

Process verbal al dezbaterii publice din data de 18 aprilie 2012

PLANUL URBANISTIC GENERAL PRELIMINAR (PUG ETAPA II) AL MUNICIPIULUI TÎRGU MUREȘ

CIRCULAȚII ȘI RELAȚII ÎN TERITORIU

CIRCULAȚII

D-na Arh. Angela Kovacs:

Aminteste despre mutațiile apărute la nivel urban în ultima perioadă de timp, referitoare la externalizare parțială a funcției de locuire în afara granițelor administrative ale municipiului Tîrgu Mureș, în comunele limitrofe orașului. Urmare a acestui lucru, s-a modificat interesul față de oraș, în detrimentul lui.

Iată că ar trebui să încercăm să mediem faptul acesta și să ne repliem și reorganizăm, mai ales pe partea de circulație, care până nu de mult s-a făcut în interiorul orașului; în momentul de față se face traversând orașul și cu orașul ca țintă de penetrare a mijloacelor de transport, nu neapărat de traversare din circulația națională, ci din comunele învecinate. Dacă interesul se pare că s-a diminuat pentru strict municipiul Tîrgu Mureș, totuși locurile de muncă sunt în Tîrgu Mureș, administrația locală este în Tîrgu Mureș, și faptul acesta aduce circulație, că despre ea vorbim. Ar trebui să ne preocupe foarte mult, în afară de dezvoltarea administrativului și intravilanului municipiului Tîrgu Mureș, și relația cu zona strict limitrofă. Eu zic că lucrul acesta s-a manifestat și în ultimele studii de urbanism și în PUG-ul Preliminar pe care l-am făcut, și mai ales în intențiile de mediere ale administrației locale pentru zonele limitrofe Tîrgu Mureșului și zonele de influență mai mari ale municipiului.

Voi citi din Planul Urbanistic General – faza preliminară câteva idei de la contextul general: “Poziționarea geostrategică centrală a municipiului Tîrgu Mureș, cu acces la drumul european E60, rețeaua de căi ferate existente, aeroportul internațional și viitorul punct de conexiune a două autostrăzi Transilvania și Moldova conferă atuuri importante pentru rolul național și internațional al acestuia. Infrastructura de transport reprezintă un factor cheie pentru investiții și pentru dezvoltarea economică.”

Până să ajungem la această fază de Plan Urbanistic Preliminar, am făcut studii pe segmente pe care le-am prezentat nu de mult în amănunt. S-a făcut un studiu de fundamentare Circulație și o Analiză de Trafic care, cum spuneam mai devreme, a dovedit că actualul nu depășește previziunile de trafic estimate în ultima documentație de Plan Urbanistic General aprobată pentru municipiul Tîrgu Mureș. Cu toate acestea, situația de la aprobarea Planului Urbanistic General – ultima etapă – s-a schimbat dramatic la nivel național la nivel de trasee de interes și la nivel de colaborare locală, națională și europeană. Astfel, cum am zis că Tîrgu Mureșul nu trăiește singur, tot așa nici zona României nu este ocolită sau uitată din prevederile studiilor și directivelor de circulație europene. Astfel, ca s-o luăm cu nivelul european, România, conform

convențiilor Europene, este straversată de Culoarul de Dezvoltare nr. 4 care duce mijloacele de căi rutiere și ferate, din zona Germaniei până la Marea Neagră, circulând o mare parte pe teritoriul României. Ca să ne putem afilia la traseele de circulație preferate și primordiale stabilite de către Europa, prin Planul de Amenajare a Teritoriului Național, la partea de Rețele de Transport, România a decis să promoveze, pe partea de căi rutiere, cu preferință direcțiile de dezvoltare care ar corespunde Coridorului 4 Transeuropean.

Cele mai importante aeroporturi considerate la nivel național în Planul de Amenajare a Teritoriului Național sunt alte aeroporturi decât Tîrgu Mureș, dar și municipiul Tîrgu Mureș are un aeroport care este în curs de dezvoltare.

Pentru că la una din dezbaterile publice cineva din public a întrebat ce știm despre dezvoltările drumurilor și a centurii municipiului Tîrgu Mureș, vă pot spune că în data de 22 martie 2012 Ministrul Transporturilor român a participat la Bruxelles la o Adunare a Miniștrilor Transportului din Europa care a analizat rețeaua transeuropeană de transport care cuprinde, cum am zis, toate mijloacele de transport în cadrul Europei. În această adunare din 22 martie, ca noutate, comisia a inclus în noua rețea de transporturi transeuropene traseul care până acum nu era evidențiat și discutat în cadrul rețelelor principale ale României, deci a introdus traseul Timișoara – Sebeș-Turda – Tîrgu Mureș – Iași. Până acum ce știam noi despre autostrăzile importante erau Borș-către partea de sud a țării, și viitoarea autostradă Moldova care ar fi plecat tot din zona municipiului Tîrgu Mureș. Ca noutate, ce am citit eu pe site-ul Ministerului Transporturilor, este această dublare obținută de România a rețelelor rutiere înscrise în categoria TEN pe teritoriul național. România a inclus o axă E-V de relevanță regională. Incluziunea segmentului de autostradă Tîrgu Mureș – Iași- Ungheni mai cu seamă se prefigurează ca un coridor de dezvoltare pentru zona nordică a României. Incluziunea și mărirea rețelei europene de transport aprobată de Comisia Europeană înseamnă nu doar niște limite pe hârtie, înseamnă că acest traseu va avea o finanțare preferențială din partea Uniunii Europene și accesul la finanțare va fi simplificat, iar finanțarea Europeană disponibilă pentru proiectele acestea identificate de acum ca fiind prioritare va crește substanțial interesul și încrederea finanțatorilor privați și internaționali.

În cadrul rețelelor naționale de transport transeuropene intră și partea de căi ferate care, încă o dată, din păcate nu este accesibilă din Tîrgu Mureș, ci rămâne pe coridoarele existente.

