3,958	0.70	
2003	792	18.800	4.800	26.265	DN 79A (NADABZARAND)-DJ 709 (SELEUS)	21,465	624	0.73	
2000	709B	44.900	39.300	52.600	DN 79A-FRONT.UNGARIA	13.300	431	0.75	
2010	792C	29.000	0.000	36.300	DN 79A-PANCOTA	36,300	982	0.76	
2022	707A	1.000	0.000	10.800	DN 7(SAVARSIN)-LIM.JUD.HD	10.800	1,044	0.78	
1987	707	2.800	0.000	22.700	DN 7(PETRIS)-LIM.JUD. HD	22.700	550	0.85	
1993	708B	10.500	0.000	18.720	DN 7 (PAULIS) -DJ 709 (SIRIA)	18.720	2,003	0.94	
2036	792F	2.000	0.000	9.100	DN 76 (HALMAGIU)-MUNTELE GAINA	9.100	675	0.95	
2019	793	59.000	58.300	62.200	SEBIS-DN 79A (BUTENI)	3.900	1,942	0.96	
2009	792B	20.400	15.800	40.400	SEBIS-MONEASA-LIM.JUD.BH	24.600	1,110	1.02	
2016	793	12.100	0.000	21.300	DN 79A-DJ 709	21,300	881	1.12	
2025	793B	4.700	0.000	5.100	DJ 793 (BELIU)-DJ 793A (ARCHISI)	5.100	564	1.14	
1989	708	39.500	20.000	41.600	DJ 707C (GURAHONT)-DN 79A	21.600	899	1.24	
1998	709B	10.500	2.950	15.500	M.ARAD (DN7)-CURTICI	12.550	4,304	1.29	
1999	709C	4.800	2.860	15.200	M.ARAD-FRONT.UNGARIA	12.340	2,071	1.30	
2039	709J	21.000	3.300	32.100	NADLAC-DN 7	28,800	522	1.38	
2004	792	33.000	26.765	37.200	DJ 709-INEU	10.435	4,350	1.47	
2005	709B	22.200	18.800	39.300	CURTICI-DN 79A (SOCODOR)	20.500	2,027	1.48	
2020	794	5.600	0.000	25.800	DN 79-DJ 709 (BERECHIU)	25.800	1,099	1.49	
2006	792A	8.300	0.000	24.984	DN 79A-LIM.JUD.BH	24.984	2,444	1.51	
2014	793	24.000	22.500	32.000	DJ 709-DJ 792A (BELIU)	9.500	644	1.72	
2013	792C	67.000	60.000	67.100	DN 79 (SANTANA)-CURTICI	7.100	1,962	1.86	
2008	792B	9.000	8.500	11.900	DN 79A-SEBIS	3.400	3,173	1.87	
1996	709	60.800	46.900	76.000	DN 79A -LIM.JUD.BH	29.100	1,697	1.87	
2001	791	17.500	14.000	23.900	DJ 792C (SANTANA)-DJ 792 (SINTEA MICA)	9.900	2,333	1.98	
2040	792E	3.400	0.000	15.000	DN 79A (ALMAS)- DJ 792B (DEZNA)	15.000	438	2.15	
1983	682	49.000	37.500	59.000	DJ 609 – LIPOVA	21.500	1,684	2.22	
2012	792C	47.000	39.000	60.000	PANCOTA-DN 79	21.000	2,091	2.28	
1990	708	52.340	42.400	66.600	DN 79A-DJ793 (SEBIS)	24.200	1,484	3.12	

Sursa datelor: Recensământul general de circulație din 2010 și 2015

2.4.1.4. Analiza traficului rutier în zona punctelor de trecere a frontierei

În ceea ce privește traficul internațional de tranzit peste România (prin PTF din județul Arad) și cel de legătură (intrări/ieșiri în și din teritoriul național prin PTF din județul Arad) au fost prelucrate date furnizate de Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea privind volumele de trafic înregistrate în punctele de trecere al frontierei cu Ungaria.

Datorită apariției Autostrăzii A1 a fost posibilă deschiderea punctul de trecere al frontierei Nădlac II, acesta devenind în 2019 cel mai atractiv punct de trecere a frontierei către Ungaria. Dacă în perioada 2010 numărul total de vehicule ce tranzitau PTF Nădlac reprezentau cca 64% din totalul vehiculelor ce tranzitau PTF din județul Arad, în 2019, acestea reprezintă doar 14%, în timp ce traficul deservit de PTF Nadlac II reprezintă 72% din traficul de frontieră din județul Arad. Numărul de vehicule ce traversează PTF Nădlac II (A 1) a crescut în 2019 față de 2015 de 3,23 ori în cazul vehiculelor de călători și de 2,14 ori în cazul vehiculelor de marfă, în detrimentul celorlalte puncte de trecere a frontierei din județ. Se

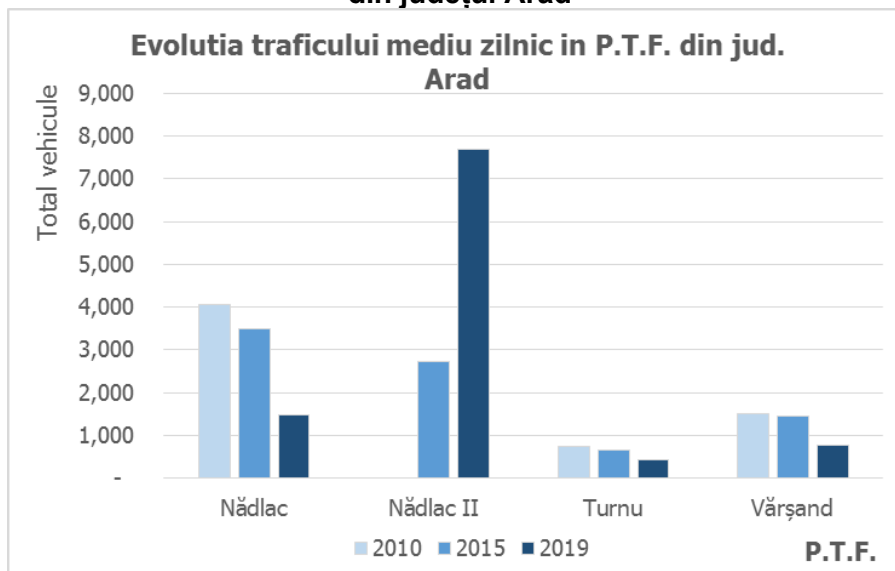
ACTUALIZAREA PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI ARAD

Etapa 1 – Elaborare studii de fundamentare cu caracter analitic și studii de fundamentare cu caracter prospectiv
Studiu de fundamentare privind căile majore de comunicații și transport în județul Arad
urban team s.r.l.



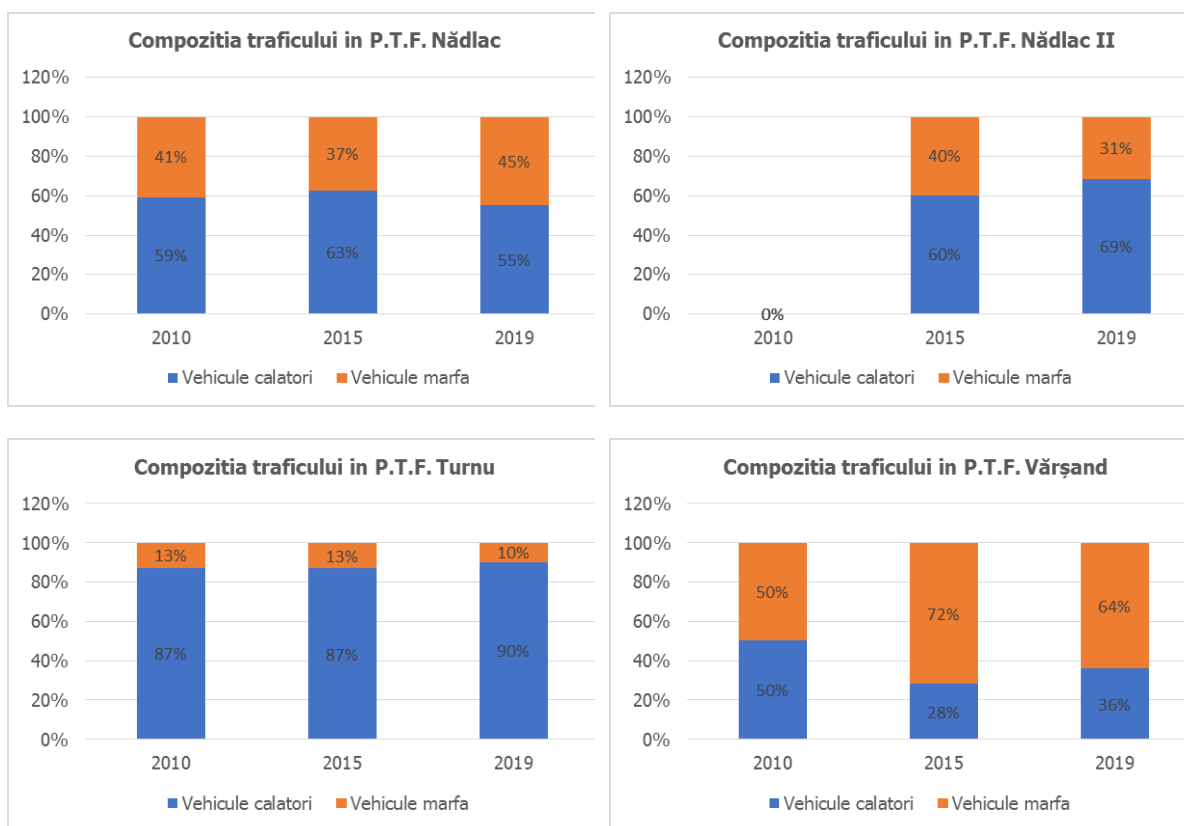
remarcă faptul că punctele de trecere a frontierei Nădlac, Nădlac II și Vărșand deservesc ponderi importante de vehicule de transport marfă, în timp ce PTF Turnu este utilizat în special de vehiculele de călători (v. figura 29).

Figura nr. 29: Evoluția traficului rutier mediu zilnic în punctele de trecere a frontierei din județul Arad



Sursa datelor: Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea

Figura nr. 30: Compoziția traficului în punctele de trecere a frontierei din județul Arad

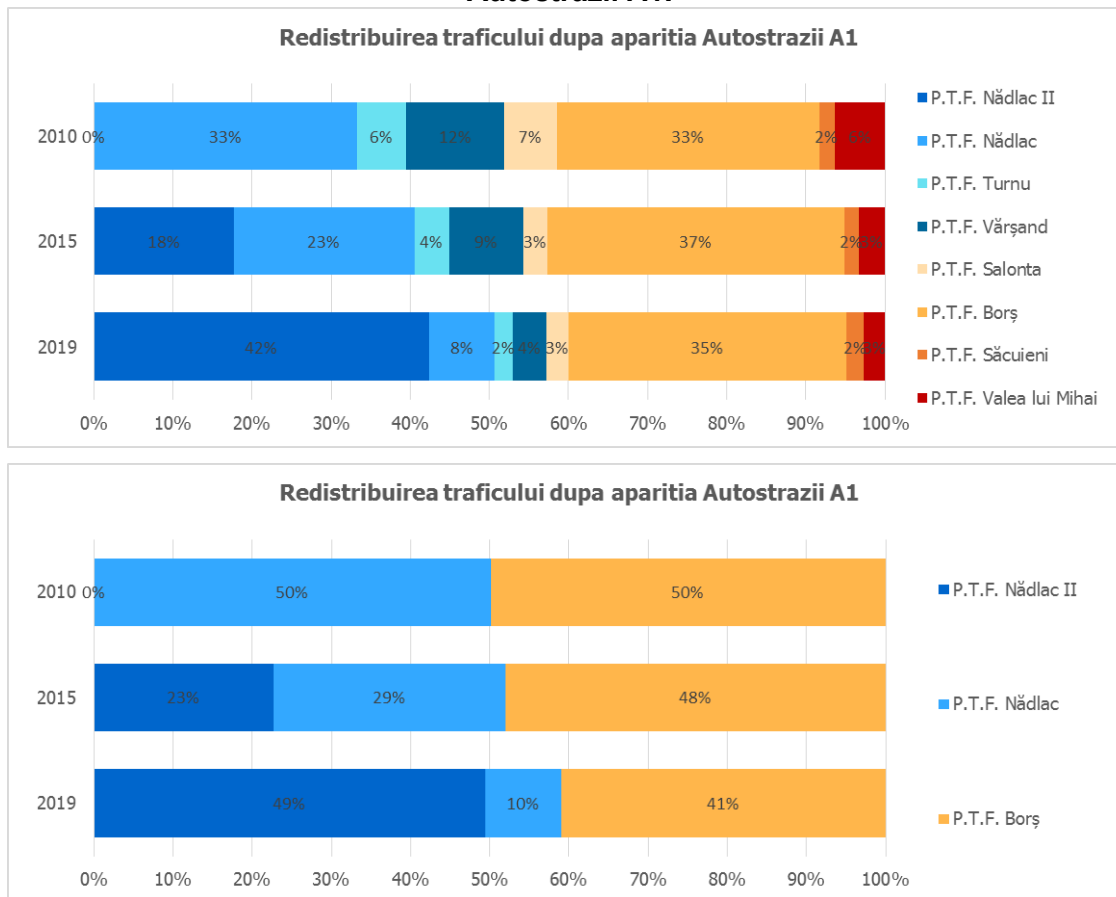


Sursa datelor: Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea



Apariția PTF Nădlac II a dus la o redistribuire a fluxurilor de tranzit nu doar la nivelul județului Arad, dar pe trasee lungi, rerutând fluxuri deservite și de punctele de trecere a frontierei din județul Bihor. Astfel, PTF Nădlac II a devenit un punct “preferat” de vehiculele în tranzit și în detrimentul PTF Borș (v. figura 31).

Figura nr. 31: Redistribuirea traficului de vehicule după apariția în anul 2015 a Autostrăzii A1.



Sursa datelor: Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea

2.5. TRANSPORTUL PE REȚEAUA FERROVIARĂ

Pentru această etapă a studiului s-au solicitat următoarele date de trafic:

- Liniile de cale ferată (situația liniilor, durata de viață) din județul Arad;
- Operatorii feroviari din județul Arad;
- Datele de trafic anuale și lunare: călători plecați/ sosiți din/în stațiile CF din județul Arad, pentru anii 2010, 2011, 2015, 2018, 2019 (până la 1 iulie 2019) pentru fiecare operator feroviar;
- Numărul mediu zilnic al trenurilor de călători care sosesc și pleacă în/ din stațiile CF din județul Arad, pentru anii 2010, 2011, 2015, 2018, 2019 (până la 1 iulie 2019);



- Activitatea anuală și lunară a stațiilor CF (marfă) din județul Arad, respectiv: trenuri primite, trenuri expediate, tone primite, tone expediate, containere primite și containere expediate pentru anii 2010, 2011, 2015, 2018, 2019 (până la 1 iulie 2019);
- Strategiile de dezvoltare a rețelei feroviare la nivelul județului Arad, date privind proiectele de reabilitare/electrificare/dublare (inclusiv transfrontaliere) a liniilor CF sau de apariție a liniilor noi, cu precizarea surselor de finanțare (inclusiv finanțare europeană), pe care intenționați să le derulați în viitor pe termen scurt (2020) și mediu (2020-2025);
- Traficul estimat pentru o perspectivă scurtă (2020) și medie (2025-2030);
- Statistica accidentelor din perioada 2010 – 2019 (până la 1.07.2019) la trecerile de cale ferată de pe raza județului Arad.

Din păcate până la momentul elaborării prezentei documentații Sucursala Regionala de Căi Ferate Timișoara nu a răspuns solicitărilor.

2.5.1. Analiza traficului feroviar în zona punctelor de trecere a frontierei

În ceea ce privește traficul internațional feroviar de tranzit peste România (prin PTF din județul Arad) și cel de legătură (intrări/ieșiri în și din teritoriul național prin PTF din județul Arad) au fost prelucrate date furnizate de *Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea* privind numărul de persoane înregistrate în punctul de trecere al frontierei de la Curtici cu Ungaria. Astfel cca. 394 de persoane tranzitează în medie zilnic PTF Curtici, pe cale feroviară, ponderea principală fiind cea a persoanelor străine.

