

# INNORI DESIGN

STR. POPA NAN NR. 142 BUCURESTI



Nr. certificat : 2333  
ISO 9001:2008



Nr. certificat : 1721  
ISO 14001:2004

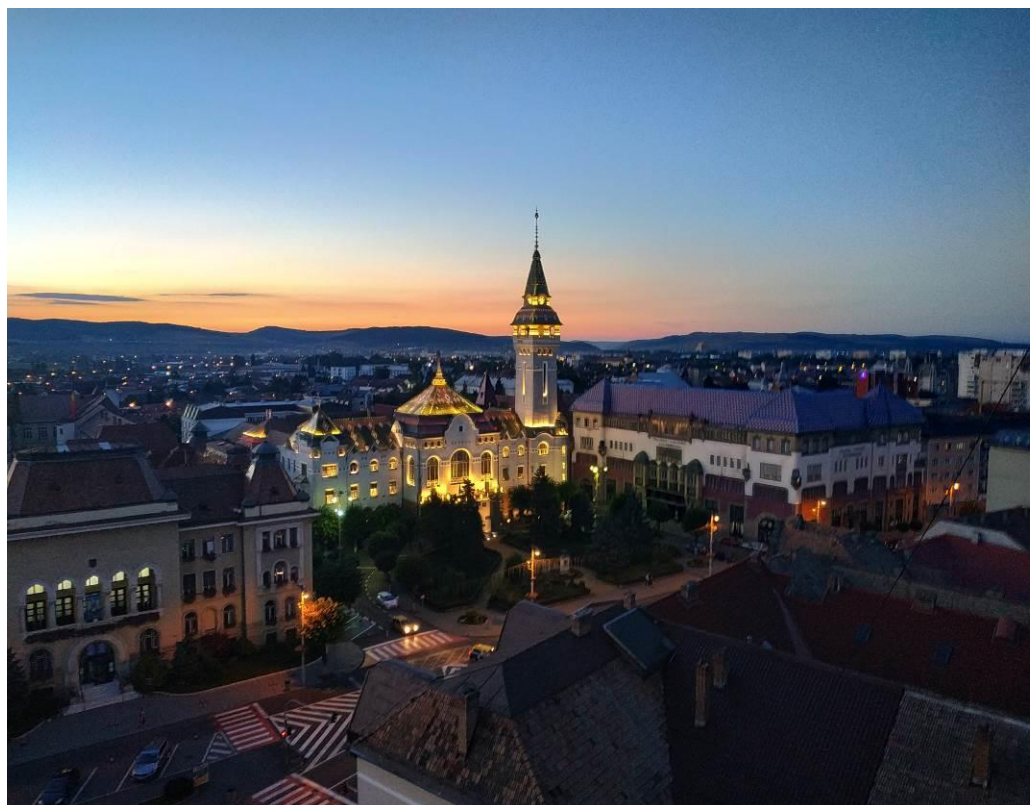


Nr. certificat : 1363  
OHSAS 18001:2007

PROIECT: PUZ-ZONA CONSTRUITĂ PROTEJATĂ TÂRGU MUREȘ (PUZCP TÂRGU MUREȘ)

SECTIUNEA : STUDIU DEMOGRAFIC ȘI SOCIO-ECONOMIC

BENEFICIAR: MUNICIPIUL TARGU MURES



AUTORITATEA  
CONTRACTANTA: MUNICIPIUL TARGU MURES

ADRESA: MUNICIPIUL TARGU MUREȘ, PIAȚA VICTORIEI NR. 3

PROIECTANT  
GENERAL: ASOCIEREA SC INNORI DESIGN S.R.L. – SC COSPRO CONSTRUCT SRL – SC KOMORA  
ENGINEERING SRL

PROIECTANT DE  
SPECIALITATE: SC UGMA LANDFORM CONCEPT SRL

FAZA: PUZ-CP

NUMAR PROIECT: 01RU/10.09.2020

## Lista de semnături

Şef proiect: Arh. urb. Anca Damaschin

Coordonator studiu: Urb. Mariana Uglea

Anchetă socio-urbanistică: Soc. urb. Simona Zărnescu

Colectiv de elaborare: Arh. Urb. Anca Damaschin

Urb. Mariana Uglea

Soc. urb. Simona Zărnescu

Ing. Cristian Căiță

Arh. Teodora Roscan

Arh. Roxana Dragomir

Arh. Rodica Roșca

Arh. Alexandru Costache



# PUZCP TÂRGU MUREȘ

## MEMORIU

### STUDIU DEMOGRAFIC ȘI SOCIO-ECONOMIC



# Cuprins

<b>Capitolul 1. INTRODUCERE .....</b>	<b>7</b>
1.1 Date de recunoaștere a documentației .....	8
1.1.1. Denumirea studiului .....	8
1.1.2. Amplasament .....	8
1.1.3. Beneficiar .....	9
1.1.4. Proiectant .....	9
1.1.5. Data elaborării .....	9
1.2 Obiectul studiului .....	10
1.2.1. Delimitarea obiectivului de studiu .....	10
1.2.2. Scopul și necesitatea elaborării studiului demografic și socio-economic .....	10
1.3 Metodologia de elaborare .....	11
1.3.1. Culegerea datelor .....	11
1.4 Surse de documentare .....	11
1.4.1. Documente, studii, proiecte și cercetări anterioare .....	11
<b>Capitolul 2. PROFILUL DEMOGRAFIC AL ZONEI STUDIATE .....</b>	<b>13</b>
2.1. Structura populației .....	14
2.1.1. Densitatea populației .....	14
2.1.2. Structura etnică .....	14
2.1.3. Structura confesională .....	15
2.1.4. Structura populației pe grupe de vârstă .....	17
2.1.5. Structura populației după nivelul de instruire .....	18
<b>Capitolul 3. PROFILUL SOCIO-ECONOMIC AL ZONEI .....</b>	<b>19</b>
3.1. Structura funcțională .....	20
3.2. Infrastructura socio-culturală existentă .....	20
3.2.1. Dotări administrative și sociale în zona studiată .....	20
3.2.2. Dotări culturale în zona studiată .....	23
3.2.3. Dotări de învățământ în zona studiată .....	25
3.2.4. Dotări de sănătate în zona studiată .....	28
3.2.5. Dotări de cult în zona studiată .....	30
3.2.6. Dotări de agrement, sport și spații verzi în zona studiată .....	32
3.3. Anchete sociologice: evaluarea zonei de studiu și opțiuni ale populației .....	34
3.3.1. Introducere .....	34
3.3.2. Obiectul anchetei socio-urbanistice .....	36
3.3.3. Aspecte metodologice .....	37
3.3.4. Rezultate sondaj zona construită protejată a municipiului Târgu Mureș .....	43

3.3.5.	Concluziile evaluării rezultatelor sondajului de opinie .....	70
<b>3.4</b>	<b>Activități economice existente .....</b>	<b>72</b>
3.4.1.	Profilul economic al zonei studiate .....	72
3.4.2.	Analiza activităților de turism - generalități .....	73
3.4.3.	Analiza activităților de alimentație publică .....	75
3.4.4.	Analiza infrastructurii existente cu rol de creștere a atractivității turistice în zona studiată .....	76
<b>3.5</b>	<b>Analiza pieței imobiliare .....</b>	<b>76</b>
<b>Capitolul 4. EVIDENȚIEREA DISFUNCȚIONALITĂȚILOR ȘI PRIORITĂȚI DE INTERVENȚIE .....</b>		<b>77</b>
4.1	Disfuncționalități identificate .....	78
<b>Capitolul 5. PROPUNERI DE ELIMINARE/DIMINUARE A DISFUNCȚIONALITĂȚILOR .....</b>		<b>81</b>
5.1.	Propuneri generale.....	82
<b>Capitolul 6. PROGNOZE, SCENARII SAU ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE .....</b>		<b>92</b>
6.1.	Scenarii de evoluție a zonei.....	93
6.1.1.	Studiu de caz 1: COPENHAGA .....	94
6.1.2.	Studiu de caz 2: MARIAHILFERSTRASSE, VIENA .....	96
7.	Studii de caz reabilitare centre istorice.....	99
<b>Anexa 1. Chestionar sondaj de opinie online .....</b>		<b>102</b>

## Lista figurilor

Figura 1. Zone Construite Protejate in Municipiul Târgu Mureş avizate de MCIN prin avizul nr. 408/U/2017 .....	8
Figura 2. Ilustrarea limitei zonei studiate prin PUZCP Târgu Mureş.....	9
Figura 3. Ilustrarea ponderii principalelor structuri entice ale populației conform recensământ 2011 .....	15
Figura 4. Ilustrare structură populație după confesiune conform .....	16
Figura 5. Ilustrarea structurii populației din Municipiul târgu Mureş pe grupe de vîrstă.....	17
Figura 6. Ilustrarea ponderii populației după grupe de vârste .....	17
Figura 7. Ilustrarea curbei nivelului de instruire a populației din Municipiul Târgu Mureş .....	18
Figura 8. Distribuția dotărilor administrative si cu destinație specială, inclusiv servicii de interes public.....	22
Figura 9. Distribuția dotărilor culturale în zona studiată .....	24
Figura 10. Ilustrarea distribuției unităților de învățământ pe tipuri de învățământ – univertitar, liceal-scolar, preșcolar și învățământ pentru copii cu nevoi special. ....	27
Figura 11. Ilustrarea distribuției unităților sanitare în zona studiată.....	29
Figura 12. Ilustrarea distribuției dotărilor pentru agrement și sport , în zona studiată .....	33
Figura 13. Ilustrarea distribuției în zona studiată a obiectivelor de utilitate publică ( administrative, culturale, de sănătate, de învățământ, sport, etc.).....	37
Figura 14. Structura pe grupe de vîrstă a respondenților .....	41
Figura 15. Structura respondenților după nivelul de instruire .....	42
Figura 16. Statutul ocupational al respondenților .....	42
Figura 17. Ilustrare răspuns la întrebarea 2 din sondaj opinie .....	43
Figura 18. Ilustrare asociere constructii cu zonele istorice protejate.....	44
Figura 19. Ilustrare percepții negative din răspunsurile la întrebarea 2 din sondaj. ....	46
Figura 20. Ilustrare pondere răspunsuri la întrebarea 3 din sondaj – modul de deplasare pentru a ajunge în zona centrală .....	47
Figura 21. Ilustrarea pondere răspunsuri la întrebarea 4 din sondaj – scopul vizitării zonei centrale.....	48
Figura 22. Ilustrarea ponderii răspunsurilor la întrebarea 5 din sondaj – problem considerate serioase sau foarte serioase în zona studiată .....	50
Figura 23. Ilustrare pondere răspunsuri la întrebarea 6 din sondaj – impunere limite de viteze .....	52
Figura 24. Ilustrarea ponderii optiunilor respondenților la propunerile de amenajare pentru creșterea atractivității zonei studiate .....	54
Figura 25. Activități considerate indezirabile a se desfășura în zona protejată .....	59
Figura 26. Ilustrarea optinuiilor respondenților pentru amenajarea ideală a zonei protejate .....	62
Figura 27. Distribuția unităților de comerț, activități finaciar-bancare și alimentație publică .....	73
Figura 28. Distribuție restaurante în zona studiată.....	75

## Lista tabelelor

---

Tabel 1. Structura etnică a populației.....	15
Tabel 2. Structura populație după confesiune la recensământul din 2011 .....	16
Tabel 3. Dotări administrative, cu destinație specială sau servicii de interes public după gradul de importanță ...	20
Tabel 4. Dotări culturale în zona studiată după importanță .....	23
Tabel 5. Dotări de învățământ după categoria de interes.....	25
Tabel 6. Unități sanitare în zona studiată .....	28
Tabel 7. Lăcașe de cult și cimitire în zona studiată.....	30
Tabel 8. Ilustrarea distribuției dotărilor de cult.....	31
Tabel 9. Dotări de agrement, sport și spații verzi .....	32
Tabel 10. Structura persoanelor pe grupe de vârstă după utilizarea internetului .....	39
Tabel 11. Inventariere pondere răspunsuri la întrebarea 5 din sondaj – nivelul de seriozitate a unor probleme....	51
Tabel 12. Inventariere pondere răspunsuri la întrebarea 7 din sondaj – optare pentru propuneri de creștere a atractivității zonei studiate .....	54
Tabel 13. Frecvența optinilor pentru.....	62
Tabel 14. Evoluție tipuri de structuri de primire turistică în municipiul Târgu Mureș.....	74
Tabel 15. Evoluție număr locuri de cazare pe tipuri de structuri de primire turistică în municipiul Târgu Mureș ...	74
Tabel 16. Evoluția numărului de sosiri turiști în municipiul Târgu Mureș.....	74

Notă: Imaginile, figurile, tabelele din cadrul studiului care nu au menționată sursa, aparțin proiectantului.

# Capitolul 1

## INTRODUCERE





## 1.1 Date de recunoaștere a documentației

### 1.1.1. Denumirea studiului

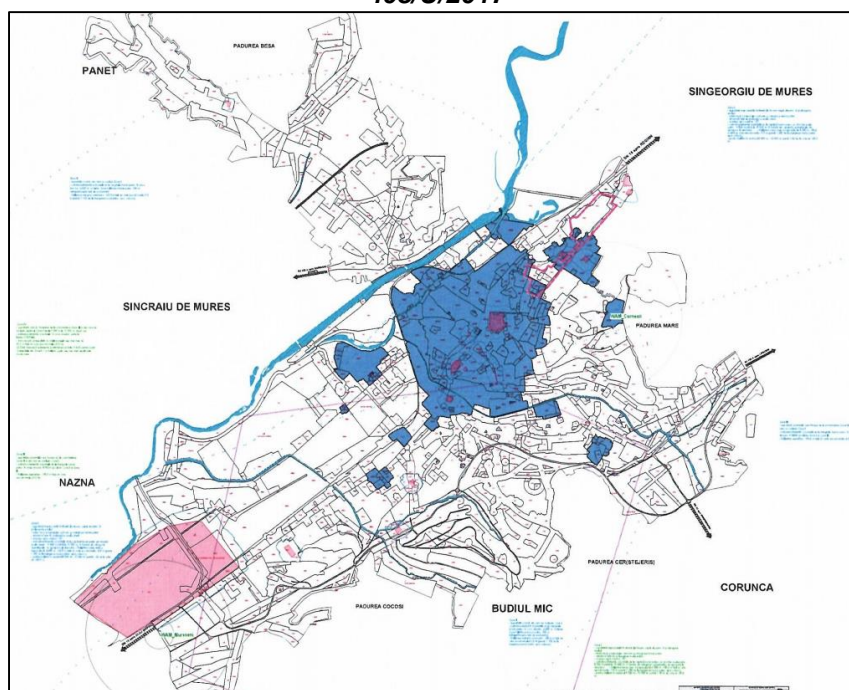
Demografie și socio-economie pentru Plan Urbanistic Zonal Zona Construită Protejată Târgu Mureș.

### 1.1.2. Amplasament

Prin tema de proiectare se impune ca zonă de studiu Zona Construită Protejată și de Protecție a monumentelor istorice, precum și Siturile Arheologice existente pe teritoriul municipiului Târgu Mureș. Zona construită protejată este compusă din zona central - istorică la care se adaugă alte 9 zone mai mici care gravitează în jurul acesteia. Limita zonei protejate a fost avizată de Ministerul Culturii și Identității Naționale prin avizul nr. 408/ U/ 2017, anexat la prezenta.

Suprafața zonei construite protejate este de cca. 450 ha și cuprinde zonele de protecție a monumentelor istorice și a ansamblurilor arhitectural-urbanistice clasate din teritoriul administrativ al Municipiului Târgu Mureș, inclusiv 12 situri arheologice. În afara zonei construite protejate mai sunt alte 7 situri arheologice a căror suprafață cumulată este de cca 186 ha.

**Figura 1. Zone Construite Protejate in Municipiul Târgu Mureș avizate de MCIN prin avizul nr. 408/U/2017**

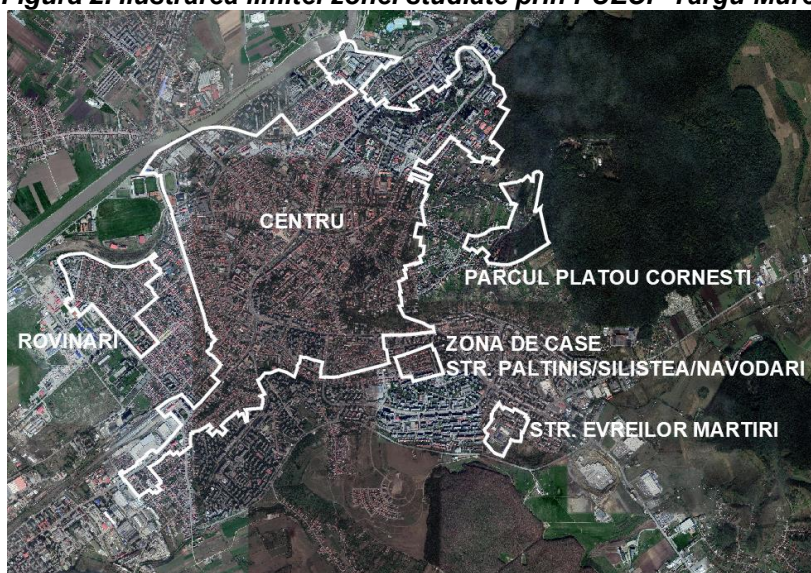


Sursa. Tema de proiectare

În urma analizei evoluției istorice și arhitectural-urbanistice a teritoriului stabilit prin tema de proiectare, zona de studiu a fost extinsă la o suprafață de aproximativ 548 ha studiată cuprinzând:

- Zona Centrală a municipiului Târgu Mureș cu extensie:
  - Spre Sud pe str. Gheorghe Doja pana la Spitalul de Boli Infecțioase 2 și o parte veche a cartierului Dâmbu Pietros
  - Spre Vest / Nord-Vest până la calea ferată
  - Zona Clinicilor si Incinta Universității de Medicină de pe str. Gheorghe Marinescu (Cartierul Cornișă)
  - Bdul 1 decembrie 1918 până la intersecția cu str. Al. Papiu Ilarian și Canalul Pocloș (Cartierul Budăi Nagy Antal)
- Zona Cartierului Rovinari
- Zona de Agrement "Cornești"
- Zona de case din str. Păltiniș, str. Siliștea, str. Năvodari
- Zona adiacentă str. Evreilor Martiri

**Figura 2. Ilustrarea limitei zonei studiate prin PUZCP Târgu Mureș**



*Sursa. Prelucrare proiectant*

### 1.1.3. Beneficiar

Municipiul Târgu Mureș

### 1.1.4. Proiectant

*Proiectant general:* Asociera SC INNORI DESIGN S.R.L. - SC COSPRO CONSTRUCT SRL – SC KOMORA ENGINEERING SRL

*Proiectant de specialitate:* SC UGMA LANDFORM CONCEPT SRL

### 1.1.5. Data elaborării

2020

## 1.2 Obiectul studiului

### 1.2.1. Delimitarea obiectivului de studiu

Obiectivul studiului de fundamentare demografic și socio-economic este cunoașterea caracteristicilor populației din zona studiată, a opțiunilor și necesităților populației pentru zona studiată pe de o parte, și a influenței factorilor socio - economici asupra zonei studiate pe de altă parte.

Analiza zonei din punct de vedere demografic impune extinderea zonei de studiu de la limitele propriu-zise date prin tema P.U.Z.C.P. Municipiul Târgu Mureș la toată suprafața Unității Administrativ Teritoriale a municipiului Târgu Mureș. Pentru a analiza structura demografică a populației s-au inclus date demografice valabile pe [www.inse.ro](http://www.inse.ro).

Studiul va urmări să răspundă obiectivelor stabilite prin tema documentației P.U.Z.C.P. pentru Municipiul Târgu Mureș.

### 1.2.2. Scopul și necesitatea elaborării studiului demografic și socio-economic

De-a lungul evoluției așezărilor umane orașul a constituit un catalizator pentru dezvoltarea culturală, socială și economică a societății. Locurile istorice reprezintă inima orașelor, acestea jucând un rol foarte important în crearea unui mediu atractiv din punct de vedere economic pentru locuitorii unei urbe. Zonele istorice reprezintă o parte integrantă a societății cuprinzând clădiri istorice, spații urbane și oameni ce le folosesc. Păstrarea identității culturale a unui oraș prin implementarea unor modificări necesare dezvoltării cu condiția menținerii calităților zonelor construite cu valoare istorică, reprezintă una din provocările majore ale societății actuale.

Studiul de demografie și socio-economie analizează zona studiată din perspectiva tratării acesteia ca spațiu public și urmărește să evidențieze în primul rând opțiunile și necesitățile populației în raport cu zonele construite protejate.

Studiul analizează următoarele aspecte:

- caracteristicile socio-demografice ale populației municipiului Târgu Mureș
- modul de utilizare a spațiului public și a disfuncționalităților din zona de studiu în prezent;
- opțiunile și necesitățile populației pentru utilizarea spațiului public studiat;
- profilul activităților economice și a disfuncționalităților legate de acestea;
- măsurile care se impun pentru rezolvarea problemelor existente.

## 1.3 Metodologia de elaborare

### 1.3.1. Culegerea datelor

Analiza socio-demografică utilizează date statistice publice. Datele culese fac referire la numărul total a populației Municipiului Târgu Mureș și caracterizează populația rezidentă din punctul de vedere al profilului socio-demografic, respectiv structura pe grupe mari de vârstă, structura etnică, populația după nivelul de instruire, populația după statutul ocupațional.

Au fost analizate documente strategice care tratează zona de studiu, printre care menționăm:

- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a municipiului Târgu Mureș
- Planul Urbanistic General a municipiului Târgu Mureș , documentație în avizare

Planul Urbanistic Zonal pentru Zone Construite Protejate este un demers de planificare participativă prin implicarea comunității locale și integrarea nevoilor și viziunii utilizatorilor din zona de studiată. Consultarea cu rezidenții care utilizează cel mai frecvent aceste spații reprezintă cea mai bună sursă de idei pentru identificarea de noi moduri de utilizare.

Metodele de investigare sociologică au fost *observarea zonei de studiu, auditul spațiului public și sondajul de opinie online*.

A fost analizată siguranța în spațiul public folosind date furnizate de secțiile de Poliție din zona studiată.

Activitățile economice au fost analizate prin prisma regimului juridic, cartarea în teren, analiza datelor publice existente privind agenții economici din municipiul Târgu Mureș.

## 1.4 Surse de documentare

### 1.4.1. Documente, studii, proiecte și cercetări anterioare

La elaborarea studiului au fost avute în vedere următoarele documente/studii, fără a ne limita la acestea:

- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Târgu Mureș ;
- Plan Urbanistic General a Municipiului Târgu Mureș – în avizare
- Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a municipiului Târgu Mureș pentru perioada 2016-2023;
- Aplicația Municipiului Târgu Mureș pentru acțiunea Uniunii Europene – Capitală

## Europeană a Culturii 2021

- Crișan, Rodica, Reabilitarea locuirii urbane tradiționale, Editura Paideia, 2004
- Choay, Françoise, Alegoria patrimoniului, Editura Simetria, București 1998
- Date statistice, Institutul Național de Statistică.
- Aplicația Târgu Mureș Capitală Culturală Europeană The learning hub Târgu Mureș
- Gehl, Jan, Orașe pentru oameni, Editura Igloo Media, București, 2012
- Chelcea S. (2007), Metodologia cercetării sociologice. Metode cantitative și calitative, Ed. a 3-a rev., Editura Economică, București
- Gehl Jan (2012), Orașe pentru oameni, Editura Igloo Media, 2012, București
- \*\*\*Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, Documentare privind rolul sociologiei în practica urbanismului-sociologie urbană, București, 2005
- \*\*\*\* <https://www.tirgumures.ro/MYCITY/Tema%20de%20concurs.pdf>



# Capitolul 2

## PROFILUL DEMOGRAFIC AL ZONEI STUDIASTE



**kemerc**  
engineering





## 2.1. Structura populației

Analiza socio-demografică utilizează date statistice din baza de date a Institutului Național de Statistică "Tempo Online". Datele se referă la tot teritoriul UAT Municipiul Târgu Mureș. Prin această analiză se dorește identificarea caracterului populației rezidente din punctul de vedere al profilului socio-demografic, respectiv densitatea populației, structura etnică, structura pe grupe mari de vârstă și populația după nivelul de instruire.

### 2.1.1. Densitatea populației

Din analiza datelor existente **densitatea populației** la nivelul teritoriului Municipiului Târgu Mureș raportat la numărul populației cu domiciliul stabil în Târgu Mureș de la recensământul din 2011 este de **31 persoane/ha**.

Pentru determinarea corectă a implicațiilor densității populației se impune raportarea numărului total al populației la suprafața intravilanului. Având în vedere că situația suprafeței intravilanului a suferit modificări de la data aprobării PUG până în prezent, s-a evaluat situația densității populației raportat la suprafața ocupată de construcții conform datelor de la recensământul din 2011, unde rezultă o densitate de **104 locuitori/ ha suprafață ocupată de construcții**.

***În concluzie, amenajările publice care se doresc a se realiza în zona de studiu trebuie dimensionate în funcție de densitatea populației din zonă, densitate necesară a fi considerată după zonele de recensare de la recensământul din 2011. Se recomandă, o analiză a densității comparative pe zone de recensare: date conform recensământ și date rezultate din aplicarea formulelor de stabilire a densității raportat la Coeficientul de Utilizare a Terenului maxim admis prin documentații de urbanism aprobate.***

### 2.1.2. Structura etnică

La recensământul din 20 octombrie 2011, înregistrarea etniei și a limbii materne s-a făcut pe baza liberei declarații a persoanelor recensate.

Din analiza structurii etnice la recensământul din 2011 la nivelul municipiului a rezultat că ponderea cea mai mare din punct de vedere etnic se distribuie între etnicii români și maghiari, care sunt aproape la egalitate.

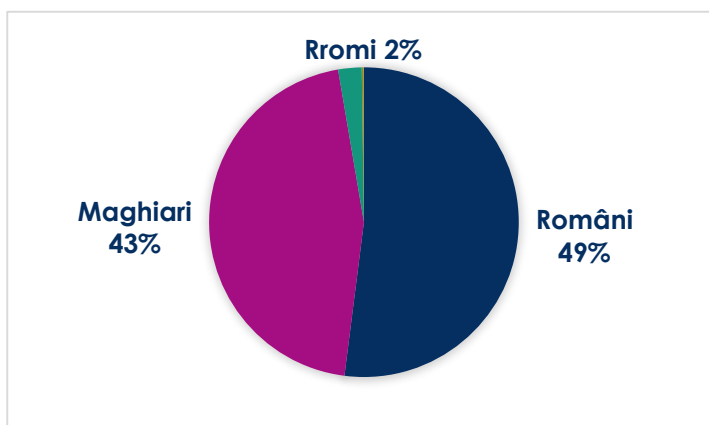
Deși istoric vorbind comunitatea evreilor a fost una foarte importantă pentru dezvoltarea Municipiului Târgu Mureș, în municipiu existând două cimitire evreiești și lăcase de cult specifice religiei evreilor, se constată că în prezent numărul acestora este foarte mic, chiar nesemnificativ.

**Tabel 1. Structura etnică a populației din Municipiul Târgu Mureș**

POPULAȚIA STABILĂ TOTAL		numar	pondere
		<b>134290</b>	<b>100.00%</b>
ETNIA	Români	66033	49.17%
	Maghiari	57532	42.84%
	Rromi	3110	2.32%
	Ucraineni	16	0.01%
	Germani	202	0.15%
	Turci	14	0.01%
	Rusi-Lipoveni	13	0.02%
	Tătari	3	0.01%
	Sârbi	3	0.00%
	Slovaci	5	0.00%
	Bulgari	5	0.00%
	Greci	4	0.00%
	Italieni	25	0.02%
	Evrei	68	0.05%
	Cehi	4	0.00%
	Polonezi	6	0.00%
	Chinezi	3	0.00%
	Armeni	14	0.01%
Altă etnie	118	0.09%	
Informatie nedisponibila	7110	5.29%	

Sursa. Prelucrare proiectant după mures.insse.ro

**Figura 3. Ilustrarea ponderii principalelor structuri etnice ale populației conform recensământ 2011**



Sursa. Prelucrare proiectant

#### Populație cu omogenitate etnică relativă.

În Municipiul Târgu Mureș se recomandă realizarea de proiecte care presupun interacțiunea și colaborarea pentru a crește înțelegerea și respectul reciproc.

Se recomandă implementarea unei politici de preservare a atestărilor istorice care arată structura multietnică a municipiului, poate chiar cu implicarea administrației publice locale la întreținerea măturiiilor istorice (construcții, cimitire, evenimente etno-culturale et.)

### 2.1.3. Structura confesională

La recensământul din 20 octombrie 2011, înregistrarea religiei s-a făcut pe baza liberei declarații a persoanelor recenzate.

Deși chestinea confesională este considerată un act privat și intim, impactul religiei asupra evoluției societății noastre nu poate fi neglijat. Structura arhitectural-urbanistică a Municipiului Târgu Mureș este în mare parte generată și de diversitatea religioasă, fiind prezentă în spațiul public prin lăcașele de cult specifice sau prin procesiunile religioase care se pot desfășura și în afara lăcașelor de cult. Religia dă culoare vieții noastre sociale, aceasta putând fi privită și ca pe un factor cultural în dezvoltarea unei localități, în special prin arhitectura specifică a construcțiilor religioase.



**Tabel 2. Structura populație după confesiune la recensământul din 2011**

RELIGIE		
ponderi	numar	POPULAȚIA STABILĂ TOTAL
100%	134290	
45%	60637	Ortodoxă
12%	16438	Romană - catolică
27%	36491	Reformată
1%	1094	Penticostală
2%	3179	Greco-catolică
0%	353	Baptistă
1%	1340	Adventistă de ziua a șaptea
0%	70	Musulmană
2%	3296	Unitariană
1%	1563	Martorii lui Iehova
0%	169	Crestina după Evanghelie
0%	40	Crestina de rit vechi
0%	248	Evanghelică lutherană
0%	39	Ortodoxă sârbă
0%	137	Evanghelică
0%	65	Evanghelică de confesiune
0%	58	Mozaică
0%	12	Armeană
0%	568	Alta religie
0%	560	Fara religie
0%	290	Atei
6%	7643	Informație nedisponibilă

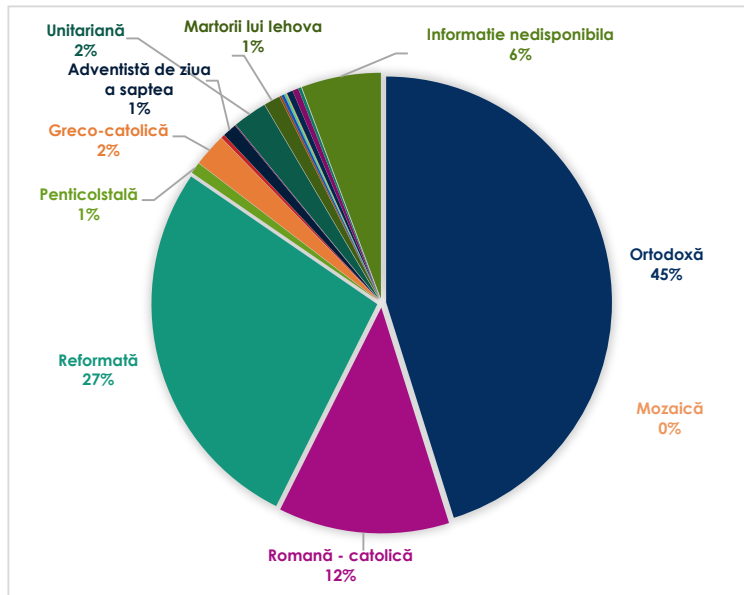
Sursa. Prelucrare proiectant după mures.insse.ro

Pe teritoriul Municipiului Târgu Mureș cele mai reprezentative confesiuni sunt: Ortodoxă (45%), Reformată (27%) și Romano-catolică (12%). Alte religii parțiculate pe teritoriul municipiului, care au și lăcșase de cult dedicate sunt cea Greco-catolică, Unitariană, Adventistă de ziua a șaptea, Penticostală și Mozaică.

**Populație eterogenă din punct de vedere confesional.**

**Se recomandă valorificarea structurii multiconfesionale a municipiului, prin promovarea obiectivelor religioase în scop cultural, turistic.**

**Figura 4. Ilustrare structură populație după confesiune conform**



Sursa . Prelucrare proiectant

## 2.1.4. Structura populației pe grupe de vârstă

La baza oricărui studiu privind populația din punct de vedere economic, social etc. – trebuie pusă structura populației pe grupe de vârstă. Pentru fundamentarea politicilor de reabilitare, revitalizare și utilizare a zonelor construite protejate este important să se cunoască structura populației pe grupe de vârstă. Vârsta ca indicator demografic determină rolul persoanelor în activitatea socială. În cadrul prezentului studiu, pentru analiza structurii populației pe vârste, se utilizează intervale de grupe ce se regăsesc în datele statistice de la Recensământul din 2011, publicate pe [www.mures.insse.ro](http://www.mures.insse.ro).