Revenind la zona municipiului Tîrgu Mureș, am spus că s-a încercat medierea și promovarea de proiecte de infrastructură de transport cu administrațiile învecinate care ar fi materializate în planșa pe care o vedeți, și anume partea de autostrăzi – cele două autostrăzi Transilvania și Moldova - despre care se știa acum că sunt în diferite stadii de proiectare, este drumul european care trece prin teritoriul administrativ și intravilan Tîrgu Mureș, sunt arterele de drumuri județene care se văd că se intersectează în municipiul Tîrgu Mureș- rezultând o aglomerare de căi de comunicație – și este calea ferată care trece prin mijlocul municipiului Tîrgu Mureș, adăugându-se pe aceeași direcție râul Mureș, plus zonele de dealuri. Din analizele făcute de-a lungul timpului și în ultimul timp s-a constatat neapărat necesară crearea unui inel care poate să ocolească, ca și circulație rutieră, deocamdată municipiul Tîrgu Mureș, care inel parțial a fost materializat în studiile făcute de către administrația Tîrgu Mureșului pe administrativ Tîrgu Mureș, corelate cu studiile făcute de Consiliul Județean pentru ocolirea

orașului pe direcția Est și o propunere îndrăzneată – zic eu – în Planul Urbanistic General al municipiului Tîrgu Mureș și în studiile făcute asupra dezvoltării metropolitane a municipiului – o relație pe zona de câmpie, zona de Nord – Vest care ar ușura accesul pe această direcție.

Ajungând la studiile făcute de administrația locală pe Municipiul Tîrgu Mureș, ar trebui să aducem aminte de concluziile pe care Planul Urbanistic General valabil în momentul de față le-a dat pentru dezvoltarea urbană și dezvoltarea rețelei de transport pentru municipiul Tîrgu Mureș. Această planșă este aferentă PUG-ului valabil, aceasta este o documentația care a fost inițiată în 1998, a fost aprobată în 2002 și care, la vremea aceea a stârnit multe emoții nu numai pe partea de circulație, dar foarte mult pe partea de circulație deoarece majoritatea cetățenilor, chiar dacă au probleme și dureri punctuale, sunt solidari în a comenta, a avea opinii și a fi nemulțumiți de rețeaua de transport din Tîrgu Mureș, că este transport privat, sau transport organizat, sau transport de trafic; la acea dată populația a avut multe obiecțiuni și multe comentarii asupra documentațiilor și prevederilor acestor documentații.

Ce prevedea în mod principal. Constata, ca și în momentul de față, că zona centrală este foarte aglomerată, că traversarea pe cele două direcții și traversarea intraurbană și traversarea municipiului sau zonei de drumurile mari de transport din România grevează orașul, drept care la vremea aceea s-a luat în calcul realizarea unui inel interior al orașului, inel care ar putea degreva de circulația de trafic de tranzit și de trafic intern, care ar putea degreva zona aceasta foarte locuită; s-a propus prelungirea Căii Sighișoarei din spatele Dâmbului către Combinat, și dincolo de intersecția cu E60 s-a propus o legătură către Livezeni. De asemenea, pentru ușurarea accesului către zona de câmpie, se propunea continuarea Căii Sighișoarei pe lângă Combinat cu un pod pe care îl propuneau ei în zona aceasta către zona Sâncrai – Nazna. Deci această prevedere era binevenită și a fost urmată de studii punctuale, la nivel de studii de fezabilitate, proiect tehnic, inclusiv până la partea de exproprieri, pentru această direcție. Ce nu prevedea PUG-ul la acea vreme este încercarea de a degreva zona de intrare a Căii Sighișoarei în E60 cu o încercare mai radicală de a scoate intersecția asta importantă cât mai departe în afara zonei intravilanului Tîrgu Mureș.

Pentru circulația internă s-a constatat ceea ce se constată și în momentul de față, și anume că legătura zonei cartierului Tudor care s-a dezvoltat enorm și în extravilan, și legătura către Reghin și zona foarte importantă și interesantă pentru prestigiul Tîrgu Mureșului – zona de clinici și zona universitară- era foarte greu făcută prin centrul orașului sau pe Papiu. S-a propus o legătură terestră care în acel moment nu a avut succes și a ridicat multe comentarii, care era făcută undeva prin pădure, drept care realizatorii PUG-ului din acea vreme au propus un tunel în zona străzii Cutezanței până la Spitalul Clinic Județean și zona universitară, lucru care a fost uitat total și eliminat total din toate prevederile documentațiilor actuale ca fiind, din păcate, o propunere utopică pentru situația noastră economică și geotehnică – dealurile acestea nu sunt de stâncă în care să se poată săpa și construi un tunel ușor, este o situație mai dificilă. Nu spun că este o propunere imposibil de realizat, dar în momentul de față cred că este imposibil. Poate pe viitor.

Totodată, PUG-ul la acea vreme a propus degrevarea traseului căii ferate care, cum am spus, împreună cu râul Mureș, este o servitute majoră pentru traversarea orașului și pentru dezvoltarea orașului pe cele două părți, deci am propus strămutarea căii ferate pe un traseu

aproape în totalitate pe administrativul comunelor învecinate care pornea de la Cristești, trecea dealurile care limitează Nazna, Sâncraiu de Mureș, reîntra în zona municipiului Tîrgu Mureș, trecea cu un pod peste râul Mureș și reîntra pe traseul actual în Sângeorgiu de Mureș. Problema cu această propunere este, în afară de faptul că probabil ar costa foarte mult, ea este din punct de vedere administrativ o soluție care nu a fost preluată de administrațiile comunelor învecinate, și practic doar pe teritoriul Tîrgu Mureș, în această zonă am încercat să prezervăm un culoar pe care s-ar strămuta calea ferată; dar pe celelalte teritorii administrative nu s-a păstrat acest culoar deoarece s-a considerat o servitute și o siluire a dezvoltării urbanistice pentru fiecare. Propunerea de strămutare a căii ferate este necesară, binevenită, dar din păcate pe acest traseu nu ne mai putem baza.