Figura nr. 32: Distribuția numărului de persoane (pe modul feroviar) în P.T.F. Curtici cu Ungaria



Sursa datelor: Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea

2.6. TRANSPORTUL PRIN AEROPORTUL ARAD

Pentru aceasta etapă a studiului s-au solicitat următoarele informații care nu au fost primite până la data elaborării studiului:

- Datele de trafic (pasageri și marfă) de pe Aeroportul Internațional Arad – pentru perioada 2010 – 2019 (până la 1.07.2019) cu principalele destinații;



- Traficul estimat pentru o perspectivă scurtă (2020) și medie (2025-2030) cu principalele destinații;
- Conexiuni actuale și viitoare cu rețeaua rutieră și/sau feroviară (inclusiv transportul public de călători);
- Număr locuri de parcare (existente și propuse);
- Strategiile de dezvoltare și date privind proiectele/intențiile de reabilitare/ dezvoltare a infrastructurii aeroportuare (piste, căi de rulare, platforme staționare, etc) și a facilităților conexe aeroportului pe care intenționați să le derulați în viitor pe termen scurt (2020) și mediu (2025-2030), cu precizarea surselor de finanțare (inclusiv finanțare europeană).

Conform informațiilor existente pe site-ul oficial al Aeroportului Arad, aeroportul Arad are o istorie de peste 100 de ani, fiind operativ din 1933. Construcția actualii aerogări s-a terminat în 1936, iar inaugurarea oficială a noului aeroport a avut loc la 14 noiembrie 1937. Din acel moment toată activitatea de trafic aerian s-a efectuat de pe această locație, iar aterizările și decolările s-au efectuat pe o pista înierbată. Necesitățile de trafic au făcut necesară construirea în anul 1953 a unei piste din beton în lungime de 2000 de metri, iar în 1975 extinderea aerogării.

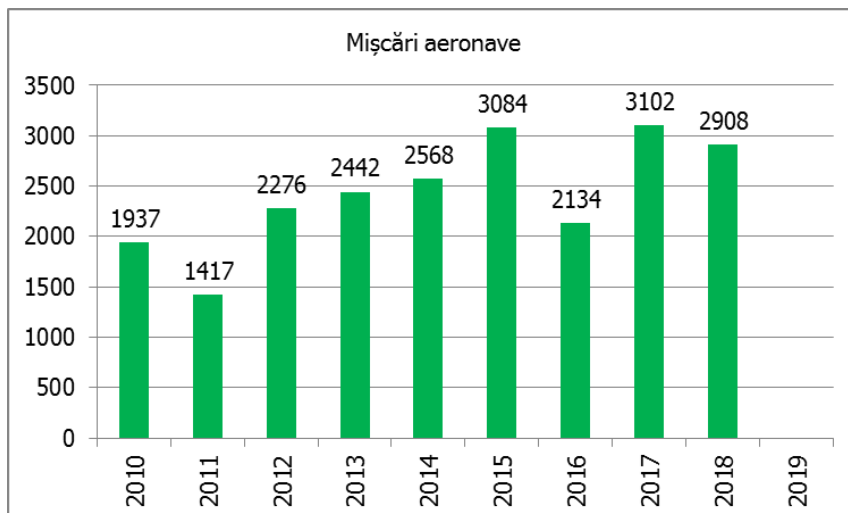
Între anii 1960 și 1990 pe Aeroportul Arad au fost operate curse interne între București, Cluj și Constanța, curse externe cu Stuttgart, Frankfurt, Dusseldorf, Belgard și Helsinki, chartere de marfă, zborurile școlii de aviație, aviație utilitară și elicoptere.

În prezent, aeroportul Arad a deservit în perioada 2010 – 2018, în medie, circa 2430 mișcări aeronave per an, dintre care 2% curse charter (pe ruta Antalya și retur, operate de Corendon Airlines și Atlas Global), restul reprezentând zboruri scutite (zboruri școala, SMURD, Forțele Aeriene Române) și zboruri private.

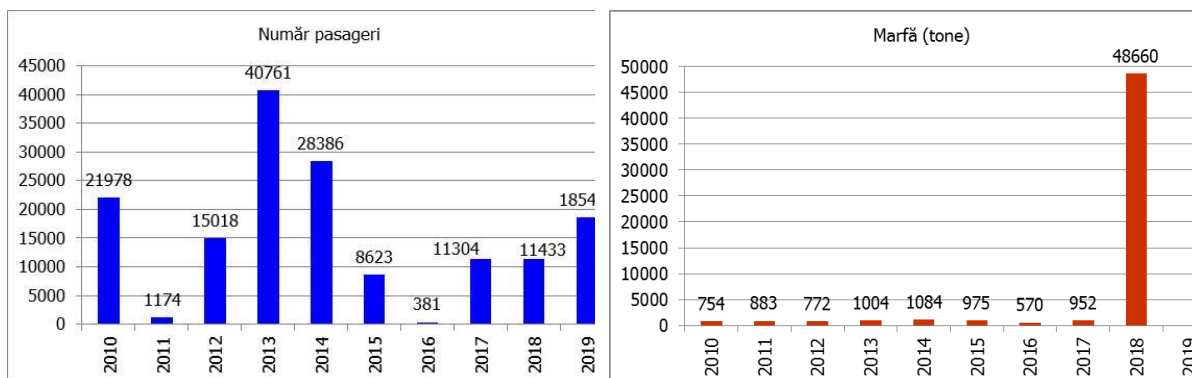
Conform *Strategiei de dezvoltare a județului Arad pentru perioada 2014-2020*, pe Aeroportul Arad funcționează unul din cele patru puncte de intervenție aeromedical SMURD care deservește șase județe: Arad, Bihor, Timiș, Caraș-Severin, Hunedoara și o parte din județul Sălaj. Celelalte puncte de intervenție aeromedicale fiind la București, Iași și Târgu-Mureș.

Numărul de pasageri transportați corespund în proporție de 97% curselor charter, iar restul curselor private. Variația numărului anual de pasageri din ultimii 10 ani se regăsește ilustrată grafic în figura de mai jos.

În ceea ce privește transportul de mărfuri acestea prezintă un vârf accentuat doar la nivelul anului 2018, media, anterioară, corespunzătoare perioadei 2010 -2017 fiind de circa 874 tone anual. Principalii operatori cargo sunt DHL International și SC World Media Trans.

**Figura nr. 33: Mișcări aeronave în perioada 2010 – 2018. Aeroportul Arad**

Sursa: Strategia de dezvoltare a județului Arad pentru perioada 2014-2020, pentru 2010 – 2014; Raportul administratorilor SC Aeroportul Arad SA la 31.12.2015 și la 31.12.2016; Raportul anual al Consiliului de Administrație privind activitățile SC Aeroportul Arad SA în anul 2017 și 2018. Pentru anul 2019 nu au fost disponibile informații.

Figura nr. 34: Volumele de trafic de pasageri și marfă pe modul aerian, prin Aeroportul Arad în perioada 2010 - 2018

Sursa: Strategia de dezvoltare a județului Arad pentru perioada 2014-2020, pentru 2010 – 2014; Raportul administratorilor SC Aeroportul Arad SA la 31.12.2015 și la 31.12.2016; Raportul anual al Consiliului de Administrație privind activitățile SC Aeroportul Arad SA în anul 2017 și 2018

<https://portalsm.ro/2019/11/aeroportul-satu-mare-printre-cele-mai-slabe-din-romania-codasi-la-numarul-de-pasageri/> pentru 2019. Pentru anul 2019 nu au fost disponibile informații privind cantitatea de marfă transportată

* Datele corespund primelor 9 luni ale anului 2019.



2.7. DISFUNȚIONALITĂȚI ȘI ELEMENTE DE POTENȚIAL ALE REȚELELOR DE TRANSPORT

2.7.1. Disfuncționalități și elemente de potențial la nivelul rețelei rutiere

2.7.1.1. Clasa tehnică a drumurilor publice județene din județul Arad

În conformitate cu Normele tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice (Ordinul ministrului transporturilor nr. 46/1998) clasificarea tehnică a drumurilor se face după intensitatea traficului de perspectivă. Perioada de perspectivă recomandată este de 15 ani.

Clasa tehnică a fost calculată în baza datelor de recensământ 2015 disponibile, doar pe drumurile județene, la nivelul anului 2030, utilizând ca elemente de prognoză coeficienții de prognoză recomandați de CNAIR-CESTRIN (v. paragraful 3.2). Astfel, clasa tehnică a drumurilor județene din județul Arad este ilustrată grafic în figura 35.

2.7.1.2. Clasa de trafic a drumurilor județene din județul Arad

Clasa de trafic pentru dimensionarea structurii rutiere a fost stabilită în funcție de intensitatea medie zilnică a traficului, MZA o.s., exprimată în osii standard de 115 kN la mijlocul perioadei de perspectivă, pentru drumuri a căror perioadă de perspectivă este de 10 ani. Clasele de trafic corepund celor prevăzute în Catalogul de soluții de ranforsare a structurilor rutiere suple și mixte pentru sarcina de 115 kN pe osia simplă – AND571/2017.

Clasa de trafic a fost calculată în baza datelor de recensământ 2015 disponibile, pe drumurile județene, utilizând ca elemente de prognoză coeficienții de prognoză recomandați de CNAIR-CESTRIN (v. paragraful 3.2). Astfel, clasa de trafic a drumurilor județene din județul Arad este ilustrată grafic în figura 36.

2.7.1.3. Disfuncționalități la nivelul rețelei rutiere

Rețeaua rutieră majoră a județului Arad se prezintă ca o rețea radială în zona municipiului Arad și a orașului Chișineu-Criș, dezvoltată în principal în lungul văilor celor două râuri Mureș, DN 7, și Crișul Alb, DN 79A, ce străbat județul de la est la vest în sudul, respectiv nordul județului. Relațiile nord-sud sunt mai puternice pe partea de vest a județului, în câmpie, pe axa Timișoara – Arad – Chișineu-Criș – Oradea (DN69 și DN79) și mult mai slabe în zona centrală (DJ708B – DJ 709, respectiv DJ 708A) și în zona de est (DJ 708) determinate de relieful deluros și montan.

În acest context conectivitatea rețelei rutiere majore este relativ bună, mai scăzută în zona de centru și est a județului.



Figura nr. 35: Rețeaua de drumuri publice a județului Arad. Clasa tehnică

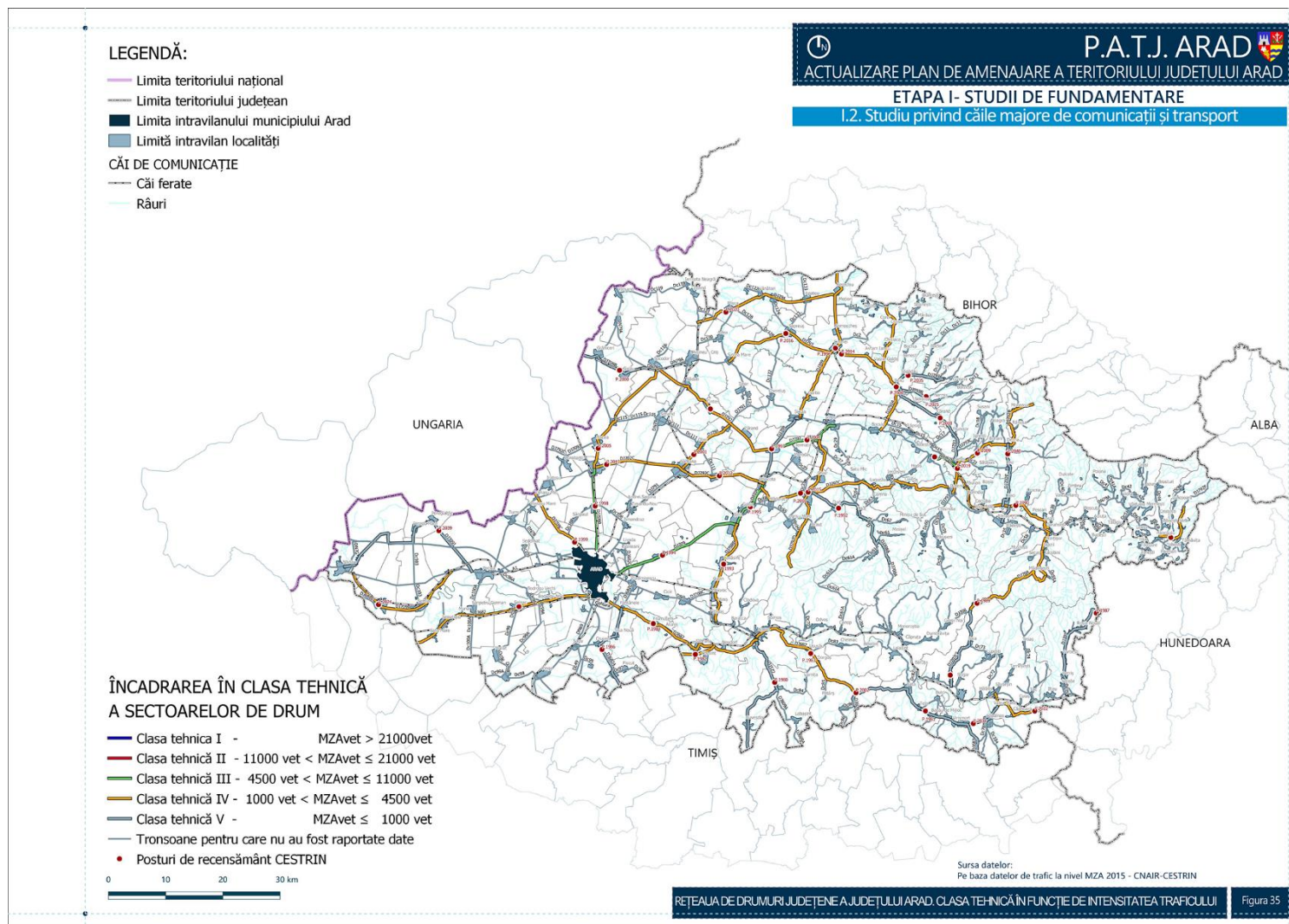
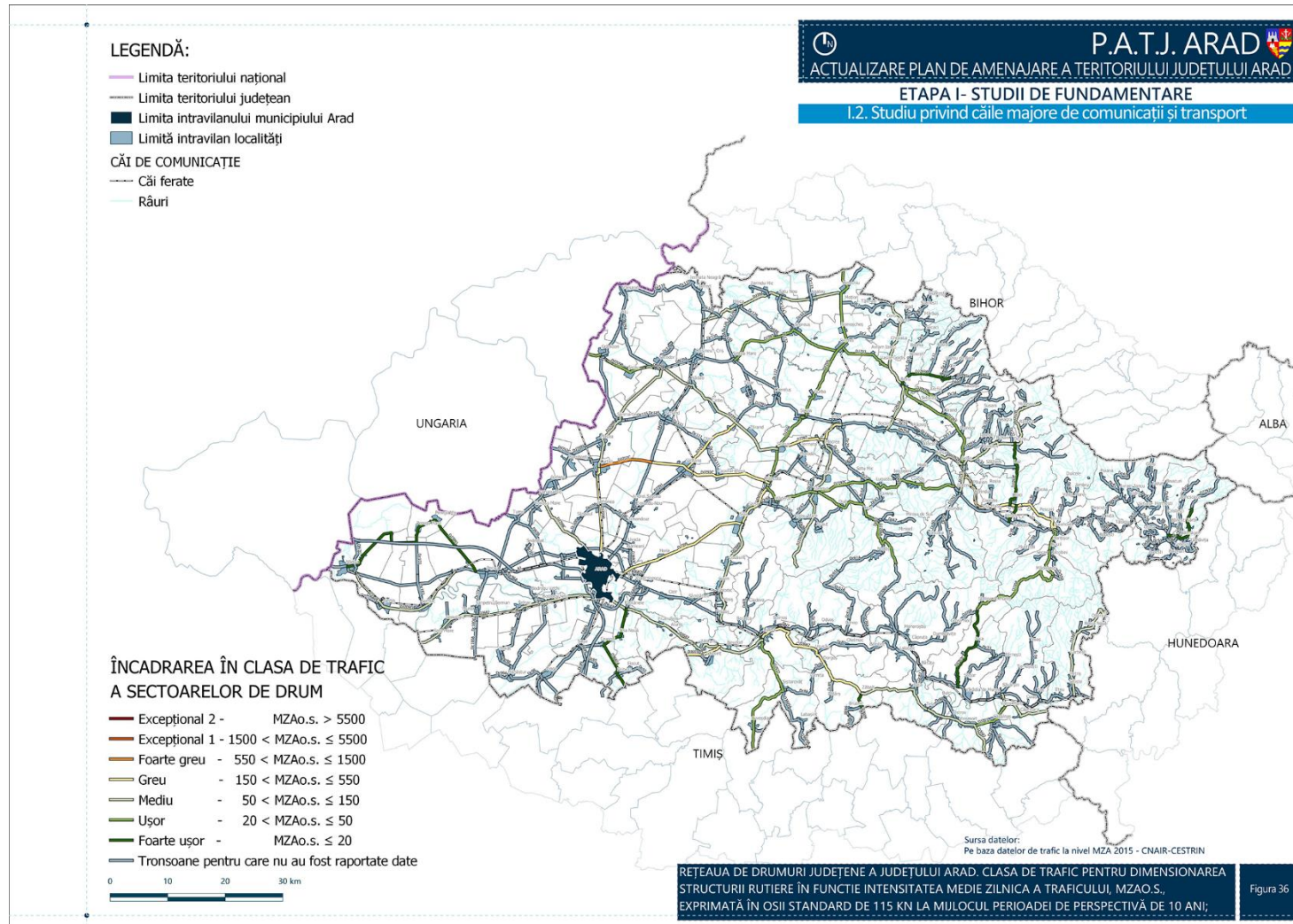




