

---

# MEMORIU GENERAL

## 1. INTRODUCERE

### 1.1 Date de recunoaștere a documentației

Denumirea lucrării: **REACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI TÂRGU-MUREȘ**

Beneficiar :Consiliul local al municipiului Târgu-Mureș

Proiectanți :

**S.C. PROIECT S.R.L.**  
**S.C. PROINVEST S.R.L.**  
**S.C. ARHIGRAF S.R.L.**

### 1.2. Obiectul lucrării

Având în vedere că PUG Târgu-Mureș aflat în vigoare în prezent a fost elaborat între anii 1998 - 2002 și aprobat prin H.C.L. nr. 257/ 19.12.2002, și că până în prezent au intervenit schimbări majore în viața socială și economică, s-a impus o actualizare a direcțiilor de dezvoltare a municipiului Târgu-Mureș.

Conform Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului, cu modificările și completările ulterioare, a HG nr.525/1996 pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism, republicată, cu modificările și completările ulterioare, a Ordinului MDRAP NR.233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, a Ordinului MLPAT NR.13N/1999 de aprobare a reglementării tehnice Ghid privind Metodologia de Elaborare și Conținutul cadru al Planului Urbanistic General, indicativ GP 038/99 și a celorlalte acte normative în vigoare aplicabile, Planul Urbanistic General este o documentație cu caracter director și de reglementare operațională care se elaborează pentru fiecare unitate administrativ -teritorială de bază și se actualizează la un interval de 5-10 ani, constituind baza legală pentru realizarea programelor și acțiunilor de dezvoltare.

Planul Urbanistic General reprezintă un instrument de gestionare a interferențelor activității diferitelor colectivități ce compun populația unui teritoriu și a nevoilor acestora. Autoritatea locală, care gestionează nevoile comunității are o strategie a dezvoltării pe termen scurt, mediu și lung. Solicitării temei program pentru reactualizarea planului urbanistic general s-au referit la această strategie, precum și la adoptarea unui regulament local de urbanism care să permită materializarea pas cu pas a obiectivelor pe termen mediu și lung.

Planurile urbanistice generale constituie documentațiile pe baza cărora se vor stabili obiectivele, acțiunile și măsurile necesare pentru promovarea unei dezvoltări durabile din punct de vedere social-economic al habitatului și protecției mediului.

Plecând de la studiile preliminare care inventariază cadrul natural, cadrul construit, modul în care municipiul se înscrie în previziunile și studiile urbanistice de rang superior (PATN; PATJ, alte studii sectoriale) PUG-ul stabilește un diagnostic prospectiv legat de evoluția în perspectivă a localității, previziunile demografice, previziunile economice și etapele și modul de materializare prin obiective ale strategiei Consiliului local.

Perioada de valabilitate a PUG-ului este de 5-10 ani în funcție de condițiile locale și generale la nivel teritorial, condițiile sociale, sau de altă natură ce pot interveni în evoluția localității.

Proiectul de Plan Urbanistic General ,prin analiza dezvoltată identifică necesitățile administrativ –teritoriale ale fiecărei localități legate de :

- dezvoltarea economică
- dezvoltarea social-culturală
- amenajare spațială a localităților
- protecția mediului natural și a patrimoniului construit
- dezvoltarea funcțiunilor urbane (obiective și echipamente publice ,locuire, servicii, producție, transport, etc).

Conform prevederilor legislației în vigoare Planurile Urbanistice Generale stabilesc în același timp și strategia de dezvoltare împreună cu planul de acțiune pentru materializarea etapizată a strategiei și a obiectivelor conținute în aceasta.

Se ajunge astfel la un scenariu coerent de dezvoltare în care toate programele incluse acționează sinergic.

Programul de dezvoltare al municipiului include prevederi pe termen scurt,mediu și lung menite să conducă la următoarele obiective:

- reabilitarea localității pe principiul dezvoltării durabile ce include utilizarea resurselor regenerabile și reciclabile în condițiile protecției mediului și a resurselor naturale;
- ridicarea imaginii și a confortului urban în ideea obținerii unui model unitar de dezvoltare durabilă urbană pe întreg teritoriul localității.

În acest caz PUG constituie, documentația de bază, care stabilește obiectivele, acțiunile și măsurile de dezvoltare ale localităților pe o perioadă determinată - în baza analizei multicriteriale a situației existente și a priorităților stabilite.

Principalele elemente de fond urmărite prin elaborarea planurilor urbanistice al localităților, sunt următoarele:

- reșezarea localităților în vatra lor firească, prin includerea în intravilan a tuturor zonelor existente, construite și amenajate situate pe teritoriul administrativ al localității la data elaborării PUG-ului;
- adăugarea la intravilanul existent a suprafețelor necesare pentru etapele viitoare prevăzute pentru dezvoltare funcțiunilor localității în acord cu strategiile la nivel teritorial și diagnoza privind evoluția fiecărei localități;
- materializarea urbanistică a programului de dezvoltare a localității, pe baza propunerilor și intențiilor colectivității locale;
- scenariile prospective privind activitățile economice și de evoluție a populației;
- definirea și asigurarea cu amplasamente a obiectivelor de utilitate publică;
- posibilitățile de realizare a obiectivelor propuse în condițiile respectării dreptului de proprietate;

Documentația conține și regulamentul de urbanism ce particularizează condițiile locale referitoare la utilizarea terenurilor și a construcțiilor, analizând relațiile din cadrul localității și în teritoriu, cu evidențierea disfuncționalităților existente și măsuri de remediere a acestora.

Pentru a putea îndeplini funcția de planificare și coordonare a teritoriului urban, planul urbanistic general conține prevederi legate de:

- stabilirea intravilanului localității;
- stabilirea disfuncționalităților existente și a priorităților pe baza analizei situației existente;
- zonificarea funcțională a terenurilor din localitate și stabilirea regimului de constructibilitate al acestora, printr-un sistem de reglementări și servituții adecvate;
- volumul și structura potențialului uman, resurse de muncă;
- potențialul economic al localității;
- organizarea circulației și a transporturilor;
- echiparea tehnico-edilitară;
- reabilitarea patrimoniului construit , protecția și conservarea mediului;
- condițiile necesității și posibilității de realizare a obiectivelor de utilitate publică.

Planurile urbanistice generale constituie documentațiile pe baza cărora se vor stabili obiectivele, acțiunile și măsurile necesare pentru promovarea unei dezvoltari durabile care include protecția categoriilor sociale vulnerabile,protecția resurselor neregenerabile,protecția mediului.

### **Obiectivele principale ale PUG**

Procesul de planificare are ca scop, implementarea și susținerea sistemelor bazate pe o planificare strategică la nivel național și al teritoriului județean și se concentrează asupra definirii obiectivelor și țăntelor în conformitate cu obiectivele și țăntele Planului Național de Amenajare a Teritoriului și a Planului de Amenajare al Teritoriului Județean Mureș.

Abordarea planificată servește ca bază pentru stabilirea necesarului de investiții și a politicii în domeniul amenajării teritoriului, fiind bază și în elaborarea proiectelor pentru obținerea de finanțări.

„Perspective ale dezvoltării spațiale în Europa” (ESDP) formulează principalele direcții de dezvoltare spațială ale continentului european și anume:

- ✓ dezvoltarea unui sistem urban policentric și o nouă relație urban – rural;
- ✓ asigurarea accesului la informație și cunoaștere;
- ✓ dezvoltarea durabilă, gestionarea prudentă a resurselor și protecția naturii și a moștenirii culturale.

„Principii directe privind dezvoltarea teritorială durabilă a continentului european” – document CEMAT, Hanovra 2000 – definește următoarele 10 principii:

- promovarea coeziunii teritoriale prin intermediul unei dezvoltări socio-economice echilibrate și prin creșterea competitivității;
- promovarea dezvoltării funcțiilor urbane și dezvoltarea relațiilor urban-rural;
- promovarea unor condiții de accesibilitate mai echilibrate;
- dezvoltarea accesului la informație și cunoaștere;
- reducerea agresiunii asupra mediului;
- valorificarea și protejarea resurselor și a patrimoniului natural;
- valorificarea patrimoniului construit ca factor al dezvoltării;
- dezvoltarea resurselor energetice, concomitent cu asigurarea securității;
- promovarea unui turism de calitate și durabil;
- limitarea preventivă a efectelor catastrofelor naturale.

Aceste principii și direcții de dezvoltare trebuie să guverneze activitatea de amenajare teritorială, fiind urmărite prin documentațiile specifice. Integrarea în Comunitatea Europeană se face și prin recunoașterea și aplicarea acestor principii, prin integrarea spațială a României în spațiul regional european.

PATJ Mureș prezintă într-o formă sintetică planurile de acțiune și proiectele de dezvoltare ale județului Mureș, având ca obiectiv major depistarea unor resurse interne (naturale, economice, sociale, culturale etc.) specifice și a posibilelor căi de valorificare a acestora în vederea dezvoltării durabile a județului Mureș, în concordanță cu planurile strategice sectoriale de dezvoltare.

Obiectiv general al PATJ Mureș este îmbunătățirea poziției naționale în ierarhia dezvoltării prin intrarea în topul primelor zece județe cu economie competitivă din România. Obiectivul general este susținut prin cinci obiective strategice de dezvoltare:

1. Identificarea și sprijinirea unor sectoare economice de excelență și creșterea competitivității economiei județului;
2. Dezvoltarea resurselor umane;
3. Susținerea poliilor de dezvoltare urbani și rurali ai județului, cu scopul creării unor sisteme integrate de așezări;
4. Ridicarea nivelului de accesibilitate și de conectivitate a județului prin modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport și comunicații;
5. Valorificarea rațională a patrimoniului natural și cultural, în conformitate cu principiile dezvoltării durabile.

#### **Necesitatea reactualizării PUG Târgu-Mureș derivă din:**

- Obligația actualizării PUG în conformitate cu Legea 350/ 2001 a urbanismului și amenajării teritoriului;
- Preluarea și corelarea unor reglementări urbanistice din documentațiile PUZ/ PUD aprobate ulterior aprobării PUG care generează următoarele modificări:
  - majorarea suprafeței intravilanului cu cca 35,85 ha prin documentația PUZ "Zona rezidențială cartier Unirii";
  - schimbări de regim tehnic și economic pentru diferite imobile;
  - stabilire de încadrări funcționale diferite față de cele prevăzute în PUG-ul aprobat în anul 2002;
  - extinderea și modernizarea (după caz) a tramei stradale existente;
  - diferite faze de proiectare ale drumurilor ocolitoare ale municipiului;
  - relaționarea teritoriului municipal cu modificările și actualizarile diferiților factori cu care acesta interferează în permanență;

-Asocierea municipiului cu unitățile administrativ teritoriale limitrofe în vederea dezvoltării zonei periurbane și a teritoriului metropolitan;

- Solicitări multiple de viabilizare a terenurilor situate în extravilanul localității (ex. Zona Dealul Budiului);
- Elaborarea proiectului pentru autostrada „Transilvania”, execuția tronsonului Târgu-Mureș-Turda; aprobarea prin HG a derulării autostrazii „Unirea „ Târgu-Mureș-Iasi –Ungheni;
- A fost redefinit arealul aferent zonelor naturale protejate;
- Noi documente de dezvoltare strategică la nivelul municipiului (Plan Integrat de Dezvoltare Târgu-Mureș), PATZ zona periurbană Târgu-Mureș și al județului (PATJ Mureș), Planul de mobilitate urbană durabilă a mun. Târgu-Mureș, Strategia Integrată de dezvoltare urbană a mun. Târgu-Mureș 2016-2023;

În stabilirea obiectivelor generale și specifice precum și a măsurilor necesare implementării Planului Urbanistic General s-a ținut seamă de analiza situației existente, pe baza studiilor de fundamentare precum și a analizei SWOT care a evidențiat principalele disfuncționalități și obiectivele prioritare ale strategiei de dezvoltare.

## Legislație

Se vor lua în considerare actele legislative reactualizate la data aplicării prezentului PUG

Principalele prevederi care definesc cadrul legal pentru întocmirea și gestionarea planurilor urbanistice sunt :

- \* **Legea nr.350/2001** privind amenajarea teritoriului și urbanismului cu modificările și completările ulterioare;
- \* **ORDIN MDRAP Nr. 233/2016** din 26 februarie 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism
- \* **Legea nr.50/1991** privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările și completările ulterioare;
- \* **Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991** privind autorizarea lucrărilor de construcții, cu modificările și completările ulterioare (**Ordin MDRL nr.839/2009**);
- \* **Legea nr. 363/2006** privind aprobarea Planului de Amenajare a teritoriului Național - Secțiunea I - Căi de comunicație;
- \* **Legea nr.171/1997** privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național - Secțiunea a II-a - Apa (cu modificările și completările ulterioare);
- \* **Legea nr. 5/2000** privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național - Secțiunea a III-a - Zone protejate;
- \* **Legea nr.351/2001** privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național - Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități (cu modificările și completările ulterioare);
- \* **Legea nr.575/2001** privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național - Secțiunea a V-a - Zone de risc natural;
- \* **Ordonanța de urgență nr. 142/2008**, privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național Secțiunea a VIII-a - Zone cu resurse turistice (cu modificările și completările ulterioare);
- \* **Legea nr. 315/2004** privind dezvoltarea regională în România;
  
- \* **Codul civil**;
- \* **Legea locuinței nr.114 /1996** cu modificările și completările ulterioare;
- \* **Legea 153/2011** privind măsuri de creștere a calității arhitectural-ambientale a clădirilor.
- \* **Legea 184/ 2001** privind organizarea și exercitarea profesiei de arhitect (cu modificările și completările ulterioare)
- \* **H.G.R.nr. 525/1996** pt. aprobarea Regulamentului General de Urbanism, cu completările și modificările ulterioare (HG nr. 855/2001 - MO nr. 856/2002, Partea I)
- \* **ORDINUL MLPAT nr. 13/N/1999**, pentru aprobarea GP-038/1999 "Ghidului privind metodologia de elaborare și conținutul - cadru al Planului Urbanistic General";
- \* **Ordin nr.176/N/2000** al ministrului lucrărilor publice și amenajării teritoriului Ghid privind metodologia de elaborare a conținutului cadru al PUZ
- \* **Ordin nr.37/N/1999** al ministrului lucrărilor publice și amenajării teritoriului Ghid privind metodologia de elaborare a conținutului cadru al PUD
- \* **ORDINUL MLPAT nr. 21/N/2000**, pentru aprobarea GM-007/2000 "Ghidului privind elaborarea și aprobarea regulamentelor locale de urbanism";
- \* **Ordinul MLPAT nr.91/1991** privind formularele și procedura de autorizare și conținutul documentațiilor
- \* **Ordinul MDRT 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 (MO 47 /2011);
- \* **Ordinul M.L.P.A.T., M.Ap.N., M.I. și S.R.I. nr.34/N/M.30/3.422/4.221/1995** pentru aprobarea precizărilor privind avizarea documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului, precum și a documentațiilor tehnice pentru autorizarea executării construcțiilor;
- \* **Ordin nr.201/N/2000** al ministrului lucrărilor publice și amenajării teritoriului Ghid metodologic privind elaborarea analizelor de evaluare asupra impactului asupra mediului ca parte integrantă a planurilor de amenajare a teritoriului și urbanism.

- \* **Legea 59/2016** , privind controlul asupra pericolelor de accident major in care sunt implicate substante periculoase;
- \* **Legea 185/2013** privind amplasarea și autorizarea mijloacelor de publicitate
- **HCS-RUR 101 /2010 (MO nr. 577 /2010)**, pentru aprobarea Regulamentului privind dobândirea dreptului de semnătură pentru documentațiile de amenajare a teritoriului și de urbanism și a Regulamentului referitor la organizarea și funcționarea Registrului Urbaniștilor din România.

## **ACTE NORMATIVE ÎN ALTE DOMENII DE INTERES ȘI CONEXE**

- \* **Ordinul Ministrului Sănătății nr. 119/2014** pentru aprobarea Normelor de igienă și a recomandărilor privind mediul de viață al populației;
- \* **Ordinul nr. 994/2018** pentru modificarea și completarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației, aprobate prin Ordinul ministrului sănătății nr. 119/2014
- \* **Hotarare nr.930/2005** pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară si hidrogeologica ;
- \* **OUG nr.57/2019** privind Codul Administrativ
- \* **Legea nr.10/1995** privind calitatea în construcții, cu completările și modificările ulterioare;
- \* **Legea nr.255/2010(actualizata 2021)** privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local;
- \* **Legea** Serviciilor comunitare de utilități publice **51/2006**
- \* **HGR nr.53/2011** pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică;
- \* **Legea nr. 213/1998** privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, cu completările și modificările ulterioare (OUG nr. 206/2000 și Legea nr. 241/2003);
- \* **Legea** fondului funciar nr. **18/1991**, republicată, cu completările și modificările ulterioare;
- \* **Legea cadastrului și a publicității imobiliare nr. 7/1996**, cu modificările ulterioare;
- \* **Legea nr. 138/2004** privind îmbunătățirile funciare, cu modificările ulterioare;
- \* **Ordonanța de urgență 83** din 15 septembrie **2010** privind exceptarea de la plata tarifelor prevăzute în **Legea** îmbunătățirilor funciare nr. **138/2004**, pentru scoaterea din circuitul agricol a terenurilor necesare pentru realizarea unor obiective de interes național, județean și local;
- \* **Legea 46/2008** - Codul silvic, cu modificările ulterioare OUG nr. 193 din 25.11.2008;
- \* **Legea nr. 107/1996**; - Legea apelor cu completările și modificările ulterioare
- \* **Legea fondului funciar nr.18/1991** , , Legea nr. 1/2000, Legea nr. 169/1997 și Legea nr.247/2005 cu completările și modificările ulterioare;
- \* **Legea 138/2004** privind îmbunătățirile funciare;
- \* **Legea nr. 213/1998** privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- \* **Legea nr. 241/2003** pentru modificarea anexei la **Legea nr. 213/1998** privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- \* **Ordinul nr.3363/2020 al MLPDA** pentru aprobarea Metodologiei privind inițierea, programarea, achiziția, elaborarea, avizarea, aprobarea și valorificarea reglementărilor tehnice și a rezultatelor activităților specifice în construcții, precum si pentru aprobarea cuantumului indemnizatiei de participare a membrilor in comitetele tehnice despecialitate si in comitetul tehnic de coordonare generala;

## **MEDIU**

- \* **OUG nr. 195/2005** cu modificările și completările ulterioare privind protecția mediului;
- \* **ORDIN Nr. 46/2016** din 12 ianuarie 2016 privind instituirea regimului de arie naturală protejată și declararea siturilor de importanță comunitară ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România
- \* **Ordonanța nr.20/2014** pentru modificarea **OUG 27/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale,a florei și faunei sălbatice.
- \* **Hotărârea Guvernului României nr. 1076/2004** privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe (Publicată în Monitorul Oficial Partea I, nr. 707/05.08.2004);
- \* **Hotararea 1.076/2004**, privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri si programe (actualizata pana la data de 29 octombrie 2012)
- \* **Legea nr. 265 /2006** pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului (actualizată prin OUG nr. 164/2008 (MO nr.808/2008);
- \* **Legea meteorologiei nr.139/2000**;

- \* **Legea nr.313/2009** pentru modificarea și completarea Legii nr.24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din zonele urbane;
- \* **Ordonanța 2/2021** privind depozitarea deșeurilor;
- \* **Ordonanța de urgență nr. 57/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice
- \* **Ordonanța de urgență nr. 196/2005** privind Fondul pentru mediu;
- \* **Ordinul nr. 1964/2007** privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România
- \* **Ordinul nr. 140/2019** privind aprobarea Metodologiei pentru elaborarea, monitorizarea, evaluarea și revizuirea planurilor județene de gestionare a deșeurilor și a planului de gestionare a deșeurilor pentru municipiul București;
- \* **Ordinul nr. 757/2004** pentru aprobarea Normativului tehnic privind depozitarea deșeurilor;
- \* **Ordinul nr. 1587/1997** pentru aprobarea listei categoriilor de construcții și instalații industriale generatoare de riscuri tehnologice
- \* **Ordonanța de urgență nr.92/2021** privind regimul deșeurilor;
- \* **Hotărârea nr. 382/2003** pentru aprobarea Normelor metodologice privind exigențele minime de conținut ale documentațiilor de amenajare a teritoriului și de urbanism pentru zonele de riscuri naturale;
- \* **Hotărârea nr. 447/2003** pentru aprobarea normelor metodologice privind modul de elaborare și conținutul hărților de risc natural la alunecări de teren, al hărților de hazard la inundații și al hărților de risc la inundații;
- \* **Hotărârea nr. 1286/2004** privind aprobarea Planului general de măsuri preventive pentru evitarea și reducerea efectelor inundațiilor;
- \* **Ordinul nr. 62/1998** privind delimitarea zonelor expuse riscurilor naturale;
- \* **Legea nr.292/2018** privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului

#### **MINISTERUL CULTURII**

- \* **Legea nr. 422/2001**, modificată și completată prin **Legea 259/2006**, privind protejarea monumentelor istorice;
- \* **Legea nr. 182/2000** privind protejarea patrimoniului cultural național mobil
- \* **Ordinul Ministrului Culturii și Cultelor nr. 2.314/2004** privind aprobarea Listei monumentelor istorice, actualizată și a Listei monumentelor istorice dispărute (Publicată în Monitorul Oficial Partea I, nr. 646 bis/16.07.2004); listă modificată ulterior prin Ordinul Ministrului Culturii și Cultelor nr. 2818/2015 pentru aprobarea Listei monumentelor istorice - modificări și completări - și a Listei monumentelor istorice - monumente dispărute - modificări și completări (Publicată în Monitorul Oficial Partea I, nr. 113bis/15.02.2016);
- \* **Lista monumentelor istorice LMI 2015** publicată de Ministerul Culturii și Patrimoniului Național-Institutul Național al Patrimoniului ;
- \* **Ordonanța nr. 43/2000** privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată (Publicată în Monitorul Oficial Partea I, nr. 951/24.11.2006), cu completările ulterioare;
- \* **Ordinul M.C.C.** privind aprobarea normelor metodologice de clasare și evidență a monumentelor istorice, nr. 682/2003;
- \* **H.G.R. 610/2003** pentru aprobarea normelor metodologice privind procedura de aprobare a creditelor pentru lucrări de protejare la monumentele istorice deținute de persoane fizice / juridice de drept privat;
- \* **Ordinul MT 562/2003** Metodologie și Conținut Cadru pentru elaborarea documentațiilor de urbanism în zone protejate (PUZ).
- \* **Dispoziția 4300-VN/2005** a Ministerului Culturii și Cultelor, completată cu dispoziția 5596-VN/2007 privind unele măsuri pentru îmbunătățirea activității în domeniul avizării;

#### **TURISM ;ZONE CONSTRUITE PROTEJATE; ARII NATURALE**

- \* **Ordinul Ministrului Transporturilor Construcțiilor și Turismului nr. 562/2003** -cadru conținut pentru Zone Construite Protejate;
- \* **Dispoziția 4300-VN/2005** a Ministerului Culturii și Cultelor, completată cu dispoziția 5596-VN/2007 privind unele măsuri pentru îmbunătățirea activității în domeniul avizării;
- \* **Legea nr. 451/2002** pentru ratificarea Convenției europene a peisajului, adoptată la Florența la 20 octombrie 2000;

- \* **Hotărâre nr. 230 din 4 martie 2003** privind delimitarea rezervațiilor biosferei, parcurilor naționale și parcurilor naturale și constituirea administrațiilor acestora;
- \* **Ordin nr. 776 din 5 mai 2007** privind declararea siturilor de importanță comunitară ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România, cu modificările din Ordinul nr. 2387/29.09.2011;
- \* **Legea nr.49/2011** pentru aprobarea OUG nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice;
- \* **Ordonanța de Urgență nr. 154 din 12 noiembrie 2008** pentru modificarea și completarea **Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice și a Legii vânătorii și a protecției fondului cinegetic nr. 407/2006;
- \* **Hotărârea Guvernului nr. 1.284/24 octombrie 2007** privind declararea ariilor de protecție specială avifaunistică ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România, cu modificările din HGR nr. 971 / 11.10.2011;
- \* **Hotărârea nr. 852 din 13.08.2008** pentru aprobarea normelor și criteriilor de atestare a stațiunilor turistice;
- \* **Norma metodologică din 21/10/2004** de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 62/2004 privind regimul de organizare și funcționare a parcurilor turistice;
- \* **Legea nr. 197/2018** - Legea Muntelui;
- \* **Hotărârea nr. 31/1996** pentru aprobarea Metodologiei de avizare a documentațiilor de urbanism privind zone și stațiuni turistice și a documentațiilor tehnice privind construcții din domeniul turismului;

#### **TRANSPORTURI :DRUMURI ;CĂI FERATE;SERVITUȚI AERONAUTICE**

- \* **Ordonanța nr.43/1997** privind regimul juridic al drumurilor, cu completările și modificările ulterioare **Legea nr. 198 / 2015**;
- \* **Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 43/1998** pentru aprobarea Normelor tehnice privind încadrarea în categorii a drumurilor naționale;
- \* **Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 49/1998 /nr. 50/1998** pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane/rurale;
- \* **H.G.R. nr.540/2000** privind aprobarea încadrării în categorii funcționale a drumurilor publice și a drumurilor de utilitate privată deschise circulației publice, cu modificările ulterioare;
- \* **Ordonanța de urgență nr. 195/2002** privind circulația pe drumurile publice, cu modificări și completări prin **Legea nr. 49/2006**;
- \* **Ordinul M.L.P.A.T., M.A.P. nr. 6/139/2003** privind măsuri pentru respectarea disciplinei în domeniul urbanismului și amenajării teritoriului în scopul asigurării fluidizării traficului și a siguranței circulației pe drumurile publice de interes național și județean;
- \* **OUG nr.12/1998** privind transportul pe căile ferate române;
- \* **Lege nr. 55 / 16.03.2006** privind siguranța feroviară
- \* **Legea 203/2003** (republicată în 26.01.2005) privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european
- \* **Hotărâre nr. 817 / 14.07.2005** pentru aprobarea Planului privind strategia pe termen lung a sectorului feroviar în vederea restabilirii echilibrului financiar al administratorului infrastructurii și în vederea modernizării și reînnoirii infrastructurii
- \* **Ordin M T 158 /1996** privind emiterea acordurilor Ministerului Transporturilor la documentațiile tehnico-economice ale investițiilor sau la documentațiile tehnice de sistematizare pentru terți
- \* **Ordonanță de urgență nr. 12/07.07.1998** (republicată în 09.09.2004) aprobată prin Legea nr. 89/1999 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române
- \* **Codul aerian al României din 2020**;
- \* **RACR-ZSAC**, ediția 01 / 2015, privind stabilirea servituților aeronautice civile;
- \* **OMT nr.1453/2018** privind modificarea **RACR-ZSAC**, ediția 01 / 2015 aprobat cu OMT nr.735/2015

#### **RISURI NATURALE, APĂRAREA ÎMPOTRIVA DEZASTRELOR,SECURITATE LA INCENDIU, PROTECȚIE CIVILĂ**

- \* **Hotărârea Guvernului României nr. 382/2003** pentru aprobarea normelor metodologice privind exigențele minime de conținut ale documentațiilor de amenajarea teritoriului și de urbanism pentru zonele cu riscuri naturale;

- \* **Hotărârea Guvernului României nr. 447/2003** pentru aprobarea normelor metodologice privind modul de elaborare și conținutul hărților de risc natural al alunecării de teren și inundații (mo partea -I- a nr.305/07.05.2003);
- \* **Legea 307/2006**, privind apărarea împotriva incendiilor;
- \* **Legea 481/2004** privind protecția civilă;
- \* **Hotărârea 571/2016** pentru aprobarea categoriilor de construcții și amenajări care se supun avizării/autorizării și/sau autorizării privind securitatea la incendiu;
- \* **Ordinul 1298/2006**, privind aprobarea normelor metodologice, de avizare și autorizare privind protecția civilă;
- \* **H.G.R. nr.1072/2003** privind avizarea de către ISC a documentațiilor tehnico economice pentru obiectivele de investiții finanțate din fonduri publice;
- \* **Legea nr. 45 din 01.07.1994** - Legea apărării naționale a României;
- \* **Legea nr. 85/2003** - Legea minelor, cu modificările ulterioare;
- \* **Ordonanță nr. 65/30 august 2001** privind constituirea și funcționarea parcurilor industriale;
- \* **Legea nr.186/2013** privind constituirea parcurilor industriale ;
- \* **Legea nr.59/2016 din 11 aprilie 2016** privind controlul asupra pericolelor de accident în care sunt implicate substanțe periculoase
- \* **Ordin nr. 3710/1212/99/2017** privind aprobarea Metodologiei pentru stabilirea distanțelor adecvate față de sursele potențiale de risc din cadrul amplasamentelor care se încadrează în prevederile Legii nr.59/2016

#### **DOCUMENTE CONEXE - REGLEMENTĂRI TEHNICE ÎN DOMENIU:**

- \* **I 22/1999** - Normativ de proiectare și executare a lucrărilor de alimentare cu apă și canalizare a localităților;
- \* **SR 8591/ 1997** - Rețele edilitare subterane. Condiții de amplasare;
- \* **SR 1343-1/1995** - Determinarea cantităților de apă potabilă pentru localități;
- \* **STAS 10859** - Canalizare. Stații de epurare a apelor uzate din centrele populate. Studii pentru proiectare;
- \* **PE 101A/1985** - Instrucțiuni privind stabilirea distanțelor normate de amplasare a instalațiilor electrice cu tensiunea peste 1 KV în raport cu alte construcții (republicat în 1993);
- \* **PE 104/1993** - Normativ pentru construcția liniilor aeriene de energie electrică cu tensiuni peste 1000 V;
- \* **PE 106/1995** - Normativ pentru construcția liniilor electrice de joasă tensiune;
- \* **PE 124** - Normativ privind alimentarea cu energie electrică a consumatorilor industriali și similari;
- \* **PE 125/1995** - Instrucțiuni privind coordonarea coexistenței instalațiilor electrice de 1....750 KV cu linii de telecomunicații;
- \* **PE 132/1995** - Normativ de proiectare a rețelelor electrice de distribuție publică;
- \* **1 .RE-lp-3/1991** - Îndrumar de proiectare pentru instalațiile de iluminat public;
- \* **1 .LI-lp-5/1989** - Instrucțiuni de proiectare a încrucișărilor și apropierilor LEA de MT și JT față de alte linii, instalații și obiective;
- \* **I 36/1993 - M.L.P.A.T.** Instrucțiuni tehnice pentru proiectarea automatizării instalațiilor din centrale și puncte termice;
- \* **I 46/1993 - M.L.P.A.T.** - Instrucțiuni privind proiectarea, executarea și exploatarea rețelelor și instalațiilor de televiziune prin cablu;
- \* **ID 17/1986 - MICH-Mlp-** Normativ departamental pentru proiectarea și executarea, verificarea și recepționarea instalațiilor electrice în zone cu pericol de explozie;
- \* **Norma tehnică din 05/02/2009** pentru proiectarea, executarea și exploatarea sistemelor de alimentare cu gaze naturale NTPEE 2008;
- \* Norme tehnice pentru proiectarea și execuția conductelor de alimentare din amonte și de transport gaze naturale, aprobate prin Decizia președintelui **ANRGN nr. 1220/2006**;
- \* **I.6/1998** - Normativ pentru proiectarea și executarea sistemelor de alimentare cu gaze naturale;
- \* **3915/1994** - Proiectarea și construirea conductelor colectoare și de transport gaze naturale;

#### **CADASTRU**

- \* Diferite alte reglementări tehnice în domeniu; 91/N/912-CP/1996 - **Ordinul M.L.P.A.T. și ONCGC** pentru aprobarea **Metodologiei privind executarea lucrărilor de introducere a cadastrului rețelelor edilitare în localități**;



- \* **1645/CP-2393/1997** - Ordinul Ministerului Industriilor și Comerțului și ONCGC pentru aprobarea Metodologiei privind executarea lucrărilor de cadastru energetic.
- \* **Legea cadastrului și a publicității imobiliare nr.7/1996**, cu completările și modificările ulterioare;

#### **ALTE ACTE NORMATIVE ÎN DOMENIUL CONSTRUCȚIILOR:**

- **Legea nr. 10/1995** privind calitatea în construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- **Legea nr. 153/05.07.2011** privind măsuri de creștere a calității arhitectural-ambientale a clădirilor ;
- **Legea nr. 146/30.04.2013** pentru modificarea și completarea Legii nr. 153/2011 privind măsuri de creștere a calității arhitectural-ambientale a clădirilor;
- **Hotărârea nr. 522/2018 din 12 iulie 2018** pentru aprobarea **Programului de acțiuni pe anul 2018** privind proiectarea și execuția lucrărilor de intervenție pentru reducerea riscului seismic la construcțiile cu destinația de locuință multietajate, încadrate prin raport de expertiză tehnică în clasa I de risc seismic și care prezintă pericol public;
- **Hotărârea nr. 808/2010** pentru modificarea Regulamentului de organizare și funcționare a Inspectoratului de Stat în Construcții-I.S.C., aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1378/2009, pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr.1631/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Dezvoltării Regionale și Turismului și a Hotărârii Guvernului nr.405/2007 privind funcționarea Secretariatului General al Guvernului, în format pdf., astfel cum a fost publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 564/10. VIII.2010;
- **Legea nr.212/2022** privind unele măsuri pentru reducerea riscului seismic al clădirilor;
- **Legea nr. 185/2013 din 25 iunie 2013** \*\*\* Republicată privind amplasarea și autorizarea mijloacelor de publicitate ;

#### **CADRUL LEGISLATIV PENTRU TRANSPARENȚĂ ȘI INFORMAȚII DE INTERES PUBLIC**

- Ordonanța Guvernului nr. 27/2002 privind reglementarea activității de soluționare a petițiilor, cu modificările și completările ulterioare;
- **Legea nr. 544 din 12 octombrie 2001** privind liberul acces la informațiile de interes public;
- **Legea nr. 52 din 21 ianuarie 2003** privind transparența decizională în administrația publică\*);
- **Hotărârea nr. 123 din 7 februarie 2002** pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public;

### **1.3. Surse documentare**

Studiul folosește date documentare conținute în :

Strategia Planului Național de Dezvoltare cu cele șase priorități naționale de dezvoltare:

Creșterea competitivității economice și dezvoltarea economiei bazate pe cunoaștere

Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport

Protejarea și îmbunătățirea calității mediului

Dezvoltarea resurselor umane, promovarea ocupării și a incluziunii sociale și întărirea capacității administrative

Dezvoltarea economiei rurale și creșterea productivității în sectorul agricol

Diminuarea disparităților de dezvoltare între regiunile țării

Planul Național de Amenajare a Teritoriului:

Secțiunea I - Căi de comunicație, Legea nr.71 /1996

Secțiunea a II-a-Apa, Legea nr.171/1997

Secțiunea a III-a - Zone protejate, Legea nr.5/2000

Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități, Legea 351 / 2001 și 100 / 2007

Secțiunea a V-a - Zone de risc natural, Legea nr.575/2001

Secțiunea a VI-a - Zone cu resurse turistice, 2008

-Master Planul General de Transport al României(M.P.G.T.)

-Planul de Amenajare al Teritoriului Județean Mureș (PATJ);

-Planul de mobilitate urbana durabila a municipiului Târgu-Mureș (P.M.U.D.)

-PATZ zona periurbana Târgu-Mureș;

-Strategia de dezvoltare a regiunii Centru;

-Programul de dezvoltare al jud.Mureș ;

-PLANUL URBANISTIC GENERAL al municipiului Târgu-Mureș **întocmit de** S.C. ARHITECT INTELISOFT S.R.L.(2002);

-Suportul topografic al Planului Urbanistic General îl constituie planul cadastral sc.1:5000 furnizat proiectantului de primăria Târgu-Mureș obținut din baza digitalizată a Consiliului Județean Mureș.

-Bazele topografice ale localității, actualizarea lor cu date și elemente culese pe teren sc.1 : 5000;

-La aceasta se adaugă reperele și informațiile topografice furnizate de mun.Târgu-Mureș pe baza informațiilor furnizate de firma de specialitate ce realizează documentația privind cadastrul localității și va executa bornarea perimetrului intravilan după aprobarea acestuia în cadrul Planului Urbanistic General.

În elaborarea PUG-ului s-au mai analizat date și informații culese din următoarele surse:

- Perimetrul constructibil al localităților conform Deciziei nr.223/1983 a C.P.J. Mureș;
- Anuarul statistic al județului Mureș 1992, 2000 2004,2011;
- Observații și date furnizate de administrația publică locală;
- Documentații de urbanism (PUD,PUZ ) aprobate anterior întocmirii Reactualizării Planului Urbanistic General;
- Strategia de dezvoltare socio-economică a jud.Mureș;
- Documentații aferente programului „Natura 2000”;
- Studii de fundamentare preliminară (studiul topografic geotehnic și pentru riscuri naturale, studiu sociologic, economic, de circulație, studiu privind factorii naturali și de protecția mediului, studiu privind cadrul construit și de delimitare a zonei construite protejate);
- Avize emise de autoritățile competente;

#### **Relația cu alte planuri și programe relevante**

În principal obiectivele și țintele stabilite în PUG au fost formulate în concordanță cu:

- ✓ Planul Național de Dezvoltare a României (PND) ;
- ✓ Cadrul Strategic Național de Referință (CSNR) ;
- ✓ Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă ;
- ✓ Strategia Națională de Gestionare pe termen mediu și lung a riscurilor la inundații;
- ✓ Planul de Management al Bazinului Hidrografic Mureș;
- ✓ Planurile Operaționale Sectoriale (POS) ;
- ✓ Planul Operațional Regional (POR) ;
- ✓ Programul de Dezvoltare al județului Mureș ;
- ✓ Planul de dezvoltare al regiunii 7 Centru ;
- ✓ Programul de dezvoltare a județului Mureș ;
- ✓ Planul Regional de Acțiune pentru Mediu – Regiunea 7 Centru –PRAM;
- ✓ Planul Local de Acțiune pentru Mediu- județul Mureș-PLAM;
- ✓ Planul Regional de Gestionare a Deșeurilor – Regiunea 7 Centru;
- ✓ Planul Județean de Gestionare a Deșeurilor – județul Mureș;
- ✓ Agenda Locală 21;
- ✓ Planuri și proiecte legate de domeniile de analiză, aflate în derulare la nivelul județului Mureș și municipiului Târgu-Mureș;

#### **BIBLIOGRAFIE GENERALĂ**

-Agrigoroaiei, Ion; Preda, Gavril; Calcan, Gheorghe -ROMANIA INTERBELICĂ ECONOMIE-ADMINISTRATIE-APARARE, Ploiești, Ed.Universității Petrol-Gaze, 2008

-Barabás Endre –MAROS TORDA VÁRMEGYE ÉS MAROS-VÁSÁRHELY TORVÉNTHATÓSÁGI JOGGAL FELRUHÁZOTT ÉS SZABAD KIRÁLY VÁROS KOZGAZDASÁGI ÉS KOZMUVELDOLESI ÁLLAPOTA, Budapest, 1907

SITUAȚIA ECONOMICĂ ȘI CULTURALĂ A JUDEȚULUI MUREȘ-TURDA ȘI A ORAȘULUI LIBER REGESC TÂRGU MUREȘ, ÎNZESTRAT CU DREPT LEGISLATIV

-Beluszky Pal – A POLGÁROSODÁS TOREKENY VÁZA-VÁROSHÁLOZATUNK A SZÁZADFORDULON(VÁROSHIERARCHIA- VÁZLAT,TÉNYKÉPEKKET), în Tér és tarsadalom, 1990  
STRUCTURA FRAGILĂ A CLASEI DE MIJLOC-RETAUA ORĂȘENEASCA LA TURNURA DE SECOL (IERARHIE- SCHIȚE, FAPTE)

-Benkő Károly-DESCRIEREA GENERALĂ ȘI AMĂNUNȚITĂ A ORAȘULUI LIBER REGESC TÂRGU-MUREȘ PÂNĂ ÎN ANUL 1962, Târgu-Mureș, 1862 ANDJ Mureș Mss, nr.8. Sub redacția lui Pál Antal Sandor lucrarea apare sub denumirea de MAROSVÁSÁRHELY SZABAD KIRÁLY VAROS LEIRÁSA 1862-BEN (DESCRIEREA ORAȘULUI LIBER REGESC TÂRGU-MUREȘ PÂNĂ ÎN ANUL 1962) Ed.Mentor, 2001

-Constantin,Paul – ARTA 1900 ÎN ROMÂNIA, București, Ed. Meridiane, 1972

- Debreczeni László –KOS KÁROLY, AZ EPITOMUVESZ (ARHITECTUL ARTIST, KOS KAROLY) Korunk, XXVI, nr.8, din august 1967, p.1063-1064
- Decusara, E.C., O ANCHETĂ ASUPRA CONSTRUCȚIILOR DE CLĂDIRI NOI ÎN ORAȘELE MUNICIPII DE LA 1919-1928, București, Tipografia Curții Regale, 1929
- Dusa Traian –PALATUL CULTURII DIN TÂRGU-MUREȘ, București, Ed.Meridiane, 1970
- Fuchs Simion –DIN ISTORIA DEZVOLTĂRII INDUSTRIEI ȘI A MUNCITORIMII DIN TÂRGU-MUREȘ LA SFÂRȘITUL SECOLULUI AL XIX-LEA, în Studii de Istorie, Baza de cercetări Târgu-Mureș, București, Ed.Academiei, 1968
- Gaál Kornélia –MAROSVASARHELY A XIX SZAZAD VEGEN ES A XX SZAZAD ELEJÉN(TÂRGU-MUREȘ LA SFÂRȘITUL SECOLULUI AL XIX-LEA ȘI ÎNCEPUTUL SECOLULUI AL XX-LEA), în A Măros megyei magyrsag történetéből (Din istoria ungarilor din județul Mureș), sub redacția lui Pál-Antal Sandor și Szabó Miklós, Târgu-Mureș, 1997
- Gheorghe Curinschi Vorona- ISTORIA ARHITECTURII ÎN ROMÂNIA, București, Ed.Tehnică, 1981
- Gustáv Thirring –A MAGYAR VÁROS STATISZTIKAI ÉVKÖNYVE(ANUARUL STATISTIC AL ORAȘELOR UNGARE), Budapesta, 1912
- Gehl Jan, ORAȘE PENTRU OAMENI, București, IGLOOMEDIA, 2012
- Iancu, Gheorghe- DESPRE FORMAREA ȘI COMPONENTA CONSILIULUI DIRIGENT, în AII, 1969, p.329-336-
- Ioan Eugen, Man-TÂRGU-MUREȘ, ISTORIE URBANĂ DE LA ÎNCEPUTURI ȘI PÂNĂ ÎN ANUL 1850 (Vol.I) Târgu-Mureș, Ed.Nico, 2006
- Ioan Eugen, Man-TÂRGU-MUREȘ, ISTORIE URBANĂ DIN ANUL 1850 PÂNĂ LA PRIMUL RĂZBOI MONDIAL (Vol.II) Târgu-Mureș, Ed.Nico, 2010
- Ioan Eugen, Man-TÂRGU-MUREȘ, ISTORIE URBANĂ PERIOADA INTERBELICĂ (Vol.III) Târgu-Mureș, Ed.Nico, 2010
- Ioan Eugen, Man -TÂRGU-MUREȘ, ISTORIE URBANĂ ANII 1945-1990 (Vol.IV) Târgu-Mureș, Ed.Nico, 2010
- Karácsony István - *RADÓ SÁNDOR ȘI CLĂDIREA POȘTEI DE PE STRADA REVOLUȚIEI*, în *Târgu-Mureș oraș al artelor*, Târgu-Mureș, Editată de Primăria municipiului Târgu-Mureș și revista „Vatra”, 2006.
- Keresztes Gyula - *MAROSVÁSÁRHELY SZECCESSZIÓS ÉPÜLETEI* (Clădiri secesioniste din Târgu-Mureș, Târgu-Mureș, Ed. Difprescar, 2000.
- Madarász Anton, *TÂRGU-MUREȘ. STUDIU ECONOMIC-GEOGRAFIC*, Târgu-Mureș, 1976, *ANDJ Mureș, Mss.*
- Madgearu, Virgil – EVOLUȚIA ECONOMIEI ROMÂNEȘTI DUPĂ RĂZBOIUL MONDIAL, București, 1940 - Până, Virgil –MINORITARI ȘI MAJORITARI ÎN TRANSILVANIA INTERBELICĂ, Târgu-Mureș, Ed. Ardealul, 2007
- Pál-Antal Sándor, INDICATORUL ISTORIC AL STRĂZILOR, PASAJELOR ȘI PIETELOR DIN TÂRGU MUREȘ, Târgu-Mureș, Ed. Mentor Kiadó, 1997
- Pál Judit - *PROCESUL DE URBANIZARE ÎN SCAUNELE SECUIEȘTI ÎN SECOLUL AL XIX-LEA*, Cluj-Napoca, Presa Universitară Clujeană, 1999.
- Popa, Traian- MONOGRAFIA ORAȘULUI TÂRGU MUREȘ, Târgu-Mureș, Tipografia “Corvin”, 1932
- Richard K. Untermann și Lewicki Lynn, ACCOMODATING THE PEDESTRIAN-Adapting Towns and Neighbourhoods for Walking and Bicycling, Van Nostrand Reinhold Company, 1984
- Valeriu Lazăr, REPERTORIUL AHEOLOGIC AL JUDEȚULUI MUREȘ, Târgu-Mureș, Casa de Editura “Mureș” 1995,
- Lista Monumentelor Istorice 2010(Monitorul Oficial 670 bis/1.x.2010), site-ul Ministerului Culturii

#### IMAGINI, ILUSTRĂȚII ȘI FOTOGRAFII

- Harta Iozefina (sector Transilvania), 1769-1773. Josephinische Landaufnahme pg.128
- Arhiva Bibliotecii Teleki, Târgu-Mureș
- Arhiva Națională, Serviciul Județean Mureș, fondul Colecția Hărți

#### ABREVIERI

#### PERIODICE. ACTE

- ACMIT - Anuarul Comisiunii Monumentelor Istorice. Secția pentru Transilvania, Cluj, I, 1926-1928; H, 1929; III, 1930-1931; IV, 1932-1938.
- ActaMN-Acta Musei Napocensis. Anuarul Muzeului Național de istorie a Transilvaniei, Cluj, I, 1964...
- AIIA - Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie, Cluj-Napoca, I, 1958... AIM- Anuarul Institutului de Istorie Națională, Cluj, I, 1921, XI, 1947. ANDJ- Arhivele Naționale Direcția Județeană...

ANDJ Mureș, Acta politică - Arhivele Naționale Direcția Județeană Mureș, Fond Primăria municipiului Târgu-Mureș, Acte politice.

ANDJ Mureș, Bias - Arhivele Naționale Direcția Județeană Mureș, Fondul Bias. ANDJ Mureș, Col. hărți - Arhivele Naționale Direcția Județeană Mureș, Colecția de hărți. ANDJ Mureș, Conscriptii - Arhivele Naționale Direcția Județeană Mureș, Colecția de concriptii și recensăminte.

ANDJ Mureș, Constituție - Arhivele Naționale Direcția Județeană Mureș, Constituția Szilágiana, nr. 470/1764.

ANDJ Mureș, Impuneri - Arhivele Naționale Direcția Județeană Mureș, Fond Primăria municipiului Târgu-Mureș, Tabele de impuneri.

ANDJ Mureș, Mss - Arhivele Naționale Direcția Județeană Mureș, Fondul manuscrise. ANDJ Mureș, Privilegii - Arhivele Naționale Direcția Județeană Mureș, Documente privilegiale ANDJ Mureș, Protocoale și registre - Arhivele Naționale Direcția Județeană Mureș. Primăria orașului Târgu-Mureș, Protocoale și registre.

Apulum - Apulum, Anuarul Muzeului Național al Unirii, Alba Iulia, I, 1942...

ArchÉrt (AE) - Archeológiai Értesítő. Régi folyam, FXIV, 1869-1880; Új folyam, I-LIV, 11881-1932, Budapest.

Arh.bis.ref. - Arhiva bisericii reformate din Târgu-Mureș. Arh. Ungariei - Arhivele Statului din Ungaria, Budapesta

Arh.Mold - Arheologia Moldovei, Publicație a Institutului de Istorie și Arheologie din Iași, București, I, 1961...

ARMSI- Academia Română, Memoriile Secțiunii Istorice, Seria II, 1886/1887 - 1916/1919, seria III, 1922/1923-1944-1945.

CȘS - Cercetări de științe sociale. Publicație a Institutului de cercetări socio-umane, Târgu Mureș, I, 1982...

Dolg.Cluj - Dolgozatok az Erdély Nemzeti Múzeum Érem - és Régiségtárából, Cluj, I-X, 1909-1919.

ErdMúz (-EM)-Erdély Múzeum (Muzeul Transilvaniei), Cluj, I-L, 1874-1945.

ETA - Erdély Történelmi Adatok (Izvoare istorice transilvănene), Cluj, 1,1855...

Közi - Közlemények az Erdély Nemzeti Múzeum. Érem - és Régiségtárából, Cluj, I-IV, 1941-1944.

MagIst- Magazin Istoric, București, 1, 1967...

Marisia - Marisia. Anuarul Muzeului Județean Mureș, Târgu-Mureș, I, 1975. Materiale - Materiale și cercetări arheologice, București, 1,1953 - VIII, 1962. MEpmú - Magyar építő művészet (Arhitectura ungară), Budapest, 1903-1944. MSKö - Magyar Statisztikai közlemények (Buletinul statistic maghiar), Budapest. MN-Muzeul Național. Publicație a Muzeului Național al României, București, I, 1974... RevArh - Revista Arhivelor, București, I, 1924...

RevMed- Revista medicală, Târgu-Mureș, I, 1955.

RevMuzMon - Revista Muzeelor și Monumentelor, Seria Monumente Istorice și de Artă, București, I, 1964.

SCIA - Studii și cercetări de istoria artei, București, I, 1954...

SCIV(A) - Studii și cercetări de istorie veche (din 1975 și arheologie), București, I, 1950...

SCȘ- Studii și cercetări științifice, Seria științe sociale, Cluj.

SCȘS- Studii și cercetări de științe sociale, București, 1977,1-VIII, 1950-1957.

StMat - Studii și materiale. Publicație a Muzeului Județean Mureș, Târgu-Mureș, I, 1965... (V,1975 = Marisia).

Studia - Studia Universitatis Babeș-Bolyai, IV, Series História, Cluj, 1958... SzMű - Szépművészet (Artele frumoase), Budapest, I-V, 1940 1944.

SzOkI - Székely Oklevéltár (Diplomatoriu secuiesc), Cluj, I, 1972; II, 1978; HI, 1890; IV, 1895; V, 1896; VI, 1897; VII, 1898; VIII, 1934.

T.S.Közl- Történelmi Statisztikai Közlemények (Comunicării statistice maghiare), Budapest, 1958. Ziridava - Studii și cercetări, Muzeul județean Arad, I, 1967.

#### LUCRĂRI COLECTIVE

Călători - Călători străini despre țările române, București, I, 1968; II, 1970; III, 1971; IV, 1972; V, 1973; VI, 1977; VII, 1980; VIII, 1983.

DIR - Documente privind Istoria României, Seria C, Transilvania, București, veac XI, XII, XIII (1075-1250), I, 1951; veac XIII (1251-1300), II, 1952; veac XIV (1321-1330), II, 1953; veac XIV (1301-1320), I, 1953; veac XIV (1331-1340), HI, 1954; veac XIV (1341-1350), IV, 1955. EmlKel - Emlékkönyv Kelemen Iajos Születésének nyolcvanadik év fordulójára (Omagiul lui Kelemen Lajos la împlinirea vârstei de 80 ani), Cluj, 1957.

1st Trans - Din Istoria Transilvaniei, Ed. III, București, Ed. Academiei, I, 1963; Ed. II, Ed. Academiei, II, 1961.

Monist - Monumente istorice. Studii și lucrări de restaurare, CSCAS, DMI, Sibiu, 1969.

MV. Tört - Marosvásárhely történetéből (Sub coordonarea lui Pál Antal Sándor și Szabó Miklós),Târgu-Mureș, 1999.

Omagiul Daicovicu - Omagiul lui Constantin Daicovicu cu prilejul împlinirii a 60 de ani, București, 1960.

Prof. Mureșene - Profiluri Mureșene, Târgu-Mureș, I, 1971; II, 1973.

StIst- Studii de istorie, Sub redacția S. Fuchs, București, Ed. Academiei, 1968.

#### AUTORI

Acsádi Ignász, Magyarország népessége a Pragmatica Sanctio korában (Populația Ungariei în perioada Pragmaticii Sanctiuni), în Magyar Statisztikai Közlemények (Buletinul Statistic Maghiar), Budapeșt, XII, 1896.

Armbruster, Adolf, Dacoromano-Saxonica, Cronicari români despre sași. Români în cronicistica săsească, București, Ed. Științifică și Enciclopedică, 1980.

Balogh Jolán, Az Erdély Renaissance (Renașterea în Transilvania), Cluj, I, (1460-1541), 1943.

Balogh Jolán, A késő-gotikus és renaissance-kor művészete (Artă din perioada goticului târziu și a renașterii), în Magyar művelődéstörténet (Istoria civilizației maghiare), Budapeșt, II, (fă.)-Barițiu, George, Părți alese din istoria Transilvaniei, Sibiu, 1889.