Alte prevederi majore ale circulației în documentația de urbanism aprobată nu sunt. Încă o dată, această direcție a prelungirii Căii Sighișoarei a fost preluată și dusă până la nivel de studii nu numai urbanistice dar și tehnice, este binevenită și probabil că va fi implementată; continuarea Căii Sighișoarei pe lângă Combinat și trecerea cu un pod către zonele de câmpie spre Nazna este studiată în momentul de față printr-un Plan Urbanistic Zonal care ar trebui să rezolve cumva sau să sugereze rezolvarea circulației pe această zonă mare care devine din ce în ce mai interesantă din momentul în care Ministerul Transporturilor a cedat – nu știu dacă mă exprim tocmai corect, dar cam asta este esența, a cedat folosința Aeroclubului către Primăria municipiului Tîrgu Mureș cu niște condiții care trebuie respectate, drept care zona aceasta trebuie să fie mai ușor accesibilă decât este în momentul de față, lucru care este studiat printr-o documentație de urbanism situată între aprobarea acestui Plan Urbanistic General și ce lucrăm noi acum. Spunându-vă toate lucrurile acestea pe care de fapt le știți, dar nu chiar pe toate, am ajuns la studiul aplicat al circulației pe care l-am făcut înainte de începe documentația de Plan Urbanistic General, studiul la nivel preliminar. În această planșă pe care o vedeți am încercat să evidențiem situația actuală a municipiului Tîrgu Mureș despre care am zis că s-a modificat față de momentul în care a fost elaborat PUG-ul în vigoare, prin scăderea populației, prin diversificarea felului de circulație; am încercat să le punem pe o planșă toate servituțile pe care acum un an le-am identificat pentru momentul acela, după care am plecat la întocmirea Planului Urbanistic General Preliminar. Am constatat acum un an, în continuare că direcția de circulație pe Cluj- Sighișoara, Sighișoara – Reghin este deficitară, traversează municipiul Tîrgu Mureș, studiile făcute nu sunt îndeplinite, nu sunt suficiente și nu sunt duse până la capăt din varii motive, în nici un caz din cauza administrației locale; am constatat că străzile sunt aglomerate, sunt grevate de inexistența lor de parcare mai ales în zona centrală; am constatat că existența celor două poduri pe care se trece Mureșul către zona de câmpie – numărul lor este mic și că s-ar mai cere cel puțin o traversare a râului Mureș mai ales în zona de intravilan Tîrgu Mureș, cea care este sub oblăduirea și cărmuirea administrației locale; am constatat că zona administrativă generează circulație majoră, dar circulație majoră începe să fie creată și de zona spitalicească, de zona Weekend, de Nord a municipiului Tîrgu Mureș; am constatat că în afara municipiului Tîrgu Mureș, în zona Corunca, s-a dezvoltat un centru de interes de învățământ, care duce la circulație majoră; toată această circulație în traversare și în intravilan duce la poluare care, din păcate, s-a accentuat – studiile prezentate săptămâna trecută la partea de mediu au spus (cred că Domnul Ștefănescu a spus) că una din cauzele mari de poluare este transportul – căile de comunicație intravilane, și praful care mai ales primăvara se găsește peste tot și este sufocant – care este iarăși dat de felul de transport în municipiu; pe lângă Combinat, dar Combinatul este un subiect care nu produce circulație.

La nivel de propuneri am încercat să trasăm direcții de rezolvare a circulației. Cum am zis, partea de traversare a orașului pe direcția Sighișoara- Cluj și-a găsit o încercare de rezolvare care este destul de avansată, prin prelungirea Căii Sighișoarei pe direcția Combinat, prin prelungirea Căii Sighișoarei ocolind livada, prin propunerea de a traversa râul Mureș, dar nu unde era propusă în planul urbanistic inițial, ci am încercat să ducem traversarea în zona apropiată Naznei. Am aflat că pe documentațiile întocmite de Consiliul Județean, ocolitoarea Est a municipiului, pentru care iarăși cineva săptămâna trecută a întrebat dacă știm când se va realiza, am aflat de la Consiliul Județean și de la administrația locală că acest drum de ocolire a orașului a revenit în atenția Ministerului Transporturilor și a Drumurilor Naționale care în 2012 au înnoit contractul de actualizare a unui Studiu de Fezabilitate și de Proiect Tehnic și de detaliu de execuție, pentru documentația de atribuire Varianta de Ocolitoare Tîrgu Mureș cu o societate de proiectare cu sediul în București. Deci se pare că acest traseu de ocolire a municipiului Tîrgu Mureș este dorit și reluat inclusiv pe această direcție de către forurile care au dreptul și care promovează documentații de felul acesta.

Iarăși am constatat că cetățeanul din Tîrgu Mureș preferă să meargă cu mașina, nu merge cu transportul în comun, cu toate că de la o anumită vârstă transportul este gratuit. Nu merge cu bicicleta, poate ar merge cu bicicleta dar nu are trasee care ocolesc căile rutiere sau conviețuiesc în pace cu acestea. În acest studiu încercasem să inițiem o propunere de piste de biciclete care s-a manifestat într-o documentație care așteaptă fonduri de la Ministerul Mediului. Tot așa, am zis că am constatat că, calea ferată are un traseu grevant pentru dezvoltarea orașului, am propus rămânerea ei pe traseul existent sau strămutarea ei pe un traseu care poate fi viabil, aproape liber sau ușor de eliberat pe teritoriul municipiului Tîrgu Mureș și nu pe celelalte teritorii administrative care și-au ocupat terenurile într-un mod foarte interesant urbanistic, în așa fel încât nu se permite strămutarea unei căi de circulație auto sau ferate pe terenurile respective. Am ajuns la o concluzie pe care v-a prezentat-o și colega mea, D-na Raus, la partea de obiective și de finalizare a studiilor preliminare pentru partea de circulație. Înainte de asta menționăm că, de la elaborarea studiilor preliminare la concentrarea lor într-un PUG preliminar, s-au întâmplat câteva lucruri pe care nu am putut să le prevedem și nu am putut să le menționăm în Planul Urbanistic General preliminar pe care vi-l prezentăm acum. Una a fost, cum am spus, întâlnirea din 22 martie, în care Comisia Europeană a considerat corect să modifice traseele de circulație în așa fel încât pentru noi este favorabil; a doua este reînnoirea contractului de proiectare pentru Ocolitoarea Est gestionată de Consiliul Județean Mureș. A treia documentație care știu că este așteptată și cerută și care a stârnit interes este încercarea de a concretiza niște trasee de piste de biciclete pe intravilan Tîrgu Mureș care ar umbla pe trasee de sine stătătoare sau pe trasee care colaborează și conlucrează și merg de-a lungul căilor de comunicație auto existente.

Ce vedeți aici este un rezumat al unui studiu de fezabilitate solicitat de municipiul Tîrgu Mureș și predat la Ministerul Mediului pentru finanțare, unde am propus trasee de piste de bicicliști pe care le-am discutat cu ONG-urile care se ocupă cu transporturi alternative, pe care le-am modificat și proiectat împreună cu ei. Traseele sunt: direcția Combinat- Reghin, trecând pe B-dul Gh. Doja, P-ța Trandafirilor, cu o ramificație către Spitalul Județean și zona universitară; această direcție urmează, din păcate, căile de transport rutier principale și aglomerate și importante din municipiu, pe trotuar sau pe lângă trotuar; cealaltă direcție pe care se constată

că este mare interes de traseu de biciclete: zona Tudor Vladimirescu către zona de agrement Weekend, cu posibilitatea de intersectare cu celălalt traseu în zona centrală a municipiului, deci pe acest traseu pista de biciclete este mai fericită pentru că în cartierul Tudor urmează pârâul Pocloș, pe alei și zone verzi sau pe străzi mai puțin circulat, urmează în continuare traseul pârâului Pocloș, după care merge până în zona Weekend, urmând parțial drumul sau trecând peste Canalul Turbinei. Deci acest traseu este mai binevenit ca și amplasare. Tot în zona Tudor, cel mai mare cartier, am mai identificat un traseu care ar urma B-dul Pandurilor. Poate că spuneți că este o aberație că am propus piste de biciclete într-un oraș în care se merge mai mult cu mașina, care este foarte aglomerat și este neglijent față de circulația cu bicicleta. Eu zic că toate acestea țin de educație; am fost nu de mult, și cred că și dvs. ați fost în orașe europene unde transportul cu bicicleta este preferat și este o bucurie să vezi cohortele de biciclete cu mic, cu mare, care circulă prin orașe, circula nu neapărat pentru agrement, ci și către servicii. Circulă împreună cu autovehiculele și nu i-am văzut agresându-se unii pe alții în nici un caz.