**Figura 5. Ilustrarea structurii populației din Municipiul târgu Mureș pe grupe de vârstă**



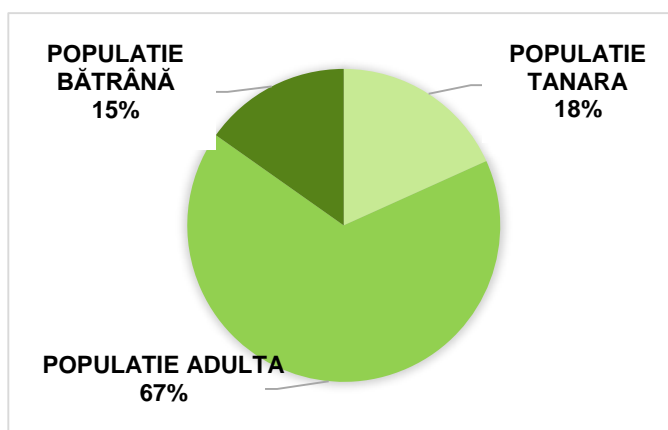
Sursa . prelucrare proiectant conform date de pew w.mures.insse.ro

Pentru a evidenția caracterul structurii populației pe grupe de vârstă, este util să identificăm, de fapt ponderea populației tinere, adulte și bătrâne la nivelul întregii populații:

- Populație tânără- între 0-19 ani
- Populație adultă - între 20-65 ani
- Populație bătrână – peste 65 ani

Din totalul populației tinere, 26% o reprezintă populația preșcolară (0-5 ani), 46% populația școlară din ciclul primar și gimnazial (6-14 ani) și 27% populația din ciclul liceal (15-19 ani)

**Figura 6. Ilustrarea ponderii populației după grupe de vârste**



Luarea în considerare a ponderii tinerilor în teritoriu este importantă în procesul de planificare a locurilor de joacă, a dotărilor destinate acestora, a organizării de evenimente etc.

Distribuția persoanelor în vârstă în zona de studiu este un element care trebuie luat în considerare la amplasarea dotărilor de agrement sau a mobilierului urban spre exemplu pentru a se evita producerea de zgomote, situație care duce la conflicte. De asemenea, ponderea mare a vârstnicilor este un criteriu pentru deciziile de amenajare a spațiului public cu mobilier urban (necesar ridicat de locuri pentru staționare etc.).

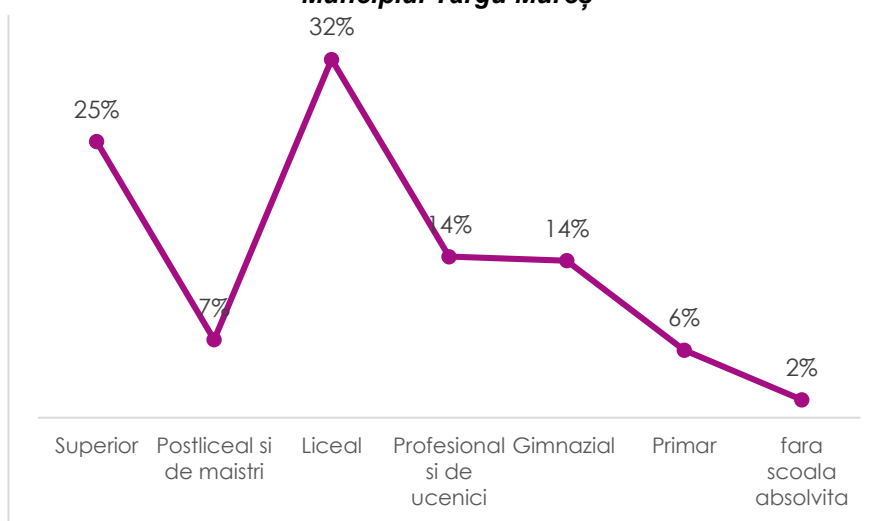
Se recomandă, o analiză a structurii populației pe grupe de vârstă pe zone de recenzie.

## 2.1.5. Structura populației după nivelul de instruire

Din intersectarea sistemului demografic cu sistemul educațional rezultă un segment de populație cu caracteristici proprii numit populație școlară, din a cărei evoluție rezultă structura populației după nivelul de instruire. Această structurare a populației are multiple implicații de ordin social și economic. Teoriile și metodele tranziției demografice au pus de multă vreme în evidență rolul nivelului de educație asupra fenomenelor demografice, în primul rând, asupra fertilității și mortalității infantile. Aplicat la obiectul lucrării, nivelul de instruire al populației, fundamentează alegerea metodele de comunicare și prezentare a soluțiilor necesar de implementat în zona construită protejată, dar și

alegerea principiilor de reglementare și amenajare a acestor zone. De exemplu în comunitățile cu o populație cu un nivel de instruire mai slab, se impune alegerea unor materiale mult mai rezistente la eventuale acte de vandalism, sau chiar impementarea unor măsuri pentru supravegherea spațiilor publice etc.

**Figura 7. Ilustrarea curbei nivelului de instruire a populației din Municipiul Târgu Mureș**



Sursa . Prelucrare proiectant după date recensământ 2011

Gradul de instruire al populației este relevant pentru a stabili tipuri de activități culturale, de recreere, evenimente etc.

# Capitolul 3

## PROFILUL SOCIO-ECONOMIC AL ZONEI



## 3.1. Structura funcțională

Teritoriul studiat este caracterizat de mixitate funcțională.

Zona centrală cuprinde pe lângă instituțiile de importanță municipală și supramunicipală (administrative, educationale, de sănătate, culturale), activități comerciale cu amănuntul, activități din domeniul ho.re.ca, precum și locuințe colective sau individuale. Zona centrală este caracterizată de o mare diversitate funcțională, reprezentând polul de atracție principal al municipiului.

Zona cartierului Rovinari, este preponderent rezidențială, cu locuințe individuale pe lot propriu sau folosit în comun.

Zona studiată adiacentă străzilor Năvodari, Păltiniș, Săliște – este o zonă rezidențială, cu locuințe individuale – foste case muncitorești.

Zona studiată adiacentă străzii Evreilor Martiri, are o structură funcțională eterogenă, cuprinzând construcții pentru activități educaționale, sociale și locuire individuală și colectivă.

Zona Platoului "Cornești" este o zonă destinată activităților de agrement și relaxare amenajată în spațiu verde. Datorită acestei zone amenajate în ultimii ani, au început să se construiască în imediata vecinătate și locuințe individuale.

## 3.2. Infrastructura socio-culturală existentă

### 3.2.1. Dotări administrative și sociale în zona studiată

Zona centrală cuprinde toate dotările administrative de importanță municipală sau supramunicipală de pe teritoriul Municipiului Târgu Mureș.

**Tabel 3. Dotări administrative, cu destinație specială sau servicii de interes public după gradul de importanță**

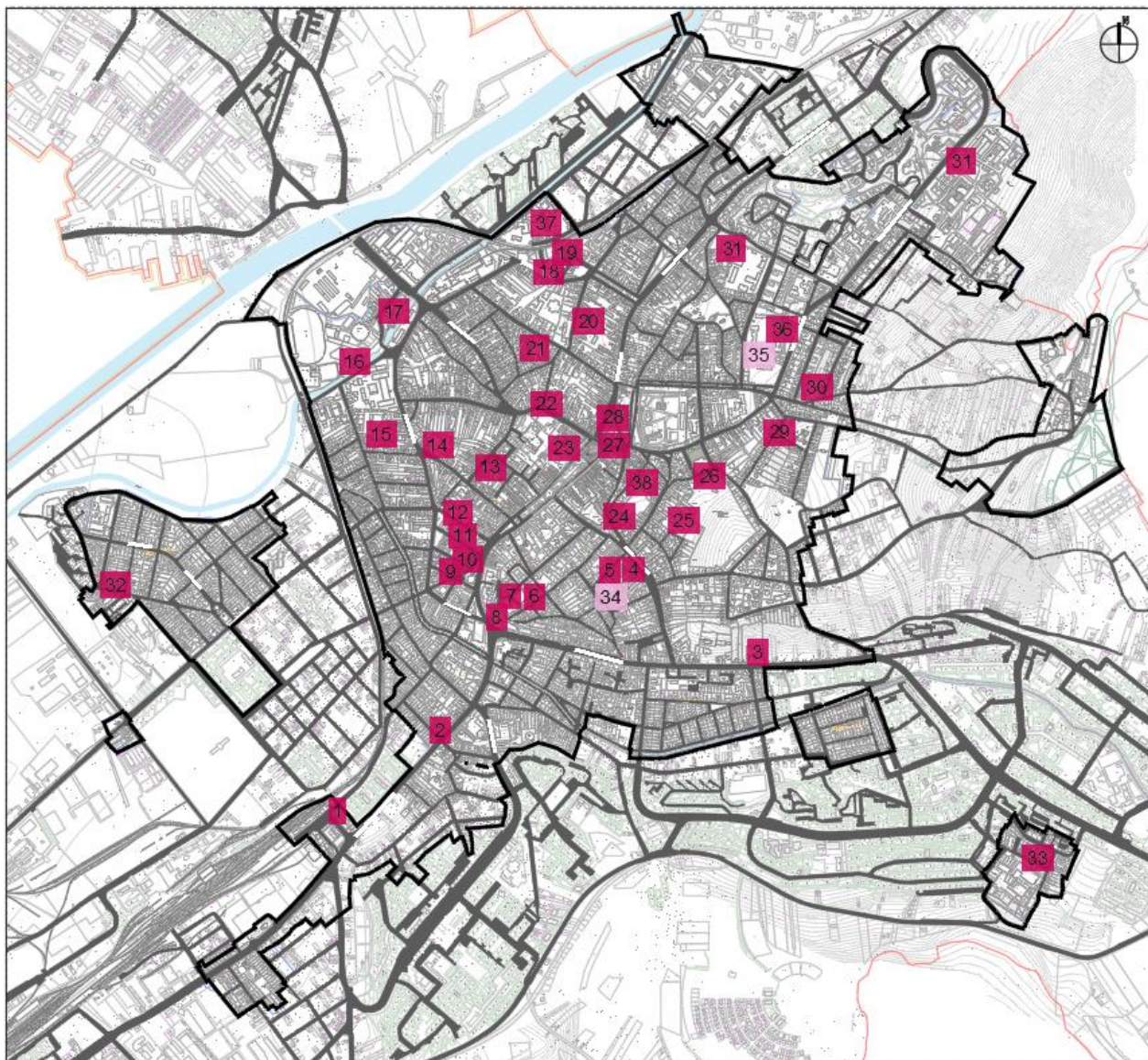
NR	OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICA	IMPORTANTĂ		ADRESA
		SUPRAMUNICIPALA	MUNICIPALA	
1	Oficiul Postal nr.2			Piata Gării
2	Direcția de Sănătate Publică			Gheorghe Doja nr.34
3	Radio Targu Mures			Bdul 1 decembrie 1918 nr.109-109A
4	Casa Kendeffy (Curtea de apel)			Bolyai Farcas nr.30
5	Tribunalul Mureș (Palatul Justiției)			Justiției nr.1
6	ABA Mures			Koteles Samuel nr.33

7	Punct comanda ISU "Horea"		Koteles Samuel nr.33
8	Sediu Telekom		Piata Victoriei nr.17
9	I.T.M. Mures, A.J.O.F.M. Mures		Iuliu Maniu nr.2
10	Primaria Municipiului Targu Mures		Piata Victoriei nr.3
11	Consiliul Judetean Mures, Institutia Prefectului		Piata Victoriei nr.2
12	Directia Silvica Mures		George Enescu nr.6
13	Casa de Asigurari de Sanatate Mures		Aurel Filimon nr.19
14	Inspectoratul Pentru Situatii de Urgenta "Horea"		Horia nr. 26
15	Administratia Pietelor		Cuza Voda nr. 89
16	Sediu TVR		Aleea Parcul Sportiv Municipal nr. 2
17	SC ELECTRICA FURNIZARE SA TRANSILVANIA		Calarasilor nr.103
18	SC "SURM" SA		Pavel Chiezu nr.8
19	Camera Agricola Judeteana Mures		Piata Marasesti nr.13
20	OCPI		Revolutiei nr.35
21	Statul Major al Apararii-Centrul Militar Judetean Mures		Mihai Eminescu nr.29
22	Serviciul Public Comunitar Judetean de Evidenta a Persoanelor , Permise auto si inmatriculari Mures		Calarasilor nr.26
23	Oficiul Postal nr. 3		Piata Teatrului nr.10
24	Vechea Prefectura		Bolyai Farkas nr.5
25	Inspectoratul de Politie Judetean Mures		Borsos Tamas nr.16
26	Arhivele Nationale		Crizantemelor nr.8
27	Casa Căsătoriilor		Piata Petofi sandor nr. 1-3
28	Oficiul Judetean de Posta Mures, Oficiul Postal nr.1		Revolutiei nr.2
29	Centrul de Inventica Targu mures		Korosi Csoma Sandor nr.20
30	Directia Generala de Asistenta Sociala si Protectia Copilului Mures		Trebely nr.7
31	Inspectoratul Scolar Mureş		Victor Babes nr.11
32	Centrul Maternal "Materna"		Salcânilor nr.22
33	Camin pentru varstnici		Evreilor Martiri nr.29-30
34	Penitenciarul Târgu Mureş		Justitiei
35	Unitate Militara		Bdul Cetatii nr. 43
36	Parchetul de pe langa Curtea de Apel		Mihai Viteazul nr.23
37	Sediu SC AQUASERV SA		Kos Karoly
38	Politia Rutiera		Mihail Kogalniceanu nr.14





**Figura 8. Distribuția dotărilor administrative și cu destinație specială, inclusiv servicii de interes public**



Din numărul total de obiective aferente dotărilor administrative, cu destinație specială sau servicii de interes public, 80% sunt de importanță supramunicipală.

O parte din instituțiile publice își desfășoară activitatea în clădiri monument istoric înscrise în Lista Monumentelor Istorice, printre care enumerăm: Direcția de Sănătate Publică, Curtea de Apel, Tribunalul Mureș, Prefectura și Consiliul Județean Mureș, Primăria Municipiului Târgu Mureș, Căminul pentru bătrâni din str. Evreilor Martiri, Sediul Poliției Rutiere etc.

### 3.2.2. Dotări culturale în zona studiată

În zona studiată se regăsesc dotări culturale de importanță municipală și supramunicipală, unele desfășurânduși activitatea în construcții monumente istorice înscrise în Lista Monumentelor Istorice, ca de exemplu: sediul Bibliotecii Teleki Bolyai, Muzeul Bolyai, Galeria "Ion Vlasiu", sediul Palatului Culturii care cuprinde Muzeul de Artă, Filarmonica, Muzeul de Istorie și Biblioteca Județeană, sediul Muzeului de Științe ale Naturii, sediul Muzeului de Etnografie și Artă Populară etc. Printre toate acestea cea mai emblematică este Cetatea Medievală.

De asemenea în zona studiată se regăsesc o serie de case Memoriale (casa memorială Avram Iancu, Casa Memorială Bolyai) și case emblematice prin valoarea lor arhitecturală sau memorială ca de exemplu: Casa Apolo, Casa Nyerges, Casa Banyai, Casa Bernady, Casa Calul Alb, casa Gorog, Casa Haller, Casa Karnasz, Casa Kendeffy, Casa Kopeczi-teleki, Casa Maros.

**Tabel 4. Dotări culturale în zona studiată după importanță**

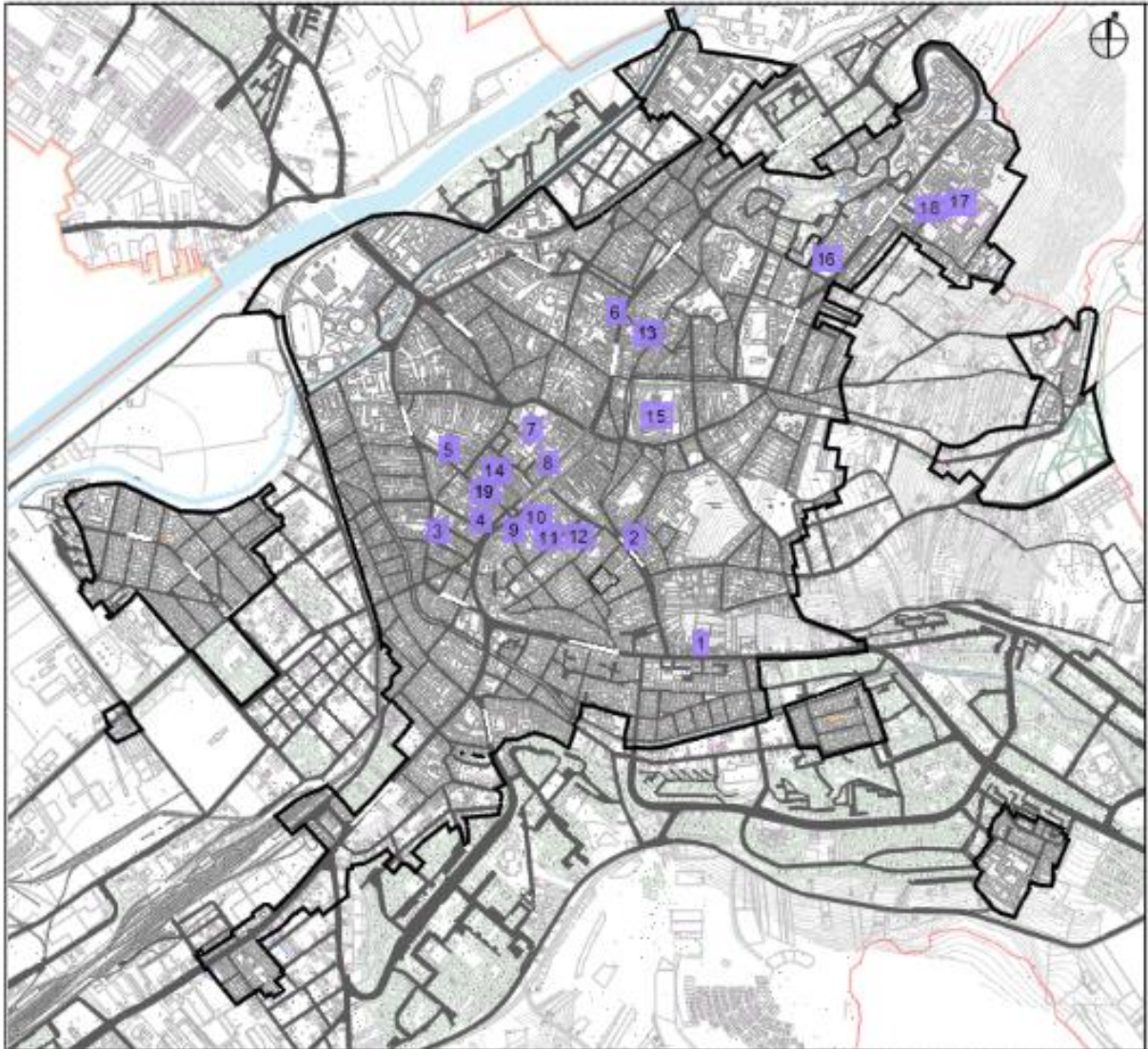
NR	OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICA	IMPORTANȚĂ		ADRESA
		SUPRAMUNICIPAL	MUNICIPAL	
1	Palatul Copiilor			Bdul 1 decembrie 1918 nr.95
2	Biblioteca Teleki Bolyai, Muzeul Bolyai, Galeria "Ion Vlasiu"			Bolyai Farcas nr.17
3	Casa de cultura a Sindicatelor			Cuza Voda nr. 24
4	Palatul Culturii (Muzeul de Arta, Filarmonica, Muzeu de Istorie, Biblioteca Judeteana)			Piata Victoriei nr.2
5	Muzeul de Stiinte Naturale			Horia nr. 24
6	Casa "Makarias"			Piata Revolutiei nr. 45
7	Teatrul Național			Piata Teatrului nr.3
8	Muzeul de Etnografie și Arta Populara			Piata Trandafirilor nr.11
9	Cinema "Arta"			Piata Trandafirilor nr.34
10	Teatru de Vara			Piata Trandafirilor nr.36-38
11	Teatrul Studio			Koteles Samuel nr.6
12	Casa Memoriala Bolyai			Koteles Samuel nr.5
13	Casa Memorială Avram Iancu			
14	Teatrul de Păpuși Ariel			Poligrafiei nr.4
15	Cetatea Medievala, Tetru Scena, Teatrul Yorik, Teatrul 74 etc.			Avram Iancu nr.2
	Muzeul Judetean Mures			Avram Iancu nr.2A
16	Casa de Cultura "Mihai Eminescu"			Nicolae Grigorescu nr.35
17	Biblioteca Academica			Str. Gheorghe Marinescu, In incinta Universității de Medicina și Farmacie



18	Biblioteca Universitară		Str. Gheorghe Marinescu, In incinta Universității de Medicină si Farmacie
19	Centrul Cultural Bernady Gyorgy		str. Horia nr.6

Din numărul total de obiectivele culturale din zona studiată, 70% sunt de importanță supramunicipală și tot 70% dintre acestea își desfășoară activitatea în construcții monumente istorice inscrise în Lista Monumentelor Istorice.

*Figura 9. Distribuția dotărilor culturale în zona studiată*



### 3.2.3. Dotări de învățământ în zona studiată

În zona studiată sunt prezente toate formele de învățământ pe niveluri de intruire- de la învățământul preșcolar la cel universitar.

Municipiul Târgu Mureș reprezintă un centru universitar de importanță națională.

**Tabel 5. Dotări de învățământ după categoria de interes<sup>1</sup>**

NR.	OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICA	IMPORTANTĂ		Nr. elevi	Nr. formati uni de studiu	Nr. personal	ADRESA
		SUPRAM UNICIPAL	MUNICIPAL				
1	Universitatea de Medicina, Farmacie, Stiinte si Tehnologie, "George Emil Palade"						Gheorghe Marinescu nr.38
2	Universitatea "Petru Maior"						Nicolae Iorga nr.1
3	Universitatea Petru Maior (Sala sport, Corp B, Corp F)						Piata Republicii nr.38
4	Universitatea de Arta Teatrala						Koteles Samuel nr.6
5	Facultatea de Muzica din cadrul UAT Târgu Mures						Bolyai Farkas nr.12
6	Colegiul Economic "Transilvania"			836	33	83	Călimanului nr.5
7	Colegiul Agricol "Traian Savulescu"			629	32	71	Calarasilor nr.108
8	Colegiul Național "Alexandru papiu Ilarian"			932	35	91	Piata Bernady Gyorgy nr.12
9	Colegiul National "Unirea"			897	34	77	Mihai Viteazul nr.17
10	Liceul Tehnologic "Avram Iancu"			493	21	54	Gheorghe Doja nr.13
11	Liceul Tehnologic "Avram Iancu"						Bdul 1848 F.N.
12	Liceul cu Program Sportiv "Szasz Adalbert"			737	34	113	Pavel Chinezu nr.9A
13	Liceul Vocational de Arta			976	58	212	Revolutiei nr.7
14	Liceul Teoretic "Bolyai Farkas" / Liceul Teologic Reformat			1081 / 601	47 / 25	97 / 62	Bolyai Farkas nr.3
15	Baza Sportiva a Liceului "Bolyai Farcas"			-	-	-	Bolyai Farkas nr.5
16	Liceul Teologic Romano-Catolic II ~Rakoczi Ferenc~			425	20	46	Mihai Viteazul nr.15
17	Liceul tehnologic "Constantin Brancusi"			-	14	-	Victor Babes nr.11
18	Liceul Teoretic "Gheorghe Marinescu"			740	26	85	Gheorghe Marinescu nr.15
19	Scoala Populara de Arte			-	-	-	Piata Trandafirilor nr.5

<sup>1</sup> Pentru unitățile școlare ce intră în subordinea Inspectoratului Școlar Mureș, sunt prezentate date privind numărul de elevi, numărul de formațiuni de studiu, nr de personal, conform date de pe <https://www.siiir.edu.ro/carto/>.

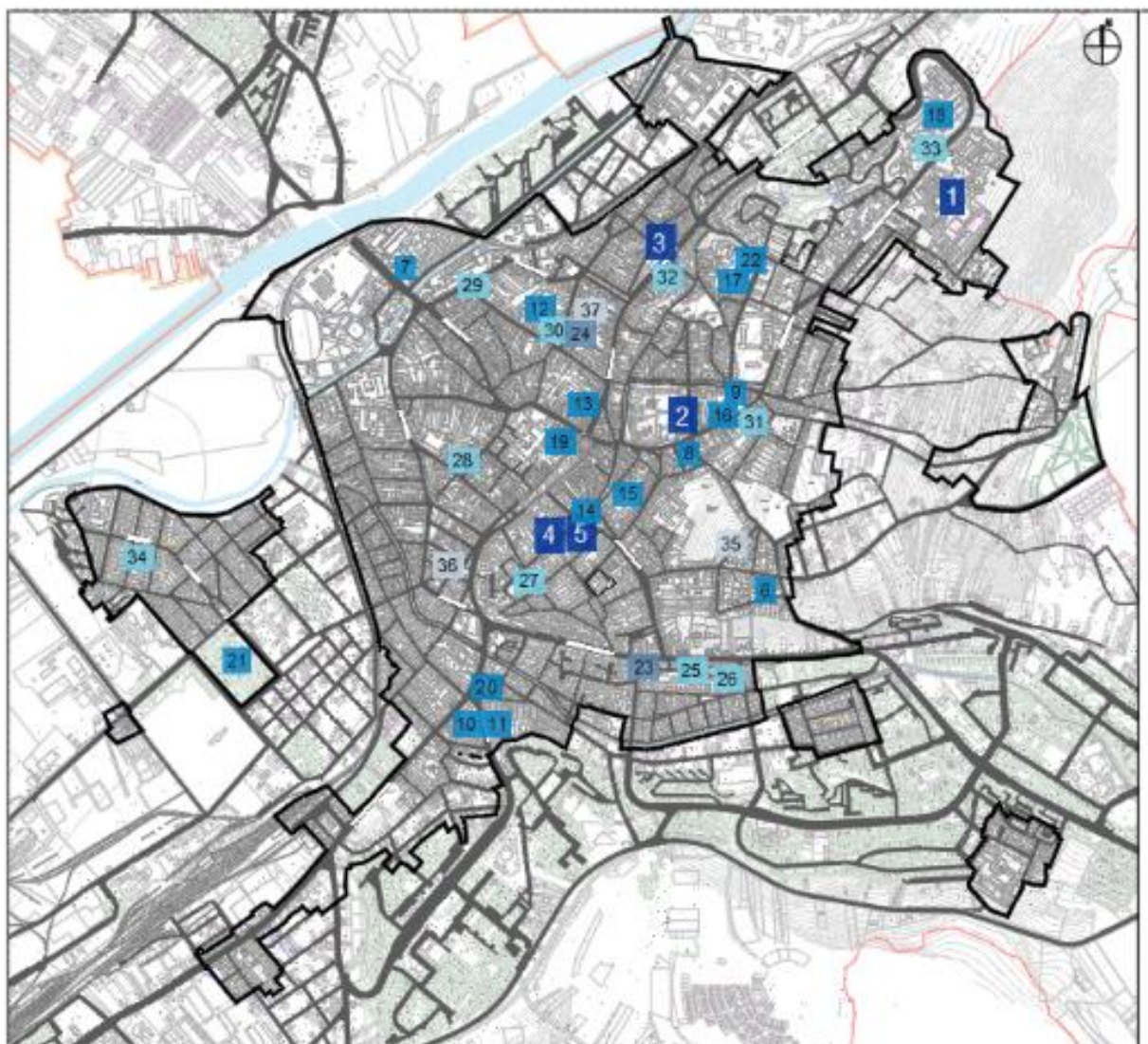
20	Scoala Gimnaziala Nr.2 "Bernady Gyorgy"			809	34	76	Gheorghe Doja nr.11
21	Scoala gimnaziala "Nicolae Balcescu"			727	41	94	Ialomitei nr.2
22	Scoala Gimnaziala nr. 4"Europa"			1016	33	102	Victor Babes nr.11
23	Centru scolar pentru educatie incluziva nr.1			227	31	60	Bdul 1 decembrie 1918 nr.32
24	Centru scolar pentru educatie incluziva nr.2			226	89	89	Marasti nr.8
25	Gradinita cu P.N. Nr. 2 "Pițigoi"		-	-	6	-	Bdul 1 decembrie 1918 nr.48
26	G,radinita cu P.P. Nr. 4, Cresa nr.16, Gradinita cu P.P. Nr.10, Creșa nr.4		-	-	8	-	Strada Secereii nr. 2A și 2B
27	Gradinita cu P.P. Nr.16		-	434	19	63	Dr. Czako Jozsef nr. 2
28	Grădinita cu P.P. Nr.6		-	538	9	79	Aurel Filimon nr.32
29	Gradinita cu P.P. Nr.4		-	-	3	-	Mihai Eminescu nr.62
30	Gradinita cu P.P. nr.6		-	-	-	-	Marasti nr.1
31	Gradinita cu P.P. nr.15		-	-	8	-	Mihai Viteazul nr.26
32	Gradinita cu P.N Nr.3		-	-	3	-	Piata Republicii nr.12
33	Gradinita cu P.P. Nr.19 "Casuta din Povesti"		-	-	7	-	Gheorghe Marinescu nr.19 (9)
34	Gradinita cu P.P. Nr.3 "Arlechino"		-	-	6	-	Lebedei nr.17
35	Internat cu cantina la Colegiul Economic "Transilvania"		-	-	-	-	Vulcan nr.4A și 4B
36	Internat cu cantina pentru Liceul Tehnologic " Avram iancu"		-	-	-	-	Iuliu Maniu nr.4
37	Cladire Internat Liceul Vocational de Arta		-	-	-	-	Marasti nr.8

**Universitatea de Medicină și Farmacie Științe și Tehnologie, "George Emil Palade" , Universitatea "Petru Maior" și Facultatea de Muzică a Universității de Artă Teatrală, își desfășoară activitatea în construcții monument istoric.**

**Din numărul total al colegiilor, liceelor și școlilor din zona studiată își desfășoară activitatea în construcții monument istoric, următoarele unități de învățământ: Colegiul Național "Alexandru Papiu Ilarian", Liceu Vocational de Artă, Liceul Teoretic "Bolyai Farcaș", Liceul Teologic Reformat, Școala Populară de Artă și Grădinița cu P.P. nr. 3. De asemenea construcția Internatului cu cantina pentru Liceul Tehnologic "Avram Iancu" este monument istoric.**



Figura 10. Ilustrarea distribuției unităților de învățământ pe tipuri de învățământ – universitar, liceal-scolar, preșcolar și învățământ pentru copii cu nevoi speciale.



### 3.2.4. Dotări de sănătate în zona studiată

Dotările de sănătate din zona studiată, sunt unități sanitare de interes local, județean și chiar regional. Zona cuprinde unități sanitare care asigură servicii medicale diagnostic, terapeutice, de expertiză, de consiliere, de prevenție etc.

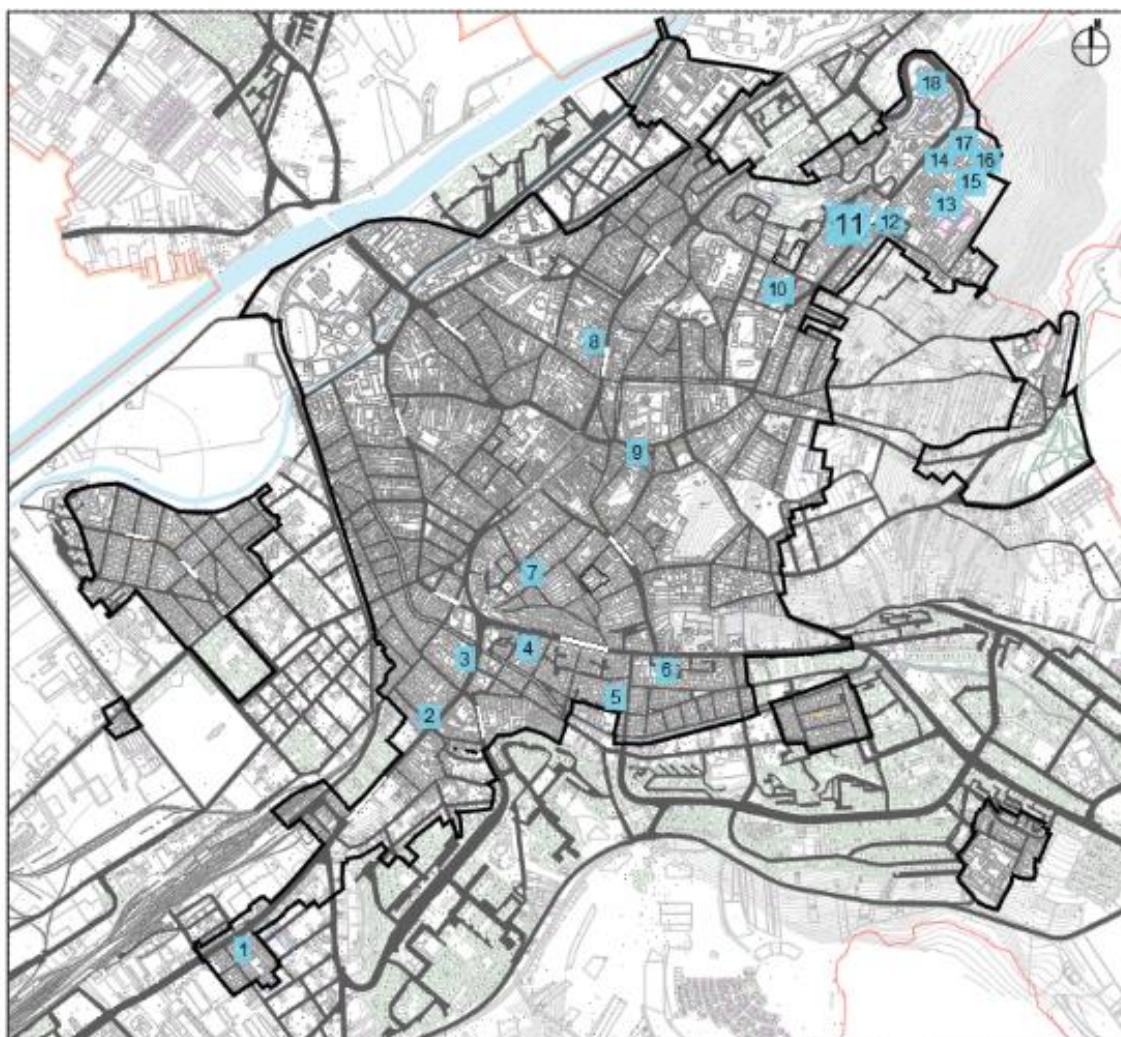
Unitățile sanitare existente acoperă toate specialitățile medicale existente. Cea mai mare parte a acestora se grupează în partea nordică a zonei studiate, de numită zona clinicilor. Marea problemă a distribuției unităților sanitare o constituie accesibilitatea, ori sunt în zone cu străzi tipice zonelor construite protejate, nefiind deservite de linii de transport în comun, ori structura circulațiilor existente nu mai răspunde cerințelor actuale de siguranță și confort. Mai există problema unităților sanitare care își desfășoară activitatea în construcții monumente istorice, modernizarea acestora fiind de multe ori imposibil de realizat în raport cu arhitectura clădirii monument și gradul său de protecție.