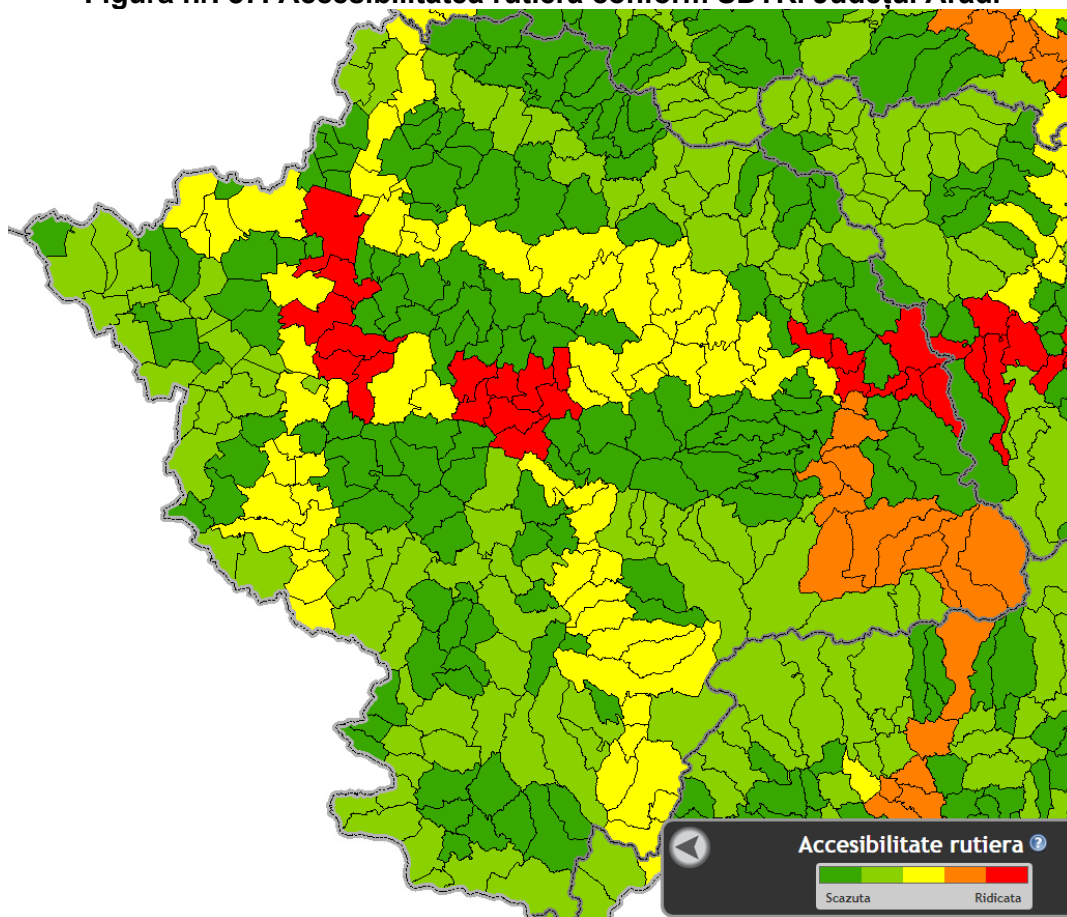
Figura nr. 36: Rețeaua de drumuri județene a județului Arad. Clasa de trafic pentru dimensionarea structurii rutiere în funcție intensitatea medie zilnică a traficului, MZAo.s., exprimată în osii standard de 115 kN la mijlocul perioadei de perspectivă de 10 ani





În ceea ce privește accesibilitatea rutieră, aceasta poate fi definită în acord cu Strategia de Dezvoltare Teritorială a României, România policentrică 2035⁸: ca indicator care a luat în considerare accesibilitatea la TEN-T central și TEN-T extins, combinat cu accesibilitatea la diferitele tipuri de drumuri non TEN-T (autostrăzi, europene, naționale, județene), rezultând clustere cărora li s-au asociat valori numerice (note).

Figura nr. 37: Accesibilitatea rutieră conform SDTR. Județul Arad.



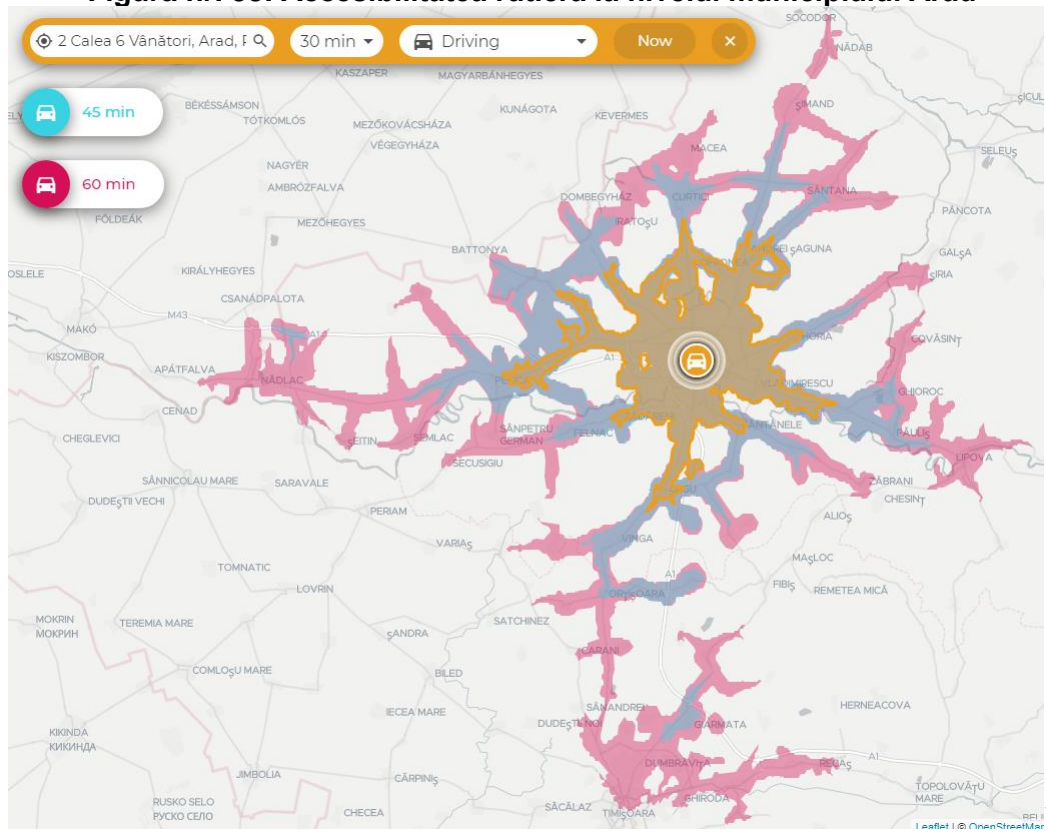
Sursa: prelucrare informații Observator Teritorial <https://ot.mdrap.ro/atlas/idt/>)

Din punct de vedere al accesibilității rutiere, se observă că municipiul Arad (v. figura 38) se situează la doar 60 de minute de parcurs cu autoturismul față de municipiul Timișoara (jud. Timiș) și orașele Lipova, Nădlac, Sântana (din județul Arad) și la circa de 45 de minute de parcurs cu autoturismul față de orașul Curtici (județul Arad).

8 Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni. Anexa nr. 2.c) - Metodologie de calcul și aplicare a indexului de dezvoltare teritorială.



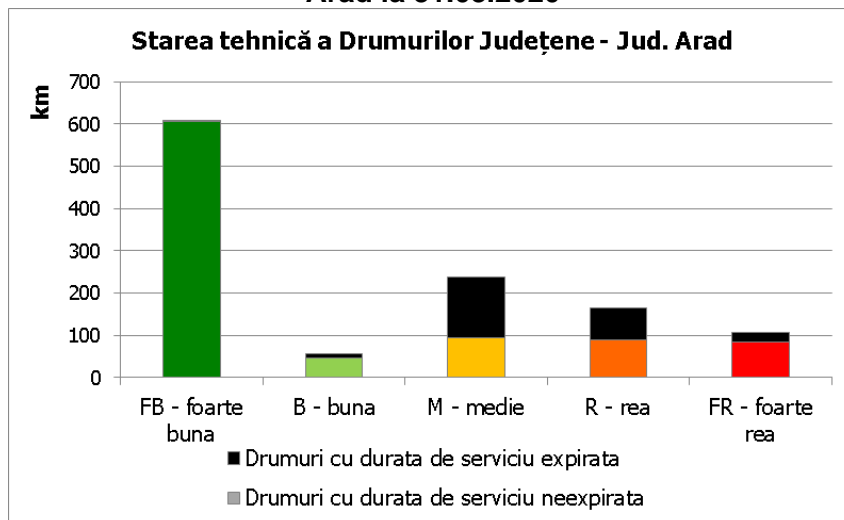
Figura nr. 38: Accesibilitatea rutieră la nivelul municipiului Arad



Sursa: <https://app.traveltimeplatform.com/>

În ceea ce privește starea tehnică a drumurilor naționale și comunale, nu au fost disponibile date până la redactarea studiului actual. Referitor la starea tehnică a drumurilor județene cca. 56, 6% se află în stare bună și foarte bună, 20,3% în stare medie și 23,2 % în stare rea și foarte rea. La nivelul rețelei de drumuri județene 21,9%, respectiv 257,25 km de drum are durata de serviciu expirată, aceste segmente încadrându-se pe mai mult de jumătate din lungime pe sectoare cu clasa tehnică medie.

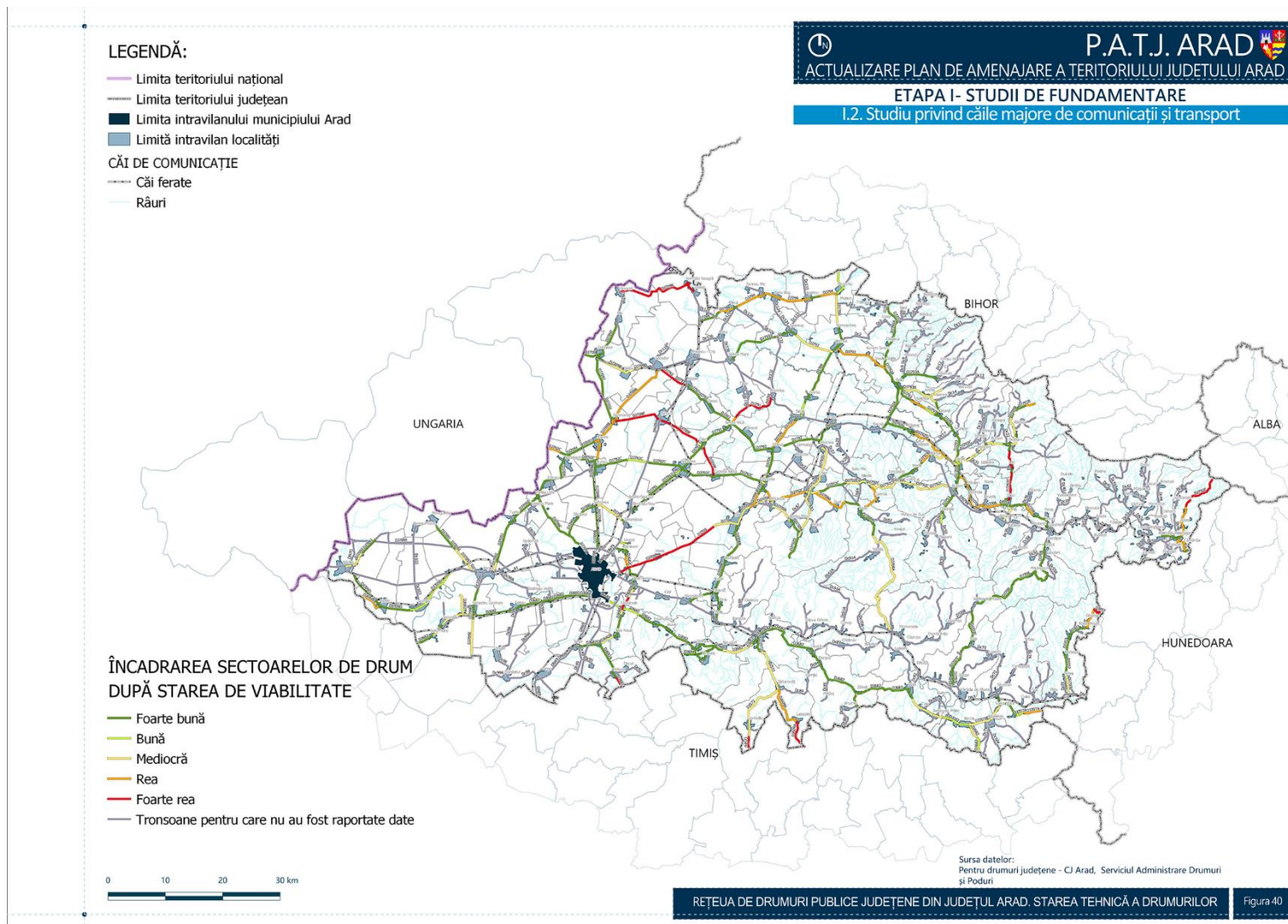
Figura nr. 39: Starea tehnică și durata de serviciu a drumurilor județene – Județul Arad la 31.03.2020



Sursa: CJ Arad



Figura nr. 40: Rețeaua de drumuri publice județene din județul Arad. Starea tehnică a drumurilor





Drumuri județene cu stare tehnică rea și foarte rea și cele cu durată de viață expirată pe mai mult de jumătate din lungimea lor sunt prezentate în tabelul următor. Se poate observa că deși durata de serviciu nu a expirat, o parte din drumuri sunt complet degradate, în timp ce există situații în care deși ar fi fost “momentul” unor intervenții capitale, drumurile prezintă cel puțin o stare tehnică medie.

Tabel nr. 11: Drumuri județene cu stare tehnică precară sau durată de viață expirată

Drum județean	Lungime	% Sectoare cu stare tehnică rea și foarte rea	% Sectoare cu durată de serviciu expiată
DJ 609A	14.4	100%	0%
DJ 682E	2.4	100%	0%
DJ 682F	6.9	100%	28%
DJ 682H	2.5	0%	100%
DJ 682K	1.5	0%	100%
DJ 682P	2.95	0%	100%
DJ 707B	6.7	0%	100%
DJ 708D	6.4	100%	0%
DJ 708F	0.5	0%	100%
DJ 709	75.942	37%	51%
DJ 709F	23.54	93%	30%
DJ 709K	16.014	100%	0%
DJ 763A	5.8	78%	0%
DJ 792B	38.935	18%	58%
DJ 792D	23.64	0%	64%
DJ 792E	15	57%	21%
DJ 792F	21.9	82%	3%
DJ 792G	13.3	62%	0%
DJ 794	25.8	75%	75%

O altă disfuncție majoră o reprezintă lipsa centurilor ocolitoare pentru orașe/municipii (ex. Arad pe partea de est, Chișineu-Criș, Curtici, Lipova). Concentrările drumurilor în centrele urbane din județ nu au numai efecte benefice prin legaturile pe care le asigură, ci generează efecte negative (poluare, zgomot accidente etc.) prin faptul că relațiile de tranzit trec prin centrul localităților aglomerând rețeaua stradală.