Și am ajuns la sinteza a ceea ce v-am spus și eu și colegii mei în săptămâna trecută în cele două dezbateri, care însumează problemele și propunerile de rezolvări privind circulația din această documentație. Cum v-am mai spus, față de teritoriul municipiului Tîrgu Mureș, s-a constatat o solicitare și o nevoie de ocolitoare majoră care, de fapt, ar ajuta transportul în comunele învecinate; s-a constatat o nevoie de ocolitoare internă – să zic așa- care ar ajuta atât transportul de traversare a orașului către direcțiile importante Reghin, Sighișoara, Cluj, dar care ar ajuta și dezvoltarea și circulația intraorașenească. În principal, sunt căile de comunicație de care v-am povestit: Calea Sighișoarei, trecerea către partea de câmpie peste Mureș pe lângă Azomureș, dar mai sunt și două propuneri prezentate schematic aici care au stârnit pasiuni sau dacă nu, probabil o să le stârnească în continuare. Prima este cea pe care o știți și dvs. care ar rezolva accesul acestei zone a orașului și a acestei zone de învățământ care s-a dezvoltat lângă oraș, ar ușura accesul lor către zona universitară, pentru că propunerea cu tunelul făcută în prima documentație de Plan Urbanistic General, cred că nu doar în opinia mea este greu de făcut în momentul de față. Am încercat de mai mulți ani să promovăm o cale de acces care, din păcate, traversează pădurea, lucru care a stârnit opinii pro și contra, dar din câte se vede, am avut mai multe contra decât pro, cu toate că se încearcă o documentație tehnic susținută și justificată, cu cât mai puține pagube aduse pădurii. Între timp, așa cum știți, zona pădurii s-a declarat sau este în curs de a fi declarată sit Natura 2000, și atunci materializarea acestei propuneri de ușurare a traficului în Tîrgu Mureș, de degrevare a zonei centrale, va fi foarte dificilă. Dar încă o dată, fără sentimente, este o direcție necesară - pentru care până acum urbanistii au avut două soluții: una este tunelul și cealaltă este preluată de noi din documentațiile întocmite de primărie până acum.

A doua propunere de degrevare și modelare a circulației în municipiul Tîrgu Mureș care probabil va stârni discuții, este propunerea de strămutare sau reamenajare a căii ferate. Prima propunere care ar fi mai drastică și ar face posibilă participarea acestei zone la viața urbană mult mai ușor decât în momentul de față ar fi strămutarea căii ferate pe lângă digul care ferește de inundații orașul față de râul Mureș. Am purtat o discuție cu tinerii arhitecți care au o asociație ce iubește foarte mult râul Mureș, și care, pe de o parte, pe bună dreptate zic eu, au insistat în a ne aduce aminte de râu și de faptul că râul poate folosi orașului și poate îmbunătăți mediul de trai mai mult decât îl face în momentul de față. Este foarte corectă și foarte binevenită abordarea lor. Propunerea noastră de a strămuta calea ferată pe acest traseu, cel

puțin la nivel scriptic, s-ar putea face cu protejarea zonei râului Mureș, de fapt cu curățarea zonei digului și zonei acesteia de balastiere și tot felul de obiective ciudate care se găsesc pe lângă râul Mureș, ar putea urmări îndeaproape traseul digului care protejează orașul de inundații, ar putea – în propunerea noastră - să parcurgă parțial îngropat acest traseu pe lângă râu și protejat de ambele părți de niște diguri de pământ care ar putea fi ambientate, care ar feri vederea către parcursul căii ferate și care ar putea ușura, cu poduri și cu treceri peste acest obstacol creat în mod artificial de-a lungul râului cu un dig – calea ferată - alt dig, deci am putea proteja vizual zona orășenească de impactul cu calea ferată și am putea constitui amenajări peisagere care pot traversa zona unde se află aeroportul, ar putea traversa zona către râul Mureș și s-ar putea folosi râul Mureș.

A doua propunere care ar fi pentru îmbunătățirea traseului căii ferate, pentru că în mod sigur prima propunere va stârni sentimente pro și contra, a fost încercarea de a lăsa calea ferată pe traseul actual și a încerca s-o îngropăm parțial până la intersectarea cursurilor de apă, deci s-o îngropăm pe același traseu în așa fel încât să se poată trece viabil și ușor cu toate mijloacele de transport pe deasupra căii ferate, și să se poată folosi în mod coerent toată zona aceasta pentru o dezvoltare urbană; pentru că, încă o dată, zona Aeroclubului, fosta zonă industrială, zona cu serele Municipiului Tîrgu Mureș sau ale Combinatului Azomureș este în momentul de față terenul care este cel mai degringolat, cel mai părăsit și cu posibilități mici de utilizare din tot municipiul Tîrgu Mureș; este surprinzător ca o zonă de felul acesta cu toate utilitățile prezente, aflată în intravilan, cu posibilitate de construire, să fie părăsită la modul în care este astăzi.