**Tabel 6. Unități sanitare în zona studiată**

NR	OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICA	IMPORTANTĂ		ADRESA
		SUPRAMUNICIPAL	MUNICIPAL	
1	Clinica de Boli Infecțioase II			Gheorghe Doja nr.127
2	Direcția de Sănătate Publică			Gheorghe Doja nr.34
3	Clinica de dermatologie			Gheorghe Doja nr.12
4	Ambulatoriu Spitalul Județean Mureș, Policlinica nr. 2, Clinica de stomatologie			Bdul 1 decembrie 1918 nr.14
5	Clinica de Neuropsihiatrie Pediatrica			Pasaj Panselutelor nr.9
6	Clinica Bucomaxilofaciala			Bdul 1 decembrie 1918 nr.40-42
7	Clinica de Oftalmologie, Clinica de Ginecologie II			Koteles Samuel nr.29
8	Clinica medicala nr.2			Revoluției nr.33-35
9	Spital Clinic Județean Mureș			Piata Bernady Gyorgy nr.6
10	Clinica de ortopedie			Mihai Viteazul nr.33
11	Spitalul Clinic Județean (Clinica de Urologie, Chirurgie II, Medicala III, Clinica de Oncologie, Clinica de Pneumoftiziologie)			Gheorghe Marinescu nr. 1, 3, 5
12	Clinica O.R.L.			Gheorghe Marinescu nr. 34
13	Institutul de Medicina Legala			Gheorghe Marinescu nr.38
14	Institutul de Sanatate Publică			Gheorghe Marinescu nr.40
15	Spitalul de Pediatrie			Gheorghe Marinescu nr.42
16	Clinica de Psihiatrie si Endocrinologie			Gheorghe Marinescu nr.46
17	Policlinica Stomatologica			Gheorghe Marinescu nr.46
18	Spitalul judetean- zona tehnica			Gheorghe Marinescu



Figura 11. Ilustrarea distribuției unităților sanitare în zona studiată



Se recomandă evaluarea tuturor construcțiilor unităților sanitare în sensul stabilirii gradului de afectare / constrângere a desfășurării actului medical la standardele actuale și identificarea măsurilor necesare pentru asigurarea actului medical la cele mai înalte standarde – relocare unități sanitare în construcții noi corespunzătoare, posibilitatea de modernizarea a construcțiilor existente cu condiția preservării arhitecturii pentru construcțiile monument. În cazul relocării unor activități medicale din construcții monument, se recomandă identificarea unei viitoare utilizări funcționale și adaptarea construcției pentru viitoarea utilizare.

### 3.2.5. Dotări de cult în zona studiată

Din punct de vedere religios, municipiul Târgu Mureș are un caracter eterogen. În zona studiată se regăsesc cele mai importante lăcașe de cult din municipiu. Diversitatea confesională a lăcașelor de cult existente, precum și valoarea lor arhitecturală, reprezintă un element atractiv pentru economia turistică a municipiului. Sunt prezente lăcașe de cult ale următoarelor confesiuni: orthodox, reformat, romano-catolic, greco-catolic, unitariană, lutherană, pentecostală, baptistă și mozaică.

De asemenea se regăsesc și patru cimitire, care stau drept mărturie a evoluției istorice, culturale, religioase și sociale a municipiului Târgu Mureș: cimitirul orthodox, cimitirul reformat, cimitirul romano-catolic și cimitirul evreiesc.

Trebuie să menționăm că obiectivele ce țin de confesiunea mozaică (Sinagogile și cimitirul) sunt neîntreținute, chiar degradate și asta datorită faptului că după cel de-al doilea război mondial, comunitatea evreilor a dispărut datorită conjuncturii istorice de la acea vreme.

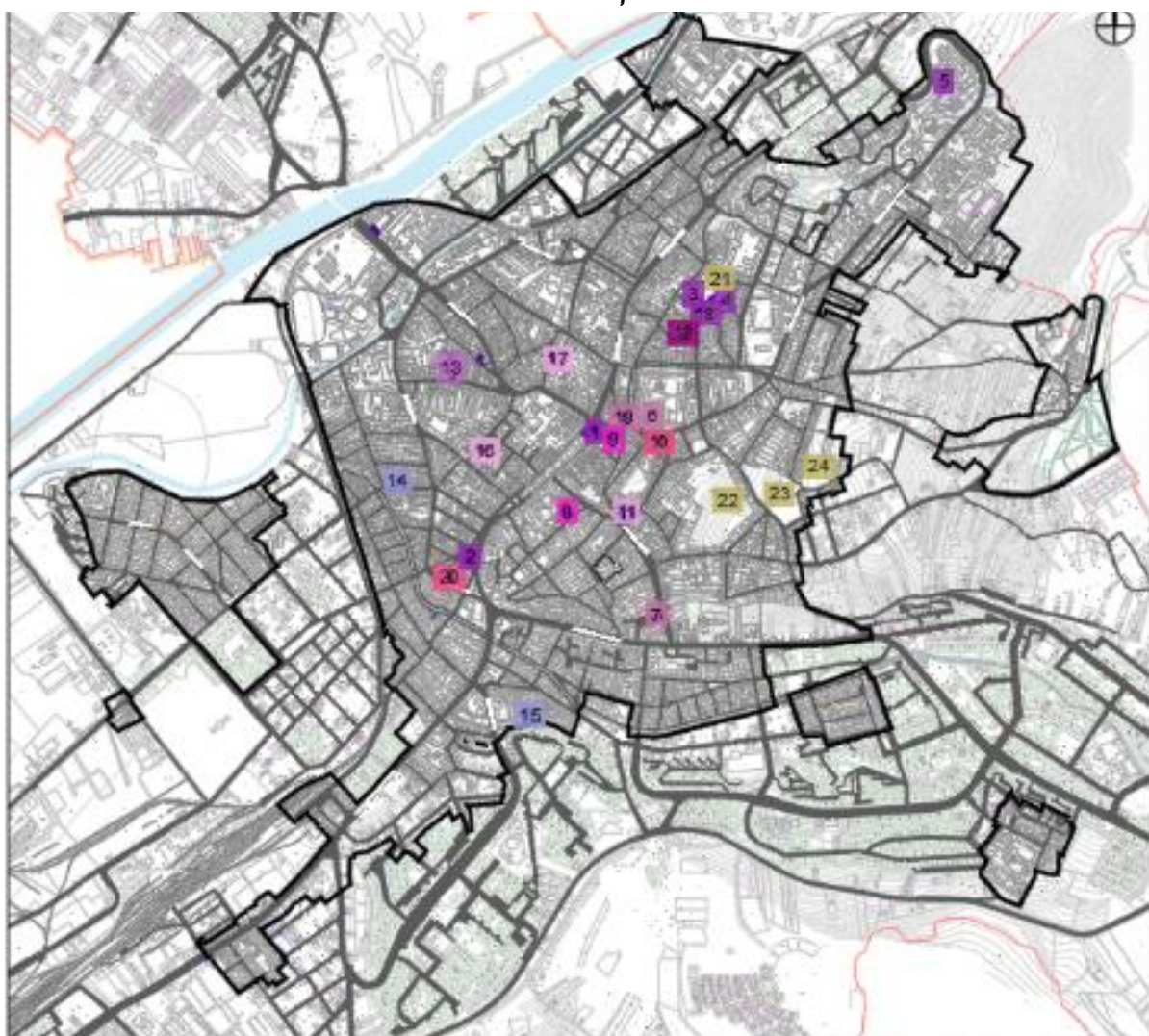
**Tabel 7. Lăcașe de cult și cimitire în zona studiată**

NR	OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICA	IMPORTANTĂ		ADRESA
		SUPRAMUNICIPALĂ	MUNICIPALA	
1	Catedrala Ortodoxa "Inaltarea Domnului"			Piata Trandafirilor nr.1
2	Catedrala Mică "Buna Vestire"			Piata Victoriei nr. 4
3	Biserica de lemn "Sf. Arhanghel Mihail"			Mitropolit Andrei Saguna
4	Biserica de piatra "Inaltarea Domnului"			Mitropolit Andrei Saguna
5	Biserica de lemn "Cuvioasa Paraschiva"			Gheorghe Marinescu FN
6	Biserica Reformata din Cetate			Avram Iancu nr.2B
7	Biserica Reformata Mică			Stefan cel Mare nr.22
8	Biserica Romano-catolica "Sfântul Anton de Padova" ( Biserica Minorită)			Koteles Samuel nr.4
9	Biserica Romano-Catolica (Clastrul Minoritilor), Casa Parohiala			Piata Trandafirilor nr.60-61
10	Biserica greco-catolica "Buna Vestire"			Piata Bernady Gyorgy nr.8
11	Biserica Unitariana			Bolyai Farkas nr.13
12	Biserica Luterana			Martin Luther nr.2
13	Biserica Pentecostala			Janos Arany nr.26
14	Biserica Baptista "Libertatii"			Libertatii nr. 16
15	Biserica Baptista "Harul"			Aleea Parângului F.N.
15	Sinagoga			Aurel Filimon nr.21
16	Fosta Sinagoga			Braila nr.10



17	Protopopiatul Ortodox Român			Cosminului nr.24
18	Protopopiatul Reformat Mureș			Piata Bernady Gyorgy nr.3
19	Protopiatul Târgu Mureș al Mitropoliei Române unite cu roma Greco-catolica, Biserica Greco-catorlica "Sf. Nicolae"			Piata Cardinal Iuliu Hossu nr.1
20	Cimitirul Ortodox			Mitropolit Andrei Saguna
21	Cimitirul Reformat			Crizantemelor Fn.
22	Cimitirul Romano-Catolic			Alexandru Papiu Ilarian Fn
23	Cimitirul Evreiesc "Status Quo Ante"			Verii nr.10

**Tabel 8. Ilustrarea distribuției dotărilor de cult**



**60% din lăcasele de cult din zona studiată sunt monumente istorice inscrise in Lista Monumentelor istorice.**



### 3.2.6. Dotări de agrement, sport și spații verzi în zona studiată

Pe teritoriul municipiului Târgu Mureș, principalele dotări de agrement și sport se concentrează pe zonele periferice de nord-est și nord-vest ale municipiului fiind constituite în nuclee cu dotări de agrement bine definite. În zona studiată prin prezenta documentație se regăsesc o parte din aceste nuclee de agrement.

**Tabel 9. Dotări de agrement, sport și spații verzi**

NR	OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICA	IMPORTANTA		ADRESA
		SUPRAMUNICIPALA	MUNICIPALA	
1	Parcul Sportiv Municipal (Stadionul Municipal "Boloni Laszlo", Sala Polovalenta, Patinoar etc.)			Aleea Parcul Sportiv Municipal nr. 4
2	Club Sportiv "Vointa"			din Calarasilor nr. 18-20
3	Club Sportiv "Armata"			Revolutiei nr.5
4	Parcul Eroilor			Gheorghe Marinescu nr.21
5	Zona de agrement "Cornesti"			Verii Fn, Cornesti Fn.
6	Grădina Botanică			Gheorghe Marinescu ( în incinta UMF)
7	Piața Teatrului			Piata Teatrului
8	Incinta Cetății Medievale			Avram Iancu nr.2

#### Dotări pentru sport

Principalul nucleu cu dotări pentru sport din zona studată, dar și la nivelul întregului teritoriu al municipiului Târgu Mureș, este Parcul Sportiv Municipal.

Parcul Sportiv Municipal este destinat în principal practicării sportului de performanță. Prin natura evenimentelor sportive care se desfășoară în aceste complex sportive, acesta reprezintă un pol de atracție pentru un mare număr de vizitatori ocazionali. La o analiză succintă a modului său de organizare, se observă ca se impune o reamenajare a acestuia, în sensul asigurării prestigiului urban în raport cu importanța acestuia.

Clubul sportive "Voința" este un club privat, cu o infrastructură sportivă mediocră, în timp ce Clubul Sportiv "Armata" este cu circuit închis, fiind utilizat doar de angajatii MAPN.

#### Dotări pentru agrement

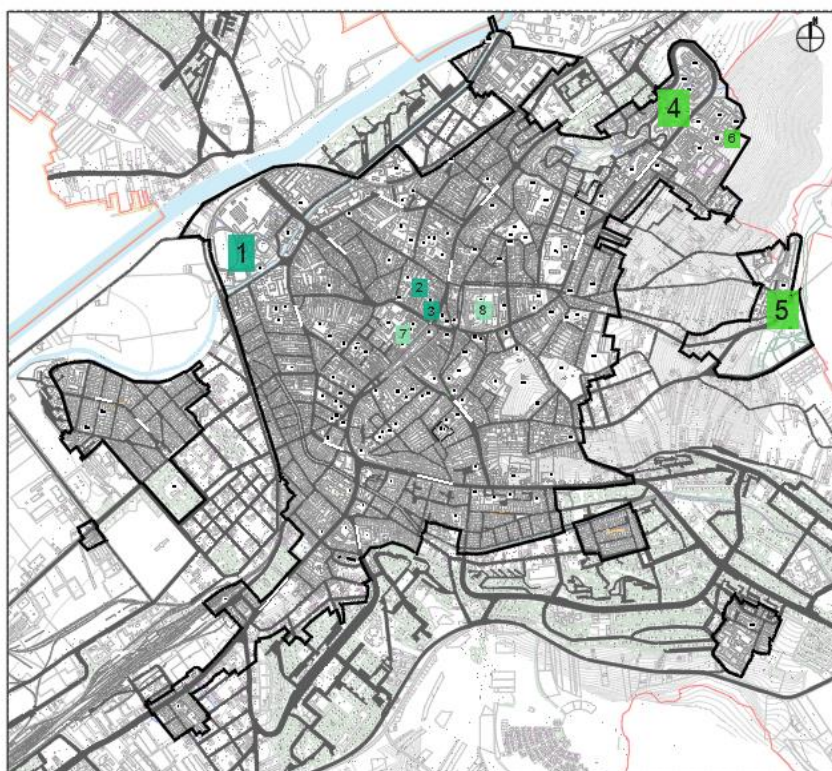
Zonele de agrement deschise publicului, sunt reprezentate prin Parcul Eroilor, Platoul "Cornesti", Grădina Botanică și cele două zone de socializare – Piata Teatrului și Incinta Cetății Medievale. Parcul Eroilor nu are dotări de agrement semnificative, acesta fiind destinat mai mult activităților de plimbare în cadrul unui spațiu verde și este utilizat de locuitorii din proximitate. Pentru acest parc a fost propus să se realizeze un circuit pentru piste de biciclete integrat în circuitul de piste pentru biciclete la nivel municipal, iar acest lucru va duce la creșterea atractivității acestui nucleu

verde și pentru locuitorii altor cartiere.

Platoul "Cornești" reprezintă unul din cele mai atractive zone pentru agrement de weekend. Fiind situate în imediata apropiere a Grădinii Zoologice, acest nucleu este foarte important în structura rețelei de agrement și sport din Municipiul Târgu Mureș. Din analiza situației existente, se constată că singura posibilitate de acces la această zonă de agrement o reprezintă autoturismul personal, fapt care generează o supraaglomerare cu mașini a zonei, denaturându-se caracterul verde al acestui spațiu. Mai mult, din cauza numărului mare de mașini, s-a transformat o mare parte din parcul istoric al acestei zone, într-o mare parcare.

Grădina botanică, reprezintă o zonă verde cu acces limitat și controlat. Grădina botanică este puțin promovată turistilor, aceasta fiind "ascunsă" în incinta Universității de Medicină și Farmacie. Dotările de agrement au rol de leant în societate. Deși nu sunt propriu zis niște spații destinate agrementului, în municipiul Târgu Mureș, piața teatrului și incinta Cetății Medievale, sunt considerate două nuclee de socializare foarte importante și atractive pentru toată populația municipiului.

**Figura 12. Ilustrarea distribuției dotărilor pentru agrement și sport, în zona studiată**



Deși zona studiată cuprinde practic unele din cele mai importante nuclee de agrement și sport din municipiu, caracterul său în mare parte central, obligă la regândirea spațiului public, în sensul identificării localităților care ar putea fi transformate în noi nuclee de socializare.

## 3.3. Anchete sociologice: evaluarea zonei de studiu și opțiuni ale populației

### 3.3.1. Introducere

**Motto:**

*“Dacă aruncăm valorile trecutului nu putem să fim siguri că putem crea măcar ceva la fel de valoros sau la fel de durabil. Noile valori să nu excludă pe cele vechi!”*

*Respondent sondaj opinie online*

Importanța centrelor istorice se datorează posibilității de a prezerva memoria și de a genera identitate comunității orașului. Ca spațiu public, zona construită protejată a Municipiului Târgu Mureș este un **spatiu simbolic** deoarece deține un patrimoniu care generează **identitate colectivă**. Puterea simbolică a zonei centrale este mult mai mare în comparație cu alte zone ale orașului, aceasta având o mare încărcătură istorică. **Această putere simbolică face ca centrele istorice să fie locuri unde societatea se exprimă și unde se face vizibilă.** Monumentele și străzile din zona protejată a Municipiului Târgu Mureș au un caracter de reprezentare major, definind cel mai bine orașul istoric și creând imaginea acestuia.

Conform prevederilor Articolului 47\*, aliniatul (3), punctele a) și b) din *Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul*, elaborarea **Planului urbanistic zonal este obligatorie în cazul zonelor centrale ale localităților și al zonelor construite protejate și de protecție a monumentelor.**

Zona construită protejată este caracterizată de un grad ridicat de complexitate din punct de vedere al parcellarului, al țesutului străzilor, al valorii arhitectural–urbanistice a clădirilor, ansamblurilor și spațiilor publice ale zonei, precum și din punctul de vedere al funcțiunilor existente. Prin PUZCP Târgu Mureș se va asigura coordonarea dezvoltării integrate acestei zone. PUZCP trebuie să reprezinte, în egală măsură, un instrument de control și unul de dezvoltare. Ca instrument de control, PUZCP va conține planuri și regulamente, iar ca instrument de dezvoltare, PUZCP, conceput și ca plan strategic, va asigura derularea politicilor specifice până la transpunerea lor în programe și proiecte și previzionarea suportului instituțional, financiar și uman.

Activitatea de urbanism trebuie să se desfășoare cu respectarea autonomiei locale, pe baza principiului parteneriatului, transparenței, descentralizării serviciilor publice, **participării populației în procesul de luare a deciziilor**, precum și al dezvoltării durabile, conform cărora

deciziile generației prezente trebuie să asigure dezvoltarea, fără a compromite dreptul generațiilor viitoare la existență și dezvoltare proprie.

**Planificarea urbană are o componentă umană și socială** care se referă la aspectele vieții comunităților urbane: locuirea – construcția de locuințe, consolidarea locuințelor degradate, amenajarea ansamblurilor de locuit; drumuri – amenajarea, întreținerea și modernizarea acestora; transport – fluidizarea traficului, salubritate, servicii de educație, de sănătate și culturale accesibile populației, dotări destinate recreării etc. A *amenaja spațiul urban* înseamnă a regăsi la nivelul structurilor teritoriale funcționarea optimă a tuturor acestor servicii.

Elaborarea Planului Urbanistic Zona construită protejată (PUZCP) este un demers de planificare participativ prin care comunitatea este chemată să-și identifice și să-și ierarhizeze nevoile. Conform Ordinului nr. 2701/2010 pentru aprobarea Metodologiei de informare și consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism, informarea și consultarea publicului se efectuează în toate fazele proceselor de elaborare sau actualizare a planurilor de urbanism și de amenajare a teritoriului și este parte integrantă a procedurii de inițiere, elaborare, avizare și aprobare a documentațiilor de urbanism și amenajare a teritoriului.

**Cercetarea sociologică** este în măsură să ofere o imagine cuprinzătoare a opțiunilor oamenilor din teritoriul de referință pentru ca activitatea de planificare urbană să cuprindă pe lângă aspectele fizice, spațiale, și aspectele economico-sociale care sunt exprimate de către populația consultată.

În cadrul anchetei socio-urbanistice pe care am realizat-o a fost conceput un chestionar pentru a investiga cerințele și opțiunile de amenajare a zonei centrale a Municipiului Târgu Mureș cu scopul integrării acestora în procesul de planificare urbană. Realitatea socială este dinamică, de aceea se impune o **interogare periodică a socialului** (ca și o reconsiderare permanentă a politicilor de dezvoltare și o examinare critică a eficienței lor). Construcția acestui instrument de anchetă a fost realizată ținând cont de obiectivul principal al studiilor consultative, și anume acela de a identifica cerințele și opțiunile populației care va fi direct afectată de măsurile urbanistice care se impun pentru dezvoltarea armonioasă a zonei studiate. De aceea, există în construcția chestionarului secțiuni dedicate percepției zonei, mobilității, cerințelor privind reglementările urbanistice, activităților care sunt considerate nedorite în zonă etc.



### 3.3.2. Obiectul anchetei socio-urbanistice

---

Obiectivul studiului de fundamentar consultativ este cunoașterea modurilor de utilizare a zonei studiate și identificarea disfuncționalităților, așa cum sunt ele percepute de către utilizatorii zonei, centralizarea opțiunilor de intervenție și amenajare în zona studiată.

Ancheta de opinie a fost realizată pe baza chestionarului prezentat în Anexa 1 care a fost elaborat plecând de la obiectivele pe care această cercetare și le-a propus, respectiv:

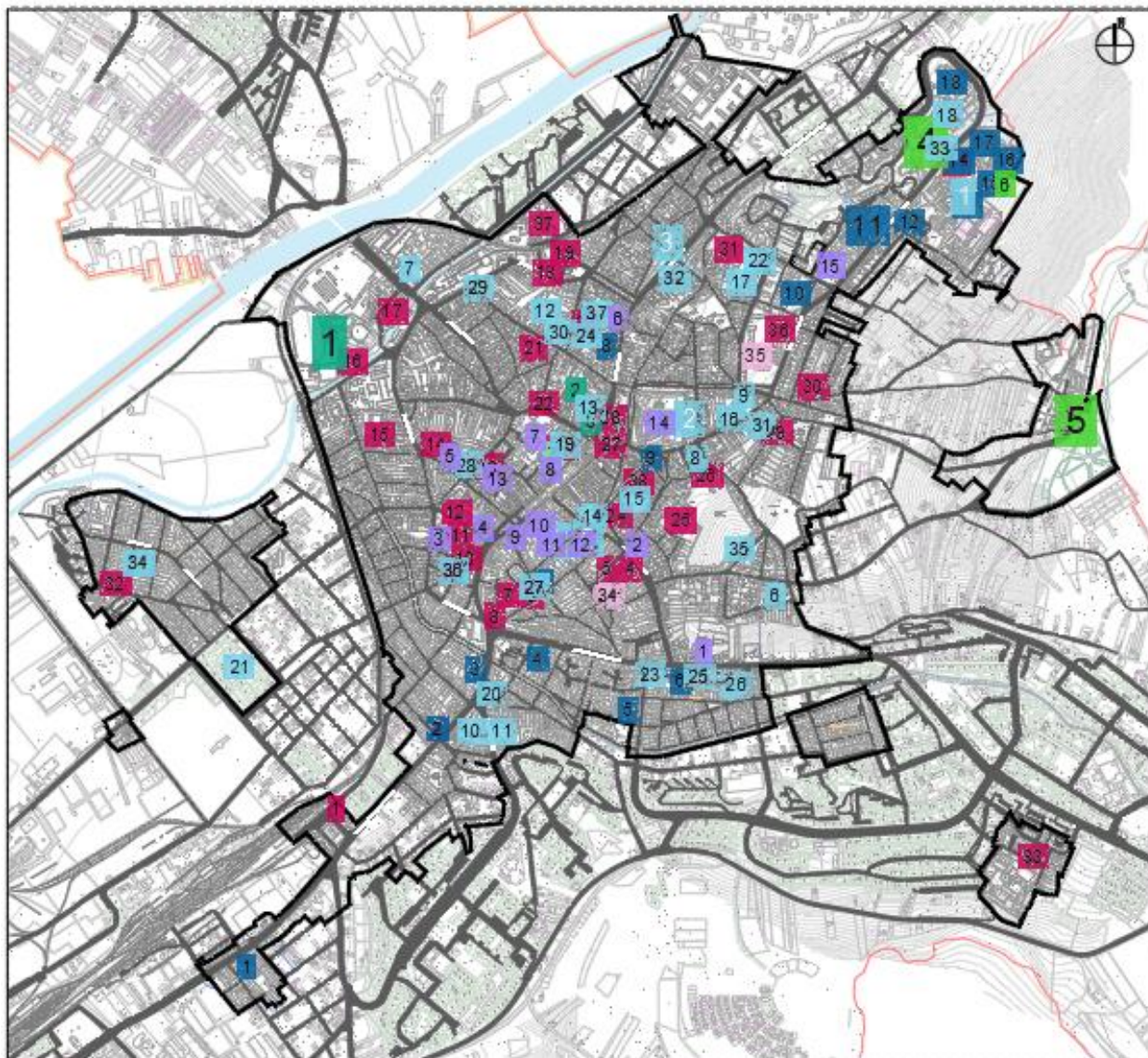
- identificarea percepției asupra zonei centrale a Municipiului Târgu Mureș;
- modul de utilizare a spațiului public și a disfuncționalităților din zona de studiu în prezent;
- opțiunile și necesitățile populației pentru utilizarea spațiului public studiat;
- identificarea activitatilor care nu ar fi compatibile cu zona construită protejată;
- măsurile care se impun pentru rezolvarea problemelor existente.

Zona are un caracter multifuncțional, fiind în același timp centru istoric, cultural, economic, administrativ, educațional, social și financiar. Așa cum se menționează în tema de proiectare, administrația locală dorește *punerea în valoare a monumentelor și ansamblurilor arhitectural – urbanistice din zonă, creșterea atractivității zonei pentru turism, ameliorarea peisagistică, creșterea nivelului de trai pentru locuitorii din zonă, creșterea calității spațiilor destinate întâlnirilor sociale din zonă, reorganizarea circulației în vederea reducerii traficului motorizat, a poluării în zonă și a creșterii numărului de deplasări alternative și cu mijloace de transport în comun.* În zonă se desfășoară o multitudine de activități cu impact la nivel local, județean, regional, chiar și național: activități administrative, financiar –bancare, de recreere și agrement, spații verzi, comerciale (en detail), educaționale și de cercetare, locuire, culturale și religioase, turistice și alimentație publică, de sănătate (în zona studiată este cuprinsă o parte din zona clinicilor), sociale, sport, industrie, transport și transport intermodal (zona studiată este străbătută de artere majore de circulație rutiere și pietonale și de cale ferată, există gări și stații de transport în comun), gospodărie comunală, etc.





**Figura 13. Ilustrarea distribuției în zona studiată a obiectivelor de utilitate publică (administrative, culturale, de sănătate, de învățământ, sport, etc.)**



### **3.3.3. Aspecte metodologice**

Pentru identificarea disfuncționalităților, a percepțiilor și a viziunii de amenajare a utilizatorilor zonei protejate a Municipiului Târgu Mureș am utilizat un chestionar on-line bilingv pentru a atrage cât mai mulți locuitori în procesul de participare la elaborarea PUZ Zona construită protejată. **Obiectivele sondajului au fost pe de o parte cunoașterea modului de utilizare a zonei protejate, ne referim la scopul vizitei, mijloacele de deplasare, problemele zonei, la reprezentările asupra zonei și la colectarea de propuneri pentru amenajarea zonei pe de altă parte.** Am introdus în chestionarul online câteva întrebări cu răspunsuri deschise pentru a investiga reprezentările asupra zonei protejate și pentru a centraliza propuneri pentru amenajarea

ei. Astfel, cei care vor elabora propunerile de amenajare a zonei, specialiști peisagiști, arhitecți și urbaniști vor avea posibilitatea să cunoască nevoile, trăirile și aspirațiile subiective ale celor care utilizează zona. Consultarea utilizatorilor spațiului are și rolul de a îmbogăți procesul pluridisciplinar de identificare a disfuncționalităților zonei pe de o parte și de găsire a unor soluții pentru reducerea acestora. Analiza răspunsurilor la întrebările deschise s-a bazat pe ideea că realitatea este construită social prin interacțiunea motivațiilor, așteptărilor, simbolurilor, etc. individuale și de grup. În analiza răspunsurilor din sondajul de opinie online am plecat și de la premisa că locurile și spațiile sunt construite social și cultural. Patricia A. Stokowski subliniază faptul că *“locurile sunt mai mult decât simple locații geografice cu caracteristici fizice și textuale explicit definite – locurile sunt de asemenea contexte fluide, schimbătoare, dinamice ale memoriei și interacțiunii sociale”* (Stokowski, 2002).

Sondajul online este o metodă alternativă de colectare a datelor legată de folosirea internetului. Sectorul privat a fost primul care a îmbrățișat metodologia online. Organizația mondială ESOMAR monitorizează situația industriei de cercetare de piață, iar datele din 2018 arătau că 46% din toate cercetările la nivel global utilizează metodologii online și digitale. (Sursa: <https://www.esomar.org/what-we-do/data-research-insights>)

Sondajele online sunt utilizate mai ales în țările unde penetrarea internetului de către populația cu vârstă între 16-74 ani este ridicată. În anul 2018, EUROSTAT raporta un număr de 81% utilizatori internet la nivelul României fata de 83% la nivelul tarilor UE. (Sursa: Eurostat, [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics\\_explained/index.php/Digital\\_economy\\_and\\_society\\_statistics\\_-\\_households\\_and\\_individuals](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics_explained/index.php/Digital_economy_and_society_statistics_-_households_and_individuals)).

**Alegerea sondajului online** s-a bazat pe datele încurajatoare privind **penetrarea internetului în gospodăriile din mediul urban** din România furnizate de către Institutul Național de Statistică în lucrarea “Accesul populației la tehnologia informațiilor și comunicațiilor, 2020”, și pe **avantajele** pe care le prezintă, respectiv costul mic, durata redusă a cercetării, lipsa operatorului de interviu ca sursă de eroare. Conform publicației citate, în anul 2020, 78,2% dintre gospodăriile din România au avut acces la rețeaua de internet de acasă în creștere față de anul 2019 cu 2,5 puncte procentuale, 60,9% dintre acestea concentrându-se în mediul urban. La nivelul Regiunii Centru (nu deținem date la nivel de județe sau localități) 82,3% din persoanele cu vârsta între 16-74 ani au utilizat internetul în anul 2020. Se cunoaște faptul că în orașe ponderea utilizatorilor este mai mare decât la nivel de județ sau regiune.

Datele de mai jos justifică alegerea metodei sondajului online, buna practica recomandând ca fiecare grupă de vârstă să aibă o rată de penetrare a internetului de cel puțin 50%. În ultimii ani, la nivel național s-a schimbat structura pe grupe de vârste a utilizatorilor de internet în sensul



creșterii ponderii persoanelor în vârstă care accesează internetul, înregistrându-se o pondere de peste 50% a persoanelor cu vârsta între 55-74 ani. Dacă la nivel național avem o pondere de 65,4,% a persoanelor cu vârsta între 55 – 74 ani, la nivelul mediului urban din Regiunea Centru ponderea este mai mare, așa cum arată toate datele privind accesul populației Regiunii Centru la tehnologia informațiilor și comunicațiilor. Spre exemplu, ponderea persoanelor care au folosit internetul în ultimele 3 luni la nivel național a fost de 91,3% din total populație.