Bauer, Alexandru, Compelxul gotic din cetatea Târgu-Mureș și unele referiri la primele fortificații ale orașului, în SCȘ, București, Ed. Academiei, 1977.

Békefi Rémy, Népoktatás Magyarországon (învățământul în Ungaria), Budapeșt, 1896. Benkő, Károly, Marosszéki ismeretese (Cunoașterea Scaunului Mureș), Cluj, 1868-1869.

Benkő Károly, Marosvásárhely szabad király várossá általános és részletes leirasa (Descrierea generală și amănunțită a orașului liber regesc Târgu-Mureș), Târgu-Mureș, 1862, ANDJ Mureș, Mss, nr. 8. Sub redacția lui Pál-Antal Sándor lucrarea apare sub denumirea de: Marosvásárhely szabad királyi varos leírása 1862-ben (Descrierea orașului liber regesc Târgu-Mureș până în anul 1862), publicată în anul 2001, Târgu-Mureș, Ed. Mentor.

Benkő Margareta, Probleme urbanistice ale orașului Cluj în prima jumătate a secolului al XIX-lea, în SCIA, tom. 14, 1967, nr. 2.

Benkő Samu, Permanență și devenire, Studii de istoria culturii, București, 1984.

Biás István, Kőteles Szöcs Dániel 1651, évi sírköve (Piatra de mormânt din anul 1651 a lui Kőteles Szöcs Dániel), Târgu-Mureș, 1929.

Biás István, Maros-Vásárhely régi építészeti emlékei (Vechi monumente de arhitectură din Târgu-Mureș), în Az ellenzék, (Opoziția), an XIX, 1931, nr. 96 din 15 august.

Binder Paul, Epidemiile de Ciură în Transilvania în secolul al XVII-lea (1622-1677), în Apărarea sănătății ieri și azi. Studii, note și documente. Red. Brătescu, G., București, 1984.

Biró József, Erdély művészete (Arta Transilvaniei), Budapeșt, 1941.

Biró József, A Gernyeszegi Teleki-kastély (Castelul Teleki din Gornești), Budapeșt, 1938.

Bogdan, Alexandru, Date noi privind ansamblul cetății din Târgu-Mureș, în StMat, II, 1967.

Bogdan, Alexandru, Cetatea din veacul al XVII-lea de la Târgu-Mureș, în RevMuzMon, 1, 1974.

Borbély Andor, Erdély városok képeskönyve 1736-ból (Carte ilustrată a orașelor transilvănene), ErdMúz, vol. 38, fâșc.II, 1943.

Cernovodeanu, Paul și Binder Paul, Cavalerii apocalipsului. Calamități naturale din trecutul României (până la 1800), București, 1993.

Chiorean, I, Dușa Tr, Ploșteanu Gr., Cetatea Târgu-Mureșului, Târgu-Mureș, 1968.

Cristache-Panait, Ioana, Arhitectura de lemn din Transilvania. I. Județele Alba, Mureș și Harghita, București, Ed. Museion, 1993.

Crișan, I. H., Ceramica daco-getică. Cu privire specială la Transilvania, București, 1969.

Csetri Alexa și Imreh Ștefan, Aspecte ale situației și dezvoltării orașelor din Transilvania (1786-1848), în Studia, fâșc. 2, 1966.

Csetri AL, Imreh Șt., Stratificarea socială a populației din Transilvania la sfârșitul orânduirii feudale (1767-1821), în Populație și societate. Studii de demografie istorică, Cluj, I, 1972.

Dankánits Adám, Începuturile urbanizării Târgu Mureșului, în StMat, II, 1967.

Dávid László, A középkori Udvarhely szék művészeti emlékei (Monumente de artă medievală în împrejurimile Odorheiului Secuiesc), București, 1981.

Drăguț, Vasile, Arta gotică în România, București, Ed. Meridiane, 1979.

Entz Géza, Erdély építészete a 11-13 században (Arhitectura transilvăneană în secolele 11-13), Cluj, 1994.

Faneșan, Costin și Gündisch Konrád, Informații privind istoria Transilvaniei (sec. XVI-XVII), în AILA, 18, 1974.

Farczády Elek, A marosvásárhelyi református egyházközség egyházi levéltár tükrében (Parohia reformată din Târgu-Mureș oglindită în arhiva parohiei), 1963, Arh.bis.ref. nr. H1/47.

Farczády Elek, A marosvásárhelyi Bolyai Tudományos könyvtár (Biblioteca științifică Bolyai din Târgu-Mureș), în EmlKel, Cluj, 1957.

Fodor István, Krónikás füzetek (Caiete de cronicar), Târgu-Mureș, 1936-1939.

Giurescu, Constantin C., Giurescu, Dinu C, Istoria Românilor, București, Ed. Științifică și Enciclopedică, I, 1975.

Goldenberg, Samuel, Clujul în secolul XVI. Producția și schimbul de mărfuri, București, 1958.

Goldenberg, S., Climă, climatologia și istoria, în AILA, XVI.

Greceanu, Eugenia, Date noi asupra arhitecturii romanice din zona centrală a Transilvaniei, în Pagini de veche artă românească. De la origini până la sfârșitul secolului al XVI-lea, București, Ed. Academiei, 1970.

Horedt, K., Contribuții la istoria Transilvaniei în secolele IV-XIII, București, Ed. Academiei, 1958.

Hunfalvy János, Magyarország és Erdély képekben, I-III, Darmstadt, 1964.

Ignat, Sanda, Cetatea Târgu Mureș, în Arhitectură, București, 1, 1979, anul XXVII.

Imreh István, Viața cotidiană la secui. 1750-1850, București, Ed. Kriterion, 1982.

Jáross Béla, Emlékek a marosvásárhelyi róm. Kath. Egyházközség múltjából (Amintiri din trecutul comunității romano-catolice din Târgu-Mureș), Târgu-Mureș, 1937.

Kelemen Lajos, Művészettörténeti tanulmányok (Studii de istoria artei), București, Ed. {Criterion, I, 1977; II, 1982.

Keresztes Gyula, Măros megyei kastélyok és udvarházak (Castele și conace din județul Mureș), Târgu-Mureș, 1995.

Keresztes Gyula, Marosvásárhely régi épületei (Clădiri vechi din Târgu-Mureș), Târgu-Mureș, 1998.

Kiss Pál, Marosvásárhely története (Istoria Târgu-Mureșului), Budapest, 1942

Kolozsvári Sándor și Óvári Kelemen, A magyar törvény hatóságok jogszabályainak gyűjteménye, I, Az Erdély törvényhatóságok jogszabályai (Culegere de statute juridice ale autorităților maghiare. I, Statutele juridice ale autorităților transilvănene), Budapest, 1885.

Koncz József, A marosvásárhely Evang. Reform. Kollégium története (Istoria Colegiului evanghelic-reformat din Târgu-Mureș), Târgu-Mureș, 1896.

Kövári, L., Erdély építészeti emlékei (Monumente de arhitectură ale Transilvaniei), Pesta, 1866.

Lazăr, Valeriu, Repertoriul arheologic al județului Mureș, Târgu-Mureș, Casa de editură „Mureș”, 1995.

Lupaș, L, Studii istorice. Probleme de istoriografie transilvănă, Cluj-Sibiu, V, 1945-1946. Madarász Anton, Târgu-Mureș, Studiu economico-geografic, 1976, ArhNaț. Mss Makkai László, Erdélyi városok (Orașe transilvănene), Budapest, 1940. Maksai F., A Szászág megtelepülése, în Erdély és népei, Budapest, 1941.

Mályusz E., A magyarország és a nemzetisékek Mohács előtt, în Magyar művelődéstörténet, II, Budapest, 1942.

Man, Ioan Eugen, Aspecte privind evoluția istorică a orașului Târgu-Mureș până la 1848. I, De la începuturi până la sfârșitul sec. XVI, în Marisia, XIII-XIV, 1984; II, Orașul Târgu-Mureș în secolul al XVII-lea, în Marisia, XV-XXII, 1985-1992; III, Târgu-Mureș sub stăpânirea habsburgică până la 1848, în Marisia, XXIII-XXIV, 1994.

Man, Ioan Eugen, Contribuția cartografiei la interpretarea unor etnotoponime românești din municipiul Târgu-Mureș și împrejurimi, în Marisia, XV-XXII, 1985-1992.

Man, Ioan Eugen, Istoria orașului Târgu-Mureș, Târgu-Mureș, 1978, 1978, ANDJ Mureș, Mss nr. 317

Mátyus István, Ó és Uj Diatetica (Dietetică veche și nouă), Cluj, I, 1787. Meteș, Ștefan, Zugravii bisericilor române, în ACMIT, II.

Mirel, Maria, Contribuții privind dezvoltarea urbanistică a orașului Cluj în prima jumătate a secolului al XIX, în ActaMN, XII, 1975.

Moldovan, Ioan, Date demografice privind orașul Târgu-Mureș în perioada anilor 1700-1778, în Marisia, X, 1980, p.141-151.

Moldovan, Ioan, Date demografice privind orașul Târgu-Mureș în perioada anilor 1784-1800, în Marisia, XIII-XIV, 1984, p. 177-183.

Moldovan, L., Instrucțiunile în limba română date în anul 1785 pentru înregistrarea (conscripția) populației din Transilvania, în Din istoria statisticii românești, București, 1969.

Molnár Gábor, Petri Nagy György krónikája (Cronica lui Petru Nagy György), în Maros-Vásárhely, (Târgu-Mureș), Târgu-Mureș, 1911, nr. 2, p. 17.

Nagy Géza, Az Erdélyi református templomok története (Istoricul bisericilor reformate din Transilvania), în Magyar református templomok (Bisericile reformate maghiare), Budapest, 1942.

Nagy Margit, Reneszansz és barokk Erdélyben. Művészettörténeti tanulmányok (Renaștere și baroc în Transilvania. Studii de istoria culturii), București, Ed. Kriterion, 1970.

Nagy Margit, Stílusok, művek, mesterek (Stiluri, opere, meșteri), București, Ed. Kriterion, 1977.

Nagy Szabó Ferencz, Maros-Vásárhelyi Nagy Szabó Ferencz memorialéja (Memorialul lui Nagy Szabó Ferencz din Târgu-Mureș, 1580-1658), în ETA, I, 1855, p. 39-168. Lucrarea a fost editată și în limba română: Memorialul lui Nagy Szabó Ferencz din Târgu Mureș (1580-1658), București, Ed. Kriterion, 1993.

Nagy Zoltán, János Barát és Kőfaragó György Mátyás Király és Báthory István Erdélyi Vajda építészeti (Călugărul Ioan și pietrarul Gheorghe, constructorii regelui Matei Corvin și a voievodului Transilvaniei Ștefan Báthory), în Szmii, 1944, nr. 4.

Nagy Zoltán, A marosvásárhelyi vártemplom (Biserica cetății din Târgu-Mureș), în MÉpMű, 1944, iulie.

Niedermaier, Paul, Dezvoltarea urbanistică a unor orașe transilvănene din secolul al XII-lea până în secolul al XV-lea, în Studii de istorie a naționalității conlocuitoare din România și a înfrățirii cu națiunea română. Naționalitatea germană. București, Ed. Politică, I, 1976.

Orbán Balázs, A Székelyföld leírása (Descrierea secuimii), Pest, IV, 1870, cu referire specială la Târgu-Mureș între p. 106-153.

Orbán Balázs, Torda város és környéke (Orașul Turda și împrejurimile sale), Pest, 1820.

Orbán, István, Marosvásárhely földrajza (Geografia Târgu-Mureșului), Sárospatak (Ungaria), 1943.

Pál-Antal Sándor, A marosvásárhelyi utcák, közök és terek történeti névtára - Indicatorul istoric al străzilor, pasajelor și piețelor din Târgu Mureș, Târgu-Mureș, Ed. Mentor, 1997.

Pál-Antal Sándor, Székelyvásárhely în Marosvásárhely történetéből, Târgu-Mureș, Ed. Mentor, 1999.

Panaiteșcu, P.P., Introducere la istoria culturii românești, București, Ed. Științifică, 1969.

Pascu, Ștefan, Demografie istorică, în Populație și societate. Studii de demografie istorică, Cluj, I, Ed. Dacia, 1972.

Pascu, Ștefan, Meșteșugurile în Transilvania, până în secolul al XVI-lea, București, 1954.

Pascu, Ștefan, Voievodatul Transilvaniei, Cluj-Napoca, Ed. Dacia, I, 1971; n, 1979; III, 1986; IV, 1989.

Pârvan, Vasile, Dacia, București, Ed. Științifică, 1967.

Pârvan, Vasile, Getica, București, Ed. Științifică, 1987.

Petică, Mihai, Noi descoperiri la Târgu Mureș "Combinat", în Marisia, VI, 1976. Petrescu-Dâmbovița, P., Cetăți medievale din pământ pe teritoriul României, în Magist, 1978, nr. 9.

Pokoly József, Az erdély református egyház története (Istoria bisericii reformate din Transilvania), Budapeșt, I, 1904.

Popă, Alexandru, Academia Română și descoperirile arheologice de pe valea superioară a Mureșului (I), în Marisia, V, 1975 și (II), VI, 1976.

Popă, Corina, Biserici sală gotice din nordul Transilvaniei, în Pagini de veche artă românească, IV, București, Ed. Academiei, 1981.

Popă, Traian, Monografia orașului Târgu-Mureș, Târgu- Mureș, 1932.

Popescu, Dorin, Cercetări arheologice în Transilvania. IV. Prelucrarea aurului în Transilvania înainte de cucerirea romană, în Materiale, II, 1956.

Popescu, Mihail, Orașe și cetăți din Transilvania, București, 1943.

Popescu-Spineni, Marin, România în izvoare geografice și cartografice, București, Ed. Științifică și Enciclopedică, 1978.

Prodan, D., Iobăgia în Transilvania în sec. Al XVI-lea, București, II, 1968.

Protase, D., - Zrínyi A., Tezaurul de monede romane imperiale de la Cristești pe Mureș, în ActaMN, II, 2965 (pentru cel descoperit în incinta SC "AZOMUREȘ" SA. din Târgu Mureș).

Protase, D., Autohtonii în Dacia, București, 1980..

Ráth Károly, A magyar királyok hadjáratai utazásai és tartózkodási helyei (Călătoriile și popasurile regilor unguri), Győr, 1861.

Russu, I.I., Materiale epigrafice din estul Daciei, în ActaMN, I, 1964.

Rusu, Mircea, Castrum, urbs, civitas (Cetăți și "orașe" transilvănene din sec. IX-XIII), în ActaMN, VIII, 1971.

Sebeștyén Gheorghe, O pagină din istoria arhitecturii României, Renașterea, București, Ed. Tehnică, 1987.

Spielman József, Restituiri istorico-medicale, București, Ed. Kriterion, 1980. Stoicescu, Nicolae, Continuitatea românilor, București, 1980.

Suciu, Coriolan, Dicționar istoric al localităților din Transilvania, București, Ed. Academiei, I, 1967; II, 1968.

Szabó Nicolae, Arhiva Sfatului Popular al orașului Târgu-Mureș (sec XV-XIX), în RevArh, III, 1960, nr. 1.

Szentgyörgy Dénes, Maros-Vásárhely lexicon (Lexiconul Târgu-Mureșului), Târgu-Mureș, 1912.

Szilágyi Sándor, Régi hazai könyvfeljegyzések a budapesti könyvtárban (Vechi însemnări de cărți în bibliotecile din Budapeșta), Budapeșt, 1879.

Szilágyi Sándor, Erdély országgyűlési emlékek, Budapeșt.

Szotyori, I., A marosvásárhelyi orsz. Gyógyintézet eredetének és felállításának rövid igaz történetírása (Istoricul scurt și adevărat al originii și înființării spitalului civil public din Târgu Mureș), Târgu-Mureș, 1883.

Teleki Domokos, A marosvásárhelyi Teleki-könyvtár története (Istoricul bibliotecii Teleki din Târgu-Mureș), în ErdMúz, 1930, nr.29, Cluj, p. 3-14.

Teodor, Pompiliu, Avram Iancu în memorialistică, Cluj, 1972.

Togan, Nicolae, Statistica românilor din Transilvania în 1733, în Transilvania, Sibiu, XXIX, 1898.

Török Andor, Székelyföld Írásban és képpen (Secuimea în serii și imagini), Budapeșt, 1941.

Tudor, D., Orașe, târguri și sate în Dacia Romană, București, Ed. Științifică, 1968.

Vătășianu, Virgil, Istoria artei feudale în Țările Române, București, Ed. Academiei, I, 1959.

Velescu, Oliver, Casa Dominic Teleki Târgu Mureș. Date istorice, în Monist, 1969, p. 179.

Veress, Andrei, Documente privitoare la istoria Ardealului, Moldovei și Țării Românești, București, I-XI, 1929-1939.

Vigh Károly, Marosvásárhelyi helynevek és földrajzi közsavak (Toponime și denumiri geografice la Târgu-Mureș), Miercurea Ciuc, Ed. Pallas, 1996.

Zádor Anna și Rados Jenő, A klasszicizmus építészete Magyarországon (Arhitectura clasicistă în Ungaria), Budapest, 1943.

Zrínyi Andrei, Olarii din Târgu Mureș, și produsele lor în lumina cercetării materialului rezultat din săpături, în Marisia, V, 1975.

Zrínyi, Andrei, Repertoriul localităților din județul Mureș cu descoperiri arheologice din secolele IV-XII e.n., în Marisia, VI, 1976.

#### NOTE

1. I. Moldovan, Date demografice (1700-1778), p. 141-151.
2. "1709-ben az országos pestisjárvány igen nagy mértékben pusztította Vásárhely lakóik", în Török Andor., Székelyföld Írásban és képpen (Secuimea în serieri și imagini), Budapest, 1941, p. 159; "ez a rettenetes epidemia pusztított a városban, olyannyira, hogy a tanodi ifjúságot hazaküldték, és az iskolában az előadásokat beszüntettek" în Fodor I., Krónikás füz, 1936, nr. 15-16, p. 17-18.
3. "Elsőbben á lovak, marhák, disznók, kutyák döglöttek é vészben", Ibidem, p. 18; Traian Popă, Monografia orașului Târgu-Mureș, în Indicatorul alfabetic al străzilor orașului municipal Târgu-Mureș, Târgu-Mureș, 1923, p. 17.
4. Paul Cernovodeanu, Paul Binder, Cavalerii apocalipsului. Calamități naturale din trecutul României (până la 1800), București, 1993, p. 131-132.
5. ANDJ Mureș, Scaunul Mureș, ordine și dispoziții, ND. 122/1709.
6. Orbán B., op.cât., p. 116; "az 1719-ben-ben dühöngő pestis két jezsuita tanárot es sok fiatal ragadott el es emiatt a tanítás huzamosb időre megszakadt", în Fodor I., Kornikás füz., p. 20. StMat, III-IV, 1972, p. 182.
7. MSKö, seria nouă, nr. 12, 1896, p. 219-221.
8. Ibidem, p. 276.
- 10.1. Moldovan, Date demografice (1700-1778), p. 144.
11. N. Togan, op.cât., p. 189.
12. Traian Popa, op.cât., p. 25, 209.
13. Ibidem, p. 215.
14. Ibidem, p. 218-219.
15. AND J Mureș, Impuneri, nr. 79/1739.
16. "1738-ban és 39-ben ismét megújul, mikor csak Vásárhelyit 900 emberélt esett áldozatául", Orbán B., op.cât., p. 116; "1738 július 10-ig a székely fővárosban 900 emberélet esett a járvány áldozatául" în Fodor L, Krónikás füz, p. 21.
17. Conscriptio Parochiarum, Parochianorum, Parochorum, Ecclearum, Ecctcorum, rerumque Ecctcarum almae huj us Diecaesis Fogarasiensis institua Ao 1750 1-a Octob' is", Dr. Bunea Augustin, Statistica românilor din Transilvania în anul 1750, făcută de vicarul episcopesc Petru Aron, în Transilvania, Sibiu, 1901, XXXII, nr. 9, p. 239-292.
18. Orbán Balázs, Torda város és környéke (Orașul Turdan și împrejurimile sale), Pest, 1820, p. 270.
19. 'Anno 1759 die Mensis Decembris... ", "III-io Oláh nemzetségből való ember telyességgel az városon örökséget ne vehessen söt á város közönséges földéből is sem szántó, sem kaszáló föld ne adassék az oláhoknak, senkys azokat á városi Cívisek közül ne protegállya augmentat]ójakban munkás ne legyen, senki magá házánál akár esméretes, annál is inkább esméretben kerengő, és a király Contributiót subterfugiálni kívánó embert harmad napnál tovább ne patiállyon, annál is inkább megtelepedésre az ollyannak helyt ne adgyon, hanem a Város fő Birájanak hárť tenni tartozzék Ezekeben ha valaki ellenkezőképpen tselekeszik, város fő Bíróságán irremissibiliter büntetödyék", în Statute juridice, 1885, p. 157-158.
20. "e. Azoknak au Oláhokk is megíteltetett hogy compétál á kik az Tsuzmadia Czéhtol kordovány bőrök készítettére ez előtt edgy Seculummal ide hivattok, és minden postálkodást véghez visznek, ha szinte nem juratus Cívisek is", m ANDJ Mureș, Constitutio, p. 67, pct. 67.
21. Açești tábăcari erau: Oros Grigore, Bejan Mihail, Bucur Nicolae, Barđoși Teodor, Oros Teodor, Pragoi Petru, Barđoși Ladislau și Moldovan Ioan, în Traian Popă, op.cât., p. 314.
- 22.1. Lupaș, Studii istorice. Probleme de istoriografie transilvăneană, Cluj, V, Sibiu, 1945-1946, p. 33
23. Dr. V. Ciobanu, op. cât., p. 683-685.
24. Traian Popa, op.cât., p. 220-221.
25. Dr. V. Ciobanu, op.cât., p. 683-685.



26. „1765-be parontsoltattot a Felséges Udvartól, hogy a három religion lévők Conscribáltassanak, mely parantsolatnak ereje szerint a M. Vásárhely Ref. Eclais Conscribáltatán van a Clérszal edgyütt a népnek száma teszen in summa 2418", Arh. bis.ref, nr. 435/1765.
27. ANDJMureş, Impuneri, nr. 166/1778.
- 28.1. Moldovan, Date demografice (1700-1778), p. 150.
- 29..Marczali H., Magyarország története II. József korában (Istoria Ungariei pe timpul lui Iosif al II-lea), Budapest, II, p.524-526.
30. ANDJ Mureş, Conscripții, nr. 12.
31. Csetri, Al. și Imreh, Șt., Strat.șoc.pop. p. 193.
32. L. Moldovan, op.cât., p. 202-204.
- 33.1. Moldovan, Date demografice (1784-1800), p. 178-179.
34. Traian Popa, Monografia orașului Târgu-Mureş, în Indicatorul alfabetic al străzilor orașului municipal Târgu-Mureş, Târgu Mureş, 1923, p. 21.
- 35.1. Moldovan, Date demografice (1784-1800), p. 180.
36. Csetri Al. și Imreh Șt., Stratificarea socială a populației din Transilvania la sfârșitul orânduirii feudale (1767-1821), în Populație și societate, Studii de demografie istorică, Cluj. I, 1972, p. 210, tabelul 10. (în continuare: Csetri Al, Imreh Șt, Stratificarea)
37. Ibidem, p. 216-217, tabelele 21 și 22.
38. Ibidem, p. 221, tabelul 28.
39. Ibidem, p. 227, tabelele 39 și 40.
40. Fodor L, Krónikás füz, 1938, nr. 15-16, p. 22.
41. Csetri Al. și Imreh Șt., Stratificarea., p. 233, tabelul 48.
42. Ibidem, p. 238, tabele 57 și 58.
43. Arh.bis.ref, nr. 1211/1827.
44. Csetri Alexa, și Imreh Ștefan, Aspecte ale situației și dezvoltării orașelor din Transilvania (1786-1848), în Studia, făsc.2, 1966, p. 61, tabelul 2.(în continuare: Aspecte).
45. "... Négy fő utzáin kívül másutt ment levéllel nem engedte meg á ki és be menteit, - de Augusztus 22 - és Vásárhelyre is el harapózott és sokak lettek áldozat, in Fodor L, Krónikás juz, 1936, nr. 15-16, p. 27.
46. Csetri AL și Imreh Șt., Aspecte, p. 61, tabelul 2.
47. "1836-ban a kolera csak Vásárhelyről 200-nál több áldozatot ragadott el", in Orbán B., op.cât., p. 116; "Három hétig tartott, 's 200 egyéne felyül lettek martalékai" in Fodor I., Krónikásfüz, 1936, nr. 15-16, p. 27.
48. Csetri Al. și Imreh Șt. Aspecte, p. 61, tabelul 2.
49. „Natio Germanica în hac Civitate residens, medis suplicis sui libelli demisse exposuit se, pro eruditione prolium patrum familias Instructorem quendam Germanum Antonium Frajdl ab oneribus publicis pfojectioneq [ue] contributions exemfjptum ordinari. Conclusum: petitio suplicantis Nationis juste deferri debere", Benkő K., Marosvásárhely, p.56, nota 73.
50. "... de ma mar a német városban hiába németek; ... hogy még eredetég eredetének emlékét is elfeledte " in Orbán B., op.cât., p. 132.
51. "... itt e tájat laknak azoknak oláh eredetű hivei, de ezek is annyira elszékelyesedtek, hogy csak magyarul beszélnek, sazért azokat keleti vallású székely ekénk kell néznünk", Ibidem, p. 132.

✓ BIBLIOGRAFIE STUDIU ARHEOLOGIC

- ✓ 1. Roska M., Erdély régészeti repertórium a I. Őskor, Kolozsvár, 1942, p. 166-167, nr 121.
- ✓ 2. Horedt, K., Șantierul arheologic Morești, SCIV VI, 1955, 3-4, p. 675, nr. 14, a,b,c.
- ✓ 3. N. Vlása, Cercetări arheologice în regiunile Mureş - Autonomă Maghiară și Cluj, ActaMN 2, 1965, p. 22, nr 6a.
- ✓ 4. Crişan, I., H., Ceramica daco-getică, Bucureşti 1969, p. 277, nr. 311c.
- ✓ 5. Lazăr, V., Cultura Coţofeni în judeţul Mureş (I), Istorical cercetării aşezărilor, în Marisia V, 1975, p. 38, 41.
- ✓ 6. Lazăr, V., Autohtoni și alogeni în spaţiul judeţului Mureş în perioada prefeudală (sec. III-X), în Revista Bistriţei VIII, 1994, p. 65, 70.
- ✓ 7. Popă, A., Academia Română și descoperirile arheologice de pe Valea superioară a Mureşului (I), în Marisia V, 1975, p. 18.
- ✓ 8. Zrinyi, A., Repertoriul localităţilor din judeţul Mureş cu descoperiri arheologice din sec. IV-XIII, Marisia VI, 1976, 148, nr 47, pl. XXXVI.

## 2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII (DIAGNOSTIC PROSPECTIV)

### 2.1. Evoluție istorică

#### ISTORICUL TERITORIULUI ADMINISTRATIV ȘI AL LOCALITĂȚILOR COMPONENTE; EVOLUȚIA STATUTULUI ADMINISTRATIV MILITAR FUNCȚIONAL AL LOCALITĂȚII

Municipiul Târgu-Mureș se bucură de o așezare aproximativ centrală în cadrul Transilvaniei, la contactul celor trei regiuni, naturale, cu resurse economice diferite - cerealiere, viticole, forestiere, creșterea animalelor, într-o zonă de interferență a unor căi de comunicație și cu reale condiții geografice. Beneficiind de toate acestea, teritoriul de azi a municipiului a constituit din vechi timpuri un leagăn de străveche civilizație umană, în care s-au descoperit numeroase dovezi materiale ce atestă vechimea, permanența și continuitatea de viață istorică, începând cu epoca neolitică, până în perioada feudală timpurie (sec. IX-XIV), când se fac cunoscute primele mențiuni documentare a localității.

Geneza orașului este legată de maturizarea unui proces social-economic de mai lungă durată în care, din cadrul obștei sătești s-au rupt treptat meșteșugarii, transformându-se într-o localitate orașenească, cu caracter de târg, funcție deținută timp de mai multe secole. Documentar orașul este amintit ceva mai târziu, la începutul secolului al XIV-lea. O însemnare din Analele Franciscane din anul 1316 arată că aici la Târgu-Mureș („Forum Siculorum”), se afla una din cele patru mănăstiri din Transilvania. Însă începând cu anul 1332, până în anul 1335, în Registrele de dijme papale orașul apare sub denumirea de „Novum Forum Siculorum”, adică Noul loc de Târg al Secuilor, în care preotul Romanus achita importante sume de bani, ceea ce presupune că la acea dată localitatea era deja destul de mare, față de localitățile înconjurătoare. Din anul 1349 denumirea orașului o găsim și sub formula de „Szekely Vasarhely” adică Târgul Secuilor, denumire ce se menține până la 29 aprilie 1616 când principele Gabriel Bethlen îi acordă denumirea de „Maros-Vasarhely”, adică Târgu-Mureș, actuala denumire, concomitent cu ridicarea localității la rang de oraș liber regesc, cu drept de municipiu.

Orașului Târgu-Mureș îi este caracteristică funcția de târg. Încă din secolul al XIV-lea pe promontoriul celei de-a doua terase a râului Mureș, în zona străzii Marton Aron se afla locul de târg unde pe lângă animalele pentru vânzare se adunau și vitele destinate regilor (bovum signatura). Nu întâmplător, timp de secole, strada a purtat denumirea de „Târgului vechi de animale”. Pe această terasă avea să se dezvolte orașul, inițial formând trei nuclee : unul în zona actualei cetăți feudale, pe care curând avea să se construiască biserica și mănăstirea franciscană; al doilea nucleu în zona pieței Bolyai unde se vor ridica bisericile „Sf.Nicolae”, sub influența stilului romanic și aceea a unitarienilor; și al treilea nucleu în zona străzii Mihai Viteazul, unde se va construi Mănăstirea de maici. Acest teritoriu cuprinde un teritoriu care la 1350 va cuprinde o suprafață de cca. 36 ha. cu cca. 69-71 gospodării .

Dezvoltarea ulterioară a orașului determină extinderea teritoriului, prin completarea cu noi parcele în perimetrul existent, iar mai apoi prin extinderea acestuia spre partea de jos, spre piața Petőfi, prin străzile Târgului și Kogălniceanu, până în zona de intersecție a pieței Trandafirilor cu străzile Călărașilor și Revoluției. Extinderea devine posibilă, odată cu retragerea treptată a unui braț a râului Mureș și altor cursuri de apă provenite de pe versanți, un reper al acestor mutații constituindu-l casa din str. Revoluției nr. 1, construită cel târziu la 1554, păstrată și în prezent, aceasta presupunând că trecerea la edificarea zonei s-a produs cel puțin cu un secol mai înainte. Conscriptia din anul 1567, prima cunoscută pentru Târgu-Mureș înregistrează un număr de 125 porți, cca 155-160 parcele existente și cca. 240-250 gospodării, deci era o localitate destul de însemnată. Până în anul 1500 teritoriul orașului ajunge la 70 ha , ca la 1600 la o suprafață de 96 ha, cuprinzând partea superioară, sau Orașul de Sus și partea inferioară, sau Orașul de Jos, conturată la sud de B-dul 1 Decembrie-1818, la sud-vest de strada Cuza Vodă, iar la nord de Brațul Morii .

Până pe la anul 1500, pe teritoriul acestui „Duplex Oppidum”, cum avea să-l definească mai târziu Michael Bombardus, se vor ridica importante construcții. Principalul edificiu va fi biserica cu mănăstire franciscană, singurul complex arhitectural de factură gotică din oraș, care poate fi rezumat la trei faze constructive: între anii 1350-1370 - capela și mănăstirea care sau păstrat, dar și nava ulterior dărâmată; între 1370-1400 - amplul cor cu absidă poligonală, acoperit cu bolți specifice goticului și faza a treia între 1400-1450 când se construiește ampla navă și turnul-clopotniță . Cel târziu în ultima parte a secolului al XIII -lea considerăm că a fost realizată biserica „Sf.Nicolae” din piața Bolyai, situată pe locul actualului liceu „Bolyai”, care după construirea bisericii din cetatea actuală a pierdut din importanță. Tot în zona str. Bolyai, se afla biserica unitariană precum și vechea bolniță („xenodochium”) „Sf.Duh” un fel de azil pentru sărmani, cu capelă, amintit de pe la 1511.

Nominal străzile le întâlnim amintite destul de timpuriu: Szentmiklós (Sf.Nicolae) -astazi Bolyai- în 1511; Szentgyörgy (Sf.Gheorghe) -astazi Revoluției- în 1554; Szentkirályi (Sâncraului) -astazi Călărașilor- în 1636; Nagyköz (Pasajul Mare) -astazi Partea inferioară a str. Bolyai- în 1575; Pocloș -astazi Trandafirilor- în 1597; Klastrom (Clastrului) -astazi Mihai Viteazul- în 1601; Fazekasok (Olarilor) -astazi Borsos Tamás- în 1613;

Kövecses (Strada cu Pietriș) (astazi Avram Iancu) în 1648; Malom (Morii) în 1641, ca să amintim doar câteva din acestea. În anul 1492 principele Ștefan Bathori dispune fortificarea bisericii și mănăstirii franciscane, ca măsură de întărire a autorității principiale. Această întăritură, sau „Castelul Mic” cum o definește mai târziu un document, cuprindea un teritoriu de formă pentagonală neregulată, cu o suprafață de cca. 5800 mp, având ca sistem defensiv turnuri de formă pătrată și cortine din cărămidă. Dintre acestea s-au mai păstrat Turnul Mic, situat spre str. Avram Iancu și turnul ce se juxtapune bastionului Blănarilor de la colțul de sud-est, realizat mai târziu. Din cortinele de apărare s-au păstrat doar unele fragmente.

La 10 august 1601 mercenarii lui Basta, trec la pedepsirea orașului, „distrugând atât fosta mănăstire, fortificată și școala”, ca replică data locuitorilor pentru sprijinul acordat de aceștia domnitorului român Mihai Viteazul. Doar la câteva, luni, la 30 mai 1602, patru sute de mercenari a lui Moise Secuicul, „produc orașului noi distrugerii și numeroase victime. În urma acestor campanii de pedepsire, vechea fortificație și construcțiile din aceasta, biserica și mănăstirea franciscană, sunt distruse. Aceeași soartă o împărtășesc, biserica „Sf. Nicolae” care va fi și demolată, biserica unitarienilor, care și părăsesc orașul.

Noul secol, al XVII-lea, începe prin realizarea celui mai mare edificiu - Cetatea Feudală care avea să solicite efortul material al locuitorilor orașului timp de peste cinci decenii. Noua fortificație nu este realizată după un plan „ingineresc”, ea făcând parte dintre ultimele cetăți orășenești, fără a se adopta formele date de francezul Vauban. Construită în timp, cetatea însumează diferite forme, tot mai evoluat, începând cu Bastionul Porții, care poartă amprenta sistemului medieval, cu guri de păcură, groapă-capcană, până la bastionul croitorilor, mai vast, cu ușoară tendință spre cel de tip pană și un puternic sistem defensiv. Cronologic bastioanele realizate sunt: Bastionul Porții - 15 aprilie-28 iunie 1613; Bastionul Tăbăcarilor - 1620 cu forme caracteristice Renașterii; Bastionul Blănarilor - 1628-1629, o adevărată fortăreață; Bastionul Dogarilor - 1632-1633; Bastionul Măcelarilor - 1633 și Bastionul Croitorilor - 1638. În paralel sunt ridicate și cortinele de apărare, simple sau duble, alocuri formând un zwingler, ele fiind ridicate între anii 1622-1653, prin înlocuirea treptată a întăriturilor de lemn și pământ ridicate imediat după distrugerile din anii 1601-1602. În incinta acestei cetăți, pe cele două străzi anterior formate, „Cosma” și „Damian”, patronii cetății, existau clădiri civile, locuințe ale celor mai „merituoși” cetățeni din oraș, precum și „Consiliul Orașului”. Întregul ansamblu defensiv poartă amprenta Renașterii târzii, care în Europa de Vest deja părăsise viața artistică.

Încă din secolul al XVI-lea orașul Târgu-Mureș dobândește prin cumpărări, schimburi sau zălogiri, diferite proprietăți, moșii ale satelor învecinate, precum satul Micești în anul 1564, moșii din Secuieni în 1585, satul Șășvar (de Sus și de Jos), de la satul Cornățel. Cumpără locul de trecere peste Mureș în 1600, ca să amintim doar pe cele mai importante. Și în secolul următor orașul dobândește noi moșii, cum ar fi de la Secuieni în anul 1607, de la Voiniceni și Sântana în 1608 în schimbul unei sume de 13.00 florini. La 14 decembrie 1609 principele Gabriel Bathory întărește stabilitatea orașului donând definitiv satele Șășvar, Bărdești, Sântana, Secuieni, cu toate terenurile, apele, pădurile, etc, aflătoare pe acestea, Este secolul când viața politica, economică și sociala, cu toate frământările interne și externe, cunoaște valențe deosebite. Bucurându-se de privilegiul meșteșugarii se constituie în tot mai multe bresle, la 1600 existând 140 meșteșugari breslași, ca la 23 februarie 1657, o listă să indice ca existente un număr de 22 bresle, cu un total de 482 meșteșugari. În acest secol perimetrul acestui „Duplex Oppidum” se extinde spre vest prin prelungirea străzilor existente, Călărașilor, Arany Janos etc, dar și spre nord sau sud, teritoriul ajungând la acest sfârșit de veac (1700) la 152 ha.

La sfârșitul secolului al XVII-lea, prin tratatele de pace de la Blaj în 1687 și Karlowitz din 1699, Transilvania intră sub stăpânirea Austriei, prin care și orașul Târgu-Mureș este obligat să suporte încartiruirea și evident întreținerea trupelor ocupante, cu implicații deosebite în viața economică și socială a orașului. Tot mai numeroase cartografieri, recensăminte, menite pentru cunoașterea numărului populației și implicit stabilirea sarcinilor, ne oferă posibilitatea cunoașterii numărului de gospodării și locuințe din oraș la anumite perioade, în anul 1709 sunt înregistrate 571 familii contribuabile, în anul 1716 un număr de 623 contribuabili, ca la 1721-1722 să fie recensate 838 familii. În anul 1733 tabelele de impuneri prezintă familiile impuse pe cele patru zone ale orașului, fiecare având denumirea după principala stradă, ce o străbate: Sîngeorgiu - 164 familii; Sâncrai - 124 familii; Sf. Nicolae - 122 familii și Pocloș 165 familii, deci un total de 575 familii impuse. În anul 1750 noul sistem de impuneri înregistrează 622 familii orașul având 425 sesii și 463 case. Din acest an ne parvine și prima hartă cunoscută a orașului, ea oferind prețioase date cu privire la zonele dens locuite, zonele preponderent agricole, cursurile de apă, străzile și ulițele, cimitirele, precum și clădirile existente mai importante. La acest mijloc de veac teritoriul orașului poate fi considerat destul de vast, cea. 170 ha, la care scăzându-se zonele neconstruite, pășunile interioare- obținem cele 107 ha ale intravilanului. Până în anul 1800 când orașul ajunge la 210 ha, din care orașul propriu zis cca. 180 ha, cele mai mari extinderi având loc în partea de vest și nord-vest, dar și spre sud prin cuprinderea zonei dintre B-dul 1 Decembrie 1918 și pârâul Pocloș.

Din anul 1764 ne provine și primul Regulament urbanistic al orașului, cunoscut și sub denumirea de „Constitutio Szilagyanae”, cu care ocazie s-a întocmit și o clasificare a clădirilor din oraș, pe cele patru cartiere, după mărime și materiale de construcție, datele fiind deosebit de semnificative. În total sunt 498

case, pe categorii situația fiind următoarea: Cat. I - 26; Cat. II - 92; Cat. III - 214; Cat. IV - 166 case. Deci casele mai valoroase (118 cazuri) reprezintă doar 23,69%, pe când casele mai modeste (380 cazuri), reprezintă 76,31%. Pe cartiere:- Pocloș, deține cele mai multe case din categoria I și II, pe când cartierul Sf.Nicolae clădiri din categoria III și IV. Până la anul 1850 teritoriul orașului se dezvoltă cu precădere tot în partea de jos, spre strada Gh.Doja și Liviu Rebreanu, spre strada Belșugului și Libertății până la Pârâul Pocloș. Se extinde orașul și în zona 22.Decembrie 1989, dar și a B-dului 1 Decembrie 1918, până la podul peste pârâu, zona având un pronunțat caracter agricol. Teritoriul orașului ajunge la 235 ha, din care 211 ha constituind zona locuită .

Incepând cu secolul al XVIII-lea ne parvin și cele mai vechi reprezentări grafice ale orașului. Primele stampe provin din anii 1735 și 1736, ultima a lui Johan Konrad von Weiss, publicată în albumul aflat la Viena, dar reluat de Borbely Andrei în anul 1943. În mărime de 17 x 23 cm, stampa redă orașul văzut dinspre Platoul Cornești, axul principal al compoziției constituindu-l biserica din cetate, care la acea dată mai avea „acoperișul italian”<sup>7</sup>, înlocuit doar pe la 1793. Între anii 1819-1823, cancelistul Toth Ștefan de Nicula întocmește o serie de 13 desene ale principalelor străzi din oraș, clădirile fiind înfățișate uneori cu lux de amănunte , constituind o sursă de documentare istorică. Însă principala veduta a autorului o constituie lucrarea din 1824-1825, gravată de sculptorul clujean Nagy Samuel în anul 1827 , care prezintă clădirile, numerotate pe categorii, cu indicarea denumirii, străzile, cursurile de apă, precum și localitățile sau dealurile învecinate orașului, de pe versantul drept al râului Mureș. De la mijlocul secolului provin și gravurile lui Robok Lajos, în număr-de trei , care cu același lux de amănunte prezintă construcțiile la acea dată, ele constituind un document viu a evoluției localității, a prefacerilor petrecute timp de un secol și jumătate. Cele mai însemnate schimbări le cunoaște Cetatea. Devenind garnizoană austriacă, rând pe rând, clădirile civile sunt demolate în locul lor construindu-se cazărmi. Harta căpitanului Theumen, din anul 1750, ne prezintă situația construcțiilor din incinta cetății, în care de văd garnizoana, manutanța, câteva din vechile clădiri încă rămase, precum și biserica cu fosta mănăstire .

După anul 1850 se trece la o nouă perioadă, de făurire a orașului modern, ea fiind facilitată, în primul rând, de pătrunderea economiei capitaliste, prin construirea a tot mai multe unități industriale, cu deosebire cele legate de ramura alimentară, prelucrării lemnului și materialelor de construcții, dintre care: Fabrica de spirt I. Baruch (1857, 1882), Fabrica de cărămizi și țigle din str.-22 Decembrie 1989 (1857), Rafinăria de țigle (1880), Fabrica de bere. A. Burger (1850, 1885, Fabrica de jucării, prima din Transilvania (1887), Fabrica de cărămizi din Mureșeni (1893), Fabrica de zahăr (1894), Fabrica de lemnărie (1896), Întreprinderea de electricitate (1898) etc. Pe fondul acestei dezvoltări economice se dezvoltă și orașul, prin creșterea numărului construcțiilor nou edificate, amenajarea teritoriului și căilor de comunicație, regularizarea cursurilor de apă etc. În anul 1850 la Târgu-Mureș sunt înregistrate 1404 case ca existente, cu un total de 2220 locuințe. În anul 1857 o descriere a orașului dă câteva repere deosebit de sugestive la acea dată: teritoriul orașului este de 3299,96 ha, din care intravilanul cât și alte zone neconstruite 792,48 ha, orașul fiind împărțit în cele patru zone cunoscute: I - Sf.Nicolae (zona Bolyai) cu 14 străzi; II - Sf. Gheorghe (zona Revoluției - Republicii) cu 16 străzi, fiind și cea mai întinsă zonă; III -Sâncrai (zona Călărașilor) cu 6 străzi; IV - Pocloș (zona Trandafirilor - Cuza Vodă) cu 6 străzi. În total existau 43 străzi și ulițe, cu un număr de 1496 case, deci în aproape șapte ani o creștere cu 92 case.

Ridicările topografice din anul 1872 dau noi elemente: întregul teritoriu al orașului se ridică la 3287 ha, din care 277 ha. revin intravilanului, bine conturat: strada Belșugului, pârâul Pocloș, str. Papiu Ilarian, Călimanului, Vulcan, Ion Antonescu, Bujorului,N. Grigorescu, 22 Decembrie. 1989, Republicii, Mărășești, Chinezu, Canalul Turbinei, râul Mureș. Extravilanul, la rândul său este împărțit în 22 zone, bine definite topografic și toponimic. Harta orașului din - anul 1898, realizată de ing. Pompery Elemer, ca primă ridicare modernă, împreună cu registrul de proprietăți, ne prezintă următoarele date: intravilanul 345 ha, 3276 mp , întregit și de teritoriile nou cuprinse de 85 ha, 9498 mp, la sfârșitul anului 1898. Aceste noi teritorii cuprinse în intravilan sunt; zona str. Budiului - Alba lulia -Gh.Doja - piața Gării, cu 40 ha; zona Liberații - Dorobanților-Rodnei cu 26 ha; zona str. Decembrie 1989 - calea ferată-Canalul turbinei ca 19 ha. În anul 1902 este atașat orașului și teritoriul fostelor localități Remetea și Podeni, cu o suprafață ce însumează 79 ha , dând posibilitatea dezvoltării orașului și pe malul drept al râului Mureș. Alte teritorii sun atașate intravilanului în anul 1909, îndeosebi în zona Str. Libertății, spre Mureșeni , asigurând extinderea zonei de locuit a orașului în perioada interbelică. Recensământul din anul 1910 dă pentru Târgu-Mureș următoarele date: suprafața teritoriului de 3424 ha,5874 mp, cu un număr de 3233 clădiri. Către primul război mondial, în anul 1914, editorul Reves Bela tipărește o nouă hartă a orașului, ea reflectând întinderea localității, trama stradală etc. De această dată localitatea o găsim împărțită în trei circumscripții, cu un total de 156 străzi și piețe, unele însă nu s-au mai realizat, astfel că numărul lor real este de 149.

Patru dintre punctele geodezice utilizate la măsurători, confecționate din fontă se văd și astăzi, ele constituind o mărturie de tehnică industrială demne de păstrat, aflându-se în diferite stadii de conservare, acestea fiind de la: intersecția str. Rodnei-Dózsa György, P-ța Republicii, în apropierea Curtii de fier, Str. N. Iorga și lângă Bastionul Croitorilor.

Se schimbă și aspectul orașului, la un anumit moment el fiind înfățișat de Jan Greguss prin gravurile lui Morelli Gustav, imortalizând momente din anul 1860 când au fost întocmite. În toate lucrările sale, pe lângă vechi case orășenești, sunt redată și clădiri reprezentative barocului și mai nou, stilului neoclasicist, realizate până la mijlocul secolului. Noi imagini regăsim în ilustratele vremii, tot mai numeroase și mai expresive. Acestei perioade îi este caracteristică creșterea numărului de noi construcții, tot mai numeroase, fie prin înlocuirea fondului vechi, fie construcții pe loturi nou create, toate însă din materiale durabile și cu arhitectură aparte. Numai între 1880-1900 numărul clădirilor din oraș crește de la 1499 la 2914 din care 78 unități industriale. Din anul 1893 crește numărul clădirilor cu mai multe apartamente, de la cele 1 - 2 camere la cele cu 4 - 7- 8 camere, deci la realizarea de clădiri cu mai multe nivele, cu aspect reprezentativ perioadei în care au fost realizate. Pe principalele zone de curând intrate în intravilanul orașului, ca zona de locuințe, pentru perioada anilor 1892-1900 ne parvine următoarea situație: Zona I. Gh.Doja -Budiului, 19 noi clădiri cu câte 1,2 camere; Zona II/a Libertății - Dorobanților, 17 case cu câte 1,2 camere; Zona II/b Libertății ~ Câmpului - Belșugului, 75 case noi cu câte 1, 2, 3, 4 camere; Zona III. Gara de Nord - Canalul Turbinei, 333 case cu câte 1, 2, 3, 4, 5 camere și Zona IV. Malul drept al Mureșului, 39 case noi cu câte 1, 2, 3 camere.

Până la 1900 au loc mutații și în ce privește amenajarea teritoriului, prin alinierea străzilor și construcțiilor, folosirea mai rațională a terenurilor, amenajarea incintei cetății, cu intenția construirii unei școli militare. Principalul obiectiv care a concentrat efortul municipalității a fost realizarea căii ferate. După ce în anul 1871 este inaugurată linia ferată dinspre Războieni până la Gara de sud (Gara Mare). Încă din anul 1884 sunt preocupări pentru prelungirea acesteia spre Reghin și mai departe la Deda. Lucrarea a ridicat o serie de probleme de ordin edilitar ca: exproprierea terenurilor, construirea unei noi stații (Gara de Nord în 1883), construirea de poduri peste cursurile de apă existente, pasaje de trecere de nivel, de noi drumuri etc.

Inițiatori importanți ai modernizării municipiului sunt primarii György Bernády (cu mandate între 1900–1912 respectiv 1926–1929) și Emil A. Dandea (cu mandate între anii 1922 - 1926 și 1934 - 1937.)

Este perioada când orașul cunoaște o nouă etapă de dezvoltare, prima desfasurându-se în perioada anilor 1900-1915 când statul Ungar, pentru consolidarea puterii în acest teritoriu istoric, a depus un important efort financiar pentru dezvoltarea tuturor ramurilor economice, de ridicare a condițiilor sociale, de întărire a culturii, etc.

Este perioada în care fostul primar György Bernády a știut să folosească sprijinul acordat de stat și să dramatizeze cu pricepere banul public al locuitorilor orașului. După o oarecare stagnare, începând cu anul 1923 orașul Târgu-Mureș cunoaște un adevărat renaștere, ce-l putem lega de perioada celor două primării ale lui Emil A. Dandea.

De această dată orașul a depășit cu mult hotarele intravilanului avut către sfârșitul secolului XIX-lea, înregistrând cuprinderea unor noi teritorii, între care cele situate la vest de strada Cuza Voda până la paraul Pocloș și strada Belșugului; în partea de sud a orașului, de la B-dul 1 Decembrie 1918 până la paraul Pocloș; în partea de est a localității în zona "Cartierului Funcționarilor" și pe postata Dambul Cosarului; la nord teritoriul cuprins între piața Republicii și strada 22 Decembrie 1989, până la fostul Brat al Morii, al raului Mureș (Turbina). Ceea ce este mai important este deschiderea orașului spre zona de sud-est, prin cuprinderea în intravilan a teritoriului aflat între străzile Gh.Doja-Libertății, cu formarea complexului cailor ferate și a primelor stabilimente industriale, dar și extinderea intravilanului în partea dreaptă a raului Mureș ca urmare a anexării, în anul 1902, a fostelor localități Podeni și Remetea.

Este perioada când se pune în discuție, dezvoltarea orașului pe baza „unui plan de sistematizare și dezvoltare”, întrucât există „prea multe clădiri nelalocul lor și necorespunzătoare nici din punct de vedere tehnic, nici estetic”. Pornind de la aceste necesități se trece la crearea de noi zone de locuit, pe terenurile nu demult cuprinse în perimetru, prin deschiderea de noi străzi, precum: Ion Creangă, Bistriței, Cibinului, Ulciorului, Mierlei, Secerei etc., între anii 1923-1937 s-au format și extins noi cartiere între care cele din zona Libertății — Gara de-Sud, cu străzile: Onești, Ialomiței Mioriței, Șiretului, Jiului, Milcovului, Oltului, B.P. Hașdeu etc.; apoi zona Gh.Doja - Budiului, cu străzile: Ciocanului, Branului, Iernutului, Bogatei, Ludușului, Alba Iulia; în zona Dâmbul Pietros cu străzile Dobrogeanu Gherea, Îngustă, dar și în cartierul funcționarilor cu străzile: Cerbului, Ana Ipătescu, Codrului. Se lărgesc perimetrul constructibil și în cartierul Remetea - Voinicenilor, prin străzile Benefalău, Șoimilor, Ioan Roman, David Rusu, Lazăr Blejnari, Ionel Giurchi, Verde, Florilor. Este perioada ca realizarea celor mai numeroase construcții civile, astfel numărul clădirilor crește de la 3173 existente în anul. 1923, la 3572 în anul 1924, 4225 case în anul 1925 și 5250 case în anul 1934.

Ultima sursă cartografică analizată este harta orașului întocmită în anul 1943, editată de librăria Helikon din Târgu-Mureș. Față de harta precedentă orașul nu prezintă schimbări senzaționale deoarece după Dictatul de la Viena din anul 1940 și izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial prea multe schimbări nu s-au mai petrecut. Principala extindere a zonei de locuit este înregistrată în actualul cartier Rovinari, prin crearea de noi străzi, a căror dispoziție în teritoriu este cert influențată de buclă râului Mureș.

Schimbarea regimului după evenimentele din 23 august 1944 atrage după sine modificări în toate domeniile vieții din România. În plan economic au avut loc schimbări profunde, mai ales după naționalizarea din 11 iunie 1948, economia trecând pentru o lungă perioadă de timp de la o economie de piață la o economie centralizată. Economia, industria, comerțul au fost reorganizate pe baze socialiste. Noul regim a considerat de maximă importanță pentru România dezvoltarea sectorului industrial, în acest sens fiind întreprinse măsuri prin care vechile capacități industriale au fost sporite, concomitent cu dezvoltarea unor noi sectoare industriale. Astfel, principalii operatori economici care funcționau în 1990 își desfășurau activitatea în următoarele sectoare industriale: industria chimică și de medicamente, industria constructoare de mașini și echipamente electrotehnice, construcții și materiale de construcții, industria de prelucrare a lemnului, industria textilă de confecții și pielărie, industria alimentară.