Schema pe care o vedeți aici s-a manifestat și într-o planșă care este mai aplicată și care era una din propunerile de dezvoltare pentru municipiul Tîrgu Mureș în care sunt manifestate și direcțiile de circulație pe care vi le-am zis mai adineauri. Probabil că le-am zis cam haotic și cam sentimental, dar vom discuta în partea a doua despre aceasta. Deci aici se văd mult mai colorat traseele de prelungire a Căii Sighișoarei, preluate de Ocolitoarea Est a municipiului Tîrgu Mureș, continuarea Căii Sighișoarei pe lângă combinat și trecerea spre partea de câmpie, cele două propuneri de amenajare a căii ferate, prima de care v-am povestit cu traseul modificat din zona de triaj, ocolind Combinatul Azomureș, mergând pe lângă râul Mureș și ajungând la podul peste Mureș de unde reia traseul existent. A doua: cu protejare vizuală, cu îngropare, cu semiîngropare, cu bariere verzi care ar face să nu fie agresiv acest traseu, cu traversări ale amenajărilor din zona aceasta către digul râului Mureș, în acest caz s-ar putea folosi pentru transport pentru circulația auto, zona lăsată liberă de către fostul traseu al căii ferate, de la Combinat până la trecerea peste podul Mureș, sau păstrarea circulației pe cale ferată pe același traseu, numai că acesta ar trebui îngropat ca să se poată traversa orașul mult mai fluent și să se poată folosi această zonă albă și mai puțin contruită de către oraș. Motivarea acestei aglomerări de rețele de transport către râul Mureș ar fi că autoritatea locală a încercat să obțină de la Ministerul Transportului terenul Aeroclubului pentru un parc tehnologic; nu înseamnă poluare, nu înseamnă construcții dense, nici construcții industriale. Această propunere de dezvoltare sigur va trezi interesul pentru Tîrgu Mureș, și atunci, pe cale de consecință, toate terenurile care sunt ale fostelor mari industrii și care sunt cam decrepite, ar putea trezi interesul unor investitori care s-ar centra pe zona de parc tehnologic pe care Primăria municipiului Tîrgu Mureș dorește s-o inițieze. Deci transportul și traversarea pe această direcție ar fi necesar să fie mai rapidă decât se face în momentul de față cu câteva bariere în zonele permise de CFR. Traseul s-ar putea îngropa de la combinat până la primul

curs de apă – brațul mort al râului Mureș, de unde ar trebui să revină la nivelul solului, dar asta înseamnă că s-ar putea folosi și dezvoltă coerent toată zona.

Ce altă direcție s-a mai propus să se dezvolte... Legat de faptul că traversarea râului Mureș din zona Sighișoara către câmpie se face prin municipiul Tîrgu Mureș pe două poduri, se propune prelungirea Căii Sighișoarei cu un pod care ar duce spre zona Nazna și pentru circulația intravilană; credem că este posibil să se construiască un pod în zona Aleea Carpați.

Deci, în afară de traversarea diagonală, am considerat că studiul trebuie să evidențieze necesitatea și unor traversări pe perpendiculara văii care, datorită faptului că râul Mureș parcurge mijlocul văii, trebuie să se nască încă cel puțin două poduri care ar ajuta circulația în municipiul Tîrgu Mureș.

Suntem o microaglomerație urbană cu populație în scădere și nu ne descurcăm cu circulația nici pietonală, nici auto, nici CF. Am fost într-o aglomerație urbană de 37 de milioane de locuitori unde transportul în comun funcționa, circulația auto funcționa, pietonii funcționau, și n-am văzut pe nimeni agresat de nimeni altul. Voiam să vă arăt cum se circulă în cea mai importantă și cea mai emblematică intersecție a Tokio-ului, cu o direcție pietonală principală pentru care s-a făcut o traversare diagonală. Fiecare își așteaptă rândul răbdător, civilizată, și o mare de oameni trece prin intersecție, după care aceasta se eliberează și trec mașinile. Ar fi bine să învățăm și noi de la cei care circulă cu bicicletele și nu se ceartă cu cei care circulă pe patru roți, de la cei 37 milioane locuitori ai unei aglomerații urbane care funcționează nu știu cum – e de neînțeles pentru noi.

Îi văd aici în sală pe colegii mei tineri arhitecți cu Asociația “Față de Mureș”. Sigur au ceva de zis și dacă, în contextul profesional, le permiteți să-și facă observațiile, sigur au observații despre ce am prezentat aici.

Mulțumesc.

D-na Arh. Șef Miheț: între timp, persoanele care doresc să se înscrie la cuvânt, există o listă deschisă, vă rugăm să vă treceți pe listă.

D-na Arh. Adriana Raus: Îi mulțumesc Angelei pentru prezentarea caldă....

Ne oprim puțin la o imagine care pentru noi, ca țară membră a Uniunii Europene de foarte curând- dacă ne gândim la timpul istoric, chiar dacă Uniunea nu mai e o garanție a succesului absolut - ea își dezvăluie zilnic nenumărate slăbiciuni – reprezintă în continuare un sistem de valori și tradiții la care suntem îndreptățiți să aspirăm datorită istoriei noastre în comun.

Deci prezentarea pentru integrarea teritoriului are un singur aspect pe care vreau să-l fixăm împreună: orașele trebuie să aibă o atitudine deschisă la schimburi și conexiuni. Ele nu trăiesc singure, izolate, ci cu cât schimburile/conexiunile sunt mai dinamice sau mai multe, putem ierarhiza orașele ca valoare.

Preocuparea pentru amenajarea teritorială se regăsește și în documentele Uniunii Europene de multă vreme. Voi citi numai câteva documente care să ne sugereze preocuparea lor și chiar și

noi ar trebui să îmbrățișăm aceste principii: Charta Europeană a amenajării teritoriului CEMAT – Torremolinos 1983 – era o perioadă când noi nu ne puneam problema chiar așa; Schema de Dezvoltare Spațială Comunitară pentru Dezvoltarea Spațială echilibrată și durabilă a teritoriului Uniunii Europene – Postdam 1999; din nou, CEMAT-ul reluat la Hanovra 2000. Oricare din aceste documente se referă de fapt la câteva principii, și voi dezvolta aici trei dintre ele, cu care ne-am mai întâlnit pe parcursul întregii prezentări:

- Dezvoltarea unui sistem urban policentric și echilibrat și al unui nou tip de relație între zonele urbane și rurale – sistem deschis la schimburi și conexiuni care permit gospodărirea împreună a resurselor, echipamentelor, resurselor umane
- Accesul egal la infrastructura de cunoaștere – acesta este foarte important pentru ceea ce numim piloni ai dezvoltării durabile- acesta fiind al treilea principiu. Dacă ne referim la pilonul social și economic, el într-adevăr se sprijină pe accesul la infrastructura de cunoaștere: economic, deoarece economia acestui brand se bazează pe tehnologii înalte și performante, social pentru că dezvoltarea durabilă și-a propus ca scop protejarea grupurilor defavorizate: copii, bătrâni, femeii...