**Tabel 10. Structura persoanelor pe grupe de vârstă după utilizarea internetului**

Structura persoanelor pe grupe de vârstă după utilizarea internetului (%)						
Grupa de vârstă	2015	2016	2017	2018	2019	2020
16 - 34 ani	90,4	91,9	93,5	94,7	95,9	96,2
35 - 54 ani	74,8	75,5	80,6	85,7	89,5	90,6
55 - 74 ani	36,4	38,4	44,0	53,8	59,9	65,4

Sursa: Institutul Național de Statistică – Accesul populației la tehnologia informațiilor și comunicațiilor, 2020

Datele statistice sunt încurajatoare pentru utilizarea consultărilor online mai ales în mediul urban unde proporția gospodăriilor cu acces la internet acasă este de peste 90% și în continuă creștere. Ponderea mare a persoanelor cu acces la internet, costul redus al sondajului și starea de alerta sanitară determinată de criza coronavirus ne-a determinat să folosim această abordare.

**Dezavantajele sondajului online:** rata de abandon dacă chestionarul este prea lung sau plictisitor, calitatea respondentului mai incertă decât în offline, eșantionul neprobabilist.

**Metodologie de cercetare:** Cercetarea s-a dorit o investigație a modului de utilizare a zonei protejate pentru ca cei care vor propune amenajări, peisagiști și urbaniști, să-și îmbogățească înțelegerea modului de utilizare a locului. Analiza răspunsurilor are rolul de a oferi date pentru diagnosticarea și găsirea unor soluții de amenajare care să satisfacă nevoile utilizatorilor. Obiectivele au fost cunoașterea scopurilor utilizării zonei protejate, percepția acestora iar ultimul set de întrebări s-a axat pe culegerea de propuneri privind o eventuală reamenajare, realizând astfel o consultare a opțiunilor populației.

Eșantionarea s-a făcut pe bază de voluntariat, eșantionul formându-se în baza unui apel lansat online. Persoanele care răspund voluntar la chestionare sunt în mod deosebit preocupate de subiectul chestionarului. Respondenții nu au fost recompensați, ceea ce ne face să considerăm că la acest sondaj au participat persoane cu un interes major pentru dezvoltarea zonei istorice și care au încredere că opinia lor va fi luată în considerare.

Restul populației, din care voluntarii reprezintă un subeșantion, nu sunt preocupați de subiectul studiului sau nu consideră necesar să răspundă. În aceste condiții, este posibil ca rezultatele obținute printr-un astfel de sondaj să nu fie reprezentative pentru populația vizată.



**Metode și persoane investigate:** Procesul de culegere a datelor s-a desfășurat în perioada 14 ianuarie – 4 februarie 2021. Promovarea sondajului on-line s-a făcut pe site-ul beneficiarului Primăria Municipiului Târgu Mureș și pe pagina de facebook a instituției, [https://www.tirgumures.ro/index.php?option=com\\_content&view=article&id=8180%3Aanunt-chestionar-sociologic-privind-zonele-construite-protejate-ale-municipiului-targu-mure&catid=49%3Astiri-de-ultima-ora&Itemid=314&lang=ro](https://www.tirgumures.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=8180%3Aanunt-chestionar-sociologic-privind-zonele-construite-protejate-ale-municipiului-targu-mure&catid=49%3Astiri-de-ultima-ora&Itemid=314&lang=ro).

Sondajul este neprobabilist, non-aleatoriu, sugestiv pentru înțelegerea experiențelor unui grup omogen iar cercetarea este exploratorie, fiind realizată exclusiv în spațiul online. Rezultatele sondajului nu pot fi generalizate la nivelul tuturor utilizatorilor zonei.

Chestionarul a încercat să surprindă opiniile rezidenților și ale locuitorilor Municipiului Târgu Mureș referitoare la problemele și propunerile de amenajare a zonei protejate. Chestionarul a cuprins atât întrebări închise cu răspunsuri multiple – întrebări care pot fi ușor analizate statistic – cât și întrebări deschise pentru a surprinde opiniile cetățenilor într-o manieră descriptivă, calitativă. Întrebările deschise s-au referit la următoarele aspecte:

- reprezentări ale zonelor istorice protejate (imagini, evenimente care apar prima dată în mintea respondenților la întrebarea referitoare la acestea);
- activitățile care nu ar fi de dorit să se desfășoare în zonele istorice protejate din Mun. Târgu Mureș;
- modul ideal de amenajare a zonelor protejate.

Răspunsurile la întrebările deschise au fost analizate folosind metoda „nor de cuvinte”. Acest tip de analiză scoate în evidență paternuri de cuvinte în funcție de frecvența apariției lor într-un text (s-a folosit aplicația Wordaizer).

Chestionarul a fost accesat de 3627 persoane care însă au renunțat să răspundă la toate întrebările, unele dintre întrebări fiind opționale. Astfel, numărul de răspunsuri a fost mai mare la întrebările închise și mai redus la cele deschise.

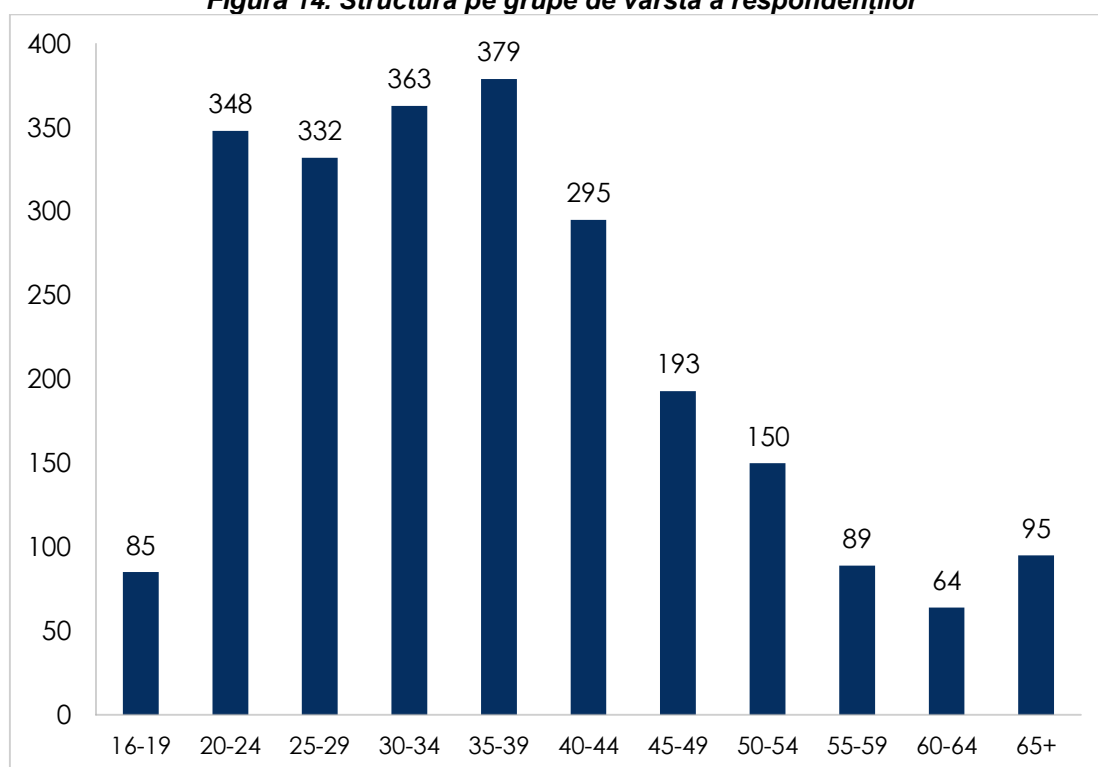
Pentru că principala modalitate de diseminare utilizată a fost mediul on-line și rețelele de socializare, a rezultat un eșantion omogen (prin criteriile de vârstă, status socio-ocupational și educație), auto-selectat în funcție de disponibilitate, interes, precum și în funcție de acces și utilizarea internetului. Astfel, majoritatea respondenților sunt tineri, cu un nivel de școlaritate ridicat și cu un statut ocupațional ce cuprinde în mare parte salariați, dar și lucrători pe cont propriu, antreprenori și studenți. În aceste sens, rezultatele sunt relevante doar pentru o categorie din populația de utilizatori ai spațiului public zona protejată a Municipiului Târgu Mureș, neputând fi generalizată la toată populația de utilizatori.



În acest sondaj de opinie cei mai bine reprezentați sunt adulții, cu un nivel educațional universitar și activi pe piața muncii. Nu s-au regăsit între respondenți persoane fără școală absolvită sau persoane al căror ultim nivel de învățământ absolvit să fie cel primar.

Din totalul de 3627 respondenți înregistrați, 1013 respondenți au declarat că locuiesc în zona studiată iar restul, 2614, locuiesc în alte zone ale Municipiului Târgu Mureș. Distribuția pe variabile demografice a respondenților ne arată persoane cu vârsta între 16 și 88 ani (2393 respondenți, 1234 părăsind chestionarul). Majoritatea respondenților, așa cum era de așteptat, au vârsta între 20 și 45 ani (1717 respondenți, respectiv 72%). Mai slab reprezentate sunt grupele de vârstă peste 55 ani care o pondere de 10% din total respondenți.

**Figura 14. Structura pe grupe de vârstă a respondenților**



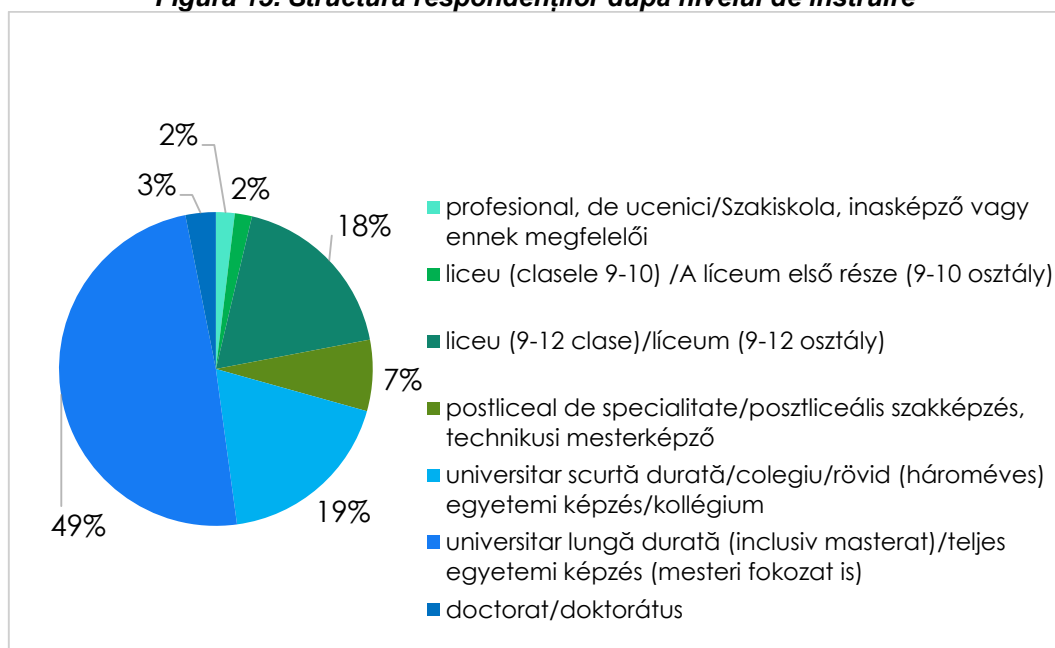
Sursa: <https://www.surveymonkey.com>

Din cei 2406 respondenți, 1316 sunt bărbați (54,7%) și 1090 sunt femei (45,3%).

### **Nivelul de instruire**

În ceea ce privește nivelul de instruire, majoritatea respondenților au absolvit învățământul superior de scurtă sau lungă durată, unii dintre ei având studii doctorale (aceștia din urmă reprezintă o pondere ridicată de 3% din total respondenți). Rezultă o suprareprezentare a persoanelor cu nivel înalt de instruire, respectiv 70,4%.

**Figura 15. Structura respondenților după nivelul de instruire**

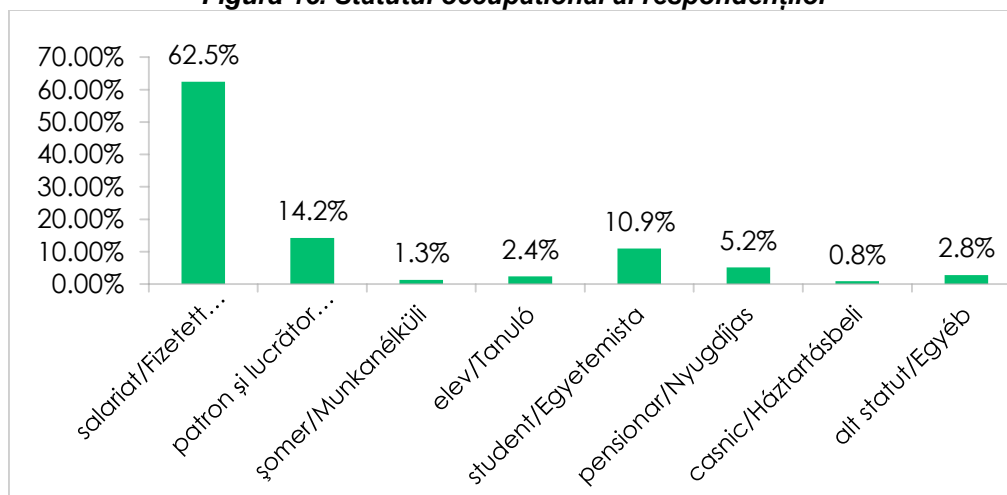


Sursa: <https://www.surveymonkey.com>

### Statut ocupațional

După statutul ocupațional, majoritatea respondenților sunt salariați, 62,5%, urmați ca pondere de patroni și întreprinzători, 14,2% și de studenți aprox. 11%. Categoriile mai puțin reprezentate sunt pensionarii 5,2%, elevii 2,4%, șomerii 1,3% etc.

**Figura 16. Statutul ocupațional al respondenților**



Sursa: <https://www.surveymonkey.com>

**In concluzie, respondenții sunt în majoritatea lor persoane adulte, active pe piața muncii, preponderent salariați, cu un nivel de instruire ridicat.**

### 3.3.4. Rezultate sondaj zona construită protejată a municipiului Târgu Mureș

Prin întrebarea “**Care este primul lucru care vă vine în minte când vă gândiți la zonele istorice protejate din Târgu Mureș?/ Mi jut először eszébe, amikor Marosvásárhely védett történeli városrészeire gondol?**” s-a dorit evidențierea modurilor în care este percepută zona istorică

Pentru analiza de text cu ajutorul norilor de cuvinte au fost selectate acele aspecte care sunt numite de către cel puțin 2 respondenți. A fost utilizat programul Wordaizer cu ajutorul căruia s-au generat imaginile tip nor de cuvinte. Dintr-un total de 3627 respondenți, un număr de 2152 au răspuns la această întrebare.

Răspunsurile fac referire atât la monumente istorice emblemă pentru oraș, cum sunt Cetatea medievală, Palatul Culturii, Centrul, Biblioteca Teleki, Piața Trandafirilor, Piața Bolyai etc., cât și la starea în care se află zona istorică, așa cum este percepută de respondenți.

**Figura 17. Ilustrare răspuns la întrebarea 2 din sondaj opinie**



Sursa: Prelucrare cu aplicația Wordaizer

Atunci când respondenții se gândesc la zona istorică protejată a Municipiului Târgu Mureș, **Cetatea medievală** apare cel mai frecvent cu 847 de mențiuni față de doar 236 cât a înregistrat Centrul orașului. **Cetatea, Centrul și Palatul Culturii** sunt primele 3 cele mai frecvente asocieri cu zona protejată. **Alături de acestea, au mai fost**

**Figura 18. Ilustrare asociere constructii cu zonele istorice protejate**



Sursa. Prelucrare cu aplicația Wordaizer

**numite și alte clădiri: Piața Bolyai, Biblioteca Teleki, Piața Trandafirilor, Primăria, Platoul Cornești, Biserica Franciscană, Biserica Catolică, Sinagoga, Sala Polivalentă, Biserica Reformată, Piața Bernady, Piața Teatrului, Liceul Bolyai, Piața Petofi, Universitatea de Medicină și Farmacie, malul Mureșului, Cimitirul Reformat, Biserica Ortodoxă dar și clădirile din centru până la casele civile din zona centrului, sau unele construcții moderne, socialiste (Casa "Canalului" de lângă Podul Mureș din str. Călărașilor), locuințele sociale din zona Turbinei, casele din str. Cuza Vodă, Piața Matei Corvin, Aleea Carpați, zona Pocloșului, Scările Rákóczi (Scărișoara), Muzeul de Istorie și Arheologie, Muzeul de Științele Naturii, bulevardul Cetății. Unui alt respondent zona protejată îi amintește de "Orașul mărginit de casele de vază. Albia Mureșului. Anii '40 și clădirile maghiare. De toate unde s-a născut cultură." sau "tot ce ne poate aduce aminte de orașul vechi, istoric: clădiri frumoase, obiecte de artă inginerescă vechi (poduri, ziduri etc) străzi vechi, parcuri vechi, mobiler urban vechi, obiecte naturale vechi (copaci, grupuri de copaci, lacuri, râuri, pârauri etc.)." De remarcat una dintre afirmațiile unui respondent care apreciază clădirile din zona protejată însă critică amenajarea urbanistică: "Clădiri frumoase într-un mediu plictisitor".**

Răspunsurile arată că mulți dintre cei chestionați sunt atașați de valorile de patrimoniu ale orașului, conștientizează necesitatea protejării acestora și sunt îngrijorați de starea în care se află multe dintre edificiile valoroase ale orașului. O afirmație a unui respondent este concludentă în acest sens: "**Cred că aceste zone și clădiri fac parte din istoria orașului, sunt factori de**



**bază ai dezvoltării oraşului, au funcţie de atracţii turistice. Fac parte din valorile Târgu Mureşului, din acest motiv trebuie protejate.”**

Respondenţii au o percepţie negativă a **stării zonei protejate**, așa cum o percep aceștia, respectiv **paragină, ruină, degradată, părăsită, moartă, jalnică, deteriorată, murdară, nevalorificată, neevidențiată, nepromovată, neglijată, neîngrijită, demodată, tristă, neprotejată, distrusă, aglomerată, poluată, zgomotoasă**. Zona protejată le evocă unor respondenți “tristețe pentru ca nu sunt intretinute cum ar trebui” sau “Zone istorice protejate? Ce e protejat la ele? Una mai dărăpănată ca alta. Sediul militar de pe Călărașilor vi se pare că a fost recondiționat corect? Arată orașul de parca l-a desenat un copil cu mâna stânga.”

**S-au făcut numeroase referiri la starea clădirilor de patrimoniu:** “stare de conservare nesatisfăcătoare, multe fațade mutilate de intervenții aiurea, destul de murdar, trotuare denivelate..”, “Neîngrijite. Cu clădiri întreținute sub nivelul rangului lor. Din cauza lipsei legislației, din cauza administrației iresponsabile și fără viziuni de lungă durată și din cauza locuitorilor comozi și fără pretenții”. **Starea critică a clădirilor cu valoare de patrimoniu îi face pe respondenți să recomande intervenția administrației locale pentru reabilitarea clădirilor dar și pentru organizarea zonei centrale pentru a o face cât mai atractivă pentru locuitori sau turiști:** “Ar trebui restaurate și îngrijite, nu distruse sau modernizate. Arhitectura să fie unitară în tot orașul, mai ales în zonele protejate. Construcțiile noi să respecte planul și arhitectura din zonă”, sau “Clădirile vechi trebuie renovate. Să fie oglindită splendoarea lor de odinioară.”

**Protejarea și conservarea clădirilor trebuie să se facă cu respectarea stilului arhitectural, al materialelor etc., așa cum a rezultat din afirmațiile unor respondenți:** “Faptul că majoritatea imobilelor nu sunt puse la punct, intervențiile la clădiri nu respectă normele de protejare a monumentelor, niciun monument nu are indicator, nu este inscripționat”, “abundenta intervențiilor neprofesioniste ce încalca prevederile protecției monumentelor și/sau a zonelor protejate” sau “Trebuie ferit de falsificatorii de istorie”. **Respondenții consideră necesar un regulament de intervenție în zona protejată iar monumentele ar trebui să fie marcate, așa cum au sugerat unii dintre cei chestionați:** “Două zone/clădiri protejate sunt amenajate și întreținute frumos, Cetatea și Palatul Culturii. Nu sunt multe clădiri/zone protejate, iar cele protejate nu sunt întreținute. Cele mai multe clădiri reabilite nu au fost renovate în mod corespunzător, cromatica nu este corespunzătoare.” și “Zonele/clădirile istorice protejate ar trebui marcate, să fie un mic text informativ despre ele.”

**Starea zonei protejate este privită în comparație cu amenajările din alte centre de orașe din Transilvania, cum sunt Oradea, Brașov, Sighișoara sau Alba Iulia, recomandate a fi preluate ca modele. Așa cum rezultă din afirmațiile respondenților, traficul auto afectează**



negativ imaginea istorică a locului pentru că traficul aduce aglomerație, poluare, zgomot.

**Pentru mulți dintre respondenți zona protejată îi duce cu gândul la zona istorică a orașului:** “Îmi vine în minte că sunt zone istorice, dar nu sunt deloc protejate. Nu avem nicio stradă fără trafic de mașini...asta spune destul..” sau “Zero zona istorică!”.

**Zona este văzută ca fiind în paragină iar clădirile degradate:** “Că sunt într-o stare de degradare, fațadele nu sunt renovate și de altfel aceste clădiri și zona ar putea fi utilizată mult mai bine.”, “Stare foarte degradată, în multe cazuri sub pericol de prăbușire”. **Deși consideră zona frumoasă și valoroasă, respondenții observă că edificiile sunt neglijate:** “Că sunt neglijate și neprețuite, deși au potențial turistic și economic important”, “este neglijată, dar dacă va fi pusă la punct va fi frumos”, “Multe clădiri neglijate, ruinate sunt în continuare”, “Zone mult prea neglijate, distruse...cele existente nefolosite adecvat !!!”. **Se afirmă că doar Cetatea și Palatul Culturii s-ar afla în stare bună:** “Cu excepția Cetății, sunt neglijate”.

Figura 19. Ilustrare percepției negative din răspunsurile la întrebarea 2 din sondaj.



Sursa: Prelucrare cu aplicația Wordaizer

**Traficul este privit ca o problemă în zona protejată după cum afirmă unii respondenți:** “frumos, dar traficul este intens și zonele verzi puține”, “În centru este prea mare traficul rutier”.

Timp îndelungat, planificarea urbană nu a ținut seama de dimensiunea umană, unul dintre aspectele importante luate în considerare fiind infrastructura pentru traficul auto în creștere. Așa cum afirma Jan Gehl în cartea *Orașe pentru oameni*, ideologiile dominante în planificarea modernismului în special- au ignorat spațiul public, pietonii și spațiul urban ca loc de întâlnire. Această paradigmă a redus posibilitatea mersului pe jos sau cu bicicleta ca modalități de transport, și mai mult, a diminuat funcțiile sociale și culturale ale spațiului urban. Funcțiunea tradițională a spațiului public ca loc pentru întâlnire și exprimare socială a fost eliminată treptat.

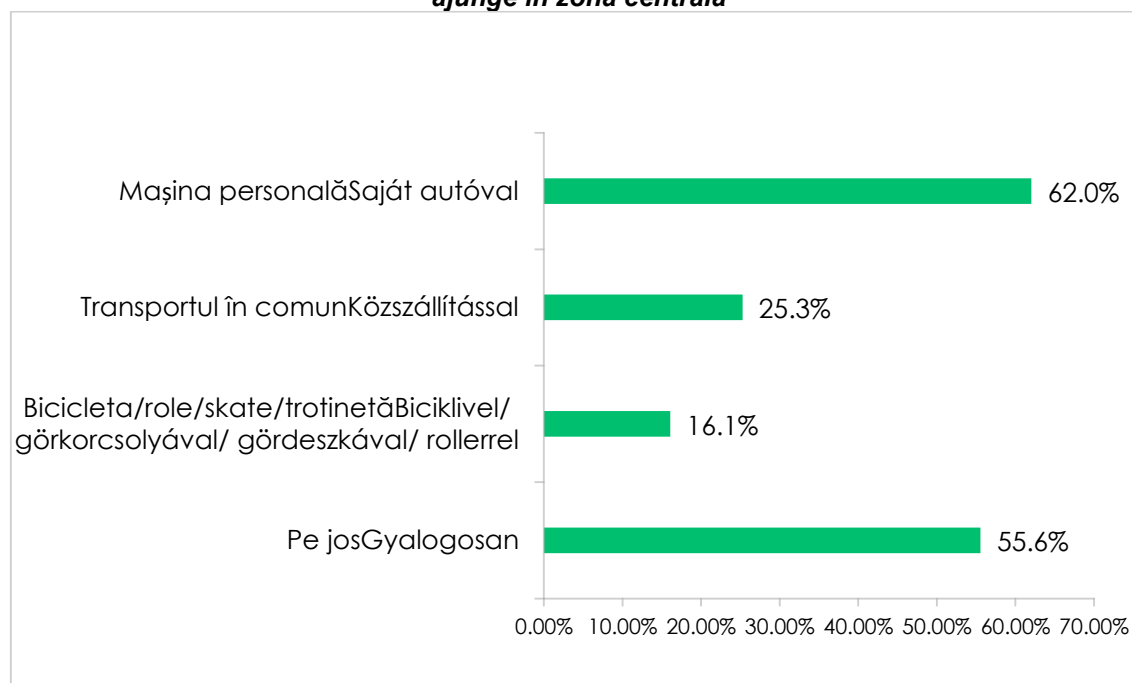
Prin întrebarea “**Cum vă deplasați pentru a ajunge în zona centrală? Hogyan szokott eljutni a városközpontba?**” s-a urmărit evidențierea mijloacelor de deplasare preferate, aspecte care pot da direcția de intervenție referitoare la infrastructura de deplasare specifică

La întrebarea **Cum vă deplasați pentru a ajunge în zona centrală?** au răspuns 2912 persoane, 715 trecând peste această întrebare. Răspunsurile la întrebare au fost multiple, majoritatea respondenților (62%) declarând că se deplasează cu mașina personală sau merg pe jos (55,6%). Relevant este faptul că doar un sfert dintre cei 2912 respondenți, respectiv 736 persoane folosesc transportul în comun. Persoanele care folosesc transportul în comun sunt preponderent femei, 57,5%, față de 42,5% bărbați. Este de remarcat faptul că jumătate din persoanele cu vârsta peste 65 ani care au răspuns chestionarului folosesc transportul în comun.

Cei care folosesc bicicleta/role/skate/trotinetă sunt preponderent de sex masculin, 75% din respondenți, cu o medie de vârstă de 35 ani, 90% având vârsta cuprinsă între 16-49 ani.

Numărul mare de persoane care merg pe jos, 55,6% din respondenți impune o atenție sporită pentru accesul pietonal, lățimea și calitatea pavajului trotuarelor, traversările pentru pietoni, poziționarea stațiilor de transport în comun și legătura lor cu principalele puncte de atracție din zonă, ne referim atât la cele turistice cât și la instituțiile publice.

**Figura 20. Ilustrare pondere răspunsuri la întrebarea 3 din sondaj – modul de deplasare pentru a ajunge în zona centrală**



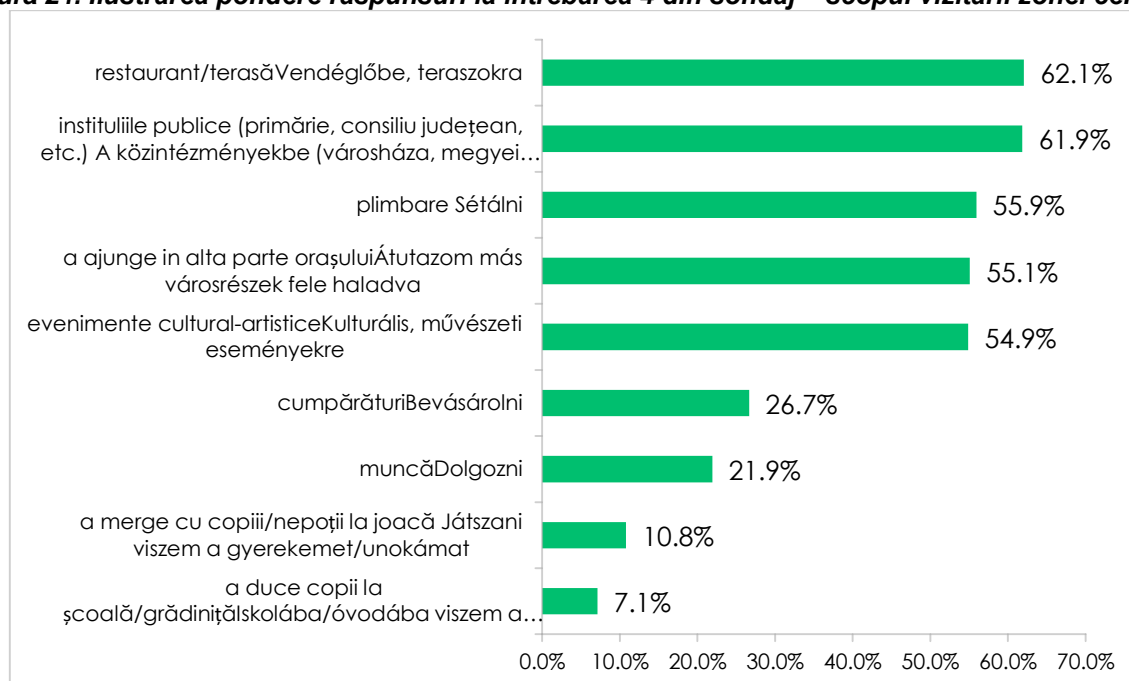
Sursa: <https://www.surveymonkey.com>

**La întrebarea "Cu ce scop mergeți în zona central?/ Milyen céllal megy a városközpontba?", cei mai mulți respondenți au selectat opțiunea "pentru a merge la restaurant" și "pentru a merge la instituțiile publice"**

La întrebarea legată de scopul deplasării, au răspuns 2811 persoane iar 816 au ignorat întrebarea. Peste 50% din respondenți au optat pentru următoarele scopuri ale călătoriei, în ordinea frecvenței alegerii: restaurante, instituții, plimbare, traversare pentru a ajunge în altă parte a orașului, evenimente cultural artistice. Aceste opțiuni sunt determinate de dotările din zonă care atrag populația, respectiv instituțiile publice existente.

Zona protejată concentrează principalele obiective turistice, culturale dar și de alimentație publică, cei mai mulți respondenți menționând ca scop al călătoriei frecventarea unui restaurant (peste 62% din respondenți).

**Figura 21. Ilustrarea pondere răspunsuri la întrebarea 4 din sondaj – scopul vizitării zonei centrale**



Sursa: <https://www.surveymonkey.com>

Dotările determină scopurile deplasării în zonă, aceasta fiind destinată în principal petrecerii timpului liber (restaurant, plimbare, evenimente cultural-artistice, mersul cu copiii la joacă etc.) și accesării serviciilor publice (instituții). Scopurile pentru care respondenții vin în zona centrală sunt numeroase deoarece aici se regăsesc cele mai importante instituții administrative, instituțiile de cultură, cele de educație –licee sau universități, monumentele istorice, biserici.

O pondere importantă în scopurile respondenților o au restaurantele iar unul dintre respondenți remarcă schimbarea de funcțiuni în contextul pandemiei în defavoarea activităților culturale: *“Pentru că a murit de tot cultura în oraș, doar la restaurant mai poți merge”.*

Plimbarea în zona centrală a fost menționată de aprox 56% dintre respondenți, ceea ce arată un interes crescut pentru această zonă, fiind considerată o zonă pentru socializare și petrecerea timpului liber: *“Pentru a ne plimba în familie, prin Cetatea Medievală”.* Totuși, unii respondenți consideră că *“Din păcate zona centrală a devenit mai puțin atractivă pentru plimbare, pentru joacă cu copiii sau pentru alte activități de petrecere a timpului liber. Consider că este necesar a fi atrase activități de genul cumpărături, cultural-artistice în spațiu liber, restaurante, terase etc. Toate astea în deplină siguranță. Adică, cu mai puțină circulație carosabilă cu toate neplăcerile colaterale (pericol accidente, poluări de tot felul, reducerea treptată a zonelor verzi etc.)”*

Traversarea zonei pentru a ajunge în altă parte a orașului are de asemenea o pondere importantă în scopurile de deplasare ale respondenților, ceea ce duce la utilizarea redusă a spațiilor publice și a dotărilor, rezultând valori mari de trafic.