Perioada de după 1970 a fost hotărâtoare pentru definirea configurației urbanistice și funcționale pentru majoritatea zonelor din intravilanul mun. Târgu-Mureș.

Procesul de urbanizare accentuată cu transferul de populație din rural în urban, dezvoltarea de noi funcțiuni economice în special activități industriale și complementare acestora au reprezentat fenomene ce au influențat substanțial evoluția localității, în funcție de condițiile specifice locale și de stadiul diferit de dezvoltare avut în anii de după război. Datorită acestor fenomene dinamice în structura orașului Târgu Mureș au intervenit noi elemente care au modificat echilibrul existent având drept consecințe diversificarea și schimbarea funcțiilor economice, prin introducerea unor noi activități, creșterea accentuată a funcțiunii de locuire, amplificarea funcțiilor de deservire, etc.

Necesitatea ocupării de noi terenuri a determinat concentrarea activităților de producție în platforme, cu amplasarea unităților mai mari, adesea limitrofe orașului, cele mai mici și nepoluante dezvoltându-se și în interiorul perimetrului constructibil. Pe fondul creșterii numărului populației, în privința locuirii, s-a trecut de la tipul de construcții unifamiliale sau multifamiliale de dimensiuni reduse realizate izolat predominant în zonele tradiționale rezidențiale, la construirea de ansambluri de locuințe colective, cu densități ridicate, realizate industrializat. Ca urmare noile ansambluri mari de locuințe au apărut la periferia zonelor urbane tradiționale, așa cum sunt ansamblurile de locuințe „Dâmbul Pietros”, „Tudor Vladimirescu”, „Mureșeni”, Alt mod de dezvoltare a fost inserția de locuințe colective în spațiul urban preexistent cu densități reduse; astfel au apărut noi zone de locuit cum ar fi „Mihai Viteazul”, „Argesului”, „Aleea Săvinești”, „Nicolae Bălcescu”, etc.

Actuala configurație urbană este rezultatul studiilor din perioada deceniilor 50-80 (schița de sistematizare din anul 1955, schița de sistematizare din anul 1958/1959; 1968/1970; 1973/1974; 1982/1983).

## **EVENIMENTE ISTORICE ÎN TERITORIUL ADMINISTRATIV**

Beneficiind de așezarea sa geografică și climatică prielnică, Târgu-Mureș a constituit din cele mai vechi timpuri un leagăn de staveche civilizație umană. Au fost descoperite urme ale viețuirii umane pe teritoriul de azi al municipiului cât și pe cel al localităților învecinate, dovezi materiale care atestă vechimea, permanența, continuitatea de viață istorică, începând din epoca neolitică și până în perioada feudală timpurie (sec. IX-XIV) când se fac cunoscute primele mențiuni documentare ale localității.

Apariția orașului târg este legată de maturizarea unui proces social-economic, de mai lungă durată, în care, din cadrul obștei sătești, s-au rupt treptat meșteșugarii, găsindu-și condiții favorabile activității lor. Un aport destul de însemnat în dezvoltarea așezării inițiale și transformarea ei în localitate orașenească cu caracter de târg, l-a avut situarea acesteia la încrucișarea unor importante drumuri comerciale, devenind un important centru de schimb.

Deși documentar este pomenit începând cu secolul al XIV –lea, probabil orașul datează încă de la sfârșitul perioadei prefeudale, bineînțeles într-o formă mai restrânsă, ca centru de schimb-targ-forma caracteristică vechilor așezări românești și care poate fi pusă în legătură cu existența celorlalte așezări sau cetăți prefeudale situate în jurul său.

La începutul sec. al XII-lea elementul maghiar pătrunde în valea Mureșului până în amonte de Târgu-Mureș, fără să ajungă în regiunea muntoasă a bazinului Gurghiului.

- 1241-Invazia tătară în Transilvania
- 1296-1304-Se formează orașul târg Novum Forum Sicolorum
- 1316-1323 – Întemeierea unei mănăstiri franciscane pe a II-a terasă a râului Mureș
- 1332-1349-Apariția orașului în registrele de dijme papale (Forum Sicolorum)
- 1360-Denumire în documentele regelui Ludovic I-Zekulusarhel
- 1409-Numele localității este întregit cu noțiunea de oraș „în civitate Vasarhel”

- 1451-1519 –Numele localității însoțit de noțiunea „appidum”
- 1539 -Orasul apare în documente ale epocii sub denumirea „ceteorumque civium Măros Vasarhel”
- 1470-18 aprilie-cetatenii orașului primesc din partea regelui Mathia Corvinul dreptul la jurisdicția proprie
- 1482-28 august-dreptul de a ține de trei ori pe an mari târguri de țară (Duminica Floriilor, ziua Domnului- prima joi după duminică de după Rusalii, ziua sfântului Martin=11 noiembrie
- 1486- 6 ianuarie –locuitorii scutiți „pe vecie de la orice vamă” (Matia Corvinul)
- 1498-2 februarie-regele Vladislav al II-lea scutește orașul de „orice vamă indiferent dacă mărfurile se transportă pe apă sau pe uscat
- 1507-1 februarie –cele șapte scaune secuiești, în adunarea de la Odorheiul Secuiesc întăresc drepturile orașului în raport cu cele ale scaunului Mureș
- 1508 –Reasezarea de ape „în toată Ungaria și Moldova”
- 1554-1555-Inundații majore, apele au luat cu sine moara orașului
- 1519-1557-Voivodul Ioan Zapolyai, regina Izabela întăresc privilegiile orășenilor
- 1560 –Orasul obține independență totală pe linie juridică față de instanța scaunală, forul de apel devenind Tabla Princiară (Regească)-Ioan Sigismund
- 1595-18 aprilie-principele Sigismund Bathory donează orașului toate drepturile regale (jus regium)
- 1598-Mureșul iese din albie în luna ianuarie și produce „inundații nema întâlnite de generații”
- 1601 -Expediție de pedepsire a orașului a mecenarilor lui Basta
- 1602 Expediție a mercenarilor lui Moise Secuiul
- 1607-a fost o mare, neobișnuită revărsare de ape
- 1609 Principele Gabriel Bathory întărește stabilitatea orașului donându-i satele Sașvar, Bărdești, Sântana, Secuieni.
- 1613-1653-Construirea Cetății feudale
- 1616 -29 aprilie-orasul primește diploma principelui Gabriel Bethlen prin care se declară Localitatea „oraș liber regesc” cu rang de municipiu cu sigiliu autentic și emblema
- 1649/1654/1668/1682-Inundatii cu pagube la zăgazuri și mori
- 1687 -Tratatul de pace de la Blaj
- 1699-Tratatul de pace de la Karlovitz-trecerea Transilvaniei în stăpânire austriacă
- 1764-Primul regulament urbanistic al orașului „Constitutio Silagyanae”
- 1804-1805/1809/1821-apa revărsată în interiorul orașului când se putea circula cu plutele pe strada Eminescu și Călărașilor
- 1867-Incheierea Pactului dualist austro-ungar
- 1871-Realizarea căii ferate Târgu-Mureș -Razboieni
- 1872 –Desființarea breslelor; infintarea de noi întreprinderi industriale sub forma societăților pe acțiuni
- 1876 –Marele incendiu izbucnit în proprietatea franciscanilor distruge 80 de case (zona str. Revoluției/Eminescu/Avram Iancu/zona Cetății)
- 1886-1893-Razboiul vamal dintre Austro-Ungaria și România
- 1890-se înființează în Târgu-Mureș Camera de Comerț și Industrie (circumscripția Mureș-Turda, Ciuc, Odorhei și Trei Scaune)
- 1900 –se înființează Cooperativa de Credit pentru Industrie –cu 169 membrii
- 1910 Recensământul locuințelor și al populației evidențiază un teritoriu administrativ de 3424 ha, 5874 mp adică 5951 iugăre pe care sunt înregistrate 3233 clădiri
- 1900-1912 prima stagiatură a dr. Bernady Gyorgy
- 1912-1913-apele distrug întăriturile de apărare și pătrund până la zona de locuințe de lângă gară de nord
- 1922-1926-prima stagiatură ca primar a doctorului Emil Dandea
- 1926-1929- a doua stagiatură ca primar a lui Bernady Gyorgy
- 1934- 1937 -a doua stagiatură ca primar a doctorului Emil Dandea
- 1970-luna mai când au fost inundate peste 65 ha din intravilanul Târgu-Mureș
- 1975- revărsarea pârâului Pocloș

#### **EVOLUȚIA NUMERICĂ A STRUCTURII ETNICE ȘI APARTENENȚEI RELIGIOASE A POPULAȚIEI; EVOLUȚIA OCUPAȚIILOR POPULAȚIEI; OCUPAȚII TRADIȚIONALE PERSISTENTE**

#### **EVOLUȚIE NUMERICĂ, STRUCTURA ETNICĂ, RELIGIOASĂ**

Sursele de calcul al numărului de locuitori, pentru primele perioade istorice, rămân registrele de dijme papale din. Anii 1332-1336.

În această perioadă existau în oraș un număr de 69-71 gospodării. Considerându-se media de 4,2 - 4,3 membri într-o gospodărie (familie), rezultă că orașul acelor timpuri putea cuprinde cca 290 -310 locuitori.

Un alt reper de calcul al numărului locuitorilor, ce-i drept apărut mai târziu, dar demn de luat în considerare, este registrul fiscal din anul 1567,

Știm că numărul unităților impozabile era de 125 porți, corespunzător la circa 240-250 familii.

Considerând în calcul o medie de 5 locuitori pe gospodărie, număr considerat corect pentru acea perioadă, se poate aprecia populația orașului între 1.200-1.250 locuitori.

Pentru începutul secolului XVII, o primă conscripție este aceea din anul 1611, care înregistrează un număr de 294 porți, respectiv 590 gospodării.

O altă conscripție demnă de luat în seamă este aceea efectuată la 15 ianuarie 1699, în care, în cele două zone ale orașului ("orașul de sus" și "orașul de jos" în total, sunt trecuți 495 capi de familie.

În această situație, la sfârșitul secolului, orașul putea cuprinde o populație de circa 2.875-3.000 indivizi. De remarcat că prin conscrierea din acest an s-a procedat și la evidențierea deținătorilor de animale, categorisiți în cinci clase, în raport de numărul de animale deținute, după cum urmează:

Proprietari cu 6 boi - 31 iobagi; 5 jeleri; 2 văduve; total 38

Proprietari cu 4 boi - 76 iobagi; 1 jeler; 5 văduve; total 82

Proprietari cu 2 boi - 86 iobagi; 19 jeleri; 12 văduve; total 117

Proprietari cu 1 bou - 67 iobagi; 32 jeleri; 14 văduve; total 113

Zilieri și lucrători cu ziua - 38 iobagi; 35 jeleri; 37 văduve; total 110

În total 298 iobagi; 92 jeleri; 70 văduve; total 460

Mai generoasă decât perioadă anterioară, baza documentară a secolului XVIII-lea și a celui următor ne oferă date tot mai numeroase și mai exacte, permițând o viziune mai clară și completă, privitor la evoluția numerică a populației orașului, cât și la structura sa socială.

Trecând la analiza populației orașului, un prim indicator demografic îl constituie tabelele de impunere din anul 1709/1710 care consemnează cele 571 familii contribuabile.

Luând în considerare coeficientul de cinci membri într-o familie, într-un studiu dedicat evoluției populației între anii 1700-1770, Ioan Moldovan apreciază numărul locuitorilor la 2.875 suflete la care adăugă și celelalte categorii sociale neconscrise –cca 400 locuitori, obținând un număr de circa 3.255-3.300 locuitori.

Conscripția contribuabililor din anii 1721-1722, inițiată de Curtea de la Viena, rezultă din lucrarea lui Acsadi Ignac, care ia ca bază de calcul cele 559 familii impozitate, adăugând încă un număr de 279 familii considerate ca neimpuse (adică jumătate din totalul înregistrat), obține în total 838 familii. Aprecierea autorului ca, la acea dată, orașul avea un număr de 5.028 locuitori este desigur exagerată, numărul acestora neputând depăși cifra de 3.300 - 3.500. Cu ocazia acestei conscripții, în oraș sunt înregistrate următoarele categorii de meșteșugari și comercianți: 62 cizmari, 39 blănari, 27 pielari, 21 măcelari, 21 croitori, 19 brutari, 15 aurari, 15 preparatori de țuică, 12 curelari și șelari, 10 năsturari, 9 fierari, 8 dogari, 7 olari, 7 cârciumari, 6 pescari, 6 frânghieri, 6 dulgheri, 5 căruțași, 5 morari, 4 cuțitari, 3 șlefuitori, 3 rotari, 3 lăcătuși, 3 apicultori, 2 bărbieri, 2 berari, 1 tâmplar, 1 boiangiu-vopsitor, 1 legător de cărți, 1 săpunar. În total 329 meseriași. Sunt înregistrați un număr de 40 comercianți și 38 cetățeni cu alte ocupații. Erau, deci, în anul 1721 un număr de 407 cetățeni cu activități economice. Ultima apreciere de 3.300-3.500 locuitori pare corectă întrucât în anul 1733, deci după aproape 12 ani, sunt înregistrate 575 familii contribuabile. Făcând calculul numărului locuitorilor, Ioan Moldovan obține un număr aproximativ de circa 3.000-3.200 suflete.

Tot în anul 1733, are loc și prima statistică a românilor uniți din Transilvania, efectuată de Innochentie Micu Clain. Cu această ocazie, la Targu-Mureș sunt înregistrate 60 familii (Incolae valachici), față de care Traian Popa apreciază comunitatea greco-unită din oraș la circa 300 suflete, reprezentând aproximativ 10% din totalul locuitorilor.

Toate aceste mutații în structura populației din întreaga Transilvanie determină Curtea din Viena să inițieze, în anul 1750, o nouă conscripție a populației, care să stea la baza noului sistem de impunere, cunoscut sub denumirea de „Systema Bethleniana”. Față de cele 460 familii conscrise la Târgu-Mureș, Ioan Moldovan apreciază populația orașului circa 3.200-3.300 suflete.

Tabelele de impuneri din anul 1777/1778 permit și cunoașterea structurii sociale a familiilor din oraș. Cu această ocazie sunt înregistrate următoarele categorii sociale: 297 orășeni, 77 văduve de orășeni, 184 libertini, 39 văduve de libertini, 124 jeleri, 75 văduve de jeleri, 17 militari lăsați la vatră, 8 soții de militari, 12 vagi, 12 iobagi, 28 țigani, 4 armeni, 20 străini cu posesii în oraș, 44 magnați și nobili, 30 noi veniți, 18 nou căsătoriți, 1 proprietate a orașului, 3 proprietăți ale cultelor, deci un total de 981 familii. Făcând bilanțul numărului locuitorilor, Ioan Moldovan apreciază populația orașului la circa 4.900-5.000 locuitori.

Primul recensământ general, care a cuprins întreaga populație a Transilvaniei, a fost cel efectuat între anii 1784-1787, din ordinul Împăratului Iosif al II-lea. Printr-o scrisoare, adresate la 1 mai 1784 cancelarului Eszterhazi, Împăratul Iosif al II-lea își dezvăluie concepția sa cu privire la necesitatea efectuării recensământului.



Pentru orașul Târgu-Mureș, colile de înregistrare au fost întocmite în anul 1785, centralizarea datelor definitivându-se în anul 1786 și ulterior, în anul 1787. Aceste date, numărul locuitorilor din oraș este de 5.934, Târgu-Mureș ca mărime, în rândul orașelor libere regești, situându-se pe locul al patrulea, după Brașov cu 17.792, Sibiu cu 14.046 și Cluj cu 13.928 locuitori, depășind vechi orașe ca Sighișoara, Alba, Bistrița, Mediaș sau Orăștie, localități care anterior, față de Târgu-Mureș, aveau un număr de locuitori mult mai mare.

Potrivit tabelelor întocmite, Ioan Moldovan se remarcă următoarele: numărul total al populației orașului în anul 1786 este de 4.855 locuitori, din care 2.511 femei, iar în anul 1787 un număr de 4.987 locuitori, din care 2.662 femei. Numărul românilor este apreciat la 425 locuitori (pentru anul 1787), ceea ce reprezintă un procent de sub 10%.

Deosebit de sugestivă este conscripția locuitorilor din anul 1827.

În cele patru cartiere ale orașului sunt înregistrați 6978 locuitori, mai puțini decât în anul 1821, ceea ce presupune că aceasta se referă doar la o anumite categorie de locuitori. Oricum, cu această ocazie, confesional sunt înregistrați 4401 reformati, 1926 romano-catolici, 112 luterani, 74 unitarieni și 11 izraeliți. Mai sunt înregistrați separat, în două cartiere, un număr de 456 români, greco-catolici și ortodocși, pe întregul oraș numărul acestora putând fi mai mare.

- Urmărind evoluția numerică a populației orașului Târgu-Mureș, constatăm că, în anul 1830, exsta un număr de 7.804 locuitori, ca, în anul 1831, numărul acestora să scadă la 7.000. Această diminuare se datorează gravei epidemii de holeră, care determine municipalitatea să ia măsuri sanitare, inclusiv restricția circulației locuitorilor.

Până la jumătatea secolului orașul Târgu-Mureș mai este afectat de o epidemie, în anul 1836, în numai trei săptămâni, holera făcând peste 200 victime. Cu toate acestea datele statistice confirmă redresarea numărului locuitorilor orașului, el fiind de 7.926 în anul 1838, 8.361 în anul 1843/1844 și 8.520 locuitori în anul 1846.

Cf. recensământ an 1857, numărul și structura populației au fost următoarele:

	Târgu-Mureș istoric	Podeni	Total Târgu-Mureș (1)
Număr de case	1466	30	1496
Număr de locuințe	1952	40	1992
Populație prezentă	11217	178	11395
Populație localnică, din care:	9263	153	9418
Ortodocși	60	26	86
Greco-catolici	396	59	455
Romano-catolici	3068	17	3085
Reformați	5205	25	5230
Luterani	203	-	203
Unitarieni	94	1	95
Izraeliți	236	27	263
Armeni gregorieni	1	-	1
Bărbați	4543	66	4609
Femei	4720	89	4809
Preoți	27	-	27

Funcționari	222	-	222
Militari în termen	91	-	91
Artiști	74	-	74
Avocați, notari	20	-	20
Persoane sanitare	65	-	65
Proprietari de pământ	90	-	90
Rentieri	274	-	274
Industriași	928	-	928
Comercianți	78	-	78
Pescari	7	-	7
Muncitori agricoli necalificați	28	4	32

Muncitori necalificați în industrie	642	9	651
Muncitori necalificați în comerț	61	2	63
Slugi, alții	279	4	283
Zilieri	356	27	383
Alți bărbați peste 14 ani	205	-	205
Femei și copii sub 14 ani	5816	109	5925

Pentru celelalte două localități componente ale orașului Târgu-Mureș, datele sunt următoarele:

	Mureșeni(2)	Remetea(3)	Total Târgu-Mureș
Număr de case	118	30	1644
Număr de locuințe	124	40	2156
Populație prezentă	543	171	12109
Populație localnică, din care:	541	171	10130
Ortodocși	474	150	710
Greco-catolici	16	10	481
Romano-catolici	23	-	3108
Reformați	28	11	5269
Luterani	-	-	203
Unitarieni	-	-	95
Izraeliți	-	-	263
Armeni gregorieni	-	-	1
Bărbați	279	262	4969
Femei	81	90	5161
Preoți	1	-	28
Funcționari	1	-	223
Militari în termen	-	-	91
Artiști	-	-	74
Avocați, notari	-	-	20
Persoane sanitare	-	-	65
Proprietari de pământ	60	15	165
Rentieri	13	-	287
Industriași	-	-	928
Comercianți	-	-	78
Pescari	1	-	8
Muncitori agricoli necalificați	36	17	85
Muncitori necalificați în industrie	6	-	657
Muncitori necalificați în comerț	-	-	63
Slugi, alții	43	12	338
Zilieri	22	4	409
Alți bărbați peste 14 ani	13	-	218
Femei și copii sub 14 ani	345	123	6393

Important pentru perioada de până la anul 1900, este recensământul efectuat în anul 1880, ce cuprinde date privitoare la populație după confesiune și limba maternă.

Datele pentru Târgu-Mureș sunt prezentate atât pentru orașul istoric, împreună cu componenta Podeni, separat pe cele două localități Mureșeni și Remetea, precum și pe întreaga localitate.

	Târgu-Mureș istoric	Podeni	Total Târgu-Mureș (1)
Număr de case	1499	27	1526
Total populație din care:	12883	118	13001
Ortodocși	197	16	213
Greco-catolici	621	43	664
Romano-catolici	3757	19	3776
Reformați	6784	38	6822
Evanghelici	335	1	336
Unitarieni	304	1	305
Izraeliți	847	-	847
Alte religii	38	-	38
Români	657	57	714
Maghiari	11028	48	11076
Germani	508	1	509
Slovaci	11	-	11
Croați – Sârbi	4	-	4
Alte naționalități	182	8	190
Străini	105	-	105
Limba maternă necunoscută	388	4	392
Alfabetizați	6326	27	6353

Pentru celelalte două localități componente ale actualului oraș Târgu-Mureș, datele sunt următoarele:

	Mureșeni(2)	Remetea (3)	Total Târgu-Mureș
Număr de case	104	36	1666
Total populație din care:	496	191	13688
Ortodocși	432	146	791
Greco-catolici	-	19	683
Romano-catolici	15	10	3801
Reformați	36	16	6874
Evanghelici	4	-	340
Unitarieni	1	-	306
Izraeliți	8	-	855
Alte religii	-	-	38
Români	405	152	1271
Maghiari	43	27	11146

<b>Germani</b>	-	-	<b>517</b>
<b>Slovaci</b>	-	-	<b>11</b>
<b>Croați – Sârbi</b>	-	-	<b>4</b>
<b>Alte naționalități</b>	<b>27</b>	<b>3</b>	<b>220</b>
<b>Străini</b>	-	-	<b>105</b>
<b>Limba maternă necunoscută</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>414</b>
<b>Alfabetizați</b>	<b>50</b>	<b>16</b>	<b>6419</b>

O imagine a repartizării populației pe ocupații de bază, la recensământul din anul 1900, ne oferă statistica dată în anul 1902. Numărul total al locuitorilor este de 19522, din care:

-Cu venit-9837

-Întreținuți - 9685

Cu preocupări în agricultură:

- Cu venit - 804

- Întreținuți -1199

În alte ramuri de producție primară:

-Cu venit - 10

-Întreținuți – 29

În industrie:

- Cu venit-3120

-Întreținuți - 3994

În comerț și credit;

- Cu venit - 629

- Întreținuți – 857

Privitor la evoluția populației civile a orașului, în perioada celei de-a două jumătăți a secolului al XIX-lea, o statistică din anul 1912 ne oferă următoarele date: în anul 1869 un număr de 13018 locuitori, în 1880 - 13192 locuitori, în 1890 - 14575 locuitori, iar în 1900 un număr de 17715 locuitori. Creșterea populației în cei 31 ani fiind de 4697 locuitori.

La începutul secolului al XX-lea orașul Târgu-Mureș avea un număr de 19.522 locuitori, iar localitatea Mureșeni, componentă de astăzi, un număr de 777 locuitori.

Până la sfârșitul Primului Război Mondial, recensământul populației din anul 1919 rămâne singura sursă oficială privitoare la populația orașului.

	Târgu-Mureș	Mureșeni	Total
Numar de case	3233	183	3416
Populație civilă	23728	1262	24900
Populație militară	1789	-	1789
Total populație	25517	1262	26700
După limba maternă			
Români	1717	619	2416
Maghiari	22790	463	23253
Germani	606	18	624
Slovaci	32	9	41
Ruteni	2	-	2
Croați	15	-	15
Sârbi	17	1	18
Alte limbi	338	72	410
După confesiune			
Ortodocși	761	691	1452
Greco-catolici	2222	64	2286
Romano-catolici	7220	175	7395
Reformați	11282	264	11546
Evanghelici	604	12	616
Unitarieni	667	18	685
Izraeliți	2755	38	2793
Alte confesiuni	6	1	6

După două decenii, la 29 decembrie 1930, se desfășoară un nou recensământ, ale cărui date au fost publicate de Sabin Manuilă în anul 1938, în mai multe volume. Potrivit acestuia, la sfârșitul anului 1930, Târgu-Mureșul înregistra un număr de 10.678 gospodării și 63 gospodării colective, populația stabilă fiind de 38.517 locuitori. Cu cei 13.000 locuitori în plus față de recensământul din anul 1910, orașul înregistrează o

creștere cu 150,95%, procent ce-l considerăm bun, dacă luăm în considerare faptul că în acest interval de timp s-a desfășurat un război mondial, urmat de câțiva ani de recesiune economică.

Pe naționalități, cei 38.517 locuitori se prezintă astfel: romani-9.795, maghiari-22.387, germani - 632, ruși - 181, ruteni, ucraineni - 55, sârbi, croați - 18, bulgari - 70, cehi, slovaci - 36, poloni - 9, evrei - 4828, greci - 2, albanezi - 3, armeni - 20, turci - 5, țigani - 400, alte naționalități - 30, nedeclarați – 40. În intervalul dintre cele două recensăminte, situația principalelor grupuri de naționalități - maghiari și români - se prezintă astfel: în anul 1910 existau 22.790 maghiari, iar în anul 1930 un număr de 22.387, însemnând o reducere cu 403 persoane, adică o reducere cu 1,8%. Numărul românilor în anul 1910 era de 1.717, ca în anul 1930 să ajungă la un număr de 9.795, ceea ce înseamnă o creștere de 570,47%.

După religie, cei 38.517 locuitori ai orașului, în anul 1930, aparțineau de următoarele confesiuni: ortodocși - 4.501, greco - catolici - 5.286, reformați - 13.534, romano-catolici - 8.029, evangheliști - 690, unitarieni - 1.024, armeano-gregoriani - 2, armeano-catolici - 11, adventiști - 82, bapțiști - 39, mozaici - 5.193, mahomedani 14, alte religii - 8, fără religie 39.

La mai bine de 10 ani, în anul 1941, are loc ultimul recensământ din perioada analizată, când izbucnise cel de-al Doilea Război Mondial. Datele sunt prezentate atât pentru orașul în sine, cât și pentru localitatea componentă Mureșeni, ca atare, le vom da așa cum sunt ele prezentate: după religie, limba maternă și naționalitate.

Felul confesiunii	Târgu-Mureș	Mureșeni	Total
Total populate	44933	1399	46332
După religie:			
Ortodocși	838	551	1389
Greco-catolici	2433	66	2499
Romano-catolici	13127	168	13295
Reformați	20122	580	20702
Evanghelici	779	11	790
Unitarieni	1837	22.	1859
Bapțiști	43	-	43
Izraeliți	5693	1	5694

Pentru Târgu-Mureș, fără componenta Mureșeni, creșterea numărului de locuitori, de la 38517 la 41933, reprezintă un procent suplimentar de 116.6%. Modificări mai însemnate înregistrează principalele religii existente în oraș, numărul ortodocșilor scăzând de la 4.501 la 838, însemnând o reducere cu 537%, a greco-catolicilor de la 5.286 la 2.433, deci o reducere cu 217%. În schimb, principalele confesiuni ale maghiarilor înregistrează creșteri substanțiale, pentru același interval de timp numărul reformaților crește de la 13.534 la 20.122, adică cu un procent de 148,67, iar a romano-catolicilor, de la 8.029 la 13.127, ceea ce înseamnă 163,49%.

După limba maternă prezentăm datele numai pentru principalele grupuri etnice:

Naționalitatea	Târgu-Mureș	Mureșeni	Total
Romană	1726	561	2287
Maghiară	42435	808	43243
Idiș	183		183

Deci după cele două confesiuni, ortodoxă (838) și greco-catolica (2.433), românii ar fi 3.271 suflete, după limba maternă mai sunt 1.726. La populația maghiară, la cei 13.127 romano-catolici, 20.122 reformați, 1.837 unitarieni și 779 evangheliști, deci 35.865 suflete, după limba maternă sunt înregistrate 42.435 persoane, deci o creștere cu 118,2 %. O reducere mare înregistrează evreii, de la 5.693 persoane ca izraeliți la 183 considerați ca limbă idiș, însemnând o reducere cu 3110%.

În fine după naționalitate. situația se prezintă astfel:

Naționalitatea	Târgu-Mureș	Mureșeni	Total
Români Maghiari	1756	545	2301
Germani Evrei	42087	818	42905
	378	9	387
	514		514

Consemnăm doar faptul că, în anul 1930 procentul românilor era de 25,43%, ca în anul 1941 să ajungă la 3,84%, pe când cel al maghiarilor a crescut de la 58,12% la 94,44%.

Recensămintele din ultimele cinci decenii ale secolului al XX-lea au consemnat dinamica populației municipiului Târgu-Mureș, cu toate fenomenele sale, înregistrând cea mai amplă creștere demografică. Recensământul din anul 1941, înregistra pentru Târgu-Mureș, existența a 44.933 locuitori, din care 1756

români, 42087 maghiari, 514 evrei, iar pentru componenta Mureșeni, alți 1.399 locuitori, în total, pentru întreaga localitate, fiind de 46.332 locuitori.

La 13 ianuarie 1945, recensământul local înregistrează un număr de 10.022 de familii cu 29.692 locuitori, din care, 12.628 bărbați și 17.064 femei, iar pe naționalități, 1802 români, 27778 maghiari și 46 germani. În prima parte a acestui an existau 833 case părăsite.

Recensămintele următoare, cât și alte situații statistice, așa cum le prezintă Simion Costea, dar și din alte surse documentare, sunt următoarele: 47.043 locuitori în anul 1947 (cifra fiind indicată de Anuarul Statistic pentru anul 1964 ca fiind a recensământului din 25 ianuarie 1948), 48.596 tot la 25 ianuarie 1948, 65.455 în 1955, 77.042 în 1956, 65.194 la 2 februarie 1956, 69.962 la 1 iulie 1959, 74.004 la 1 iulie 1963, 86.464 în 1966, 98.201 în 1970, 144.326 în 1975, 130.051 în 1977, 134.287 în 1980, 157.411 în 1985, 164.781 în 1989 și de 172.470 locuitori în anul 1990, că ulterior, numărul să scadă la 164.445, în 1992 și la 166.972, în 1995.

### **EVOLUȚIA OCUPAȚIILOR POPULAȚIEI; OCUPAȚII TRADIȚIONALE PERSISTENTE**

Orașul Târgu-Mureș îi este caracteristică funcția de târg.

Creșterea producției meșteșugărești, îndeosebi a meșteșugarilor locali a creat premisa întăririi așezării ca important centru de desfacere a produselor cu târguri săptămânale (forum hebdomandale) de mare afluență în zonă ca cel pomenit la 13 martie 1447.

Domnia mai lungă a lui Gabriel Bethlen (1613-1629) determină un real progres al orașului, dar și a întregii provincii. Numeroase bresle își reînnoiesc vechile statute și se înființează altele noi, obținându-se numeroase privilegii care pe lângă faptul că satisfac piața orașului sunt în măsură de-a asigura și piața altor orașe.

Sunt astfel dobândite drepturi de unele bresle ca: tăbăcarii în 1615, dogarii în 1616, blănarii în 1618, cizmarii în 1620, frânghierii în 1628 și cuțitarii, în anul 1629. În timpul acestei domnii ia ființă și prima breaslă de meșteșugari români din oraș, a cordovanilor (tăbăcari), care avea să funcționeze o lungă perioadă de timp, iar membrii ei să se bucure de anumite privilegii.

Ca și înaintașul sau și Gheorghe Rakoczi I (1630-1648) s-a dovedit a fi sprijinitor al meșteșugarilor orașului, noi bresle primind statute și privilegii: aurarii în 1641, olarii în anul 1642, interese similare având și urmașii săi: Gheorghe Rakoczi II (1648-1657) și Mihail Apafi I (1661-1690).

Astfel, orașul reușește ca în secolul al XVII-lea să devină un însemnat centru meșteșugăresc. Este semnificativ, de exemplu, faptul că în anul 1600 la Târgu-Mureș, un oraș de mărime mijlocie, existau un număr de circa 140 meșteșugari breslași, pe când o listă din 23 februarie 1657 menționează, ca existente, un număr de 22 bresle, cu un total, de 486 meșteșugari, din care 418 membri interni și 68 externi. Erau bresle care aveau un număr considerabil de membri: 39 — cizmari, 31 — blănari, 25 - croitori interni și 12 cei externi, 24 - armurieri, 23 - măcelări, 22 - funari, 19 - fierari, etc. Cea mai, numeroasă este însă breasla plugarilor, cu 80 membri, dovedind caracterul agricol încă precumpănitor al localității. Nu întâmplător, breaslă (asociația) plugarilor din Târgu-Mureș este una dintre cele mai vechi, într-o decizie din anul 1519 a Magistratului figurând ca "societas... corrigiatoumm et agriculturalum". În anul 1658, un proces verbal al blănarilor, datat la 23 iulie, notează că existenți 27 meșteșugari, 8 ucenici, și 3 văduve, iar o listă din 21 ianuarie 1686 consemnează un număr de 35 cizmari și 8 meșteșugari externi.

Această activitate productivă determină și o activitate corespunzătoare de schimb.

În târgurile și piețele orașului își dau întâlnire comercianții locali, dar și din alte localități ale Transilvaniei sau din țările învecinate. Caracteristica acestui secol este pătrunderea tot mai insistentă a unui grup de "greci", "turcomeniți" cum se numeau ei însăși, adică de; cetățenie turcă, dar de limba greacă, aromână sau bulgară. În anul 1635, Gheorghe Rakoczi I aprobă ca acești comercianți să pătrundă pe piețele țării, dar condițional de îndeplinirea sarcinilor publice și plata unei dări, măsură pe care orașul Târgu-Mureș nu întârzie să o aplice.

Caracterul său de însemnat târg al meșteșugarilor transilvăneni, dar și de centru politic, este atestat și în perioada următoare. Giovannandrea Gromo în descrierea Transilvaniei, din jurul anului 1567, aprecia orașul Târgu-Mureș (Zekvassorel) ca „un târg însemnat al sașilor (de fapt secuilor) cu mare negoț de vite, blănuri, pânzeturi și altele, sau un mare târg al sașilor (de fapt secuilor), centru comercial și loc deschis numit Târgu-Mureș (Vuassarhel) unde se țin mari bălcieri săptămânale cercetate de populația din toate regiunile învecinate dar mai ales de secui, aducându-se tot felul de mărfuri, ca piei, pânzeturi s.a."

Sporirea numărului de șantiere și continua creștere a valorii clădirilor, ca urmare a pretențiilor "sporite ale patriciatului", au determinat organizarea meșteșugarilor constructori în bresle menite să asigure creșterea numărului de obiective, în perioade tot mai scurte, dar și să obțină privilegii comune.

Că meșteșugarii din Târgu-Mureș erau recunoscuți pentru calitatea produselor și a muncii lor prestate, documentele vremii ne-o confirmă. Astfel, în anul 1614, principele Gabriel Bethlen poruncește orașului ca

pentru lucrările de construcții de la Alba Iulia să-i trimită câte doi tâmplari și dulgheri, iar la 23 iunie 1646, principele Gheorghe Rakoczi I, solicită primarului să-i trimită un meșter care se pricepe la lucrări de boltire. Evoluția ocupațiilor populației rămâne în strânsă legătură cu progresul lucrărilor la cetatea Târgu-Mureșului precum și cu gestionarea utilizării acesteia.

În jurul zilei de 8 septembrie, cu ajutorul breslelor din oraș (ca rotarii, dogarii, tâmplari, lăcătuși, curelarii, etc. Care au fost împărțiți pe bastioane și ziduri pentru a patrula și sta de pază) cât și cu cel al iobagilor ce aparțineau orașului, se trece la întărirea zidurilor rămase ale vechiului castel.

Potrivit consemnării din Cartea de socoteală a breslei lăcătușilor, din anul 1657, în care se menționa: „Consiliul cinstit dând în mâna breslei partea de jos a bastionului”, rezultă că „blănarii aveau în întreținere și folosință numai partea superioară a bastionului, restul fiind în grija lăcătușilor, dar pentru scurt timp, întrucât la 23 iulie 1658 partea inferioară trece în întreținerea aurarilor.

În jurul anului 1630 este terminat bastionul măcelarilor.

Ultimul bastion realizat este cel al croitorilor. Anterior realizării acestuia, în anul 1620, aproximativ concomitent cu ridicarea bastionului tăbăcarilor, s-a construit și în colțul dinspre oraș un bastion de lemn și pe acela a pus să-l umple cu nisip și timp de 18 ani a fost în grija plugarilor.

Mai sunt înregistrate, cu ocazia conscrierii din 1699, în afara proprietarilor de animale și alte îndeletniciri: 16 preparatori de pâine, 1 precupeț, 7 comercianți de miere, 2 comercianți de ulei, 1 comerciant de vin, 2 comercianți de tutun, 15 zilieri, 14 vieri, 5 grădinari, 2 croitorese, 1 vămuitoar, 1 călău.

**În jurul anului 1800** sunt activi la Târgu-Mureș și alți meșteri supraveghetori (pallerok) ca Gaspar Jozsef, Kovetsdi Janos, Farkas Ferenc și, mai ales, Topler Janos. Între altele, la 6 martie 1798, Topler încheie un contract cu numitul Balogh Adam, pentru ridicarea casei din strada Rozelor (Eminescu) în schimbul sumei de 260 florini; mai amintim și pe meșterul-arhitect Georg Winkler care, între anii 1816-1829, realizează în oraș mai multe lucrări, precum și terminarea bisericii reformate din strada Ștefan cel Mare.

Mai numeroși erau meșterii zidari. Tot Biro Jozsef ne informează că, în perioada barocă, în diferite șantiere din, Târgu-Mureș activau: Oller Andras, Torok Janos, Istvan Lipsai, Lipsai Mihaly, Usgyarto Gyorgy, cât și Bodor Peter, care între anii 1820-1822, realizează. Fântâna din centrul orașului. Mai activează Balogh Janos, executând diverse lucrări de bună calitate, Richard Konrad care în anul 1803 a preluat unele lucrări primind anumite sume de bani, iar Sommer Janos, în anul 1804, definitivează lucrările de construire a bibliotecii Teleki.

Dintre maiștrii, sculptori îl amintim pe cel mai important, austriacul Anton Schubbauer, cel care între anii 1759-1762 realizează sculpturile de pe fațada palatului Toldalagi: Activ într-o serie de localități ca Deva, Sibiu, Alba Iulia, Cluj etc. Sculptorul și-a legat numele de câteva realizări de seamă ale sculpturii baroce. Dintre lucrările de la Târgu-Mureș, în afară de cele efectuate pentru palatul Toldalagi, amintim pe cele de la casa Knopfler, din strada Călărășilor, în anul 1760, constând din decorațiile (sprâncenele) celor șase ferestre de la etaj. Inscripția "MDCCCLX", situată deasupra ferestrei podului, provine din perioada unor lucrări de reparații ulterioare. Lucrări în piatră au fost realizate de cioplitorii Hartman Antondin Cluj cel care în 1804, cioplește pentru casa Kendeffy 25 carafe cu piatră, apoi Brauner Pamer Iosif, împreună cu tatăl său Baumer Francisc și, în sfârșit, Friederich Hirschfeld, realizatorul unor lucrări în anul 1838.

Lucrări de tâmplărie și dulgherie sunt realizate de meșteri din Târgu-Mureș ca Asztalos Marton, Asztalos Tamas, Stajner Matyas, Orban Janos și Miller Gyorgy, toți pentru palatul Toldalagi, în colaborare cu Takacs Lenard și Hujbert Andras, din alte localități. Tâmplari au mai fost Balogh Istvan și Meszaros Janos, ultimul fiind închis pentru un fals, în anul 1842. La începutul secolului al XIX-lea, deosebit de apreciat era dulgherul Kiermayer Christian, realizatorul acoperișului bibliotecii lui Teleki.

Nu în ultimul rând, amintim tâmplarii - meșteri morari - Suci Onita, cel care în anul 1777 realizează moara orașului și pe Ianoș, care lucrează la moara calvinilor, ambii proveniți din satul Podeni, situat în vecinătatea orașului.

Dezvoltarea industriei capitaliste în Târgu-Mureș a determinat crearea unei adevărate industrii a materialelor de construcție și înființarea unor întreprinderi de construcții locale. Odată cu înființarea primelor fabrici de materiale ceramice (cărămidă și țiglă) din Târgu-Mureș, precum și a unor unități de prelucrare a lemnului necesar construcțiilor, iau ființă și primele întreprinderi de construcții. În anul 1874 este constituită antrepriza lui Bustya Lajos (1868-1933), care, în perioada anilor 1880-1900 avea un număr de 100-200 salariați, în raport de sezonul din timpul anului, ca din anul; 1896 să fie întregită cu o fabrică proprie de prelucrare a lemnului de construcții, ce cuprindea un număr de 25 salariați. Către sfârșitul secolului este înființată întreprinderea de construcții a lui Csizsar Ludovic, cu un rol deosebit în realizarea viitoarelor construcții, îndeosebi a celor în stil secesion, de la începutul secolului al XX-lea.

Ca și în alte mari localități din Transilvania, nu lipsesc arhitecții proveniți din alte țări din Europa, cu precădere din Ungaria. Un prim arhitect mai important care activează la Târgu-Mureș este Sandy Gyula (1868-1953), format tot la școala de arhitectură a lui Jozsef Nador, realizatorul Băncii Agrare din piața Trandafirilor nr. 26, ridicată în anul 1900. Tot din Budapesta vine arhitectul Kiss Istvan, autorul sediului Muzeului Județean din strada Horea nr. 24, sau Gartner Jakob, din Viena, proiectantul Sinagogii Izraelite

(1898-1899), din strada Aurel Filimon nr. 21. Fără a mai fi valorificat, în anul 1899 arhitectul Bobula Janos (1871-1922), întocmește proiectul unui teatru.

Mult mai numeroși sunt maiștrii constructori, zidarii și dulgherii, dintre aceștia amintim doar câțiva, precum: Linczer Armân și Braum Iuliu ca antreprenori, Walter Simion, Leitner Herman Anton, Szarvadi Mihail, Balogh Ioan, Bustya Adalbert, Ratz Iosif, Fabian Francisc, Man Mihail, Molnar Ioan, Kis Denes, Timar Gyorgy, Tamas Jozsef, Sofalvi Jozsef, ori Leitner Herman, ca făcând parte din „tabloul” lista cu arhitecți, maiștri, constructori, zidari și dulgheri.

Numeroși sunt meșterii, de toate categoriile, cei mai mulți fiind cunoscuți după anul 1900. O listă cu meseriași din Târgu-Mureș, provenind din 9 mai 1902, după toate probabilitățile cei care au activat pe șantierul fostei școli primare din strada Sportivilor nr. 2, azi grădiniță, face cunoscut un număr de 20 meșteșugari, din aproape toate categoriile legate de activitatea în construcții: zidari - Tamas Jozsef, Balogh Janos.; Barabas Domokos; dulgheri - Csaszar Ferencz, Sofalvi Ferencz, Bauer Mihaly, Ratz Jozsef, Csego Gyorgy; tâmplari - Rika Ferencz, Ritz Antal; tinichigii - Pap Oszkar, Nagy Mihaly sen., Nagy Mihaly jun., lăcătuși - Koos Ferencz, Koos Viktor; sticlari - Rajka Karoly; cioplitori în piatră - Kiss Jozsef; betoniști - Hunyadi Janos; pavatori - Jere Janos; arămari - frații Szilagy.

În perioada Primului Război Mondial și a primilor ani care au urmat, activitatea de construcții a cunoscut o oarecare stagnare, cel mai mult fiind simțită în domeniul clădirilor industriale, religioase sau publice, precum școli, spitale, clădiri administrative etc. Începând cu anul 1923, activitatea legată de domeniul construcțiilor a cunoscut un adevărat reviriment, ea fiind strâns legată de efortul lui Emil Aurel Dandea în cele două primăriate, de a asigura locuințe corespunzătoare locuitorilor orașului.

Odată cu schimbarea condițiilor politice petrecute în anul 1918 prin Unirea Transilvaniei cu România, activitatea arhitecților și inginerilor din Ungaria s-a redus în mod semnificativ și după cum era firesc, se face simțită activitatea a tot mai mulți arhitecți, proiectanți, din fostul Regat al României, participanți la realizarea principalelor edificii publice din oraș. Arhitectul Iosif Victor Vlad, provenind din Timișoara, este realizatorul Catedralei Mari Ortodoxe din centrul orașului Târgu-Mureș. Tot pentru catedrala respectivă au mai participat la concurs cu proiecte, arhitecții Toma T. Socolescu și Ion D. Traianescu. Activează la Târgu-Mureș arhitectul Eugen Grosu din București, realizând clădirea fostei Prefecturi a județului Mureș, actuala Primărie a municipiului Târgu-Mureș, iar un alt arhitect, Vicelli Angelo, tot din București, proiectează o clădire în strada Gh. Marinescu, în zona actualelor nr. poștale 32-34, tot în stil neoromânesc.

Cei mai numeroși arhitecți, proiectanți, constructori și meșteșugari sunt cei de proveniență locală, marea lor majoritate activând și în perioada anilor 1880-1918. O primă sursă documentară privitoare la aceștia provine din anul 1929 și anume, un „Tablou despre toți arhitecții, maiștrii constructori, zidari și dulgheri ~ de la anii 1886 până la 1929”. Această listă - tablou - care prezintă un total de 110 meseriași, enumerați după profesia de bază, fiind următoarea: constructor ca filiala sau de tot felul, 2 poziții: Muller Ioan și Varodi Arpad; Maestru arhitect 2 poziții: Varga Francisc și Tordai Ludovic; Întreprinderi de construcții, 5 poziții: Luczer Armân și Braum Iuliu, Balogh Ioan și Bauer Mihail, Herbert Iosif, ing. Rado Alexandru, ing. Silla Elefan; Maestru constructor, 5 poziții: Szarvadi Mihail, Csiszar Ludovic jun., Nemes Francisc, Varga Francisc, ing. Lobenschus Iosif; Maestru zidar, cu 23 poziții, între care cunoscuții Bustya Bela, Giliga Ioan, Bustya Ludovic, Herbert Carol, Tamas Iosif sau Varodi Francisc; Maestru dulgher, 7 poziții, între care Bustya Adalbert și Harko Francisc; Constructori, 2 poziții: Vatler Simion și Letner Herman Anton; Zidari, 43 poziții și dulgheri, 20 poziții. Din cele 110 poziții un număr de 55 arhitecți, maeștri etc, au primit permisele de funcționare după anul 1919, numeroși fiind cunoașcuți încă din perioada antebelică.

Din 22 februarie 1930 provine o listă a meșteșugarilor zidari și dulgheri, membrii asociației industriale. În număr de 48 persoane, cu excepția a 14 nume noi, între care meșteșugarii Klosz Balint, zidar și Bauer Mihaly, dulgher, lista prezintă: arhitect - Rado Sandor; inginer - Lobenschus Iosif; 6 maeștri constructori între care cunoscuții: Csiszar Lajos, Varady Arpad, Harm Ferencz, 7 meșteri zidari și dulgheri, între care: Bustya Bela, Bustya Lajos; 22 zidari și 11 dulgheri. O ultimă evidență locală este: „Tablou despre numele și pronumele meseriașilor zidar și dulgher din Târgu-Mureș”, întocmită la 6 februarie 1935. Lista cuprinde un număr total de 68 persoane autorizate, împărțite în trei categorii: persoane autorizate în număr de 37, între care ing. Sillo Ștefan cu Întreprindere de construcții; 15 zidari și dulgheri fără diplomă și 16 zidari și dulgheri. O evidența a arhitecților diplomați, din anul 1935, arată ca la Târgu-Mureș, până la 12 mai anul respectiv, erau înscriși Grossman Erich (arh. Diplomat din 1928) și Nemeth Acațiu (arh. Diplomat din 1924), iar arhitecți fără diplomă dar recunoscuți, erau Harm Francisc și Varody Arpad.

Două evidențe locale, din anii 1936-1937, ne fac cunoscuți arhitecții și antreprenorii ce activau în oraș în perioada respectivă. La solicitarea, nr. 72986/1937 a Ministerului Aerului și Marinei, Casa Fondului Național al Aviației, Primăria municipiului Târgu-Mureș, cu adresa nr. 31704, din 3 februarie 1938, comunică „Tabelul” cu arhitecții și antreprenorii din oraș, precum și beneficiarii de autorizații de construire, pentru perioada 1 aprilie 1936 la 1 ianuarie 1938. Ca arhitecți sunt menționați următorii: Csiszar Ludovic, Farkas Iosif, Hann Francisc, Rado Alexandru și Varody Arpad. Lista menționează un număr însemnat de antreprenori și anume: Kovacs Ștefan, Matyas Valentin, Patrovics Coloman (Patrovits Koloman), Barabas Dominik, Bayer Teodor,



Biro Paul, Bokor Martin, Bustya Bela, David Ștefan, Diosan Iosif, Domahidi Gheorghe, Gergely Francisc, Giliga Alexandru, Hann Iosif, Harko Francisc, Herbert Carol, Hull Ioan, Lenarth Emeric, Kovacs Iosif, Klosz Valentin sen, Klosz Valentin Jun., Mathe Alexandru, Mathe Ludovic, Oroian Artimoniu, Soary Eugen, Sandor Ștefan, Sarossi Iosif, Szabo Iosif, Szentmartoni Arpad, Szilagy Ștefan, Szocs Nicolae, Szocs Zoltan, Sido Iosif, Timar Gheorghe, Tompe Iuliu, Varosy Francisc, Veresi I. Alexandru, Joas Andrei, Palffy Dominic.

În anul 1939, Corpul Arhitecților din România publică „Tabloul arhitecților diplomați” membrii a acestuia înscriși până la 20 aprilie 1939.” Ca arhitecți diplomați la Târgu-Mureș, în număr de patru, sunt următorii (în paranteză anul absolvirii, nr. și data primirii legitimației): Grossmann Erich (1928, 93-6 mai 1933), Nemeth Acațiu (1924, 321-17 iunie 1933), Rado Alexandru (1903, 535-4 septembrie 1937), Sildan B. Cornel (1937, 548-30 noiembrie 1937). Sunt menționați arhitecți recunoscuți, fără diplome, și anume: Csiszar Ludovic (127-4 septembrie 1937), Hann Francisc (72-2 august 1933), Gaall Paul (114-25 noiembrie 1935), Lobenschusz Iosef (119-5 martie 1936), Varodi Arpad (88-5 noiembrie 1935), precum și conductorii desenatori de arhitectură autorizați, și anume: Farkas Iosif, sau, „Baumaestri”, precum Farkas Iosif și Patrovitz Koloman.

Noi reglementări privind activitatea maștrilor constructori sunt stabilite prin Ordinul nr. 97859 din 10 noiembrie 1932, cu stabilirea termenului de un an ca meșteșugarii zidari, dulgheri, cioplitori în piatră de pe teritoriul Ardealului să solicite certificatul de capacitate, una dintre comisii fiind și la Târgu-Mureș. Cu Decizia ministerială nr. 7895 din 11 aprilie 1933, se modificau unele reglementări stabilite anterior cu decizia nr. 67187/1932, în ceea ce privește categoriile de lucrări permise.

### EVOLUȚIA TERITORIULUI ADMINISTRATIV ȘI INTRAVILAN

Care era aspectul orașului la începuturile sale din punct de vedere urbanistic, cât și în perioada următoare este o întrebare la care nu se poate răspunde cu ușurință. În prima fază, orașul cuprindea o mică întindere de teren de pe platoul celei de-a doua terase a râului Mureș, cunoscută și că "Platoul Cetății".

Analizând structura planimetrică a orașului constatăm că limitele acestuia, în secolele XIV-XV, puteau fi cele conturate de străzile Avram Iancu, Mitropolit Andrei Șaguna, Mihai Viteazul, Borsos Tamas, partea superioară a străzilor Bolyai și Marton Aron, cuprinzând o suprafață de cca. 36 ha. Pe acest teritoriu avea să se dezvolte orașul până către mijlocul secolului al XV-lea. Partea de jos, care formează actualul centru civic, cu principalele artere de circulație ce derivă din acesta: piața Trandafirilor, străzile Revoluției și Călărașilor, încă nu există, în acele vremuri fiind un teren supus revărsării râului Mureș și a pâraielor ce drenau apele de pe versanții dealurilor învecinate. Erau cursuri de apă care parcurgeau zona străzii Revoluției și a pieții Trandafirilor, întrucât cu ocazia efectuării săpăturilor pentru fundația casei Karnasz (azi Casa Căsătorilor), în anul 1824, s-au găsit resturile unei mori de apă și anume: o roată, piatră de moară, cât și alte componente de stejar carbonizat. Grinzi împietrite s-au descoperit și în anul 1936, cu ocazia unor săpături pentru fundații în strada Revoluției, la casa numitului Jozef Emil. Au fost construite aceste mori, probabil, cel târziu pe la mijlocul secolului al XV-lea, când un braț al Mureșului curgea încă la poalele promontoriului pe care se află orașul medieval, venind dinspre piața Republicii spre piața Trandafirilor ca, apoi, brusc să devieze spre matca principală.