Câteva elemente ale strategiilor la nivel teritorial în care orașe ca Tîrgu Mureșul este de dorit să se încadreze: echilibrarea structurii spațiale periurbane. Tîrgu Mureșul, împreună cu teritoriul său periurban poate să reușească să-și echilibreze această structură pe care, analizând-o chiar și numai din punct de vedere al traficului, s-a văzut că are niște probleme greu de rezolvat doar pe teritoriul administrativ Tîrgu Mureș; îmbunătățirea calității vieții la nivel urban; menținerea identității regionale; reevaluarea moștenirii culturale – pentru că toate acestea se amplifică pe un teritoriu mai larg; administrarea integrării prin cooperarea la rețele de infrastructură regională – și o să vedem câteva imagini legate de aceste rețele care nu au granițe administrative; și mai ales, aici unde suferim în general din punct de vedere al eficienței, parteneriate și în final implementarea proiectelor gândite.

Avem schema de integrare a Tîrgu Mureșului la nivel internațional, la scară națională și în zona județului Mureș și a teritoriului periurban.

Am povestit că cea mai simplă integrare este cea pe calea aerului și nu mai dezvolt idea cu Aeroportul Transilvania, a spus și Angela că nu este printre aeroporturile vizate în Planul de Amenajare Națională ca fiind de importanță de grad 0, noi ne bucurăm că îl avem și așa. Anul trecut țin minte că ne plângeam că a plecat Wizzair-ul, anul acesta cred că ne putem plânge că Malev-ul și-a suspendat cursele, dar oricum ar fi, suntem datori să-l promovăm și să-i găsim funcțiuni conexe care să-i dezvolte valoarea: să zicem funcțiunea de cargo, sau și mai bine- cea de platformă multimodală pentru Tîrgu Mureș – zona periurbană, și de ce nu, chiar pentru județul Mureș pentru că care are șanse să devină centru logistic, fiind în centrul țării.

Legăturile internaționale – am mai povestit despre ele. Ele apar, dispar, dar nu pot să dispară de tot. De asemenea, fiind în mijloc – aici se văd izocronone existente – ne așteptăm să putem zbura sau, în orice caz, colabora cu teritoriile învecinate. Calea ferată despre acum chiar am amintit, avem imaginea unei gări mici – nesituată pe magistrale importante – ziceam că acel culoar 405, cred, merge spre Sighișoara. În Planul de Amenajare a Teritoriului Național, cel puțin într-una din versiuni, era fixată legătura asta între Tîrgu Mureș – Sighișoara, agreată chiar și în perioada dinainte de 1990; pe de altă parte faptul că avem o gară mică ne ajută poate în

alt sens – chiar să denivelăm această structură feroviară și să folosim traseul respectiv ca pe un element de legătură în teritoriul periurban, pe direcția NE- SV.

Aici se văd magistralele pe care noi nu le atingem, suntem cam singuri acolo în mijlocul județului. Dar avem cel puțin două căi de acțiune: una să insistăm pentru legarea cu magistrala 405 pe direcția Sighișoarei prin proiecte mai ample cu cofinanțare, sau să beneficiem în teritoriu mai restrâns de traseul acesteia pentru utilizarea unui treb urban.

Nu mai reiau problema culoarelor și a magistrarelor rutiere, Angela a dezvoltat-o foarte bine și cu date de ultimă oră. Tîrgu Mureșul rămâne un punct de conexiune pe două direcții: direcția NV- SE și direcția E-V prin cele două culoare.

Tot din punct de vedere al integrării putem vorbi de Regiunea Centru căreia îi aparținem; ea a fost gândită pentru accesarea mai ușoară a proiectelor de anvergură mai mare; în zona ei putem dezvolta legături de colaborare și uneori de concurență cu orașele care pot avea mai multă forță de atracție – aici vorbim de Sibiu și Brașov. Cred că Tîrgu Mureșul colaborează mai bine cu zona estică și puțin mai concurențial cu zona sud-vestică.

Si dezvoltarea spațială presupune strategii, ele se suprapun într-o bună măsură cu cele pe care le-am analizat și în cadrul planului preliminar de dezvoltare a Tîrgu Mureșului, ideea se rotește în același perimetru al integrării Tîrgu Mureșului cu teritoriul său periurban în spațiul național, regional și județean și în transformarea Tîrgu Mureșului în spațiul aferent într-un municipiu de rang 2 cu mai multă putere de atracție în teritoriu care să facă cu succes față concurenței din alte regiuni.

Integrarea teritorială în modul clasic se face cel mai bine pe culoarele de circulație, și despre asta am vorbit; poate că viziunea PUG-ului ar putea să depășească calea clasică a dezvoltării paroxistice a căilor de comunicare – și ne referim la străzi – povesteam în prima zi că, față de alte țări europene, noi nu ne-am atins încă faza maximă a expansiunii traficului, dar profitând de întârziere, am putea trece peste această fază într-un mod mai ușor sau mai inteligent, folosind particularitățile orașului, și să ne îndreptăm direct spre faza următoare care în final va conduce la o oarecare restrângere a traficului convențional, mai ales a celui de factură individuală, și va prezenta modele optime de trafic integrat, interconectat în care resursele de energie și poluare să fie mult mai bine gospodărite. Aici ne referim la transportul în comun, la mijloace individuale de deplasare, toate coroborate cu sistemul clasic care, treptat, dorim să piardă din importanță, dar nu înainte de a ne lega de coridoarele acestea internaționale, de a dezvolta propriile centuri pentru că sunt lucruri verificate în timp și în urbanismul clasic care nu se pot înlocui cu altele – deci ele sunt o necesitate.

Aceasta este schema de circulații pe care a comentat-o Angela și o voi relua, și ea a sugerat același lucru: o oarecare tendință de spațializare și regândire a legăturilor cu teritoriul național, zonal, periurban și chiar al orașului.

Ce ar mai însemna colaborarea în teritoriu: aceste deplasări din teritoriul orașenesc și în afara teritoriului orașenesc, ele se realizează tot pe căile clasice. Cum răspunde PUG-ul din punct de vedere al relaționării cu punctele de conexiune cu teritoriul său periurban. Vom vedea în schema nr. 2 “Creștere urbană” – la alternativa creștere urbană de tip expansiv controlat – am

propus dezvoltări doar pe principalele direcții de intrare sau de colaborare cu teritoriul periurban: să zicem zona Cristești – vis-a-vis de Azomureș, zona Remetea către Sâncraii, Sântana, zona Budiului către Gh. Doja în partea Sud și zona Tudor spre Livezeni și Corunca.

Ar mai fi interesant de amintit, apropos de discuția de protecția mediului pe care am avut-o săptămâna trecută, că mediul, de fapt poluarea, riscurile naturale, toate elementele constitutive nu au praguri administrative, și atunci cea mai bună gospodărire a acestor avantaje, dezavantaje, se face tot în comun, deci cu împreună spațiul adiacent. Aici a fost dat exemplul cu managementul deșeurilor, dar nu numai. Aici am figurat cele două noi arii protejate care apar în Țirgu Mureș – Pădurea de la Cornești și Pădurea Budiului; avem în vecinătate alte arii protejate, avem culoarele naturale. Toate se pot gospodări mult mai bine în ansamblul lor.