Zona centrală este zona de reprezentare a orașului: *“Pentru a oferi un tur cu caracter istoric prietenilor, cunoștințelor, etc.”* sau *“Sa le prezint celor care viziteaza orasul nostru”.* Ca alte scopuri pentru deplasare au fost menționate vizitele la prieteni, rude sau întâlniri cu prieteni sau de afaceri, mersul la biserică sau evenimente religioase, accesarea de servicii bancare, plimbarea câinelui etc. Respondenții care au numit ca scop plimbarea câinilor, au menționat necesitatea creării mai multor locuri destinate animalelor de companie: *“Vazand numarul celor care au animale de companie, cred ca este foarte important sa oferiti mai multe locuri de plimbare (cum ar fi Cetatea)”*

Zona centrală atrage pentru diverse scopuri culturale, sociale cum sunt expoziții, evenimente, întâlniri. Sărbătorile organizate atrag în zona centrală *“De Sărbători, ca să mă/ne încarc/încărcăm. Luminile mă impresionează întotdeauna”.*

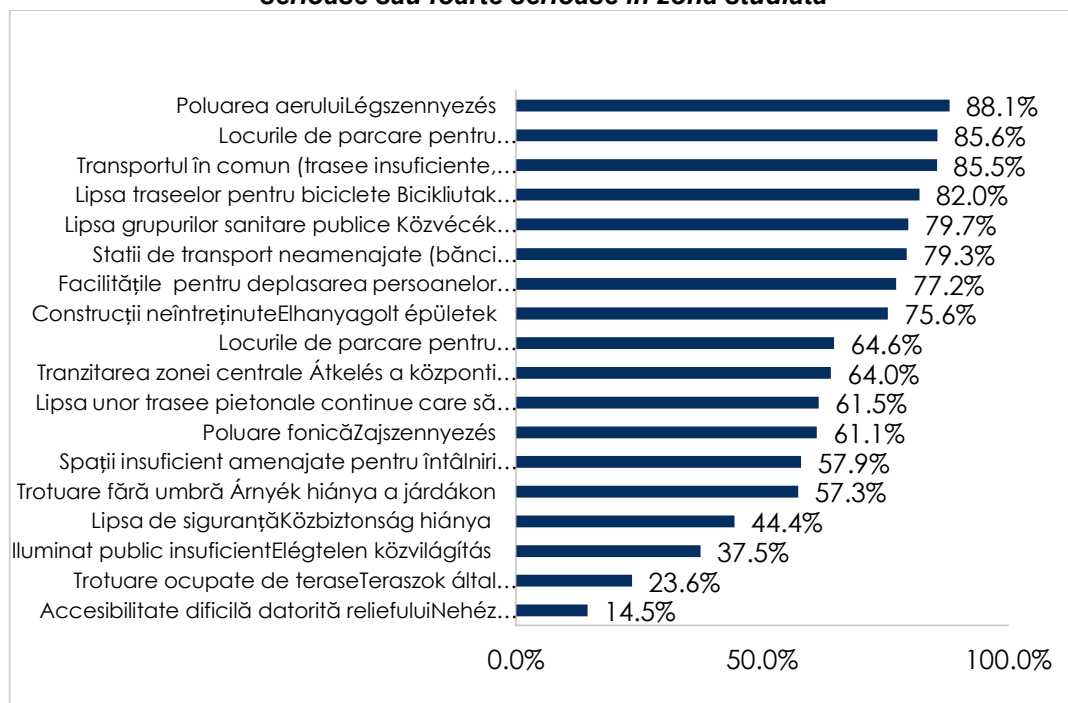
Un alt scop pe care îl regăsim la mulți dintre respondenți se referă la mersul la biserică *“La Biserica cu regularitate”.* Menționăm și activitățile bancare care reprezintă unul dintre scopurile pentru care respondenții vin în zona centrală.



Prin întrebarea "**Cât de serioase considerați că sunt următoarele probleme în zonele istorice ale orașului?/ Mit gondol, mennyire komolyak az alábbi gondok a történeli városrészekben?**", întrebare cu mai multe variante de răspuns, s-a urmărit evidențierea punctului de vedere al utilizatorilor zonei cu referire la cele mai serioase probleme identificate de proiectant, pentru a putea stabili prioritățile de intervenție.

Răspunsurile la întrebarea **Cât de serioase considerați că sunt următoarele probleme în zonele istorice ale orașului?** arată că din punctul de vedere al utilizatorilor zonei cele mai serioase probleme sunt legate de **poluarea aerului, locurile de parcare, transportul în comun, mai mult de 80% considerându-le o problemă serioasă sau foarte serioasă**. Pentru mai mult de 50% dintre respondenți reprezintă o problemă serioasă sau foarte serioasă următoarele aspecte: lipsa traseelor pentru biciclete, lipsa grupurilor sanitare, a stațiilor de transport neamenajate, lipsa facilităților pentru deplasare pentru persoane cu dizabilități, construcțiile neîntreținute, lipsa locurilor de parcare pentru biciclete, tranzitarea zonei centrale, lipsa unor trasee pietonale continue care să permită deplasarea pe trasee mai scurte și mai sigure, poluarea fonică, spațiile insuficient amenajate pentru întâlniri sociale în Piața Trandafirilor, Piața Victoriei, Piața Teatrului, B-dul Cetății și trotuarele fără umbră.

**Figura 22. Ilustrarea ponderii răspunsurilor la întrebarea 5 din sondaj – problem considerate serioase sau foarte serioase în zona studiată**



Sursa: <https://www.surveymonkey.com>

Aspectele considerate ca fiind probleme serioase de către respondenți vor trebui analizate aprofundat de către proiectant și elaborate propuneri pentru rezolvarea sau diminuarea lor.

**Tabel 11. Inventariere pondere răspunsuri la întrebarea 5 din sondaj – nivelul de seriozitate a unor probleme**

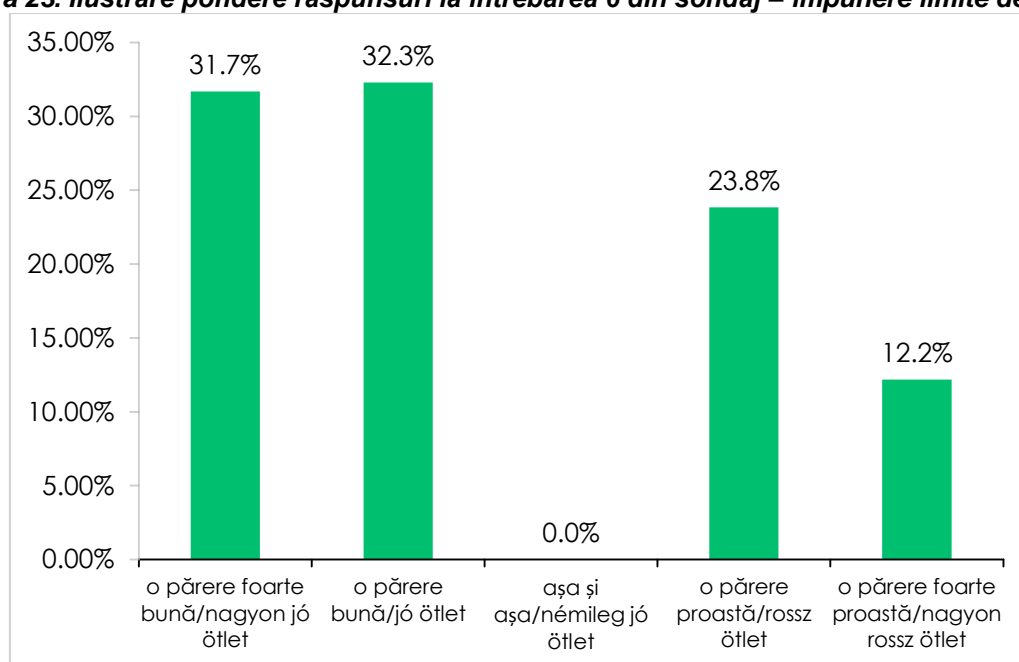
<b>Cât de serioase considerați că sunt următoarele probleme în zonele istorice ale orașului?</b>	<b>Problemă foarte serioasă și serioasă</b>	<b>Problemă așa și așa, puțin serioasă sau deloc serioasă</b>
Accesibilitate dificilă datorită reliefului	14.5%	85.5%
Trotuare ocupate de terase	23.6%	76.4%
Iluminat public insuficient	37.5%	62.5%
Lipsa de siguranță	44.4%	55.6%
Trotuare fără umbră	57.3%	42.7%
Spații insuficient amenajate pentru întâlniri sociale în Piața Trandafirilor, Piața Victoriei, Piața Teatrului, B-dul Cetății	57.9%	42.1%
<b>Poluare fonică</b>	<b>61.1%</b>	38.9%
<b>Lipsa unor trasee pietonale continue care să permită deplasarea pe trasee mai scurte și mai sigure</b>	<b>61.5%</b>	38.5%
<b>Tranzitarea zonei central</b>	<b>64.0%</b>	36.0%
<b>Locurile de parcare pentru biciclete</b>	<b>64.6%</b>	35.4%
<b>Construcții neîntreținute</b>	<b>75.6%</b>	24.4%
<b>Facilitățile pentru deplasarea persoanelor cu dizabilități</b>	<b>77.2%</b>	22.8%
<b>Statii de transport neamenajate (bănci pentru odihnă insuficiente, lipsă protecție față de ploaie/arșiță)</b>	<b>79.3%</b>	20.7%
<b>Lipsa grupurilor sanitare publice</b>	<b>79.7%</b>	20.3%
<b>Lipsa traseelor pentru biciclete</b>	<b>82.0%</b>	18.0%
<b>Transportul în comun (trasee insuficiente, distanță mare între stații, timp mare de așteptare în stații)</b>	<b>85.5%</b>	14.5%
<b>Locurile de parcare pentru autoturisme</b>	<b>85.6%</b>	14.4%
<b>Poluarea aerului</b>	<b>88.1%</b>	11.9%

Sursa: <https://www.surveymonkey.com>

Prin întrebarea “**Ce părere aveți dacă pentru diminuarea zgomotului în zonele istorice s-ar stabili limite de viteză de maxim 30 km/oră pentru autoturisme? Mi a véleménye arról, hogy a zajártalom csökkentése érdekében a történeti városrészekben bevezessék a 30 km/órás sebességhatárt a személygépkocsik számára?**” s-a dorit cunoașterea opiniei utilizatorilor zonei cu privire la o măsură considerată de autoritățile locale ca fiind controversată.

La această întrebare au răspuns 2543 persoane din cele 3627 care au accesat chestionarul. Cei mai mulți dintre respondenți ar fi de acord cu această măsură, având o părere bună sau foarte bună, respectiv 64%, față de restul, 36%, a căror opinie este proastă sau foarte proastă.

**Figura 23. Ilustrare pondere răspunsuri la întrebarea 6 din sondaj – impunere limite de viteze**



Sursa: <https://www.surveymonkey.com>

Străzile multimodale oferă oamenilor posibilitatea unor călătorii sigure, atractive și convenabile pe jos, cu bicicleta și cu vehiculele cu motor, contribuind la creșterea eficienței orașelor. O reducere a numărului autoturismelor personale pe străzi conduce la creșterea calității aerului și la scăderea volumului de gaze cu efect de seră. Străzile amenajate pentru încurajarea mersului pe jos și cu bicicleta determină creșterea spațiului pentru comerț și utilizare publică, la îmbunătățirea calității vieții și a creșterii economice. Străzile proiectate pentru a crește siguranța și care încurajează utilizarea multimodală (pietonal, ciclo și auto cu viteză redusă) au efecte economice și sociale pozitive, cum ar fi numeroase centre comerciale și zone animate.

Prin întrebarea **"Pentru creșterea atractivității zonelor istorice cât de importante considerați că sunt următoarele amenajări?/ A történeti városrészek vonzerejének növelése érdekében mennyire tartja fontosnak az alábbi intézkedéseket?"** s-a dorit evidențierea opiniei populației cu privire la anumite propuneri de amenajare preselectate de echipa de elaborare a studiului.

Cei mai mulți respondenți au optat pentru amenajarea de noi spații verzi, o nevoie neacoperită în mediul urban de autoritățile locale în contextul presiunilor de construire de noi locuințe, asigurarea de locuri de parcare sau construirea de noi spații comerciale. În opinia respondenților, amenajările care ar crește atractivitatea zonei centrale ar fi îmbunătățirea accesului cu transportul în comun, reguli unitare de construire, facilități pentru deplasarea persoanelor cu dizabilități, creșterea numărului de locuri de parcare la marginea zonei centrale istorice, reguli de intervenție asupra clădirilor cu mai mulți proprietari pentru evitarea situațiilor de blocare a lucrărilor de reabilitare, amenajarea unor trasee ciclo-pietonale, transformarea unor străzi în zone exclusiv pietonale, amenajarea unor zone pentru agrement și recreere (locuri de joacă pentru copii, locuri de joacă tematice), reamenajarea zonelor pentru întâlniri sociale din Piața Trandafirilor, Piața Victoriei, Piața Teatrului, Bdul Cetății.

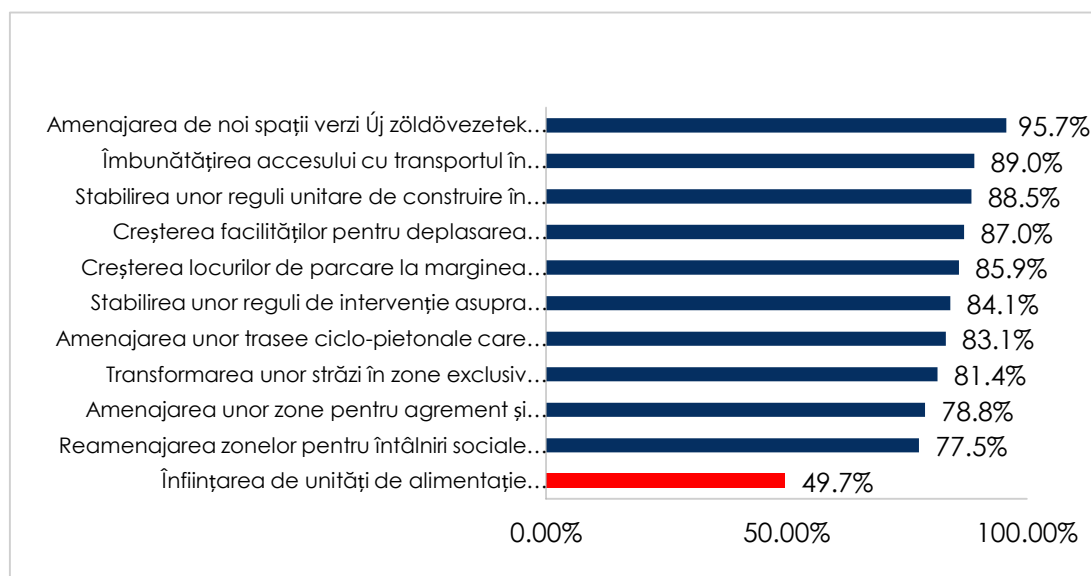
Aceste opinii privind amenajările în zona protejată ajută echipa de specialiști și administrația locală să ia decizii sau să prioritizeze intervenții în funcție de nevoile populației care utilizează zona. Nevoile se referă mai puțin la amenajări noi de comerț, agrement, amenajarea de spații de întâlnire sau transformarea unor străzi în zone exclusiv pietonale cât mai mult la **asigurarea de spații verzi, asigurarea unei bune accesibilități, stabilirea de reguli urbanistice clare sau facilitarea deplasării persoanelor cu dizabilități. Măsurile apreciate ca fiind necesare pentru creșterea atractivității se referă la intervenții ale administrației publice pentru a investi și a stabili reguli în apărarea interesului public.**

Este de subliniat faptul că **cea mai puțin dezirabilă amenajare se referă la spații comerciale, respectiv la înființarea de unități de alimentație publică (restaurante, gelaterii, cafenele, baruri, fast food etc.).** Este necesară luarea în considerare a limitării amplasării de unități de alimentație publică, doar jumătate din respondenți apreciind această măsură ca fiind una de creștere a atractivității zonei.

**Tabel 12. Inventariere pondere răspunsuri la întrebarea 7 din sondaj – optare pentru propuneri de creștere a atractivității zonei studiate**

Pentru creșterea atractivității zonelor istorice cât de importante considerați că sunt următoarele amenajări?"	Foarte important sau important	așa și așa, puțin important, foarte puțin important
Înființarea de unități de alimentație publică (restaurante, gelaterii, cafenele, baruri, fast food etc.)	49.7%	50.3%
Reamenajarea zonelor pentru întâlniri sociale din Piața Trandafirilor, Piața Victoriei, Piața Teatrului, Bdul Cetății	<b>77.5%</b>	22.5%
Amenajarea unor zone pentru agrement și recreere (locuri de joacă pentru copii, locuri de joacă tematice)	<b>78.8%</b>	21.2%
Transformarea unor străzi în zone exclusiv pietonale	<b>81.4%</b>	18.6%
Amenajarea unor trasee ciclo-pietonale care să pună în valoare monumentele istorice din oraș	<b>83.1%</b>	16.9%
Stabilirea unor reguli de intervenție asupra clădirilor cu mai mulți proprietari pentru evitarea situațiilor de blocare a lucrărilor de reabilitare	<b>84.1%</b>	16.0%
Creșterea locurilor de parcare la marginea zonei centrale istorice	<b>85.9%</b>	14.1%
Creșterea facilităților pentru deplasarea persoanelor cu dizabilități	<b>87.0%</b>	13.0%
Stabilirea unor reguli unitare de construire în zonele protejate	<b>88.5%</b>	11.5%
Îmbunătățirea accesului cu transportul în comun	<b>89.0%</b>	11.0%
Amenajarea de noi spații verzi	<b>95.7%</b>	4.3%

**Figura 24. Ilustrarea ponderii opțiunilor respondenților la propunerile de amenajare pentru creșterea atractivității zonei studiate**



Sursa: <https://www.surveymonkey.com>



**Prin întrebarea “Între ce zone/puncte ați sugera amenajarea unor trasee pietonale care să permită deplasarea în timp mai scurt și în siguranță? Milyen helyszínek/pontok között javasolná a gyorsabb és biztonságosabb közlekedést lehetővé tevő gyalogos útvonalak kialakítását?” s-a dorit identificarea punctelor de interes din zona studiată pentru a fi accesate mai ușor pe un parcurs pietonal**

---

O parte din răspunsurile la această întrebare s-au referit la nevoile utilizatorilor de conectare a unor zone punctuale din arealul studiat dar și la principii generale de abordare din punctul de vedere al modalităților ecologice de transport, respectiv mersul pe jos și bicicleta. Recomandările cu referire la crearea de legături concrete pietonale au fost preluate și analizate de către specialiștii urbaniști iar mai jos prezentăm opinii referitoare la disfuncțiile zonei studiate, disfuncții care reduc deplasare ciclo-pietonală în siguranță.

Multe mențiuni au fost făcute cu privire la necesitatea **conectării centrului orașului la cartiere** la nivel pietonal: “Din centrul orașului către cele mai importante cartiere”, “Din fiecare cartier spre centru și spre toate centrele culturale și administrative”, “Între centru și cartiere ar trebui asigurat traficul pietonal în siguranță, distanța nu este una mare, însă trotuarele nu sunt destul de sigure.”, “din fiecare cartier este necesar un traseu pietonal și pentru biciclete spre centru” sau “Conexiuni între zonele principale ale orașului și Centru. Pe jos sau cu bicicleta”. Respondenții consideră necesară crearea de legături pietonale între zonele periferice ale orașului: “Periferiile orașului să fie legate între ele de drumuri pietonale sigure”. Facilitarea deplasării este recomandată să se facă pornind din zona centrală spre oraș: “centrul istoric și toate strazile alaturate care fac parte din vechiul oraș”.

**Din răspunsuri rezultă că una din disfuncțiile zonei centrale o reprezintă trotuarele** care sunt dimensionate necorespunzător, neținând seama de fluxul pietonal sau sunt ocupate de autoturisme: „Reabilitare totală a trotuarelor că-ți rupi gâtul ca pieton! Ce alta amenajare când ce avem facem praf?”, “Ar fi de ajuns interzicerea parcării pe trotuarele strâmte”, “Sunt ok traseele pietonale atât timp cât nu sunt pline de mașini parcate pe ele...” Soluțiile sugerate de respondenți pentru deplasarea pietonilor în siguranță nu implică investiții importante: “În linii mari ar fi ok dacă mașinile nu ar parca pretutindeni pe trotuar. Prima dată asta ar trebui rezolvat” pentru că “cea mai mare problemă cu traseele pietonale este că sunt ocupate de mașini parcate, starea lor este deplorabilă în mai multe locuri, reprezintă pericol de accident”. **Intervenția administrației publice este urgentă în ceea ce privește amenajarea trotuarelor, după cum sugerează un respondent: “De ce trotuarele nu sunt trotuare normale?”**

**Situația existentă, așa cum o descriu utilizatorii spațiului public, este critică:** “Sunt trotuare pe care nu poti merge pentru ca sunt parcate masini. Daca e sa mergi cu un carucior cu copil sau 2 persoane una langa alta, nu se poate!!!” **Problema parcării pe trotuare are soluții simple după cum consideră mulți respondenți:** “În tot centrul trebuie rezolvată problema, trebuie interzis ferm parcare pe trotuare” sau “Eu aş fi fericită dacă aş avea trotuarul la dispoziție, dar momentan e transformat in locuri de parcare în majoritatea zonelor”.

**Legat de starea pavajelor, au fost făcute numeroase observații:** “Toate trotuarele pavate cu ”pișcoturi”. Așezarea necorespunzătoare a acestor pavaje, caracterul nepotrivit al acestui tip de pavaj face ca trotuarele să devină inutilizabile pentru copii, vârstnici și pentru doamnele care umblă pe tocuri. Nu se poate circula cu cărucioare pentru copii, cu rolere, se strică tocurile etc.” sau “As sugera inlocuirea pavelelor de pe trotuare care sunt un adevarat pericol pentru populatie. Din cauza denivelarilor daca nu esti atent te poti impiedica. Sa nu mai mentionam de aspectul lor si de legatura care o au cu istoria orasului, adica 0”.

Recomandăm administrației locale să realizeze un **audit pietonal** în zonele cu flux major de pietoni, respectiv zona central, bulevarde, puncte de atracție (centre comerciale, instituții publice, zone de agrement), intersecții, școli, instituții publice etc. Auditul pietonal ajută la asigurarea accesibilității, siguranței și confortului pietonilor, analizând accesibilitatea rampelor la intrări în instituții și pe trotuare, obstacolele pe trotuare, accesibilitatea stațiilor de transport public, accesibilitatea grupurilor sanitare publice, indicatoarele stradale de orientare, starea pavajelor căilor pietonale etc.

**Pentru unii respondenți traseele pietonale nu ar reprezenta o nevoie deoarece** “Trasee pietonale există dar nimieni nu mai dorește să circule pe jos”. Se cunoaște faptul că există o tendință de reducere a numărului călătoriilor pe jos în centrele urbane, însă îmbunătățirea infrastructurii pietonale poate stimula mersul pe jos în defavoarea utilizării mașinii personale, mai ales pe distanțe reduse, așa cum sunt cele din Târgu Mureș între zona centrală și cartiere. **Relevantă este constatarea unui respondent:** “Nu pot să vă zic locații, dar dacă fiecare trotuar ar avea min. 1 m lățime și ar fi în stare bună, nu cu gropi și denivelări, lumea ar prefera mai mult să se ducă pe jos”. **Respondenții motivează alegerea automobilului în detrimentul mersului pe jos:** “Trotuarele înguste unde nu incap nici 2 persoane una langa cealalta trebuie largite cu orice pret. Nu puteti sa va asteptati ca oamenii sa renunte la deplasarea cu masinile daca nu au nicio alternativa sigura. Am incetat sa merg pe jos la munca de la piata Dacia pana la CAS pentru ca trotuarul pe strada Lunga nu are nici macar un metru latime iar masinile trec langa mine cu 70 de km/h.”

**Respondenții menționează necesitatea transformării zonei central în zonă pietonală, o propunere recurentă a acestora, însă consideră că “Cu infrastructura actuală este aproape imposibil, dar aș dori ca traficul auto să fie scos din centru, dar asta ar însemna din păcate un haos total, strada Cuza Voda ar trebui eventual lărgită sau nici nu știu unde să fie deviată circulația imensă, care trece zilnic prin centru”, “Scoaterea radicală a traficului din centru ar contribui foarte mult la crearea unei zone centrale mai viabile”,**

**S-au înregistrat și opinii împotriva închiderii zonei centrale pentru mașini, considerându-se mai importantă deplasarea cu automobilul: “fara a se transforma strazi in alei pietonale, atata timp cat nu au existat, nu este o traditie”, “zona centrala, dar lipsa variantelor de traseu pentru autovehicule ar duce la blocaje stradale. Consider ca umarul masinilor este mult mai mare decat al pietonilor, deci un traseu pietonal pentru zona centrala ar avea efecte dezastruoase pentru masini”**

**Luarea unei decizii de transformare etapizată a zonei centrale în zonă pietonală trebuie susținută prin “realizarea unui studiu de trafic eficient cu variante, in care sa se aleaga varianta optima”, așa cum au sugerat respondenții, orașul având anumite particularități: “Târgu Mureșul are constrangeri de relief care nu ofera variante de decongestionare a centrului orașului...A desconsidera cele putine care sunt e o dovada de ignoranta!!!”**

**Tranzitarea orașului, traficul auto intens, poluarea fonică și a aerului reduc atractivitatea zonei centrale, așa cum afirmă un respondent: “Până când traficul greu trece prin oraș, oamenii nu prea au chef să se plimbe din cauza poluării. Dacă doriți să faceți ceva, atunci traficul greu trebuie deviat înainte de Sângeorgiu de Mureș”. Reducerea traficului prin crearea unei variante de ocolire ar fi soluția pentru realizarea unor străzi sau zone pietonale: “Creati variante de evitare a Centrului”, “Primul pas ar fi fluidizarea traficului din tot orașul, realizarea centurii de ocolire a orașului (cu asta va scădea numărul mașinilor din oraș), achiziția și demolarea unor clădiri pentru a realiza benzi suplimentare de circulație in jurul zonei centrale, iar după asta, închiderea unei artere din centru și transformarea ei in spații verzi cu terase și zone de plimbare, recreere, organizare de evenimente (nu neaparat publice și gratuite!)”.**

**Numeroși respondenți au menționat necesitatea realizării de piste pentru bicicliști: “Realizarea traseelor pentru cicliști este mai important. Traseele pietonale sunt în linii mari OK”, “In general, pistele de biciclete trebuie separate de carosabil, tocmai pentru a facilita utilizarea bicicletei și de către copii, oameni în vârstă, etc. De asemenea, accesul bicicletelor trebuie permis și pe străzile cu sens unic în ambele sensuri, pe străzile cu acces interzis, etc. Cum se întâmplă de fapt in tari precum Olanda, Belgia, etc.”, “Ceea ce este o problemă mai mare, lipsa traseelor**

*pentru bicicliști și numărul mare al mașinilor, traficul greu, ceea ce este periculos pentru cei care umblă pe jos”, “Dacă se creează trasee noi ar trebui create trasee combinate pietoni + cicliști. A se vedea cum sunt trotuarele în Anvers” sau “Totuși, ar fi ideal să existe trasee pietonale cicliste între școli, instituții de învățământ. Trasee separate de străzile pentru autoturisme pe care să se poată deplasa elevii cu bicicleta în siguranță.”*

**Punerea în valoare a zonei istorice din punct de vedere turistic ar trebui să ia în considerare amenajarea de trasee de biciclete care să conecteze atracțiile turistice:** *“...trasee care să cuprindă obiective turistice și să fie instalate surse de informare turistică a obiectivelor în mai multe limbi.”*

**Transportul în comun reprezintă o alternativă ecologică la deplasarea cu automobilul personal iar unii respondenți realizează importanța acestuia și recomandă** *“Reformarea transportului în public este cea mai urgentă problemă”* fiind de opinie că *“accesul rapid la diferite locații, după cum știți, poate fi rezolvat prin transport în comun de calitate”*. **Problema traficului auto poate fi rezolvată îmbunătățind transportul în comun:** *“Cea mai mare problemă a orașului este lipsa transportului public și numărul mare al mașinilor, care trebuie să fie eliminate într-o primă fază”*.

Prin întrebarea **”În opinia dumneavoastră, ce activități NU ar fi de dorit să se desfășoare în zonele istorice ale orașului? Az Ön véleménye szerint milyen tevékenységek NEM lennének kívánatosak a történelmi városrészekben?”** s-a dorit cunoașterea opiniei populației cu referire la **activități indezirabile în zona construită protejată**

La această întrebare au oferit răspunsuri 1271 respondenți din numărul total de 3627 persoane care au accesat chestionarul. Recomandările se referă la *respectarea caracterului istoric, preluarea unor modele de reabilitare a unor centre istorice cum sunt Oradea, Brașov, Timișoara sau Alba Iulia dar și a altor orașe europene*. Centrele istorice ale unor orașe europene ar trebui să inspire specialiștii, așa cum afirma un respondent *”reclame mai discrete, cu culori mai puțin discordante, foarte puțin neon (mai puțin Vegas, mai mult Viena)”*.

**Figura 25. Activități considerate indezirabile a se desfășura în zona protejată**



Sursa: Prelucrare cu aplicația Wordaizer

În opinia respondenților, ca recomandări generale, în zona protejată a Municipiului Târgu Mureș **traficul auto ar trebui restricționat sau eliminat, iar modurile de transport alternative, respectiv mersul pe jos, pe bicicletă sau transportul public ar trebui să fie preponderente:** *”Zonele istorice ar trebui sa devină exclusiv pietonale; problema majoră este traficul care contribuie enorm la degradarea clădirilor și la zgomot”, “Devierea traficului, variante de ocolire IMEDIAT!”, “Ar trebui diminuat traficul (masinile personale) pentru a scadea zgomotul si poluarea”. O condiție pentru punerea în valoare a zonei protejate este eliminarea traficului:* *”Zonele istorice ar trebui sa devină exclusiv pietonale; problema majora este traficul care contribuie enorm la degradarea clădirilor și la zgomot”.*



După 1990 spațiul urban a fost invadat de mașini, presiunile asupra administrațiilor locale fiind de amenajare a cât mai multor locuri de parcare și îmbunătățirea infrastructurii străzilor pentru mașini. Modul de acțiune în spațiul urban al inițiativelor private de construire a dus de fapt după 1990 în marile orașe din România la același rezultat: reducerea spațiului public pentru oameni cu scopul eficientizării suprafețelor de teren limitate, ocupându-le cu construcții care să crească la maximum profitul investitorului. Influența asupra vieții urbane s-a dovedit a fi una negativă, respectiv introvertirea oamenilor, izolarea lor în propriile locuințe, lipsa de coeziune socială etc. Și astăzi constatăm faptul că deși există planuri de mobilitate urbană durabilă, măsurile de încurajare a mersului pe jos sau cu bicicleta sunt mereu la finalul listei de investiții publice. Regăsim la Târgu Mureș o situație tipică orașelor din România: zona istorică nu este prietenoasă cu oamenii, mașinile sunt omniprezente, iar factori ca poluarea fonică, a aerului generate de mașini, spațiul limitat, obstacolele, lipsa de amenajări îndepărtează oamenii de zona care ar trebui să-i atragă în cea mai are măsură. Este nevoie ca Municipiul Târgu Mureș, la fel ca alte orașe europene, să treacă printr-un proces lent de transformare de la “orașul mașină” funcționalist, dedicat mai mult servirii traficului prin investirea prioritară în infrastructura de transport rutier la “oraș pentru oameni”, sintagmă ce îi aparține lui Jan Gehl.

Cele mai puțin dorite activități din zona protejată sunt cele care **poluează fonic, concertele cu număr mare de persoane, concursurile de motociclete sau cele sportive, târgurile sau festivalurile, activitățile politice, petrecerile, raliurile, construcțiile noi, restaurantele fast food, traficul greu, activitățile industriale, activitățile bancare etc.**

În opinia a numeroși respondenți **comerțul stradal, magazinele second hand sau jocurile de noroc alterează atmosfera din zona istorică.** *“Organizarea calciocurilor, gen vânzarea de jucării, pocnitoare, șosete etc. Este bine venit tot ce este handmade, local. Spectacole culturale, fără concerte Edda, Voltaj, Salam... Avem școală de arte, și facultate de arte, trupe de dans folcloric. Să îi ajutăm pe ai noștri”.* **Un număr mare de respondenți au considerat comerțul second hand ca fiind nepotrivit cu zona istorică:** *“Nu sunt de acord cu magazine de tip second hand in centru, cu fast fooduri ieftine cu mancare proasta de la care mai si miroase urat. ar trebui sa fie totul mai elegant”, „daca e vorba de spatiile din fondul construit istoric fara comert second hand, jocuri de noroc și activitati bancare (nu exclus dar diminuat); ar trebui sa fie puncte de interes, funcțiuni atractive și alimentație publică distinctivă comerț (de lux).”, “Activități comerciale, de genul - mall-urilor, supermarket-uri, magazinele de tip second-hand care au invadat zona centrală, in lipsa pietonalelor - terasele de pe trotuar mi se par total neigienice și inestetice.”*



**Așa cum au afirmat numeroși respondenți, activitățile care produc poluare fonică ar trebui interzise în zona istorică, traficul auto fiind una din cauze:** *“Poluarea fonică provocată de circulația auto: atât zgomotul de motor cât și muzica dată la maxim în autoturisme”, “Trafic greu, construiți centura, nu mai aglomerati drumurile deja existente din interiorul orasului și astfel reduceți și poluarea fonică și cea a aerului.”* **Concertele, festivalurile cu număr mare de persoane produc de asemenea poluare fonică:** *“concerte gălăgioase”, “Evenimente de prost gust, cu muzică zgomotoasă; evenimente care generează multă mizerie; orice eveniment kitschos”, “concertele nu au ce căuta în centru. Malul Muresului ofera suficient spațiu dar trebuie amenajat”, “Mitinguri, concerte, tot ce este zgomotos”, “concerte cu mulți decibeli, târguri , evenimente sportive”.*

**Cursele auto sau cele cu motociclete care produc un nivel ridicat de zgomot sunt incriminate de asemenea, fiind considerate incompatibile cu zona istorică:** *“Curse auto, există motoringul! concerte, există pentru ele Parcul municipal sau malul Mureșului.”, “Pai dacă tot se încearcă evitarea poluării fonice, atunci e logic ca ar trebui evitate toate activitățile care generează poluare fonică (ex. Concurs de motociclete, etc).”, “circulația marilor vehicule și restricționarea circulației motocicletelor, ARC sau scuterelor care produc enorm de mult zgomot prin semnalarea voită/forțată a motorului”, “Cursele de mașini și motoare din cauza poluării aerului și a celei fonice.” sau “Concursurile de mașini sportive, activități foarte zgomotoase”.*

**Activitățile considerate indezirabile pentru a se desfășura în zona protejată sunt în opinia celor mai mulți dintre respondenți traficul de mașini - traficul de tranzit sau cel greu, activitățile care poluează fonic, concertele cu număr mare de persoane, concursurile de motociclete sau cele sportive, târgurile sau festivalurile, magazinele second hand, comerțul stradal, jocurile de noroc, parcurile, activitățile politice, petrecerile, raliurile, construcțiile noi. restaurantele fast-food. activitățile industriale. activitățile bancare etc.**

Prin întrebarea ”**Cum vedeți la modul ideal amenajarea zonelor istorice? Hogyan képzeli el ideális esetben a történelmi városrészek kialakítását?**”s-a dorit cunoașterea opțiunilor populației cu privire la amenajarea zonei studiate.