Dintre localitățile din județ, singura care beneficiază de variantă de ocolire este Aradul pe partea nord și vest a orașului. Pentru orașele Pecica și Nădlac autostrada A1 și, respectiv DN 7G joacă, parțial, rol de ocolitoare.

2.7.1.4. Siguranța rutieră

Pentru județul Arad, Inspectoratul Județean de Poliție Arad – Serviciul Rutier a pus la dispoziție baza de date a accidentelor rutiere din perioada 2014 – 2019.

Tabel nr. 12: Statistica generală a accidentelor rutiere grave pe autostrăzi din județul Arad

Anul	Numar accidente	In localitate	In afara localitatii	Tip carosabil				Numar		
				asfalt	beton	piatra	pamant	Morti	Raniti grav	Raniti usor
2014	2	0	2	2	0	0	0	0	2	1
2015	2	0	2	2	0	0	0	0	2	2
2016	2	0	2	2	0	0	0	1	1	0
2017	6	0	6	6	0	0	0	4	3	7
2018	10	0	10	10	0	0	0	3	11	13
2019	1	0	1	1	0	0	0	0	1	6

ACTUALIZAREA PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI ARAD

Etapa 1 – Elaborare studii de fundamentare cu caracter analitic și studii de fundamentare cu caracter prospectiv
Studiu de fundamentare privind căile majore de comunicații și transport în județul Arad
urban team s.r.l.

**Tabel nr. 13: Statistica generală a accidentelor rutiere grave pe drumurile naționale din județul Arad**

Anul	Numar accidente	In localitate	In afara localitatii	Tip carosabil				Numar		
				asfalt	beton	piatra	pamant	Morti	Raniti grav	Raniti usor
2014	62	18	44	62	0	0	0	37	62	51
2015	78	26	52	78	0	0	0	45	71	39
2016	52	23	29	52	0	0	0	27	45	30
2017	56	23	33	56	0	0	0	28	42	15
2018	57	19	38	57	0	0	0	17	62	36
2019	23	8	15	23	0	0	0	10	21	29

Tabel nr. 14: Statistica generală a accidentelor rutiere grave pe drumurile județene din județul Arad

Anul	Numar accidente	In localitate	In afara localitatii	Tip carosabil				Numar		
				asfalt	beton	piatra	pamant	Morti	Raniti grav	Raniti usor
2014	36	11	25	35	0	1	0	9	36	34
2015	30	11	19	29	1	0	0	13	27	17
2016	44	13	31	44	0	0	0	13	40	14
2017	28	13	15	28	0	0	0	7	32	23
2018	35	11	24	34	0	0	1	11	38	17
2019	19	7	12	19	0	0	0	8	12	15

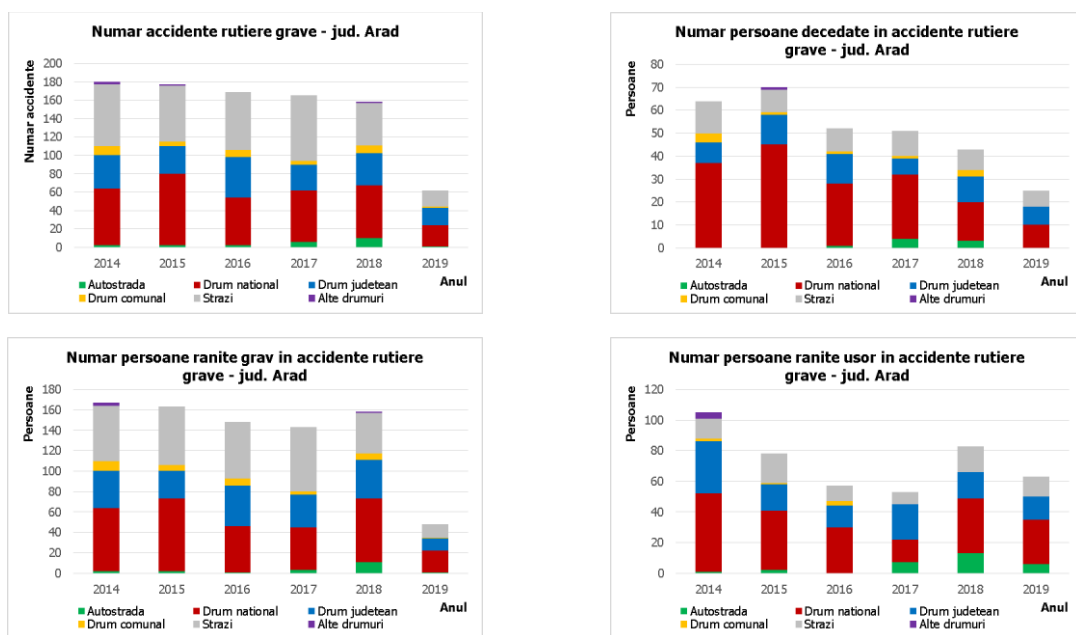
Tabel nr. 15: Statistica generală a accidentelor rutiere grave pe drumurile comunale din județul Arad

Anul	Numar accidente	In localitate	In afara localitatii	Tip carosabil				Numar		
				asfalt	beton	piatra	pamant	Morti	Raniti grav	Raniti usor
2014	10	7	3	7	0	1	2	4	10	2
2015	5	4	1	5	0	0	0	1	6	1
2016	8	4	4	8	0	0	0	1	7	3
2017	4	4	0	4	0	0	0	1	3	0
2018	9	5	4	7	0	0	2	3	6	0
2019	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0

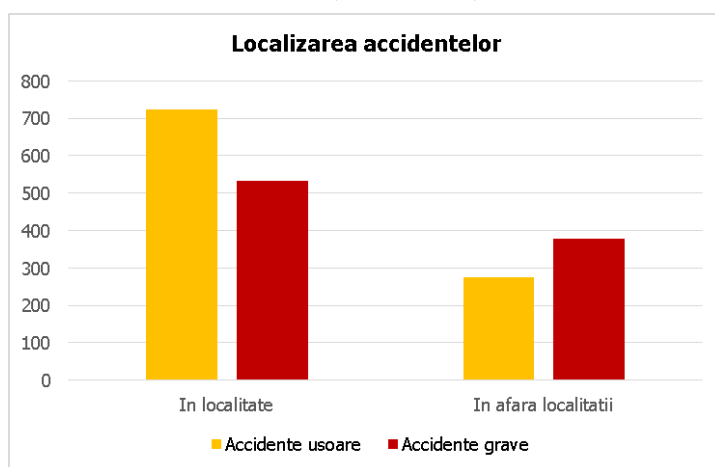
Tabel nr. 16: Statistica generală a accidentelor rutiere grave pe străzile din localitățile din județul Arad

Anul	Numar accidente	In localitate	In afara localitatii	Tip carosabil				Numar		
				asfalt	beton	piatra	pamant	Morti	Raniti grav	Raniti usor
2014	67	66	1	63	1	2	1	14	54	13
2015	61	60	1	58	0	1	2	10	57	19
2016	63	63	0	58	2	3	0	10	55	10
2017	71	70	1	71	0	0	0	11	63	8
2018	46	46	0	46	0	0	0	9	40	17
2019	18	18	0	17	0	0	1	7	13	13

Așa cum se poate observa în tabelele anterioare și în graficele din figura 41 cea mai mare pondere a accidentelor rutiere se înregistrează pe drumurile naționale (unde sunt volume de trafic mai mari și unde se circulă cu viteze mai mari decât pe celelalte categorii de drum).

**Figura nr. 41: Statistici accidente rutiere, persoane decedate și rănite în județul Arad**

Statisticile următoare indică faptul că cele mai multe accidente se produc în localitate unde există un număr mai mare de participanți vulnerabili la trafic.

Figura nr. 42: Statistici accidente în funcție de locația unde s-au produs (localitate/în afara localității) în județul Arad

La nivelul județului Arad, indiferent de tipul de drum principala cauză de producere al accidentelor rutiere implică viteza neadaptată la condițiile de drum și viteza neregulamentară, precum și neacordarea de prioritate vehiculelor.

2.7.2. Disfuncționalități și elemente de potențial la nivelul rețelei feroviare

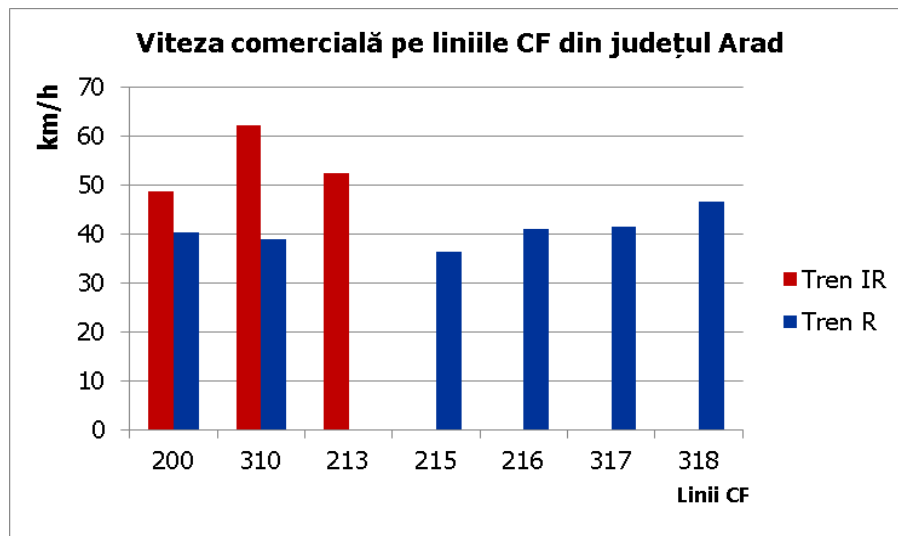
Județul Arad este deservit parțial de rețeaua de cale ferată. Calea ferată deservește 52,5% din localitățile județului, iar în localitatea Zăbrani ce are două stații pe linia 213 ce face legătura Timișoara – Lipova, nu operește niciun tren.

Conform datelor INS ponderea liniilor electrificate este de 35,4% din lungimea liniilor CF din județul Arad, iar lungimea liniilor duble reprezintă doar 32% din lungimea rețelei.



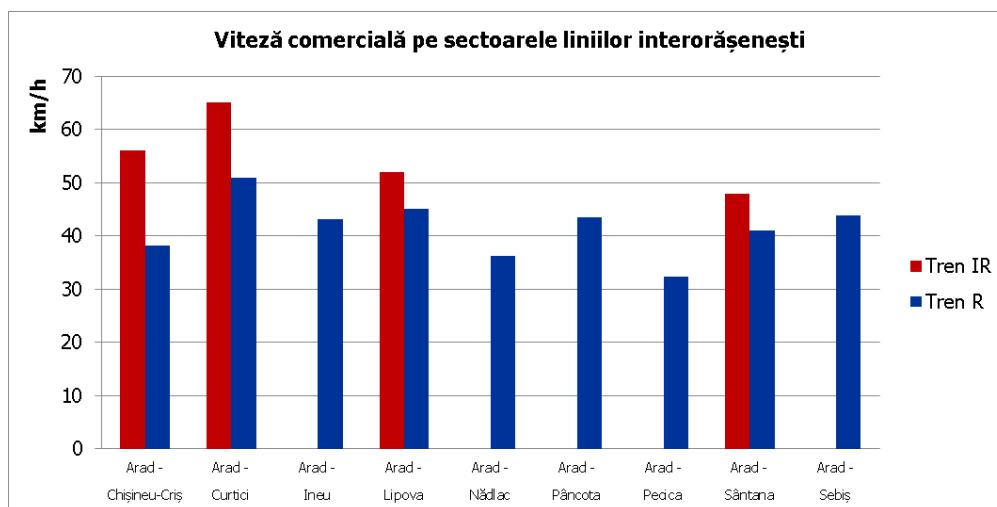
Principalele consecințe ale acestei situații a rețelei se regăsesc în vitezele comerciale mici și neatractive.

Figura nr. 43: Viteza comercială pe liniile de cale ferată din județul Arad



Sursă: prelucrare după Mersul Trenurilor de călători 9.12.2018-14.12.2019

Figura nr. 44: Viteza comercială pe sectoarele interorășenești din județul Arad



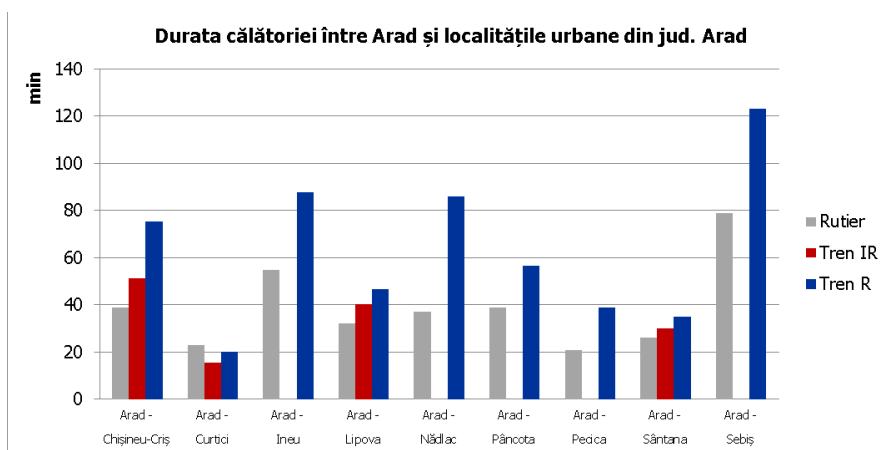
Sursă: prelucrare după Mersul Trenurilor de călători 9.12.2018-14.12.2019

Se observă că doar o parte din localitățile urbane beneficiază de trenuri mai rapide în relația cu municipiul Arad, respectiv cele situate în lungul liniilor 200 și 310, majoritatea orașelor fiind însă deservite exclusiv de trenuri regionale cu viteză comercială redusă.

Făcând o comparație între timpul de acces dinspre/spre Arad și localitățile urbane din județ pe modul rutier și pe calea ferată, se remarcă încă o dată că, la nivelul județului, transportul feroviar de călători nu reprezintă o alternativă viabilă pentru localitățile deservite doar de trenuri regionale, în timp ce pentru trenurile IR se obțin timpi de parcurs comparabili cu durata călătoriei pe modul rutier.