Vechi denumiri de străzi și zone presupun aceste trasee, cum ar fi Mureș Mort (în zona străzii Solidarității), apoi fosta stradă Pocloș (azi piața Trandafirilor), a cărei denumire este cunoscută din anul 1597, sau strada Plutașilor (azi Horea), care, în anul 1898 încă mai păstra un sunt pentru curgerea apelor provenite de pe versanții orașului. La cumpăna secolelor XV și XVI, se pare că partea de jos a orașului a fost degajată de aceste ape, aria lor fiind mult mai restrânsă, cel mai apropiat braț al Mureșului fiind cel al canalului Turbinei, cunoscut ca Brațul Morii, denumire cunoscută și în secolul al XIX-lea. Numai astfel se explică apariția timpurie a pieții Petofi, ca piața centrală a orașului și, mai apoi, a clădirilor din partea nordică a pieții Trandafirilor și a celor din străzile Revoluției și Călărașilor. În tot cazul, în anul 1554, este edificată casa Kopecki Tamas, din strada Revoluției nr.1, ceea ce presupune faptul că la acea dată strada era deja formată, având construcții mai mult sau mai puțin valoroase.

Raportat la numărul locuințelor și al populației, suprafața orașului, de 31 ha, din anul 1350, poate fi considerate destul de mare.

Tipologia terenului coroborată cu structura parcelelor, întregite cu nevoile și posibilitățile economico - sociale ale populației au determinat o dezvoltare neuniformă a orașului, însoțită și de o extindere polinucleară.

Au putut exista, la începutul secolului al XV-lea, cel puțin trei asemenea nuclee situate la nord, est și sud de biserica de pe colină, dezvoltându-se pe fondul vechilor așezăminte.

Din secolul al XVII-lea, orașul avea să se dezvolte, cu precădere, pe platforma inferioară a râului Mureș, formând Orașul de Jos sau Orașul Nou. Acest Duplex Oppidum presupune că existente, încă de la începutul secolului, două părți ale orașului, categoric influențate de tipologia terenului. Împărțitura de Sus a orașului (Feloszlas) cuprindea, raportat la actuală tramă stradală următoarele: Cetatea, străzile Avram Iancu, Palas, Spitalul Vechi, Mitropolit Andrei Șaguna, Mihai Viteazul, (până la strada Verii), Băilor, Lt. Petre Popescu, (Șipotului), Borsos Tamas, Kogălniceanu, Târgului, Bolyai, Ștefan cel Mare, Marton Aron, Retezatului,

Strâmbă, Izvorului și Fântânei. Impartirura de Jos a orașului (Aloszlas) cuprindea piețele Petöfi, Trandafirilor, Victoriei, Republicii și străzile Revoluției, Călărașilor, Morii, Arany Janos, Aurel Filimon, Horea și Eminescu. Cele două părți ale orașului aveau legături lesnicioase prin mai multe puncte și anume străzile Avram Iancu, Palas, Petöfi, Pasajul Mare (azi strada Bolyai), Pasajul Mic (desființat) și strada Marton Aron.

Asemănător celorlalte așezări neintarite din Transilvania, unde nu era un regim închis de construcție, orașul era totuși înconjurat cu o palisadă și șanțuri, pentru a oferi locuitorilor o oarecare protecție.

Începând cu secolul al XVI-lea hotarele orașului ajung destul de întinse, până către satele învecinate: Micești, cele două Sașvaruri, Secuieni, Remetea, Cornățel și altele.

Continuă să se lărgească acest perimetru prin cuprinderea de noi teritorii, inclusiv ale satelor învecinate, pe căi și mijloace obișnuite în acele timpuri: cumpărări, zălogiri, donații etc., ajungându-se la formarea unui domeniu rural al orașului, fenomen frecvent întâlnit la orașele transilvănene.

Cel dintâi sat învecinat intrat în posesia orașului a fost Micești.

În secolul al XVI-lea, orașul își sporește domeniul cu alte părți de moșii și sate. Astfel, la 18 februarie 1553, cumpără de la Sebastian Nergeș de Acățari pădurea acestuia de aici, pentru suma de 15 florini. În urma unui conflict de hotar orașul cumpăra de la locuitorii satului Budiu o bucată de teren arabil (*egy egesz labbföldet*), pentru suma de 75 florini.

Orașul se hotărâncea și cu satul Secuieni (*Szekelyfalva*), situat la nord, pe malul drept al râului Mureș. Orașul încearcă și reușește, la 16 iulie 1585, să delimiteze hotarul sau de cel al satului Secuieni, cu care ocazie terenul numit Derekelo este separat de sat și anexat orașului. La 25 iulie 1585, principele Sigismund Bathori dispune orașului să delimiteze de moșia Sântana terenurile numite Derekelo sau Kopeczi ret (Râtul lui Kopeczi) și Puszta malom sziget (Insula Morii pustii), situate pe teritoriul orașului.

Domeniu nou și important avea să dobândească orașul la sfârșitul ultimului deceniu al secolului al XVI-lea, prin primirea moșiei Sașvar, de la nobilul Balogh Ioan care, la 17 mai 1598, donează orașului toată averea sa aparținătoare de cele două sate Sașvar, ce se învecina cu satele Corunca și Livezeni, constând din terenuri arabile, cositor, vii, păduri, câmpii, ape curgătoare, loc de moară etc., ca și pe iobagul Bozodi Petru, primind în schimb, din partea orașului, o casă în strada Pocloș și suma de 1520 florini.

Prin cumpărare, mai devine orașul proprietar asupra terenului din zona de trecere peste raul Mureș, obținut la 8 mai 1600, în schimbul a 20 florini.

La sfârșitul acestui veac orașul cuprindea o suprafață locuită de cca. 96 ha.

Și în secolul al XVII-lea orașul continuă să-și sporească domeniile rurale cu sate și alte părți de moșii.

La 14 decembrie 1609, principele Gabriel Bathory donează orașului satele Sașvar, Bârdești, Secuieni și Sântana, cu toate terenurile, apele, pădurile, morile, dealurile, văile, viile etc. Aflătoare pe acestea.

Trecând în revistă satele care, pe parcurs, au fost alipite orașului, unii istorici menționează următoarele localități:

1. Sașvarul Mare sau Sașvarul de Sus (Nagy vagy Felso Sasvari).
2. Sașvarul Mic sau Sașvarul de Jos (Kis vagy Also Sasvari).
3. Secuieni (Szekelyfalva).
4. Gordașfalău (Gordasfalva).
5. Benefalau (Benefalva).
6. Micești (Kisfalva).
7. Curtenii Mici (Kis-Udvar).
8. Podeni (Hidveg).

Prin dobândirea numeroaselor moșii din jurul orașului, deci formarea unui important domeniu rural, încă din prima jumătate a secolului al XVII-lea, sistematic, Magistratul orașului a procedat la împărțirea de pământuri arabile și fânețe pentru locuitorii orașului.

Datele statistice - conscripțiile - ca și celelalte surse documentare ale secolelor al XVIII-lea și al XIX-lea, în comparație cu veacurile precedente, conferă o cunoaștere mai îndeaproape a evoluției localității.

Tipologia orașului păstrează și în continuare structura formată în perioada feudală, geografic localitatea dezvoltându-se pe cele două terase ale râului Mureș: cea de jos, mai nouă, în continuă extindere pe măsura creșterii numărului locuitorilor, propice creării condițiilor optime de dezvoltare și, cea de sus, unde a apărut și s-a dezvoltat nucleul localității medievale.

Începând cu secolul al XVIII-lea, datele statistice sunt întregite cu cele cartografice. O primă reprezentare grafică a orașului o găsim într-o lucrare cartografică, întocmită în anul 1735, de către ofițerul austriac Johan Konrad von Weiss.

Din anul 1750, ne parvine prima hartă cunoscută a orașului, deși precizia topografică este relativă, dar destul de proporționată față de ridicările topografice moderne. Harta redă întreaga localitate cu rețeaua stradală medievală.

Teritoriul orașului poate fi considerat destul de întins, circa 170 ha, din care, scăzând zonele neconstruite, cum ar fi grădinile marginase și pășunea internă, obținem cele circa 107 ha considerate ca suprafață reală

(intravilanul) a orașului de către unii autori. La nord, orașul este mărginit de cel mai sudic braț al râului Mureș, la est teritoriul este limitat de grădinile imobilelor din strada Mihai Viteazul și de cele două cimitire - reformat și catolic, la sud de Bulevardul 1 Decembrie 1918 și de pâraul Pocloș, iar la vest de strada Cuza Vodă și piața Matei Corvin.

Harta prezintă și apele, care, la acea dată, străbăteau teritoriul și proprietățile orașului. Cel mai important este râul Mureș, cu un braț ce mărginește orașul pe latura nordică. O ramificație a acestuia, era alimentată și de un fir de apă provenit dinspre Sîngeorgiu de Mureș, care străbătea piața Republicii și piața Mărășești, dăinuind până către mijlocul veacului următor. În partea de sud-vest și vest de află pâraul Pocloș, el mărginind teritoriile agricole și grădinile actualei străzi Cuza Vodă și ale Bulevardului 1 Decembrie 1918. De pe versantul zonelor Trebely și Pădurii provenea pâraul care curgea pe traseul străzii Mihai Viteazul, apoi Bemady Gyorgy - piața Petöfi - piața Trandafirilor ca, în dreptul Palatului Culturii, să cotească spre pâraul Pocloș.

Urmărind evoluția teritoriului orașului până în anul 1800, constatăm că suprafața acestuia crește până la 220 ha, din care orașul propriu-zis cuprinde 180 ha. Cele mai importante extinderi se cunosc în partea de vest și nord-vest, prin cuprinderea teritoriilor situate între străzile Cuza Vodă și Belșugului, zona străzii Uzinei, a Parcului municipal (insula Elba), cât și a străzilor Chinezu, Mărăști, Vlahuță, până către calea ferată.

La sud, singura extindere o cunoaște Bulevardul 1 Decembrie 1918, până în apropierea podului peste Pocloș, fiind o zonă locuită de agricultori, deținători de gospodării întinse.

Pe lângă numeroasele terenuri agricole, orașul mai stăpânea și importante suprafețe cu vii, pe dealurile învecinate. O evidență întocmită la 24 octombrie 1783 (Ao 1783 Die 24-a 8bris inchoata est Decimațio Vini în Promontorii Liberae Regiaeque Ci (v) it (at) îs M (aros) Vasarhely Procreti) privind proprietarii de vii și cantitatea de vin supusă dijmei (Vinia decimis obnoxiae) ne înfățișează situația pe zonele viticole principale ale orașului: Trebely (Promontorio Trebelly) cu 64 proprietăți, Dealul Mare. - Azi Negoiului (Promontorio Nagy Hegy), cu 159 proprietăți, Dealul Budiului (Promontorio Bodon Hegy) cu 55 proprietăți, Dealul Mic (Promontorio Kis Hegy) cu 26 proprietăți și Unu mai (Promontorio Unomally) cu 81 proprietăți. În total orașul avea 385 proprietari de vii, cu o suprafață cultivate de 157,70 ha (274 iugăre).

Până la mijlocul secolului al XIX-lea, teritoriul orașului se dezvoltă cu precădere în partea de jos. Noile case de locuit sau edificiile publice se realizează pe terenuri virane, sau în locul unor case vechi, demolate sau arse, ele fiind construite mai ales de-a lungul principalelor artere sau al vechilor străzi medievale. În primul rând se creează loturi de-a lungul străzii Gheorghe Doja, la acea dată fiind principala arteră de penetrație în oraș dinspre Cluj. Pentru început, sunt cuprinse terenurile dintre strada Gheorghe Doja și strada Liviu Rebreanu, pe care iau ființă unele întreprinderi de manufactură, dar și clădiri de locuit. La acea dată, străzile Liviu Rebreanu și Rodnei erau drumuri de câmp care mărgineau hotarele. Pe partea stângă, parcelarea străzii Gheorghe Doja ajunge până în zona de intersecție cu Bulevardul 1848 și a Grupului Școlar Industrial „Avram Iancu”. Altă extindere are loc în zona străzii Belșugului, prin parcelarea terenurilor de pe partea stângă. Atât strada Belșugului cât și Libertății (până în zona pâraului Pocloș), la fel, formau drumuri de câmp, fără loturi construite. În partea de sud a orașului se continuă fenomenul de parcelare a terenurilor și construirea de locuințe. Este o zonă în care predomină casele mici, cu grădini și acareturi gospodărești. De la principala preocupare a locuitorilor acestei zone provine și vechea denumire a străzii Agricultorilor (Szanto). Mult mai modestă este extinderea teritoriului în partea nordică a orașului, în zona străzii 22 Decembrie 1989, până către piața de zi, cu parcele mici și case numeroase locuite de familii mai sărace. La mijlocul acestui veac, teritoriul intravilan al orașului ajunge la o suprafață de 235 ha, din care zonă locuită la 211 ha.

Mult mai numeroase și mai precise datele statistice, hărțile militare și cadastrale, toate acestea ne conferă posibilitatea cunoașterii mai îndeaproape a principalelor elemente și direcții privind dezvoltarea urbană a localității, a evoluției teritoriului în general și a principalelor structuri funcționale în special. Pe aceste considerente, lărgim sfera cunoașterii evoluției urbane la actualul teritoriu administrativ al orașului Târgu-Mureș, care cuprinde localitatea istorică, cu evidențele de carte funciară proprii, precum și pe cele ale localităților intrate în componența acestuia, cronologic, anume: Remetea și Podeni, în 1902, și Mureșeni în 1956.

De la mijlocul secolului al XIX-lea, respectiv din anul 1850, provin primele date privitoare la oraș și, implicit, la localitățile care au intrat în componența sa. Deși restrânse, referindu-se doar la fondul de locuit, datele sunt valoroase, ele permițând o apreciere a mărimii lor. Pentru Târgu-Mureș sunt înregistrate 1514 case cu un total de 2385 locuințe, pe localitățile componente structura fiind următoarea:

1. Târgu-Mureș.....1404 case și 2220 locuințe, din care:
  - Zona centrală ..... 1349 case și 2129 locuințe.
  - Suburbiile ..... 30 case și 50 locuințe.
  - Podeni ..... 25 case și 41 locuințe,
2. Mureșeni 90 case și 129 locuințe,

### 3. Remetea 20 case și 36 locuințe.

La o distanță de doar câțiva ani, recensământul anului 1857 prezintă noi date ce permit aprecierea evoluției orașului până în acea perioadă. Datele sunt prezentate tot pe localitățile componente, după cum urmează:

1. Târgu-Mureș..... 1496 case și 1992 locuințe, din care:

- Orașul propriu-zis..... 1466 case și 1952 locuințe.

- Podeni.....30 case și 40 locuințe,

- Mureșeni.....118 case și 124 locuințe,

- Remetea..... 30 case și 40 locuințe.

În total:..... 1644 case și 2156 locuințe.

Creșterea numărului de case în Târgu-Mureș, de la 1404 la 1496, deci cu 92 edificii, dar și în cele două localități componente, de la 110 la 148, adică cu 38 edificii, se poate aprecia că pe o creștere considerabilă pentru un oraș abia trecut la faza de modernizare

Teritoriul orașului încă mai păstrează zonarea pe cele patru cartiere. Delimitarea acestora s-a stabilit luând în considerare planșele de carte funciară ale orașului, harta generală întocmită în anul 1898, precum și alte surse prezente în fondul arhivelor municipale.

I. Cartierul Sfântu Nicolae (*Szent Miklos*), situat la estul și sud-estul orașului, cuprinde un număr de 14 străzi și ulițe, și anume: 1. Strada Sfântu Nicolae (*Szent Miklos*), azi străzile Bolyai și Ștefan Cel Mare; 2. Strada Întorsurii (*Termeg utca*), azi str. Koteles Samuel și Sportivilor; 3. Strada Vechiului obor de vite (*Regi Barom Văsar utca*), azi str. Marton Aron; 4. Strada Fântâniei (*Kutas*), azi str. Izvorului; 5. Strada Mică a Străvechiului obor (*Kis Regibaromvasar utca*), azi str. Strâmbă; 6. Pasajul care urcă la Străvechiul obor (*Regi Baromvasar utcajaban feljdro koz*), azi str. Mică; 7. Strada Orașului Nou (*Ujvaros utca*), azi B-dul 1 Decembrie 1919 (tronsonul de la intersecția str. Ștefan cel Mare până în zona Studioului de Radio); 8. Strada Olarilor (*Fazekasutca*), azi str. Borsos Tamas; 9. Strada Cimitirului (*Temeto utca*), azi str. Crizantemelor; 10. Strada Șipotului (*Csorgo utca*), azi str. Erou Locotenent Petre Popescu; 11. Strada Calvarului (*Kalvaria utca*), azi str. Al. Papiu Ilarian (până la str. Cornești și Bradului); 12. Strada Spatele Căinelui (*Ebhat*), azi str. Mihai Kogălniceanu; 13. Strada Tinoasă (*Saros deli vegit tevo felit*) azi str. Târgului; Strada Fântâniei, fără nume.

II. Cartierul Sfântu Gheorghe (*Szent Gyorgy*), situat la nordul orașului, care cuprinde un număr de 16 străzi și ulițe, și anume: 1. Strada Sfântu Gheorghe (*Szent Gyorgy*), azi str. Revoluției; 2. Pasajul Croitorilor, care se află vis-a-vis cu strada Tinoasă (*Szabo koz: mely szemben, vagyis egy vonalban fekszik a Saros utzaval*), azîstr. Poștei; 3. Strada Împrejurul Cetății (*Var melyeke*), azi str. Nicolae Iorga; 4. Strada Clastrului (*Klastrom utca*), azi str. Mihai Viteazul (până la str. Verii); 5. Orașul Nemților (*Nemet varos*), azi Bulevardul Cetății; 6. Strada Bisericii românești (*Roman templom utca*), azi str. Mitropolit Andrei Șaguna; 7. Strada Spitalului, vis-a-vis cu vechiul spital (*Korhaz utca, szembe leven a regi koradaval*), azi str. Spitalul Vechi; 8. Strada cu pietriș (*Kovetses utca*), azi str. Avram Iancu; 9. Pasajul Palas (*Palas koz*), azi pas. Palas; 10. Strada Câmpul Țiganilor (*Czigany - mezo*), azi str. 22 Decembrie 1989 (primul tronson); 11. Surducul Mare și Mic (*Nagy es Kis Szurdek*), azi latura nordică a pieței Republicii; 12. Pasajul Pongratz (*Pongratz koz*), azi str. Paul Chinezu; 13. Strada Lacului Rotund (*Kerekto utca*), azi str. Mărăști; 14. Strada Rozelor (*Rozsa utca*), azi str. Mihai Eminescu; 15. Pasajul Rozelor (*Rozsa koz*), azi str. Rozelor; 16. Strada Câmpul Vițeilor (*Borjumezo utca*), azi str. Sinaia.

III. Cartierul Sâncraii (*Szent Kiraly*), situat la vestul orașului, cuprinde un

Număr de 6 străzi și ulițe, și anume: 1. Strada Mare a Sâncraii (*Nagy Szent Kiraly utca*), azi str. Călărășilor; 2. Strada Mică a Sâncraii (*Kis Szent Kiraly utca*), azi str. Arany Janos; 3. Pasajul Stelelor (*Csillag koz*), azi str. Stelelor; 4. Strada Târgului de găini (*Tyukszer utca*), azi str. Aurel Filimon; 5. Strada Morii (*Malom utca*), azi str. Morii; 6. Piața Matei Corvin, fără nume.

IV. Cartierul Pocloș (*Poklos*), situat la sud-vestul orașului, cuprinde un număr de 6 străzi și ulițe, și anume: 1. Strada Pocloș (*Poklos utca*), azi piața Trandafirilor; 2. Pasajul Plutașilor (*Hqjos koz*), azi str. Horea; 3. Strada Pepineriei (*Dinnyefold - utca*), azi str. Cuza Vodă; 4. Pasajul pustiu (*Pusztá koz*), era situat în zona dintre str. Baladei și fostul traseu al pârâului ce se varsă în pariiul Pocloș. În anul 1881 pasajul nu mai este pomenit, deci presupunem că s-a desființat; 5. Strada Mică (*Kis utca*), azi B-dul 1 Decembrie 1918, până la intersecția cu str. Ștefan Cel Mare; 6. Pasajul Baladei, fără nume.

Deci, în anul 1857, fără localitățile componente, teritoriul orașului cuprindea un total de 47 străzi, piețe și pasaje, pe care se aflau edificate cele 1496 de clădiri.

Mult mai completă și mai valoroasă este lucrarea istoricului Benko Karoly, scrisă în anul 1862 și aflată în manuscris. Datele generale, ca și cele de detaliu, sunt mult mai precise, ele constituind punctul de plecare în aprecierea evoluției urbane a localității, pentru o perioadă de timp de peste un secol. Orașul avea un teritoriu destul de întins, însumând o suprafață de 5732 iugăre (iug.), 593 stânjani pătrați (stj.P.), adică 3299,96 ha. Pe categorii de folosință acest teritoriu cuprindea următoarele: terenuri arabile: 2334 iug., 737 stj.P. (1343,45 ha); cositor: 1008 iug., 939 stj.P. (580,33 ha); păduri: 1377 iug., 182 stj.P. (792,48 ha); pășuni: 392 ig., 51 stj. P (225,60 ha); vii: 163 iug., 833 stj.P. (94,10 ha); teren neproductiv: 456 iug., 1051 stj.

P (792,48 ha, această ultimă categorie de folosință reprezentând intravilanul orașului, cu cursurile de apă și rețeaua stradală. Orașul era înconjurat de un număr de 11 localități, cu care se învecina pe diferite lungimi, situația fiind următoarea:

- Spre răsărit: Sîngeorgiu 6/8, adică 5,6 km; Corunca 6/8, adică 5,6 km;
- Spre sud: Budiul Mic 6/8, adică 5,6 km; Valureni 1, adică 7,5 km;
- Spre sud-vest: Mureșeni 3/4, adică 5,6 km;
- Spre vest: Podeni 5/16, adică 2,3 km; Cornățel 9/16, adică 4,2 km; Sâncrai 3/4, adică 5,6 km;
- Spre nord: Bărdești 1, adică 7,6 km; Voiniceni 1<sup>1/8</sup>, adică 8,5 km; Sântana 1<sup>1/16</sup>, adică 5,2 km.

În anul 1872 se trece la realizarea, pe date moderne, a primei ridicări topografice, cu întocmirea evidențelor cadastrale. Lucrarea este coordonată și finalizată de inginerul Jelinek Antal, care, la 25 august 1873, centralizează datele privitoare la teritoriul orașului, trecându-le într-un registru aparte: *Kulteruleteinek foldkonyve. 1872* " (Evidența terenurilor din extravilan. 1872). Partea cea mai importantă a lucrării o constituie cele 23 planșe, întocmite la scară 1:2880 și care cuprind teritoriul administrativ al orașului. Confirmarea exactității ridicărilor topografice de pe teren, trecută aparte pe fiecare planșă, este menționată la 15 decembrie 1875. Întregul teritoriu al orașului cuprinde o suprafață de 3287 ha, 1203 mp (5712 iug., 98 stj. P), din care 277 ha, 4061 mp o constituie intravilanul.

La rândul său, extravilanul formează următoarele categorii de folosință: arabil -1454 ha, 9895 mp; cositor și grădini - 235 ha, 5923 mp; vii - 113 ha, 3352 mp; pășuni -182 ha, 8685 mp; păduri - 834 ha, 9857 mp; stufăriș - 4222 mp; neproductiv - 187 ha, 5200 mp, în care intră drumurile de câmp, cursurile de apă etc. Datele din registru sunt corelate cu reprezentările din planșe prin numerotarea categoriilor de folosință, de la 1 la 2775, cu indicarea proprietarului și a suprafeței (în iugăre și stâneni pătrați). Teritoriul este divizat în 23 zone, stabilite în raport de tipologia și modul de folosință a terenului. Fiecărei zone îi circumscrie grupaje de microzone, mai mari sau mai mici, bine determinate topografic și delimitate prin microtoponimele ce le poartă. Planșele, cât și registrul de evidență, au stat la baza întocmirii evidențelor de carte funciară.

Extravilanul orașului cuprinde, deci, 22 zone, începând cu zona II, fiecare fiind înfățișată în una sau mai multe planșe (cu descriere aparte în registrul de evidență). Prin numerotare planșele cuprind categoriile de folosință ale terenurilor, cât și microtoponimul care le definește. Păstrând ordinea dată

de autor, sunt descrise cele 22 zone, cu specificarea ca la transpunerea lor în planșe s-a ținut cont și de structura actuală a orașului, cunoscut fiind faptul că pe parcursul deceniilor intravilanul și-a mărit constant perimetrul.

Zona II. Gordașfalău (*Gurdaly*), terenurile cuprinse între nr. 2-35; situată la nord de intravilan pe actualul teritoriu al cartierului Aleea Carpați, străzile din zona Gării de Nord, până în apropierea str. 22 Decembrie 1989 și a zonei de agrement „Mureșul”. Este formată din microzonele: „a” - Tăul Rotund (*Kerekto*), cu loturile 2-12 și „b” - Gordașfalău (*Gurdaly*), cu loturile de la 13-55.

Zona III. Râțul Mare (*Nagy-Valtoret*), terenurile cuprinse între nr. 56-106; situată spre localitatea Sîngeorgiu de Mureș, pe actualul teritoriu al zonei de agrement „Mureșul” și la nord de acesta. Este formată din microzonele: „a” - Curtenii Mic (*Kisudvar*), cu loturile nr. 56-74 și „b” - Zeciuielii (*Dezmas*), cu loturile de la nr. 75-106.

Zona IV. Dâmbul Coșarului (*Kosardomb*), terenurile cuprinse între loturile nr. 107-248; situată la nord-estul intravilanului, pe actualul teritoriu al cartierelor 22 Decembrie 1989, Aleea Cornișa, zona Gheorghe Marinescu și a Universității de Medicină și Farmacie. Nu are microzone.

Zona V. Pădurea Mare (*Nagyerdo*), terenurile cuprinse între nr. 249-263; situată pe terasa superioară a Mureșului, aferenta zonei Platoului Cornești și a Grădinii Zoologice Nu are microzone.

Zona VI. Între vii (*Szokol koze*), terenurile cuprinse între loturile nr. 264-433; situată la est de intravilan, în zona străzilor Verii și Trebely și Cartierul funcționarilor. Este formată din microzonele: „a” -- Viile Trebely (*Trebely - Treber*), cu loturile nr. 264-388; „b” - Între două vii (*Ket szolo koze*) cu loturile 389-426 și „c” - *Szakallszaraszto*, cu loturile de la nr. 427-433.

Zona VII. Viile Dealul Mare (*Nagyhegy-szold*), terenurile cuprinse între nr. 433/a-655; situată la est de intravilan, până la Pădurea Mare în zona străzilor Negoifului și Posada. Nu are microzone.

Zona VIII. Sub Dealul Mare (*Nagyhegy alja*), terenurile cuprinse între nr. 656-807; situată la sud-est de intravilan, între strada Negoifului, Pădurea Mare și pâraul Pocloș, corespunzător străzilor Livezeni, Cutezanței și Rămurele. Este formată din microzonele: „a” - Sub Viile Dealul Mare în sus de drum (*Nagyhegy szolo alja az uton felul*), cu loturile 656-680; „b” - Sub Pădurea Mare (*Nagyerdo alja*), cu loturile nr. 681-740; „c” - Sașvarul de Sus și de Jos (*Felso es also Sașvari*), cu loturile de la nr. 741-787 și „d” - Sub Drum (*Az uton alul*), cu loturile nr. 788-807.

Zona IX. Către Movile (*Holmok fele*), terenurile cuprinse între nr. 808-916; situată la sud-est de intravilan, între pâraul Pocloș și B-dul I Decembrie 1918, incluzând și pădurea Între Movile. Este formată din microzonele: „a” Spre Pârâu (*Patakra jaro*), cu loturile nr. 808-861 și „b” -Sub Movile (*Halom alja*), cu loturile nr. 862-916.

Zona X. Către Cer (Stejeriș), (*Csere fele*), terenurile cuprinse între nr. 917-1136; situată la sud de intravilan, între pâraul Pocloș, B-dul 1 Decembrie 1918 și Valea Rece, incluzând și Pădurea Cer, corespunzătoare Bulevardului Pandurilor. Este formată din microzonele: „a” - Cer (*Csere alja*), cu loturile nr. 917-1077; „b” - Pășunea Valea Rece (*Hideg volgy*), lotul nr. 1078; „c” - Pădurea Cer (*Csereerdo*), lotul nr. 1079 și „d” - Lângă Fântâna Regelui (*Kiraly-kut melleke*), cu loturile nr. 1080-1136.

Zona XI. Spre Dealul Mic (*Kishegy fele*), terenurile cuprinse între numerele 1137-1345; situată la sud de intravilan (fig.8), cuprinzând zona dintre cartierele Tudor Vladimirescu și 1848, și a străzilor Viile Dealul Mic și Unumaj, Este format din microzonele: „a” - Loturile (*Telek*), cu loturile nr. 1137-1174; b - (*Bekarekego*), cu loturile 1175-1185; „c” - Coasta Dealului Mic (*Kishegy-oldal*), cu loturile nr. 1186-1207; „d” - Viile Dealul Mic (*Kishegy szolo*), cu loturile nr. 1208-1230/a; „e” - Viile Unumaj (*Unomaj szolo*), cu loturile nr. 1231-1313; „f” - Sălașul Tătarilor (*Tatarok szallasa*), cu loturile nr. 1314-1325 și „g” - Sub Unumaj (*Unomaj alja*), cu loturile nr. 1326-1345.

Zona XII. Coasta Dealului Budiului (*Bodon-hegyoldal*), terenurile cuprinse între nr. 1346-1479; situată în sudul localității (fig.9), deasupra cartierului 1848. Nu are microzone.

Zona XIII. Către Budiul (*Bodon fele*), terenurile cuprinse între nr. 1480-1620; situată în partea ce mai sudică a extravilanului, cuprinzând zona străzii Mestecănișului până la Pădurea Cocoși. Este formată din microzonele: „a” - Viile Dealul Budiului (*Bodon-hegy szollo*), cu loturile nr. 1480-1539; „b” - Sub Dealul Budiului (*Bodon hegy alja*), cu loturile nr. 1540-1607; „c” - Sub Coasta Cocoșilor (*Kakasdi-oldal alja*), cu loturile 1608-1612 și „d” - Coasta pădurii Cocoși (*Kakasdi-oldal erdo*), cu loturile nr. 1612-1620.

Zona XIV. Lângă Fântâna Trocii (*Valus-kut melleke*), terenurile cuprinse între nr. 1621-1791/a; situată la sud-vestul intravilanului, respectiv zona aferentă cartierului 1848, până la strada Gh. Doja, fosta localitate Mureșeni și strada Suceava. Este formată din microzonele: „a” - (*Tisztrejaro*), cu loturile nr. 1621-1702 și, 0” - Dambul Pietros (*Kovesdomb*), cu loturile de la nr. 1703-1791/a.

Zona XV. Lungă de Sus (*Felső-hosszu*), terenurile cuprinse între nr. 1792-1885; situată la vest de intravilan, cuprinzând zona dintre străzile Gh. Doja, Iuliu Maniu și Nicolae Bălcescu. Nu are microzone.

Zona XVI. Lungă de Jos (*Alsó-hosszu*), terenurile cuprinse între nr. 1886-2080; situată la vest de intravilan, cuprinzând zona dintre strada Gh. Doja, râul Mureș și fosta localitate Mureșeni, respectiv cartierele Libertății și Rovinari. Este formată din microzonele: „a” - Lungă de Jos (*Alsó-hosszu*), cu loturile nr. 1886-1969/a; „b” - Taietura Bercului de Jos (*Alsó -Vagottberek*), cu loturile nr. 1970-1971; „c” - lotul nr. 1972 (cartierul Rovinari); „d” - (*Morgo*), cu loturile nr. 1973-2043 și „e” - Pepeniștea (*Dinnyefold*), cu loturile nr. 2044-2080.

Zona XVII. Între poduri la Elba (*Hidak koze az Elbaval*), terenurile cuprinse între nr. 2081-2160; situată la nord-vest de intravilan, cuprinzând zona Parcului Municipal, între râul Mureș, Canalul Turbinei și intravilan. Nu are microzone.

Zona XVIII. Taietura Bercului de Sus (*Felső-Vagottberek*), terenurile cuprinse între nr. 2161-2172; situată în partea vestică a extravilanului, pe malul drept al râului Mureș. Nu are microzone.

Zona XIX. Lângă Remetea (*Remeteszeg mellett*), terenurile cuprinse între nr. 2173-2208; situată în vestul extravilanului cuprinzând zona dintre strada Voinicenilor și fosta localitate Remetea. Nu are microzone.

Zona XX. Hotarul următor din Întorsătură de Jos (*Tulsohatar also-fordulo*), terenurile cuprinse între nr. 2209-2301; situată la vestul extravilanului, respectiv zona dintre strada Remetea (fostul cătun Besă) și pădurile Besă și Ponia. Este formată din microzonele: „a” - Întorsătura de Jos (*Alsó-fordulo*), cu loturile nr. 2209-2264; „b” - Coasta Besei (*Bese-oldal*), cu loturile nr. 2265-2295; „c” - Sub Ponia (*Ponya alja*), cu loturile nr. 2296-2300 și „d” Pădurea Ponia (*Ponya-erdo*), cu lotul nr. 2301.

Zona XXI. Pădurea Besă (*Bese-erdo*), terenul cu nr. 2302; situată în partea nordică a extravilanului. Nu are microzone.

Zona XXII. Hotarul următor din Întorsătură de Sus (*Tulsohatar fetso-fordulo*), terenurile cuprinse între nr. 2303-2554; situată în nordul extravilanului, respectiv strada Voinicenilor, până la localitatea Bărdești. Este formată din microzonele: „a” - Sub Besă (*Bese alja*), cu loturile nr. 2303-2377; „b” - Gâtul Bărdeștiului (*Bardosi torok*), cu loturile nr. 2378-2403 și „c” - Întorsătura de Sus (*Felső-fordulo*), cu loturile nr. 2404-2554.

Zona XXIII. Râul Mic din Mureș-Mort (*Holt-Maros a Kisvalto rettel*), terenurile cuprinse între nr. 2555-2775; situată la nord-estul extravilanului, Irespectiv zonă situată între strada Voinicenilor, satul Sântana de Mureș și râul Mureș, azi zona aferentă cartierului Unirii. Nu are microzone.

O expresivă imagine de ansamblu a teritoriului orașului, oferă harta militară întocmită la Viena în anul 1886. Potrivit acesteia, pe care ulterior a fost trecut perimetrul teritoriului administrativ al orașului, precum și cel al localităților Podeni, Remetea și, parțial, Cornățel, Târgu-Mureșul este înfățișat în întregime sa, bine conturat fiind și intravilanul, al cărui teritoriu corespunde cu cel din harta anului 1872. Sunt rediate cursurile de apă, calea ferată nu de mult realizată, zonele construite cu rețeaua stradală majoră, cimitirele, iar simbolic, bisericile și morile orașului.

Următoarea harta, importantă pentru cunoașterea intravilanului la sfârșitul secolului al XIX-lea, este realizată în anul 1898 de inginerul Pomperly Elemer. Ea este rezultatul hotărârii Consiliului municipal care, la 14 martie 1896, încheie contractul cu Pomperly Elemer, șeful Serviciului tehnic al Primăriei, pentru efectuarea lucrărilor

de ridicare topografică și întocmirea unei hărți a orașului întocmită la scara 1:5000, plansa generală a orașului poartă titlul: „*Marosvasarhely szab. Kir. Varos. Vicza halozatanak Atnezeti terkepe*” (Orașul liber regesc Târgu-Mureș. Harta rețelei stradale) și cuprinde intravilanul cu toate arterele de circulate, cursurile de apă, zonele verzi mai importante, inclusiv cimitirele și viile. Prin numerotare, de la 1 la 56, sunt menționate principalele edificii publice și stabilimente industriale. Principalul element grafic al lucrării elaborate de inginer îl constituie cele 23 planșe - secțiuni - ale intravilanului, de această dată întocmite la scara 1:1000, fiind și prima ridicare topografică modernă, amănunțită, a teritoriului localității.

Titlul secțiunilor este: „*Marosvasarhely Szab. Jar. Varos. Belteruletének eredeti -felveteli Terkep Szelvényei*” (Orașul liber regesc Târgu-Mureș. Secțiunile cu ridicările originale ale intravilanului): Planșele au fost întocmite între anii 1896-1899, verificarea și confirmarea exactității; datelor fiind efectuată la 28 ianuarie 1899, prin sondaje la un număr de 600 măsurători.

De această dată, pe lângă datele generale ale localității, planșele reprezintă toate - construcțiile, civile sau industriale, din materiale durabile sau materiale ușoare, ele constituind și în prezent o sursă de informare.

La începutul secolului al XX-lea, Târgu-Mureș poate fi considerat că și-a consolidat baza trecerii la înfăptuirea orașului modern. Deși, în comparație cu centrele mai dezvoltate din Transilvania, efectele revoluției industriale apar cu o oarecare întârziere, se reușește consolidarea industriei mici manufacturiere, punând bazele extinderii nucleului industrial format și crearea altor stabilimente. Această nouă etapă de dezvoltare a orașului o sesizăm în harta întocmită în anul 1901. Ea păstrează în bună parte structura întâlnită în anul 1898, dar prezintă și noile zone de locuit. Principala direcție de dezvoltare a orașului se concentrează în zona de sud-vest, pe axa căii ferate, respectiv teritoriul cuprins între străzile Gh. Doja și Libertății. În spațiul acestui perimetru, până la începutul secolului al XX-lea, s-au format mai multe străzi, astfel încât, în anul 1900, Consiliul municipal este pus în situația de a acorda denumiri noi de străzi și anume, pentru străzile: Crinului, Dorobanților, Gării, Govora, Oltului, Pârâului, Primăverii, Rodnei și Suceava. În zona nordică a orașului, în jurul Gării de Nord, tot până la 1900, au fost înființate străzile: Abrudului, Arieșului, Coșbuc, Lăcrămioarei, Livezii, Păcii, Solidarității și Zăgazului, iar în teritoriul orașului vechi, prin străpungeri, străzile: Budai Nagy Antal și Justiției. La acea dată, în întregimea sa, orașul avea un număr total de 78 străzi, piețe sau pasaje.

Tot din anul 1903 provine o nouă hartă a orașului. Pe lângă străzile cuprinse de oraș, harta prezintă și principalele edificii publice sau particulare, cimitirele, actualul Parc municipal, precum și calea ferată, al cărei traseu mărginește la nord și vest localitatea. Remarcăm zonele în care orașul și-a extins teritoriul, cum ar fi zona de nord, dintre calea ferată și canalul de aducțiune a apei (canalul turbinei), zona străzilor: Libertății, Pârâului, Govora, Primăverii și Câmpului, precum și din preajma Gării de Sud: În partea de est a orașului remarcăm recente străzi: Mihai Viteazul (prelungirea) și Korosi Csoma Sandor.

Teritorii însemnate dobândește intravilanul orașului în anul 1909, când - practic - se „oficializează” ca aparținătoare suprafața specificată în anul 1898. Pe lângă cele 345 ha, 3276 mp, mai sunt atașate încă 345 ha, 2496 mp, în care intra și teritoriul anexat provizoriu în anul 1898, de 85 ha, 9498 mp, astfel încât teritoriul intravilanului ajunge la un total de 692 ha, 5772 mp.

Ultima hartă militară analizată pentru această etapă, a fost întocmită în anul 1913, cu puțin timp înainte de izbucnirea Primului Război Mondial. Deși: păstrează structură generală a hărții anterioare, ea este mai clară, având detalii care lipsesc din hărțile anterior prezentate, cum ar fi cotele de înălțime ale dealurilor învecinate, forma parcelelor, conturarea corectă a unor străzi (Budiului, Koteles Samuel, Lalelelor, Libertății, Mărăști, Negoiului sau Sportivilor). Satul Mureșeni, notat tot ca *Medesfaleu*, cu intravilanul bine conturat, prezintă semnele primelor stabilimente industriale, reprezentate prin fabrica de spirt (*Spirituș Fb.*) azi fosta fabrica de conserve. Până în această perioadă în teritoriul orașului mai sunt create noi străzi, între care: Primăriei și Enescu (1912), ambele ca urmare a înființării noului centru civic prin construirea Primăriei, Palatului Culturii și a Palatului pensionarilor. Urmează străzile Crișan, Troțușului, Ecaterina Varga (1913), Apeductului și Bartok Bela (1914).

Pentru situația teritoriului administrative înaintea primului război mondial harta orașului din anul 1914 tipărită de editorul Reves Bela, reprezintă cea mai cuprinzătoare sursă de informații.

De această dată, orașul a depășit cu mult hotarele intravilanului avut către sfârșitul secolului al XIX-lea, înregistrând cuprinderea unor noi teritorii, între care cele situate la vest de strada Cuza Vodă, până la pârâul Pocloș și strada Belșugului; în partea de sud a orașului de la Bulevardul 1 Decembrie 1918 până la pârâul Pocloș; în partea de est a localității în zona „Cartierului Funcționarilor” și pe postata Dâmbul Cosarului iar la nord teritoriul cuprins între piața Republicii și strada 22 Decembrie 1989, până la fostul Braț al Mori al râului Mureș (Turbină). Ceea ce este mai important, este deschiderea orașului spre zona de sud-est prin cuprinderea în intravilan a teritoriului aflat între străzile Gh. Doja și str. Libertății, cu formarea complexului căilor ferate și a primelor stabilimente industriale dar și extinderea intravilanului în partea dreaptă a râului Mureș, ca urmare a anexării, în anul 1902 a fostelor localități localități Podeni și Remetea.

Harta orașului întocmită în anul 1923 prezintă administrativul, extins prin anexarea în anul 1902 a suburbiilor Podeni și Remetea, rămas neschimbat.

Câteva date privitoare la oraș ne sunt oferite de fostul primar Emil Dandea în Darea de seamă a anului 1923:

- Suprafața teritoriului administrativ de 5.951 jug, adică 3.424,62 ha;
- Suprafața intravilanului de 1.652 jug, adică 950,67 ha, din care:
- Suprafața edificată de 602 jug, adică 346,43 ha.
- Suprafața needificată de 1.050 jug, adică 604,24 ha.
- Teritoriul public (străzi piețe, parcuri) de 215 jug, 80 stj. P, adică 123,75 ha;
- Suprafața parcurilor de 231.090 mp, reveriind doar câte 6,6 mp/locuitor;
- Suprafața pădurilor comunale de 1.368 jug, adică 784,24 ha; 1
- Suprafața pădurilor particulare de 90 jug, adică 51,79 ha;
- Numărul clădirilor edificate de 3.173, din care 73 o reprezentau edificiile publice;
- Străzile orașului au o lungime de 69,668 km.

Potrivit hărții, orașul este împărțit în 3 zone - circumscripții.

Circumscripția I-a cuprinde teritoriul de nord-est al orașului, a cărui delimitare, începând din partea nordică, urmează traseul următoarelor străzi: 22 Decembrie 1989, piața Republicii, Revoluției, piața Trandafirilor, Bolyai, Ștefan cel Mare și B-dul 1 Decembrie 1918.

Circumscripția a II-a cuprinde teritoriul de sud și sud-est al orașului, el fiind conturat, de la vest la est, de străzile: Libertății, Enescu, Piața Trandafirilor, Bolyai, Ștefan Cel Mare, B-dul 1 Decembrie 1918.

Circumscripția a III-a cuprinde teritoriul de vest și de nord-vest al orașului, delimitate de celelalte două circumscripții de străzile: 22 Decembrie 1989, Piața Republicii, Revoluției, Piața Trandafirilor, străzile Enescu și Libertății.

Înaintând în timp un al treilea reper pentru cunoașterea structurii și evoluției teritoriale a orașului îl reprezintă harta anului 1934 tipărită în anul 1935 de Editura librăriei Ernest Revesz din Târgu-Mureș. Cu toate impedimentele datorate crizei economice până la această dată totuși orașul înregistrează o dezvoltare pe deplin recunoscută. Tot Emil A.Dandea, pentru anul 1934 ne oferă câteva date privitoare la oraș:

- Suprafața teritoriului administrativ de 5.951 jug, adică 3425 ha.
- Suprafața intravilanului de 1.652 jug, adică 921 ha, din care:
- Suprafața edificată de 602 jug, adică 346,43 ha.
- Suprafața needificată de 1.050 jug, adică 604,24 ha;
- Teritoriul public (străzi, piețe, parcuri) de 230 jug, adică 132,36 ha;
- Suprafața pădurilor comunale de 1.368 jug, adică 784,34 ha;
- Suprafața pădurilor particulare de 90 jug, adică 51,79 ha;
- Numărul clădirilor edificate 5.250, din care 73 edificii publice;
- Lungimea străzilor de 76 km.

Harta mai cuprinde unele date privitoare la oraș, în ordinea prezentată ele fiind următoarele:

Suprafața municipiului:

- Intravilane .....	826 ha, 9133 mp.
- Străzi, piețe, parcuri .....	132 ha, 3567 mp.
- Teren de arătura .....	1.142 ha, 9246 mp.
- Fânețe .....	202 ha, 2156 mp.
- Pășuni .....	97 ha, 2365 mp.
- Păduri .....	839 ha, 0265 mp.
- Vii .....	113 ha, 3341 mp.
- Pometuri .....	33 ha, 3744 mp.
- Ape .....	37 ha, 2056 mp.

Ultima sursa cartografică inventariată este harta orașului întocmită în anul 1943 editată de librăria Helikon din Târgu-Mureș. Față de harta precedentă orașul nu prezintă schimbări majore deoarece după Diktatul de la Viena din anul 1940 și izbucnirea celui de-al doilea Război Mondial nu s-au petrecut modificări importante. Principala extindere a zonei de locuit este înregistrată în actualul cartier Rovinari prin crearea de noi străzi a căror dispoziție în teritoriu este cert influențată de bulca raului Mureș. Sunt înființate străzile Bethlen Gabor, Lebedei, Mioriței, Vlahuță.

Actualul teritoriu administrativ al municipiului Târgu-Mureș este stabilit prin Legea nr. 2/1968, privind organizarea teritorială a localităților, inițial cuprinzând următoarele localități componente: Târgu-Mureș, Mureșeni și Remetea, având și patru comune suburbane, după cum urmează:

- Comună Sâncraiu de Mureș, cu componentele Sâncraiu de Mureș și Nazna
- Comună Sântana de Mureș, cu componentele Sântana de Mureș, Curteni și Chinari
- Comună Sîngeorgiu de Mureș, cu componentele Sîngeorgiu de Mureș, Tofalau și Coțuș
- Comună Cristești, cu componentele Cristești și Valureni



La 21 mai 1956, inginerul topograf Nyaradi Karoly întocmește, în manuscris, o scurtă istorie a evoluției teritoriului orașului Târgu-Mureș. În anul 1872, an considerat de către autor ca punct de pornire, orașul avea o suprafață administrativă de 5712 iug și 98 stj. P, adică de 3287 ha și 865 mp. În anul 1902, orașului îi sunt atașate teritoriile fostelor localități, Podeni și Remetea I, cu un teritoriu de 137 jug și 813 stj. P, adică de 79 ha și 1310 mp. Ulterior îi este atașat și teritoriul Remetea II, cu 101 jug și 508 stj. P, adică de 58 ha și 3046 mp. Ca atare, în perioada de după 1945, teritoriul administrativ al orașului Târgu-Mureș cuprindea o suprafață de 3424 ha și 5221mp. În anul 1952 orașului îi este atașat teritoriul învecinat ce aparține de localitatea Sîngeorgiu de Mureș cunoscută sub denumirea "Furst -telep" adică suprafața de 146 jug și 804 stj-p, adică de 74 ha și 1678 mp. Este zona ce cuprinde actualele străzi: Dumbravei, Fragilor, Homorodului, Liliacului, Prahovei, Tolstoi, parțial actuala strada 22 Decembrie 1989, parțial strada Gh. Marinescu (zona fostei fabrici de cărămidă).

În anul următor, prin Decretul nr. 268/1953, publicat în Buletinul Oficial din 13 iulie 1953, este atașată orașului și zona străzilor Ceangăilor - Cotitură de Jos, cu 20 jug. Și 1510 stj. P, adică de 11 ha și 5904 mp.

O importanță extindere are loc în anul 1956, când orașului îi este atașată localitatea Mureșeni, cu un teritoriu administrativ de 1194 ha, 42 ari în total teritoriul orașului ajungând la 4715 ha și 4214 mp. Este o acțiune firească deoarece încă de la începutul secolului în Mureșeni, respective în zona actualelor străzi Gh. Doja existau unități industriale sau manufacturiere.

Anterior anului 1970, Serviciul de Sistematizare și Arhitectura al Orașului Târgu-Mureș, întocmește o hartă a orașului, la scara 1:10.000, parțial având conturată și limita administrative, cu indicarea principalelor cartiere de locuit ale orașului (Cartierul 7 Noiembrie, Cartierul Libertății, Cartierul Corunca, Cartierul Dozsa), dar și unele zone ale localității precum Platoul Cornești, Baza nautică, Dâmbul Pietros etc. Numerotate de la 1 - 95, sunt evidențiate principalele edificii de interes comun, întreprinderile, zonele de agrement etc. Sunt trecute și denumirile principalelor străzi. În ansamblul ei, harta oferă posibilitatea aprecierii situației orașului în acea perioadă, când încă nu s-a trecut la realizarea marilor ansambluri de locuințe.

Din multitudinea de date, privitoare la oraș, oferite de partea scrisă a documentației, în ordinea în care sunt redată, reținem doar câteva mai importante, de ordin statistic, cât și cele ce prezintă propunerile de dezvoltare, până în anul 1977 și de largă perspective, până în anul 1985:

- \* Suprafața perimetrului constructibil al orașului este de 2460 ha
- \* Numărul locuitorilor este de 105.870, urmând ca în următoarele etape să se ajungă la 118.000, respectiv 150.000 locuitori.

## EVOLUȚIA REGLEMENTĂRILOR URBANISTICE, EDILITARE

Reglementările urbanistice și edilitare sunt precedate de consolidarea statutului de oraș independent capabil să-și apere privilegiile dobândite în timp.

Orașul reușește astfel că în anul 1560 să-și câștige independența deplină pe linie judiciară față de instanță scaunala forul de apel devenind Tabla Princiară (Regească).

La 18 aprilie 1595, deci înainte de ridicarea orașului la rangul de municipiu, principele Sigismund Bathory îi donează, prin nova donațio toate drepturile regale (jus regium), recunoscând prin această importanța lui în contextul politic, economic și social al Transilvaniei.

Șirul acestor privilegii este încununat de diploma principelui Gabriel Bethlen, dată la 29 aprilie 1616 la Alba Iulia. Ea este rezultatul intervențiilor și activității lui Borsos Tamaș, primar al orașului, apoi ambasador al principelui.

În primul punct al privilegiului, se menționează faptul că orașul are dreptul de a-și construi ziduri și bastioane de apărare, echiparea acestora cu tunuri, puști sau alte instrumente de luptă, cât și realizarea de mori pentru praful de pușcă.

În continuare, în diploma se arată:

1. Târgul care s-a numit până acum Târgul Secuilor, ce se afla în Scaunul Mureșului îl scoatem din rândul târgurilor și-l declarăm oraș regesc.

2. Rămâne pe mai departe vechea emblema: un braț de om, tăiat de la umăr și îmbrăcat în armură, care ține o sabie înfiptă într-un cap de urs și o inimă.

Privilegiile obținute de oraș sunt întregite cu dispoziții proprii, constatându-se un proces de formare a oficiilor noi, o cristalizare a cutumelor juridice, a modului de soluționare a treburilor comunității și a regulamentelor de funcționare a Magistratului. Încă din secolul al XV-lea Magistratul orașului impune celor care dobândesc casa în oraș să respecte legile și orânduielile stabilite și să-și ia angajamentul ca nu vor solicita înnoobilarea casei sau obținerea altor privilegii.

Ca urmare a acțiunii inițiate în anul 1604 de primarul Borsos Tamaș, legile interne ale orașului, reglementările organului de autodeterminare sunt înscrise aparte, într-o "Carte a orașului", intitulată: Leges seu Decretă Oppidi Szekely - Vasarhely, pagina de titlu fiind întregită, în continuare, cu următoarele: Opera

ac studio consultissimo vari Thomae Borsos pri tempore Judicis Primari praedicti Opp. D.D. Anno Domini 1604.

Aceste legi interne și decrete emise de Consiliul orașului, au călăuzit timp de peste un secol și jumătate, întreaga activitate administrativă și socială a comunității orășenești, ele stimulând și protejând, în primul rând, interesele cetățeanului ungar, locuitor al orașului, dar îngrădind, pe diverse căi, stabilirea în oraș a străinilor, nu numai din alte părți ale țării, dar și de alt neam, cu deosebire a românilor.

În acest sens, tot în anul 1604, se emite hotărârea prin care se stabilește regimul juridic al terenurilor și imobilelor din cetate: De Anno 1604. De Conditione Haereditatum în Castello Oppidi Zekely Vasarheli existentium.

La fel, se motivează faptul că profitând de vremurile tulburi, "sub diferite forme" (kileombfele zinek), ca moșteniri, căsătorii etc., unii au ajuns proprietari de imobile, inclusiv beneficiind de privilegiile dobândite prin bani, sau de înnobilitări de case, toate acestea în dauna comunității orășenești. Ca urmare, se hotărăște modalitatea construirii caselor și modul de folosire a lor. (hogy immar benne bizonios hazzakat fundaluan epitettek. Es haznosan biriuk). Loturile de casă din cetate nu se acordă pe bani, ci se dau în mod benevol (ex benevolentia) de Consiliul orașului, însă în condiția respectării de către beneficiar a ordinelor orașului (civilis Ordoval).