La modul ideal, cei mai mulți respondenți își doresc ca în zona protejată să fie mult spațiu verde, să fie o zonă pietonală, fără trafic, să fie încurajate modalități alternative de transport și să fie animată cu activități culturale, sociale și de alimentație publică. O zonă pentru turiști dar și pentru locuitori, cu multe informații despre patrimoniul construit și istoria locului, cu clădiri renovate etc.

Figura 26. Ilustrarea optinurilor respondenților pentru amenajarea ideală a zonei protejate



Sursa: Prelucrare cu aplicația Wordaizer

Tabel 13. Frecvența optinurilor pentru amenajarea ideală a zonei

nr.	word	freq.
1	SpatiiVerzi	387
2	Pietonal	356
3	Restaurante	249
4	Renovare	145
5	FaraTrafic	142
6	PisteBiciclisti	124
7	Promenada	86
8	Curatenie	79
9	ZonaRelaxare	72
10	Informare	68
11	ZonaTuristica	51
12	Activitati	40
13	AspectiStoric	39
14	Evenimente	33
15	LocSigur	32
16	LocuriSocializare	28
17	Teatru	24
18	MobilierUrban	11
19	AnimaleCompanie	6

Au fost analizate acele propuneri care s-au regăsit în mai mult de 6 răspunsuri, așa cum se poate vedea în imaginea tip nor de cuvinte de mai sus. La întrebarea legată de modul ideal de amenajare a zonei protejate, cei mai mulți respondenți au considerat că **spațiul verde** ar trebui să fie prezent în orice amenajare alături de zone pietonale, străzi sau piețe publice, clădiri, restaurante, terase, promenadă, activități culturale, sportive etc. Mai mult spațiu verde în zona protejată este o cerință pe care o regăsim în toate centrele urbane, nevoie amplificată de lipsa amenajărilor peisagistice și de schimbările climatice.

**Respondenții declară că au încredere în specialiști, cu condiția ca aceștia să ia în considerare nevoia de spațiu verde:** *“Aș lăsa pe mâna specialiștilor, dar cu mulți arbori și flori”* *“Cât mai multa verdeata împletita cu imaginația bogată a specialistilor.CEVA CU TOTUL DEOSEBIT.... :)”*. **Alte mențiuni ale spațiului verde relevă intensitatea nevoii de natură în oraș:** *“cât mai mult spațiu verde cu pajiști și arbori pentru umbră, fără arbori toalețați dezgustător de mult”, “umbră, mult spațiu verde, legătură cu Mureșul”* sau *“Ar fi nevoie de mai mult spațiu verde, plantarea de copaci”, “Zone de promenadă cu spații verzi, copaci”*.

Legătura locuitorilor din mediul urban cu natura trebuie asigurată, planificarea urbană trebuie să recunoască această necesitate așa cum au exprimat-o respondenții sintetic: *“Ecologic, verde”*.

Înțelegem aceste opțiuni ca expresie a nevoii crescânde de natură a omului modern și ca reacție la diminuarea suprafeței spațiului verde după 1990 determinată de presiunea exercitată de investițiile imobiliare. Natura și orașul au fost concepute opuse mult timp însă atitudinea contemporană este diferită: se caută modalități de a le face să coexiste în mod armonios.

Dacă elementul construit este cel studiat de specialiști ca fiind cel mai important în zona protejată, elementul natural apare deopotrivă important pentru cei care utilizează zona, așa cum reiese din afirmațiile respondenților la sondaj. În concluzie, se recomandă ca orice amenajare urbanistică care se va realiza în zona protejată a Municipiului Târgu Mureș să includă și o abordare peisagistică prin realizarea unui studiu de specialitate.

În imaginarul colectiv natura înseamnă frumusețe și libertate. Natura este în opoziție cu industrializarea, urbanizarea dar și cu orașul care este considerat o formă a puterii oamenilor de a transforma mediul și loc al schimburilor de bunuri, de idei, servicii, cunoaștere, emoții dar și un loc al congestiei traficului, poluării, tensiunilor sociale. Natura devine în acest context un factor esențial pentru starea de bine a locuitorilor orașelor. Propunerea ca zona protejată să fie cât mai verde arată tocmai intensificarea nevoii de natură a celor care trăiesc în mediul urban, mult mai puternică decât în trecut. Oamenii apreciază apropierea față de natură și o consideră factor cheie pentru calitatea vieții lor.

**O zonă pietonală prin reducerea sau eliminarea traficului din zona istorică este o mențiune recurentă care exprimă viziunea zonei protejate ca fiind preponderent pietonală sau exclusiv pietonală, destinată promenadei, zonă unde este încurajată deplasarea pe jos sau cu bicicleta, așa cum afirmă respondenții:** *“In primul rând cu o zonă pietonală generoasă”, “Zone pietonale cu terase și restaurant”, “Menținerea aspectului istoric, restricții în traficul auto, amenajări de zone pietonale”, “cu zonă pietonală, umbră, mult spațiu verde, legătură cu Mureșul”*.



**Transformare în pietonal a zonei istorice corespunde în viziunea respondenților unui mod ideal de amenajare a zonei:** *“Măcar câteva străzi strict pietonale. În Târgu-Mureș nu ai unde sa te plimbi relaxat. Luati exemplul de la orădeni. Centrul trebuie prelungit măcar cu str. Bolyai”, “Zone pietonale, tip piețe, unde să poți să stai pe o bancă, să savurezi o cafea la o terasă sau să poți admira artiști stradali, fie că pictează, fac fotografii sau cântă.”*

**Transformarea în străzi pietonale sau piețe publice presupune limitarea traficului, găsirea de soluții alternative de traversare a orașului, așa cum au menționat respondenții:** *“Cu dezvoltarea zonelor pietonale, devierea traficului auto”, “Cât mai mare zona închisă traficului. La început măcar închiderea centrului în zilele de duminică”, “Cu interzicerea traficului greu, devierea traficului de tranzit. Mai multe piste de biciclete, și cu străzi pietonale. Mai puține locuri de parcare (știi că este o problemă, și acum sunt insuficiente locuri de parcare, soluția ar fi parcare subterană/supraetajată)”, “O zonă pietonală în centru”, “doar bulevardul Cetatii il vad ideal pentru transformare in zona pietonala”, “Zone de promenada cu spatii verzi, copaci. Alei pietonale si ciclisme si terase pe margine. Pe unele strazi, permis doar transportul in comun (ca in Debrecen)”, “DOAR zone pietonale, alei amenajate”, “Printre altele închiderea străzii Bolyai și transformarea în zonă pietonală”, Mai mult cu spații pietonale, mai mulți copaci, este foarte puțină umbră în oraș. Aspect mai civilizată, artistic, să fie și Târgu Mureșul printre orașele frumoase din Transilvania”.*

**În opinia respondenților, transformarea zonei istorice în promenadă, zonă pietonală se poate face urmând modelele unor reabilitări de succes, așa cum precizează mulți dintre ei:** *“Ca în străinătate, pe modele din străinătate. Nu trebuie inventată roata la car. Alei pietonale, trafic de bicicliști și alte mijloace alternative. Parcuri, zone de odihnă cu bănci, terase și restaurante. Mobilier stradal și pavaje de calitate, mai puține busturi și mai multe opere de artă stradală modernă.”* sau *“După modelul orașelor mari occidentale, cu zone pietonale se poate realiza o zonă agreabilă (dacă se pot rezolva și problemele de trafic)”. “Pietonal, cu multe spații verzi, puține mașini.”*

**Regăsim în viziunea multor respondenți exemple de reabilitare a unor zone istorice din orașe precum Sibiu, Brașov, Oradea, Alba Iulia, Timișoara dar și Debrecen:** *“Nu trebuie mers mai departe: Oradea, Cluj, chiar Miercurea Ciuc, Sf. Gheorghe, zona istorică a orașelor menționate poate fi un model de urmat.”.* În aceste centre istorice au fost amenajate zone pietonale ample, străzi sau piețe publice, în general zone care sunt bine delimitate, cu trafic auto interzis, restricționat sau străzi shared space.

**Zona protejată este văzută de către unii respondenți ca o zonă turistică sau ca o zonă de relaxare, fiind destinată deopotrivă turiștilor și locuitorilor. Așa cum au afirmat unii**



respondenți, zona istorică nu trebuie să fie exclusiv destinată turiștilor, viziunea acestora referindu-se la “zone pietonale cu spații comerciale și activități de divertisment și artistice care să atragă atât locuitorii cât și turiștii” sau “Un loc liniștit, unde localnicii și turiștii deopotrivă să-și găsească locul, unde localnicii tineri se pot distra, turiștii pot vizita monumentele istorice”.

**Renovarea clădirilor este menționată de numeroși respondenți. Aceasta ar trebui să se facă respectând aspectul clădirilor vechi:** “Clădiri renovate în acord cu spiritul timpului în care au fost construite”, “clădiri renovate conform epocii în din care își au originea”, “Prin păstrarea formei și a caracteristicilor clădirilor din care se compune zona istorică. De exemplu să nu punem termopane albe etc. la o clădire din anii 1800...”, “Întreținerea și restaurarea corespunzătoare a clădirilor monument de personal specializat, redarea atmosferei de altădată a orașului”, “Recondiționarea clădirilor aflate în patrimoniul istoric DOAR cu materiale de construcție autentice (var, mortar, geamuri de sticlă cu rame de lemn) fără să fie folosite materiale ieftine și neconforme epocii din care fac parte clădirile respective (să se evite termopanul, cimentul, vopsirea în alte culori decât cele originale a exterioarelor și a interioarelor, înlocuirea țiglelor/șindrilelor cu tablă industrială)”, “Cu cât mai puțină modificare - renovarea clădirilor vechi”. “Să se țină cont de faptul că unele zone sunt istorice, au nevoie de îngrijire și, eventual, restaurare, nu de modernizare. Lucrările făcute trebuie să fie în acord deplin cu zona în care sunt executate, mai ales când vine vorba de zone istorice.”

**Pentru păstrarea imaginii originale a clădirilor este nevoie de reguli clare pentru intervenție așa cum au subliniat respondenții:** “Clădirile ar trebui renovate într-un stil unitar, pentru a se evita culorile prea stridente sau apariția clădirilor foarte moderne între unele istorice și mai multe spații verzi”. Punerea în siguranță a clădirilor este de asemenea un aspect important menționat de respondenți: “clădirile renovate să nu mai prezinte un pericol pentru pietoni”.

**Nu doar clădirile sau mediul creează o zonă atractivă pentru localnici sau turiști, ci și activitățile și evenimentele, așa cum au menționat numeroși respondenți:** “Mediu bogat în activități economice, publice, recreative, spațiu public animat”, “Spații pentru comunitate, socializare, cu aer curat, cu suport pentru activități culturale și sportive pentru toate vârstele”. **Zona protejată este văzută ca o zonă animată atât de localnici, cât și de turiști deopotrivă. În viziunea respondenților, în zona protejată ar fi de dorit să se desfășoare “activități interactive care să ne transpună în perioada în care au fost edificate aceste zone” sau “Activități destinate culturii și atragerii turiștilor”, “Activități culturale, festival stradal, expoziții stradale, Târguri de artizani (chiar cu caracter permanent)- desigur ca să fie convenabil și pentru locuitorii din zonă”. Activitățile culturale ar trebui să predomină în zona protejată, după cum afirmă unii respondenți:** “Zonele Istorice ar trebui să fie o oază de cultură, să fie curate, clădirile întreținute și

*animate prin activitati potrivite, sa ofere oportunitati de relaxare...”, “Numai pentru activitati culturale”, “Mai mult să fie activități culturale, artistice, turistice!”, “Sa cuprindă activități tematice, piese de teatru, evenimente specific”*

**De asemenea, unele răspunsuri fac referire la activități de socializare care să aducă locuitorii împreună:** *“Clădiri renovate adecvat, zone verzi, promenade, activități pentru comunitate, programe de socializare”, “Cu multa activitate sociala legata de istoricul locului respectiv. Aici ma refer la intalniri, distractie, discutii, socializare etc.”*

Din perspectiva acestor recomandari, amenajările viitoare de spații publice trebuie gândite pentru a face posibile evenimente, activități diverse pentru un public multiethnic, de toate vârstele, localnici și turisti. Spațiile trebuie planificate pentru o multitudine de funcțiuni, cele mai dorite fiind în ordinea importanței acordate de către respondenți cele culturale, sociale și economice. Animarea spațiilor este deosebit de importantă pentru comunitatea urbană din Târgu Mureș, o comunitate multiethnică, cu un trecut conflictual, cu tendințe de separare, cu nevoie de deschidere, de dialog multicultural.

Comunitatea Municipiului Târgu Mureș este multiethnică, fiind singurul oraș din Europa Centrală și de Sud Est cu o comunitate formată din două etnii aflate aproape la egalitate ca pondere a acestora în populației, respectiv 66.033 români (51,9%) și 57.532 maghiari (45,2%) (date la Recensământul 2011-date mai recente nu sunt disponibile). Romii sunt un alt grup etnic cu pondere de 2,3%, respectiv 3110 persoane înregistrate. Această structură etnică îl face pe actorul **Attila Gáspárik**, director al Teatrului Național din Târgu Mureș, să afirme că *“Sunt două națiuni majore în Târgu Mureș. Mulți români vorbesc maghiară. Și dacă vorbești o limbă străină, ai luat ceva din cultura aceea.”* (<https://dilemaveche.ro/sectiune/dileme-on-line/articol/noi-suntem-un-popor-de-duminica-interviu-cu-attila-gasparik>)

În anul 2015 Municipiul Târgu-Mureș și-a depus candidatura pentru titlul de Capitală Culturală Europeană în anul 2021. În apelul de cadidatură formulat, se menționează faptul că orașul Târgu Mureș *„are o istorie recentă încă neclarificată la nivel comunitar, iar proiectul Capitală Europeană a Culturii este șansa, probabil unică pentru secolul care urmează, de a reconstrui o comunitate, prin cultură și prin vindecarea rănilor trecutului.”* Proiectul de candidatură își propunea *“Comunicarea interetnică și multiculturală, promovarea diversității și incluziunea socială prin intermediul proiectelor culturale”* considerând că *“În Târgu Mureș 2021 ne vom simți mai uniți, prin diferențele dintre noi. Aceste diferențe nu pot și nici nu trebuie să dispară, ele sunt cele care îmbogățesc de fapt cultura. Vrem ca fiecare etnie să-și păstreze propria personalitate și să colaboreze, nu prin uniformizare, ci printr-o uniune vie.”*

(Sursa:<https://www.capitalaculturala2021.ro/Files/dosare/targu%20mures/Tirgu%20Mures%202021%20RO.pdf>)



Proiectul menționează momentul tragic din martie 1990, când orașul a fost teatrul unui conflict interetnic, conflict care era expresia unui fenomen care s-a manifestat aproape peste tot în Europa de Est, în strânsă conexiune cu prăbușirea regimurilor comuniste. Față de acel moment istoric, un sondaj realizat în Municipiul Târgu Mureș de către Institutul Român pentru Evaluare și Strategie după 25 de ani de la momentul martie 1990, respectiv în anul 2015, arată că 70% dintre localnici considerau că Târgu Mureșul nu mai are probleme interetnice, iar 80% spuneau că, indiferent dacă sunt români, maghiari sau țigani, simt că au drepturi egale și că nu sunt discriminați. Totuși, o pondere de 17,3% din totalul populației orașului a declarat că trăiește în comunități separate, precizând că nu consideră orașul ca fiind „casa lor”. Dintre aceștia, 18,9% dintre români și 15,5% dintre maghiari, considerau că românii și maghiarii trăiesc încă în comunități separate, cu proiecte proprii, cu idealuri diferite și cu lipsa unei conștientizări a apartenenței la același spațiu spiritual.

Un sondaj recent realizat (iunie 2020) având ca temă percepțiile maghiarilor din România cu privire la realitățile sociale în vreme de pandemie COVID-19 a abordat și relațiile interetnice. Rezultatele arată că **60% dintre respondenți consideră că relația dintre românii și maghiarii din România este una conflictuală**, și doar 13% apreciază că există o colaborare între cele două comunități. 20% consideră că există un dezinteres reciproc în privința acestei relații. ([https://sodiso.ro/eredmenyek/EOM\\_20200629\\_jelentes.pdf?fbclid=IwAR0aJVZZK2hWgT1K3rAkW2A6-qNCshFingEXLQWBvLF22e4EBbm5xlwWrQ](https://sodiso.ro/eredmenyek/EOM_20200629_jelentes.pdf?fbclid=IwAR0aJVZZK2hWgT1K3rAkW2A6-qNCshFingEXLQWBvLF22e4EBbm5xlwWrQ) și <https://www.g4media.ro/sondaj-de-opinie-in-comunitatea-maghiara-frica-de-consecintele-economice-depaseste-substantial-ingrijorarile-privind-sanatatea-iar-perceptia-privind-relatiile-inter-etnice-este-la-un-nivel-extrem-de.html>)

Referindu-se la comunitățile multietnice, sociologul Robert Putnam afirma în raportul „E Pluribus Unum: Diversity and Community in the Twenty-First Century ” faptul că comunitățile diverse au un capital social semnificativ mai redus decât cele omogene din punct de vedere cultural deoarece oamenii din comunitățile caracterizate de diversitate tind să se refugieze sau să se izoleze de vecinii lor. Totuși, acesta accentuează faptul că diversitatea socială și multiculturalismul au beneficii sociale imense. Diversitatea etnică este în creștere în cele mai avansate țări ale lumii, determinată fiind de creșterea fenomenului migrației. Dacă pe termen lung diversitatea etnică generează importante beneficii culturale, economice, fiscale etc., pe termen scurt ea reduce solidaritatea și capitalul social: încrederea este mai redusă, altruismul sau cooperarea în comunitate sunt mai rare, relațiile de prietenie mai puține. Pentru a întări comunitățile, Putnam considera că *„avem nevoie de mai multe oportunități de interacțiune semnificativă unde americanii (noi și vechi) lucrează, învață, se deconectează și trăiesc. Centrele comunitare,*



*terenurile de sport și școlile au fost printre instrumentele cele mai eficiente acum un secol și trebuie să reinvestim din nou în astfel de locuri și activități, pentru a ne simți confortabili în contextul diversității etnice".*

Schimbul cultural, activitățile, evenimentele sunt prilejuri pentru îmbunătățirea relațiilor între etnii, culturi diferite. Spațiul public are rolul de a găzdui, de a aduce împreună, de a oferi oportunități pentru manifestare, întâlniri, dialog. O strategie eficientă pentru combaterea tendinței de izolare sau refugiu este dezvoltarea unor destinații publice vibrante și primitoare în cadrul comunităților. Crearea de spații publice, fie că sunt parcuri, piețe publice, clădiri cu destinație publică, etc. sunt modalități de a aduce oamenii împreună. Aceste locuri sunt esențiale pentru construirea de relații și crearea de comunități. În spațiile publice, evadăm din mediile insulare în care trăim și avem ocazia să ne întâlnim cu alți oameni. Experiența de a fi afară în public creează o experiență de comunitate care contribuie la simțul comunității. Locurile publice sunt esențiale pentru coeziunea comunității iar orașele cu spații publice vibrante au niveluri mai mare de capital social decât acele orașe cu puține spații publice.

În comunitățile multietnice, multiculturale, spațiile publice au potențialul de a aduce împreună oameni din medii culturale diferite. Oamenii au ocazia astfel de a se cunoaște, ceea ce poate ajuta la spargerea barierelor sociale.

**Crearea locurilor publice care promovează descoperirea unui teren comun sunt esențiale pentru construirea comunităților multietnice pentru a depăși diferențele culturale și a promova un sentiment de apartenență la o comunitate.**

Printre spațiile publice care pot aduna împreună persoane de etnii și culturi diferite se numără piețele, locurile de joacă, trotuarele și promenadele.

**Locurile de joacă** pentru copii sunt terenuri unde oameni de etnii, culturi și vârste diferite pot fi văzuți participând la conversații prietenoase împărtășindu-și experiențele și problemele legate de creșterea copiilor. Părinții au ocazia de a împărtăși povești și strategii între ei în timp ce copiii lor se joacă împreună. Terenurile de joacă stimulează interacțiunea între diferite grupuri culturale care încep în timpul copilăriei sau între părinți.

**Trotuarele și promenadele** sunt locuri care stimulează integrarea socială deoarece facilitează interacțiunea între grupurile de oameni. Trotuarele atrag oameni din toate categoriile sociale. Atunci când oferă o multitudine de activități, de la cele comerciale, de alimentație publică până la cele culturale, acestea atrag oameni de diferite categorii, încurajând multiculturalismul și diversitatea socială.

Așa cum s-a precizat în tema concursului de soluții Zona Centrală a Municipiului Târgu Mureș Piața Victoriei – Piața Trandafirilor – Piața Petöfi – Piața Bernady – Bdul Cetății, *„spațiul pietonal se dorește a fi amenajat nu doar ca un spațiu de deplasare, el urmând să îndeplinească și funcția de zonă de întâlnire, relaxare, socializare. Spațiul generos din zona studiată, cuprinzând trotuare, spații verzi, scuaruri, piațete, zone destinate teraselor de alimentație publică, etc., va fi reorganizat în așa fel încât să îndeplinească aceste funcții și să fie tratat ca un fel de „curte” a orașului, în care locuitorii se întâlnesc și se identifică ca o familie/comunitate. Se va pune accent pe redarea funcției pentru întâlniri sociale a spațiului public pe modelul agorei – spațiul public ca loc de întâlnire și discuție pentru cetățeni. Pentru a respecta caracterul orientat spre oameni, spațiul pietonal trebuie să asigure fluiditate, continuitate, siguranță și să fie atractiv. Pentru a rezulta un astfel de spațiu, se va avea în vedere ca trotuarele să fie cât mai puțin fragmentate, prioritatea de deplasare fiind a pietonilor și bicicletelor. De asemenea, se va acorda atenție amenajărilor pentru deplasarea persoanelor cu diabilități fizice (vizuale, loco-motorii, auditive).”*

Mulți respondenți au menționat faptul că **informarea** privind obiectivele de vizitat este deosebit de importantă pentru cunoașterea zonei de către vizitatori: *„Plăci informative în mai multe limbi”, „Cu cât mai multe informații despre istoria acestor zone!!!”, „Marcaje și panouri informative în mai multe limbi pe monumente (de ex. pe sediul breslei măcelarilor, sec. XIX), astfel de elemente sunt deja la Sighișoara, în cetate, pe multe clădiri. mai ales în zona Cetății mai multe indicatoare”, „Cu rute speciale, panouri informative în primul rând atrași turiștii să aducă bani orașului.”*

S-au înregistrat și propuneri concrete pentru amenajarea unor spații publice: *„Zona Piața de Ruși este neîngrijită, urâtă și periculoasă, ar trebui mutată în vecinătatea Pieții de vechituri, într-o zonă închisă. Piața de Ruși este aproape de Palatul Culturii lângă Studioul 2 al Universității de Artă teatrală. Acea zonă ar putea fi un spațiu cultural deschis. Legat cu parcul de lângă s-ar putea amenaja o pistă pentru role, parc cu posibilități de a face sport. Acea piață înfrumusețată și dezvoltată, cu susținerea și dezvoltarea restaurantelor ar putea deveni o zonă turistică apropiată de centru, inclusiv prin exploatarea oportunităților culturale oferite eventual de Universitatea de Artă.”*

Odată cu reabilitarea zonelor centrale, s-a manifestat o tendință prezentă și la nivel european în centrele istorice de a deveni zone de birouri sau de alimentație publică, de agrement sau comerciale, funcțiuni care răspund în fapt cererii turistice. Centrele istorice devin astfel scene de spectacol, una din consecințe fiind alterarea identității lor. Locuirea dispare treptat, fiind înlocuită cu funcțiuni hoteliere, de alimentație publică și comerț preponderent pentru turism. Odată restaurate, centrele istorice ale orașelor intră într-un circuit turistic, cererea de funcțiuni pe care trebuie să le îndeplinească fiind preponderent de agrement, comerț, cultură. Un aspect frecvent





dezbătut referitor la centrele istorice se referă la transformarea lor în “Disneyland”, locuri apreciate de turiști însă repudiate de localnici din cauza aglomerării, funcțiunilor preponderent de deservire a turiștilor și în consecință a prețurilor mai mari pentru produse sau servicii. Ca urmare a acestor procese, locuitorii zonelor istorice preferă să le părăsească, riscurile fiind de pierdere a identității sau de producere a unor conflicte între interesele investitorilor care doresc să satisfacă cererea turiștilor, respectiv baruri, terase, evenimente, magazine, hoteluri și locuitorii care își doresc servicii și comerț la preturi accesibile.

Reabilitarea zonelor istorice în unele orașe transilvane cum sunt Oradea, Brașov, Sighișoara sau Alba Iulia a generat o creștere semnificativă a numărului de persoane care au vizitat aceste zone pentru diverse scopuri- turistice, culturale, comerciale etc. În aceste orașe, creșterea numărului de vizitatori a dus la creșterea veniturilor generate din turism. Imaginea zonelor istorice s-a îmbunătățit, devenind o atracție pentru investitori care sunt tot mai interesați să intervină pentru reabilitarea și reutilizarea unor clădirilor. Rezultatul acțiunilor de reabilitare au fost creșterea veniturilor, noi locuri de muncă, întărirea identității orașelor.

### **3.3.5. Concluziile evaluării rezultatelor sondajului de opinie**

---

Cele 3627 accesări ale chestionarului au arătat că există un interes major al locuitorilor Municipiului Târgu Mureș pentru zona istorică. Respondenții conștientizează valoarea de patrimoniu a zonei protejate, doresc să se păstreze caracterul istoric: “*Trebuie ferit de falsificatorii de istorie*”. Edificiul menționat de către respondenți atunci când se gândesc la zona protejată este Cetatea medievală, considerată cea mai reprezentativă pentru zona istorică a municipiului. Alături de alte câteva clădiri, respectiv Palatul Culturii, Piața Bolyai, Biblioteca Teleki sau spațiul public Piața Trandafirilor, reprezentările celor care au răspuns chestionarului se referă și la starea de degradare în care ei consideră că se află zona protejată, respectiv tristă, în paragină, distrusă, neglijată, neîngrijită.

În opinia respondenților cele mai mari probleme ale zonei protejate sunt în ordinea gravității lor *poluarea aerului, locurile de parcare și transportul în comun*. Traficul reprezintă una din problemele zonei, acesta generând poluare a aerului, poluare fonică sau ocuparea trotuarelor, spațiul public destinat pietonilor.

Modul ideal de amenajare este în opoziție cu starea zonei în prezent. Un număr mare de respondenți a contribuit cu opinii la întrebările deschise, cele mai dorite amenajări fiind de **densificare a spațiului verde și de transformare a zonei istorice în zonă pietonală**. La modul ideal, zona protejată ar fi cu mai mult verde, ar fi o zonă pietonală (transformare parțială sau întreaga zonă), fără trafic, clădirile ar fi renovate, ar fi o destinație turistică dar și un loc atractiv

pentru localnici. Se recomandă ca reabilitarea și amenajarea zonei protejate să se facă pe baza unui **studiu peisagistic** care să răspundă nevoii populației pentru natură în oraș.

În **comunitățile multietnice, multiculturale**, așa cum este orașul Târgu Mureș, spațiile publice au potențialul de a aduce împreună oameni din medii culturale diferite. Oamenii au ocazia astfel de a se cunoaște, ceea ce poate ajuta la îndepărtarea barierelor sociale. Crearea de spații publice, fie că sunt parcuri, piețe publice, străzi pietonale sau clădiri cu destinație publică, etc. sunt modalități de a crește coeziunea socială a locuitorilor, de a construi relații și de a crea comunități. **Locurile joacă un rol esențial în stimularea relațiilor sociale, a relațiilor interetnice, făcând posibile interacțiunea și schimbul cultural.** Locurile publice sunt esențiale pentru coeziunea comunității iar orașele cu spații publice vibrante au un capital social mai mare decât acele orașe cu puține spații publice.

**Crearea locurilor publice care promovează descoperirea unui teren comun sunt esențiale pentru construirea comunităților multietnice pentru a depăși diferențele culturale și a promova un sentiment de apartenență la o comunitate.**

Se impune o abordare umanistă a planificării prin realizarea unei infrastructuri care încurajează deplasările pe jos sau cu bicicleta. Noile tendințe ale planificării urbane pun accent pe consolidarea vieții urbane, prezența oamenilor în orașe ca pietoni sau bicicliști fiind considerată foarte importantă pentru un oraș vibrant, durabil. Consolidarea funcției de coeziune socială a spațiului urban ca loc de întâlnire contribuie la realizarea unei societăți deschise și democratice. Se recomandă planificarea zonei centrale cu luarea în considerare a principiilor de mobilitate sustenabilă, respectiv încurajarea transportului alternativ pe jos, cu bicicleta sau cu transportul public și îmbunătățirea infrastructurii străzilor prin amenajarea de trotuare ca spațiu public necesar deplasărilor dar și încurajării contactelor sociale.

După Jan Gehl, obiectivele planificării urbane care iau în considerare dimensiunea umană sunt siguranța, sustenabilitatea, sănătatea și vitalitatea, iar acestea pot fi realizate prin prioritizarea în procesul de planificare a pietonilor, bicicliștilor și a vieții urbane în general.

Reglementarea urbanistică a zonei protejate a Municipiului Târgu Mureș creează premise pentru transformarea acesteia într-o zonă reper la nivel regional, centru urban recunoscut pentru valorile de patrimoniu dar și pentru o viață urbană vibrantă.

## 3.4 Activități economice existente

### 3.4.1. Profilul economic al zonei studiate

Zona studiată are un profil economic specific zonelor central urbane, fiind orientat către activități terțiare – comerț en-detail, alimentație publică, turism etc.

Analizând datele existente privind domeniul de activitate al firmelor care au punct de lucru după Codul CAEN, rezultat că în zona de studiu cele mai bine reprezentate sunt activitățile în domeniile **hoteluri și restaurante**.

Cele mai multe și mai diverse activități economice sunt amplasate în zona centrală – zona Pieței Trandafirilor, unde sunt dominante activitățile de alimentație publică (hoteluri și restaurante) și cele comerciale. Remarcăm o diversitate mare de firme, respectiv comerciale, industrii creative, dezvoltare imobiliară, sănătate etc.

Remarcăm faptul că și activitățile cultural-recreative sunt bine reprezentate în zonă. **Activitățile comerciale** sunt cel mai bine reprezentate în zona Pieței Trandafirilor. Deși o caracteristică uzuală a profilului comercial al magazinelor din zonele centrale este cel al obiectelor de lux / de înaltă calitate, pentru centrul Municipiului Târgu Mureș, nu este așa. Cel mai frecvent se întâlnesc unități comerciale mici tip "outlet".

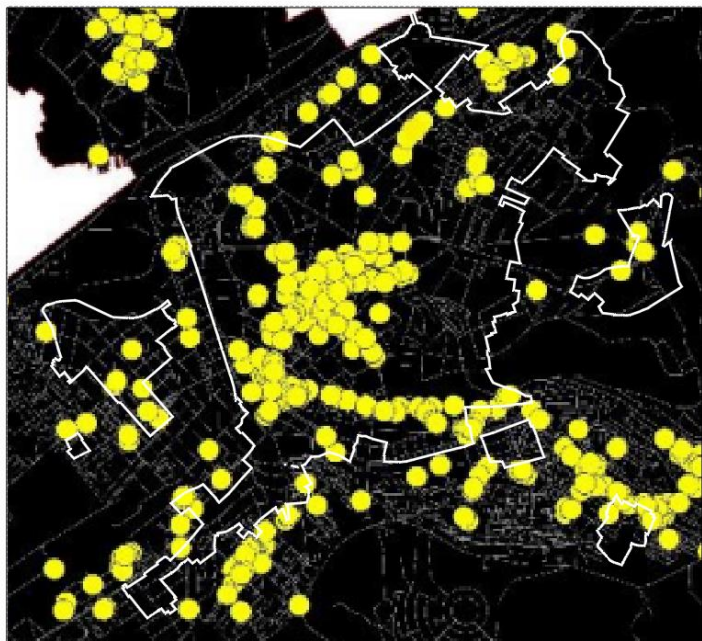
Un alt *nucleu comercial* este *Piata Agroalimentară "Cuza Vodă"*. Conform modului de organizare a acestei piețe, se poate deduce ca aceasta s-a dezvoltat fără a avea la bază un plan prestabilit. Piața nu este deservită de linii de transport în comun corespunzătoare, nu are stații de transport în comun amenajate. În incinta pieții este amenajată o zonă de parcare la sol, dar având în vedere că este o piață frecventată de marea majoritate a populației, acestea nu sunt suficiente.