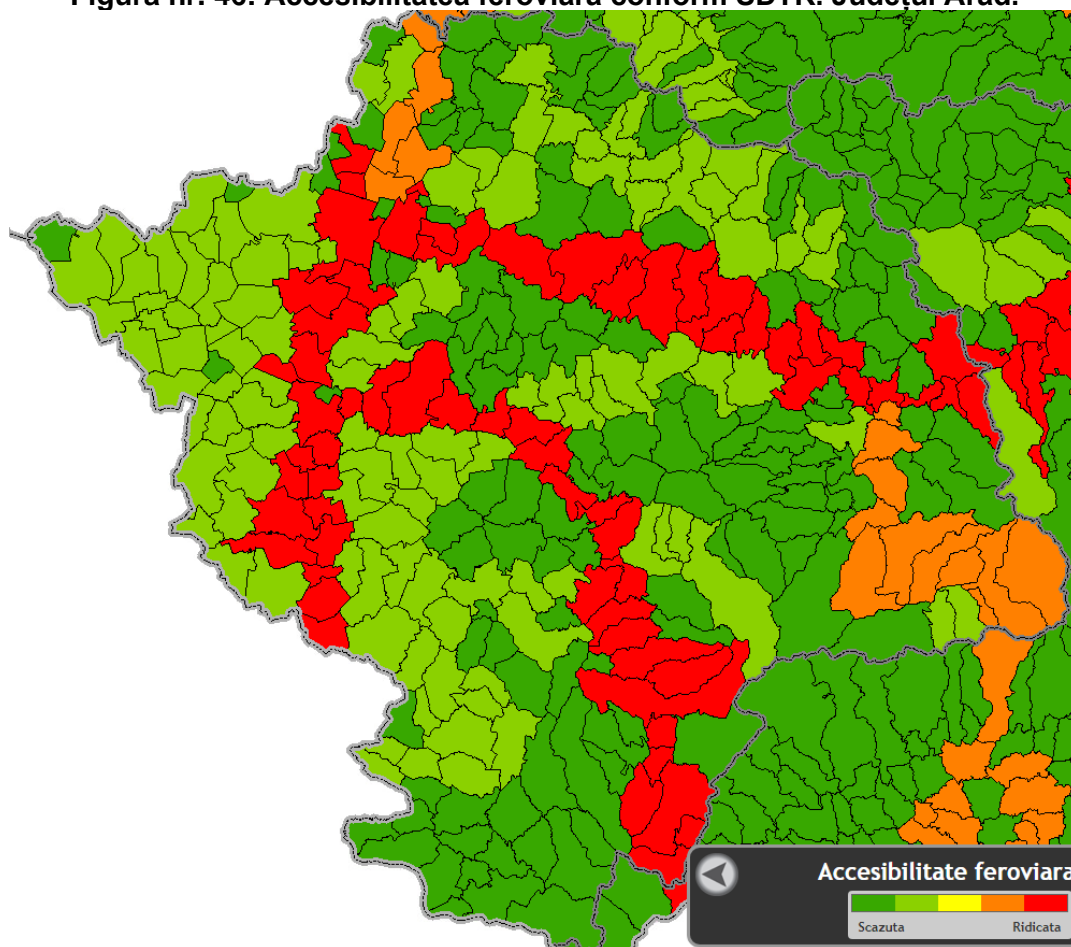
Figura nr. 45: Durata călătoriei cu transportul auto vs. durata călătoriei cu trenul



Sursă: prelucrări proprii după Google Maps și Mersul Trenurilor de călători 9.12.2018-14.12.2019

Pe linia magistrală 200, principale intersecțiile cu drumurile naționale sunt denivelate, cu excepția pasajului în lucru, în zona municipiului Arad, pe traseul de tranzit DN 7 intersecție cu DJ 709 și cu magistrala 200. Intersecțiile liniilor secundare cu DN 7, DN 69, DN 79 și DN 79A sau cu drumurile județene sunt amenajate la nivel, cu dotare minimală, învechită și doar o parte sunt iluminate.

Figura nr. 46: Accesibilitatea feroviară conform SDTR. Județul Arad.



Sursa: prelucrare informații Observator Teritorial <https://ot.mdrap.ro/atlas/idt/>)



În ceea ce privește accesibilitatea feroviară, aceasta poate fi definită în acord cu Strategia de Dezvoltare Teritorială a României, România policentrică 2035⁹: ca indicator care a luat în considerare accesibilitatea luându-se în considerare accesibilitatea la TEN-T central și TEN-T extins, combinat cu accesibilitatea la diferitele tipuri de căi ferate non TEN-T (magistrale, linii secundare) sau fără accesibilitate, rezultând cluster care li s-au asociat valori numerice (note).

2.7.3. Disfuncționalități și elemente de potențial la nivelul Aeroportului Arad

Aeroportul Arad beneficiază de o pistă de beton cu dimensiunile 2000 m x 45 m și acostamente de 7.5 m pe ambele laturi cu două direcții de aterizare 09 și 27, având portanță (PCN) 41, corespunzând standardelor MPGTR pentru un aeroport regional mic din punct de vedere a lungimii și lățimii, dar nu și a portanței (PCN) 45.

De asemenea, sistemul de asistență navigație (VOR, ILS Cat.II) și de luminozitate de apropiere (Cat. II) corespund standardelor MPGTR pentru un aeroport regional mic.

Aeroportul se află la circa 5,6 km de gara centrală a municipiului Arad, respectiv la 4 km de centrul orașului și în imediata vecinătate a Zonei Libere Arad.

Nu există legătură directă a aeroportului la calea ferată.

De asemenea, nu există curse regulate de transport public de călători la aeroport.

Viziunea MPGTR pentru orizontul 2025 este ca aeroporturile din rețeaua națională a României să asigure standarde de conectivitate, în colaborare cu autoritățile locale sau ceilalți administratori ai infrastructurii naționale. Standardele de conectivitate pentru un aeroport regional mic, conform MPGTR, sunt prezentate pe categorii de aeroport în tabelul de mai jos:

Aeroportul Arad	Legătură rutieră	Legătură feroviară ¹⁾	Serviciu de transport public cu autobuzul ³⁾	Serviciu de transport public cu trenul ¹⁾³⁾	Servicii de taxi ²⁾	Parcare de lungă durată
2020	Da	Nu	Nu	Nu	Nu	Da
Standard MPGTR pentru aeroport regional mic	Obligativ	Nu	Obligativ	Nu	Opțional	Nu

1) Trenurile vor opera la un interval de 30 min în ora de vârf

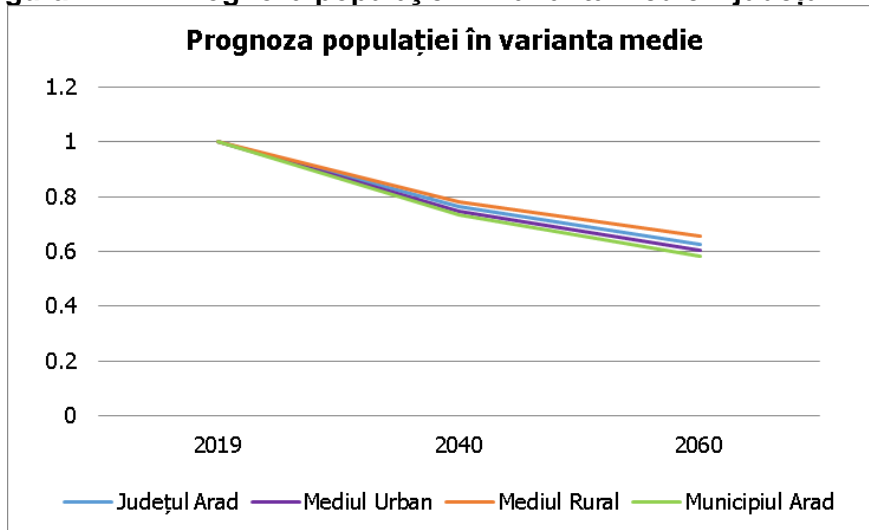
2) Fluxurile de taxi vor fi separate de restul traficului

3) Stațiile de tren/autobuz nu vor fi mai departe de 15 min de mers pe jos față de terminalul de plecare

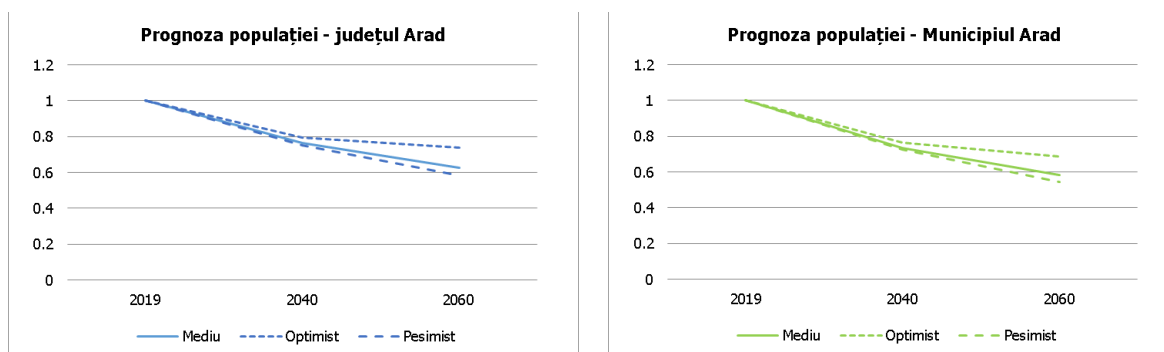
9 Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni. Anexa nr. 2.c) - Metodologie de calcul și aplicare a indexului de dezvoltare teritorială.

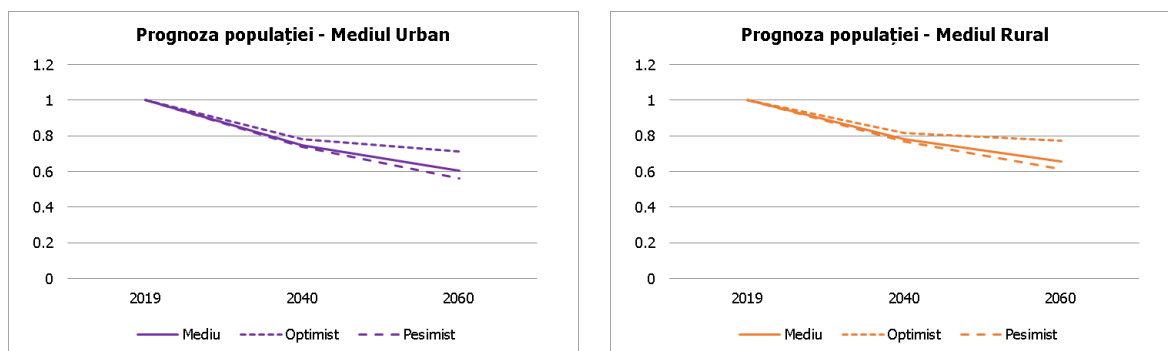
**III. TRAFICUL DE PERSPECTIVA. NECESITAȚI DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT****3.1. PREVIZIUNI SOCIO-ECONOMICE****3.1.1. Evoluția populației**

În cadrul Studiului de fundamentare socio-demografic cu caracter prospectiv: Prognoza privind evoluția populației în județul Arad, București: Urbanteam, 2020 au fost analizate tendințele de evoluție a populației din județul Arad, la nivel de localitate. Astfel, conform acestui studiu, dacă se mențin tendințele actuale ale mișcării naturale și ale celei migratorii, până în anul 2040 populația județului Arad scade cu 24% în varianta medie, mai pronunțat în mediul urban, iar până în anul 2060 scăderea va fi de 37%. În urma analizelor au fost propuse trei variante de prognoză: medie, optimistă și pesimistă.

Figura nr. 47: Prognoza populației în variantă medie – județul Arad.

Sursa: Studiu de fundamentare socio-demografic cu caracter prospectiv: Prognoza privind evoluția populației în județul Arad, București: Urbanteam, 2020

Figura nr. 48: Prognoza populației – județul Arad



Sursa: Studiu de fundamentare socio-demografic cu caracter prospectiv: Proгноза privind evoluția populației în județul Arad, București: Urbanteam, 2020

Ținând cont de faptul că evoluția populației este corelată și cu mediul economic, iar din punct de vedere al tendințelor actuale în ceea ce privește numărul de salariați, precum și numărul de șomeri, indicatorii județului Arad sunt favorabili unei dezvoltări economice, coeficienții de evoluție ai populației, în varianta medie și optimistă, sunt prezentați în tabelul următor.

Tabel nr. 17: Coeficienții de creștere a populației

	2019	Mediu 2040	Mediu 2060	Optimist 2040	Optimist 2060
Județul Arad	1	0.76	0.63	0.79	0.74
Mediul Urban	1	0.75	0.60	0.78	0.71
Mediul Rural	1	0.78	0.66	0.81	0.77
Municipiul Arad	1	0.74	0.58	0.77	0.69

Sursa datelor: Studiu de fundamentare socio-demografic cu caracter prospectiv: Proгноза privind evoluția populației în județul Arad, București: Urbanteam, 2020

3.1.2. Evoluția PIB

Conform statutului său, Comisia Națională de Proгноză elaborează progноze privind dezvoltarea economico-socială a României pe termen scurt, mediu și lung în corelare cu prevederile Programului de guvernare, a strategiilor naționale, sectoriale și regionale precum și pe baza tendințelor din economia națională și cea mondială.

Din păcate Comisia Națională de Proгноză în varianta din aprilie 2020 face o previziune a PIB-ului doar pentru anul 2020, cu mențiunea că în contextul izbucnirii epidemiei Sars-2-COVID 19 în China la sfârșitul anului 2019, perspectivele de creștere economică la nivel mondial din progноza de primăvară au un grad ridicat de incertitudine.

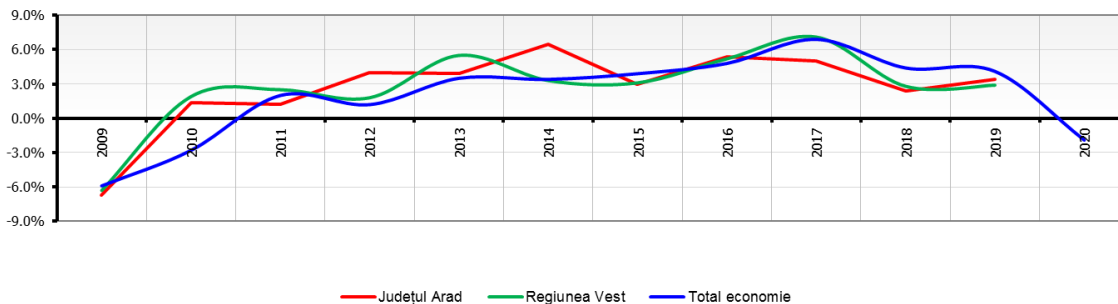
Astfel, pe parcursul elaborării PATJ Arad, în concordanță cu datele disponibile, progноza PIB va fi actualizată.

Corespunzătoare datelor disponibile până în prezent, evoluția PIB la nivel național, regional și județean este prezentată grafic în figura de mai jos.



Figura nr. 49: Prognoza PIB

Evoluție PIB - Modificări procentuale față de anul anterior din profile teritoriale



Sursă: Proiecția principalilor indicatori economico – sociali în Profil Teritorial până în 2016, iunie 2013 - pt 2009-2011
 Sursă: Proiecția principalilor indicatori economico – sociali în Profil Teritorial până în 2017, dec. 2014 - pt 2012-2013
 Sursă: Proiecția principalilor indicatori economico – sociali în Profil Teritorial până în 2019, mai 2016 - pt 2014
 Sursă: Proiecția principalilor indicatori economico – sociali în Profil Teritorial până în 2020, martie 2017- pt 2015
 Sursă: Proiecția principalilor indicatori economico – sociali în Profil Teritorial până în 2020, mai 2017 - pt 2016
 Sursă: Proiecția principalilor indicatori economico – sociali în Profil Teritorial până în 2022, iunie 2019 - pt 2017
 Sursă: Proiecția principalilor indicatori macroeconomici 2020, aprilie 2020 - pt. 2019, 2020

3.2. EVOLUȚIA TRAFICULUI RUTIER

În ceea ce privește prognoza de evoluție a traficului pentru perioada 2015 - 2040 pe drumurile interurbane, coeficienții de evoluție utilizați în cadrul studiului, coeficienți recomandați de CESTRIN având ca bază anul 2015, sunt prezentați mai jos, pentru toate categoriile de drum.