Același lucru despre echiparea edilitară. Țirgu Mureșul are echipamente preexistente, ele trebuie extinse în continuare și utilizate pentru că una din caracteristicile urbanității înseamnă, de fapt, echipamente care, fără să fie megastructuri, trebuie să aibă parametri optimi care să permită aglomerației urbane să beneficieze de confortul dat de aceste utilități.

Pentru gospodărirea resurselor ar mai fi de amintit solurile, deci interfața dintre mediul natural și mediul utilizat. Spuneam că ar trebui să facem o distincție și PUG-ul are această viziune asupra utilizării și nu epuizării resurselor; este o hartă a solurilor ca ideea asupra dezvoltării agriculturii și funcțiunilor economice care se pot face tot împreună cu teritoriul periurban.

Vedem aici că mai există resurse de teren pentru dezvoltarea agriculturii, mai puțin în zona Cristești, Corunca, dar alte comune din periurban din cele 15 unități administrative care fac parte din teritoriul periurban au rezerve pentru dezvoltarea agriculturii, în ideea folosirii resurselor locale. Același lucru și cu posibilitatea dezvoltării zootehniei.

Resursa cea mai căutată pe care Țirgu Mureșul singur nu o mai are – după cum dovedesc statisticile, populația a suferit o oarecare scădere – deci resursele umane care deocamdată fac corp comun cu dezvoltarea urbană și cărora noi ne adresăm prin prevederile PUG-ului pentru a le asigura aceste puncte de centralitate care reprezintă o atracție, fiind unul din indicatorii calității vieții urbane. La Centralitate, alternativa 2, am dezvoltat centre cu funcțiuni conexe la întâlnirea dintre teritoriul administrativ al Țirgu Mureș și comunele învecinate. Tot lor ne-am adresa cu posibilitatea extinderii și completării calității funcției de locuire. S-a întâmplat un fenomen invers față de perioadă precedentă, locuirea a migrat din Țirgu Mureș în afară, dar lucrurile pot fi echilibrate și stabilizate într-o gândire corectă.

Și pentru spațiul pentru muncă, acele cerculețe mov sugerează ideea că spațiile pentru muncă într-o viziune compactă a Țirgu Mureșului cu teritoriul său, fără să genereze deplasări esențiale, ar trebui răspândite uniform în teritoriu, potrivit aptitudinilor sau condițiilor preexistente ale fiecărei zone care ne înconjoară.

Revenim la piesa grea care contează pentru dezvoltarea viitoare; vorbeam despre turism în spațiul național – Țirgu Mureșul nu are nici munți foarte înalți, nici ce atracții are Clujul-salinele, sau partea sudică cu Sibiul și cetăți, în schimb noi avem totuși zona noastră variată și diversificată. La o scară mai modestă, în împrejurimile orașului putem dezvolta diferite tipuri

de turism; una din prevederile interesante ale colegilor nostri de care amintea Angela este amenajarea integrală a malurilor Mureșului care ar fi esențial să fie acceptată și derulată de toate unitățile administrativ – teritoriale în lungul cărora își desfășoară cursul – ar deveni astfel o axă interesantă. Râul Mureș nu este nu element natural de neglijat; aceeași poveste și pentru pădurile și dealurile înconjurătoare, cele două arii protejate, fiecare dintre ele ar putea oferi dacă nu lucruri spectaculoase, lucruri care ne-ar oferi identitatea.

Și aici avem tot o planșă care pledează pentru bagajul de reperi turistice bazate pe natură și pe cadrul antropic cu monumente istorice, care ar putea aduce o potențare a funcției turistice a Tîrgu Mureșului ca centru turistic.

Aici era un mic exemplu de cluster de turism, am studiat împreună cu Angela apropos de dezvoltarea comunei Sângeorgiu de Mureș, în vecinătatea Tîrgu Mureș, folosint tot axa de integrare Mureșul și pădurile din vecinătate, se combină aici diferite forme de turism, de la turismul cultural care este cel mai specific Tîrgu Mureșului până la balnear care în mod complementar s-a dezvoltat în Sângeorgiu de Mureș.

Tot către vecinătăți varianta a doua propune crearea centurilor verzi, să spunem și centura albastră dacă ne uităm la Mureș, deci cadrul natural cu aceste legături pe căile neconvenționale: poteci în pădure sau pentru plimbare cu bicicleta, se poate mai bine fiind un teritoriu mai larg – Tîrgu Mureș împreună cu zona sa periurbană.

Această este planșa alternativei II care recapitulează toate aceste principii și propune pentru Tîrgu Mureș dezvoltări mai ample către vecinătăți. Am introdus cu verde cele două situri naturale și se vede acolo și relația cu drumul despre care a vorbit Angela, cu perimetrul protejat Natura 2000.

Întrebări / Observații din sală

Au luat cuvântul D-nul BIRTHLER Klaus, D-ra BRANEA Georgiana și D-ra PAAL TIMEA de la Asociația UNDAVERDE. Poziția asociației este următoarea:

Tinând cont de propunerile de dezvoltare și de oportunitățile naturale deosebite pentru intravilanul municipiului Tîrgu Mureș reprezentate de pădurea Cornesti și de râul Mureș, Asociația UNDAVERDE apreciază ideile enunțate și le susține, cu mențiunea:

Considerăm benefic un studiu de oportunitate, o evaluare cost-beneficiu în ceea ce privește traseul căii ferate. La prima vedere, varianta pastrării amplasamentului actual are multe avantaje, cu ar fi:

- existența unei infrastructuri cu tradiție pentru oraș, și intrarea traseului în conștiința publică
- poziționarea garilor în puncte strategice, ca porți de intrare în oraș și legătura facilă cu orașul care există deja
- localizarea în legătura cu strada Gh. Doja, traseu direct spre centrul orașului (ținând cont și de proiectul pistelor pentru bicicliști)

- existenta garii mici, ca statie posibil de exploatat chiar pentru transportul urban si interorasenesec

Varianta ingroparii partiale pentru facilitarea traversarii liniilor ferate, cu pastrarea amplasamentului caii ferate, este de incurajat in vederea elaborarii unor studii de fezabilitate aprofundate .