În zona centrală, sunt reprezentative și sediile bancare. *Sunt prezente sediile următoarelor bănci:* Banca Comercială Română, Banca Transilvania, Raiffeisen Bank, Unicredit Bank, ING Bank, Libra Internet Bank, First Bank. Serviciile bancare sunt bine reprezentate în zona centrală a municipiului Târgu Mureș.

În zona studiată sunt active și firme din **industriile creative, activități de spectacole, culturale și recreative**.

Este de remarcat diversitatea activităților economice, aici fiind amplasate firme cu puncte de lucru în domeniile hoteluri și restaurante, activități comerciale, asistență medicală generală și asistență stomatologică, industrii creative, închirierea și subînchirierea bunurilor imobiliare proprii sau închiriate, activități spectacole, culturale și recreative, financiar-bancare etc.

**Figura 27. Distribuția unităților de comerț, activități financiar-bancare și alimentație publică**



Sursa . Prelucrare proiectant după PMUD

#### **Concluzii:**

**Din analiza firmelor după activitatea punctului de lucru în zona de studiu a rezultat:**

- **Diversificare mare a activităților economice în zonă;**
- **Concentrația mare de unități de cazare și alimentație publică în zona Pieței Trandafirilor și a străzilor cu acces direct din Piața Trandafirilor**
- **Concentrația mare de activități din domeniul cultural**

### **3.4.2. Analiza activităților de turism - generalități**

Analiza activităților de turism este prezentată la nivelul Municipiului Târgu Mureș, neexistând date specifice zonei studiate. Din datele statistice prezentate mai jos, la nivelul Municipiului Târgu Mureș rezultă creșterea numărului unităților de cazare, din care cele mai multe sunt pensiuni turistice. În Municipiul Târgu Mureș era înregistrat în anul 2019 un număr de 49 structuri de cazare, din care 16 hoteluri, 1 hostel, 1 casuta turistica, 1 tabara pentru elevi, 29 pensiuni turistice si 1 pensiune agroturistică (INSSE, Baza de date Tempo-online). Evoluția activităților turistice în Municipiul Târgu Mureș arată o dublare a numărului de unitati de cazare în ultimii 10 ani. Dacă în anul 2011 erau înregistrate 1635 locuri de cazare, în anul 2019 numărul acestora crescuse la

**Tabel 14. Evoluție tipuri de structuri de primire turistică în municipiul Târgu Mureș**

Tipuri de structuri de primire turistică	Anul 2011	Anul 2019
	nmăr	număr
Hoteluri	12	16
Hosteluri	:	1
Casute turistice	:	1
Tabere de elevi si prescolari	1	1
Pensiuni turistice	16	29
Pensiuni agroturistice	:	1
<b>Total</b>	29	49

Sursa . INSSE, baza de date tempo-online

**Tabel 15. Evoluție număr locuir de cazare pe tipuri de structuri de primire turistică în municipiul Târgu Mureș**

Tipuri de structuri de primire turistică	Anul 2011	Anul 2019
	locuri	locuri
Hoteluri	1086	1707
Hosteluri	:	72
Campinguri	:	:
Casute turistice	:	40
Tabere de elevi si prescolari	180	180
Pensiuni turistice	369	683
Pensiuni agroturistice	:	12
<b>Total</b>	1635	2694

Sursa INSSE, baza de date tempo-online

Conform datelor statistice existente in ultimii 10 ani numărul locurilor de cazare la nivelul întregului UAT a crescut cu circa 60%, creștere care arată evoluția sectorului turistic.

**Tabel 16. Evoluția nărilor de sosiri turiști în municipiul Târgu Mureș**

Tipuri de structuri de primire turistică	Anul 2011	Anul 2019
	Numar persoane	Numar persoane
Hoteluri	57283	144064
Hosteluri	:	909
Moteluri	4200	:
Casute turistice	:	506
Tabere de elevi si prescolari	1474	380
Pensiuni turistice	14573	41693
Pensiuni agroturistice	:	424
<b>Total</b>	77530	187976



Se observă că în ultimii zece ani numărul de turiști aproape că s-a triplat, acest lucru denotă creșterea interesului pentru municipiu, dar și efortul continuu al administrației publice locale de promovare a obiectivelor sale turistice.

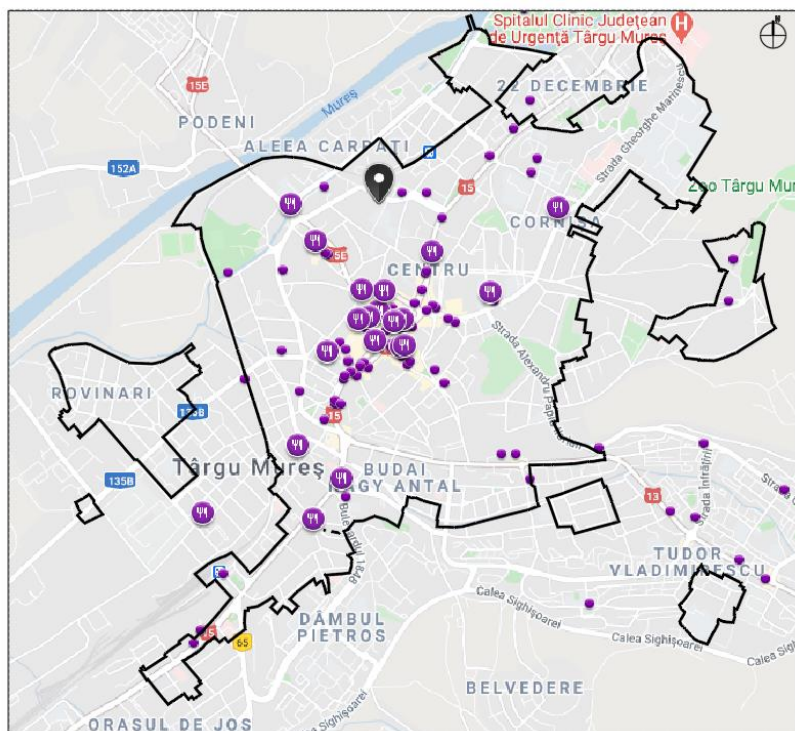
O analiză a numărului de sosiri pe luni, ne arată faptul că începând cu luna mai, numărul de turiști crește pînă la începutul lunii septembrie, după care descrește continuu. Prin urmare cele mai profitabile luni pentru industria turistică sunt lunile mai – septembrie.

În zona centrală a municipiului Târgu Mureș se regăsesc cele mai importante unități de cazare hoteliere.

### 3.4.3. Analiza activităților de alimentație publică

Caracterul eterogen și European al Municipiului Târgu Mureș, influențează și specificul restaurantelor, Cele mai frecvente sunt restaurantele specifice bucătăriei românești, maghiare, italiene, asiatică etc.

**Figura 28. Distribuție restaurante în zona studiată**



Sursa. Prelucrare proiectant după [tripadvisor.com](http://tripadvisor.com)

Datorită modului de construire specific, una din marile probleme ale unităților de alimentație publică sunt lipsa posibilității amenajării de terase, în special pe frontul Pieței Trandafirilor și străzile cu acces din Piața Trandafirilor.

### 3.4.4. Analiza infrastructurii existente cu rol de creștere a atractivității turistice în zona studiată

---

Pentru zona studiată principalele elemente cu rol de creștere a atractivității turistice sunt :

- Cetatea medievală
- Clădirile monumente istorice
- Lăcașele de cult
- Evenimentele culturale

Deși s-au făcut eforturi continue pentru dezvoltarea sectorului turistic, lucru relevant de creșterea numărului de turiști, se constată că nu sunt suficient valorificate toate resursele culturale și arhitecturale existente. Deși cu un fond construit valoros, singurul obiectiv turistic bine promovat este Cetatea Medievală.

Dezvoltarea sectorului turistic trebuie să aibă la bază o strategie de dezvoltare cu obiective clar definite și stabilite. Se recomandă realizarea unei strategii de dezvoltare a turismului în Municipiul Târgu Mureș.

## 3.5 Analiza pieței imobiliare

---

*Scopul acestui subcapitol ar fi cel de a reda o imagine cat mai aproape de realitatea valorilor de piață ale terenurilor din zona studiată. Din cauza lipsei datelor statistice referitoare la volumul total al pieței imobiliare și evoluția prețurilor reale de tranzacționare a terenurilor, informațiile existente ce abordează subiectul analizat, au la bază estimări, calcule proprii ale elaboratorilor și scenarii standardizate. Valoarea terenurilor este determinată în principal de două elemente: caracteristicile proprietăților și comportamentul participanților la piață.*

Pentru stabilirea unor politici corecte ce pentru realizarea lucrărilor de reabilitare a zonei construite protejate, se recomandă realizarea unui studiu privind evoluția și tendințele pieței imobiliare din zona construită protejată, pentru a fundamenta și stimula investițiile în fondul construit valoros.

# Capitolul 4

## EVIDENȚIEREA

### DISFUNCȚIONALITĂȚILOR ȘI

### PRIORITĂȚI DE INTERVENȚIE



## 4.1 Disfuncționalități identificate

Analiza situației existente și sondajele de opinie au abordat zona studiată din perspectiva rolului de spațiu public urban pentru oameni - spațiului public în cadrul social, economic, cultural și politic al societății.

În spațiul public urban au loc numeroase activități – activități necesare (deplasarea oamenilor către muncă), activități opționale (deplasarea oamenilor către parc) sau activități sociale. Problema majoră este atunci când oamenii ajung să întreprindă numai activități necesare, neglijându-le pe celelelate două.

Disfuncționalitățile pe care urmează să le evidențiem, stabilite în urma analizei situației existente și a rezultatelor sondajelor de opinie, sunt orientate către rolul zonei studiate de spațiu public urban cu valoare deosebită istorică, culturală, social și economică. Disfuncționalitățile au fost structurate pe domeniile de studiu, respectiv aspecte demografice, activități economice, dotări publice, piață imobiliară și opinii ale populației/concluzii ale vizitei în teren. Disfuncționalitățile rezultate din consultarea populației și vizitele în teren au fost structurate după câteva aspecte care au apărut cu o frecvență mai mare în opiniile respondenților, respectiv *accesibilitate, caracteristici fizice, funcționalitate, imagine, poluare, signalectică și siguranță publică*.

### **Disfuncționalități generale privind PIAȚA IMOBILIARĂ**

D1	Fond construit cu valoare arhitecturală și ambientală, inclusiv clădiri monumente istorice care limitează investițiile imobiliare în construcții noi sau implică costuri mari
D2	Neatractivitatea investițiilor imobiliare în construcții monumente istorice din cauza costurilor mari de reabilitare a acestora și circuit birocratic greoi în obținerea avizelor și autorizațiilor necesare pentru lucrări de reabilitare, restaurare etc.

### **Disfuncționalități generale privind ACTIVITĂȚILE ECONOMICE**

D1	Lipsa valorificării potențialului cultural și religios în domeniului turismului
D1	Lipsa spațiilor pentru terase la unitățile de alimentație publică în special în zona ultracentrală
D2	Lipsa unei politici de ocupare a spațiilor comerciale din zona centrală activități comerciale cu bunuri de valoare, artă, culturale
D3	Lipsa legăturilor adecvate cu transport în comun între Aeroportul Internațional Transilvania și zona cu obiective de interes turistic
D4	Construcții monumente istorice sau cu valoare arhitecturală aflate în stare avansată de degradare

D5	Lipsa signalecticii specifice turismului – lipsa semnalizării obiectivelor monumente istorice, lipsa indicatoarelor de orientare turistică
----	--

**Disfuncționalități generale privind DOTĂRILE**

D1	Unități sanitare care își desfășoară activitatea în construcții vechi ce nu mai răspund cerințelor actuale de desfășurare a unui act medical sau în clădiri amplasate în zone cu străzi înguste, greu accesibile, fără locuri de parcare pentru pacienți și fără a fi deservite de linii de transport în comun.
D2	Degradarea fondului construit specific cultului confesional mozaic ( sinagogile și cimitirul)
D3	Spatii publice insuficiente pentru socializare
D4	Stații de transport în comun nesemnalizate și neamenajate corespunzător

**Disfuncționalități generale privind POPULAȚIA**

D1	Creșterea presiunii pentru realizarea de dotări educaționale, sociale, sportive, de recreere raportat la utilizatori – adecvate pentru persoane în vârstă, pentru copii, pentru persoane cu dizabilități
----	--

**Disfuncționalități generale privind ACCESIBILITATEA**

D1	Infrastructura de transport în comun neadecvată – stații de transport în comun nesemnalizate și neamenajate corespunzător
D2	Statii de transport în comun amplasate la distanțe mari față de instituțiile publice importante – greu accesibile pentru persoane cu dizabilități
D3	Trotuare micșorate în favoarea amenajării locurilor de parcare la bordură
D4	Lipsa pistelor pentru biciclisti de dicate în relație cu cartierele municipiului Târgu Mureș și zona centrală
D5	Lipsa alternativei de acces cu transport public în comun la Zona de Agreement Platoul Cornești
D6	Tranzitarea zonei centrale pentru conexiunea cu orașele învecinate
D7	Tranzitarea zonei cu trafic greu

**Disfuncționalități generale privind CARACTERISTICILE FIZICE**

D1	Fond construit nevalorificat din cauza parcării la bordură
D2	Aliniamente verzi neîntreținute
D3	Clădiri cu fațade neîntreținute
D4	Scuaruri verzi neamenajate corespunzător – neatractive



### **Disfuncționalități generale privind POLUAREA**

D1	Poluarea fonică mare generată de traficul auto
D2	Zona construită protejată traversată de trafic greu
D3	Prezența insulelor de căldură în zona studiată
D4	Poluarea aerului generată de traficul auto

### **Disfuncționalități generale privind IMAGINEA**

D1	Percepția locuitorilor asupra imaginii zonei construite protejate este una negativă - respectiv <i>tristă, în paragină, distrusă, neglijată, neîngrijită.</i>
D2	Fond construit cu valoare arhitecturală mare nevalorificat, din cauza structurii rețelei rutiere și a parcărilor publice
D3	Fond construit cu valoare arhitecturală sau memorială neîntreținut
D4	Spatiu public amenajat neunitar
D5	Spatiu public ocupat de locuri de parcare pentru mașini - o mare parcare
D6	Piata agroalimentară "Ioan Cuza" este destructurată
D7	Funcțiuni incompatibile cu caracterul zonei centrale
D8	Zona garilor este destructurată - nu răspund cerințelor de mobilitate actuale sau esteticii raportat la importanța acestora în structura funcțională a orașului

### **Disfuncționalități generale privind FUNCȚIONALITATEA**

D1	Prezența unor unități sanitare importante care nu beneficiază de o infrastructură rutieră adecvată sau își desfășoară activitatea în clădiri vechi / neadecvate cerințelor actuale
	Zona clinicilor este destructurată din punct de vedere al accesibilității
D2	Zone de interes major cu locuri de parcare insuficiente
D3	Prezența penitenciarului în centrul orașului
D4	Zona adiacentă Gării de nord este destructurată din punct de vedere spațial volumetric și funcțional

# Capitolul 5

## PROPUNERI DE ELIMINARE/DIMINUARE A DISFUNCȚIONALITĂȚILOR



## 5.1. Propuneri generale

Propunerile de eliminare a disfuncționalităților s-au realizat punctual și au vizat teme ca populația, piața imobiliară, activitățile economice și dotările. Numeroase propuneri au fost preluate din analiza opiniilor participanților la sondajul de opinie online.

### *Propuneri generale privind PIAȚA IMOBILIARĂ*

Disfuncționalitate	Propunere
D1 Fond construit cu valoare arhitecturală și ambientală, inclusiv clădiri monumente istorice care limitează investițiile imobiliare în construcții noi sau implică costuri mari	P1 Elaborarea unui studiu pentru piața imobiliară a zonei construite protejate pentru a fundamenta politicile de stimulare a investițiilor în construcții cu valoare arhitecturală
D1 Neatractivitatea investițiilor imobiliare în construcții monumente istorice din cauza costurilor mari de reabilitare a acestora și circuit birocratic greu în obținerea avizelor și autorizațiilor necesare pentru lucrări de reabilitare, restaurare etc.	P2 Identificarea măsurilor necesare pentru sprijinirea persoanelor fizice și juridice în lucrări de reabilitare, renovare, restaurare a construcțiilor din zona construită protejate – de exemplu administrația publică poate oferi sprijin prin întocmirea documentațiilor tehnice și obținerea avizelor necesare pentru autorizarea construcțiilor.

### *Propuneri generale privind ACTIVITĂȚILE ECONOMICE*

Disfuncționalitate	Propunere
D1 Lipsa valorificării potențialului cultural și religios în domeniul turismului	P1 Crearea unor circuite turistice culturale, cu acordul reprezentanților confesiunilor existente, care să includă toate lăcașele de cult din Târgu Mureș, cu promovarea diversității confesionale.
D2 Lipsa spațiilor pentru terase la unitățile de alimentație publică în special în zona ultracentrală	Restructurarea spațiilor publice în sensul lărgirii spațiilor pietonale și crearea unor zone dedicate amenajării de terase pentru unitățile de alimentație publică. Stabilirea unui regulament de amenajare a

	teraselor – mobilier, umbrare etc.
D3 Lipsa unei politici de ocupare a spațiilor comerciale din zona centrală activității comerciale cu bunuri de valoare, artă, culturale	P3 Stabilirea unui regulament de amenajare a vitrinelor spațiilor comerciale, în special în Piata Trandafirilor și admiterea ocupării acestor spații comerciale cu activități comerciale a obiectelor de lux, librării, obiecte de artă, băcănii, etc.
D4 Lipsa legăturilor adecvate cu transport în comun între Aeroportul Internațional Transilvania și zona cu obiective de interes turistic	P4 Realizarea obiectivelor propuse prin PMUD privind mobilitatea și relația cu aeroportul. Reamenajarea zonei Gării Centrale pe principiile unor nod intermodal. Modernizarea transportului în comun, inclusiv reamenajarea spațiilor de transport în comun.
D5 Construcții monumente istorice sau cu valoare arhitecturală aflate în stare avansată de degradare	P5.1 Reabilitarea urgentă a tuturor construcțiilor monumente istorice, indiferent de forma lor de proprietate, cu implicarea directă a administrației publice locale, județene sau naționale P5.2 Stabilirea unei strategii pentru reabilitarea fondului construit din toată zona contruită protejată și implementarea acesteia
D6 Lipsa signalecticii specifice turismului – lipsa semnalizării obiectivelor monumente istorice, lipsa indicatoarelor de orientare turistică	P6.1 Stabilirea unei strategii de promovare turistică a municipiului și crearea unor circuite dedicate tematice P6.2 Marcarea fiecărei clădiri monument istoric sau cu valoare memorială , cu o prezentare succintă a acesteia – modul de semnalizare și informare se va stabili pe baza unui proiect de signalectică și va fi aplicat unitar la nivelul întregului UAT

**Propuneri generale privind DOTĂRILE**

Disfuncționalitate	Propunere
D1 Unități sanitare care își desfășoară activitatea în construcții vechi ce nu mai răspund cerințelor actuale de desfășurare a unui act medical sau în clădiri amplasate în zone cu străzi înguste, greu accesibile, fără locuri de parcare pentru pacienți și fără a fi deservite de linii de transport în comun.	P1.1 Evaluarea tuturor clădirilor vechi în care își desfășoară activitatea unitățile sanitare și stabilirea măsurilor necesare pentru modernizarea acestora sau chiar relocarea activităților sanitare/medicale P1.2 Extinderea liniilor de transport în comun la toate unitățile medicale din municipiu P1.3. Amenajarea obligatorie de locuri de parcare în imediata vecinătate a unităților medicale
D2 Degradarea fondului construit specific cultului confesional mozaic (sinagogile și cimitirul)	P2 Implicarea administrației publice locale în reabilitarea clădirilor de rit mozaic și a cimitirului evreiesc. Se pot organiza evenimente de strângere de fonduri pentru aceste obiective, implicând și reprezentanții statului Israel.
D3 Spații publice insuficiente pentru socializare	P3 Identificarea unor noi zone publice de socializare și amenajarea lor corespunzătoare
D4 Stații de transport în comun nesemnificate și neamenajate corespunzător	P4 Amenajarea corectă și unitară a stațiilor de transport în comun – banci, adăpost pentru intemperii, umbrare, să fie vizibile denumirile stațiilor și ale liniilor de autobuz opresc în stații, cu afișaj electronic al orarului, dotate cu spații de parcare a bicicletelor etc.



### **Propuneri generale privind POPULAȚIA**

Disfuncționalitate	Propunere
<p>D1</p> <p>Creșterea presiunii pentru realizarea de dotări educaționale, sociale, sportive, de recreere raportat la utilizatori – adecvate pentru persoane în vârstă, pentru copii, pentru persoane cu dizabilități</p>	<p>P1.1</p> <p>Amenajarea spatiului public adecvat utilizării tuturor categoriilor de persoane: copii, tineri, adulti, vârstnici, persoane cu dizabilități</p> <p>P1.2</p> <p>Trotuarele vor avea în mod obligatoriu o lățime de minim 1,5 m.</p> <p>P1.3.</p> <p>Crearea de noi locurilor publice pentru socializare</p>

### **Propuneri generale privind ACCESIBILITATEA**

Disfuncționalitate	Propunere
<p>D1</p> <p>Infrastructura de transport în comun neadecvată – stații de transport în comun nesemnificate și neamenajate corespunzător</p>	<p>P1</p> <p>Amenajarea corectă și unitară a stațiilor de transport în comun – banci, adăpost pentru intemperii, umbrare, să fie vizibile denumirile stațiilor și ale liniei de autobuz opresc în stații, cu afisaj electronic al orarului, dotate cu spații de parcare a bicicletelor etc.</p>
<p>D2</p> <p>Stații de transport în comun amplasate la distanțe mari față de instituțiile publice importante – greu accesibile pentru persoane cu dizabilități</p>	<p>P2</p> <p>Crearea de noi stații de transport în comun în la maxim 100 m de instituțiile publice</p>
<p>D3</p> <p>Trotuare micșorate în favoarea amenajării locurilor de parcare la bordură</p>	<p>P3.1</p> <p>Realizarea de locuri de parcare în construcții subterane sau supraterane și desființarea locurilor de parcare situate la bordură</p> <p>P3.2</p> <p>Lărgirea trotuarelor în funcție de traficul pietonal</p>
<p>D4</p> <p>Lipsa pistelor pentru bicicliști de</p>	<p>P4</p> <p>Realizarea pistelor pentru bicicliști prevăzute prin PMUD,</p>

dicate în relație cu cartierele municipiului Târgu Mureș și zona centrală	cu benzi dedicate
D5 Lipsa alternativei de acces cu transport public în comun la Zona de Agrement Platoul Cornești	P5 Extinderea liniei de transport în comun până la zona de agrement Platoul Cornești, și stabilirea unei frecvențe diferențiate a orarului în funcție de gradul de utilizare
D6 Tranzitarea zonei centrale pentru conexiunea cu orașele învecinate	P6 Realizarea urgentă a centurii ocolitoare – prioritate zero – nerealizarea centurii ocolitoare – face imposibilă remodelarea zonei construite protejate
D7 Tranzitarea zonei cu trafic greu	Realizarea urgentă a centurii ocolitoare – prioritate zero – și a variantelor cu traversarea râului Mureș propuse prin PMUD

#### **Propuneri generale privind CARACTERISTICILE FIZICE**

Disfuncționalitate	Propunere
D1 Fond construit nevalorificat din cauza parcării la bordură	P1 În zona centrală se recomandă realizarea de parcări în construcții subterane, după care eliminarea parcarilor la bordură
D2 Aliniamente verzi neîntreținute	P2 Se recomandă reabilitarea spațiilor verzi de aliniament sau pe baza unui studiu peisagistic
D3 Clădiri cu fațade neîntreținute	P3 Reabilitarea fațadelor tuturor construcțiilor din zona construită protejată, pe baza unui regulament de intervenții la fațadă
D4 Scururi verzi neamenajate corespunzător – neatractive	P4 Reamenajarea scuarurilor verzi existente sau chiar restructurarea acestora în sensul creării unor spații de socializare pe bază de proiecte dedicate

**Propuneri generale privind POLUAREA**

Disfuncționalitate	Propunere
<p>D1</p> <p>Poluarea fonică mare generată de traficul auto</p>	<p>P1.1</p> <p>Realizarea urgentă a centurii ocolitoare – prioritate zero – nerealizarea centurii ocolitoare – face imposibilă remodelarea zonei construite protejate</p> <p>P1.2.</p> <p>Realizarea variantelor cu traversarea râului Mureș propuse prin PMUD pentru trafic greu</p> <p>P1.3.</p> <p>Modernizarea transportului în comun – extinderea liniilor de transport în comun, amenajarea și semnalizarea stațiilor de transport în comun</p> <p>P1.4</p> <p>Realizarea benzilor dedicate pentru transport în comun</p> <p>P1.5</p> <p>Realizarea sistemului de benzi dedicate pentru biciclete propuse prin PMUD</p> <p>P1.3</p> <p>Realizarea infrastructurii pentru proiectul propus – tren urban</p> <p>P1.4</p> <p>Realizarea unor noduri Park &amp; Bike la intrarea în zona centrală</p> <p>P1.3.</p> <p>Realizarea de bariere verzi – vegetație de aliniament cu specii de plante foioase cu coroana rotundă</p> <p>P1.4.</p> <p>În zona spațiilor publice cu locuri de socializare /terase se recomandă amenajarea barierelor cu rol antifonic cu înălțime de 1 m- garduri vii permanente verzi sau din jardiniere cu plante multianuale</p>

	P1.5. Analizarea implementării pe anumite sectoare de drum a limitării de viteză la maxim 30km/oră
D2 Zona construită protejată traversată de trafic greu	P2 Realizarea urgentă a centurii ocolitoare – prioritate zero – și a variantelor cu traversarea râului Mureș propuse prin PMUD
D3 Prezența insulelor de căldură în zona studiată	P3.1 Creșterea suprafețelor de spațiu verde - arbori care să genereze umbră P3.2. Limitarea impermeabilizării suprafețelor de teren natural P3.3 Amenajarea de suprafețe de apă în spațiile publice
D4 Poluarea aerului generată de traficul auto	P4 Realizarea tuturor obiectivelor propuse prin PMUD

### **Propuneri generale privind IMAGINEA**

Disfuncționalitate	Propunere
D1 Percepția locuitorilor asupra imaginii zonei construite protejate este una negativă - respectiv <i>tristă, în paragină, distrusă, neglijată, neîngrijită.</i>	P1 Realizarea unui program de reabilitare a zonelor construite protejată pe bază de proiecte complexe care să rezolve problemele funcțional-urbaistice, reabilitare fațade, remodelare spații publice, mobilare urbană, peisagistică, infrastructură
D2 Fond construit cu valoare arhitecturală mare nevalorificat, din cauza structurii rețelei rutiere și a parcărilor publice	P2.1 Reorganizarea sistemului de parcuri publice prin amenajarea unor parcuri subterane și eliminarea parcărilor la bordură P2.2 Remodelarea unor piețe publice pentru valorificarea fondului construit valoros



	<p>P2.3</p> <p>Lărgirea trotuarelor sau crearea de zone pietonale sau de tip shared-space pentru a asigura un câmp vizual orientat spre fronturile construite valoroase</p> <p>P2.4</p> <p>Amenajarea spațiilor publice pietonale – pe tipul piațetelor – în zonele cu construcții valoroase – construcțiile valoroase transformându-se în ecrane de proiecție a vieții urbane</p>
<p>D3</p> <p>Fond construit cu valoare arhitecturală sau memorială neîntreținut</p>	<p>P3.1</p> <p>Reabilitarea tuturor construcțiilor monumente istorice indiferent de forma lor de proprietate</p> <p>P3.2.</p> <p>Stabilirea unei strategii de stimulare a investițiilor în clădirile din zonele construite protejate cu integrarea acestora în circuitul socio-economic</p> <p>P3.3</p> <p>Sprijinirea persoanelor fizice și juridice în lucrări de reabilitare, renovare, restaurare a construcțiilor din zona construită protejate – de exemplu administrația publică poate oferi sprijin prin întocmirea documentațiilor tehnice și obținerea avizelor necesare pentru autorizarea construcțiilor.</p>
<p>D4</p> <p>Spatiu public amenajat neunitar</p>	<p>P4.1</p> <p>Realizarea unui regulament de amenajare și mobilare a spațiilor publice și tipologie mobilier urban, vegetație, finisaje zone pietonale etc.</p> <p>P4.2</p> <p>Amenajarea unitară a stațiilor de transport în comun</p>
<p>D5</p> <p>Spatiu public ocupat de locuri de parcare pentru masini - o mare parcare</p>	<p>P5.1</p> <p>Realizarea de parcaje subterane și eliminarea parcărilor la bordură pe principalele artere de circulație</p> <p>P5.2</p> <p>Platformele parcărilor subterane să fie amenajate ca și</p>



	locuri noi de socializare
D6 Piata agroalimentară "Ioan Cuza" este destructurată	P6 Restructurarea pieței – construcție nouă dotată cu parcare în construcție, cu zone clar delimitate pentru aprovizionare
D7 Funcțiuni incompatibile cu caracterul zonei centrale	P7 Relocarea funcțiilor incompatibile cu statutul zonei centrale sau cu configurația spațială și funcțională a zonelor construite protejate – penetenciarul, unități medicale.
D8 Zona garilor este destructurată - nu răspund cerințelor de mobilitate actuale sau esteticii raportat la importanța acestora în structura funcțională a orașului	P8.1 Amenajarea zonei Gării centrale ca nod intermodal P8.2 Restructurarea spațial-volumetrică și funcțională a zonei Gării de Nord

### **Propuneri generale privind FUNCȚIONALITATEA**

Disfuncționalitate	Propunere
D1 Prezența unor unități sanitare importante care nu beneficiază de o infrastructură rutieră adecvată sau își desfășoară activitatea în clădiri vechi / neadecvate cerințelor actuale	P1.1 Evaluarea tuturor clădirilor vechi în care își desfășoară activitatea unitățile sanitare și stabilirea măsurilor necesare pentru modernizarea acestora sau chiar relocarea activităților sanitare/medicale P1.2 Extinderea liniilor de transport în comun la toate unitățile medicale din municipiu P1.3. Amenajarea obligatorie de locuri de parcare în imediata vecinătate a unităților medicale
D2 Zona clinicilor este destructurată din punct de vedere al accesibilității	P2.1 Implementarea unui proiect de restructurare a zonei clinicilor, în sensul reamenajării spațiului interstițial ca loc de promenadă și relaxare pentru pacienți și

	realizarea unor legături prin pasaje pietonale dotate cu lift între toate unitățile sanitare din zonă, inclusiv spitalul ORL, cele din incinta UMF și Spitalul Județean de Urgență
D3 Zone de interes major cu locuri de parcare insuficiente	P3.1 Amenajarea construcțiilor de tip PARK & RIDE și modernizarea mijloacelor de transport în comun stabilite prin PMUD P3.2. Realizarea unei construcții de tip PARK&RIDE și realizarea unei linii de transport în comun în zona de agrement Platoul Cornesti P3.3 Realizarea obligatorie de parcări în construcții în zona unităților medicale (în mod special în zona unităților medicale care implică patologii ce limitează deplasarea pe jos a bolnavilor)
D4 Prezența penitenciarului în centrul orașului	P4.1 Evaluarea relocării penitenciarului din zona centrală cu conversia funcțională a construcțiilor existente
D5 Zona adiacentă Gării de nord este destructurată din punct de vedere spațial volumetric și funcțional	P5 Restructurarea spațial-volumetrică și funcțională a zonei Gării de Nord



# Capitolul 6

## PROGNOZE, SCENARII SAU ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE



## 6.1. Scenarii de evoluție a zonei

Ținând cont de disfuncționalitățile identificate și recomandările propuse pentru diminuarea sau eliminarea acestora, au fost realizate două variante de dezvoltare a zonei, respectiv varianta fără nicio intervenție și varianta cu intervenții.

**La nivel mondial, proiectele de valorificare a zonelor construite protejate sunt multiple pornind de la succesul acestora de animare a vieții urbane, de creare a unor spații publice cu identitate distinctă, necesitatea apropierii locuitorilor față locurile cu valoare istorică și culturală, câștigarea de spații cu valoarea turistică pentru orașe etc.**

**În Europa sunt numeroase exemple de bune practici de valorificarea fondului construit valoros.**

Noile tendințe ale planificării urbane pun accent pe consolidarea vieții urbane, prezența oamenilor în orașe ca pietoni sau bicicliști fiind considerată foarte importantă pentru un oraș vibrant, durabil. Consolidarea funcției de coeziune socială a spațiului urban ca loc de întâlnire contribuie la realizarea unei societăți deschise și democratice. Studiile orașelor accentuează importanța vitalității și activității ca punct de atracție al mediului urban. Oamenii participă la evenimente și caută în mod spontan prezenta altor persoane. După Jan Gehl, obiectivele planificării urbane care iau în considerare dimensiunea umană sunt siguranță, sustenabilitatea, sănătatea și vitalitatea, iar acestea pot fi realizate prin considerarea pietonilor, a bicicliștilor și a vieții urbane în general.