Tabel nr. 18: Coeficienții de evoluție a traficului în perioada 2015-2040. Ipoteză de evoluție peimistă a traficului

Tip drum	Bază	Anul	Biciclete Motociclete	Autoturisme	Microbuze	Autocamionete	Autocamioane si derivate		Autovehicule articulate	Autobuze	Tractoare cu/fara remorca veh. speciale	Autocamioane cu remorci (tren rutier)	Vehicule cu tractiune animala	Total vehicule
							2 osii	3-4 osii						
DN europene	2015	2015	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
DN europene	2015	2020	1.22	1.20	1.18	1.16	1.16	1.13	1.12	1.15	1.07	1.09	1.01	1.20
DN europene	2015	2025	1.39	1.36	1.30	1.26	1.27	1.21	1.22	1.29	1.15	1.18	1.02	1.36
DN europene	2015	2030	1.59	1.54	1.44	1.36	1.38	1.30	1.34	1.44	1.21	1.28	1.03	1.54
DN europene	2015	2035	1.81	1.73	1.58	1.55	1.50	1.39	1.46	1.61	1.28	1.38	1.04	1.73
DN europene	2015	2040	2.06	1.95	1.73	1.76	1.62	1.47	1.58	1.79	1.35	1.48	1.05	1.94
DN principale	2015	2015	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
DN principale	2015	2020	1.23	1.20	1.18	1.16	1.15	1.12	1.11	1.16	1.07	1.08	1.02	1.19
DN principale	2015	2025	1.41	1.36	1.30	1.26	1.24	1.20	1.20	1.31	1.50	1.15	1.03	1.35
DN principale	2015	2030	1.62	1.54	1.44	1.36	1.35	1.27	1.30	1.48	1.21	1.23	1.05	1.53
DN principale	2015	2035	1.85	1.73	1.58	1.55	1.45	1.35	1.40	1.67	1.28	1.30	1.06	1.72
DN principale	2015	2040	2.12	1.98	1.73	1.60	1.56	1.43	1.50	1.87	1.34	1.38	1.08	1.93
DN secundare	2015	2015	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
DN secundare	2015	2020	1.19	1.22	1.19	1.18	1.12	1.10	1.09	1.15	1.08	1.07	1.02	1.18
DN secundare	2015	2025	1.33	1.39	1.32	1.36	1.19	1.16	1.17	1.28	1.16	1.14	1.03	1.33
DN secundare	2015	2030	1.49	1.58	1.50	1.57	1.26	1.22	1.25	1.43	1.23	1.21	1.05	1.49
DN secundare	2015	2035	1.67	1.62	1.66	1.80	1.34	1.28	1.33	1.59	1.29	1.27	1.06	1.67
DN secundare	2015	2040	1.86	1.82	1.86	2.05	1.42	1.34	1.42	1.75	1.36	1.34	1.08	1.86
DJ	2015	2015	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
DJ	2015	2020	1.20	1.18	1.15	1.14	1.13	1.14	1.09	1.14	1.07	1.06	1.02	1.15
DJ	2015	2025	1.36	1.28	1.25	1.28	1.20	1.23	1.17	1.26	1.14	1.11	1.04	1.25
DJ	2015	2030	1.53	1.39	1.36	1.39	1.28	1.32	1.26	1.39	1.20	1.17	1.06	1.36
DJ	2015	2035	1.72	1.51	1.47	1.51	1.37	1.42	1.34	1.53	1.26	1.23	1.08	1.47
DJ	2015	2040	1.93	1.62	1.58	1.62	1.45	1.51	1.43	1.67	1.31	1.29	1.10	1.59

Sursa datelor: CNAIR - CESTRIN



3.3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT

Întrucât până la acest moment colectarea datelor nu a fost finalizată complet, iar analiza situației actuale necesită completări, în cadrul capitolului de propuneri au fost trecute în revistă propunerile privind infrastructura de transport incluse în următoarele documente de planificare cu impact asupra județului Arad:

- Varianta finală revizuită a Master Planului General de Transport pentru România - MPGTR (august 2016)
- Planul pentru Dezvoltare Regională 2014-2020 Regiunea Vest 2014-2020, 2014
- Strategia de dezvoltare a județului Arad pentru perioada 2014 - 2020, 2016
- Plan de mobilitate urbană durabilă pentru municipiul Arad, 2016
- Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Arad pentru perioada 2014-2030, 2016
- Studiu de potențial privind dezvoltarea la nivelul municipiilor Timișoara și Arad

Precum și din informațiile puse la dispoziție prin intermediul corespondenței oficiale din cadrul prezentului proiect.

3.3.1. Propuneri de dezvoltare a infrastructurii de transport rutier

Propuneri de dezvoltare a infrastructurii rutiere incluse în PATN

Propunerile de dezvoltare a infrastructurii rutiere trebuie să armonizeze strategiile, proiectele și viziunile de dezvoltare cuprinse în documentațiile aprobate la nivel național, regional, județean și local.

În figura 50 se prezintă Direcțiile de dezvoltare a rețelelor de căi rutiere așa cum apar ele în PATN, Anexa nr.III din Legea 363/2006.

În ceea ce privește rețeaua de căi rutiere, în PATN au fost prevăzute următoarele proiecte de infrastructură ce vizează și județul Arad:

- Autostrăzi:
 - 1.01. Nădlac*) - Arad - Timișoara - Lugoj - Deva - Sibiu - Pitești - București - Lehliu - Fetești -Cernavodă - Constanța;
 - 1.19. Arad - Deva;
 - 1.20. Oradea - Chișineu-Criș - Arad;
 - 1.21. Vărșand*) - Chișineu-Criș;
- *) Cuprinde și secțiunea dintre ultima localitate și frontiera de stat.
- Drumuri expres sau cu 4 benzi:
 - 2.01. Nădlac - Timișoara;
 - 2.19. Chișineu-Criș - Beiuș - Cluj-Napoca;

La momentul aprobării PATN (2006) nu exista un master plan general de transport la nivelul României, dar ulterior în perioada 2011-2016 a fost elaborat un astfel de document, fundamentat pe un model de transport complex în cadrul căruia au fost testate majoritatea



proiectelor incluse în PATN. De aceea, propunerile privind infrastructura de transport ce vor fi incluse în PATJ vor prelua în primul rând propunerile de proiecte propuse în MPGTR. În plus, în cadrul MPGTR, sunt recomandate anumite surse de finanțare pentru implementarea proiectelor, parte dintre acestea fiind deja asigurate, prin intermediul anumitor programe adoptate la nivel național (ex. POIM 2014-2020) și european, de fondurile europene.

Figura nr. 50: Direcțiile de dezvoltare a rețelelor de căi rutiere (P.A.T.N. Secțiunea I.A)

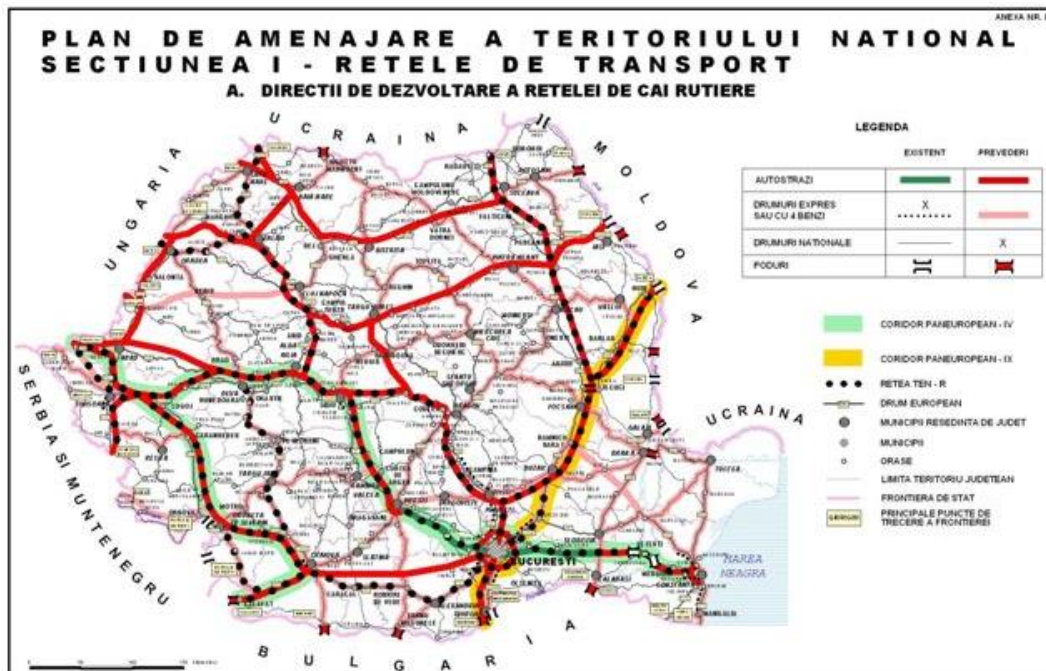
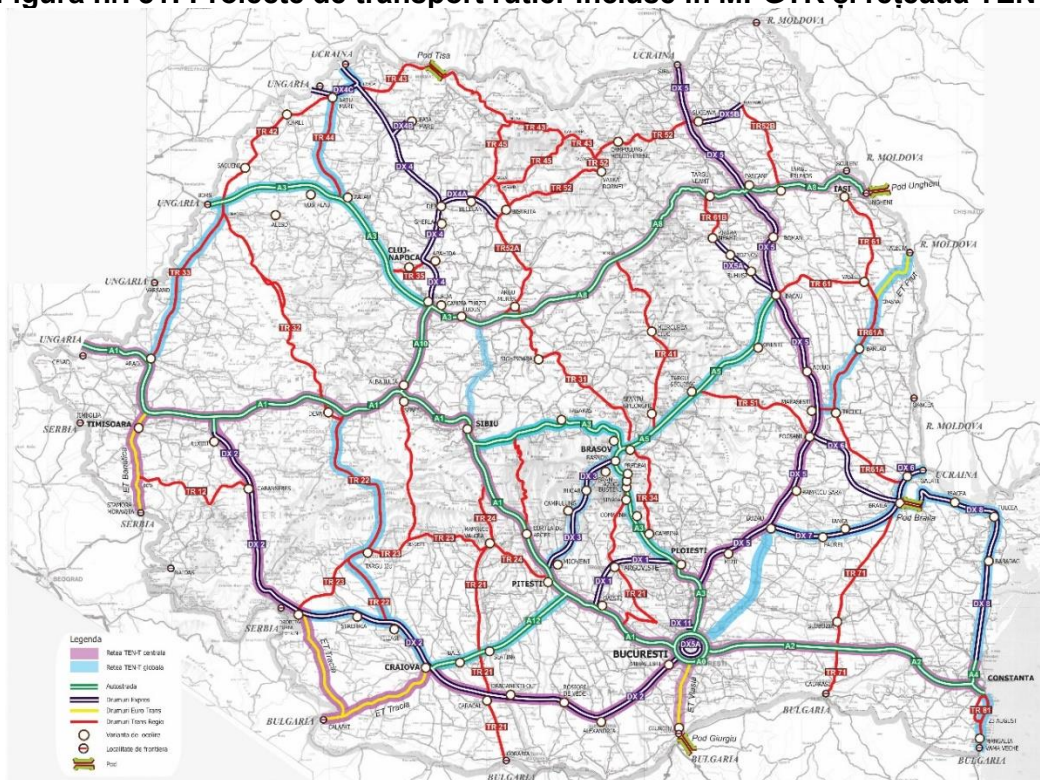


Figura nr. 51: Proiecte de transport rutier incluse în MPGTR și rețeaua TEN-T



Sursa: prelucrare MPGTR - figura 10.13/ pag 725

ACTUALIZAREA PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI ARAD

Etaapa 1 – Elaborare studii de fundamentare cu caracter analitic și studii de fundamentare cu caracter prospectiv
Studiu de fundamentare privind căile majore de comunicații și transport în județul Arad
urban team s.r.l.



Propuneri de dezvoltare a infrastructurii rutiere incluse în documentații de planificare sectoriale privind infrastructura de transport

Tabel nr. 19: Propuneri de proiecte la nivel național (MPGTR, POIM 2014-2020) privind rețeaua rutieră

Proiect	Denumire proiect	Propus în:	Rețeaua TEN-T/ Coridor central	Lungime	Valoarea estimată (mil Euro)	Perioada de implementare	Sursa de finanțare
Reabilitare/modernizare Drumuri TransRegio	TransRegio Țara Crișurilor (TR32): DN 66: Arad - Salonta - Oradea	PATN	TEN-T globală/ Coridor central: NU	Autostradă: Oradea - Chișineu-Criș - Arad			
		MPGTR		121,00 km	60,5	2022-2023	FEDR
		POIM		-			

MPGTR menționează că drumurile TransRegio asigură conectivitatea între regiunile de dezvoltare ale României, între principalele centre urbane și economice și conectează poli de creștere economică la rețeaua națională de autostrăzi și drumuri expres.

Documentul definește de asemenea drumurile TransRegio¹⁰ ca reprezentând un sector sau mai multe sectoare de drumuri naționale, cu două sau patru benzi de circulație, care facilitează conectivitatea rutieră între regiunile României sau între reședințele de județ, poli de creștere economică și rețeaua primară de transport (autostrăzi și/sau drumuri expres).

De altfel MPGTR, recomandă pentru drumurile TransRegio îndeplinirea următorilor parametrii și standarde tehnice¹¹:

- Eliminarea trecerilor la nivel cu calea ferată;
- Realizarea de variante de ocolire pentru satele sau comunele dens populate;
- Marcaj rezonant în zonele cu limitări de viteză sau zonele periculoase;
- Creșterea razelor de curbura (acolo unde acest lucru este posibil);
- Adăugarea celei de-a treia benzi de circulație pentru vehicule lente în zonele în care declivitatea este de peste 8%;
- Insule de calmare a traficului la intrarea în localități și în zona trecerilor de pietoni;
- Separatoare de sens pentru sectoarele de drum cu patru benzi de circulație sau pentru cele cu două benzi de circulație în zonele în care depășirea este interzisă;
- Eliminarea trecerilor de pietoni prin construcția de pasarele pietonale;
- Realizarea de benzi reversibile pentru sectoarele de drum cu trafic ridicat; (ex: vineri 2+1, duminica 1+2).
- Introducerea de elemente rutiere de siguranță (parapeți laterali, iluminarea drumului în zonele periculoase, supralărgirea și supraînălțarea drumului în curbe, introducerea de sensuri giratorii în zonele cu conflict de trafic);
- District de intervenție, management și gestiune propriu pentru fiecare drum.

10 Varianta finală revizuită a Raportului privind Master Planul pe termen scurt, mediu și lung, pag.214

11 Varianta finală revizuită a Raportului privind Master Planul pe termen scurt, mediu și lung. Tabelul 4.65, pag.214



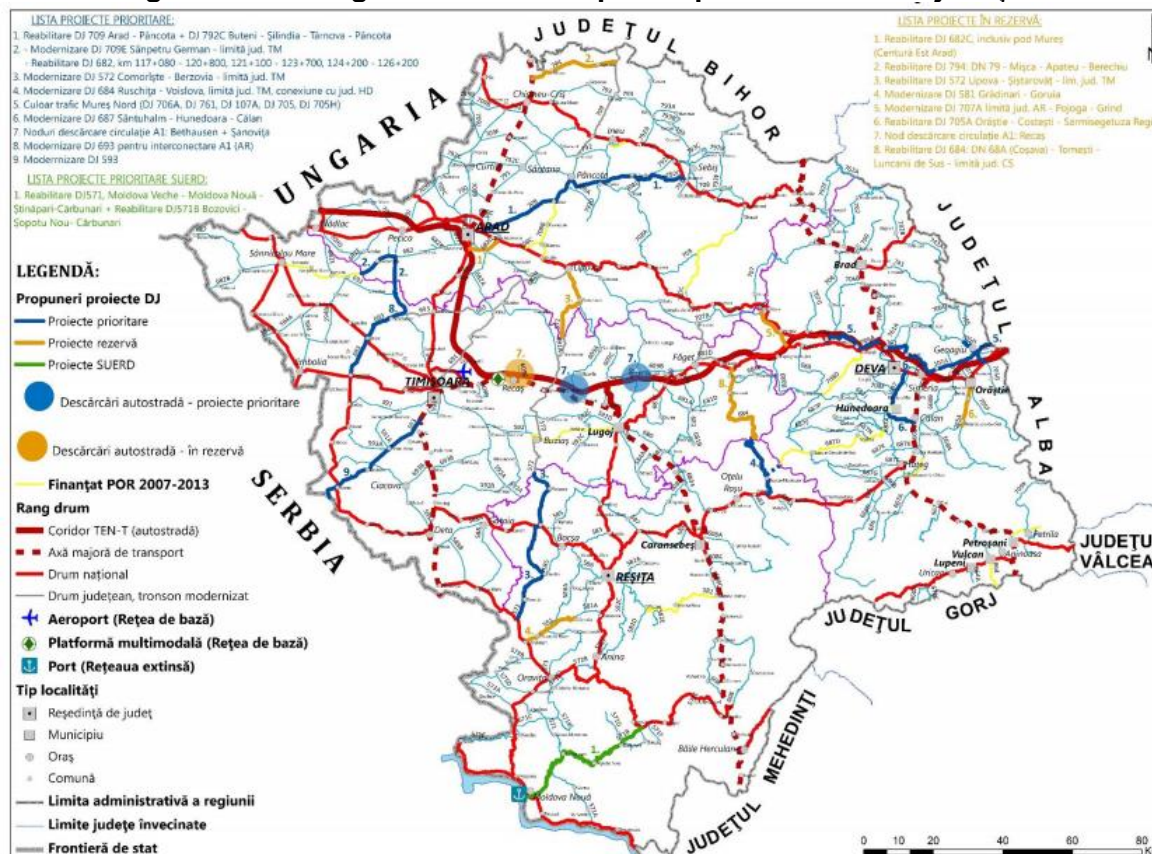
Propuneri de dezvoltare a infrastructurii rutiere județene și locale incluse în studiul și strategii

În cadrul PDR Regiunea Vest 2014-2020, portofoliul de proiecte pe domenii de interes la nivel regional include ca fiind prioritară reabilitarea, modernizarea unor drumuri județene (figura 76). Pentru județul Arad acestea au fost centralizate în tabelul 20.