Vânzarea caselor din cetate este și ea condiționată, și anume, că valoarea de înstrăinare să nu depășească valoarea materialelor încorporate în ea; în schimb, terenurile rămân tot timpul în proprietatea comună a orașului. În cazul în care cetățeanul încearcă pe diferite căi să obțină anumite drepturi sau înnobilitarea casei, Consiliul orașului, "în slujba uniunii orașului" (*mi Varosunk Uniolat*, este în drept de a-i lua casa și de-a-l îndepărta din cetate.

Asemenea construcții, dar și terenuri, puteau fi dobândite sau construite numai de către anumiți cetățeni, cei mai "merituoși" locuitori ai orașului care, printr-o legiferare aparte, erau obligați la respectarea legilor orașului, asigurarea pazei și prestarea altor servicii, inclusiv achitarea taxei de 3 florini.

Terenurile virane rămân tot timpul în proprietatea comună a orașului; în cazul în care cineva locuiește în cetate și prin diferite căi caută să-și obțină privilegiile aparte, Consiliul orașului este îndreptățit să-i confiște casa și să-l îndepărteze din cetate, toate acestea în "slujba uniunii orașului nostru" (*az mi varosunk uniojat szolgavari*).

O reglementare din anul 1617: *Constituțio Oppidi Zekeli Măros Vasarhely* aduce unele modificări privind regimul juridic al caselor și locurilor de casă din cetate (*vegeztwuk volt az uarbeli epwlet es hazhelliek feolde feleol*), în sensul că, de această dată, dreptul de proprietate care aparținea comunității orășenești, trece în posesia proprietarului, care poate dispune liber de averea sa, însă condiționat, și anume, cu înștiințarea din timp a Judelui și a Consiliului Orașului, în cazul când dorește să o înstrăineze ori să o schimbe.

Prin dobândirea, în anul 1616, a dreptului de oraș liber și, ca urmare a construirii cetății, care pe parcurs ajunge să fie populată din nou, Consiliul orașului este nevoit să aducă reglementări privind proprietățile din oraș. Hotărârea luată în anul 1634: *Lege seu Articulo intra Maros Civitatis Maros - Vasarhely Anno Dni 1634. 20-a S-bris. Tempore Judicatus Prudentis ac Circumspecti D, Petri Zabo Senioris... pro proprietate deliberatuin specifică "prin construirea cetății, cu ziduri de piatră și lemn, localitatea a devenit "oraș cu cheie", adică oraș închis "kulczios vāroși" aceasta și ca urmare a privilegiilor dobândite. Partea de oraș situată în afara zidurilor cetății este considerate ca orașul extern (Hostatnak). Drept urmare, nobilii care locuiesc în această parte a orașului și care și-au păstrat moștenirea după privilegiul din anul 1616, rămân pe loc, dar intră sub jurisdicția Scaunului. În final, dispoziția este deosebit de categorică împotriva acelorora, fie locuitor al orașului, fie din altă parte, care pentru casa sau terenul moștenit, să obțină privilegiile aparte, contrar "ordinii orașului" (*Ciivilis Ordonal*). În acest caz averea este însușită de oraș, iar făptuitorul înlăturat din cetate.*

Începând cu anul 1606 apar și registrele de procese-verbale judiciare, prin care se aduc reglementări privind modul de folosire a moșiilor din jurul orașului, îndeosebi a celor dobândite de oraș prin cumpărări sau schimburi și care urmau să se împartă cetățenilor. O astfel de reglementare, din anul 1606, o aduce primarul Borsos Tamaș, denumită: *Constitutio Oppidi Zekeli (Maros) Vasarheli. Anno D-ni 1606. Die 10. T-bris tempore Judicatus Circumspecti D. Thomae Borsos Universi D. Senatores Communi Consensu deliberarunt*, prin care se interzice ca pe moșiile imobiliare ale satelor din jurul orașului să se are, secere sau să se cosească, sub pedeapsa platei de 12 florini. Sunt luate asemenea măsuri și în anul 1611 cu privire la modul de înstrăinare sau ipotecare a pădurilor, terenurilor arabile și râturilor din hotarul satelor Bărdești, Secuien și Sântana, dobândite de oraș în anul 1609, reglementare care poartă titlul: *Constitutio Oppidi Maros - Vasarhel. Anno 1611 Die 23-a Januarii Deliberatio Dominorum Senatorum de possessione Sylvarum, Terrarum, Pratorum — Bardosiensium, Zekelfaluasiensium et Zentannaesium*.

Deosebit de importante sunt datele din primul regulament urbanistic al orașului, provenit din anul 1764, cunoscut și sub denumirea de "*Constitutio Szilagyanae*" - Constituția Szilaghiana, care, efectuând clasificarea clădirilor din oraș în vederea împărțirii pământurilor agricole, conține următoarele date: clădiri de categoria I-a (Series Domorum Primae Classis) - 26 case (5,28 % din total); clădiri de categoria a II-a (Series

Domorum Secundă Classis) - 91 case (18,50 % din total); clădiri de categoria a III-a (Series Domorum Tertia Classis) - 213 case (43,29%) și clădiri de categoria a IV-a (Series Domorum Quatra Classis) - 162 case (32,93%). În total sunt înregistrate 492 case din care 76,22% le reprezintă încă clădirile din lemn și paianta, acoperite cu șindrila sau paie. Cu această ocazie sunt înscrși toți beneficiarii de pământuri, în număr de 641, din care 498 sunt deținători de case. De această dată casele sunt repartizate pe cele patru cartiere ale orașului, în raport de clasificările stabilite, după cum urmează:

Cartierul	Numar total de case	Clasificarea cladirilor			
		I.	II.	III.	IV.
Pocloș (platea Poklos)	129	17	34	58	20
Sâncrai (platea Sz.Kiraly)	109	3	35	48	23
Sf. Gheorghe (platea Sz.Gyorgy)	127	3	18	51	55
Sf. Nicolae (platea Sz. Miklos)	133	3	5	57	68
<b>TOTAL</b>	<b>498</b>	<b>26</b>	<b>92</b>	<b>214</b>	<b>166</b>

Până în anul 1802, pentru siguranța publică, pentru fiecare cartier, erau desemnați câte 2 cetățeni înainte de miezul nopții și 2 după miezul nopții, care anunțau eventualele incendii și raportau totul căpitanilor de cartier. După 1802, din ordinul Guberniului sunt angajați câte 4 paznici, dar datorită nemulțumirilor de ordin financiar, în anul 1813 se revine la vechiul sistem. Pentru înlăturarea rapidă a incendiilor, respectiv pentru asigurarea apei, întrucât fântânile sunt insuficiente, se dispune amenajarea (canalizarea) șanțului ce străbate piața (Trandafirilor) alimentat de izvorul de lângă cetate (Izvorul Popilor). Canalul, cu adâncimea de un cot, se va împărți în 14 segmente, separate de puțuri cu capace fiind în fiecare sâmbătă decolmatate. În anul 1793, centumviratul din oraș ia hotărârea ca fiecare stradă să aibă câte 2 scări, 2 găleți de piele și 2 cârlige, pentru care răspund căpitanii străzilor respective, iar pe lângă pârăul Pocloș să fie săpate fântâni. După ce, în anul 1840, în Scaunul Mureș ia ființă o asociație de apărare contra incendiilor, în anul 1872 se constituie și la Târgu-Mureș asociația pompierilor voluntari. După marele incendiu din 1876 asociația este sprijinită de Sfatul orășenesc cu un ajutor anual de 1800 florini.

Știm că, în secolul al XVIII-lea, condițiile de viață ale majorității locuitorilor de la orașe erau neprielnice. Lipsa apei potabile, a canalizării, a unor reglementări privind salubritatea și înmormântările, cât și aglomerarea populației în unele zone ale localităților, au afectat în bună parte aspectul interior al acestora, în cele mai multe cazuri ele având o înfățișare deplorabilă, fapt care a cauzat apariția atâtor epidemii de ciumă și holeră. Chiar și la Târgu-Mureș, oraș deschis, cu numeroase grădini și zone neconstruite, situația nu era mai bună. Străzile, mai ales cele mărginașe, dar și cele din centru, erau inundate cu noroi care era adunat, uneori, odată cu venirea timpului frumos, iar gunoaiile erau aruncate la întâmplare, fie în diferite locuri izolate, fie în Mureș și pâraie. Întrucât noroiul și gunoaiile, pe alocuri au ajuns până în dreptul ferestrelor, regulamentul urban din anul 1764 dispune curățirea străzilor. Se mai dispune ca, tăbăcarii să arunce gunoaiile dincolo de porțile orașului, în locurile stabilite de Magistrat, sub pedeapsă repetată de, câte 3 florini, iar cei care au cotețe și mizeria curge pe străzi și șanțuri, să fie somați să le desființeze. Cu toate acestea măsurile dispuse se dovedesc a fi departe de efectul scontat, deoarece străzile continuă să fie "pavimentate cu gunoi".

Aspectul igienei comunale a fost deosebit de bine studiat de medicul Matyus Istvan (1725-1802), renumitul "fizicus", care la vârsta de 32 ani, în 1757 se stabilește la Târgu-Mureș. Cunoscând situația din oraș, dar și din celelalte localități din Transilvania și Europa, în care locuitorii aruncau gunoiul direct în stradă, ca și lipsa de curățenie a acestora, cu un nivel sanitar deplorabil, medicul cere din nou ca tăbăcarii, cojocarii, blănarii "și ceilalți meșteșugari cu îndeletniciri rău mirositoare" să fie așezați în afara localităților, la marginea apelor curgătoare. Profitând de funcția ce o avea ca medic oficial al orașului Târgu-Mureș, el nu întârzie să aplice asemenea măsuri și aici. Mai solicită luarea unor măsuri de urbanizare, criticând modul defectuos în care se construiau locuințele, cerând aerisirea acestora, introducerea canalizării și a apei potabile, deoarece "în marile orașe populate și pline de fum, în fiecare an mor mai mulți oameni decât se nasc", ele fiind murdare, pe când la sate se nasc mai mulți oameni și nici nu mor atâția cât la orașe. La fel, sesizează nenorocirile pe care le aduc mlaștinile de la marginea localităților. Propune, ca atare, asanarea mlaștinilor și a lacurilor din jurul localităților, alimentarea cu apă potabilă ca și amenajarea de cimitire la marginea orașelor și interzicerea înmormântării în interiorul bisericilor.

Începând cu secolul al XIX-lea, în contextul preocupărilor urbanistice, municipalitatea întreprinde o serie de măsuri în cele mai diferite sectoare, menite să înlătore pericolul de noi epidemii și să îmbunătățească aspectul general al localității. Cronologic, principalele măsuri inițiate de municipalitate ar fi următoarele: la 28 martie 1800, în Piața Mare (Trandafirilor) sunt așezate pietrele cioplite, aduse de la Cluj de către judele

Nemes Gyorgy, pentru realizarea unei fântâni, apă potabilă fiind adusă de la izvorul din partea sudică a cetății, prin conducte de stejar tare. În 1803, lângă fântâna este montat un stâlp de piatră. Pentru pavarea străzilor orașului, în anul 1801, sunt aduși șase pavatori, plătiți cu 48 creițari/zi. La 26 iulie 1803, sunt începute lucrările de pavare a străzii Călărașilor.

Pentru că locuitorii din partea de sus a orașului să nu fie obligați să meargă la Piața Mare, din partea de jos a orașului, prin noroioasă strada a Târgului (*Saros = Tinoasă*), la 25 iunie 1806, judele Nemes Pal propune să se mai amenajeze un loc de piață în zona străzii Bolyai, în care scop trimite o comisie pentru delimitarea acesteia. Ca urmare acestei propuneri, Centumviratul hotărăște: „Deoarece orașul a început să se înmulțească și să se extindă... este necesar ca în strada Sf. Nicolae, într-un loc potrivit, să se înființeze o piață mică”. Strada Tinoasă, care făcea legătura dintre cele două părți ale orașului, mult timp a rămas neamenajată. Legat de aceasta, revista "Korunk", în nr. 50: din 12 februarie 1861, menționa că încă mai sunt locuitori bătrâni care își amintesc de un oarecare anume Csiki Marton care, în urmă cu mai multe decenii (aproximativ anii 1800-1810), avea două perechi de bivoli, ținuți anume pentru ajutorarea carelor care urcau strada.

La 29 aprilie 1807, conducerea orașului este anunțată de defectarea conductei fântânii din piață și a vanei din piatră, astfel încât Primăria hotărăște angajarea unui specialist pentru repararea acestora, cu săparea mai adâncă a fântânii și întărirea pietrelor cu grătare metalice. Oricum, la 26 august 1820, se reia discuția cu privire la fântâna, cu care ocazie judele Pielle Vencel propune construirea unei noi fântâni cântătoare de către Bodor Peter, statornicit de curând în oraș. La 4 septembrie 1820, Bodor Peter termină proiectul pentru noua fântână, trecându-se la realizarea ei. În 1822, este înlăturat stâlpul din piatră și în locul lui se realizează noua fântână. Lucrările sunt sprijinite de comerciantul Gorog Iosif, cu unele materiale, cât și de breslași orașului, care confecționează unele piese, dar și de agricultori cu transportarea a 100 care de argilă. Totodată, se realizează un bazin cu o capacitate de 300 găleți de apă. Deasupra, pe cupolă, este montată statuia zeului Apollo. Curiozitatea fântânei constă în faptul că mecanismul ce funcționa cu ajutorul apei aduse din izvorul cetății, la anumite ore emitea cântece, auzite până în satele învecinate. Acest mecanism avea să funcționeze; până la 8 decembrie 1836, când, în urma unei puternice furtuni, este distrus, iar statuia se prăbușește. Unele resturi din mecanism sunt duse în podul primăriei, iar altele pierdute, astfel încât nu s-au mai păstrat decât câteva șuruburi. Deteriorată, dar și urmare a introducerii rețelei de apă, fântâna și-a pierdut rostul, astfel că în anul 1911 să fie demolată.

Tot Bodor Peter este autorul altei importante lucrări edilitare. La 30 iunie 1821, Consiliul orașului stabilește că după proiectele lui Bodor Peter să se construiască un nou pod peste râul Mureș, cunoscut și ca podul de mijloc. Lucrarea este realizată curând și dăinuie până în anul 1914, când este înlocuită cu noul pod metalic. Importante lucrări edilitare, menite să ridice nivelul sanitar al orașului și de înlăturare a inundațiilor, sunt cele realizate în zona râului Mureș. În primul rând, se trece la asanarea zonei mlăștinoase dintre cele două brațe ale râului și amenajarea teritoriului în parc cu oglinda de apă, azi Parcul Municipal, cunoscut și că parcul "Elba". Lucrarea este realizată de inginerul de origine franceză Houchard Iosif, între anii 1816-1817. Încă la 12 august 1814, acesta solicită Magistratului orașului închirierea terenului situat între cele două brațe ale râului, situat în aval de cele două mori, cunoscut de localnici și sub numele de "Csepely" ca, pe propria-i cheltuială, să-l amenajeze într-un parc. După o oarecare rețineră, la 3 noiembrie 1815, Magistratul încuviințează realizarea lui, lucrările debutând în anul 1816 și necesitând aportul zilnic a câte 50-60 oameni. După expirarea contractului, în 1830, arenda este preluată de Daniel Elek, judecător la Tabla Regească, pe un termen de 7 ani, angajându-se ca construiască o baie, o popicărie și un "gloriette".

Sunt prevăzute și lucrări de amenajare a râului Mureș prin construirea de zăgazuri și alte lucrări în vederea înlăturării inundațiilor.

Regulamentul urbanistic al orașului, din anul 1764, denumit *Constitutio Szilagyiana*, pe lângă măsurile stabilite de ordin edilitar-gospodaresc, reglementează și unele norme tehnice în ceea ce privește realizarea clădirilor, îndeosebi a caselor simple de locuit. De aceea, una din sarcinile importante ale judei este "păstrarea orașului". Întrucât numărul caselor din lemn sau paiantă era foarte mare, constituind un pericol permanent de incendii în masă, Magistratul este însărcinat de a sprijini realizarea noilor clădiri din piatră, cărămidă.

O primă acțiune de atribuire de denumiri de străzi se înfăptuiește la 12 septembrie 1860 când se ia următoarea hotărâre: „Corpul Reprezentativ hotărește, ca spațiul mai mare și frumos folosit ca piața, împreună cu șirul îngrădit cu pomi din strada Pocloș să fie numită Piața Szechenyi, iar Ebhat-ul sau fie numit strada Kazintzi. Este vorba de actuala piață a Trandafirilor și strada M. Kogălniceanu. În anul 1868 strada Pocloș (actuala piața Victoriei), devine strada Deak Ferencz.

Începând cu deceniile șapte-opt ale secolului al XIX-lea, s-a trecut la realizarea unor adevărate lucrări de sistematizare a orașului, pe lângă noile străzi procedându-se și la amenajarea celor existente. În acest sens, în vederea lărgirii străzii Morii în zona de intersecție cu strada Călărașilor, în ședința din 12 mai 1858, Consiliul orașului propune cumpărarea terenului proprietatea lui Jakab Ioan, în schimbul sumei de 320 florini. Numai în anul 1871, pentru lucrările de pavare și întreținere a străzilor, orașul cheltuiește peste 14.000 de

florini, din care 8794 florini pentru lucrări de terasament și pavaje, 1108 florini pentru întreținerea drumurilor și 1447 florini pentru curățarea străzilor, ultimul serviciu de salubritate fiind asigurat de mai mulți muncitori și animale de tracțiune.

În ultima parte a secolului al XIX-lea, rețeaua hidrografică a orașului era cu mult mai bogată decât în prezent. O hartă întocmită la 3 decembrie 1899, a constituit suportul unui studiu de sistematizare, sub aspect juridic, a modului de folosire a apei râului Mureș la barajele din Sântana de Mureș și Târgu-Mureș, întocmit în aprilie 1902 de către Nagy Bela din Aiud. Harta prezintă cursurile de apă existente la acea dată: râul Mureș, Brațul Morii de Sântana, Canalul Morii (viitorul canal al Turbinei), pâraul Pocloș, fiind marcate și principalele mori de pe acestea: 1-Moara Mariaffy L. de pe Brațul Morii de Sântana; 2-Moara Parohiei Romano-Catolice de pe Canalul Morii; 3-Moara Parohiei Reformate de pe Brațul Morii de Sântana; 4-Moara orașului de pe canalul Morii. O planșă mai timpurie, semnată de inginerul șef al orașului, Jelinek Antal, datată la 30 iulie 1889, prezintă primele intenții de amenajare a râului Mureș, respectiv a Canalului Morii, fiind evidențiat vechiul curs al râului, precum și cel existent la acea dată. Și aici sunt evidențiate morile. Noul canal urma să aibă o lungime de 1526 m și o lățime de 13 m și era prevăzut a se realiza aproximativ pe actualul traseu al Turbinei. Barajul propus avea o lungime de 76 m, o lățime de 12 m și o înălțime peste nivelul apei de 0,64 m. Este prezentat planul morii orașului, care avea o lungime de 20 m și o lățime de 12 m, având alături o anexă de 5,0 x 9,0 m.

În prima parte a secolului al XIX-lea, în configurația urbanistică a orașului apare prima grădina publică („Elba”), ca loc de recreație, azi cunoscută sub denumirea de „Parcul Municipal”. Grădina a fost realizată de inginerul de origine franceză Houchard Iosif, între anii 1816-1817, din anul 1818 fiind cunoscută sub denumirea de „Elba”. Planul orașului din anul 1898, precum și harta de carte funciară, prezintă destul de detaliat configurația parcului, remarcate fiind aleile pietonale, zona plantată, oglinda de apă, care, pe timp de iarnă devenea patinoar natural, precum și constructivă mai importante, cum ar fi, moara Parohiei Romano-Catolice, moara orașului și alte diferite clădiri. Necesitatea amenajării cursului râului Mureș este pusă în discuție și în ultima parte a secolului al XIX-lea, deoarece intervențiile anterioare care s-au mai efectuat, întotdeauna fiind lucrări minore, necesitau mereu reluări. Încă în acea perioadă s-a considerat ca o primă necesitate, îndreptarea cursului râului, în zona postatelor cunoscute sub numele de Bercul Tăiat de Sus și Bercul Tăiat de Jos, din zona actualului cartier „Rovinari”, unde forma două meandre. La 27 iulie 1900, inginerul Jelinek Antal, prezintă Consiliului orașului propunerile de regularizare a Mureșului, inclusiv planșa întocmită la 24 iulie 1900, prin construirea a patru baraje și realizarea a două canale de legătură, între cele două postate.

Dintre serviciile pentru populație care țineau de urbanizare, a fost și introducerea iluminatului public. În anul 1861, are loc o licitație pentru iluminatul orașului, însă nimeni nu a acceptat preluarea celor 79 lămpi de ulei pentru suma de 2300 florini stabilită de oraș, ci numai pentru suma de 2700 florini. În anul 1869, în oraș funcționa un număr de 120 felinare, iluminatul fiind introdus și primavara și vara, deoarece anterior acestui an, în lunile mai-august străzile nu erau iluminate. După ce, în anul 1884, la Timișoara este introdus curentul electric (primul din țară), acesta este introdus și în alte orașe. La Târgu-Mureș, în anul 1893, Burger Adalbert, proprietarul fabricii de bere, instalează un generator de curent, energia electrică fiind folosită pentru iluminat. La scurt timp, în anul 1894, Consiliul orașului împreună cu primarul Gereb Bela, iau hotărârea introducerii „noului iluminat”, însă cetățenii nu au fost de acord cu emiterea de acțiuni pentru strângerea fondurilor necesare. În luna august 1895, Consiliul orașului inițiază o cerere de oferte de la firme de specialitate în vederea instalării unei uzine electrice pentru iluminat. Însă și de această dată, Consiliul municipal respinge oferta de colaborare cu firma Ganz.

În această situație, Farkas Mendel, proprietarul uneia dintre fabricile de prelucrare a lemnului din Târgu-Mureș, prezintă o ofertă, acceptată de Consiliul orașului în ședința din 5 iunie 1897. La 17 decembrie 1897, prin reprezentantul orașului, primarul Gereb Bela, este semnat și contractul, fiind avizate și planurile de execuție prezentate de antreprenor. Potrivit contractului, orașul concesiunează, pe un termen de 50 ani, antreprenorilor Farkas Mendel, Burger Albert și Tanszig B. Hugo, dreptul de a realiza rețele electrice, aeriene sau subterane, în condițiile respectării normelor tehnice în vigoare. Prin contract se prevedea instalarea a 400 de lămpi, cu becuri incandescente, cu puterea a 16 lumânări, adică de cca. 50 w, care trebuiau aprinse numai până la miezul nopții, iar după aceea să funcționeze numai la jumătate.

Pe fondul creșterii economice, și după anul 1900, orașul Târgu-Mureș continuă să-și dezvolte zestrea edilitară, prin înființarea mai multor uzine comunale: uzina electrică, uzina de gaze, hidrocentrala, abatorul, noua fabrică de cărămidă, uzina de apă etc, dar și construirea unor însemnate clădiri publice, între care, școli elementare, gimnazii, clădiri administrative și de cultură, Camera de Comerț și Industrie. Prin construirea noii Primării (1906-1907) și a Palatului Culturii (1911-1913), remarcabile prin valoarea lor arhitecturală, s-a trecut la crearea noului centru civic al orașului.

Perioada cea mai dinamică în dezvoltarea orașului, de după anul 1900, a fost epoca dualismului, îndeosebi ultimele două decenii înainte de prima conflagrație mondială, când au fost demarate principalele lucrări de

amenajare a teritoriului și de înzestrare cu importante dotări de interes obștesc. Pe lângă crearea de noi zone de locuit și realizarea a numeroase clădiri publice, dar și locuințe, s-a trecut la amenajarea teritoriului orașului, prin lucrări de asanare și regularizare a râului Mureș, pavarea și asfaltarea străzilor, amenajarea de noi trotuare, crearea de noi parcuri și plantarea de copaci etc. S-au luat tot mai mult în considerare cerințele igienice ale orașului, prin curățarea străzilor, a locurilor publice, realizarea de vespasiene. Însă, ceea ce este mai important, este faptul că au apărut uzinele comunale, s-a introdus curentul electric, precum și rețelele de apă și canalizare.

Destul de curând, după anul 1900, orașul ia măsuri de amenajare a malului râului Mureș, îndeosebi a celui aflat în zonele de vărsare în acesta a Brațului Morii și a pâraielor Pocloș și Vulpii. Un prim proiect emis în anul 1909, ce poartă titlul: "Plan de situație privind proiectul lucrărilor de consolidare intenționate de municipiul Târgu-Mureș în amonte de racordarea canalizării orașului" prevede amenajarea malului stâng al râului Mureș, aflat în zona de vărsare a pâraului Vulpii, a zonei de legătură cu canalul de aducțiune a apei la Fabrica de zahăr și a stației de pompare a apei pentru zona căii ferate.

În lună martie a anului 1913, inginerul Nagy Ignacz, întocmește documentația în vederea amenajării malului râului Mureș, pe tronsonul din zona de vărsare a pâraului Pocloș și a Brațului Morii. Proiectul cu titlul: „Plan de. Situație general privind apărarea zonei intravilan Târgu-Mureș, între canalul inferior al uzinei electrice a orașului, precum și punctul de racordare a pâraului Pocloș, zona în care se va realiza lucrări de consolidare a malului râului Mureș" și nr. 347/1913, prevede amenajarea malului pe tronsonul aflat între cele două cursuri de apă ce se varsă în râul Mureș, teritoriu în care construcțiile zonei de locuit ajungeau destul de aproape de albia râului. Prin urmare, sunt prevăzute lucrări de consolidare a albiei minore, prin realizarea unui dig de piatră și a albiei majore, inclusiv pentru prevenirea inundațiilor, prin crearea unui dig de pământ, albia fiind consolidate cu o îmbrăcăminte de piatră pe o înălțime de 4,60 m. Valoarea lucrărilor este estimată la 46.000 coroane.

Pagube materiale produceau orașului, uneori și apele revărsate ale pâraului Pocloș.

Numeroase documente strânse într-o mapă ce poartă titlul: „Proiectul de reglementare a pâraului Pocloș din Târgu-Mureș”, prezintă preocuparea administrației locale în această direcție. O descriere tehnică, nr. 1266, din 4 octombrie 1912, a inginerului Nagy Ignacz de la Institutul Tehnic Regal, prezintă unele date privitoare la pârau, precum și unele propuneri de reglementare a acestui curs de apă.

Lucrările de regularizare a pâraului Pocloș sunt concesionate de două societăți. La 12 martie 1910, Consiliul orașului încheie contractul cu Societatea pe Acțiuni „Pittel și Brausewetter, " constructor de betoane, poduri și lucrări în adâncime, din Budapesta, în vederea realizării unor lucrări de construcții pe tronsonul dintre străzile Gh. Doja și Liviu Rebreanu, repartizate pe trei grupe (echipe) respectiv categorii de lucrări. Conținând 12 puncte, contractul cuprinde principalele sarcini ce revin celor două părți, între care: lucrările vor fi începute la cel mult două săptămâni de la data aprobării; autorizația de construire se va emite cel târziu în luna august; obligația executantului de a termina lucrările la termenele stabilite; stabilirea penalizărilor în caz de nerespectare a termenului dat etc.

În jurul anului 1900, la Târgu-Mureș, doar piața centrală și câteva străzi lăturalnice (Călărașilor, Revoluției etc) erau pavate și dotate cu trotuare. În caz de ploaie, în multe străzi, se produceau noroaie, iar pietrele și mizeriile aruncate de locuitori blocau circulația. În perioada primariatului sau, Bernady Gyorgy a trecut la amenajarea străzilor și trotuarelor acestora, fiind pavate cu piatră. La 28 august 1902, la solicitarea Magistratului, inginerul șef al orașului Flesch Adolf prezintă o descriere tehnică a situației drumurilor și propunerile pentru următorii 10 ani.

Inginerul a prezentat unele date privitoare la situația străzilor în acel moment, făcând și propuneri de viitor. Datele furnizate ne demostrează faptul că în oraș existau încă străzi neamenajate într-o proporție destul de mare, ceea ce a determinat Magistratul să ia măsuri drastice pentru eliminarea acestui neajuns. Programul prevede întreținerea a 18,306 km (14,942 km) drumuri, cu o suprafață de 189.445,50 (155.805,50) mp. Dintre acestea, sunt acoperite cu pietriș provenit din râul Mureș străzi în lungime de 9,053 (8,290) km, cu o suprafață desfășurată de 98.370 (91.077) mp. Drumurile nepavate reprezentau o lungime de 9,253 (6,652) km, în suprafața de 91.075,50 (64.728,50) mp.

Încă în anul 1908, la Târgu-Mureș exista deja un număr de 12 străzi asfaltate, acestea însumând o suprafață de 34.000 mp, precum și trotuare în număr de 84 ce cuprindeau 41.5000 mp asfalt, ca în preajma Primului Război Mondial aproape toate străzile mai importante să fie asfaltate, iar în cartierele mărginașe trotuarele să fie pavate cu granit. În anul 1914, din fostul Regat al Ungariei, după Budapesta, orașul Târgu-Mureș este considerat ca având cele mai multe străzi asfaltate, numai trotuarele reprezentând o suprafață de 138.451 mp.

Din această perioadă ne parvin și primele propuneri de mobilare urbană, menite să îmbunătățească aspectul urban al localității să ridice calitatea condițiilor igienice, cerințe prin care se manifestă nivelul general de dezvoltare a unei localități. Încă la începutul secolului al XX-lea se fac propuneri pentru construirea unei vespasiene în piața centrală a orașului, unde încă în a doua parte a secolului anterior s-a amenajat un parc cu promenadă și spații plantate.

Importantă lucrare de interes comunal este podul peste râul Mureș. Vechiul pod de lemn al lui Bodor Peter realizat în anul 1821, deosebit prin faptul că s-a realizat fără a se folosi cuie metalice, s-a dovedit a fi perimat și neîncăpător pentru traficul tot mai intens înregistrat între cele două părți ale orașului. De aceea, orașul se îngrijește de realizarea unui alt pod, pe o structură metalică.

Conștient de faptul ca electricitatea nu mai poate fi un „obiect de lux, din contră, ea fiind considerate ca indispensabilă pentru dezvoltarea economică a localității, încă din anul 1902, Consiliul orașului sugerează preluarea uzinei electrice de către oraș. În anul 1907, la propunerea primarului, Bernady Gyorgy, Consiliul orașului aprobă răscumpărarea concesiunii iluminatului public, preluarea efectivă a uzinei și a rețelei de distribuție având loc la 31 august 1907.

La aproape 10 ani de la punerea în funcțiune în 1907, uzina electrică a produs 461.750 kw, din care a vândut 278.160 kw, încasându-se 161.082 coroane din care 129.918 coroane au constituit plățile ca venit rămânând 31.164 coroane. În anul 1908 s-au produs 538.340 kw, din care s-au vândut 324.500 kw, încasându-se 187.258 coroane, din care 144.000 coroane au constituit plățile, ca venit rămânând 43.258 coroane.

În anul 1908 pe teritoriul orașului existau 32 transformatoare monofazate în 30 locații cu o putere totală de 250 KVA și 14 transformatoare trifazate în 10 locații, cu 160 KVA putere totală, în medie acestea având o putere de 8,9 KVA.

Cu toate acestea, consumul de energie în oraș cunoaște o creștere permanentă. În luna octombrie a anului 1908, de exemplu, numărul becurilor instalate la cetățenii particulari au ajuns la 10.200 bucăți, însumând o putere de 510 kw, iar lungimea rețelei stradale electrice ajunge la circa 10 km.

În anul 1908, Primăria solicită avansarea unor propuneri pentru construirea unei noi uzine pe un alt amplasament, cel existent fiind considerat ca insuficient ca mărime și situat la depărtare. S-au prezentat câteva propuneri, între care și cele două studii ale lui Forbath Imre, inginer și profesor universitar la Budapesta. O primă documentație poartă titlul: "Expertiza tehnică privind construirea unei fabrici de gaz în combinație cu centrala electrică a municipiului Târgu-Mureș în care face câteva propuneri. Un prim studiu, întocmit în noiembrie 1907, se referă la construirea unei uzine electrice, cu sistem combinat de producere de energie electrică și a gazului necesar iluminatului, cu titlul „Devizul financiar privind transformarea stației electrice în uzina de iluminat și absorbție pe bază de gaze”, pentru care întocmește un calcul al cheltuielilor necesare, „cheltuielile totale privind extinderea stației electrice se ridică la 825.000 coroane”.

În ședințele din 28 decembrie 1909 și 14 ianuarie 1910, Consiliul orașului stabilește construirea unei uzine generatoare de gaz, combinată cu uzina electrică. Într-o primă etapă, „Fabrica de Utilaje Rook Istvan”, Societate pe Acțiuni, montează un motor cu gaze de 300 CP, iar „Fabrica de Utilaje și Armament”, Societate pe Acțiuni, montează un generator cu motor Diesel de 300 CP. Întrucât motorul cu gaz a atins doar circa 50% din capacitatea proiectată, în anul 1913, se mai montează un grup Diesel de 300 CP. Amplasamentul ales este cel al fostei Întreprinderi Comunale din actuala strada Kos Karoly nr. 1. Până în anul 1916, pentru realizarea uzinei electrice și a uzinei de gaz, s-au prevăzut 1.914.000 coroane, față de care s-au realizat lucrări de 2.309.687 coroane, mai mult cu 395.687 coroane.

În lunile aprilie, mai și iunie ale anului 1912 au avut loc inundații puternice, apele revărsate ale Mureșului distrugând barajul de lemn, stăvilarele Brațului Morii precum și digurile de apărare. În această situație, la 5 iulie 1912, Consiliul orașului stabilește refacerea digurilor, construirea unui baraj din beton pe râul Mureș, precum și a unei hidrocentrale cu o putere de 600 KW pe Brațul Morii, pe actualul amplasament al uzinei electrice. Lucrările sunt începute destul de curând, în luna august a anului 1912, însă în luna septembrie, noi inundații produc pagube, distrugând șantierul. Alte inundații au loc în primăvara anului 1913, devastând lucrările realizate până atunci, fapt ce determină municipalitatea să solicite noi propuneri de regularizare a râului Mureș.

De această dată, Biroul de Îmbunătățiri Funciare din Aiud, la 19 mai 1913, prevede prelungirea barajului peste Mureș cu încă o deschidere de 10 m, a stăvilărilor de golire, astfel ca lungimea totală a acestuia ajunge la 75 m. Lucrările au fost terminate la 14 iulie 1914 când s-au creat condițiile pentru punerea în funcțiune a hidrocentralei.

Până la începutul secolului al XX-lea, la Târgu-Mureș apă potabilă era obținută din cele câteva izvoare și fântâni ale orașului, între care și cunoscuta fântână a lui Bodor Peter, realizată în anul 1821. Însă crearea unui oraș modern este de neimaginat fără existența unor servicii comunale. În Transilvania ele sunt introduse treptat, practic începând cu ultimele decenii ale secolului; al XIX-lea. După ce în anul 1887, la Timișoara, se realizează prima uzină de apă, în anii următori se construiesc asemenea dotări și în alte 10 localități, între care și la Târgu-Mureș. În anii 1894 - 1895 sunt efectuate primele studii în vederea construirii unei uzine de apă, astfel că în prima jumătate a anului 1906, Serviciul de Inginerie de Sănătate Publică de pe lângă Direcția Națională a Apelor a regatului Maghiar, din Budapesta, să efectueze cercetări concrete pentru realizarea acestui obiectiv. Încă în anii 1894, 1895 și 1906 în zona străzii Voiniceniilor, pe postata cunoscuta sub numele de „Râul Mic dint Mureș-Mort” (Holt-Maros a Kisvalto rettel), s-au realizat patru puțuri pentru captarea apei subterane, acestea constituind nucleul actualei Uzine de apă a orașului.



În anul 1908 s-au terminat lucrările la cele patru puțuri care, conform proiectului, trebuiau să furnizeze orașului o cantitate zilnică de 2560 mc apă, pentru fiecare persoană revenind 640 mc/zi sau 26,66 mc/oră, astfel orașul Târgu-Mureș fiind printre primele orașe din țară alimentate cu apă potabilă. Potrivit evidențelor zilnice ale uzinei, rezultă următoarele consumuri zilnice de apă: 1910 - ianuarie cu 1280 mc/zi; 1910 - noiembrie cu 2080 mc/zi; 1911 - septembrie cu 2580 mc/zi și 1912 - decembrie cu 2640 mc/zi. În anul 1909, lungimea conductelor de apă din oraș a ajuns la 38 km, numărul fântânilor publice fiind de 30, uzina de apă având o capacitate de 700 - 900 mc. În anul 1912 rețeaua de apă stradală ajunge la 46 km, pe care o apreciem considerabilă dacă o comparăm cu aceea din alte orașe transilvănene. La doar 3 ani de la punerea în funcțiune a uzinei de apă, capacitatea maximă proiectată era deja atinsă, ea fiind prevăzută să ajungă la această cotă doar după un deceniu, cele patru puțuri dovedindu-se insuficiente și tot mai puțin rentabile. În vederea înlăturării lipsei de apă, prin Hotărârea nr. 64/5858, din 18 iulie 1910 și dată publicității cu nr. 6303, din 3; august 1910, s-a stabilit realizarea altor 3 puțuri pentru captarea apei. În anul 1911 sunt săpate încă 6

Noi puțuri, cu diametrul de 3 m, respectiv puțurile V, VI, VII, XXI, IX, XV și XVII, puțul XV fiind amplasat pe malul râului Mureș, el fiind legat de puțul IX printr-o conductă de sifonare din fontă cu diametrul de 250mm. În concluzie, până în anul 1911 pe lângă primele 4 puțuri s-au mai realizat încă 11, menite să asigure necesarul de apă al locuitorilor.

La 21 martie 1912, directorul uzinei de apă prezintă un studiu preliminar pentru dezvoltarea uzinei de apă, propunând construirea unei stații de filtrare combinată cu instalația de captare a apei subterane. Noua uzină, de fapt amplificarea uzinei deja existente, trebuia să aibă o capacitate de 2800 mc/zi. Documentația tehnică, terminată în luna mai 1912, este înaintată inginerului Kajlinger Mihaly, directorul uzinei de apă din Budapesta, pentru a-și exprima părerea. Acesta recomandă ca alimentarea cu apă a orașului Târgu-Mureș să se facă numai prin filtrarea apei de suprafață. Până în anul 1912 pentru realizarea uzinei de apă au fost cheltuite 1.933.000 coroane.

Directorul uzinei de apă printr-un nou raport, din 30 mai 1914, adresat Consiliului orașului, prezintă situația creată și toate demersurile întreprinse începând cu anul 1912, pentru dezvoltarea uzinei de apă. Urmare acestei stări, primarul Hofbauer Aurel poartă tratative cu Societatea pe Acțiuni a Apei și Iluminatului din Budapesta, precum și cu Bancă elvețiană „Banque Fonciare de Jura”, pentru amplificarea uzinei de apă, rezultatele tratatelor fiind aduse la cunoștința Consiliului orașului. Întrucât proiectul prezentat de Societatea pe Acțiuni „Hydro” cuprindea soluții apropiate de cele prezentate de Societatea pe Acțiuni a Apei și Iluminatului, la 8 iunie 1914, inginerul Becsey Nandor propune realizarea noii capacități la uzina de apă după proiectul acestora, printre altele urmând a se realiza: bazine de decantare, stația de filtrare de tip Reiser, instalația de ozonare, stația de pompare. Capacitatea maximă a stației de filtrare a fost calculată la 5000 mc/zi.

Însă din cauza izbucnirii Primului Război Mondial, lucrările preconizate nu s-au mai realizat. Întrucât lipsa apei potabile s-a resimțit și în anul 1915, iar construirea unei noi stații de filtrare ar fi necesitat un timp mai îndelungat, Consiliul orașului solicită sprijinul Secției de Igiena Comunală a Ministerului de Interne, care a și trimis o comisie de specialiști. Aceștia au considerat necesară forarea pe malul râului Mureș a încă 20 de puțuri cu diametrul de 30 cm, lucrare ce s-a realizat în anul 1916, toate puțurile fiind legate de conducta de sifonare a puțului nr. XV de pe malul râului. Ceva mai târziu, abia în anul 1922, s-a pus din nou în discuție îmbunătățirea alimentării cu apă a orașului. Dintr-o sinteză a principalelor obiective realizate în oraș până în anul 1916, prezentată la 20 ianuarie 1916, de către Nagy Imre, înlocuitorul primarului, aflăm ca pentru lucrările de introducere a apei s-a aprobat suma de 2.271.353 coroane, din care s-au folosit 2.165.560 coroane, rămânând nefolosite 105.793 coroane.

La baza introducerii sistemului unitar de canalizare în Târgu-Mureș, a stat proiectul, întocmit în luna decembrie 1908, de către Joo Istvan, de la Serviciul de Igiena Comunală a Ministerului Agriculturii din Budapesta.

Potrivit planșei privind stabilirea bazinelor hidrografice ale orașului, s-a prevăzut canalizarea pe o suprafață de 701,75 ha, luându-se în calcul și teritoriile prevăzute pentru extinderea orașului. În afară de această suprafață s-au mai luat în calcul încă 137,90 ha, reprezentând apele de suprafață ce ajungeau în Mureș, trecând peste teritoriul orașului. Astfel s-a luat în considerare un bazin total de acumulare de 839,65 ha.

Calculul cantităților de apă pluvială s-a făcut doar în baza unor constatări practice, deoarece la acea dată nu existau date hidrologice înregistrate. Luându-se în considerare densitatea construcțiilor, precum și pantele din zonele construite, s-au stabilit patru categorii de zone privind debitele de apă pluvială:

- 1 - Zona deluroasă dens construită, cu 50 l/sec. ha
- 2 - Zona deluroasă rar construită, cu 35 l/sec. ha
- 3 - Zona plata dens construită, cu 25 l/sec. ha
- 4 - Zona plata rar construită cu 20 l/sec. ha



Adoptând un sistem de canalizare unitar prezent și astăzi în zona central istorică a orașului), punctul de vărsare s-a prevăzut în strada Libertății, în zona de intersecție cu strada Barajului, conducta principală, de colectare a apelor străbătând orașul de la est la vest.

Rețeaua de canalizare s-a amplasat la o adâncime de 3 m de la suprafața terenului și doar unde nu au fost condiții s-a așezat la adâncimea de 2 m.

Lucrările la sistemul de canalizare au fost efectuate de firma lui Lenarduzzi și au durat până în anul 1911, costul acestora fiind de 3.054.625 coroane. Lungimea rețelei de canalizare a ajuns la 28,5 km.

Între lucrările de construcții necesare bunei funcționări a sistemului de canalizare din oraș, se află și cantonul de canalizare din strada Libertății nr. 24. Proiectul clădirii, datat la 29 noiembrie 1910, este semnat de cunoscutul meșter Barabas Domokos. Valoarea lucrărilor a fost stabilită la suma de 23.863,54 coroane. La 11 iunie meșterul încheie contractul cu orașul Târgu-Mureș: pentru realizarea investiției.

Dintre toate lucrările de interes edilitar îndeplinite la Târgu-Mureș în perioada antebelică, sistemul de protejare a orașului împotriva inundațiilor, ce cuprinde barajul, canalele de aducțiune și de evacuare a apei, precum și uzină electrică (hidrocentrala), cu toate celelalte lucrări colaterale, reprezintă cea mai importantă realizare. Câteva date tehnice privitoare la Brațul Morii (uneori Canalul Morii), cât și unele preocupări de amenajare a morii Parohiei Romano-Catolice, ne sunt cunoscute dintr-o descriere tehnică întocmită în luna martie 1902 de către inginerul Nagy Bela de la Instituția Culturală a Inginerilor din Aiud.

La capătul canalului se află ecluza prevăzută cu două table, una superioară și a doua inferioară, prin a căror glisare se asigură o deschidere de 2,70 m. Pragul ecluzei se află la cota de 308,00 m față de nivelul Mării Adriatice, nivelul apei având posibilitatea să ajungă la cota de 312,50 m. Canalul inferior, ca ultim obiect al investiției, are o lungime de 460 m și o cădere liberă de la 306,30 la 306,15 m față de nivelul Mării Adriatice. Cu fundul albiei în lățime de 10,0 m, cele două maluri oblice îmbrăcate în beton armat, au înălțimea de 309,60 m de pe malul drept și 308,50 m de pe malul stâng, față de Marea Adriatică.

Proiectul de amenajare a Brațului Morii, aprobat în anul 1904, curând a și fost realizat. O ilustrată din anul 1913 ne înfățișează un fragment al noului canal, în aval de podul de lemn ce făcea legătura cu parcul „Elisabeta”. Din documentația tehnică a lui Lenarduzzi Janos, face parte și planul de situație al uzinei electrice și al canalului inferior întocmit tot la 17 iulie 1912. Planul prezintă tronsonul cuprins între podul de pe strada Călărășilor și râul Mureș, în mare parte suprapunându-se albiei deja realizate. În zona morii orașului și a Parohiei Romano-Catolice s-a amplasat importantul obiectiv al uzinei electrice, pentru care scop ambele mori au fost demolate. Spre punctul de vărsare se află podul metalic pentru calea ferată. După terminarea definitivă a lucrărilor de amenajare a râului Mureș și a fostului Canal al Morii, Lenarduzzi Janos întocmește „Planul de situație general”, timbrat la 11 ianuarie 1917 și semnat de Sajo Jozsef, ca anexă la documentația de decontare a lucrărilor realizate.

La 17 octombrie 1913, primarul Hoffbauer Aurel acordă Autorizația provizorie de construire, arătând: „prin prezenta permit comunității orașului liber regesc Târgu-Mureș, să înceapă lucrările uzinei de apă, în afara lucrărilor de mărire a înălțimii podurilor drumurilor publice ale statului și lucrări ale căilor ferate ale statului, care vor fi efectuate în urma acestora, în baza proiectelor realizate de către antreprenorul de construcții Lenarduzzi Janos, fără a primi hotărârea definitivă și alte aprobări necesare”.

Din devizul lucrărilor, întocmit la 3 aprilie; 1914, și din unele propuneri de ordin tehnic, făcute la 28 aprilie 1914, constatăm că. Lucrările de edificare a construcției sunt realizate de cunoscuții meșteri Barabas Domokos și Nemes Ferencz, ambii din Târgu-Mureș. Lucrările au demarat curând, deoarece două însemnări din jurnalul construcției, datate la 6 mai 1914 și 12 mai 1914, indică faptul ca edificiul era în curs de realizare. Un plan de situație a barajului și a zonei imediat înconjurătoare, întocmit la 26 iunie 1914, prezintă întregul sistem de regularizare a râului Mureș. Cu o lungime de 75 m, barajul cuprinde cele cinci deschideri principale ce includ: 2 ecluze, 2 stăvilare, 1 loc de trecere a plutelor. Partea aflată în amonte barajului are nivelul de inundație a apei la 314,50 m și cel mai scăzut de 309,80 cm față de nivelul Mării Adriatice, iar partea situată în aval are nivelul de inundație la 313,80 m și cel mai scăzut, de 309,50 m. Sistemul de captare a apei pentru canalul superior cuprinde: grătarul rar pentru oprirea obiectelor plutitoare mai mari, bazinul prizei de apă cu un plan trapezoidal și realizat din beton, precum și sistemul de ecluze pentru reglarea volumului de apă ce pătrunde în canal, al cărei nivel este de 312,90 m.

Principalul obiectiv de investiție, din complexul de lucrări necesare amenajării fostului Canal al Morii, merită să deservească orașul și cu energie electrică, este clădirea uzinei electrice. Este un reușit exemplu de arhitectură industrială din perioada curentului secesion ce prezintă forme plane sau circulare, variații de volume și goluri, desigur strâns legate de destinația clădirii, aceea de a adăposti sistemul de producere a curentului electric, dar și folosirea a diverse materiale de construcție și culori diferite. Documentația tehnică este întocmită de firma lui Lenarduzzi Janos și cuprinde planul nivelelor, secțiuni, planul montării utilajelor tehnice etc.

Importante lucrări de amenajare a teritoriului orașului, au fost cele de regularizare a râului Mureș și a pâraielor aferente, ele dovedindu-se deosebit de folositoare în viața localității și a locuitorilor săi. După

puternicele inundații din anii 1911-1913, care au afectat și orașul Târgu-Mureș, curând, în anul 1914, s-au realizat lucrări de amenajare a râului Mureș, prin construirea barajului și a canalului de aducțiune a apei la uzina electrică a orașului, a cărui menire era de a prelua o parte din apa râului în situația când debitul acestuia era crescut. Timp de câteva decenii, orașul nu a mai cunoscut inundații mai puternice, existând totuși preocupări pentru regularizarea cursurilor de apă de pe teritoriul său.

În perioada interbelică sunt demarate lucrări de amenajare a teritoriului, dar și de înzestrare a orașului cu importante lucrări edilitare de interes obștesc. În paralel cu crearea noilor zone de locuit, precum și cu realizarea a numeroase edificii de interes comun, ele fiind deja prezentate la timpul respectiv, edilii orașului se îngrijesc de amenajarea teritoriului orașului, îndeosebi prin întreținerea malurilor râului Mureș, regularizarea pâ râului Pocloș, crearea de noi zone verzi și de agrementare a străzilor. O importanță deosebită s-a acordat extinderii rețelelor stradale cu principalele utilități de apa-canal, curent electric și îndeosebi gaze naturale și, ca urmare, înzestrarea clădirilor cu instalațiile aferente, repararea și întreținerea arterelor din oraș.

Și pâ râul Pocloș a necesitat lucrări de amenajare a albiei, pe anumite tronsoane sau în unele puncte, cum ar fi realizarea unor poduri în zonele de intersectare a albiei cu străzile orașului, mai vechi sau mai nou apărute. În anul 1928 demarează acțiunea de întocmire a documentației tehnice și obținerea acordurilor pentru realizarea a două. Poduri peste pâ râul Pocloș. Un proces-verbal al ședinței Delegației Permanente a Primăriei din Târgu-Mureș, întocmit la 16 noiembrie 1928, consemnează ofertele pentru transportarea pietrișului pentru betonul necesar în scopul regularizării pâ râului Pocloș. Câștigător este Temesvari Iosif, hotărârea fiind trecută în decizia dată la 20 noiembrie 1928, în care se arată: volumul pietrișului 160 mc, pentru suma de 27.200 lei, 200 mc beton pentru suma de 32.000 lei. Pentru întocmirea proiectelor necesare celor două poduri, din zona străzilor Govora-Paraului-Ghiocelului -intre strada Câmpului și Pop Reteganul precum și strada Lunei și din zona străzilor Predeal-Tudor Vladimirescu spre strada Bobâlna, mai departe între strada Vasile Conta și partea dreaptă a străzii Brătianu, primarul Bernady Gyorgy îl desemnează pe Șef inginer A Mocsy, urmând ca în cel mai scurt timp acesta să comunice datele privitoare la fundamentul și capacitatea podurilor, concomitent cu atenționarea inginerului șef al orașului, Ervin Maetz, pentru obținerea acordurilor Serviciului Apelor din Aiud și Regionalei C.F.R.

În anul 1931 sunt demarate lucrările de regularizare a cursului pâ râului Pocloș, (pe tronsonul dintre strada Secerei și B-dul 1 Decembrie 1918 (fosta str. Corunca), lucrări ce constau în îndreptarea cursului albiei și crearea unei secțiuni corespunzătoare. În acest sens se impunea dobândirea unor porțiuni din proprietățile aflate între fostele imobile din strada Agricultorilor (actualul B-dul 1 Decembrie 1918), în număr de 15, deoarece după cum arata șeful Serviciului tehnic „la regulare este necesară ocuparea unor părți din teritoriile grădinilor particulare.

În anul 1925, făcându-se analiza situației alimentare orașului cu apă potabilă, se constată că aceasta a constituit o permanentă preocupare, fără a se ajunge la o soluționare definitivă și durabilă. Ultimele lucrări de amplificare a Uzinei de apă au fost făcute în anii 1916-1917, astfel ca, în anul 1922, direcțiunea uzinei întocmește un proiect în vederea extinderii uzinei, lucrări ce s-ar ridica la valoarea de 6.000.000 lei. Cele mai importante lucrări propuse sunt: amplificarea captării de apă prin construirea de galerii și noi fântâni; construirea a două conducte aspiratoare și a două fântâni colectoare de apă; construirea a două conducte principale, paralele cu aceea existentă; construirea unui bazin de apă de 1.000 mc pe coasta dealului „Unumaj”; montarea unei noi pompe de apă cu o capacitate de 5.000 mc/zi etc.