Străzile oferă spațiu pentru deplasare, acces, diverse utilizări, activități, sunt spații care susțin activități culturale, economice, sociale. Strada este locul unde se intră în contact cu orașul, se experimentează peisajul urban istoric. Se spune despre străzi că reprezintă sângele comunităților și baza economiei urbane. Se consideră că acestea ar ocupa aproximativ 80% din suprafața spațiilor publice din orașe și au potențialul de a întări economia și de a asigura un spațiu sigur pentru cei care le folosesc utilizând diverse moduri de transport, respectiv pe jos, cu bicicleta sau cu mașina. Din aceasta perspectiva, vitalitatea vieții urbane cere o abordare a designului urban care să răspundă multiplelor roluri pe care le joacă străzile.

Lipsa unor piețe publice în Municipiul Târgu Mureș determină luarea în considerare a valorii spațiului public liniar - **trotuarul**. Regândirea trotuarului ca element al spațiului public s-ar putea face prin intervenții de accesibilizare pentru locuitori în vederea deplasării incluzive: bătrâni, copii, cărucioare etc., ceea ce presupune eliberarea trotuarelor de autovehicule. De asemenea, în studiile de specialitate legate de experiența pietonilor se vorbește despre parterul clădirilor ca resursă economică și de socializare. Trotuarul și parterul clădirilor formează spațiul public liniar

al orașului. Însă situația actuală din Târgu Mureș arată o ocupare excesivă a trotuarelor cu mașini, trafic cu viteză relativ mare prin centrul orașului ceea ce face mai puțin atractivă petrecerea timpului liber în oraș, „pe stradă”.

Numeroase studii au demonstrat că pietonii și bicicliștii cheltuiesc în general mai mulți bani atunci când se deplasează pe strada, accesând comerțul cu amănuntul în comparație cu cei care conduc autovehicule, subliniind importanța oferită de spațiile atractive pentru pietoni, bicicliști. Spre exemplu, crearea unui traseu pe bicicleta pe 9th Avenue din New York a dus la o creștere cu 49 % a vânzărilor cu amănuntul a companiilor locale. Este de menționat faptul că au devenit tot mai căutate din punct de vedere turistic și comercial așa-numitele “pedestrian shopping street”, numeroase capitale amenajând astfel de străzi (Viena, Londra, Guangzhou, Berlin, Copenhaga, Stockholm, Lisabona, Istanbul etc.). Vom prezenta mai multe studii de caz relevante pentru situația Municipiului Târgu Mureș, primele două mai detaliate, respectiv Copenhaga și Mariahilferstrasse din Viena și alte trei studii de caz pe scurt, Timișoara, Nuernberg și Ghent.

### 6.1.1. Studiu de caz 1: COPENHAGA

Copenhaga în Danemarca este cel mai cunoscut exemplu de prioritizare a modurilor de transport sustenabile - transportul public, mersul pe jos și mersul pe bicicleta. Strøget este o stradă pietonală din Copenhaga, o zonă unde accesul mașinilor este interzis. Aceasta este o atracție turistică populară în centrul orașului și una din cele mai lungi străzi comerciale din Europa, având o lungime de 1,1 km. Localizată în zona centrului istoric, aceasta a fost pietonalizată în anul 1962, marcând începutul unei schimbări majore în abordarea administrației locale a vieții urbane a orașului Copenhaga. La acel moment, opiniile dominante erau favorabile automobilului, “fară mașină înseamnă fără client, deci fără economie”, spuneau la acea vreme oamenii de afaceri locali. Curând însă, Strøget s-a dovedit a fi un succes enorm, fiind o dovadă a faptului că zonele fără trafic duc la creșteri ale veniturilor.



<https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/pedestrian-priority-spaces/pedestrian-only-streets/pedestrian-streets-case-study-stroget-copenhagen/>



## Interventii cheie

- Eliminarea traficului. Indepartarea trotuarelor si bordurilor si adaugarea unui pavaj nou
- Amenajarea cu mobilier urban pentru a facilita miscarea pietonilor
- Revitalizarea zonei centrale uitate prin transformarea ei intr-un loc vibrant.

## Obiective

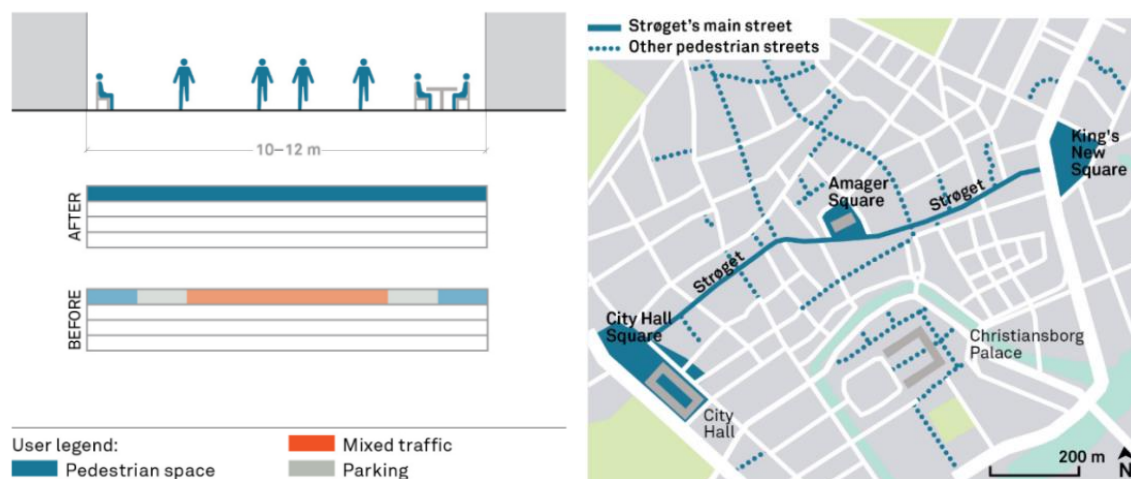
- Imbunatatirea conectivitatii in zona centrala
- Asigurarea unui mediu de inalta calitate si deosebit de atractiv
- Crearea unui spatiu care sprijina afacerile
- Incurajarea oamenilor din toate categoriile sociale de a petrece timp in centrul orasului

## Evaluare

- Cresterea numarului de pietoni in primul an cu +35%
- Cresterea spatiului pietonal de la 15.800 mp la 99.700 mp, de 6 ori mai mult in 2005 fata de 1962
- Cresterea numarului de locuri la terase, cafenele de la 2970 in 1986 la 7020 in 2006
- Cresterea perioadei de mers pe jos la 15 min/zi in medie la nivelul orasului

## Concluzii

Pietonalizarea străzii Strøget a pus în evidență potențialul spațiilor publice din Danemarca, danezii neavând până la acel moment oportunitatea de a se manifesta public în spațiul urban. Pietonalizarea a creat spații publice animate și a arătat că străzile pietonale pot să crească veniturile comercianților.



Sursa: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/pedestrian-priority-spaces/pedestrian-only-streets/pedestrian-streets-case-study-stroget-copenhagen/>

## 6.1.2. Studiu de caz 2: MARIAHILFERSTRASSE, VIENA<sup>2</sup>

În anul 2015 strada Mariahilferstrasse, una dintre cele mai cunoscute străzi din Viena pentru shopping, s-a transformat dintr-o stradă pentru mașini într-una destinată pietonilor. Cei 1,6 km ai străzii consistă într-o zonă pietonală și una de tip shared space (străzi care sunt destinate folosirii în comun a vehiculelor și a pietonilor, nu au semne de circulație cu excepția semnelor de intrare/ieșire, mașinile pot parca pentru scurt timp doar în zone desemnate, șoferilor nu le este permis să pericliteze sau să împiedice pietonii sau cicliștii, circulația este permisă cu o viteză maximă de 20 km/h (opțional 30 km/h) iar pietonilor le este permisă utilizarea întregii străzi însă nu pot împiedica traficul vehiculelor.

Succesul Mariahilferstraße, cea mai importantă stradă destinată shopping-ului, a fost dovedit de creșterea numărului persoanelor care merg pe jos în zona studiată de la 25.000 la 70.000 pe zi. Succesul a fost determinat de durata mai lungă de deschidere a magazinelor, oferta mai atractivă și de numărul mai mare de persoane care vin în zona pe jos, cu bicicleta sau cu transportul public. Transformarea în stradă pietonală și shared space a fost însoțită de o campanie de informare, crearea unui site, organizarea unor mese rotunde, chestionare adresate rezidenților și în final organizarea unui referendum. Construcția a început în luna mai 2014 și s-a finalizat în iulie 2015. Transformarea străzii de la una de tip shared space la începutul secolului XX într-o stradă dominată de mașini la jumătate secolului și întoarcerea la strada pentru oameni în primii ani ai secolului XXI prin implementarea unor zone pietonale și de tip shared space este ilustrată mai jos:



Mariahilferstraße in 1908



Mariahilferstraße in 2008

<sup>2</sup> <https://www.viennacouver.com/2015/01/viennas-begegnungszone-shared-space-program/>



Fotografii din perioada de testare cand multe persoane mergeau pe trotuare din cauza separării fizice între cele doua tipuri de suprafețe: trotuar și șosea (diferența de nivel, textura diferită a pavajelor, indicatoare de trafic, bolarzi).



Zona pietonală (stânga) și "shared space" (dreapta) dupa deschidere  
 Sursa: <https://www.vienncouver.com/2015/01/viennas-begegnungszone-shared-space-program/>

Evaluarea proiectului de transformare a străzii a condus la anumite concluzii. Printre punctele tari se numără **o mai mare prioritate acordată pietonilor și bicicliștilor**. Reamenajarea străzii Mariahilferstraße arată cum o stradă pentru mașini unde pietonii sunt împinși către margini, cu trotuare înguste și timp lung de așteptare la semnele de circulație poate fi transformată într-o stradă pentru oameni cu prioritate mare acordată acestora. Tratatul egal al tuturor modurilor de transport, integrarea stațiilor pentru biciclete și proximitatea stațiilor de metrou și de tramvai arată că a fost pus accentul pe accesibilitate, mulți-modalitate și interconectarea modurilor de transport. În plus, amenajarea mai multor spații pentru pietoni pentru a staționa, a observa, a comunica și pentru a se juca arată faptul că viața în spațiile publice este una din cele mai importante atracții urbane, confirmând faptul că un om atrage alți oameni (proverb islandez citat de Jan Gehl în cartea Viața între clădiri, Editura Igloo Media, 2011). Este întărit astfel rolul străzilor



că punct major de comunicare și schimb. În acest sens, eliminarea parcărilor pentru a crea spațiu public a fost o măsură fundamentală pentru a prioritiza oamenii.

Un alt punct tare a fost **crearea unei siguranțe mai mari prin calmarea traficului și realizarea unui design mai bun al străzilor**. Tratatul egal al modurilor de transport, viteza limită mai redusă, eliminarea semnelor de circulație, nivelarea străzilor, adăugarea de mobilier urban și alte obiecte au contribuit la calmarea traficului și prin aceasta la creșterea siguranței pietonilor, mai ales la traversarea străzilor, reducerea zgomotului și a poluării și prin aceasta la creșterea calității aerului pentru rezidenți și trecători. Limita de viteză de 20 km/h este mai mică decât era în trecut pe Mariahilferstraße (30 km/h) și decât viteza permisă în Viena de 50 km/h. Un design mai bun pentru străzi a rezultat din trotuare mai largi, mai mult spațiu în fața magazinelor că de exemplu scaune sau mese, restaurantele s-au mutat spre mijlocul străzilor, prin aceasta creându-se spațiu pentru staționare. Mai mult, un pavaj fără denivelări și un sistem pentru ghidarea persoanelor nevăzătoare îmbunătățește siguranța și confortul pentru persoanele cu dizabilități. Eliminarea semnelor de circulație a făcut ca timpul mediu de staționare să se reducă semnificativ. În cazul Vienei, unul dintre punctele slabe a rezultat din cadrul legislativ specific pentru shared space care nu prioritizează pietonii așa cum este spre exemplu reglementat în Elveția, Belgia și Franța ci instituie tratament egal pentru toți utilizatorii străzilor. Combinat cu faptul că pietonii nu pot împiedica intenționat vehiculele și posibilitatea legală de a crește viteza la 30 km/h, rezultă dificultăți pentru pietoni de a traversa strada într-un mod sigur și confortabil. În plus, multitudinea de tipuri de suprafețe pot de asemenea descuraja pietonii în a utiliza zonele "shared space". Un alt punct slab al proiectului a fost design-ul stradal. Au fost criticate mobilierul stradal care a fost considerat lipsit de confort și care se murdărește ușor, paleta limitată de culori și utilizarea limitată a apei și a spațiilor verzi. S-a considerat că aceste elemente, așa cum au fost realizate, nu au încurajat oamenii să staționeze mai mult în spațiul amenajat. Mai mult, numărul insuficient de parcări pentru biciclete a redus accesibilitatea și posibilitatea mai multor moduri de transport.



*Marcaje in pavaj, statii de taxi si alte elemente generează confuzie și iau din spațiul pietonal, acordându-l mașinilor*

Compararea străzilor pietonale cu cele de tip shared space ridică întrebarea dacă străzile pietonale nu ar fi mai atractive din punct de vedere economic și social. Comportamentul pietonilor pe o stradă cu trafic redus este similar cu cel manifestat pe străzile cu trafic și nu cu cel pe străzile unde circulația mașinilor este interzisă.



Imagine comparativa: oameni care utilizează strada pietonală (stanga) și oameni pe o stradă de tip shared space (dreapta) (Sursa: tramwayforum.at)  
<https://www.vienncover.com/2015/01/viennas-begegnungszone-shared-space-program/>

## 7. Studii de caz reabilitare centre istorice

### România, Timișoara<sup>3</sup>

Între 2012-2015 Primăria Timișoara a reabilitat o parte de Cartierul Cetate cu finanțare europeană, intervențiile vizând refacerea pavajelor, înlocuirea mobilierului urban și a iluminatului public, extinderea spațiului verde și reabilitarea infrastructurii tehnico-edilitare pentru zona formată din Piața Unirii, Piața Libertății, Piața Sfântul Gheorghe, Piața Țarcului și 10 străzi. Prin acest proiect s-a continuat politica de extindere a spațiului public și de consolidare a acestuia de la sud la nord prin unirea piețelor istorice și a unui sistem de străzi de legătură. În prezent sunt 30 de străzi pietonizate, patru piețe și două piațete, reprezentând cea mai vastă zonă pietonală amenajată într-un oraș din România. Întreaga zonă a



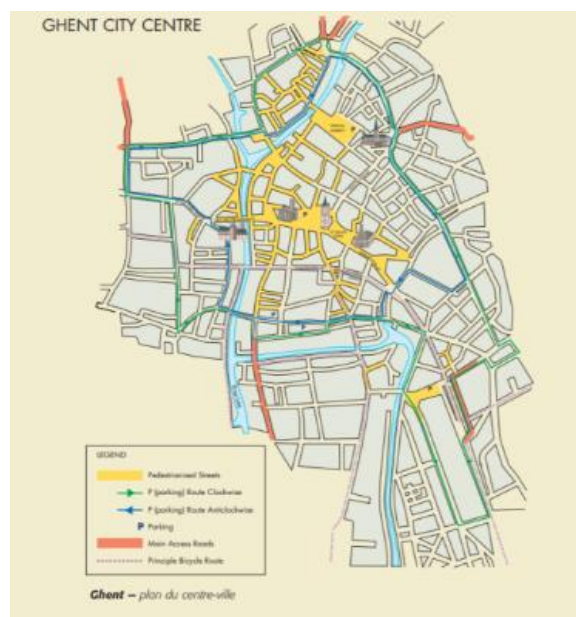
Sursa . Sursa foto: <http://arhitectura-1906.ro/wp-content/uploads/2015/04/sistemul-de-spatii-publice.jpg>

<sup>3</sup> Sursa: <http://arhitectura-1906.ro/2015/04/reabilitarea-spatiilor-publice-din-centrul-istoric-al-timisoarei-2/>

Cartierului Cetate a fost gândită ca având caracter pietonal și suprafața pavajului propus a fost una continuă, fără denivelări. Pe străzile pe care circulația auto este în continuare posibilă, demarcațiile între zona carosabilă, cea de staționare și trotuare au fost realizate prin borduri din piatră naturală care preiau o mică diferență de înălțime între carosabil și trotuar, de 2,5 cm. Prin textura uniformă a pavajului se asigură percepția unitară a spațiului străzii și, totodată, libertatea de mișcare.

## Belgia, Ghent<sup>4</sup>

**Centrul orasului Ghent** are o structură complexă care reflectă lunga sa evoluție din Evul Mediu când a fost al II-lea oraș ca importanță în Nordul Europei după Paris. Centrul istoric acoperă o zonă largă fără a avea un punct central, însă cuprinde numeroase străzi înguste, multe piațete și râul Leie care curge prin centrul său. În anii '80, orașul a cunoscut o creștere apreciabilă a traficului, a poluării aerului și a zgomotului. Poluarea aerului și a apei au făcut să se degradeze monumentele și clădirile istorice. Predicțiile legate de trafic anticipau o creștere considerabilă a acestuia, fiind necesară o intervenție în sensul reducerii lui.



Străzile și piețele din zona centrală, adaptate mașinilor, deveniseră tot mai puțin atractive. În anul 1997, orașul Ghent a implementat planul de mobilitate în zona centrală cu scopul reducerii traficului excesiv. Planul includea închiderea centrului orașului traficului de tranzit și îmbunătățirea transportului public și facilități pentru mersul pe jos și cu bicicleta. Centrul orașului, acum eliberat de mașini, este un loc vibrant, popular pentru rezidenți sau turiști. În ciuda criticilor de la începutul proiectului, zonele pietonale largi au creat un centru plin de viață. Numeroase evenimente (festivaluri în aer liber, evenimente de muzică în aer liber) animau zona centrală. Atmosfera pentru shopping s-a îmbunătățit de asemenea, cumpărătorii nefiind deranjați de mașini.

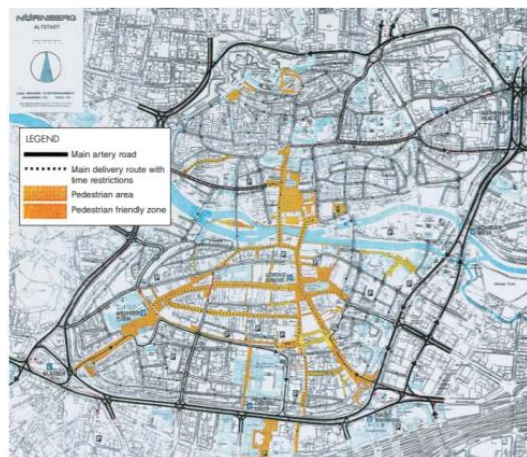
<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets\\_people.pdf](https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf)



## Germania, Nurenberg<sup>5</sup>

**Centrul oraşului Nurenberg**, oraş cu străzi înguste, monumente istorice și zone comerciale, s-a confruntat în anii '70 cu un nivel ridicat de poluare a aerului care a cauzat deteriorarea clădirilor istorice, creșterea numărului de îmbolnăviri și congestie a traficului în zona centrală. Pentru îmbunătățirea acestei situații, autoritățile au decis pietonalizarea etapizată, în special pentru reducerea poluării aerului. Deși atenționările inginerilor de trafic prognozaau haos în zona

NUREMBERG CITY CENTRE



Source: Stadt Nürnberg Verkehrsplanungsamt, Mai 2002

centrală, acesta nu s-a produs. Traficul pe străzile adiacente a crescut cu doar 20-29%. Declinul comerțului anticipat de către retailerii nu s-a produs, dimpotrivă, volumul vânzărilor a crescut. Eliminarea mașinilor din zona centrală s-a făcut etapizat, în 1989 fiind închisă traficul și ultima arteră majoră pe baza unei vaste consultări publice. A urmat un proces amplu de reamenajare, amplasare de mobilier urban, renovare a clădirilor care au făcut ca centrul istoric să fie o zonă plăcută. Pietonalizarea s-a bucurat de sprijin din partea cetățenilor orașului iar propunerea de redeschidere pentru trafic a unor străzi a fost respinsă în 1996 ca urmare a opoziției publicului.

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets\\_people.pdf](https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf)

# Anexa 1. Chestionar sondaj de opinie online

Chestionar privind zonele construite protejate ale Municipiului Târgu Mureș

**Kérdőív Marosvásárhely megyei jogú város védett épített övezeteiről**

Municipiul Târgu Mureș: trecut, prezent și viitor

**Marosvásárhely: múlt, jelen, jövő**

Vă invităm să răspundeți la un chestionar despre problemele și opțiunile de intervenție în zonele construite protejate din municipiul Târgu Mureș. Așadar, dacă aveți peste 16 ani, vă rugăm să acordați aproximativ 7 minute completării acestui chestionar. Răspunsurile sunt confidențiale, iar chestionarul anonim, cu precizarea că valabilitatea studiului nostru depinde de sinceritatea dvs. Chestionarul face parte din studiul consultativ din cadrul lucrării Plan Urbanistic Zonal pentru Zone Construite protejate din Municipiul Târgu Mureș, al cărui beneficiar este Municipiul Târgu Mureș, elaborator asocieria SC INNORI DESIGN SRL – SC COSPRO CONSTRUCT SRL – SC KOMORA ENGINEERING SRL.

Vă mulțumim pentru participarea la acest studiu!

Kérjük, töltsse ki az alábbi, Marosvásárhely védett épített övezeteivel kapcsolatos észrevételekre és azok megoldási lehetőségeire vonatkozó kérdőívet! Amennyiben Marosvásárhelyen él és betöltötte a 16. életévét, szenteljen 7 percet erre a célra. A válaszok bizalmasak, a kérdőív névtelen, az ezek alapján elkészülő tanulmány érvényessége pedig az Ön őszinteségétől is függ. A kérdőív része annak a konzultatív tanulmánynak, amely a Marosvásárhely megyei jogú város védett épített övezeteire vonatkozó településrendezési tervhez tartozik, és amelynek megrendelője Marosvásárhely megyei jogú város, kivitelezője pedig a SC INNORI DESIGN SRL – SC COSPRO CONSTRUCT SRL – SC KOMORA ENGINEERING SRL társulás.

Köszönjük, hogy válaszaival hozzájárul a tanulmány elkészítéséhez!

1. În ce cartier locuiți  
Melyik negyedben lakik?
  - a) Zona centrala  
A központi városrészben
  - b) O alta, care?  
Máshol, és pedig:
2. Care este primul lucru care vă vine în minte când vă gândiți la zonele istorice protejate din Târgu Mureș?  
Mi jut először eszébe, amikor Marosvásárhely védett történeti városrészeire gondol?
3. Cum vă deplasați pentru a ajunge în zona centrală?  
Hogyan szokott eljutni a városközpontba?
  - a) Pe jos



- Gyalogosan
- b) Bicicleta/role/skate/trotinetă  
Biciklivel/ görkorcsolyával/ gördeszkával/ rollerrel
- c) Transportul în comun  
Közszállítással
- d) Maşina personală  
Saját autóval

4. Cu ce scop mergeți în zona centrală (mai multe variante de răspuns)  
Milyen céllal megy a városközpontba (több válasz is bejelölhető)

Pentru a merge la institutiile publice (primărie, consiliu județean, etc.)
A köztisztviselőkbe (városháza, megyei tanács stb.) ügyintézés céljából
Pentru a merge la muncă
Dolgozni
Pentru a merge la evenimente culturale-artistice
Kulturális, művészeti eseményekre
Pentru a mă plimba
Sétálni
Pentru a merge cu copiii/nepoții la joacă
Játszani viszem a gyerekeket/unokámat
Pentru a merge/duce copiii la școală/grădiniță
Iskolába/óvodába viszem a gyerekeket
Pentru a merge la restaurant/terasă
Vendéglőbe, teraszokra
Pentru a ajunge în alta parte orașului
Átutazom más városrészek fele haladva
Pentru a merge la cumpărături
Bevásárolni
Altele, care?
Más céllal, éspedig:

5. Cât de serioase considerați că sunt următoarele probleme în zonele istorice ale orașului?  
Mit gondol, mennyire komolyak az alábbi gondok a történelmi városrészekben?

Cât de serioase considerați că sunt următoarele probleme în zonele istorice ale orașului?	Problemă foarte serioasă	Problemă serioasă	Așa și așa	Problemă mai puțin serioasă	Nu e deloc o problemă
Mit gondol, mennyire komolyak az alábbi gondok a történelmi városrészekben?	Nagyon komoly gond	Komoly gond	Némileg komoly gond	Kevésbé komoly gond	Egyáltalán nem az
Construcții neîntreținute					
Elhanyagolt épületek					
Lipsa traseelor pentru biciclete					
Bicikliutak hiánya					
Transportul în comun (trasee insuficiente, distanță mare între stații, timp mare de așteptare în stații)					
Közszállítás állapota (keves vonal, nagy távolság a megállók között, várakozási idő a megállókban)					

Statii de transport neamenajate (bănci pentru odihnă insuficiente, lipsă protecție față de ploaie/arșiță)					
Rendezetlen megállók (kevés ülőalkalmatosság, az eső és napsütés elleni védelem hiánya)					
Lipsa unor trasee pietonale continue care să permită deplasarea pe trasee mai scurte și mai sigure					
A rövid és biztonságos távokon való közlekedést biztosító folytonos gyalogos útvonalak hiánya					
Poluare fonică					
Zajszennyezés					
Poluarea aerului					
Légszennyezés					
Tranzitarea zonei centrale					
Átkelés a központi városrészben					
Locurile de parcare pentru autoturisme					
Parkolóhelyek autók számára					
Locurile de parcare pentru biciclete					
Parkolóhelyek biciklik számára					
Accesibilitate dificilă datorită reliefului, unde?					
Nehéz megközelíthetőség a domborzati viszonyok miatt (hol?)					
Lipsa de siguranță, în ce zona?					
Közbiztonság hiánya (melyik városrészben?)					
Iluminat public insuficient, în ce zonă?					
Elégtelen közvilágítás (melyik városrészben?)					
Trotuare ocupate de terase					
Teraszok által elfoglalt járdák					
Lipsa grupurilor sanitare publice					
Köztisztviselő hiánya					
Trotuare fără umbră					
Árnyék hiánya a járdákon					
Facilitățile pentru deplasarea persoanelor cu dizabilități					
A mozgáskorlátozott személyek közlekedési lehetőségei					
Spații insuficient amenajate pentru întâlniri sociale în Piața Trandafirilor, Piața Victoriei, Piața Teatrului, B-dul Cetății					
Hiányosan elrendezett közösségi terek a Rózsák terén, Győzelem téren, Színház téren, Vársétányon					
Alte probleme, care?					
Egyebek, éspedig:					

6. Ce părere aveți dacă pentru diminuarea zgomotului în zonele istorice s-ar stabili limite de viteză de maxim 30km/oră pentru autoturisme?

Mi a véleménye arról, hogy a zajártalom csökkentése érdekében a történeti városrészekben bevezessék a 30 km/órás sebességhatárt a személygépkocsik számára?

- a) o părere foarte bună  
nagyon jó ötlet
- b) o părere bună  
jó ötlet
- c) așa și așa  
némileg jó ötlet



- d) o părere proastă  
rossz ötlet
- e) o părere foarte proastă  
nagyon rossz ötlet

7. Pentru creșterea atractivității zonelor istorice cât de importante considerați că sunt următoarele amenajări?  
A történeti városrészek vonzerejének növelése érdekében mennyire tartja fontosnak az alábbi intézkedéseket?

Pentru creșterea atractivității zonelor istorice cât de importante considerați că sunt următoarele amenajări?	Foarte importantă	Importantă	Așa și așa	Puțin importantă	Deloc importantă
A történeti városrészek vonzerejének növelése érdekében mennyire tartja fontosnak az alábbi intézkedéseket?	Nagyon fontos	Fontos	Némileg fontos	Kevésbé fontos	Egyáltalán nem az
Transformarea unor străzi în zone exclusiv pietonale					
Utcák átalakítása kizárólag gyalogos övezetté. Mely utcákat javasolná?					
Amenajarea unor trasee pietonale care să permită deplasarea pe trasee mai scurte și mai sigure					
Gyalogos útvonalak kialakítása, melyek lehetővé tennék a rövidebb és biztonságosabb útvonalakon történő közlekedést. Milyen helyszínek/pontok között?					
Stabilirea unor reguli unitare de construire în zonele protejate					
Egységes építési szabályok meghatározása a védett övezetekben					
Amenajarea unor trasee ciclo-pietonale care să pună în valoare monumentele istorice din oraș					
A műemlékek bemutatását elősegítő biciklis-gyalogos útvonalak létrehozása					
Îmbunătățirea accesului cu transportul în comun					
A közszállítással való megközelíthetőség javítása					
Creșterea locurilor de parcare la marginea zonei centrale istorice					
A parkolóhelyek számának növelése a történeti városközpont határán					
Amenajarea de noi spații verzi.					
Új zöldövezetek kialakítása. Hol?					
Înființarea de unități de alimentație publică (restaurante, gelaterii, cafenele, baruri, fast food etc.)					
Élelmezési egységek (vendéglők, fagylatzóok, kávézók, bárók, utcai ételárúsító helyek stb.) létesítése					
Amenajarea unor zone pentru agrement și recreere (locuri de joacă pentru copii, locuri de joacă tematice)					
Szórakozási és kikapcsolódási tevékenységek elősegítése (játzóterek gyerekeknek, tematikus játszóhelyek). Hol?					
Reamenajarea zonelor pentru întâlniri sociale din Piața Trandafirilor, Piața Victoriei, Piața Teatrului, Bdul Cetății.					
Közösségi terek felújítása a Rózsák terén, Győzelem terén, Színház terén, Vársétányon					

Stabilirea unor reguli de intervenție asupra clădirilor cu mai mulți proprietari pentru evitarea situațiilor de blocare a lucrărilor de reabilitare					
<b>Szabályzat kidolgozása a közös tulajdonú épületeken történő beavatkozásokra nézve, a helyreállítási munkálatok akadályozásának elkerülése végett</b>					
Creșterea facilităților pentru deplasarea persoanelor cu dizabilități.					
<b>A mozgáskorlátozott személyek közlekedési lehetőségeinek bővítése, akadálymentesítés</b>					
Altele, care?					
<b>Egyebek, éspedig:</b>					

8. Între ce zone/puncte ați sugera amenajarea unor trasee pietonale care să permită deplasarea în timp mai scurt și în siguranță?

**Milyen helyszínek/pontok között javasolná a gyorsabb és biztonságosabb közlekedést lehetővé tevő gyalogos útvonalak kialakítását?**

9. În opinia dumneavoastră, ce activități NU ar fi de dorit să se desfășoare în zonele istorice ale orașului?

**Az Ön véleménye szerint milyen tevékenységek NEM lennének kívánatosak a történelmi városrészekben?**

10. Cum vedeți la modul ideal amenajarea zonelor istorice?

**Hogyan képzeli el ideális esetben a történelmi városrészek kialakítását?**

11. Date demografice

**Demográfiai adatok**

D1. Sex	<b>Neme</b>
Masculin Feminin	<b>Férfi Nő</b>
D2. Ultimul nivel de învățământ absolvit	<b>Legmagasabb végzettség</b>
1. fără școală absolvită 2. primar (1-4 clase) 3. gimnazial (5-8 clase) 4. profesional, de ucenici sau complementar 5. treapta I de liceu (clasele 9-10) 6. liceu (9-12 clase) 7. postliceal de specialitate sau tehnic de maiștri 8. universitar de scurtă durată / colegiu 9. universitar lungă durată ( <i>inclusiv masterat</i> ) 10. doctorat <i>Atenție! Se notează nivelul de învățământ absolvit și nu cel în curs de desfășurare.</i>	1. Végzettség nélküli 2. Elemi iskola (1-4 osztály) 3. Általános iskola (5-8 osztály) 4. Szakiskola, inasképző vagy ennek megfelelői 5. A líceum első része (9-10 osztály) 6. líceum (9-12 osztály) 7. posztliceális szakképzés, technikai mesterképző 8. rövid (hároméves) egyetemi képzés / kollégium 9. teljes egyetemi képzés (mesteri fokozat is) 10. doktorátus <i>Figyelem! A befejezett, és nem a folyamatban lévő képzési szintet kell megjelölni!</i>
D3. Statut ocupațional	<b>Foglalkozás</b>



<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pensionar</li> <li>2. Elev</li> <li>3. Student</li> <li>4. Salariat</li> <li>5. Casnic/casnică</li> <li>6. Patron și lucrător pe cont propriu</li> <li>7. Șomer</li> <li>8. Alt statut</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nyugdíjas</li> <li>2. Tanuló</li> <li>3. Egyetemista</li> <li>4. Fizetett alkalmazott</li> <li>5. Háztartásbeli</li> <li>6. Cégtulajdonos vagy szabadúszó</li> <li>7. Munkanélküli</li> <li>8. Egyéb</li> </ol>
---	---

Întocmit,

Urb. Mariana Uglea

Soc. Urb. Simona Zărnescu