Tabel nr. 20: Proiecte prioritare de drumuri județene din județul Arad în Regiunea de Dezvoltare Vest

Tip proiect		Demunire proiect
Proiecte prioritare:	1	Reabilitare DJ 709 Arad - Pâncota + DJ 792C Buteni - Șilindia - Târnova - Pâncota
	2	Modernizare DJ 709E Sânpetru German - limită jud. TM
	3	Reabilitare DJ 682, km 117+080 - 120+800, 121+100 - 123+700, 124+200 - 126+200
Proiecte în rezervă:		Reabilitare DJ 632C, inclusiv pod Mureș (Centură Est Arad)
	1	Reabilitare DJ 794: DN 79 - Mișca - Apateu - Berechiu
	2	Reabilitare DJ 572 Lipova - Șîștarovăț - lim. jud. TM

Figura nr. 52: Regiunea Vest – Propuneri proiecte drumuri județene



Sursa: PDR Regiunea de Dezvoltare Vest 2014-2020, pag.299



CONSILIUL JUDEȚEAN ARAD

Propunerile privind reabilitarea și/sau modernizarea infrastructurii rutiere județene și locale au fost centralizate în tabelul următor:

Tabel nr. 21: Proiecte de reabilitare și/sau modernizare a infrastructurii rutiere județene Arad

Nr. crt.	Domeniul de intervenție	Denumire obiectiv de investiție	Lungime (km)	Fond de finanțare	Gradul de maturitate	Strategia CJ Arad 2020-2028	PDR 2014-2020	PMUD	SIDU	Studiu TM-AR-FINAL
1	Infrastructura rutieră județeană	Actualizare DALI Modernizare DJ572 km 102+500...128+519 Lim. Jud. Timiș - Lipova	22.100	Fonduri proprii	procedură achiziții	x	x			
2	Infrastructura rutieră județeană	PT+EX Modernizare DJ609 km 38+800...43+700 Lim. Jud. TM - Zăbălț	4.900	Fonduri proprii	execuție începută în 2019	x				
3	Infrastructura rutieră județeană	DALI pentru Reabilitare DJ682 km 9+000...26+000 Lim. Jud. TM - Birchiș - Bata	17.000	Fonduri proprii	în curs de inițiere DALI	x				
4	Infrastructura rutieră județeană	DALI pentru Reabilitare DJ682 km 63+800...69+500 Lipova - Neudorf	5.700	Fonduri proprii	în curs de inițiere DALI	x				
5	Infrastructura rutieră județeană	DALI pentru Reabilitare DJ682 km 117+080...130+150 Felnac - Secusigiu - Lim. Jud. TM	13.070	Fonduri proprii	în curs de inițiere DALI	x	x	x	x	x
6	Infrastructura rutieră județeană	PT+EX Modernizare DJ708 km 40+850...41+750 Gurahonț	0.900	Fonduri proprii	Prețuri PT în 12.12.2019	x				
7	Infrastructura rutieră județeană	Modernizare DJ708 km 44+400...66+600 Gurahonț - Buteni	22.200	Fonduri proprii	în implementare	x				
8	Infrastructura rutieră județeană	Modernizare DJ709 Arad - Pincota	29.900	POR	procedură achiziții	x	x	x	x	x
9	Infrastructura rutieră județeană	Modernizare DJ709 km 39+200...45+500 Seleuș - Șicula	6.300	Fonduri proprii	în curs de inițiere PT.	x				
10	Infrastructura rutieră județeană	Modernizare DJ709 km 60+000...75+942 Cermei - Lim. Jud. BH	15.942	Fonduri proprii	în curs de inițiere PT.	x				
11	Infrastructura rutieră județeană	Modernizare DJ790 km 7+766...13+470 Sofronea - Zimand Cuz	5.704	Fonduri proprii	execuție începută în 2019	x				
12	Infrastructura rutieră județeană	SF pentru Modernizare DJ790 km 14+270...24+770 Zimand Cuz (DN79) - Floria (DJ709)	10.500	Fonduri proprii	în curs de inițiere SF	x				
13	Infrastructura rutieră județeană	Reabilitare DJ791 km 14+000...23+960 Sântana - Sinteia Mică	9.960	Fonduri proprii	execuție începută în 2019	x				
14	Infrastructura rutieră județeană	Modernizare DJ792 km 0+000...5+000 Socodor - Nădab TRANSFRONTALIERE	4.874	Fonduri transfrontaliere	procedură achiziții	x				
15	Infrastructura rutieră județeană	Reabilitare DJ792 km 5+000...26+130 Nădab - Seleuș	19.130	Fonduri europene	execuție începută în 2019	x				
16	Infrastructura rutieră județeană	Reabilitare DJ793 km 0+022... 14+300 Sinteia Mare - Șepreuș	14.278	Fonduri proprii	execuție începută în 2019	x				
17	Infrastructura rutieră județeană	Modernizare DJ793 km 14+300...21+300 Șepreuș - Cermei	7.000	Fonduri proprii		x				
18	Infrastructura rutieră județeană	Reabilitare DJ793 km 22+500...32+500 Cermei - Beliu	10.000	Fonduri proprii	în curs de inițiere PT.	x				
19	Infrastructura rutieră județeană	Actualizare DALI pentru Reabilitare DJ794 km 4+200...21+400 și 23+100...25+800 DN79 - Mișca - Apatcu - Berechlu - fonduri proprii	20.005	Fonduri proprii	procedură achiziții	x	x			
20	Infrastructura rutieră județeană	Actualizare DALI pentru Modernizare DJ682E km 9+300...11+700 Lim. Jud. TM - DJ709D (Nădlac)	3.200	Fonduri proprii	în curs de inițiere PT.	x				
21	Infrastructura rutieră județeană	PT+EX Reabilitare DJ708A km 32+100...41+100 Tauș - Tîrnova	9.000	Fonduri proprii	execuție începută în 2019	x				
22	Infrastructura rutieră județeană	Reactualizare DALI pentru Modernizare DJ708D km 0+600...6+400 Tauș ieșire - Luguzău(DJ792C)	5.800	Fonduri proprii	în curs de inițiere DALI	x				
23	Infrastructura rutieră județeană	Modernizare DJ708F km 0+000...23+540 Sănmartin - Șimand - Olari - Caporal Alexu	23.280	Fonduri PNLD	OIL de luni 25.11.2019	x				
24	Infrastructura rutieră județeană	Modernizare DJ709G Vladimirescu între DN7 și DJ682C 1=3,5 km prin Combinat	3.500	Fonduri proprii	expropriieri	x				
25	Infrastructura rutieră județeană	Modernizare DJ709A km 0+000...3+200 și 3+850...12+200 Mășca - Măderat - Agrașu Mare - Arăneag	11.550	Fonduri proprii	în curs de inițiere PT.	x				
26	Infrastructura rutieră județeană	Modernizare DJ709B km 27+590...39+200 Sănmartin - Socodor - TRANSFRONTALIERE	11.610	Fonduri transfrontaliere	procedură achiziții	x				
27	Infrastructura rutieră județeană	Reabilitare DJ709B km 18+800...27+400 Curtici - Sănmartin TRANSFRONTALIERE	8.600	Fonduri transfrontaliere	procedură achiziții	x				
28	Infrastructura rutieră județeană	PT Modernizare DJ709E Sănpetru German - Lim. Jud. TM	6.958	POR	începută în 2019	x	x			
29	Infrastructura rutieră județeană	Servicii de proiectare a documentației tehnico-economice faza SF și pentru elaborarea altor studii de specialitate pentru obiectivul Modernizare DJ709G, inclusiv pod Mureș, pentru funcțiunea de Centura Est Arad	11.400	POR	SF finalizat; se identifică surse de finanțare	x	x	x	x	x
30	Infrastructura rutieră județeană	DALI pentru Reabilitare DJ709J km 12+640...24+533 și 25+608...30+425 Nădlac - Peregu Mare - Pasaș 2 peste A1 - Pecica (DN7/E68)	16.710	Fonduri proprii	în curs de inițiere DALI	x				
31	Infrastructura rutieră județeană	Modernizare DJ709J km 34+300...44+100 Pecica - Turnu	9.800	Fonduri europene	execuție începută în 2019	x				
32	Infrastructura rutieră județeană	Modernizare DJ709J km 85+100...91+700 Grăniceri - Pîlu (DN79A), l=6,6 km	6.600	Fonduri proprii	execuție începută în 2019	x				
33	Infrastructura rutieră județeană	DALI pentru Modernizare DJ709K km 0+000...16+014 Zerind (DN79) - Vârșand (DN79A), inclusiv pod nou peste râul Crișul Alb	16.014	Fonduri proprii	în curs de inițiere DALI	x				
34	Infrastructura rutieră județeană	Actualizare DALI Modernizare DJ792B km 8+500...11+900, 15+800...33+800, 33+800...40+400 Bârșea - Moneasa - Lim. Jud. BH	26.535	Fonduri PNLD	OIL din nov. 2019	x				
35	Infrastructura rutieră județeană	Reabilitare DJ792C Buteni - Pincota	31.300	POR	execuție începută în 2019	x	x			
36	Infrastructura rutieră județeană	Reabilitare DJ792D km 0+000...10+800 DJ792 - Mocrea - Chier - Tîrnova (DJ792C)	10.800	Fonduri proprii	în curs de inițiere DALI	x				
37	Infrastructura rutieră județeană	Modernizare DJ792E km 3+700...15+000 Dieci - Dezna	11.300	Fonduri proprii	procedură achiziții	x				
38	Infrastructura rutieră județeană	DALI pentru Modernizare DJ792F km 0+000...0+630 și 0+763...10+000 Hălmăgiu - Hălmăgel - Sârbi - Baraj	9.867	Fonduri proprii	în curs de inițiere DALI	x				

ACTUALIZAREA PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI ARAD

Etapele 1 – Elaborare studii de fundamentare cu caracter analitic și studii de fundamentare cu caracter prospectiv
Studiu de fundamentare privind căile majore de comunicații și transport în județul Arad
urban team s.r.l.

**3.3.2. Propuneri de dezvoltare a infrastructurii de transport feroviar**

În vederea asigurării unei dezvoltări durabile a zonei de studiu (județul Arad), se recomandă transformarea, în mod progresiv, a sistemului de transport feroviar în pilonul de bază pentru organizarea serviciilor intermodale de transport, atât în cazul transportului de călători, cât și în cazul transportului de mărfuri.

Propuneri de dezvoltare a infrastructurii feroviare incluse în PATN

- Linii de cale ferată convenționale, cu viteza până la 160 km/h pe trasee existente reabilitate:
 - 1.01. Curtici*) - Arad - Simeria - Vințu de Jos - Alba Iulia - Coșlariu - Copșa Mică - Brașov - Ploiești - București - Fetești - Medgidia - Constanța;
 - 1.03. Arad - Timișoara - Caransebeș - Drobeta-Turnu Severin - Strehaia - Craiova - Calafat*);
 - 1.11. Oradea - Arad;
- Linii noi: Rețeaua feroviară de mare viteză va fi realizată în funcție de înțelegerile cu țările vecine și în urma unui studiu care va stabili numărul punctelor de secționare și traseul pe direcția Constanța - București, cu ieșire spre frontiera vestică a României.

Propuneri de dezvoltare a infrastructurii de căi feroviare incluse în documentații de planificare sectoriale**Tabel nr. 22: Propuneri de proiecte privind dezvoltarea rețelei feroviare la nivel național (MPGTR)**

Proiect	Denumire proiect	Propus în:	Rețeaua TEN-T/ Coridor central	Lungime	Valoarea estimată (mil Euro)	Perioada de implementare	Sursa de finanțare
Reabilitare cale ferată la viteza de proiectare	București - Brașov - Sighișoara - Simeria - Arad - Curtici. Tronson: Simeria - km 614	PATN	TEN-T centrală/ Coridor central: Rin-Dunăre	Linie de cale ferată convențională, cu viteza până la 160 km/h pe trasee existente reabilitate: Curtici - Arad - Simeria - Vințu de Jos - Alba Iulia - Coșlariu - Copșa Mică - Brașov - Ploiești - București - Fetești - Medgidia - Constanța;			
		MPGTR		142 km Reabilitare	724,0	2017-2020	FC+CEF
	București - Roșiori - Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș - Timișoara - Arad Tronson: Timișoara - Arad	PATN	TEN-T centrală/ Coridor central: Orient/ Mediterana de Est	Linie de cale ferată convențională, cu viteza până la 160 km/h pe trasee existente reabilitate: Arad - Timișoara - Caransebeș - Drobeta-Turnu Severin - Strehaia - Craiova - Calafat			
		MPGTR		57 km Reabilitare	162,0	2027-2029	FC
	Oradea - Salonta - Arad	PATN	TEN-T globală	Linie de cale ferată convențională, cu viteza până la 160 km/h pe trasee existente reabilitate: Oradea - Arad			
		MPGTR		121 km Reabilitare	217,6	2027-2029	FEDR



Program de modernizare a coridorului IV-N al rețelei de bază TEN-T între București Nord și Arad/granița cu Ungaria și a liniei 300 între Cluj-Napoca și Coridorul IV-N TEN-T. Secțiunile cu o viteză de proiectare de mai puțin de 100 km/h vor fi reabilitate la viteze superioare.

Proiectul include:

- Reabilitarea la viteza de proiectare a coridoarelor: 300 București Nord – Cluj-Napoca, 200A, 200 (anumite secțiuni sunt deja reabilitate)
- Reabilitarea la viteze superioare, pentru secțiunile cu o viteză de proiectare mai mică de 100 km/h, a coridoarelor: 300 București Nord – Cluj-Napoca, 200A, 200 (anumite secțiuni sunt deja reabilitate)
- Regim superior de întreținere, care să stopeze alte degradări ulterioare (ceea ce constituie o ipoteză de bază pentru toate testele efectuate în cadrul Scenariului “Do Something”)
- Îmbunătățirea sistemelor de semnalizare și comunicații – ERTMS va fi implementat pe Coridorul IV-N al rețelei de bază TEN-T
- Modernizarea facilităților oferite în stații: București, Ploiești, Câmpina, Predeal, Brașov, Sighișoara, Mediaș, Blaj, Aiud, Câmpia Turzii, Cluj-Napoca, Alba Iulia, Simeria, Deva, Ilia, Radna și Arad
- Grafic de mers cadentat pentru serviciile InterRegio, operat prin material rulant nou. Intervalele de succesiune propuse sunt: București – Cluj-Napoca (0,5 trenuri pe oră), București – Arad (0,5 trenuri pe oră), București – Brașov (1 tren pe oră), Deva – Cluj-Napoca (0,5 trenuri pe oră)

Reabilitare cale ferată la viteza de proiectare a căii ferate București - Roșiori - Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș - Timișoara - Arad. Tronson: Timișoara – Arad (MPGTR, pag. 341):

Program de modernizare a coridorului TEN-T Core IV-S între Arad și Craiova și a liniei 900 între Craiova și București și Filiași - Simeria. Acest test include și implementarea unui grafic de mers cadentat pentru conexiunea cu Coridorul TEN-T IV-N via linia 202.

Proiectul include:

- Reabilitarea la viteza de proiectare a coridorului 900 între București și Timișoara, precum și pentru secțiunea Timișoara – Arad și a liniei Filiași – Simeria.
- Reabilitarea la viteze sporite pentru secțiunile cu o viteză de proiectare mai mică de 100 km/h situate pe coridorul București – Arad via Craiova.
- Regim superior de întreținere, care să stopeze alte degradări ulterioare
- Îmbunătățirea sistemelor de semnalizare și comunicații pentru a permite operarea la viteze de circulație superioare și pentru creșterea capacității de circulație a coridorului.
- Modernizarea facilităților oferite în stații: București, Videle, Roșiori de Vede, Caracal, Craiova, Filiași, Drobeta – Turnu Severin, Caransebeș, Lugoj, Timișoara și Arad, Târgu Jiu, Petroșani și Simeria.