Urmand aceeasi logica, consideram benefica existenta unei legaturi suplimentare rapide intre cartierul Tudor si zona spitalelor. Dar tinand cont de evaluarea padurii Cornesti ca Sit Natura 2000 si de atractivitatea pe care zona o exercita, de importanta acesteia, posibilitatea amplasarii unui traseu suprateran in apropierea zonei de agrement nu e potrivita din punct de vedere functional, social si ecologic.

D-nul Schnedarek Ladislau: *Dă exemplul cu arhitectul Haussmann al Parisului, pe timpul lui Napoleon. Sugerează că ar trebui găsit un Haussmann al zilelor noastre, care să creeze acea rețea lărgită de trafic necesară cerințelor actuale.*

D-ra Raus: Pot să vă spun despre principiul 20/20/20, adică reducerea arderilor care favorizează încălzirea globală cu 20% până în 2020, reducerea resurselor energetice convenționale cu 20% până în 2020, reducerea consumului energetic cu 20% până în 2020. În privința cartierelor de locuit unde colegii dvs de generație au gândit trame stradale și artere de trafic, trebuie să ni le asumăm, deoarece fac parte din istoricul acestui oraș. PUG-ul propune soluții de reabilitare în care, acolo unde este posibil, traficul să fie dirijat către zonele finale de acces, iar rezervele de spațiu rezultat din eventuala reconfigurare a profilului stradal, să ne permită ca, în același spațiu de 7 m, să avem sensuri unice de circulație, spații de parcare și un culoar pentru circulația alternativă. poziția inelului interior de circulație ar trebui să ne permită să accesăm diverse zone ale orașului fără să fim nevoiți să traversăm centrul. În privința centurilor, suntem foarte rămași în urmă, indiferent dacă este problema municipiului sau nu e. Există Asociația Metropolitană. Viitorii primari ar trebui să se pună de acord pe trasee care să nu atingă intravilanul localităților.

D-nul Boancă Aurel: În primul rând, pentru noi, oamenii de rând, sunt prea complicate aceste planșe și sunt atât de multe, că mare lucru nu am înțeles. Din punctul meu de vedere, puteam să fim mai operativi, și fără planșe, explicat concret ce am făcut în ultimul timp, și ce urmează să facem. Ceea ce ați făcut aici este sub formă de propuneri, propuneri, scheme, proiecte. Dar eu n-am înțeles ce este stabilit concret și ce urmează să se realizeze în următorii 4-5 ani sau anul acesta... Discutăm niște proiecte despre care am auzit și acum 5 sau 10 ani: mutarea căii ferate, a gărilor, centuri ocolitoare, acoperirea pârâului Pocloș. Cât propunem? Nu suntem în măsură să hotărâm ce vrem să facem? Nu vă supărați, dar un pic parcă e prea multă gălăgie pe aici.... Trece timpul: noi nu putem aștepta să mai treacă 20 de ani. Vrem propuneri mai concrete. E prea monotona treaba....

D-na Kovacs: Sunt planuri de viitor ce facem noi aici. Ne propunem direcții, noi nu construim aici. O parte din planuri s-au realizat, ce se putea.

D-nul Lipovan: Haideți să nu confundăm actorii: cine v-ar putea da raportul despre ce s-a făcut și ce nu s-a făcut nu suntem noi. Noi suntem aici preluând problemele de facto ale orașului

căroră le propunem în continuare niște soluții de rezolvare tehnică, pe care nu le mai gestionăm noi.

D-na Raus: Dacă ați observat, termenul de impelmentare pentru proiectele conținute într-un plan urbanistic general sunt setate pe termen scurt: câțiva ani, pe termen mediu și pe termen lung. În altă ordine de idei, sistemul de învățământ din România ar trebui să introducă ușoare noțiuni de urbanism, pentru ca oamenii să fie familiarizați cu aceste noțiuni, pentru că trăim pe un teritoriu pe care trebuie să-l gospodărim cât se poate de bine împreună.

D-nul Schnedarek Ladislau: Aradul are centură ocolitoare, Timișoara, Lugojul, Brașovul au. Noi de ce nu avem? Nu mai dorim să respirăm gaze de eșapament până la infinit.

D-na Arhitect Șef: Am să încerc să vă răspund eu, legat de cele trei segmente ale inelului interior, de care administrația publică locală se poate ocupa. Așa-zis-ul ”drum prin pădure” este finalizat ca proiect pe hârtie, obținută și finanțarea din fonduri europene, dar proiectul a fost blocat pentru că Primăria a fost dată în judecată de niște ONG-uri. Prin urmare, proiectul este în așteptare. Calea Sighișoarei – proiect tehnic finalizat. Au început procedurile de achiziție a terenurilor – pentru că trebuie să fii proprietar ca să poți construi - există și finanțare pentru începerea lucrărilor, cât de curând va demara proiectul. Cel cu calea ferată (cele două variante) – ne-am luptat foarte mult pentru obtinerea unui aviz de principiu a Cailor Ferate Române, pentru că este calea lor ferată, nu este a noastră. Deci demersuri susținute au fost făcute, nu sunt de azi, de ieri, dar toate aceste proiecte iau timp, nu pot fi realizate într-un an, doi sau trei. Acum există și posibilitatea obținerii de fonduri europene. Pentru tot ce s-a putut obține, pentru modernizarea străzilor, Cetatea Medievală, Zoo, s-au accesat zeci de milioane de euro prin fonduri europene pentru municipiul Tîrgu Mureș. Deci , tot ce s-a putut face omește, și juridic, s-a făcut.

D-nul Schnedarek Ladislau: Puteți să-mi răspundeți: Brașovul cum a reușit, Aradul cum a reușit, Clujul cum a reușit?

D-na Ahitect Șef: Acelea sunt centuri care au fost gestionate de către consilii județene sau de către Companii Naționale, nu de către primării.

D-nul Schnedarek Ladislau: Nu de scuze avem nevoie, ce depinde de noi ce am făcut de zeci de ani?

D-nul Lipovan: Dumneavoastră vorbeați de Haussmann care a dăruit Parisul. Dar el nu a făcut-o în democrație. Poate că trebuie să ne aducem și noi un împărat....

D-na Miheț: Dacă mai este cineva care dorește să ia cuvântul... Mulțumim. Cu aceasta, seria de dezbateri publice aferente Planului Urbanistic General Preliminar s-a încheiat. În continuare, dacă doriți să depuneți în scris observațiile, propunerile, sugestiile dvs. puteți s-o faceți pe adresele indicate în anunțurile aferente dezbaterilor publice și vă așteptăm și la ultima etapă la PUG-ul final, care vor avea loc după aprobarea în Consiliul Local a acestei etape și după obținerea tuturor avizelor și elaborării documentației finale. Vă mulțumim.