În perioada anilor 1926-1933 s-au efectuat un total de 242 racordări la rețeaua de apă, pe ani situația fiind următoarea: anul 1926 - 60 racordări; 1927 - 23; 1928 - 48; 1930 - 21; 1931 - 26; 1932 - 24; anul 1933 - 32 racordări. Pentru anul 1935 sunt înregistrate mai multe situații pozitive, între care realizarea a 51 racordări, precum și extinderea rețelei stradale cu 647 m, pe străzi fiind următoarea situație:

- Str. Gheorghe Avrănescu (str. A.C. Popovici)	62 m
- Str. Crișan (str. Gh. Crișan)	105 m
- Str. Cireșului (str. Carlova)	65 m
- Str. Nufărului (str. Gh. Tamas)	63 m
- Str. Lăcrămioarei (str. Baba Novac)	60 m
- P-ta Republicii (str. C-tin Romanu Vivu)	20 m
- Parcul Municipal (Parcul Elisabeta)	130+50 m

Se extinde și conducta a două de refulare, pe o lungime de 735 m, pe următoarele tronsoane:

- Str. Apeductului, cu 435m, cu conducte de 350 mm
- Str. Călărașilor, cu 300 m, cu conducte de 250 mm

Construit în anii 1909-1911, sistemul de canalizare al orașului, la început cu o lungime totală de 34 km, s-a dovedit a fi mai eficace decât cel al alimentare cu apă, fără a ridica probleme pentru dezvoltarea și extinderea acestuia în localitate. În anul 1933 rețeaua totală de canalizare ajunge la o lungime de 58 km, pentru apă menajeră și pluvială, și de 24 km numai pentru apă pluvială. În anul 1935 s-au colectat 5.946.800 mc. Apa menajeră și pluvială, efectuându-se 58 noi racordări la canalizare.

Permanentă a fost preocuparea pentru extinderea rețelei de canal, numai în anul 1935 fiind realizate extinderi pe 437 m, în următoarele străzi:

- Str. Gheorghe Avrănescu (A.C. Popovici) (78 m)
- Str. Harghita (Vladica Popaz) (47 47 m)
- Str. Bartok Bela (Doamna Stanca) (20-30 m)
- Parcul Municipal (Parcul Elisabeta) (150 m)
- Str. Cireșului (Vasile Carlova) (65 m)

Către începutul deceniului al patrulea, sunt efectuate lucrări de extindere a rețelelor de canalizare în mai multe zone din oraș. Printr-o scrisoare datată la 3 septembrie 1929, adresată președintelui Comisiei Interimare a Municipiului Târgu-Mureș, Ervin Maetz, în calitatea sa de inginer șef al orașului, face mențiunea ca pentru întregirea și complectarea rețelei de canalizare se impune instalarea de canale în unele străzi ale orașului (cu indicarea actualei denumiri), precum:

- Str. Somesului (fosta Micu Clain), parțial, 100 m.
- Str. Oituzului (fosta Roșiorilor), 190 m.
- Str. Iuliu Maniu (fosta Aliaților), parțial, 80 m.
- Str. Bodor Peter (fosta Speranței), 120 m.
- Str. Lavandei, partea stângă (fosta Speranței), parțial, 200 m.
- Str. Săvinești (fosta Coresi), 280 m.
- P-ta Armatei (fosta Aliaților), parțial, 60 m.
- Str. I. Creangă (fosta Piaja Mică), 100 ml.
- Str. Tudor Vladimirescu, partea stângă (fosta Brătianu), parțial, 150 m.
- Str. Tudor Vladimirescu, partea dreaptă (fosta Brătianu), parțial 100 m.
- Str. Rândunelelor (str. Dintre fostele străzi Brătianu și Vaida Voievod), 80 m.

În total 1.460 m conducte de canalizare, în valoare de 803.000 lei.

Față de multe alte orașe, situația alimentării cu energie electrică la Târgu-Mureș poate fi considerate bună. Și în continuare, problemele orașului sunt rezolvate din surse locale. Astfel, Consiliul de Miniștri, prin Hotărârea nr. 1088, din 14 aprilie 1925, autorizează Primăria orașului, respectiv pe Emil A. Dandea, să încheie, la 12 mai 1925, contractul cu „Meceno” S.A. din București, pentru extinderea uzinei electrice, lucrare în valoare de 6.625.500 lei, plus alte cheltuieli de 275.000 lei. Lucrările au fost finalizate în anul 1927, că la 24 mai 1928 ele să fie recepționate. Dat fiind capacitatea surselor existente de producere a curentului electric, timp de mai mulți ani, nu s-a mai pus problema ridicării capacității uzinelor, centralele existente satisfăcând necesarul.

Înregistrată sub nr. 10887, din 5 iunie 1930, o dare de seamă privind activitatea uzinei electrice în 1929, ne oferă numeroase date statistice privind producerea curentului electric, modul de folosință, precum și prețul de utilizare. În anul 1929, uzinele electrice din oraș au produs în total 3.897.916 kw/oră, față de 3.780.475 kw/oră în 1928, deci cu 117.441 kw/oră mai mult. Pe centrale electrice, producția se prezintă astfel:

- Centrala hidraulică a produs 2.820.100 kw/oră, adică 72,35% din total.
- Centrala termică a produs 1.077.816 kw/oră, adică 27,65% din total.

Rețeaua electrică stradală aeriană avea o lungime de 63 km, ea cuprinzând 2.532 stâlpi de lemn, 55 stâlpi metalici și 3 stâlpi de beton armat, în total 2.590 stâlpi, firele electrice montate pe stâlpi însumând o greutate totală de 37.000 kg. Iluminatul public era asigurat prin lămpi de diferite categorii, precum: lămpi suspendate la mijlocul străzilor, în număr de 181 bucăți, cele mai multe în zona mai veche a orașului

Sistemul de fabricare a gazului necesar orașului a persistat și în prima parte a perioadei interbelice. În anul 1925 s-au produs 249.606 mc gaz și 392.750 kg. cocs pentru care s-au întrebuințat: 542.108 kg. cărbune de Lupeni; 34.350 kg. cărbune de Jibou; 33.500 kg. cărbune de Sorecani și 392.920 kg. lemne de foc. Din cantitatea de 249.606 mc gaz, particularii au folosit 69.533 mc.

Introducerea gazului metan la Târgu-Mureș, și începerea consumului cu data de 14 octombrie 1930, îl amplasează printre primele localități din Transilvania, fiind situat după Turda (14 octombrie 1917), dar înaintea orașelor: Sighișoara (11 august 1936) sau Sibiu (27 octombrie 1937). Orașul Târgu-Mureș împreună cu Târnăveni erau legate de Grupul domeniului de la Saroș, cu 12 sonde de producție, transportul gazului făcându-se prin montarea, între anii 1927-1928, a 32,3 km conducte, de 253 și 350 mm diametru.

Prin Decizia nr. 9463/1930 a Consiliului Municipal Tirgu-Mureș, s-a dat acordul pentru distribuirea gazului metan unor consumatori mai mari, dar fără a se fi încheiat în prealabil, contractul de concesiune, situație ce a persistat până în anul 1954, când prin ordinul nr. 66/1935 a Ministerului de Interne, dat în baza Jurnalului Consiliului de Miniștri, nr. 2739 din 22 decembrie 1934, s-a aprobat contractul dintre oraș și societatea de gaz.

Numeroase sunt documentațiile tehnice cu privire la introducerea gazului metan în construcțiile existente, dar și de extindere a rețelei stradale. În anul 1935, Societatea Anonimă Română Gaz Metan, fostul U.E.G., solicită acordul pentru montarea de conducte în străzile:

- Aliaților (actuala Iuliu Maniu) ..... 440 m
- Matei Basarab (actuala Caragiale) .....100 m
- Al. Vaida Voievod (actuala Rodnei) ..... 90 m
- Ecaterina Varga (actuala Ecaterina Varga) ..... 90 m

Documentația este aprobată în ședința din 9 septembrie 1935.

Lucrare publică este și introducerea gazului metan la pavilionul de patinaj din parcul Elisabeta, azi Parcul Municipal. În baza acordului nr 20790, din 22 noiembrie 1935, al Comisiei Interimar, Societatea de gaz realizează lucrările pentru instalarea gazului la Pavilionul de Patinaj, pentru care, prin adresa nr. 53, din 16 ianuarie 1936, înregistrată la Primărie cu nr. 1307, din 18 ianuarie 1936, societatea face cunoscută terminarea lucrărilor de instalații gaze. La 29 ianuarie 1936 are loc recepția lucrării aprobate, al cărei cost este de 69.784 lei, potrivit facturii nr. 978, din 17 ianuarie 1936.

Referindu-se la starea străzilor și piețelor din Târgu-Mureș. la sfârșitul primului, său mandat, primarul Emil A. Dandea arată: "În ce privește refacerea pavajelor, în, procesul verbal al primului consiliu ales căruia i-am predat în aprilie 1926 administrația municipiului, este fixat, ca străzile au fost lăsate în bună stare. Regret că în aprilie a.c. când am venit din nou la primărie, nu le-am putut prelua tot în stare bună"

Cunoscutul profesor și vicepreședinte al Comitetului Interimar, Mihail Demetrescu, într-un articol publicat în gazeta „Orașul” din anul 1934, cu ocazia revenirii lui Emil A. Dandea la conducerea administrației locale, după ce arată starea drumurilor din oraș, face mențiunea: „Una din preocupările de căpetenie ale noii comisii interimare de sub președinția D-lui Dr. Emil Dandea, este tocmai repararea și refacerea din nou a tuturor arterelor de comunicație, și în acest scop, comisia de ingineri și arhitecți ai Primăriei lucrează actualmente de zor la elaborarea unui plan general și complet de reparare și refacere a străzilor. Potrivit planului se prevăd următoarele: strada Călărășilor, Sf. Gheorghe, etc, vor fi reparate cu granit bituminat, altele cu macadam, iar străzile centrale vor fi betonate și reasfaltate. Deocamdată a fost pusă în lucru piața Regele Ferdinand, care va fi complet reasfaltată.

Pentru anul 1934, darea de seamă specifică lucrări de "Refacerea pavajelor și întreținerea drumurilor nepavate", lucrări în valoare de 6.095.027 lei, principalele obiective fiind cele de refacere a stratului de rezistență din beton și de asfaltare în mai multe străzi din zona centrală a orașului, lucrări a căror valoare se ridică la 2.069.000 lei, plus alți 1.276.000 lei; refacerea pavajului cu calupuri în strada Vlahuță, în prezent strada Mărăști. Încheiem această preocupare edilitară cu lucrările din anul 1935, când sunt efectuate lucrări de reparații și întreținere de 5.502.000 lei, dintre care, lucrări de infrastructură de beton pe 26.961 mp și asfaltarea a 20.660,80 mp, tot în străzi din zona centrală a orașului.

Lungimea rețelei de canalizare cunoaște o creștere substanțială, numai între anii 1950 - 1970, crescând de la 65,355 km, la 105,319 km.

Prin punerea în funcțiune, în anul 1973, a noii uzine de apă, stația de epurare trebuia să asigure epurarea a cca. 900 l/sec. apă uzată orașenească, necesitând lucrări de amplificare, cu o valoare de 31.100.000 lei.

Nici sistemul energetic al orașului nu a scăpat de urgia războiului, când în septembrie 1944 uzinele electrice au fost distruse rămânând ca unic furnizor neafectat, centrala electrică a Fabricii de Zahăr. Găsindu-se la Periș două grupuri electrogene noi, neasamblate, acestea s-au montat la uzină din Târgu-Mureș, astfel încât, la 20 septembrie 1945, s-au efectuat probele la primul grup de 1200 kVA. În anul 1949 se reface vechea hidrocentrală, tot sub conducerea lui Farkas Jozsef, concomitent cu terminarea lucrărilor la baraj, a canalului de aducțiune. Agregatele necesare hidrocentralei au fost proiectate de Institutul Politehnic Timișoara și fabricate de Uzinele de Construcții de Mașini Reșița, constând din trei agregate cu turbine „Kaplan” de 750 CP. Punerea în funcțiune a hidrocentralei a avut loc în toamna anului 1950. În anul 1955 este dată în funcțiune termocentrala de la Fântânele, cu o putere totală de 250 MW, de unde în anul 1966 se construiește, până la Târgu-Mureș, rețeaua electrică LEA 35 kV și stația 35/15/3kV din cartierul Dâmbul Pietros. Concomitent se modifică și tensiunea secundară de la 110 V la 380/220 V.

A crescut și lungimea totală a rețelelor stradale de gaz metan, de la 140 km în 1960 la 150,9 km în 1975, 184,3 km în 1980, 189,5 km în 1985 și 194,3 km în 1989.

Ultimele modernizări ale uzinei de apă fiind făcute în anii 1916-1917, Comisia Interimară a municipiului Târgu-Mureș, prin președintele Dr. Popescu A., la 16 august 1929, încredințează firmei Kurz A.G. din Viena întocmirea proiectului pentru o nouă uzina de apă, care să folosească apă de suprafață din râul Mureș. Capacitatea uzinei urma să fie de 7.680 mc/zi, costul lucrărilor ajungând la 23.466.773 lei, însă. cu celelalte cheltuieli colaterale ar fi ajuns la valoarea de 29.859.581 lei. Altă propunere este avansată de firma „Osterreichische Bamağ-Buttner Werke A.G., tot din Viena, care predă municipalității un proiect pentru captarea apei din Mureș și prelucrarea acesteia, cu o capacitate de 7680 mc/zi, valoarea lucrărilor ridicându-se la 21.831.192 lei, cu cheltuielile suplimentare ajungând la 28.224.000 lei. Cele două proiecte, în anul 1929, sunt înaintate Ministerului de Interne, în vederea analizării și exprimării acordului, însă la 11 iulie 1930 Consiliul Tehnic Superior restituie documentațiile spre revizuire și modificare. Se renunța la aceste proiecte și se propune aducerea apei din zona Deda-Bistra.

În final se propune soluția unei uzine de apă pe malul drept al Mureșului în valoare de 20.000.000 lei.

Un alt aspect, mult dezbătut, a fost stabilirea amplasamentului noii stații de filtrare propusă a fi edificată. Un amplasament preferat a fost cel de pe malul stâng al râului Mureș, ferit de inundații, situat în apropierea orașului, ceea ce ar fi contribuit la reducerea lungimii conductelor de refulare și implicit a valorii lucrărilor. Noile schimbări în structura orașului, prin extinderea zonei de locuit în arealul străzilor Libertății, a zonei Gării de Sud, în strada Gh. Doja și din Dâmbul Pietros, a determinat noi viziuni în crearea unui sistem de alimentare cu apă, prin crearea unui nou inel care să înceapă din str. Cuza Vodă prin străzile Colentina (str. Iuliu Maniu), Băneasa, F-cii de Zahăr, Gh. Doja, în continuare peste Dâmbul Pietros cu închiderea în str. Lungă (B-dul 1 Decembrie 1918), trecând pe lângă fosta fabrică de mașini „Transilvania” Propunerile inginerului Becsey au fost realizate în anul 1928, toate acestea măsuri ducând la îmbunătățirea calității apei, concomitent cu asigurarea unui debit de apă de 5.000 mc/zi.

Retrăgându-se, în septembrie 1944, armatele hitleriste au distrus barajul de pe Mureș, stația de pompare a apei, cât și alte „obiective de importanță strategică” precum uzinele electrice etc. Odată distrus barajul nu mai putea regla debitul de apă al râului și, ca urmare, nici al „turbinei”, la rândul ei, și aceasta fiind distrusă pe alocuri Prin folosirea unor pompe ușor avariate sau împrumutate, s-a reușit ca orașul să primească apă, astfel că în ianuarie 1948, arhitectul Rado Kalman, șeful Serviciului Tehnic al orașului, reproiectează stația de pompare, iar la 7 noiembrie 1948, noua uzină de apă intră în funcțiune la capacitatea de 12.000 mc/zi.

Din categoria „obiectivelor de importanță strategică” și care au fost distruse în toamna anului 1944, au făcut parte și podurile peste pârâul Pocloș, necesitând reconstruirea sau repararea lor în cel mai scurt timp. Sunt, astfel, realizate lucrări de reparații la mai multe poduri, între care și cel din strada Liviu Rebreanu, la care s-au efectuat lucrări între anii 1947-1948.

Podurile nou construite peste pârâul Pocloș, au primit denumiri, după numele unor „ilegaliști ai Partidului Comunist Român”, cum sunt podurile din strada Libertății, cu denumirea de „Bernath Andor” sau cel din strada Iuliu Maniu cu numele de „Lazăr Odon „la cele din străzile Liviu Rebreanu și

Gh. Doja, în urma lucrărilor ulterioare de lărgire și consolidare a podurilor, parapetul de beton ce purta inscripțiile a fost înlăturat.

În prima parte a perioadei postbelice, singurele cimitire din oraș erau cele confesionale, cel reformat din strada Crizantemelor nr. 4, cel romano-catolic din strada Al. Papiu Ilarian nr. 21, cele izraelite din străzile Verii nr. 10 și Suceava nr. 29, cel ortodox și greco-catolic din strada Mitropolit Andrei Șaguna nr. 9, 11, precum și cimitirul săracilor, azi Cimitirul Comunal, din strada Verii nr. 32/A. Mai există câte un mic cimitir și în cele două localități componente ale orașului, în strada Dealului din Mureșeni și în strada Remetea.

Sistemul de canalizare al municipiului Târgu-Mureș are bază proiectul din anul 1908, cu o suprafață de 701 ha, extinsă pe parcurs, concomitent cu extinderea localității. După distrugerile din anul 1944, când s-au aruncat în aer sala de mașini și instalațiile uzinei, s-a trecut la reconstruirea acesteia. Încă în anul 1956, I.P.R.O.E.D. București întocmește documentația „Stația de epurare a orașului Târgu-Mureș”, amplasată în fosta localitate Mureșeni.

Între anii 1966-1968 s-a realizat colectorul principal al zonei industriale, pe strada Gh. Doja începând din zona Fabricii de Produse Lactate, racordându-se la colectorul principal al orașului, în dreptul Combinatului de Îngrășăminte Azotoase.

La 13 mai 1970 apele revărsate ale Mureșului au creat pagube deosebite, atât orașului, cât și locuitorilor săi. Bilanțul pagubelor a fost deosebit de grav: 2702 case inundate, 2564 case avariate, 138 case distruse, 42 de unități industriale afectate etc., valoarea pagubelor fiind apreciată la suma de 84.186.000 lei. Este considerată ca fiind cea mai mare inundație provocate de râul Mureș în zona Târgu-Mureșului.

În anul 1975, sunt stabilite unele măsuri pentru umplerea albiei pârâului Voiniceni, devenit nefuncțional, pe o lungime de 3000 m și o lățime de cca 10 m,.

Tot în anul 1975, în luna iunie, o nouă inundație afectează o bună parte din oraș. De această dată, s-au revărsat apele pârâului Pocloș, acesta fiind amenajat doar în partea de amonte de la podul din strada Gh. Doja, respectiv și porțiunea din zona cartierului Tudor Vladimirescu, prin taluzarea malului și placarea cu plăci de beton, lucrări efectuate cu AC nr. 419/44654/1967, valoarea acestora fiind de 667.200 lei. Restul cursului, în aval de podul străzii Gh. Doja, o constituia albia naturală, subdimensionată, departe de a avea capacitatea preluării unui debit mare de apă. Prin urmare, și cursul acestui pârâu este redimensionat și betonat, până în punctul de vărsare în râul Mureș. De altfel, prin proiectul nr. 6777/1973 al I. P.J. Mureș, s-a prevăzut amenajarea pârâului Pocloș, tronsonul cuprins de la podul din strada Budai Nagy Antal, până la vărsarea în râul Mureș. Prin betonare s-a creat un adevărat „canal de fuga”, cu o lățime de 8,50 m. În apropierea limitei superioare pereții din beton au o retragere de cca. 30 cm, care să permită în viitor, montarea de grinzi pentru acoperirea albiei, ce poate primi o utilitate publică. Acoperirea acestuia era condiționată de realizarea a doua baraje în zona amonte a celor două brațe ce formează pârâul Pocloș, lucrări care nu s-au mai efectuat. Pentru amenajarea noii albiei a pârâului, precum și pentru realizarea lucrărilor, prin Decretul nr. 118/1975 s-au aprobat exproprierile și scoaterea din producția agricolă, definitiv sau temporar Cea mai importantă amenajare urbană, menită să asigure condiții de destindere a locuitorilor și

de petrecere a timpului liber, este Complexul de agrement și sport „Mureșul”, din strada Plutelor nr. 2, mai bine cunoscut de către localnici sub denumirea de „Week-end”. Fără îndoială, este creația anilor de după 1960, până prin anii 1975, când complexul primește mărimea și principalele forme și dotări existente, cunoscând o neîntreruptă activitate de modernizare și întreținere.

Situată în partea de nord a orașului, pe malul râului Mureș și în vecinătatea localității Sîngeorgiu de Mureș, în urmă cu o sută de ani această zonă de agrement nu există. O hartă a orașului, provenind din anul 1872, arată existența în zonă a unui cot al râului Mureș, azi dispărut, precum și un lac alungit ca o prelungire a pârâului Cai, ce se varsă în râul Mureș. La numai trei ani distanță, harta provenind din anul 1875, prezintă aceeași zonă, doar ca de această dată este înfățișat și pârâul Căi ce alimenta lacul la rândul său legat de fostul braț al râului Mureș. Harta conține denumirile toponimice existente la acea dată, suplimentar fiind prezentate, prin numerotare, loturile, pentru fiecare categorie de parcelă. La mai bine de 50 de ani distanță, Schița de sistematizare a orașului din anul 1955, încă nu prezintă vreo amenajare a zonei de agrement, însă fostul braț al Mureșului nu mai există, el dispărând în urma puternicelor inundații din anii 1911-1914, precum și a lucrărilor, din anul 1944, de construire a barajului din beton și a turbinei. Încă din perioada interbelică, pe malul lacului rămas s-au construit căsuțe de agrement, construcții din materiale ușoare, unele existând și în anii 1980-1990.

### **EVOLUȚIA TRAMEI STRADALE ȘI A PARCELARULUI**

Raportat la numărul locuințelor și al populației, suprafața orașului, de 31 ha, din anul 1350, poate fi considerate destul de mare dacă o comparăm cu aceea a orașelor Sibiu (55,1 ha). Bistrița (24,2 ha), sau Brașov (31,6 ha).

Este greu de presupus, fie și estimativ, care a fost numărul construcțiilor, respectiv al gospodăriilor, în acea perioadă. Pe baza socotelilor din registrele de dijme papale din anii 1332-1336 se poate face calculul, evident aproximativ, al numărului gospodăriilor existente. În anul 1332, pentru prima piață, este menționată suma de 40 denari, pentru a doua piață un fertun de argint bun, deci echivalentul a 44 denari; pentru 1334 un fertun și trei kuntini, echivalentul a 52 denari și, în sfârșit, pentru anul 1335 s-a achitat o sumă de 3 lotoni de argint, adică 36 denari. Rezultă, ca atare, în medie circa 43 denari anual.

La începutul atestării sale documentare, orașul avea un număr de 69-71 gospodării, fiind încă un târg în formare, dacă îl comparăm cu celelalte orașe din Transilvania care, în anul 1350, aveau un număr însemnat de parcele clădite, cum s-a stabilit pentru Brașov - 650, Sibiu - 550 și Bistrița - 420 parcele.

Luând în considerare data construirii edificiilor de cult, situate pe platoul cetății, ca și a bisericilor din zona străzii Bolyai, putem încadra cronologic cristalizarea urbană a orașului, începând cu secolul al XV-lea. Acestui secol îi corespunde apariția primei bresle de oraș și anume breasla măcelarilor, în anul 1493, dar și consolidarea unei vieți culturale, pe fondul unei păături orășenești avute, întrucât tot în acești ani, și anume, la 28 septembrie 1495, se vorbește de un magistrat de școală -Stephanus de Gernyeszagh (Ștefan de Gornesti).

Tipologia terenului coroborată cu structura parcelelor, întregită cu nevoile și posibilitățile economico - sociale ale populației au determinat o dezvoltare aglutinată a orașului, însoțită și de o extindere polinucleară. Lipsa mărturiilor documentare contemporane, modificările survenite de-a lungul secolelor în tipologia localității fac imposibilă cunoaștere exactă a vechii structuri a orașului. Au putut exista, la începutul secolului al XV-lea, cel puțin trei asemenea nuclee situate la nord, est și sud de biserică de pe colină, dezvoltându-se pe fondul vechilor asezăminte. Judecând după orientarea fronturilor și în funcție de existența terenurilor propice pentru construcții, nucleul nordic îl formează cele câteva mici parcele de pe străzile Avram Iancu și Mitropolit Andrei Șaguna. Forma similară, tot la fel de puțin conturată, avea și nucleul de est, situat de-a lungul părții drepte a străzii Mihai Viteazul, pe partea stângă fiind pârâul care colecta izvoarele de pe versanții învecinați, până în apropierea intersecției cu Bulevardul Cetății (fost Mareșal Ion Antonescu), cu încă câteva loturi răzlețe din zona străzilor Papiu Ilarian, Lt. Erou Petre Popescu și Băilor. Ultimul nucleu, cel din sud, cuprindea parcelele situate pe străzile Borsos Tamas și Mihai Kogălniceanu, ambele perpendiculare pe frontul pieții, loturi din zona străzii Marton Aron (Lupeni) unde se află și târgul de animale. Acesta din urmă este cel mai ordonat, cu loturi relativ mici, dispuse unul lângă altul, probabil locuite de numeroși meșteșugari și unde se aflau cele mai multe edificii religioase și sociale, fiind, ca atare, și zona cea mai veche a orașului.

Astfel s-a ajuns la formarea a numeroase pajiști intravilane, unele existente și în anul 1750, prezentând spații largi care, cu toate modificările structurale, s-au păstrat în mare parte. Numai așa se explică existența largului bulevard de lângă cetate, a pieții situate la est de acesta (înainte de formarea străzii Nicolae Iorga). Există o pajiște internă, destul de întinsă, în strada Marton Aron, în zona de intersecție cu străzile Sportivilor și Arinului, probabil că urmare a spațiului ocupat de vechiul târg de animale.

Străzile sau ulițele, în cea mai mare lor parte, erau înguste și întortocheate, fără a avea aliniamente rectilinii pe distanțe mai mari, configurația lor fiind determinate în bună măsură și de relief. Până la formarea arterelor

din orașul de jos, legatura cu restul localităților trecea prin strada Avram Iancu și în continuare, prin strada 22 Decembrie 1989 spre Reghin; prin străzile Bolyai și Ștefan Cel Mare, în continuare Bulevardul 1 Decembrie 1918 spre Sighișoara; din strada Bolyai, prin Marton Aron și mai departe strada Gheorghe Doja spre Luduș și, în sfârșit, din piața Petöfi, prin strada Călărașilor spre Bând.

Nominal străzile sunt pomenite ceva mai târziu, pentru început cele situate în partea de sus, mai veche, apoi cele din orașul de jos, partea mai nouă. Cea mai veche denumire de strada cunoscută este Sfântu Nicolae, aflată în partea superioară a străzii Bolyai, după numele bisericii învecinate, pomenită în anul 1511; apoi strada Sfântu Gheorghe, azi strada Revoluției, pomenită la 1554, nume întâlnit și în anii 1607 și 1614. Tot din anul 1554 este cunoscută și strada Sâncraului, azi strada Călărașilor, denumire avută și în anii 1636 și 1637. La 1575 este amintit fostul Pasaj Mare, azi primul tronson al străzii Bolyai, desființat prin amenajarea străzii către sfârșitul secolului al XIX-lea. Din anul 1597 avem cunoștința de strada Pocloș corespunzătoare actualelor piețe Trandafirilor și, parțial, Victoriei.

În secolul următor întâlnim tot mai numeroase denumiri de noi străzi, dintre care enumerăm doar câteva. Începând cu anul 1601 este amintită strada Claustrului azi primul tronson al străzii Mihai Viteazul, pe care era situată cunoscută mănăstire de maici. La 1602 avem cunoștința de strada Cosma, aflată în încinta cetății feudale, care împreună cu strada Damian au dispărut prin demolarea clădirilor în secolul al XVIII-lea. Despre strada Borsos Tamas, fosta Olarilor, avem cunoștința din anul 1613 și destul de curând, în anul 1629 și de strada Oborului de vite azi strada Marton Aron. Teritoriul pe care era situat fostul obor de vite (Baromvasar), de la care a preluat strada denumirea, este amintit mai devreme, la 1622. Foarte curând, la 1648, este amintită Strada cu pietriș azi strada Avram Iancu, însă zona este amintită ceva mai devreme, în anul 1630. Încheiem șirul acestor vechi denumiri de străzi cu strada Morii cunoscută încă din anul 1641 și a cărui nume s-a păstrat neschimbat până în prezent.

La sfârșitul secolului al XVI-lea, în ansamblul ei, rețeaua stradală a centrului istoric poate fi considerate conturată în cea mai mare parte. În general ea s-a păstrat până în zilele noastre, cu excepția străpungerilor din perioada modernă. Orașul poate fi considerat ca o localitate relativ dezvoltată, atât economic cât și cultural.

Din secolul al XVII-lea, orașul avea să se dezvolte, cu precădere, pe platforma inferioară a râului Mureș, formând Orașul de Jos sau Orașul Nou.

Pentru comparație se redau tabelele de impuneri ale locuitorilor care, începând cu anul 1611, până în secolul al XVIII-lea, oferă unele posibilități de cunoaștere, prin comparație, a numărului de persoane impuse din fiecare zonă. Din motive bine cunoscute, datele nu pot fi considerate complete și exacte.

Data documentului	Împărțitura de sus	Împărțitura de jos	Total oraș
12 ianuarie 1620	249	238	487
18 aprilie 1635	279	277	556
5 octombrie 1635	320	284	604
4 februarie 1637	314	294	608
3 octombrie 1637	291	279	510
20 februarie 1638	143	305	448
18 iunie 1638	136	275	421
5 noiembrie 1639	312	262	574
18 februarie 1640	323	281	604
6 iulie 1640	280	268	548
25 iunie 1641	281	280	561
25 septembrie 1641	272	265	537
1 februarie 1642	129	285	414
27 februarie 1643	136	282	418
6 februarie 1644	324	283	607
18 ianuarie 1645	324	287	611
23 mai 1645	251	248	499
25 martie 1646	301	275	576
25 august 1651	320	272	592
21 martie 1655	321	276	592
22 februarie 1659	301	293	594
24 ianuarie 1660	275	274	549
1 mai 1660	280	266	546
12 iulie 1664	306	265	571

16 ianuarie 1665	302	242	544
10 iulie 1665	291	373	564
1670	305	279	584
26 ianuarie 1675	312	340	652
ianuarie 1685	326	328	654
1686	328	299	627

De-a lungul deceniilor aspectul oraşului cunoaşte transformări, zestrea urbană fiind încontinuu îmbogăţită. Pe lângă cetatea aflată în construcţie, sunt realizate o serie de alte clădiri, cu unul sau două niveluri, în parte din materiale durabile. Analizând evoluţia spaţiului urban constatăm că din punct de vedere urbanistic, străzile şi pieţele s-au conturat. Prin reconstituiri ale caselor din zona centrală a oraşului, ca şi din descrierile contemporane, cel puţin teoretic, putem aprecia aspectul principalelor zone ale oraşului. Piaţa Petőfi a fost principală piaţă a vechiului oraş, ea fiind direct legată şi de noul centru în curs de formare. Cel mai important monument care domină piaţa este ansamblul arhitectural al cetăţii. Cel târziu, în ultimele decenii ale secolului, pe amplasamentul de azi al casei Teleki Domokos şi al Teatrului de Păpuşi, se află un han pomenit sub numele de "Pipă Mică" (Kis Pipa), demolat la sfârşitul secolului al XVIII-lea cu ocazia construirii casei nobiliare. În partea de sud-vest a pieţii, la 1623, s-a construit casa lui Francisc Nagy Szabo, ca expresie a Renaşterii târzii transilvane. Alte vechi construcţii au fost demolate odată cu construirea actualelor clădiri, provenite din ultimele două secole. În perioada analizată, perimetrul pieţii Bolyai era acelaşi cu cel de astăzi. Cunoscută sub numele de "Sfântu Nicolae", piaţa era dominată de biserica ce purta acelaşi nume. Având un fond construit iniţial, mai puţin durabil, piaţa nu mai păstrează nici una din construcţiile avute. În formare se află şi piaţa Trandafirilor care, la început, a avut clădiri modeste, pe parter, întregul fond fiind înlocuit în secolele XVIII—XIX, cu actualele construcţii.

Caracterul neunitar al parcelelor existente pe teritoriul celei de-a două terase a râului Mureş, determinat de realizarea lotizărilor în etape succesive, indică totuşi faptul că la începutul secolului al XIV-lea existau zone lotizate. După poziţia în sit, oarecum centrală, mărimea şi forma parcelelor - de regulă de dimensiuni mici şi formă neregulată - se poate trage concluzia că cele mai vechi loturi create în spaţial urban al fostului târg sunt cele din zona pieţii Bolyai, zonă care se presupune că exista încă înainte de anul 1300. Din această piaţă, spre nord, se înşirau parcele de-a lungul străzii Kogălniceanu şi parţial pe strada Borsos Tamas, oarecum paralele, iar spre sud strada Marton Aron (Lupeni), pe care se află terenul unde se ţineau târgurile oraşului.

Nu întâmplător în această zonă, probabil în jurul anului 1300, se construieşte biserica „Sfântu Nicolae”, care cu forma sa, presupus romanică, constituia principalul edificiu.

La nord de acest nucleu există o zonă mai vastă pe care, ceva mai târziu, se vor ridica construcţiile monahale şi, apoi, fortificaţia. Concomitent puteau exista şi unele parcele dispersate, fără ca acestea să formeze un front încheiat. Din cele 69-71 gospodării existente între anii 1332-1336 pe teritoriul oraşului acestui nucleu îi revin cel mult 35 -38 parcele, adică mai mult de jumătate, din care 9-10 parcele formau un front de cca. 200 m în strada Kogălniceanu şi, în sfârşit, 11-12 parcele în strada Bolyai, în zona pieţii. Spre sud-est se află cel de-al doilea nucleu, mai mic, cu un număr de cca. 8-10 parcele înşiruite, în cea mai mare parte situate pe latura dreaptă a străzii Mihai Viteazul şi cca. 4-5 parcele pe o stradă azi dispartă, ca urmare a construirii actualului liceu „Al. Papiu Ilarian”. La nord, ultimul nucleu cuprinde trei grupări mici de parcele, dintre care circa 10-12 parcele înşiruite pe frontal de est al străzii Avram Iancu şi alte 5-6 parcele în strada Mitropolit Andrei Şaguna, respectiv pe partea opusă cimitirului ortodox. Cele trei nuclee, împreună cu pajiştile intravilane, cuprindeau în anul 1350 un teritoriu de circa 31 ha.

Începând cu secolul al XV-lea evoluţia parcelelor cunoaşte o extindere mai semnificativă, prin crearea de noi gospodării care, de această dată, străpung limitele perimetrului existent, cu tendinţa de prelungire a fronturilor parcelate existente. Mai întâi remarcăm continuarea extinderii oraşului spre sud-vest, respectiv completarea cvartalului din zona pieţii Bolyai, care până la mijlocul secolului ajunge până în dreptul străzilor Bradului şi Liszt Ferenc. La sud de acesta, până către mijlocul veacului, se mai formează câteva parcele care, prin închegarea fronturilor, aveau să dea naştere străzilor Fântânei şi Izvorului. Concomitent, prin divizarea loturilor din piaţa Bolyai, s-a creat un nou front de locuinţe, delimitând strada Retezatalui, aproximativ tronsonul situat între străzile Marton Aron (Lupeni) şi Liszt Ferenc. Spre est şi nord parcelarea nouă este ceva mai lentă, caracterizată de închegarea frontului existent, cât şi prin apariţia câtorva loturi, 3 sau 4, în zona de intersecţie a străzilor Mitropolit Andrei Şaguna şi Avram Iancu. Rămânând încă pe această terasă remarcăm finalizarea, cel puţin în ansamblu, a edificiilor monahale din incinta viitoarei cetăţi, în jurul căreia aveau să apară şi construcţii de locuinţe.

Probabil, acestei perioade îi corespunde şi apariţia primelor parcele spre vest de vechiul perimetru al localităţii, cu tendinţa de trecere în partea mai joasă (zona actualului centru). Având în vedere natura terenului, în pantă, cât şi spaţiul oarecum limitat, se creează un nou şir de loturi pe latura de vest a străzii Târgului, cât şi alte noi parcele pe latura de est, prin divizarea loturilor din strada Kogălniceanu. Tendinţa de



trecere spre partea de jos o întâlnim și la strada Avram Iancu, prin formarea unui nou șir de parcele, pe un front de circa 180 m, între pasajele Scăricica și Palas. La sudul acestui grup de parcele, la o diferență de timp relativ scurt, apar noi proprietăți în două grupuri distincte:

Primul spre strada Avram Iancu și Poștei, care este mai timpuriu și al doilea grup, situat între străzile Avram Iancu și Revoluției, ceva mai nou, al cărui front este mai retras spre strada Revoluției. În urma acestor noi parcelări, până la mijlocul secolului al XV-lea, perimetrul orașului ajunge să cuprindă o suprafață de circa 50,50 ha.

Mărimea deosebită a parcelelor, de formă mai alungită, arată ca în etapa următoare s-a trecut la o mai accentuată extindere a orașului spre est, creându-se fronturile principalelor drumuri de mai târziu: Revoluției, Călărașilor și Trandafirilor. Strada Revoluției a fost parcelată începând de la intersecția cu strada Călărașilor, în mod succesiv, pe frontul estic până în dreptul străzii Eminescu, pentru că până în anul 1500 parcelarea să fie extinsă aproximativ până în zona Clinicii medicale nr. 2 iar pe frontul vestic, de la intersecția cu strada Poștei până în dreptul pasajului Scăricica, de unde, printr-un nou aliniament rectiliniu să se extindă până la pasajul Palas.

Etapizat, se formează și strada Călărașilor, parcelarea pornind dintre piața Trandafirilor, prin crearea a circa 19-21 loturi, pe ambele fronturi, până în dreptul străzilor Brăila și Aurel Filimon. Afirmația este întărită prin însuși faptul că parcelele sunt paralele, astfel încât, în zona de curbură din apropierea intersecției să prezinte frânturi pentru a le asigura o oarecare perpendicularitate pe stradă. Curbura străzii Călărașilor nu este întâmplătoare. Ea a fost determinată de un veritabil obstacol natural, care la acea dată putea fi numai o apă, probabil vreo rămășiță a unui din brațele râului Mureș.

Concomitent cu formarea cvartetelor aparținătoare celor două străzi, se formează și strada - piața Trandafirilor, care, până prin anul 1500 se extinde pe ambele laturi, la est până în zona fostului Pasaj Mic, extinzându-se, mai apoi, până la strada Bolyai (fost Pasajul Mare), iar la vest, cel mult până în apropierea fostului cinematograful. Față de perimetrul avut la 1400, în anul 1500 suprafața orașului ajunge la circa 70 ha, deci aproape la o dublare.

În secolul următor remarcăm extinderea noului centru, pentru o primă etapă prin crearea de noi parcele, în continuarea celor existente, fronturile fiind extinse până în zona străzilor Horea și Artei, ca până la 1600 piața să ajungă în zona Palatului Culturii. Atât formă cât și dimensiunile pieții, la fel, sunt determinate de cursurile de apă care la acea dată, încă mai străbăteau piața, motiv pentru care densitatea construcțiilor este foarte redusă, edificiile fiind construite, în exclusivitate, din materiale ușoare, nedurabile.

Rând pe rând se completează și fronturile străzilor încă nedefinitive, tinzând spre un contur general mai încheiat. Se înregistrează completarea străzii Bolyai prin prelungirea cu strada Ștefan Cel Mare, parcelările ajungând până în apropierea spitalului "Sf. Duh". Tot spre sud, prin separarea parcelelor, se formează strada Fântânei, cât și cel de-al doilea front de construcții din strada Retezatului.

Spre nord localitatea se extinde prin noi parcelări în strada Revoluției și extinderea lor, creându-se astfel piața Republicii. Din cauza unui braț al râului Mureș, care curgea prin zonă, se dezvoltă doar frontul estic al pieții, pe un aliniament relativ rectiliniu, prin crearea a 10-12 parcele mari, parcelarea ajungând până în zona de intersecție cu strada Vișeuului. După anul 1550 se continuă parcelarea frontului estic al pieții, printr-un nou aliniament, cu încă 6-7 parcele, mult mai înguste și cu suprafețe mai mici, până în zona străzii Avram Iancu, care, până la acea perioadă, constituia artera de penetrație în localitate. Spre vest, drept urmare a amenajării drumului iau ființă 3-4 mici parcele, izolate, care, cu ocazia modernizării pieții în perioada dintre cele două războaie mondiale, sunt desființate.

Drept urmare, vatra orașului ajunge să ocupe o întindere relativ mare, de 88 ha în anul 1550 și de 96 ha în anul 1600. Această stare devine explicabilă prin însuși faptul că față de acele orașe obligate să se dezvolte într-un spațiu restrâns, încorsetat de ziduri de piatră, ca Brașov, Sibiu, Mediaș, Cluj etc., Târgu-Mureș a fost o localitate deschisă, caracteristică târgurilor acelor vremuri. Astfel se explică densitatea redusă a populației care, în anul 1600, putea fi de circa 14 locuitori/ha, mult mai redusă decât a orașelor întărite.

La sfârșitul veacului XVI Târgu-Mureșul depășea faza de târg, îndeplinind condițiile pentru a deveni oraș. Față de situația existentă în jurul anului 1600, până la sfârșitul primului pătrar al secolului următor, teritoriul orașului se extinde spre vest, prin prelungirea străzii Călărașilor, cât și prin formarea străzii Arany Janos, suprafața localității ajungând la circa 105 ha. Până la mijlocul secolului teritoriul se extinde, cu precădere, tot spre vest, prin prelungirea celor două străzi mai sus menționate, ca și formarea străzii Morii. Spre nord teritoriul se extinde prin crearea legăturii dinspre strada Mihai Viteazul și Bulevardul Mareșal Ion Antonescu. Teritoriul orașului ajunge la o suprafață de 115 ha.

Este perioada când Consiliul orașului este preocupat de dezvoltarea localității și de ridicarea "gradului de urbanizare", prin popularea unor zone din oraș. Mai puțin edificate. Astfel în anul 1633, în timpul judeului Petra Szabo, se ia hotărârea parcelării unei zone învecinate spre est cu cetatea orașului, dispoziția fiind consemnată în Cartea orașului sub titlul: Constituțio Oppidi Marus Vasarheli. Anno Domini 1633 Die 9-a marty tempore Judicatus. Prudentis ac Circumspecti D-ni Petri Sartoris senioris. Se stabilește, astfel, ca terenul (câmpul) situat în spatele cetății să fie lotizat și vândut locuitorilor pentru construirea de case. O

persoană putea dobândi teren de cel mult 6 stânjeni, la un preț de 2 florini stânjenu, cu obligarea construirii numai de locuințe și nu curți gospodărești și condiționat de achitarea impozitului. Orașul putea vinde și teren pentru case, de 20 stânjeni în lungime și 6 stânjeni lățime. Dacă, în termen de un an dobânditorul nu construia casa, terenul revenea, din nou, orașului. Nu se specifică zona parcelată, dar presupunem că este aceea situată în preajma străzilor Mitropolit Andrei Șaguna, Cosminului, Bulevardul Cetății.

La sfârșitul secolului suprafața orașului ajunge la 152 ha, perimetrul acestuia fiind puternic conturat de Bulevardul 1 Decembrie 1918 spre sud și strada Cuza Vodă spre sud-vest

Începând cu secolul al XVIII-lea, datele statistice sunt întregite cu cele cartografice. O primă reprezentare grafică a orașului o găsim într-o lucrare cartografică, întocmită în anul 1735, de către ofițerul austriac Johan Konrad von Weiss și care poartă titlul: NOVA ET ACCURATA GEOGRAPHICA/ MAPPA DACIAE MEDITERANEA/ SEU/MODERNI PRINCIPATUS/ TRANSYLVANIA/ AUGUSTISSIMO ROM: IMPERATORI/ CAROL VI/PRINCIPI HAEREDITARIO PATRI PATRIA DEDICATĂ/SUB PRAEFECTURA MILITARI FRANCISCI PE PAULA SRI COMTIS, A WALLIS/SUMTIBOS PROVINCIAE CURA ARCHITECTURA MLITARIS PROTRITUNI ION: CONRADI DE WEIS COMMENSURATA ED DELINEATA/MDCXV. Harta nu oferă prea multe date. Orașul (Waserhely) figurează pe malul stâng al râului Mureș, fiind străbătut de pârâul Pocloș. Teritoriul este bine conturat, el cuprinzând atât orașul propriu-zis, cât și proprietățile din jurul său, spre sud întinzându-se de la hotarul cu satul Mureșeni, spre sud-est până pe Valea pârâului Pocloș, în zona de confluență a celor două brațe (zona Sașvarului), iar spre nord-est până în zona actualui teren de agrement "Mureșul". Prin semne distincte sunt menționate bisericile și cetatea.

Din anul 1750, ne parvine prima hartă cunoscută a orașului, unde precizia topografică este relativă, dar destul de proporționată față de ridicările topografice moderne. Harta redă întreaga localitate cu rețeaua stradală medievală păstrată, de semnalat fiind doar orientarea atipică, inversa față de nord. În partea superioară a hărții se află înscris în limba germană, din păcate prea puțin lizibil, titlul hărții: Plan/der Warosch der Calvinischer Stadt/Marosch - Vasarhely nebst dem Schloss welsches in Rebellionen Zeiten ewiger eassen ruiniert worden, după care: "Explication uber das Schloss", prin litere fiind specificate principalele clădiri existente în cetate. Hartă ne oferă elemente extrem de prețioase cu privire la întinderea teritorială a orașului. Ea cuprinde zona mai veche, mai dens construită, cu piețele, străzile și ulițele existente, principalele construcții, cu indicarea destinației lor: die Residenz = Primăria, Walahische Kirche = Biserică românească, etc. Este reprezentată cetatea, în a cărei incintă se mai disting câteva clădiri, aparținătoare fostelor străzi Cozma și Damian. Structura orașului de jos, mai nou, este diferită față de cea a orașului de sus, drumurile fiind mai largi, prezentând trasee fluente, îndeosebi cele de tranzit. Anumite zone indică o economie agro-pastorală sau agricolă incipientă, ele având o densitate scăzută.

Rămânând la evoluția teritoriului orașului, în primele cinci decenii ale secolului al XVIII-lea, spațiul clădit avea să cunoască noi extinderi în partea de jos, mai nouă, prin crearea de noi loturi și, ca urmare a prelungirii străzii Călărașilor, Morii și Arany Janos, până către brațul Mureșului. Sunt deja conturate străzile Eminescu, Sinaia, Chinezu și ulița existentă anterior amenajării pieței Mărășești. Zona străzilor Cuza Vodă și Baladei încă formează un spațiu liber, needificat, mărginit de terenuri agricole, iar piața Matei Corvin încă nu era creată. În partea de sus, orașul își întinde teritoriul prin cuprinderea cimitirelor (la acea dată mult mai restrânse) ca și a unor porțiuni din zona străzii Mitropolit Andrei Șaguna. Procedul de creștere a numărului de gospodării rămâne tot împărțirea parcelelor existente, fenomenul divizării fiind cel mai frecvent în zona străzilor Izvorului, Fântânei, Strâmbă și Ștefan Cel Mare.

Până la mijlocul secolului al XIX-lea, teritoriul orașului se dezvoltă cu precădere în partea de sud. Noile case de locuit sau edificiile publice se realizează pe terenuri virane, sau în locul unor case vechi, demolate sau arse, ele fiind construite mai ales de-a lungul principalelor artere sau al vechilor străzi medievale. În primul rând se creează loturi de-a lungul străzii Gheorghe Doja, la acea dată fiind principală arteră de penetrație în oraș dinspre Cluj. Pentru început, sunt cuprinse terenurile dintre strada Gheorghe Doja și strada Liviu Rebreanu, unde iau ființă unele întreprinderi de manufactură, dar și clădiri de locuit. La acea dată, străzile Liviu Rebreanu și Rodnei erau drumuri de câmp care mărgineau hotarele. Pe partea stângă, parcelarea străzii Gheorghe Doja ajunge până în zona de intersecție cu Bulevardul 1848 și a Grupului Școlar Industrial „Avram Iancu”. Altă extindere are loc în zona străzii Belșugului, prin parcelarea terenurilor de pe partea stângă. Atât strada Belșugului cât și Libertății (până în zona pârâului Pocloș), formau drumuri de câmp, fără loturi construite. În partea de sud a orașului se continuă fenomenul de parcelare a terenurilor și construirea de locuințe. Este o zonă în care predomină casele mici, cu grădini și acareturi gospodărești. De la principală preocupare a locuitorilor acestei zone provine și vechea denumire a străzii Agricultorilor (Szanto). Mult mai modestă este extinderea teritoriului în partea nordică a orașului, în zona străzii 22 Decembrie 1989, până către piața de zi, cu parcele mici și case numeroase locuite de familii mai sărace. La mijlocul acestui veac, teritoriul orașului ajunge la o suprafață de 235 ha, din care zonă locuită la 211 ha.

În anul 1872 se trece la realizarea, pe date moderne, a primei ridicări topografice, cu întocmirea evidențelor cadastrale. Lucrarea este coordonată și finalizată de inginerul Jelinek Antal, care, la 25 august 1873, centralizează datele privitoare la teritoriul orașului, trecându-le într-un registru aparte: "Kulteruleteinek

foldkonyve. 1872 " (Evidența terenurilor din extravilan. 1872). Partea cea mai importantă a lucrării o constituie cele 23 planșe, întocmite la scara 1:2880 și care cuprind teritoriul administrativ al orașului. Confirmarea exactității ridicărilor topografice de pe teren, trecută aparte pe fiecare planșă, este menționată la 15 decembrie 1875. Întregul teritoriu al orașului cuprinde o suprafață de 3287 ha, 1203 mp (5712 iug., 98 stj. P), din care 277 ha, 4061 mp o constituie intravilanul.

Deși nu este prezentat printr-o planșă aparte, de această dată intravilanul poate fi determinat cu ușurință, cu ajutorul celorlalte zone ale extravilanului, el fiind trecut cu nr. I. Raportat la structura actuală a orașului, intravilanul era conturat de următorul perimetru: spre sud strada Belșugului, cu o frântură la intersecția cu strada Libertății, pentru a urmări traseul pârlului Pocloș, până în apropierea podului din B-dul 1 Decembrie 1918, de unde, brusc, deviază spre nord-vest, pe traseul străzii Al. Papiu Ilarian, până la intersecția cu strada Călimanului. De aici, perimetrul urmărește configurația terasei superioare a Cartierului funcționarilor și anume limitele exterioare ale străzilor Călimanului și Vulcan, de unde, din nou, intersectează strada Al. Papiu Ilarian. Din acest punct perimetrul urmărește traseul străzii, apoi cotește spre Bulevardul Cetății, trece pe lângă Garnizoana militară, apoi spre străzile Bujorului și Avram Iancu, până în zona de intersecție cu străzile Nicolae Grigorescu și 22 Decembrie 1989, care constituie punctul nordic extrem al orașului. De aici, perimetrul intravilanului deviază spre vest, urmărind traseul unui pârliaș care anterior străbătea partea nordică a pieței Republicii, traversează piața Mărășești, apoi strada Pavel Chinezu, Canalul Turbinei, aproximativ în preajma podului de cale ferată, până la râul Mureș. De-a lungul râului Mureș perimetrul are o lungime de cca. 480 m, traversând și podul, schimbându-și direcția spre sud, aproximativ paralel cu strada Călărașilor, pe o lungime de cca. 200 m. Din acest punct perimetrul formează o buclă care cuprinde o bună parte din Parcul Municipal (fostul parc Elba), ajungând din nou la Canalul Turbinei, la punctul de pornire.

În anul 1887, are loc prima acțiune mai amplă de atribuire de denumiri de străzi, pentru un număr de 26 artere noi, cât și schimbarea numelui altora. Atunci primesc nume străzile: Închisorii (Foghaz) azi Retezatului, Strada de Jos (Also) azi Strâmbă, Cetății (Var) azi Bulevardul Cetății, Berăriei (Sorhaz) azi Sinaia, Taberei (Tabor) azi Libertății. Primesc nume noi străzile: Tinoasa Mică (Kissaros utca) în Petöfi, strada Tinoasă (Saros) în Eotvos, azi Târgului, Olarilor (Fazakas) în strada Borsos Tamas și Pepenistei (Dinyefold) în strada Cercului (Kor utca) azi strada Cuza Voda. În anul 1893, strada Rozelor (Rozsa utca) primește numele lui Jokai Mor, azi Eminescu, strada Luntrașilor devine Baross Gabor, azi Horea, Strada Marc a Sâncraului (Nagyszentkiraly utca) în Kossuth Lajos, azi strada Călărașilor, iar Strada Mică a Sâncraului în Arany Janos. În anul 1900, are loc o ultimă mare acțiune de deschidere și de atribuire de denumiri de străzi, în număr de 35, astfel, numărul total al străzilor din oraș ajunge la 78.

Ca atare, până la sfârșitul secolului al XIX-lea, pe parcursul ultimelor trei decenii, teritoriul orașului cunoaște transformări deosebite. Putem pune această transformare pe seamă legării orașului la calea ferată, factor determinant în înființarea nucleului primei zone industriale și, ca urmare, extinderea zonei de locuit, prin formarea de noi străzi sau extinderea celor existente. Pentru această perioadă amintim străzile Predeal (1880), Fabrica de Zahăr (1886) și Kos Karoly (1898). Alte străzi sunt create și în teritoriul orașului istoric, ca: Negoifului și Mărășești (1862), Belșugului și Libertății (1887), iar în zonă situată pe malul drept al râului Mureș, mai nouă, străzile: Ciucului (1868), Tisei și Podeni (1873).