- Grafic de mers cadențat pentru serviciile InterRegio, operat prin material rulant nou. Intervalele de succesiune propuse sunt: București – Arad via Timișoara (0,5 trenuri pe oră), București – Craiova (1 tren pe oră), București – Deva via Craiova (0,5 trenuri pe oră). Serviciile către Deva pot fi extinse până la Cluj-Napoca dacă numărul de călători va crește în viitor.

Reabilitare cale ferată la viteza de proiectare a căii ferate Oradea – Salonta – Arad – Timișoara.

Program de modernizare a Coridorului IV-S între Timișoara și Arad și a liniei 310 Arad – Timișoara.

Proiectul include:

- Reabilitarea la viteza de proiectare a liniei 310 Arad – Oradea și a secțiunii Arad – Timișoara, parte a Coridorului TEN-T Core IV-S.
- Regim superior de întreținere, care să stopeze alte degradări ulterioare.
- Îmbunătățirea sistemelor de semnalizare și comunicații pentru îmbunătățirea siguranței și eficienței.
- Modernizarea facilităților oferite în stații: Timișoara, Arad, Chișineu-Criș, Salonta și Oradea.
- Grafic de mers cadențat pentru serviciile InterRegio, operat prin material rulant nou. Intervalele de succesiune propuse sunt: Timișoara – Oradea 0,5 trenuri pe oră).

3.3.3. Propuneri de dezvoltare a infrastructurii de transport aerian

Propuneri de dezvoltare a infrastructurii pentru transportul aerian incluse în PATN

La nivel național, Legea 363/2006, Anexa nr 7. Direcțiile de dezvoltare prevăzute în Planul de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I – Rețele de transport. Rețeaua de aeroporturi prevede lucrări de modernizare pentru Aeroportul Arad. În figura 55 se prezintă Direcțiile de dezvoltare a rețelei de aeroporturi așa cum apar ele în ANEXA NR.IX din Legea 363/2006.

Propuneri de dezvoltare a Aeroportului Arad incluse în documentații de planificare sectoriale și locale

Fișa de proiect pentru determinarea valorii intervențiilor pentru dezvoltarea aeroportul Arad din cadrul Variantei finale revizuită a Raportului privind Master Planul pe termen scurt, mediu și lung. Anexa 10.49 (pag.972) include următoarea descriere a proiectului

- Modernizarea pistei de decolare aterizare la PCN 45,
- Asigurarea compatibilității cu căile de rulare și platforma,
- Asigurarea infrastructurii, echipamentelor și utilajelor de asistență a navigației, securitate și siguranță conform standardelor MPGT,
- Asigurarea conectivității aeroportului conform cerințelor MPGT.



Tabel nr. 23: Propuneri de proiecte la nivel național (MPGT) privind dezvoltarea Aeroportului Arad

Proiect	Denumire proiect	Propus în:	Rețeaua TEN-T	Descriere	Valoarea estimată (mil Euro)	Perioada de implementare	Sursa de finanțare
Dezvoltare aeroporturi	Aeroport Arad	PATN		Aeroporturi existente pentru care se prevăd lucrări de modernizare: Aeroportul Craiova			
		MPGTR		Modernizare infrastructură aeroportuară.	26,92	2025-2027	FEDR
		STRATEGIA DE DEZVOLTARE A JUDEȚULUI ARAD PENTRU PERIOADA 2014 - 2020		Obiectiv strategic 2: Creșterea calității locuirii Obiectiv specific 2.1 Regenerarea comunităților (locuințe și infrastructură edilitară) AXA PRIORITARĂ 2.1.2 Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport			

Figura nr. 55: Direcțiile de dezvoltare a rețelei de aeroporturi (P.A.T.N. Secțiunea I. A)

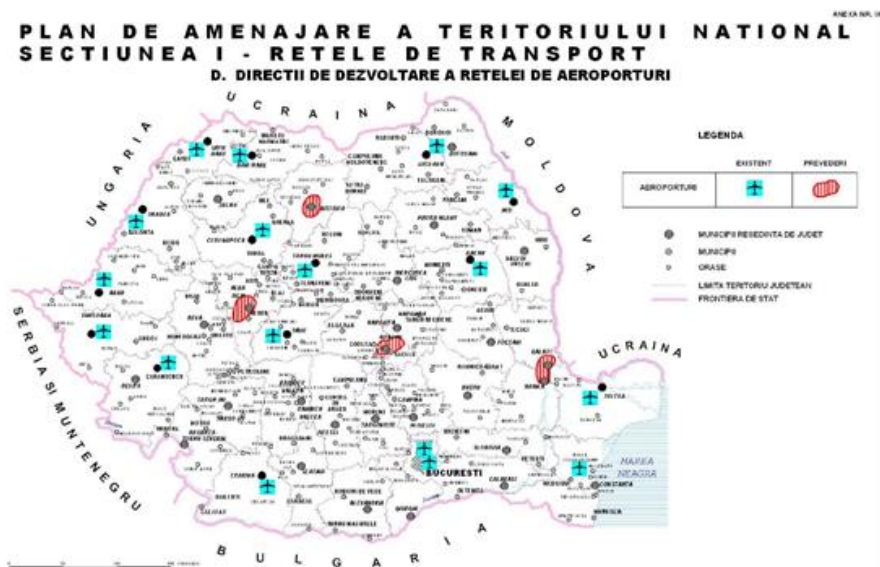
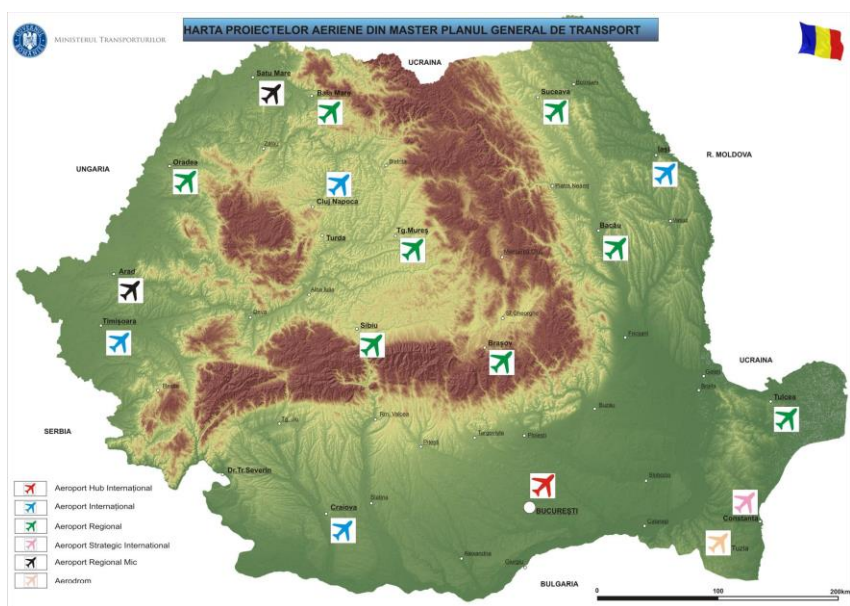


Figura nr. 56: Proiecte de transport aerian incluse în MPGTR (figura 10.17/ pag 729)



ACTUALIZAREA PLANULUI DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚULUI ARAD

Etapa 1 – Elaborare studii de fundamentare cu caracter analitic și studii de fundamentare cu caracter prospectiv
Studiu de fundamentare privind căile majore de comunicații și transport în județul Arad
urban team s.r.l.



IV. CONCLUZII

În prezentul raport s-a prezentat metodologia de culegere a datelor privind rețelele de transport, parametrii socio-economici pentru situația actuală și de perspectivă, disfuncții ale rețelelor de transport, precum și propunerile existente în alte documente programatice privind modernizarea/ dezvoltarea infrastructurii de transport a județului Arad.

Trebuie precizat că la acest moment nu au fost disponibile date din ultimii 3 ani:

- deținerile de vehicule la nivelul fiecărei localități din județul Arad,
- pentru modul rutier, respectiv de la ultimul recensământ de circulație din 2015 pentru drumurile naționale,
- modul feroviar.

Luând în considerare perioada contractuală, dar și faptul că echipa care dezvoltă acest studiu de fundamentare va fi implicată în tot procesul de elaborare a PATJ, sperăm ca datele neprimite încă să poată fi furnizate în timp util, astfel încât componenta PATJ privind căile majore de comunicații și transport din județul Arad să includă toate informațiile necesare.

**V. REFERINȚE BIBLIOGRAFICE****BIBLIOGRAFIE**

1. Consiliul Județean Arad, Strategia de Dezvoltare a Județului Arad pentru perioada 2014 - 2020, Elaborator: RomActiv Business Consulting, 2016
2. Agenția pentru Dezvoltare Regională Vest, Planul pentru Dezvoltare Regională Vest 2014-2020, 2014
3. Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, Strategia de dezvoltare teritorială a României. România policentrică 2035. Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni (adoptată de Guvernul României la 05.10.2016 prin aprobarea Proiectului de Lege pentru aprobarea strategiei de dezvoltare teritorială a României)
4. Ministerul Transporturilor, Variantă finală revizuită a Raportului privind Master Planul pe termen scurt, mediu și lung, Elaborator: AECOM, (versiunea August 2016, asumată și adoptată prin H.G. 14.09.2016)
5. Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Arad pentru perioada 2014-2030, 2016
6. Plan de mobilitate urbană durabilă pentru municipiul Arad – PMUD Arad, 2016
7. Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Arad pentru perioada 2014-2030, 2016
8. Program Operațional Infrastructura Mare – versiunea aprobată și Portofoliul de proiecte POIM. Lista de proiecte preidentificate, ianuarie 2016
9. Studiu de potențial privind dezvoltarea la nivelul municipiilor Timișoara și Arad
10. Studiu de fundamentare socio-demografic cu caracter prospectiv: Prognoza privind evoluția populației în județul Arad, București: Urbanteam, 2020
11. Modernizare DJ 709G, inclusiv Pod Mureș, pentru funcțiunea de Centura Est Arad, elaborat de Search Corporation pentru CJArad, anul 2018
12. Raportul administratorilor SC Aeroportul Arad SA la 31.12.2015 și la 31.12.2016;
13. Raportul anual al Consiliului de Administrație privind activitățile SC Aeroportul Arad SA în anul 2017 și 2018
14. Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA, Mersul Trenurilor de călători, 9.12.2018-14.12.2019

**WEBOGRAFIE**

1. <http://www.cjarad.ro/> Accesat în apr. 2020
2. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/> Accesat în apr. 2020
3. <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/mobile.html> Accesat în apr. 2020
4. <http://mt.gov.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transport> Accesat în apr. 2020
5. <http://www.mdrap.gov.ro/dezvoltare-teritoriala/-2979> Accesat în apr. 2020
6. <https://ot.mdrap.ro/website/maps/> Accesat în apr. 2020
7. <https://adrvest.ro/wp-content/uploads/2016/09/PDR-2014-2020-ro.pdf> Accesat în apr. 2020
8. <http://www.insse.ro/cms/> Accesat în apr. 2020
9. <http://www.cnp.ro/> Accesat în apr. 2020
10. <http://www.cnadnr.ro/> Accesat în apr. 2020
11. <http://www.cestrin.ro/web2014/pdf/recensamant%202015.pdf> Accesat în apr. 2020
12. <http://www.drdptm.ro/> Accesat în apr. 2020
13. <http://www.cfr.ro/index.php/component/content/article/29-articles/4644-article-108> Accesat în apr. 2020
14. <https://www.railportarad.ro/ro/p/services> Accesat în apr. 2020
15. <https://www.intermodal-logistics.ro/rail-hub-transylvania-un-nou-terminal-intermodal-in-arad> Accesat în apr. 2020
16. <https://aeroportularad.ro/> Accesat în apr. 2020
17. <https://www.money.ro/in-localitatea-aradeana-siria-se-va-construi-un-aerodrom-pentru-avioane-ultrausoare/> Accesat în apr. 2020
18. https://adevarul.ro/locale/arad/instructorii-aeroclubului-charlie-bravo-arad-activ-mii-ore-zbor-printre-elevii-pilotii-companii-renume-1_561a4496f5eaafab2c89887f/index.html Accesat în apr. 2020
19. <http://www.primariaarad.ro/index.php> Accesat în apr. 2020
20. <https://primariacurtici.ro/> Accesat în apr. 2020
21. <http://www.primarialipova.ro/> Accesat în apr. 2020
22. <https://primariaineu.ro/> Accesat în apr. 2020
23. <https://primaria-nadlac.ro/> Accesat în apr. 2020
24. <https://pecica.ro/en/homepage-of-pecica-town/> Accesat în apr. 2020
25. <http://www.primariasantana.ro/> Accesat în apr. 2020
26. <http://primariasebis.ro/> Accesat în apr. 2020
27. <https://primariapancota.ro/> Accesat în apr. 2020
28. <https://www.primariachisineucris.ro/> Accesat în apr. 2020
29. <https://portalsm.ro/2019/11/aeroportul-satu-mare-printre-cele-mai-slabe-din-romania-codasi-la-numarul-de-pasageri/> Accesat în apr. 2020
30. <https://app.traveltimeplatform.com/> Accesat în apr. 2020



LEGISLAȚIE

1. Legea 350/2001 (cu completările și modificările ulterioare – ultima actualizare 2015), privind amenajarea teritoriului și urbanismul. Se aplică de la: 21-Dec.-2015
2. Ordinul 233/2016 al Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism. Se aplică de la: 17-Mar-2016
3. Legea 363/ 2006, privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport. Se aplică de la: 29-sep.-2006
4. Legea 171/ 1997, privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a II-a – Apa. Se aplică de la: 24-nov.-1997
5. Legea 5/ 2000, privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a III-a - Zone protejate. Se aplică de la: 12-apr.-2000
6. Legea 351/ 2001 (cu completările și modificările ulterioare – ultima actualizare 2011), privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a IV-a – Rețeaua de localități.
Se aplică de la: 15-dec.-2011
7. Legea 575/ 2001, privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a V-a – Zone de risc natural. Se aplică de la: 14-nov.-2001
8. Legea 190/ 2009, privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a VIII-a – Zone cu resurse turistice. Se aplică de la: 12-iun.-2009
9. Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, (cu completările și modificările ulterioare – ultima actualizare 2015), privind regimul drumurilor publice. Act sintetic la data 10-feb-2016.
10. Ordinul 43/1998 al Ministerului Transporturilor pentru aprobarea Normelor privind încadrarea în categorii a drumurilor naționale.
11. Ordinul 45/1998 al Ministerului Transporturilor pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor.
12. Ordinul 46/1998 al Ministerului Transporturilor pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice.
13. Ordinul 49/1998 al Ministerului Transporturilor pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile urbane.
14. Ordinul 50/1998 al Ministerului Transporturilor pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile rurale.



15. Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE
16. Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010

ANEXA 1 – GLOSAR

Organizații

CESTRIN	Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică
SRCF Timișoara	Sucursala Regională de Căi Ferate Timișoara
CJ Arad	Consiliul Județean Arad
CNAIR	Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere
DRDP Timișoara	Direcția Regională de Drumuri și Poduri Timișoara
DRPCIV	Directia Regim Permise Conducere si Inmatriculare a Vehiculelor
ITPF Oradea	Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea
IPJ Arad	Inspectoratul de Poliție Județean Arad

Terminologie

CEF	Programul de finanțare Facilități pentru Conectarea Europei 2014-2020 (Connecting Europe Facility)
FC	Fonduri de Coeziune
FEDR	Fondul European de Dezvoltare Regională
MPGTR	Master Planul General de Transport pentru România
PATJ	Plan de Amenajare a Teritoriului Județean
PATN	Plan de Amenajare a Teritoriului Național
PUG	Plan Urbanistic General
PDR Vest	Planul pentru Dezvoltare Regională Regiunea Vest 2014-2020
PMUD Arad	Plan de mobilitate urbană durabilă pentru municipiul Arad
SIDU Arad	Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Arad pentru perioada 2014-2030