La începutul secolului al XX-lea, Târgu-Mureș poate fi considerat că și-a consolidat baza trecerii la înfăptuirea orașului modern. Deși, în comparație cu centrele mai dezvoltate din Transilvania, efectele revoluției industriale apar cu o oarecare întârziere, se reușește consolidarea industriei mici manufacturiere, punând bazele extinderii nucleului industrial format și crearea altor stabilimente. Această nouă etapă de dezvoltare a orașului o sesizăm în harta întocmită în anul 1901. Ea păstrează în bună parte structura întâlnită în anul 1898, dar prezintă și noi zone de locuit. Principala direcție de dezvoltare a orașului se concentrează în zona de sud-vest, pe axa căii ferate, respectiv teritoriul cuprins între străzile Gh. Doja și Libertății. În spațiul acestui perimetru, până la începutul secolului al XX-lea, s-au format mai multe străzi, astfel încât, în anul 1900, Consiliul municipal este pus în situația de a acorda denumiri noi de străzi și anume, pentru străzile: Crinului, Dorobanților, Gării, Govora, Oltului, Pârlului, Primăverii, Rodnei și Suceava. În zona nordică a orașului, în jurul Gării de Nord, tot până la 1900, au fost înființate străzile: Abrudului, Arieșului, Coșbuc, Lăcrămioarei, Livezii, Păcii, Solidarității și Zăgazului, iar în teritoriul orașului vechi, prin străpungeri, străzile: Budai Nagy Antal și Justiției. La acea dată, în întregimea sa, orașul avea un număr total de 78 străzi, piețe sau pasaje.

Pe lângă străzile cuprinse de oraș, harta prezintă și principalele edificii publice sau particulare, cimitirele, actualul Parc municipal, precum și calea ferată, al cărei traseu mărginește la nord și vest localitatea. Remarcăm zonele în care orașul și-a extins teritoriul, cum ar fi zona de nord, dintre calea ferată și canalul de aducțiune a apei (canalul turbinei), zona străzilor: Libertății, Pârlului, Govora, Primăverii și Câmpului, precum și din preajma Gării de Sud. În partea de est a orașului remarcăm recentele străzi: Mihai Viteazul (prelungirea) și Korosi Csoma Sandor.

La sfârșitul primului deceniu al secolului al XX-lea, teritoriul administrativ al orașului este extins prin cuprinderea localităților Podeni și Remetea și, parțial, a unor proprietăți ale satului Cornățel. Aceste noi

teritorii însumează o suprafață de 79 ha, 1309 mp, adică 137 iug., 813 stj. Pătrați. Atașarea acestora la teritoriul orașului nu este lipsită de importanță, întrucât noile teritorii constituie baza dezvoltării localității și în zona de pe malul drept al râului Mureș. Dobândirea acestora nu este întâmplătoare. Cu tot caracterul pronunțat agricol, la acea dată pe teritoriul respectiv s-au format străzi, cu gospodării mai mult sau mai puțin întinse. Structura tramei stradale, deja formată, se sprijină pe traseul principalelor căi de penetrație în oraș: strada Podeni cu străzile adiacente: Potopului și Cotului; strada Remetea cu străzile Cotitura de Jos și Ceangăilor.

În anul 1910 are loc o ultimă atribuire masivă de denumiri de străzi, în număr de 46, a căror simplă enumerare (adusă la denumirea actuală) devine deosebit de semnificativă în aprecierea evoluției zonelor orașului. În zona străzilor Gh. Doja - Libertății, sunt menționate străzile: Nicolae Bălcescu, Băneasa, Liviu Rebreanu, Lavandei, Lăpușna (1909), Madacs Imre, Mestecănișului (1902); Piatra de Moară, Petrila, Eliade Rădulescu, Somesului (1907), Tudor Vladimirescu. În zona Gării de Nord - strada 22 Decembrie 1989 sunt acordate atribuirii de nume străzilor: Bujorului, Aleea Carpați, 30 Decembrie, Motrului (1907), Furnicilor, Muncitorilor, Tarnavei (1907). În partea de sus a orașului s-a format Cartierul Funcționarilor în care, până în anul 1910, s-au atribuit denumiri străzilor: Argesului, Borzesti, Bradului, Henri Coandă, Călimanului, Crângului, Gen. Ion Dumitrache, Gabor Aron, Nicolae Grigorescu, Korosi Csoma Sandor, Gheorghe Marinescu, Răsăritului și Vulcan. În zonele mai vechi ale orașului întâlnim alte noi străzi: Azuga, Arinului (1907), Artei (1909), Azurului (1907) Brăila (1909), Colegiului (1907), Cantemir (1907), Grădinarilor (1909), Liceului și Franz Liszt. De notat, însemnarea românească pentru cartierul Mureșeni, ca Medeșfaleu.

Ultima harta militară analizată pentru această etapă, a fost întocmită în anul 1913, cu puțin timp înainte de izbucnirea Primului Război Mondial. Deși păstrează structura generală a hărții anterioare, ea este mai clară, având detalii care lipsesc din hărțile anterior prezentate, cum ar fi cotele de înălțime ale dealurilor învecinate, forma parcelelor, conturarea corectă a unor străzi (Budiului, Koteles Samuel, Lalelelor, Libertății, Mărăști, Negoiului sau Sportivilor). Satul Mureșeni, notat tot ca Medesfaleu, cu intravilanul bine conturat, prezintă semnele primelor stabilimente industriale, reprezentate prin fabrica de spirt (Spiritus Fb.), azi fosta fabrică de conserve. Până în această perioadă în teritoriul orașului mai sunt create noi străzi, între care: Primăriei și Enescu (1912), ambele ca urmare a înființării noului centru civic prin construirea Primăriei, Palatului Culturii și a Palatului pensionarilor. Urmează străzile Crișan, Troțușului, Ecaterina Varga (1913), Apeductului și Bartok Bela (1914).

Unele străzi din perioada principatului au dispărut în timp, dar s-au înființat altele pe locul unor câmpuri, precum străzile Cuza Vodă, Matei Corvin (Dinnyefold - Pepenăriei), Călărașilor (Borjumezo - Câmpul Vițeilor) sau 1 Decembrie 1918, tronsonul dintre străzile Ștefan cel Mare și Papiu Ilarian (Ujvaros -Orasul Nou).

Revenind în partea de jos a orașului constatăm insistența tot mai mare pentru amenajarea vastului teritoriu aflat la vest de vechiul intravilan al orașului, aflat între râul Mureș și zona străzii Gh. Doja. Odată cu străpungerile vechiului perimetru, a cărui limită era marcată de strada Cuza Vodă, prin deschiderea străzilor Iuliu Maniu, Liviu Rebreanu și prelungirea străzii Libertății, se trece la extinderea etapizată a perimetrului orașului, pentru început pe aliniamentul pâraului Pocloș și a străzii Belșugului, apoi până la strada Rodnei și calea ferată, și în ultima etapă, pe aliniamentul Gării de Sud (Gară Mare), prin extinderea imobilelor clădite, cu divizarea terenurilor, creându-se loturi și spre strada Liviu Rebreanu, precum și apariția celei de-a doua străzi din fața stației de cale ferată, azi formând partea carosabilă.

În anul 1898, strada Primăverii încă nu figura pe harta generală a orașului, ca în anul 1901, împreună cu strada Câmpului, să figureze ca simple drumuri de câmp, ce porneau din strada Libertății, la rândul ei, abia formată după tronsonul situat până la calea ferată. Printr-o scrisoare adresată municipalității, datată la 12 aprilie 1901 și înregistrată sub nr. 3022, din 17 aprilie 1901, Flesch Adolf arată că locuitorul Kaffai Jozsef, cu cererea nr. 93/1901 a prezentat proiectul în vederea construirii unei clădiri. Proiectul de regularizare a străzii Câmpului arată ca la acea dată strada avea doar două case. În anul 1909, strada Primăverii (Nyar - Verii) avea un număr de 7 imobile clădite, ale căror grădini ajungeau până la calea ferată. Harta prezintă și strada Câmpului (Mezo), care, pe partea dreaptă avea deja 3 imobile clădite. Până la această stradă s-a extins și strada Libertății cu clădiri pe ambele părți.

Perioada primelor două decenii ale secolului al XX-lea, este cu mult mai dinamică. Atunci au debutat cu adevărat lucrările de sistematizare a teritoriului prin înființarea de noi străzi, amenajarea celor existente, mai vechi, în cele mai multe situații fiind pavate și asfaltate.

Poate cea mai importantă activitate menită să ridice gradul de urbanizare a orașului a fost sistematizarea teritoriului intravilan, cu deosebire a celui cuprins, mai recent, prin lucrări de regularizare, unele vaste, precum crearea de noi cartiere și parcelări de terenuri, înființarea de noi străzi, dar și modernizarea unor străzi, anterior unele fiind doar simple drumuri de câmp. Ca urmare, numărul străzilor din oraș crește neconținut, de la 78 în anul 1900, la 157 în anul 1914. Și în noul secol au loc acțiuni de deschidere de noi

străzi și atribuirea de denumiri. În anul 1907, sunt atribuite denumiri pentru un număr de 24 străzi, în anul 1909, primesc denumirea încă 6 străzi, în majoritatea cazurilor semnificând nume de regi, principii, comandanți de oști, oameni ai vieții politice, scriitori, dar și personalități locale marcante. În anul 1919, un număr de 46 străzi primesc noi denumiri, iar în anul 1918, se mai acordă nume la alte 24 străzi.

În ședința din 4 iulie 1904, primarul menționa preocuparea administrației orașului pentru crearea de noi străzi în zona centrală a orașului, după cum urmează:

1. Între piața Victoriei (Deak Ferencz) și strada Sportivilor (Termeg), actuala str. Artei;
2. Deschiderea străzii Sportivilor spre strada Bolyai, actuala str. Koteles Samuel;
3. Între strada Aurel Filimon (Iskola - Școlii) și piața Trandafirilor (Szechenyi), pe lângă Biserica franciscanilor;
4. Între strada Arany Janos și strada Cuza Vodă (Kor utca - strada Cercului);
5. Între strada Călărașilor și strada Stelelor (Csillag koz - Pasajul Stelelor).

Tot mai numeroase sunt solicitările de parcelare de terenuri și înființări de noi străzi, acestea contribuind la ridicarea gradului de urbanizare a teritoriului. La 12 octombrie 1904, numitul Măroși Coloman împreună cu soția Sinkovits Katinka, prin cererea nr. 7281 din 13 octombrie 1904, solicită Comisiei autorității juridice a orașului parcelarea loturilor de sub top nr. 2617, 2618, 2619, 2620 din strada Gh. Doja (Also vasuti utca - Strada Căii Ferate de Jos), fost nr. 21, în suprafața de 20870 mp, cu top nr. 4691/1, 4691/2, 4692, 4693, 4694, cu crearea unei străzi de legătură, actuala strada Lăpușna. Vizat de primărie la 15 octombrie 1904, proiectul prevede realizarea unei străzi cu o lățime de 12 m și a 26 loturi de casă, din care 5 spre strada Liviu Rebreanu, 2 spre strada Gh. Doja și 19 pe strada propusă, fiecare lot fiind prevăzut cu o lățime de 15 m. În ședință comună de consiliu din 15 octombrie 1904, prin Hotărârea nr. 154/7281/1904, parcelarea solicitată este aprobată, în condițiile menționate mai sus, iar la 20 octombrie 1904, sub nr. 7421 este dată spre publicare. Rămânând în zonă, remarcăm permanentul interes pentru regularizarea intersecției străzilor Rodnei și Liviu Rebreanu (până la calea ferată). În anul 1898, teritoriul adiacent străzilor Gh. Doja, Rodnei, Liviu Rebreanu era dominat încă de întinse parcele virane, cele mai multe constituind proprietatea lui Stephani Demeter. Strada Gh. Doja avea construcții mai compacte până la actualul imobil de la nr. 32. Strada Rodnei, pe tronsonul cuprins până la strada Liviu Rebreanu, avea doar o singură casă, iar pe traseul de până la strada Libertății, doar 8 clădiri, constituind încă un drum de câmp. Străzile "Liviu Rebreanu", ce avea să ia ființă prin terenul proprietatea lui Keresztesi Sandor, parcela nr. 2558, precum și "Iuliu Maniu", pe tronsonul aflat între străzile Cuza Vodă și Rodnei, încă nu existau. Curând, la 18 aprilie 1905, cu cererea înregistrată sub nr. 3225 din 4 aprilie 1905, mai mulți locuitori din străzile respective solicitau realizarea unui trotuar asfaltat, măcar de 1 m lățime. În acest scop, la 30 mai 1905, Flesch Adolf întocmește proiectul, stabilind profilul străzilor și amplasarea trotuarelor. În urma propunerilor primarului din 23 iunie 1905, avansate comisiei juridice a Consiliului orașului, în ședința din ziua următoare, proiectul de regularizare a zonei, înregistrat sub nr. 4737, din 1 iulie 1905, este aprobat cu nr. 83/3225/1905. Acordul este condiționat de aducerea acestuia la îndeplinire de către consiliu, fiind dat publicității la 3 iulie 1905.

Tot mai numeroase sunt solicitările de parcelare a terenurilor, concomitent cu crearea de noi străzi. La 1 iulie 1911, Consiliul orașului aprobă în principiu solicitarea fundației „Ștefănia” pentru dezmembrarea terenului aflat între străzile Lavandei și Săvinești, cu înființarea a 8 parcele și a unui corp de stradă, actuala strada Azurului, potrivit proiectului întocmit la 16 iunie 1911. Acordul este dat la 5 iulie 1911.

Cu cererea din 11 ianuarie 1912, înregistrată sub nr. 547 din 13 ianuarie 1912 antreprenorul Varodi Arpad solicită aprobarea proiectului de parcelare a terenului proprietatea văduvei lui Zambler Domokos, cu scopul creării a 17 parcele și a unui corp de stradă, cu acces din fosta stradă Corunca, actualmente B-dul. 1 Decembrie 1918. La început, în ședința din 6 februarie 1912, solicitarea este respinsă, pe considerentul ca terenul se află situat în extravilanul orașului. Nu peste mult timp, parcelarea avea să fie totuși realizată, cu crearea străzii Vânătorilor, deoarece hartă topografică din anii 1914-1915 arată ca pe fosta parcelă nr. 3135, cu 7042 mp, erau realizate 14 case. Importanta parcelare s-a realizat în anul 1911 în zona străzilor Tudor Vladimirescu - Petrila - Predeal. La 12 mai 1911 se perfectează contractul de schimb dintre Both Sandor cu soția Laszlo Mari și comunitatea orașului, prin primarul Bernady Gyorgy, în care, primii cedează orașului terenurile înscrise în Cf. Nr. 2805 Târgu-Mureș, top nr. 794, 795, Cf. 3888 Târgu-Mureș, top nr. 792/1, 794/1, 795/1, 792/1/1, cu un total de 195 stânjeni pătrați (702 mp), aflate în actuala piața Victoriei, imobilele nr. 7-8, parțial cuprinzând și corpuri de stradă, primind, în schimb de la comunitatea orașului un teren în zona străzilor Tudor Vladimirescu (Tisza Kalman) și Petrila (Bajza), cu o suprafață de 365 stânjeni pătrați (1314 mp), înscris în CF. 3374 Târgu-Mureș, A+Ord.222, top nr. 3832/1/8. Ridicarea topografică din anul 1898 prezintă acest teritoriu al orașului, cuprins între strada Gh. Doja, pâraul Pocloș, strada Crinului (Kiltelek - Terenuri în extravilan) și, parțial, strada Predeal. Proprietatea orașului se compunea din două terenuri arabile, parcela nr. 2449 cu 26373 mp și nr. 2451 cu 5538 mp, casa de vamă cu parcela nr. 2448 de 62 mp (aflată între actuala Școala generală nr. 2 și Casa Corpului Didactic), un șanț, respectiv parcela nr. 2450 cu 222 mp și un teren neproductiv, pe parcela nr. 2452, cu 1308 mp. Pentru diferența de teren de 170 stânjeni (612 mp) familia Both se obligă să achite orașului suma de 2000 coroane. La 13 mai 1911, în ședința de

consiliu nr. 93/4419/1911, se aprobă schimbul de terenuri, care este și adus la cunoștință locuitorilor prin publicația dată cu nr. 4888, din 27 mai 1911. Pentru terenul aflat în zona străzii Tudor Vladimirescu tot în acel an se întocmește și planul de parcelare, prin crearea a 19 loturi de casă.

La 21 iunie 1911, inginerul Gyulai Laszlo întocmește proiectul și memoriul tehnic pentru parcelarea terenurilor lui Janosi Jozsef și soția Eszter, înscrise în Cf. Nr. 2669 Târgu-Mureș, top nr. 4716 și Cf. Nr. 2763 Târgu-Mureș, tp nr. 4717, 4718, aflate între străzile Liviu Rebreanu și Somesului. Proiectul prevede crearea a 28 parcele, câte 4 pe străzile de capăt și 20 pe strada nou propusă, actuala strada Oltului, cu o lățime de 14 m, și doar 8 m pe tronsonul dintre străzile Dorobanților și Liviu Rebreanu (Konyok - Cotului). O importantă acțiune de lotizare este efectuată în anul 1911 în zona străzii Belșugului. Către sfârșitul secolului al XIX-lea, o hartă topografică din anul 1898, prezintă teritoriul aflat între strada Belșugului, calea ferată, strada Libertății și Brațul Morii al râului Mureș. La acea dată, strada Belșugului (Uj utcza - Strada Noua), avea pe partea stângă, până la actualul imobil nr. 13, doar 9 case (fost nr. 1/b, 1/a, 2, 3, 4, 5, 6, 7), restul teritoriului (trupul XLVI), aflat până la calea ferată, de 47468 mp, era viran, constituind proprietăți arabile și loturi de casă. Tot fără construcții erau și străzile Govora și Pârâului. Pe partea dreaptă a străzii Belșugului se aflau doar două imobile clădite, restul fiind grădinile imobilelor din strada Cuza Vodă. Ceva mai târziu, în anul 1909, ridicările topografice înfățișează modificările survenite. În strada Belșugului mai apar circa 4 clădiri, iar la capătul acesteia se conturează abatorul realizat în anul 1904. Aproape în întregime sunt edificate străzile Govora, cu 19 clădiri de locuit și strada Pârâului, cu 10 clădiri. La 29 aprilie 1911, sub nr. 3833, este timbrat și planul de situație privitor la parcelarea terenului lui Varodi Marton înscris în Cf. Nr. 497 Târgu-Mureș, top nr. 4941 - 4945, cu crearea a 23 parcele (11 + 12), precum și actuala strada Ghiocelului, cuprinsă între strada Belșugului, zona căii ferate spre strada Sebeșului. Datele topografice ale proiectului sunt confirmate de Flesch Adolf la 5 mai 1911, acordul de dezmembrare urmând să fie stabilit de Consiliul orașului. Loturile nou create au deschideri la strada de câte 13 m, iar strada o lățime de 12 m. Curând este formată și strada Sebeșului, aflată între strada Belșugului și calea ferată. La cererile nr. 4205 din 22 martie 1912 și nr. 6862, din 28 iunie 1912, ale locuitorilor Vakaras Bela și Aszalos Miklos, se acordă parcelarea terenurilor înscrise în Cf. Nr. 500 și 3736 Târgu-Mureș, top nr. 4948/1, 4949, 4950 și respectiv CF. Nr. 3861 Târgu-Mureș, top nr. 4948/2. Potrivit proiectului și descrierii tehnice, sunt prevăzute 20 parcele și corpul de stradă, ce trece în proprietatea orașului, axa acesteia fiind situată pe limita dintre cele două foste proprietăți.

Cu strada Cernei se încheie șirul noilor străzi create în zona malului stâng al râului Mureș. Cu cererea nr. 3175, din 23 martie 1912, numiții Sipos Sandor și Bucher Karoly solicită acordul în vederea parcelării terenurilor aflate între zona căii ferate și strada Băneasa (Toldy Ferencz), crearea unei străzi de legătura și prelungirea străzii Dorobanților cererea fiind însoțită și de un plan de situație topografic, ce indică parcelele și străzile existente la acea dată. Printr-un alt plan de situație se fac următoarele propuneri de parcelare: terenul din CF. Nr. 846 Târgu-Mureș, top nr. 4840, proprietatea lui Sipos Sandor (partea cu numere impare) cu 13 loturi de casă și CF. Nr. 3330 Târgu-Mureș, top nr. 4841, proprietatea lui Bucher Karoly (partea cu numere pare), tot cu 13 loturi, precum și corpul de stradă, a cărei axa se află pe limitele celor două proprietăți. Prin dezmembrare se propune și prelungirea străzii Dorobanților. De fapt, cei doi proprietari cu cererile nr. 4554 și 4555 din 2 mai 1912, revin la o solicitare anterioară, ele fiind aprobate în Ședința de consiliu din data de 3 mai 1912, dar cu condiția trecerii în proprietatea orașului a corpurilor noi de stradă. Un plan de situație de ansamblu, întocmit în luna mai 1912 de inginerul cadastral Meszaros Antal înfățișează străzile mai nou aprobate sau curând realizate: strada Cernei cu indicarea proprietarilor; strada Oltului aprobată cu nr. 8928/1911; strada Troțușului aprobată cu nr. 4553/1911. Punctat sunt prevăzute străzile Oltului (tronsonul dintre strada Somesului și Piața Armatei) și strada Frunzei.

În primele trei decenii ale secolului al XX-lea, mai multe proiecte constituie baza formării actualei trame stradale, contribuind la ridicarea gradului de urbanizare a zonei. Cu cererea nr. 9376, din 10 noiembrie 1910, locuitorul Eross Jozsef solicită acordul de parcelare a terenului, potrivit proiectului întocmit la 26 octombrie 1910, și a schemei stradale propuse. Înscris în CF. Nr. 3547 Târgu-Mureș, A+Ord. 1,2,3, cu top nr. 5457/a, 5457/b, 5459, 5460, 5461, 5462, 5463, 5463/a și 5464, terenul este situat în partea de vest a străzii Voinicenilor, în zona de intersecție cu strada Agricultorilor, ce face legătura cu strada Remetea. Potrivit schemei stradale s-a prevăzut crearea a trei străzi paralele, cu punctul de pornire din strada Agricultorilor, actualele: David Rusu, Lazăr Blejnari, Ionel Giurchi, precum și a încă două străzi situate transversal: Florilor și Verde. Prin Procesul - Verbal nr. 9376 din 19 decembrie 1910, întocmit de inginerul șef al orașului, Flesch Adolf, sunt stabilite corpurile de strada ce urmează să treacă în proprietatea orașului. În fine, la 27 decembrie 1910, prin hotărârea definitivă a Consiliului orașului, se aprobă proiectul de dezmembrare, urmând ca terenul destinat noilor străzi să treacă în proprietatea orașului, iar cele stabilite să fie comunicate și avocatului Bobola Ferenc, care răspundea de operațiunile juridice.

În ultima parte a anului 1911, Flesch Adolf studiază posibilitatea amenajării teritoriului aflat între zona străzii Voinicenilor (Szabadi ut), Brațul Morii (Malom arok) și Podeni (Hidveg utca). Destul de curând, în luna noiembrie a anului 1911 tot el întocmește un plan general de sistematizare a zonei, propunând crearea mai

multor străzi, regularizarea celor existente, cum ar fi străzile: Voinicenilor, Podeni, Tisei, cu asanarea parțială a unui braț al râului Mureș și amenajarea celui pe care se află moara Parohiei Romano-Catolice. Tot în anul 1912, se trece la regularizarea zonei aflate între strada Podeni și râul Mureș, cu crearea străzilor Potopului, Apelor și Cotului.

Un exemplu de urbanizare în timp a rețelei stradale îl oferă strada Libertății, pe tronsonul dintre strada Cuza Vodă și pâraul Pocloș. Dacă în anul 1898 mai existau unele terenuri virane, sau edificate doar cu clădiri anexă, în anul 1911, o planșă prezintă strada în întregime edificată, chiar dacă în marea lor parte, clădirile de locuit erau construcții mai modeste, unele chiar din materiale perisabile.

Pentru perioada de nici trei decenii, dintre cele două războaie mondiale, date privitoare la teritoriul orașului, care să fie cunoscute, sunt prea puține. Punctul de pornire în prezentarea evoluției orașului îl considerăm cel oferit de harta orașului din anul 1914, tipărită de editorul Reves Bela, probabil la inițiativa fostului primar, Bernady Gyorgy. În totalitatea ei, harta înfățișează orașul Târgu-Mureș fără ca intravilanul să fie conturat, având indicate arterele de circulate (străzi, piețe, pasaje etc), precum și principalele edificii publice, în număr de 72 unități, cum ar fi, clădirile administrative, băncile, școlile, spitalele etc, dar și stabilimentele industriale. Alfabetic, sunt prezentate ca existente un număr de 156 de străzi și piețe, unele cu caracter provizoriu, ulterior fiind desființate sau purtând mai multe denumiri, cum ar fi actuala piață Petöfi care avea două denumiri: strada Petöfi Sandor și strada Kalvin Janos.

La această dată, orașul a depășit cu mult hotarele intravilanului avut către sfârșitul secolului al XIX-lea, înregistrând cuprinderea unor noi teritorii, între care cel situat la vest de strada Cuza Vodă, până la pâraul Pocloș și strada Belșugului; în partea de sud a orașului de la Bulevardul 1 Decembrie 1918 până la pâraul Pocloș; în partea de est a localității în zona „Cartierului Funcționarilor” și pe postata Dâmbul Coșarului; iar la nord teritoriul cuprins între piața Republicii și strada 22 Decembrie 1989, până la fostul Braț al Morii, al râului Mureș (Turbină). Ceea ce este mai important, este deschiderea orașului spre zona de sud-est, prin cuprinderea în intravilan a teritoriului aflat între străzile Gh. Doja - Libertății, cu formarea complexului căilor ferate și a primelor stabilimente industriale, dar și extinderea intravilanului în partea dreaptă a râului Mureș, ca urmare a anexării, în anul 1902, a fostelor localități Podeni și Remetea.

Aproape că nu există date, care, până în prezent, să fie cunoscute, cu privire la evoluția teritoriului orașului în perioada de după anul 1918 până în anul 1923. Făcând o comparație a hărților întocmite în anii 1914 și 1923, putem stabili teritoriile și străzile nou-create în intervalul acestor ani. Ele au fost grupate pe zonele de care aparțin și sunt prezentate sub denumirea actuală pentru a fi mai ușor identificabile. În paranteză s-a menționat anul când strada a primit prima sa denumire oficială.

O primă zonă, nr. 1, se află în jurul noului centru civic creat după construirea Primăriei și a Palatului Culturii, când, prin sistematizarea teritoriului s-au creat unele străzi noi, cum ar fi: Bulgarilor (1918), Iuliu Maniu (parțial 1910), Tineretului (1918) și Tușnad (1918); Zona nr. 2 din cartierul „Dâmbul Pietros” cu străzile: Cireșului (1923), Deva (1923), Cucului (1923), Dâmbul Pietros (1923), C. Dobrogeanu Gherea (1923), Slatina (1923), Szecheny Lajos (1923), Turnu Roșu (1923) și Urcușului (1923); Zona nr. 3 din preajma Pieții Armatei (1930) cu străzile: Ciocârliei (1930), Joliot Curie (1930), Delavrancea (1923), Bogdan P. Hașdeu (1923), Trotușului (parțial 1913); Zona nr. 4, străzile Belșugului-Libertății cu străzile: Ghiocelului (1918), Pâinii (1923 parțial), Sebeșului (1918) și Șincai (1918); Zona nr. 5, strada Podeni cu străzile Apelor (1918), Potopului (1918); Zona nr. 6, strada Voinicenilor-Agricultorilor cu străzile: Lazăr Blejnari (1918), Florilor (1918), Ionel Giurchi (1918), Mircea Robu (1918), David Rusu (1918) și Verde (1918); Zona nr. 7, în partea de nord a orașului cu străzile: Căprioarei (1923), Luntrașilor (1923) și Nufărului (1923); Zona nr. 8, cartierul Grădinarilor, cu străzile Secerei (1923), Semănătorilor (1923) și Tudor Vladimirescu (1918-parțial); Zona nr. 9, în zona B-dul 1 Decembrie 1918, fosta stradă Corunca, cu străzile: Evreilor Martin (1923), Plugarilor (1923) și Vânătorilor (1918).

O altă acțiune amplă de atribuire noi de denumiri de străzi la Târgu-Mureș are loc în anul 1918, când sunt date 24 denumiri noi de străzi, între care și pasajul Scăricica, ce a primit numele de Scările Rakoczi, apoi celelalte străzi, majoritatea lor cu denumiri precum: Potopului, Buchetului, Bulgarilor, Grâului, Dealului, Soarelui etc. În noiembrie 1919 și în anul 1920 alte 179 de străzi primesc o nouă denumire. Majoritatea denumirilor cu specific local, în număr de 49, parțial au fost traduse, altele schimbate cu nume de personalități istorice românești.

Cu toate problemele apărute în economia orașului de după război, acesta cunoaște o oarecare dezvoltare, ea fiind reflectată în creșterea numărului de locuitori și, prin urmare, a numărului de locuințe, deci și al străzilor, acestea ajungând la un număr de 157 în anul 1914 și de 178 în anul 1920. Harta orașului întocmită în anul 1923 prezintă intravilanul orașului propriu-zis, deoarece teritoriul administrativ, extins prin anexarea în anul 1902 a suburbiilor Podeni și Remetea, a rămas neschimbat. Câteva date privitoare la oraș sunt oferite de fostul primar Emil Aurel Dandea, în Darea de seamă a anului 1923:

\* Suprafața teritoriului administrativ de 5.951 jug, adică 3.424,62 ha;

\* Suprafața intravilanului de 1.652 jug, adică 950,67 ha, din care:



- \* Suprafața edificată de 602 jug, adică 346,43 ha,
- \* Suprafața needificată de 1.050 jug, adică 604,24 ha,
- \* Teritoriul public (străzi piețe, parcuri) de 215 jug, 80 stj. P, adică 123,75 ha;
- \* Suprafața parcurilor de 231.090 mp, revenind doar câte 6,6 mp/locuitor;
- \* Suprafața pădurilor comunale de 1.368 jug, adică 784,24 ha;
- \* Suprafața pădurilor particulare de 90 jug, adică 51,79 ha;
- \* Numărul clădirilor edificate de 3.173, din care 73 o reprezentau edificiile publice;
- \* Străzile orașului au o lungime de 69,668 km.

Potrivit hărții, orașul este împărțit în 3 zone - circumscripta Circumscripția I-a cuprinde teritoriul de nord-est al orașului, a cărui delimitare, începând din partea nordică, urmează traseul următoarelor străzi: 22 Decembrie 1989, piața Republicii, Revoluției, piața Trandafirilor, Bolyai, Ștefan cel Mare și B-dul 1 Decembrie 1918. Circumscripția a II-a cuprinde teritoriul de sud și sud-est al orașului, el fiind conturat, de la vest la est, de străzile: Libertății, Enescu, Piața Trandafirilor, Bolyai, Ștefan Cel Mare, B-dul 1 Decembrie 1918. Circumscripția a III-a cuprinde teritoriul de vest și de nord-vest al orașului, delimitat de celelalte două circumscripții de străzile: 22 Decembrie 1989, Piața Republicii, Revoluției, Piața Trandafirilor, străzile Enescu și Libertății.

Înaintând în timp, un al treilea reper pentru cunoașterea structurii și evoluției teritoriale a orașului, îl reprezintă harta anului 1934, tipărită în anul 1935 de Editura librăriei „Ernest Revesz” din Târgu-Mureș. Cu toate impedimentele datorate crizei economice, până la această dată, totuși, orașul înregistrează o dezvoltare pe deplin recunoscută.

Pentru a dobândi cât mai multe amplasamente posibile pentru construirea de locuințe, Consiliul Municipal a promovat și a aprobat numeroase documentații de parcelare a unor terenuri, cu deosebire a celor ce constituiau proprietatea unor locuitori ai orașului. Deschiderea de noi străzi, fie prin străpungeri cu crearea de noi parcele pe una sau ambele părți ale acestora, fie prin amenajarea unor drumuri cu stabilirea noilor aliniamente, întâlnim atât în zona mai veche a orașului, cât și în teritoriile nu demult cuprinse în perimetrul construibil.

Cu cererea nr. 3694/1924, numitul Bernath Fekete solicită parcelarea terenului aflat în proprietatea sa, din strada Voinicenilor (în prezent formată din imobilele nr. 24-50), teren înscris în CF. nr. 2484 Târgu-Mureș, top nr. 5024, 5032/1, cu o suprafață de 13.810 mp, situat între strada și fostul braț de Sântana a râului Mureș, întocmit la 5 martie 1904 și aprobat la 7 martie 1924, planul de parcelare a terenului prevede crearea a 14 parcele. Un alt teren aflat în orașul de sus, în Bulevardul Cetății la intersecția cu strada Mitropolit Andrei Șaguna, înscris în CF nr. 1079 Târgu-Mureș, top nr. 1866, 1867, cu cca. 5040 mp, proprietatea avocatului Aurel Russu, la rândul său este dezmembrat, acordul pentru împărțire fiind acordat, la 13 februarie 1925, pentru crearea a 5 parcele..

În anul 1923, la solicitarea văduvei lui Soos Karoly, sunt parcelate două terenuri, proprietatea acesteia. Un prim teren se află în strada Oituzului, pe actuala parte a numerelor cu soț, obținându-se un număr de 11 loturi; al doilea teren în strada Vânătorilor, pe actuala parte a numerelor cu soț, fiind prevăzut a se crea un număr de 16 loturi. Importanta parcelare este aceea din zona străzilor Victor-Babeș - Bujorului, din anul 1925, când Bustya Ludovic și Burger Albert, solicită parcelarea unui teren mai vast, înscris în CF. nr. 3, 4013, 2030, 2525 Târgu-Mureș. Prin Hotărârea nr. 7387, din 18 aprilie 1924 Consiliul orașului aprobă planul de parcelare, întocmit la 30 martie 1924, pentru crearea a 40 de loturi de casă și deschiderea străzii Cibinului precum, și amenajarea străzilor Victor Babeș și Bujorului. Aprobarea este condiționată de trecerea gratuită a corpurilor de stradă în proprietatea orașului. Tot un teren al lui Burger Albert, cunoscut sub toponimicul de „Kraft”, este parcelat în zona străzilor 30 Decembrie-Arieșului, teren cumpărat în anul 1906, după construirea școlii pe terenul alăturat. Înscris în CF. nr. 5527 Târgu-Mureș, top nr. 2346, 2347, 2484/3/17, terenul este parcelat în 12 loturi, ce aparțin de străzile: 30 Decembrie (loturile nr. 9, 10, 12, 1), Arieșului (8,7), Motrului (3, 4, 5, 6) și strada Vlahuță (nr.2).

Strada Jiului a fost parcelată în anul 1926. Inițial, proprietarul Latay Karoly solicită parcelarea terenului înscris în CF nr. 4382 Târgu-Mureș, cu top nr. 4881, cuprins între străzile Rovinari și Câmpului, cu dobândirea a 6 parcele. Deși s-a emis acordul de dezmembrare, la 6 februarie 1925 acesta revine cu o nouă parcelare, care, de această dată, prevede ca prin mijlocul terenului să se deschidă un corp nou de stradă, cu un total de 16 parcele pe ambele părți. Acordul este dat sub nr. 3920 în ședința Consiliului Municipal din 9 martie 1926.

Alte două parcelări sunt efectuate tot în anul 1926. La cererea lui Stancu Ioan nr. 6236/1926 se aprobă parcelarea terenului înscris în CF nr. 2732 Târgu-Mureș, top nr. 1495/a/2 din strada Agricultorilor (azi B-dul 1 Decembrie 1918), teren care împreună cu cel de sub top nr. 1495/a/1, au constituit baza formării loturilor din strada Secerei, nr. 1-21, cu regularizarea străzilor Tudor Vladimirescu și Vulturilor. Al doilea teren, proprietatea lui Kiss Mihail, este înscris în CF nr. 2340 Târgu-Mureș, top nr. 4910/1/1, 1910/1/2, 4911/1 și este situat între străzile Săvinești și Lavandei. Prin planul de dezmembrare, întocmit la 15 februarie 1926 de către Gyulai Ladislau, s-au creat 16 parcele aferente actualei străzi Azurului.



Stabilirea noilor aliniamente la clădiri și implicit fixarea gabaritelor noilor străzi, a rămas una dintre principalele preocupări ale municipalității. De asemenea, la data când s-a realizat extinderea traseului de cale ferată, în anul 1885, spre Gara de Nord și mai departe spre Reghin, traseul acesteia practic înconjura zona constructibilă a orașului. Însă, doar la câteva decenii distanță, intravilanul orașului s-a extins, zona constructibilă depășind cu mult perimetrul vechii limite destinate construcțiilor, îndeosebi spre vest, dar și spre nord. Cele mai multe asemenea extinderi, s-au obținut în bună parte prin prelungirea traseului unor străzi existente, precum strada Libertății, Iuliu Maniu, Dorobanților (inițial cuprinzând și primul tronson al actualei străzi Liviu Rebreanu), dar și prin formarea altora, până la aliniamentul dat de străzile Nicolae Bălcescu și Milcovului, iar la nord, de la calea ferată până la canalul uzinei electrice (turbină).

Pentru străzile limitrofe traseului de cale ferată, beneficiarii noilor construcții erau obligați, în prealabil emiterii acordului de construire, să obțină avizul conducerii locale a căilor ferate, atât în scris cât și prin vizarea planului de situație, în mod obligatoriu acesta având trecută distanță de la clădire la calea ferată. Ca și preocupările de parcelare a unor terenuri, inclusiv crearea de noi străzi și acest aspect al amplasării construcțiilor, important în structurarea zonelor de locuit, în cele mai multe situații concomitent cu solicitarea acordului de construire, alteleori independent, până în prezent nu a făcut obiectul unei analize aparte. Fără a face o departajare strict cronologică, ci mai degrabă pe zone și străzi, din multitudinea de asemenea documente păstrate, s-au selectat câteva exemple.

Pentru clădirea din strada Bodor Peter nr. 12, strada paralelă cu traseul căii ferate, proprietarul Andrași Sandor obține acordul C.F.R. nr. 372, din 8 martie/1920, prin planul de situație fixându-se o distanță la clădire de 14 m. La clădirea din strada Dorobanților nr. 7 proprietarul Trombitas Carol este obligat să-și amplaseze clădirea la o distanță de 30 m de calea ferată.

Acorduri de amplasament sunt emise pentru alte două clădiri din stradai Dorobanților. Pentru prima clădire, din strada Dorobanților nr. 9 (fostă nr. 10/a), proprietarul Fulop Andrei obține acordul de amplasament din partea C.F.R. nr. 388, din 9 mai 1925, cu amplasarea clădirii la o distanță de 34 m de calea ferată, acordul de edificare fiind emis sub nr. 176/5206, din 12 mai 1925.

În strada Lavandei, creată după construirea căii ferate, s-au realizat mai multe clădiri de locuit, a căror amplasare, paralelă cu traseul de cale ferată, au necesitat avizul C.F.R. Pentru clădirea lui Szente Petru din strada Lavandei n. 29, față de calea ferată, în anul 1923 s-a stabilit o distanță de 17 m. În anul următor este stabilit amplasamentul pentru casele cuplate din strada Lavandei nr. 18-19, la o distanță de 20 m de calea ferată. Tot în strada Lavandei sunt amplasate alte două clădiri învecinate. La 14 septembrie 1923 se aprobă construirea clădirii de la nr. 22, proprietatea lui Korenyi Jakab, al cărei amplasament a fost stabilit prin avizul C.F.R nr. 640 din 19 iunie 1923. Cu autorizația de construire nr. 156/6125/1923 este aprobată și clădirea învecinată de la nr. 23, proprietatea lui Golya Andras, pentru care s-a emis avizul de către C.F.R cu nr. 463, din 27 aprilie 1923, fiind stabilit și aliniamentul. Tot în strada Lavandei, la nr. 20, își edifică casa numitul Vass Blasiu, prin proiect fiind stabilit și aliniamentul, cu o distanță de la calea ferată la clădire, de 20 m. Învecinată cu aceasta este clădirea din strada Iuliu Maniu nr. 34, proprietatea lui Koref Ana, nasc. Kakasi, pentru care, prin planul de situație se stabilește o distanță de 30 m de la calea ferată.

Reglementări de aliniament și creare de loturi de noi case, sunt aprobate în anul 1936 în strada Vulcan (partea nr cu soț). Cu cererea nr. 12687, din 25 mai 1936, Biserica Reformată solicită parcelarea terenului înscris în CF nr.2633 Târgu-Mureș, top nr. 1737/1, cu crearea a 12 loturi de casă în lățime de 21,40 m și o adâncime de 26 m, inclusiv noul aliniament, solicitare aprobată cu nr. 12686, din 12 iunie 1936. Acordul este condiționat de terecerea în proprietatea orașului a corpului de strada cu top nou. 1737/1/14, 1737/1/15, urmând ca biserica să realizeze lucrările edilitare aferente. Considerând că strada practic a fost realizată în anul 1910 și doar prin parcelare se stabilește noul aliniament, Parohia Reformată contestă condiția dată, prin Decizia nr. 19291, din 2 martie 1937, Primăria acordă lotizarea, însă „numai dacă parohia Reformată va executa său asigură executarea, prin ipotecă de primul rang — a lucrărilor de pavare cu asfalt a străzii Ecaterina Teodoroiu în valoare de 767.000 lei”.

Cele mai numeroase străzi nou înființate sunt situate în zonele de vest și sud-vest ale orașului. Și de această dată le prezentăm pe zone, în paranteză fiind trecut anul atribuirii denumirii, deoarece formarea străzii s-a petrecut ceva mai devreme, uneori etapizat. Pentru o mai ușoară identificare redăm denumirile actuale ale străzilor:

Zona nr. 1, cartierul Libertății cu străzile: Azurului (1930), Berzei (1930), Ciocârliei (1930), Joliot Curie (1930), I.L. Caragiale (1923, parțial), Furtunei (1930), Ialomiței (1930), Jiului (1930), Milcovului (1930), Mioriței (1930), Oltului (după calea ferată spre str. Liviu Rebreanu - azi desființată), Onești (1930), Partizanilor (1930), Pâinii (1923), Pasteur (1930), Rovinari (1930), Salcânilor (1930), Siretului (1930), Sitarilor (1930) și Zănelor (1930);

Zona nr. 2, străzile Gh. Doja - Turzii cu străzile: Aiudului (1939), Făgărașului (1939), Jilavei (1930), Sovata (1930 - desființată), Turzii (1939);

Zona nr. 3, străzile Gh. Doja - Budiului cu străzile: Alba Iulia (1930), Bogatei (1930), Branului (1930), Caraiman (1930), Ciocanului (1930), Iernutului (1930) și Ludușului (1930);

Zona nr. 4, cartierul Dâmbul Pietros cu străzile: C. Dobrogeanu Gherea (1923) și Îngustă (1930); Zona nr. 5, strada Primăverii cu străzile: Sălciilor (1930) și Somnului (1923);  
Zona nr. 6, zona centrală cu străzile: Bodor Peter (1930, parțial), Bistriței (1934), Ion Creangă (1930), Poligrafiei (1930) și Rândunelelor (1930);  
Zona nr. 7, strada Mihai Viteazul cu străzile: Cibirului (1930), Privighetorii (1939) și Ulciorului (1934); Zona nr. 8 de la Complexul de agrement, cu strada Luntrașilor (1923);  
Zona nr. 9, străzile Bolyai-Stefan Cel Mare, cu străzile Gen. G. Avramescu (1943), Harghita (1934), Memorandului (1930) și Padeș (1934);  
Zona nr. 10, Cartierul Funcționarilor cu străzile: Aluniș (1934), Cerbului (1934), Ana Ipătescu (1934) și Nagy Pal (1934);  
Zona nr. 11, Gara de Nord cu străzile: Muncitorilor (1910, parțial) și Nucului (1930);  
Zona nr. 12, B-dul 1 Decembrie 1918 - Tudor Vladimirescu cu străzile: Bobâlna (1930), Lalelelor (1930), Pășunii (1930), Substejeriș (1934) și Vulturilor (1930);  
Zona nr. 13, străzile Voinicenilor - Podeni cu străzile: Bărăganului (1930), Cotului (1930), Mureșului (1930) și Podeni (1924, tronsonul până la str. Tisei);  
Zona nr. 14, zona Voinicenilor cu străzile: Benefalău (1930), Lacului (1930), Plopilor (1934), Ioan Roman (1930) și Șoimilor (1930).

Ultima sursă cartografică descrisă este harta orașului întocmită în anul 1943, editată de librăria „Helikon” din Târgu-Mureș. Față de harta precedentă orașul nu prezintă schimbări semnificative, deoarece după Diktatul de la Viena din anul 1940 și izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial, prea multe schimbări nu s-au mai petrecut. Și de această dată, principala extindere a zonei de locuit este înregistrată în actualul cartier Rovinari, prin crearea de noi străzi, a căror dispoziție în teritoriu este cert influențată de buclă râului Mureș. Sunt realizate străzile Bethlen Gabor (1943), Lebedei (1943), Mioriței (1943, extinderea), și Rovinari (1930). În zona Gării de Nord este înființată strada Vlahuță.

Firește, după trecerea orașului sub noua administrație, s-a trecut la oficializarea denumirilor provenind dinainte de anul 1918, străzile primind numai denumiri ungurești. Acțiunea are loc la 14 noiembrie 1941, când s-a schimbat denumirea a 30 de străzi și atribuirea de noi nume altor 94 de străzi create în anii anteriori.

Situația critică a fondului locativ existent până în anul 1955 a impus trecerea la abordarea unor măsuri și anume, la gruparea locuințelor în clădiri colective, în cadrul teritoriului orașelor, prin formarea unor ansambluri rezidențiale. Trecând la stabilirea tipologiei ansamblurilor de locuințe, constatăm că în prima jumătate a secolului al XX-lea, de la parcelările cu locuințe mici din perioadă interbelică, între anii 1950-1955 s-a trecut la realizarea de „ansambluri rezidențiale de mari dimensiuni”.

O primă formă de amplasare a locuințelor, îndeosebi în zona centrală a localităților au constituit-o „plombările” fronturilor deschise, variantă aplicată îndeosebi în anii 1955-1960, cu folosirea rețelelor edilitare existente, nefiind necesare alte lucrări de extindere a acestora. Îndesirea unor ansambluri existente, fără a necesita un grad mare de industrializare, a fost folosită și la Târgu-Mureș.

În etapa anilor 1950-1965, în zonele unde s-au efectuat plombări sau flancări parțiale, cum s-a petrecut și la Târgu-Mureș, s-au stabilit aceleași alinieri și cornișe, cu cele ale imobilelor mai vechi.

În anul 1956, ca urmare a extinderii teritoriului administrativ al orașului, precum am văzut, prin cuprinderea localității Mureșeni, și a celorlalte zone perimetrice orașului, s-a mărit și numărul de străzi.

Au fost create noi străzi prin parcelarea unor terenuri virane, în mare parte formând proprietatea orașului, în zona străzilor Tudor Vladimirescu și Predeal, pentru care în anii 1956-1957 s-au acordat denumiri sau cifre române, și anume: Amurgului, 1965 (str. XIII-1957), Bucegi, 1964 (str. X-1957), Dâmboviței, 1965 (str. IX-1957), Năvodari, 1966 (str. XX-1957), Nirajului, 1964 (str. XI-1957), Păltiniș, 1964 (str. XVI-1957), Plaiului, 1956 (str. 1, -1956), Săliște, 1965 (str. XVII-1957), Teilor, 1967 (str. XII-1957), Zărnești, 1966 (str. XIV-1957). Tot în această perioadă sunt acordate denumiri și altor străzi nou create în zona blocurilor din prima etapă a ansamblului Tudor Vladimirescu și anume: Bucinului (1966), Busuiocului (str. XVIII-1957), sau din alte părți ale orașului, și anume: Cetinei (1957), Gladiolelor (1957). La 5 martie 1960 Serviciul de Sistematizare și Arhitectură al orașului Târgu-Mureș întocmește o nouă evidență alfabetică a străzilor din localitate, fiind cuprinse un total de 329 străzi, piețe, alei etc.

La sfârșitul anului 1989, orașul avea un număr de 391 de străzi. Dintre acestea, în perioada anilor 1960-1989, sunt înființate numeroase noi străzi, îndeosebi în ansamblurile de locuințe nou create, precum „Tudor Vladimirescu”, etapele următoare, „Gradinarilor-Budai Nagy Antal”, „Unirii”.

**OPERAȚIUNI URBANISTICE IMPORTANTE (PARCELARE, DEMOLĂRI, TRASĂRI DE ARTERE DE CIRCULAȚIE NOI, LUCRĂRI HIDROTEHNICE, AMENAJĂRI DE SUPRAFEȚE PLANTATE**

Cele mai semnificative mărturii ale operațiunilor urbanistice se înregistrează începând cu secolul al XVII-lea, odată cu consemnarea prin acte scrise a deciziilor ce aparțin Magistratului orașului.

În cadrul evoluției sale teritoriale, corespunzătoare secolului al XVII-lea, orașul cunoaște o extindere mai importantă în zona de jos, mai nouă, îndeosebi prin crearea de noi parcele, dar și prin divizarea celor existente, contribuind la sporirea numărului de gospodării. Legat de această ultimă formă, de parcelare, fenomenul se datorează obiceiului locului, fiind o caracteristică aparte. Pentru ca toți urmașii direcți să poată beneficia de bunul moștenit, deși obiceiul este mai vechi, acesta este consfințit printr-o decizie luată de Magistratul orașului în anul 1634, înscrisă în Cartea orașului, în care se arată: "Am hotărât ca după cum am împărțit orașul în interiorul împrejurimii " aceea împărțire în perpetuum ratium et firmum fiat, această împărțire să rămână și să se transmită deopotrivă din fiu în fiu, din fiică în fiică, divisie egală să fie între ei".

Până la 1675 teritoriul orașului se extinde spre vest, prin prelungirea străzilor deja formate, dar și a străzilor Eminescu și Aurel Filimon, până la intersecția cu strada Horea, iar spre sud prin formarea bulevardului 1 Decembrie 1918, până la colț cu strada Ștefan Cel Mare. În acest an, 1675, teritoriul orașului înscrie o suprafață de 138 ha.

Începând cu anul 1733, tabelele de impuneri prezintă familiile contribuabile împărțite pe patru zone - cartiere - ale orașului, a căror denumire este omonimă cu aceea a principalelor străzi: Sîngeorgiu (Szentgyorgy) cu 164 familii, Sâncrai (Szentkiraly) cu 124 familii, Sfântu Nicolae (Szentmiklos) cu 122 familii. Întrucât pentru al patrulea cartier, Pocloș (Poklos), lipsesc datele, pentru estimare apelăm la conscripția anului 1735, care menționează un număr de 165 familii impuse, obținând astfel pentru întreaga localitate un total aproximativ de 575 familii contribuabile.

Odată cu realizarea cărămidăriei, locuitorii vor putea fi obligați la construirea de case mai trainice și, mai ales, la construirea de coșuri de fum corespunzătoare. Totodată, s-a asigurat necesarul de cărămidă pentru construirea berăriei, a unor spații comerciale (bolți) sau hanuri.

Sunt luate măsuri de desființare a cocioabelor și șoproanelor din piața Bolyai și construirea de prăvălii din cărămidă care să corespundă, ca aspect, zonei unde funcționează cele două instituții importante din oraș: Prefectura și, mai ales, Tabla Regească, nu demult mutată la Târgu-Mureș.

Între anii 1850-1900 se trece la construirea a numeroase edificii publice, clădiri de locuit, prin sistemul "îndesire", cu repararea loturilor existente, fiind și unele intenții de sistematizare (în 1867, 1890-1900), fără ca acestea să constituie programe de dezvoltare în perspectivă. Alte construcții se ridică în locul vechilor case demolate sau a celor distruse de anumite evenimente, cum a fost marele incendiu din anul 1876.

În prima parte a secolului al XIX-lea, întâlnim în configurația urbanistică a orașului și prima grădina publică („Elba”), ca loc de recreație, azi cunoscută sub denumirea de „Parcul Municipal”. Lucrarea a fost realizată de inginerul de origine franceză Houchard Iosif, între anii 1816-1817, din anul 1818 fiind cunoscută sub denumirea de „Elba”. Planul orașului din anul 1898, precum și harta de carte funciară, prezintă destul de detaliat configurația parcului, remarcate fiind aleile pietonale, zona plantată, oglindă de apă, care, pe timp de iarnă devenea patinoar natural, precum și construcțiile mai importante, cum ar fi, moara Parohiei Romano-Catolice, moara orașului și diferite alte clădiri.

În anul 1849, vechea primărie aflată într-o stare de degradare, la acele timpuri fiind și înconjurată de șoproane și spații comerciale a fost demolată la dispoziția lui Gedeon, comandantul trupelor austriece, molozul rămas fiind folosit la umplerea mocirlei din zonă. Astfel, s-a deschis marea piață, printre cele mai vaste din Transilvania, în care, după modelul londonez. Mai târziu s-au amenajat alei plantate, devenind un loc preferat de plimbare a târgu Mureșenilor. Așadar, la începutul perioadei dualiste, orașul Târgu-Mureș trece la formarea unui alt aspect urban, ca urmare a nivelului de dezvoltare destul de mare, cu funcțiuni urbanistice diversificate și cu o economie mai avansată.

În anul 1871, s-a trecut la modernizarea Pasajului Mare, azi strada Bolyai, lucrare ce a necesitat un însemnat efort financiar din partea orașului. Numai pentru terenurile obținute de la Colegiul Reformat: 322 stânjieni pătrați loc cu sunt, 111 stânjieni pătrați locul de casă cu construcții de la nr. 573, și alți 3 stânjieni pătrați aflați spre colțul străzii Marton Aron (Baromvasar utca), orașul plătește suma de peste 2000 florini. Iar pentru brutăria aflată pe locul de casă, din anul 1860 folosită ca spital, orașul mai achită 3000 florini.

Spre sfârșitul secolului al XIX-lea, în contextul mare și complex al preocupărilor urbanistice, Consiliul orașului a întreprins o serie de măsuri în cele mai diferite sectoare comunale. Aparent minoră, amenajarea teritoriului aflat în jurul Cetății feudale, a devenit o necesitate. Cunoaștem faptul că odinioară, pe aproape toate laturile cetății, existau șanțuri de apărare umplute cu apa, însă odată cu transformarea întregului sistem defensiv în garnizoana militară, cetatea și-a pierdut funcția avută inițial, uneori locuitorii orașului fiind solicitați pentru efectuarea diferitelor lucrări de întreținere. La 13 februarie 1855, orașul se obligă să aloce suma de 13.064 florini și 50 creștari pentru transformarea a două bastioane în cazarmă, achitând într-o primă tranșă suma de 1500 florini.

În ultimele decenii ale secolului al XIX-lea, preocupările de sistematizare și amenajare a teritoriului, de aliniere a străzilor și construcțiilor, folosirea rațională a terenurilor libere din intravilan, devin tot mai

numeroase. Un obiectiv care atrage tot mai mult atenția este Cetatea feudală, care, după ocupația austriacă a devenit garnizoană militară, și ca urmare, cu excepția bisericii, este scoasă din circuitul civil. Printr-un proiect, datat la 10 martie 1884, se propune înființarea pe amplasament a unei școli militare. Proiectul prevede păstrarea vechiului sistem defensiv, aflat pe laturile dinspre strada Avram Iancu și, parțial, spre piața Bernady Gyorgy, și anume: bastioanele, cu excepția celui al dogarilor, principalele clădiri din incinta cetății: Biserica reformată, clădirea comandamentului cetății și manutanța. Pe laturile dinspre Bulevardul Cetății și strada Nicolae Iorga, la acea dată existând spații mai largi, sunt prevăzute diferite clădiri, cu diminuarea lățimii străzilor respective.

Transformările aduse complexului cetății de către Garnizoană se regăsesc prezentate într-o gravură din anul 1881.

Principalul obiectiv care a concentrat efortul locuitorilor orașului, cu un important impact asupra localității, a fost realizarea căii ferate. La 15 decembrie 1869 sunt începute lucrările de săpături pentru calea ferată dinspre Războieni la Târgu-Mureș. În luna mai a anului 1870 se modifică ramificația spre oraș astfel încât la 20 noiembrie 1871, noua legătură feroviară este dată în folosință, evenimentul fiind evocat de ziarul „Szekely Hirlap”, din 25 octombrie 1871. După ce, în anul 1871, este dată în folosință calea ferată pe tronsonul de la Războieni până la marginea de est a orașului, respectiv la Gara principală (Gară Mare, cum este definite de către localnici), încă din anul 1884 sunt preocupări de prelungire a acesteia, prin teritoriul localității, spre Reghin. Propunerile de realizare a căii ferate, pe tronsonul de la gara principală până la Sîngeorgiu de Mureș, sunt avansate în anul 1884, când, prin adresa din 16 septembrie 1884, comisiile de finanțe și economic înștiințează Consiliul orașului de necesitatea realizării acesteia și construirea unei stații și în partea de nord a orașului. Potrivit planului de situație anexat, calea ferată urma să treacă prin incinta Fabricii de spirt (fosta unitate militară și parțial SC. ElectroMureș SA, din strada Călărașilor), apoi prin oborul de vite, pe lângă Brațul Morii și terenurile de umplură de pe malul râului Mureș. În această situație nu există o trecere peste calea ferată. În ședința din 5 noiembrie 1884, Comisia juridică a orașului consideră că în partea de sus a orașului este necesar un teren pentru construirea unei stații, iar în scopul realizării căii ferate, terenurile necesare să treacă în administrarea orașului.

La 5 octombrie 1884 este finalizată și acceptată documentația de expropriere a terenurilor, constituind un număr de 119 poziții, întocmindu-se și o planșă unică cu terenurile propuse exproprierii. Potrivit acesteia, odată cu realizarea căii ferate s-au propus și spațiile necesare diferitelor amenajări colaterale, precum pasaje de trecere sau deschiderea de drumuri, unele paralele cu traseul acesteia. Așa se ajunge la crearea străzilor Madacs Imre, Lavandei, Libertății - Somnului, sau a amenajărilor tehnice din zona pârâului Pocloș, a zonei Parcului Municipal, a celor din zona podului peste râul Mureș, din apropierea cartierului Aleea Carpați sau cele din zona Gării de Nord. În fine, la 17 august 1885, firma constructoare face cunoscut Consiliului orașului că lucrările la calea ferată au fost finalizate cu punerea în funcțiune a acesteia la 19 august 1885.

O grijă permanentă s-a acordat amenajării și consolidării malurilor râului Mureș și a brațelor sale, lucrări care, pentru această perioadă, prin volumul lor încă pot fi considerate reduse față de cele ce urmau să fie realizate la începutul secolului următor. Încă în ședința din luna aprilie a anului 1856, luând în discuție necesitatea amenajării albiei râului Mureș, Consiliul orașului a considerat oportună regularizarea de urgență a acesteia, lucrările necesitând o prealabilă expertiză. Se propune modificarea traseului cursului de apă, începând de la Bercul lui Moga, până la al doilea pod peste Mureș, noul canal urmând să aibă o lungime de 544 stânjeni, o lățime de 3 stânjeni și o adâncime de 7 picioare. Lucrarea ar necesita aportul a 7616 zilieri, de care să răspundă orașul. În anul 1876, Magistratul orașului Târgu-Mureș cere Ministerului de Interne acordul unui împrumut de 100.000 florini, necesari pentru realizarea unor diguri de protecție și de regularizare a Mureșului.

Necesitatea amenajării cursului râului Mureș este pusă în discuție și în ultima parte a secolului al XIX-lea, deoarece intervențiile anterioare care s-au mai efectuat, întotdeauna fiind lucrări minore, necesitau mereu reluări. Încă în acea perioadă s-a considerat ca o primă necesitate, îndreptarea cursului râului, în zona postatelor cunoscute sub numele de Bercul Tăiat de Sus și Bercul Tăiat de Jos, din zona actualului cartier „Rovinari”, unde forma două meandre. La 27 iulie 1900, inginerul Jelinek Antal, prezintă Consiliului orașului propunerile de regularizare a Mureșului, inclusiv planșa întocmită la 24 iulie 1900, prin construirea a patru baraje și realizarea a două canale de legătură, între cele două postate.

Perioada primelor două decenii ale secolului al XX-lea, este cu mult mai dinamică. Atunci au debutat cu adevărat lucrările de sistematizare a teritoriului prin înființarea de noi străzi, amenajarea celor existente, mai vechi, în cele mai multe situații fiind pavate și asfaltate. Au fost amenajate și create noi spații plantate, tot mai mult s-au luat în considerare cerințele igienei prin asanarea și regularizarea râurilor, precum și introducerea rețelelor stradale de apă și canal. Pe lângă toate aceste măsuri urbanistice, au luat avânt și construcțiile, fiind ridicate importante clădiri publice, din cele mai diferite domenii de activitate. Au luat ființă majoritatea uzinelor comunale: uzina electrică, de gaz, hidrocentrala pe Mureș, abatorul comunal, noua uzină de apă și multe altele, toate acestea concomitent cu construirea a tot mai numeroase locuințe. Este perioada primariatului lui Bernady Gyorgy, care a avut intuiția de a folosi eficient fondurile primite, reușind să

transforme orașelul de provincie într-un oraș modern, să-l ridice, la acea dată, în ierarhia orașelor din Ungaria, în ce privește gradul de urbanizare.

Poate cea mai importantă activitate menită să ridice gradul de urbanizare a orașului a fost sistematizarea teritoriului intravilan, cu deosebire a celui cuprins, mai recent, prin lucrări de regularizare, unele vaste, precum crearea de noi cartiere și parcelări de terenuri, înființarea de noi străzi, dar și modernizarea unor străzi, anterior acestea fiind doar simple drumuri de câmp.

Dacă în anul 1884 s-a propus ca vechiul sistem defensiv al orașului să fie întregit cu noi construcții, concomitent cu desființarea curtinelor de apărare și a unor clădiri anexe, în vederea înființării unei școli superioare de cadeți, de această dată, se propune transformarea întregului complex al cetății și a teritoriului învecinat, într-un vast parc orașenesc, ca loc de agrement și punct de atracție din zona centrală. Proiectul de amenajare, întocmit la 1 februarie 1906 de inginerul șef al orașului, Flesch Adolf, prevede amenajarea incintei cuprinse între actualele străzi: Avram Iancu, Bulevardul Cetății, Nicolae Iorga și piața Bernady Gyorgy, într-un parc de interes orașenesc. Sunt păstrate principalele clădiri din incinta cetății, precum: Biserica Reformată, clădirea garnizoanei, manutanța, bastioanele de apărare și clădirile juxtapuse pe curtile de vest, realizate după anul 1750, precum și noua clădire a Școlii normale de băieți din piața Bernady Gyorgy nr. 7, azi corpul secundar al Universității „Petru Maior”.

Actualul „Cartier al funcționarilor” a fost înființat ceva mai devreme, dar numai după anul 1907. La 15 decembrie 1909, cu cererea înregistrată sub nr. 10206 din 16 decembrie 1909, o parte din funcționarii orașului ridică problema situației lor locative, solicitând construirea de locuințe pe un teren deja propus pentru lotizare, înscris în Cf. nr. 2907 Târgu-Mureș, top. nr. 2904, 2906, 2911.

Consiliul orașului aprobă proiectul serviciului tehnic al orașului, pentru amenajarea străzilor Bradului (Munkacs Mihaly), Borzesti (Zichy Mihaly), Vulcan (Berzsényi Daniel) și Călimanului (Kolcsey Ferencz).

La începutul veacului al XX-lea, se simte tot mai mult lipsă unui centru civic al orașului, care să cuprindă principalele instituții administrative și de cultură ale localității. Deși există vechiul centru al orașului, acesta era mobilat cu construcții modeste ca proporție, dar și ca aspect arhitectural, cele câteva edificii mai importante fiind amplasate răzleț, fără a constitui un punct de atracție, funcțional și estetic. Vechea primărie, situată în apropierea bisericii romano-catolice, era improprie funcțiunii sale, modestă ca mărime, fiind și într-o stare de uzură avansată. Deși mai vastă ca proporții, clădirea prefecturii se află în vechea piață Bolyai, la o distanță apreciabilă de piața centrală a orașului. Cât privește instituțiile de cultură, cu excepția bibliotecii „Teleki”, a școlilor primare, multe realizate abia între anii 1904-1905, acestea lipseau cu desăvârșire, nefiind nici un teatru sau sala de spectacole, care să corespundă cerințelor locuitorilor.

Era firesc ca primul și principalul obiectiv de interes comun, prevăzut a se realiza, să fie noul sediu al Primăriei orașului. Stabilirea noului amplasament a determinat numeroase propuneri, dar și controverse, deoarece amplasarea unui asemenea obiectiv condiționa și regândirea zonei înconjurătoare, necesitând un teritoriu întins, situat în zona centrală a orașului, dar cu puține demolări de construcții, știind că despăgubirile sunt costisitoare.

În ședința de consiliu din 28 decembrie 1904, în urma analizelor și hotărârilor anterioare, se prezintă spre aprobare două posibile amplasamente. Primul proiect prevede zonă aflată la intersecția străzii Călărașilor și Arany Janos, considerat ca fiind amplasat în afara axului principal al orașului (piețele Victoriei și Trandafirilor, strada Revoluției), cu loturi înguste spre stradă, și pentru care proprietarii solicită ca despăgubire importante sume de bani. De altfel, un calcul valoric al sumelor necesare exproprierii, întocmit la 14 iunie 1905 de ing. Flesch Adolf, indică suma de 658.000 coronane. Al doilea amplasament, cel aprobat și susținut de primar, este situat între proprietățile lui Papp Janos și ale văduvei lui Kenderes Karoly, până la strada Cuza Vodă. Valoarea terenurilor expropriate este apreciată între 340.000 - 360.000 coroane, dar o parte din teren ar putea fi parcelat și vândut, ca urmare, suprafața necesară pentru noua primărie nu ar depăși valoarea de 140.000 coroane.

Așadar, odată cu aprobarea amplasamentului pentru noua clădire administrativă și demararea lucrărilor de edificare, s-a inaugurat principalul șantier de amenajare a teritoriului central al orașului și de realizare a numeroase clădiri de interes comun sau case de raport. De altfel, încă în ședința din 4 iulie 1904, primarul menționa preocuparea administrației orașului pentru crearea de noi străzi în zona centrală a orașului, după cum urmează:

Între piața Victoriei (Deak Ferencz) și strada Sportivilor (Termeg), actuala str. Artei;

Deschiderea străzii Sportivilor spre strada Bolyai, actuala str. Koteles Samuel;

Între strada Aurel Filimon (Iskola - Școlii) și piața Trandafirilor (Szechenyi), pe lângă Biserica franciscanilor;

Între strada Arany Janos și strada Cuza Vodă (Kor utca - strada Cercului);

Între strada Călărașilor și strada Stelelor (Csillag koz - Pasajul Stelelor).

Amplasarea noii clădiri administrative, urmată de cea a Palatului Culturii, determină modificarea radicală a tipologiei zonei. Fosta stradă Deak Ferencz, cu un traseu curbat pe direcția sud-vest spre nord-est, cuprindea pe ambele laturi câte un șir aproape neîntrerupt de clădiri, pe partea nordică, între străzile Horea și Cuza Vodă, ritmul fiind curmat doar de șanțul colector ce deversa în pâraul Pocloș, iar pe latura sudică se

întindea din dreptul actualei străzi Artei, înființată cu câțiva ani mai târziu, până la intersecția cu strada Marton Aron. Prin demolarea clădirilor aflate între fostele nr. 15 și 27 și realizarea clădirii Primăriei, s-a format buzunarul (piațeta) actualei piețe Victoriei, mărginit de străzile Enescu și Primăriei, dând posibilitatea creării ulterioare de noi străzi. La sfârșitul primului deceniu al secolului al XX-lea, fosta stradă Deak Ferencz, pe latura nordică prezintă deja unele modificări ale aliniamentului, fiind sesizabile intențiile de amenajare a actualului scuar, cu îndreptarea laturii de vest a pieții spre strada Cuza Vodă, a parcului din fața actualei Catedrale Mici Ortodoxe. În ședința din 12 decembrie 1910 s-a luat în discuție și s-a aprobat, cu nr. 116/10381/1910, proiectul de regularizare a străzii Deak Ferencz și a zonei înconjurătoare, întocmit la 10 decembrie 1910 de inginerul șef al orașului, Flesch Adolf - Proiectul, cât și memoriul tehnic, înregistrate sub nr. 10381 din 11 decembrie 1910, prevede reconfigurarea străzii cu o deschidere de 18 m lățime, și trotuare a câte 4 m lățime, îndreptarea străzii Cuza Vodă, la o deschidere de 14 m și trotuare de câte 2 m lățime și, ceea ce este mai important, propunerea pentru deschiderea de noi străzi spre zona recent cuprinsă în intravilan, primul tronson al străzii Liviu Rebreanu și strada Iuliu Maniu, ce-și are punctul de pornire aproximativ în zona arcuită a străzii, până în strada Cuza Vodă, din zona curbării. Proiectul reprezintă o primă variantă, deoarece, tot cu data respectivă, proiectantul a întocmit și un al doilea proiect, acesta stând la baza formării străzilor actuale. Potrivit descrierii tehnice a autorului din data de 4 februarie 1911, pe terenul cuprins între străzile Deak Ferencz (Victoriei), Regina Elisabeta (Primăriei) și Cercului (Cuza Vodă), cu o suprafață de 50.000 mp, format din parcele înguste și alungite, ceea ce făcea imposibilă exploatarea rațională a celei mai valoroase zone centrale a orașului și legarea acestuia de zonele mai noi cuprinse în intravilan, s-a propus reconfigurarea actualei piețe, cu un carosabil de 18 m lățime și trotuare de câte 4 m, pe actualele aliniamente, cu asigurarea relației spre strada Liviu Rebreanu, strada Iuliu Maniu, până la strada Cuza Vodă, ambele cu lățimi de câte 14 m și trotuare de câte 3 m, dar și drumuri de legătură între piața și strada Cuza Vodă, respectiv străzile Tineretului și Tușnad, precum și cele două scuaruri din piața Victoriei și Bulgarilor. Pentru realizarea noului aliniament al pieții Victoriei, spre Cuza Vodă, impus de deschiderea primului tronson al străzii Liviu Rebreanu, sunt demolate construcții și expropriate terenuri (parțial sau în totalitate) din fosta stradă Deak Ferencz.

Din zona centrală a orașului poate fi considerat ca făcând parte și teritoriul aflat la nord-vest de piața Trandafirilor, aflat între străzile Călărașilor, Cuza Vodă și Horea, cu numeroase terenuri întinse și un procent de ocupare mai redus. Încă din primii ani a secolului al XX-lea Consiliul orașului este preocupat de reconfigurarea zonei, de deschiderea de noi străzi. La 30 septembrie 1905, inginerul orașului, Flesch Adolf, prezintă Consiliului orașului propunerile de amenajare a teritoriului, împreună cu o descriere a străzilor propunse și valoarea terenurilor expropriate. Nemes Albert, împreună cu alți cetățeni, propune cumpărarea de către oraș a terenurilor din strada Arany Janos nr. 2, 4, 6, 8 și 10 (actualele imobile nr. 1, 3, 5, 7 și 9), cu scopul ca în piața nou-creată să fie amplasată Primăria sau Teatrul.

Până în secolul al XX-lea, din zona piețelor Trandafirilor și Victoriei, singurele legături cu orașul de sus erau asigurate de străzile Târgului, Bolyai și nu demult înființata Marton Aron. La solicitarea Consiliului orașului, din 28 iulie 1908, arhitectul Flesch Adolf întocmește proiectul de creare a unei noi străzi de legătură, între piața Trandafirilor (Deak Ferencz) și strada Koteles Samuel, actuala strada Artei. În prealabil, la 25 ianuarie 1908, arhitectul prezintă cele două variante de amplasament pentru strada propusă, ca în ședința de consiliu din 26 mai 1908 să fie aleasă varianta A. Pentru realizarea acestei străzi de legătură, în ședința din 26 mai 1908, cu nr. 103/5092/1908, consiliul aprobă în principiu ca orașul să dobândească terenul necesar de la Bucher Karoly cu soția și Ilyes Lajos cu soția. Urma ca în termen de 8 zile contractul de vânzare-cumpărare să fie supus aprobării, în vederea deschiderii străzii și realizării canalizării.

Rămânând încă în zona de sus a orașului, amintim preocuparea Consiliului orașenesc pentru regularizarea intersecției actualelor străzi: Borsos Tamas, Băilor (Furdo), Erou Lt. Petre Popescu (Șipotului -Csorgo) și Crizantemelor (Cimitirului -Temeto).

Un ultim proiect realizat în zonă, este cel de regularizare a străzilor Strâmbă (Also), Izvorului (Belso kut-Izvorului), Fântânei (Kiilso kut-Fântâniei din afară), Retezatului (Foghaz-Inchisorii) și a Bulevardului 1 Decembrie 1918, întocmit la 20 aprilie 1906 de Flesch Adolf.

Partea nordică a zonei centrale se continuă cu piața Republicii și strada 22 Decembrie 1989, cu toate străzile mărginașe, ce se întind până la calea ferată și stația nu demult înființată. La începutul secolului al XX-lea, acest teritoriu încă mai cuprindea domenii aproape pustii, străbătute de drumuri de câmp, neamenajate. Așa se prezintă și strada Păcii. Din memoriul adresat Consiliului orașului de către inginerul șef al orașului, Flesch Adolf, la 21 aprilie 1898, rezultă că datorită acțiunii râului Mureș, o parte din postata Râtul Mare Schimbător a fost afectată. Ca urmare, între oraș și numitul Peterfi Janos intervine o convenție prin care acesta cedează orașului o parte din terenul său aflat spre hotarul localității Sîngeorgiu de Mureș, urmând să primească dreptul de folosință asupra terenului cu top nr. 2417, de pe postata Gurdaly. Între timp, terenurile aflate la hotar au fost dezmembrate, drumul nou-propus, fiind deja creat, nu mai face parte din cel a lui Peterfi Janos, el fiind considerat ca drum de hotar, deci nu se mai impune intabularea acestuia pe seama orașului. Hartă topografică a zonei, din anul 1898, prezintă drumul notat cu nr. de ordine LXII, în

suprafața de 4380 mp, precum și strada Coșbuc, situată spre calea ferată, notată cu nr. LX, cu 2052 mp, ambele mărginind un vast teren, cu nr. LXI, în suprafața de 17262 mp, notat că "extravilan în Sf. Gheorghe" În aceeași zonă, se derulează și proiectul întocmit la 19 iulie 1905 de Flesch Adolf, însoțit și de scrisoarea înregistrată sub nr. 5066 din 12 iulie 1905, privind reorganizarea pieței Mărășești (Felső Vasut - Strada Gării de Sus).

O importantă și valoroasă zonă a orașului, care a cunoscut repetate etape de dezvoltare, este teritoriul aflat la sud de piața Republicii și strada 22 Decembrie 1989, aflat pe terasa doua a Mureșului, cunoscută și sub denumirea „Dâmbul Coșarului”. Aceasta cuprinde teritoriul circumscris străzilor Mihai Viteazul, Gheorghe Marinescu și Gen. Ion Dumitrache.

Amenajarea acestei vaste zone este impusă de construirea, în anul 1904, a azilului-spital de copii din strada Gh. Marinescu. În ședință comună de Consiliu a orașului, din 16 mai 1903, prin Hotărârea nr. 46/4511/1903, se dispune întocmirea unui plan de sistematizare a zonei „Dâmbul Coșarului”, prin crearea de noi străzi, între care Gh. Marinescu, Mihai Viteazul (tronsonul al doilea), Secuilor Martiri, Nicolae Grigorescu, documentația fiind finalizată la 4 septembrie 1903 de către arhitectul Flesch Adolf. Prelungirea străzii Mihai Viteazul (Klastrom - Mânăstirii) cu cel de-al doilea tronson, cât și regularizarea străzii Gh. Marinescu, sunt condiționate de soluționarea punctului de intersecție din dreptul Bulevardului Cetății (Gabriel Bethlen).

În anul 1910, în aceeași zonă se trece la înființarea străzii Gen. Ion Dumitrache, și anume tronsonul cuprins între străzile Dimitrie Cantemir și Răsăritului.

Un important program de sistematizare a zonei adiacente străzii Libertății, cuprinsă între străzile Cuza Vodă - Rodnei și Belșugului - calea ferată, s-a inițiat prin proiectul din februarie 1912, întocmit de același Flesch Adolf. Proiectul prevede realizarea de noi străzi și regularizarea unor drumuri de câmp existente, între străzile Cuza Vodă (Bela Karoly) și Rodnei (Kemeny Zsigmond), cu străzile: Ecaterina Vargă, Crișan, Dr. Emil A. Dandea, Iuliu Maniu, Plevna și regularizarea străzii Tudor Vladimirescu, fosta Tisza Kalman, precum și zona dintre strada Belșugului și calea ferată, unde sunt create străzile Ghiocelului și Sebeșului.

La sud de strada Gh. Doja, pe postata cunoscută sub denumirea de „Dâmbul Pietros”, în anul 1910 se solicită realizarea unui cartier al funcționarilor. Încă din anul 1905, locuitorul Szakats Peter, împreună cu câțiva asociați, solicită parcelarea unui teren cu crearea unei noi străzi, actuala Szecheny Istvan. În acest scop, prezintă două variante de amplasament, fiecare cu o deschidere de câte 10 m, ce urmăresc curbele de nivel pe porțiunea dintre strada Urcușului (zonă situată deasupra vilei Csonka) până în zona de curbură a actualei străzi spre strada Gh. Doja pentru evitarea pantelor accentuate. Proiectul final de parcelare prevede realizarea unei străzi cu un profil de 8 m lățime și 14 parcele, cuprinse între proprietățile lui Csonka Geza la est, Bustya Lajos, văduva lui Wagner Lipot și Bajko Andras la sud. La 24 iunie 1905, luându-se în discuție proiectul acesta, este aprobat cu nr. 85/4201/1905 și înregistrat sub nr. 6307, din 2 iulie 1905.

Cu strada Cernei se încheie șirul noilor străzi create în această perioadă în zona malului stâng al râului Mureș. Cu cererea nr. 3175, din 23 martie 1912, numiții Sipos Sandor și Bucher Karoly solicită acordul în vederea parcelării terenurilor aflate între zona căii ferate și strada Băneasa (Toldy Ferencz), crearea unei străzi de legătura și prelungirea străzii Dorobanților, cererea fiind însoțită și de un plan de situație topografic, ce indică parcelele și străzile existente la acea dată. Printr-un alt plan de situație, se fac următoarele propuneri de parcelare: terenul din CF. Nr. 846 Târgu-Mureș, top nr. 4840, proprietatea lui Sipos Sandor (partea cu numere impare) cu 13 loturi de casă și CF. Nr. 3330 Târgu-Mureș, top nr. 4841, proprietatea lui Bucher Karoly (partea cu numere pare), tot cu 13 loturi, precum și corpul de stradă, a cărei axa se află pe limitele celor două proprietăți. Prin dezmembrare se propune și prelungirea străzii Dorobanților. De fapt, cei doi proprietari cu cererile nr. 4554 și 4555 din 2 mai 1912, revin la o solicitare anterioară, ele fiind aprobate în Ședința de consiliu din data de 3 mai 1912, dar cu condiția trecerii în proprietatea orașului a corpurilor noi de stradă. Un plan de situație de ansamblu, întocmit în luna mai 1912 de inginerul cadastral Meszaros Antal înfățișează străzile mai nou aprobate sau curând realizate: strada Cernei cu indicarea proprietarilor; strada Oltului aprobată cu nr. 8928/1911; strada Trotușului aprobată cu nr. 4553/1911. Punctat sunt prevăzute străzile Oltului (tronsonul dintre strada Somesului și Piața Armatei) și strada Frunzei.

Până în secolul al XX-lea, în zona orașului aflată pe malul drept al râului Mureș, trama stradală a cunoscut puține modificări, ea având încă un pronunțat caracter rural și a cărei dezvoltare s-a desfășurat fără vreun program dinainte stabilit.

În anul 1912, se trece la regularizarea zonei aflate între strada Podeni și râul Mureș, cu crearea străzilor Potopului, Apelor și Cotului.

La 15 martie 1911, inginerul șef al orașului, Flesch Adolf, întocmește proiectul de amenajare a străzii, actualul Bulevardul Cetății, fost Bethlen Gabor, însoțit de un memoriu tehnic. Proiectul prevede crearea a două părți carosabile, de câte 5,50 m lățime cu trotuare asfaltate, ce mărginesc spațiile plantate de 7,50 m lățime, situate pe axa străzii, cât și amenajarea străzii Trebely prin pavarea cu keramit. Observăm partea de sus a străzii deja regularizată, prin deschiderea străzii Mihai Viteazul, spre azilul-spital de copii, precum și propunerile de amenajare în parc al cetății. În ședința comună a comisiilor de finanțe și economică, din 25

septembrie 1911, prin Hotărârea nr. 164/8194/1911, se aprobă propunerile date prin proiect, urmând ca realizarea lucrărilor să fie urmărită de către Consiliul orașului.

Altă importantă stradă, actuala Revoluției (Sf. Gheorghe), cunoaște importante transformări. La 12 decembrie 1910, Consiliul orașului hotărăște amenajarea străzilor Revoluției și Poștei (Petöfi).

Importanță prin dimensiunile ce le are, la rândul ei, piața Republicii constituie programul unor vaste lucrări de amenajare. Către sfârșitul secolului al XIX-lea, piața încă era străbătută de șanțuri de apă, rămășițe ale vechiului curs de apă, surprins de Toth Ștefan în gravurile din anul 1823. Fostul braț al Mureșului își avea traseul prin piața Mărășești.

Până la deversarea în albia majoră, în partea de intersecție ale celor două spații ale pieții, încă se mai aflau câteva case, care, rând pe rând, până spre anul 1910, sunt demolate. La 8 decembrie 1912, inginerul șef al orașului, Flesch Adolf, întocmește documentația pentru amenajarea celor două piețe și a zonei înconjurătoare. Potrivit descrierii tehnice și a proiectului, piața Republicii circumscrie două spații: primul până la intersecția cu strada 30 Decembrie (Battyani Lajos) având o formă triunghiulară, mai largă, prevăzută cu un parc central; al doilea, până la intersecția cu strada Lăcrămioarei (Soos Pal), de formă dreptunghiulară, alungită, cu trei insule de verdeață. Este luată în considerare și piața Mărășești (Zrinyi Miklos), cu două părți carosabile, situate de o parte și de alta a unei zone verzi, amplasate central pe tronsonul dintre piața Mărășești și strada Mărăști. Toate părțile rezervate circulației sunt asfaltate sau pavate cu piatră.

Ultima strada amenajată în zona este Pasajul Palas.

Un exemplu de urbanizare în timp a rețelei stradale îl oferă strada Libertății, pe tronsonul dintre strada Cuza Vodă și pâraul Pocloș. În anul 1898 mai existau unele terenuri virane, sau edificate doar cu clădiri anexă pentru ca în anul 1911, o planșă aflată în arhivele primăriei, să prezinte strada în întregime edificată, chiar dacă în marea lor parte, clădirile de locuit erau construcții mai modeste, unele chiar din materiale perisabile.

Perioada cea mai dinamică în dezvoltarea orașului, de după anul 1900, a fost epoca dualismului, îndeosebi ultimele două decenii înainte de prima conflagrație mondială, când au fost demarate principalele lucrări edilitare de amenajare a teritoriului și de înzestrare cu importante dotări de interes obștesc.

Destul de curând, după anul 1900, orașul ia măsuri de amenajare a malului râului Mureș, îndeosebi a celui aflat în zonele de vărsare în acesta a Brațului Morii și a pâraielor Pocloș și Vulpii. Un prim proiect emis în anul 1909, ce poartă titlul: "Plan de situație privind proiectul lucrărilor de consolidare intenționate de municipiul Târgu-Mureș în amonte de racordarea canalizării orașului" prevede amenajarea malului stâng al râului Mureș, aflat în zona de vărsare a pâraului Vulpii, a zonei de legătură cu canalul de aducțiune a apei la Fabrica de zahăr și a stației de pompare a apei pentru zona căii ferate.

Pagube materiale au produs orașului, uneori și apele revărsate ale pâraului Pocloș. Dacă, nu cu mult timp în urmă, Pocloșul constituia limita de vest și sud a intravilanului orașului, odată cu formarea noului centru civic și extinderea perimetrului construibil spre vest, îndeosebi prin deschiderea de noi străzi, acesta a ajuns să devină parte componentă din localitatea propriu zisă. Această nouă condiție geografică a pâraului determină municipalitatea să promoveze unele măsuri de amenajare a acestui curs de apă, atât prin consolidarea malurilor sale, cât și prin construirea de poduri corespunzătoare pentru noile străzi ce-l intersectează. Numeroase documente privitoare la acest deziderat al orașului, strănse într-o mapă ce poartă titlul: „Proiectul de reglementare a pâraului Pocloș din Târgu-Mureș”.

Dintre toate lucrările de interes edilitar îndeplinite la Târgu-Mureș în perioada antebelică, sistemul de protejare a orașului împotriva inundațiilor, ce cuprinde barajul, canalele de aducțiune și de evacuare a apei, precum și uzină electrică (hidrocentrala), cu toate celelalte lucrări colaterale, reprezintă cea mai importantă realizare.

Inundații au loc în primăvara anului 1913, distrugând aproape toate lucrările realizate până atunci, au demonstrat insuficientă capacitate de descărcare a barajului. În atare situație, la 19 mai 1913, Biroul de îmbunătățiri Funciare din Aiud propune prelungirea barajului de pe Mureș cu încă un stăvilar de golire, cu o deschidere de 10 m, astfel încât, în totalitate, acesta să ajungă la 74 m lungime. În paralel s-a trecut la modificarea documentației pentru uzină electrică, majoritatea proiectelor fiind întocmite între 10 aprilie 1913 - 21 septembrie 1914.

În luna aprilie a anului 1918, antreprenorul întocmește devizul final al lucrărilor realizate, valoarea acestora fiind evaluată la suma de 1.780.514, 31 coroane situația pe principalele categorii de lucrări fiind următoarea situație: 1 - Barajul de beton -553.040,24 coroane; 2 - Barajul de beton etc, lucrări de pământ - 111.419,95 coroane; 3- Priza de apă - 143.887,35 coroane; 4 - Protejarea malului - 48.498,57 coroane; 5 -Canalul superior - 293.123,05 coroane; 6 - Casa turbinelor (uzina electrică) -296.355,84 coroane; 7 - Canalul inferior - 224.316,35 coroane; 8 - Poduri - 87.804,33 coroane; 9 - Alte lucrări vechi - 22.068,63 coroane. Situația financiară a investițiilor din oraș, întocmită la 10 ianuarie 1916, pentru lucrările de construire și de amenajare a sistemului amintit, arată că s-au prevăzut fonduri de 2.700.000 coroane, fiind cheltuite 2.755.435 coroane, deci cu 55.435 coroane mai mult.



În cea de-a patra ședință a Consiliului Municipal, din 25 septembrie 1928, nr. 52/16595/1928, este prezentat raportul primarului cu privire la trei amplasamente de terenuri, pe care le "Declară necesare pentru viitoarea dezvoltare, sistematică, igienică și culturală a municipiului". Cele trei amplasamente sunt următoarele: 1 - Terenurile situate pe latura posterioară a Primăriei (perimetrul actualului hotel „Parc” și al zonei verzi); 2 - Piața din strada Gh. Doja (Principele Carol) la colț cu pâraul Pocloș, din fața Casei Cercuale (terenul aferent clădirii fostei cooperații „Furnica” și a Corpului Didactic); 3 - Triunghiul din piața Albină (piața Victoriei) destinat ca parc. În final se, hotărește, ca pentru redobândirea acestor terenuri să se procedă la exproprierea pentru cauza de utilitate publică, prevăzută de legea XLI 1881 "

Cele 7 amplasamente, considerate de Municipalitate ca zone verzi ale orașului și luate în evidență la 2 ianuarie 1931, sunt următoarele:

1. Parcul „Elisabeta” în imediata apropiere a orașului, cu 6 ha și 360 mp, plantat cu arbori, are arene pentru tenis, alei, lac pentru patinaj, proprietatea orașului. Este frecventat de către locuitori și este îngrijit;
2. Platoul „Cornești” la periferia orașului, cu 11 ha, 5.093 mp, plantat cu copaci, proprietatea orașului, frecventat primavara, este neîngrijit.
3. Ștrandul orășenesc, din piața Matei Corvin, cu 6147 mp, are unele plantații - copaci și flori - bazine de înot, este frecventat și îngrijit. Se prevede amplificarea acestuia.
4. Ștrandul „Ritz” pe malul Mureșului, cu 4165 mp, are aparatură pentru sport, proprietatea familiei Ritz, este îngrijit, frecventat de membrii familiei.
5. Ștrandul Societății funcționarilor, pe malul Mureșului, în amonte de vărsarea Turbinei, cu 719 mp, existând câțiva brazi, amenajat cu nisip și cabine, în proprietatea orașului, este îngrijit și frecventat de membrii societății.
6. Râul Mureș, mărginește o bună parte din oraș, lățimi de 30-50 m, zone cu tufișuri, maluri nisipoase, proprietatea orașului, neîngrijit, frecventat de locuitori.
7. Parcul de gimnastică, din strada Koteles Samuel, Societate particulară, cu 1 ha și 1875 mp, amenajat cu arene de tenis etc. Este îngrijit și frecventat.

Pentru a dobândi cât mai multe amplasamente posibile pentru construirea de locuințe, Consiliul Municipal a promovat și a aprobat numeroase documentații de parcelare a unor terenuri, cu deosebire a celor ce constituiau proprietatea unor locuitori ai orașului. Deschiderea de noi străzi, fie prin străpungeri cu crearea de noi parcele pe una sau ambele părți ale acestora, fie prin amenajarea unor drumuri cu stabilirea noilor aliniamente, sunt situații pe care le întâlnim atât în zona mai veche a orașului, cât și în teritoriile nu demult cuprinse în perimetrul construirii.

În anul 1923, la solicitarea văduvei lui Soos Karoly, sunt parcelate două terenuri, proprietatea acesteia. Un prim teren se află în strada Oituzului, pe actuala parte a numerelor cu soț, obținându-se un număr de 11 loturi; al doilea teren în strada Vânătorilor, pe actuală parte a numerelor cu soț, fiind prevăzut a se crea un număr de 16 loturi. O importantă parcelare este aceea din zona străzilor Victor-Babes - Bujorului, din anul 1925, când Bustya Ludovic și Burger Albert, solicită parcelarea unui teren mai vast, înscris în CF. nr. 3, 4013, 2030, 2525 Târgu-Mureș. Prin Hotărârea nr. 7387, din 18 aprilie 1924 Consiliul orașului aprobă planul de parcelare, întocmit la 30 martie 1924, pentru crearea a 40 de loturi de casă și deschiderea străzii Cibinului precum, și amenajarea străzilor Victor Babeș și Bujorului.

Alte două parcelări sunt efectuate în anul 1926. La cererea lui Stancu Ioan, nr. 6236/1926 se aprobă parcelarea terenului înscris în CF nr. 2732 Târgu-Mureș, top nr. 1495/a/2 din strada Agricultorilor (azi. B-dul 1 Decembrie 1918), teren care împreună cu cel de sub top nr. 1495/a/1, au constituit baza formării loturilor din strada Secerei, nr. 1-21, cu regularizarea străzilor Tudor Vladimirescu și Vulturilor. Al doilea teren, proprietatea lui Kiss Mihail, este înscris în CF nr. 2340 Târgu-Mureș, top nr. 4910/1/1, 1910/1/2, 4911/1 și este situat între străzile Săvinești și Lavandei. Prin planul de dezmembrare, întocmit la 15 februarie 1926 de către Gyulai Ladislau, s-au creat 16 parcele aferente actualei străzi Azurului.

Tot în anul 1926 se trece la parcelarea terenurilor situate în actuala zona a Bisericii mici reformate, din strada Ștefan Cel Mare. Aflat în păstrarea compartimentului Arhitect șef, al Primăriei Municipiului Târgu-Mureș, planul de situate prevede parcelarea terenului cu formarea actualei piețe Memorandului, inclusiv parcul (parcelele nr. 27, 28, 29, 30), cu un număr de 15 parcele și alte 10 parcele în B-dul 1 Decembrie 1918. A doua documentație se referă la formarea străzii Sălciiilor, prin parcelarea din anul 1926 a terenurilor înscrise în CF. nr. 2758, 4364 Târgu-Mureș, top nr. 4934, 4935, da naștere la un număr de 16 parcele, situate pe ambele părți ale străzii nou-formate.

Deoarece orașul avea nevoie de terenuri, nu numai pentru construirea de locuințe, dar și pentru edificarea unor clădiri de interes comun, precum școli, biserici, sedii de firme, spații comerciale, piețe publice, cimitire etc, în mai multe rânduri s-a solicitat revenirea la terenurile expropriate de la oraș, în cele mai numeroase cazuri ele fiind dobândite de oraș încă din vechime, prin cumpărări sau schimburi de terenuri, potrivit procedurilor timpului. De asemenea, s-a intervenit pentru recalcularea prețului terenurilor expropriate, în multe cazuri el fiind considerat mult mai mic decât meritau acestea.

Deși în ultimele două decenii de până la Primul Război Mondial, s-au ridicat numeroase construcții civile, industriale, religioase etc, nu a existat un plan unic de sistematizare a orașului, pentru multe investiții amplasarea efectuându-se printr-o prealabilă analiză a zonei și a Regulamentului din anul 1904. Necesitatea unui astfel de plan a fost pusă în discuție doar după preluarea conducerii administrației orașului, la 22 decembrie 1922, de către Emil-Aurel Dandea.

Cunoscută și sub denumirea de Reformă Administrativă, la 13 iunie 1925 este promulgată de către regele Ferdinand I, Legea pentru unificare administrativă, al cărei capitol al VIII-lea având ca subiect, Edilitatea ", aduce unele reglementări cu privire la obligativitatea întocmirii planurilor de sistematizare a localităților. Articolul 69 prevedea ca „Acest plan trebuia să aibă în vedere alinierea străzilor, alimentarea cu apă, amenajările de canal și iluminat, pavarea și înființarea de parcuri, construirea de locuințe ieftine etc.

Acest plan devenea definitiv după ce primea aprobarea consiliului comunal. Capitolul al VIII-lea reitiera prevederile Legii pentru organizarea comunelor urbane din anul 1894 privitoare la netolerarea deschiderii de străzi, pasaje, piețe, construcții fără autorizație"... "În spiritul constituției din anul 1923, legea prevedea posibilitatea de expropriere în caz de utilitate publică..."

Primăria Municipiului Târgu-Mureș a dobândit terenul din zona Pieții Unirii (în prezent Victoriei), pentru care s-a hotărât întocmirea unui proiect de parcelare, inclusiv crearea unei străzi. Având în vedere Decizia nr. 25436 din 13 noiembrie 1936, a Consiliului Municipal Târgu-Mureș, Consiliul de Miniștri, în ședința din 21 decembrie 1936, Jurnal nr. 2862/1936, decide:, art.I. Se autorizează comisiunea interimară a municipiului Târgu-Mureș, să scoată în vânzare un număr de nouă parcele, din terenul proprietatea acestui municipiu"... "În scopul construirii de locuințe pentru funcționării publice" Prin urmare, la 12 iulie 1937, șeful Serviciului tehnic, Maetz Ervin, comunică președintelui Consiliului Orășenesc: La ordinul Dvs Nr. 11072/1937, cu onoare Vă înaintez 3 exemplare din schița de parcelare a terenului proprietatea municipiului Tg-Mureș, din str. Regele Carol " (actuala str. Koteles Samuel), plan aprobat în ședința Comisiei Interimare din 31 august 1937".

La 14 februarie 1928, cu nr. 3044/1928 primarul Bemady Gyorgy, se adresează Consiliului Municipal, printr-o scrisoare, în care, după ce trece în revistă unele prevederi ale Regulamentului de edificare a municipiului Târgu-Mureș (existent încă din 15 februarie 1905), cu aplicarea acestora pe cele cinci circumscripții ale orașului, se referă și la zona centrală, arătând:" în ceea ce privește însă centrul, piața orașului, aceasta nu s-a dezvoltat în formă și măsura în care ar fi trebuit să se desvolte considerând creșterea numărului locuitorilor și în primul rând investiriile de multe milioane ce s-au făcut chiar de către municipiu în partea de jos a pieței".

Cauza nedezvoltării centrului, pieței orașului, se datorează nu numai crizei economice, ci în primul rând faptului că unii proprietari conduși fiind de patima nemărginită a îmbogățirii, suprapunând interesele lor particulare intereselor generale au transformat în cele mai multe cazuri colibe lor mizerabile din piața fără a poseda permisul autorității comunale, fapt prin care au ajuns la venituri nemaipomenite, împiedecând totodată dezvoltarea municipiului.

În piața Municipiului se găsesc colibe mici acoperite și cârpite cu hârtie gudronată, țigle, șindrile și scânduri, cari produc un venit din chirii cu mult mai mare ca oricare palat modern cu 2-3 etaje. Grajduri muced, camere de lemne, pivnițe, edificii laterale etc. au fost transformate în localuri de prăvălii, locuințe etc. "pentru cari proprietarii încasează chirii cari de o sută de ori întrec valoarea lor reală".

Demolarea clădirilor vechi, insalubre, unele în pericol de prăbușire, nu arareori a întâmpinat opoziția proprietarilor acestora. Un caz îl oferă un imobil din piața Trandafirilor, fosta Regele Ferdinand nr. 33. Ca urmare a hotărârii Comisiei de Salubritate a Municipiului Târgu-Mureș, din data de 28 aprilie 1932, s-a stabilit că datorită situației în care se află construcțiile din piața regele Ferdinand nr. 33, proprietatea văduvei lui Kiss Gheorghe, un număr de 11 chiriși să fie evacuați. Între timp, proprietara solicită efectuarea unor lucrări de reparații la clădire, la care, prin adresa nr. 12644, din 28 iunie 1938, Primăria comunică neaprobarea realizării lucrărilor „deoarece punerea în bună stare a casei din chestie, adică corespușătoare prescripțiilor regulamentului de edificare depășește caracterul unei reparații obișnuite ".

După un an și jumătate, Comisia Interimară a Primăriei Târgu-Mureș, la 20 noiembrie prin Hotărârea nr. 25562/1934 dispune introducerea procedurii pentru demolarea edificiilor situate în curtea intravilanului din piața Regele Ferdinand nr.33" -se fixează termenul de 28 Nov. 1934 ora 10, hotărâre trimisă tuturor părților interesate. La 6 noiembrie 1934, o comisie special instituită stabilește: "construcțiile sunt necorespușătoare din punct de vedere edil, incendiu și sanitar", ca urmare, propune introducerea procedurii de demolare, dată prin Dispoziția nr. 25568, din 20 noiembrie 1934, a Comisiei Interimare a Municipiului Târgu-Mureș. De aici a pornit o serie întreagă de intervenții, constatări și dispoziții, astfel încât, abia la 30 mai cu nr. 289/1936, Consiliul de Igiena și Ocrotire a municipiului comunică președintelui Consiliului Interimar că demolarea nu poate fi executată deoarece aceasta este „apelată la Tribunal". Într-un final, Comitetul Local de Revizuire din Cluj, la care a ajuns cazul, prin Decizia nr. 959, din 5 iulie 1936, respinge ca inadmisibilă acțiunea văduvei Kiss Gheorghe"... "declară nelocuibil imobilul situat în Piața Ferdinand nr. 33, proprietatea lui văduvei Kiss Gheorghe și alții, dispune evacuarea camerelor și dărâmarea clădirii pe ziua de 1 aprilie 1936".

La baza unor operațiuni urbanistice importante din perioada interbelică au stat transferuri sau schimburi de proprietăți ale municipalității cu Ministerul Armatei.

Având în vedere convenția dintre Ministerul Armatei și Consiliul Municipal Târgu-Mureș, fixată prin Procesul-Verbal din 16 octombrie 1929 s-a prevăzut „câștigarea terenului cu toate supraedificările” Cetății Avram Iancu - se va putea realiza un desiderat vechi pentru formarea unui parc public într-un cartier central.

Cu Decizia nr. 21119, din 24 august 1937, Comisia Interimară a Municipiului Târgu-Mureș, aprobă schimbul de terenuri, după cum urmează: „1. Municipiul Târgu-Mureș pune la dispoziția Ministerului Apărării Naționale terenul fostului depozit de munițiuni, cu o suprafață de cca. 16 ha., pentru a se construi clădiri militare, 2. Ministerul Apărării Naționale pune la dispoziția Municipiului Târgu-Mureș, în schimb o suprafață egală cu aceea arătată la pct. 1 din terenul situat în cartierul numit „Râțul Măcelarilor”, folosit astăzi pentru cultivat zarzavaturi pentru armată”. Comandamentul Corpului VI Armata, adresându-se Primăriei din Târgu-Mureș, solicită întocmirea măsurătorilor topografice ale terenurilor și întocmirea documentației de dezmembrare a acestora. Cu Decizia nr. 24857, din 8 octombrie 1937, Primăria aprobă schimbul de terenuri, urmând ca documentația să fie înaintată Ministerului Apărării Naționale. Ambele terenuri au suprafețe de câte 21 ha, 0116 mp, pe cel al fostului depozit de muniții fiind realizată noua cazarmă, iar pe cel dobândit de oraș urmând a se realiza actualul cartier Rovinari.

Reglementări de aliniament și creare de loturi de noi case, sunt aprobate în anul 1936 în strada Vulcan. Cu cererea nr. 12687, din 25 mai 1936, Biserica Reformată solicită parcelarea terenului înscris în CF nr.2633 Târgu-Mureș, top nr. 1737/1, cu crearea a 12 loturi de casă în lățime de 21,40 m și o adâncime de 26 m, inclusiv noul aliniament, solicitare aprobată cu nr. 12686, din 12 iunie 1936. Acordul este condiționat de trecerea în proprietatea orașului a corpului de stradă cu top nou.1737/1/14, 1737/1/15, urmând ca biserica să realizeze lucrările edilitare aferente. Considerând că strada practic a fost realizată în anul 1910 și doar prin parcelare se stabilește noul aliniament, Parohia Reformată contestă condiția data, prin Decizia nr. 19291, din 2 martie 1937, Primăria acordă lotizarea, însă „numai dacă parohia Reformată va executa sau va asigura executarea, prin ipoteca de primul rang - a lucrărilor de pavare cu asfalt a străzii Ecaterina Teodoroiu în valoare de 767.000 lei”.

Devenit un punct de atracție și destindere a locuitorilor orașului, încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea, în perioada interbelică, parcul Elisabeta cunoaște modificări radicale prin construirea mai multor obiective sportive și de distracție. Un plan de situate al parcului Elisabeta, provenind din anii 1935-1936, înfățișează parcul în totalitatea sa, cuprinzând dotările mai vechi, precum și cele mai recente, reprezentat fiind parcul în sine, lacul, arenele sportive vechi și cele noi, gradina orașenească, stadionul cu tribunele laterale (1934-1935), pavilionul de patinaj (1935) cu o valoare de 583.467 lei. Sunt trecute și propunerile pentru extinderea băii de vară (fostul ștrand „Voința”), lucrări rămase nerealizate.

Într-un comentariu din gazeta „Orașul” din anul 1923, Emil A. Dandea, primarul orașului, se referă la monumentele din Târgu-Mureș, în care, până la 1918 nu a existat nici un monument care să reprezinte trecutul și istoria culturală în oraș a românilor.

Cel dintâi monument realizat încă din anul 1923, este „Ostașul Român”. În raportul primarului din luna octombrie 1923, acesta menționa faptul că monumentul „Soldatului Român” e deja comandat din banii strănși din contribuție publică”, pentru ca la 2 decembrie 1923, cu ocazia împlinirii a 5 ani de la Marea Unire și intrarea armatei române în Târgu-Mureș, monumentul să fie inaugurat. Festivitățile organizate cu ocazia inaugurării monumentului au debutat printr-un Te-Deum la toate bisericile din oraș, urmat de slujba oficiată de P.S.S. Nicolae Ivan Episcop al Clujului, cu participarea a numeroase personalități de seamă.

În Darea de seamă pe anul 1924, primarul Emil A. Dandea, arată pe scurt: „în luna mai s-a ridicat (inaugurat) înaintea Primăriei statuia „Lupoica”, știrea fiind consemnată și de gazeta „Orașul” din 16 iulie 1924: Asemenea s-a terminat și inaugurat la 10/23 mai monumentul Latinității, aflat înaintea Primăriei”. Pe un soclu realizat de arhitectul Ervin Maetz, s-a așezat statuia „Lupoica cu Romulus și Remus”, cadou primit din partea Romei. În anul 1940, statuia este mutată la Turda, iar soclul demolat, pentru ca în anul 1991 să fie readusă la Târgu-Mureș și așezată pe un nou postament, momentul inaugurării având loc la 30 noiembrie 1991.

La 5 octombrie 1919 își deschide cursurile Liceul „Al. Papiu-Ilarian”, al cărui corp profesional era compus din 12 cadre didactice, care pregăteau 238 elevi. La peste un deceniu distanță, la 1 decembrie 1930 avea să fie dezvelit monumentul patronului spiritual, marele revoluționar, om politic și istoric Al. Papiu-Ilarian. Pentru amplasarea monumentului au fost inițiate două propuneri și anume: în fața clădirii, pe actualul amplasament, propus de Comitetul de inițiativă și între coloanele de la intrarea în clădire, loc propus de către Serviciul tehnic al Primăriei. La 16 septembrie 1930, I. Bujor, președintele Comitetului de inițiativă, solicită Primăriei emiterea acordului „pentru ridicarea acestui monument (...) a ne da concesiunea legală, pentru începerea lucrărilor necesare monumentului lui Papiu Ilarian” amplasamentul fiind stabilit de Comisiunea Superioară pentru Monumente Publice, prin Jurnal nr. 28, din 15 octombrie 1930, dat în prezența lui I. Minulescu, Director al Artelor, arh. Duiliu Marcu, sculptorii Fr. Storck și I. Jalea. Bustul a fost realizat de Ion Schmidt

Faur, în bronz, cu o înălțime de 1,30 m, așezat pe un pedestal paralelipedic de 2,30 m înălțime. După anul 1940, monumentul este dus la Arad, pentru ca la 22 decembrie 1957 să fie readus pe vechiul amplasament.

## EVOLUȚIA FONDULUI CONSTRUIT (TIPOLOGIA ȘI CARACTERISTICELE ACESTUIA) AMENAJĂRI

Tipologia și evoluția construcțiilor din prima perioadă a existenței orașului Târgu-Mureș poate fi reconstituită cu oarecare dificultate. Lipsa unor săpături arheologice mai ample, îndeosebi în zona primelor nuclee ale localității, cât și faptul că nu s-au păstrat asemenea construcții, face dificil de cunoscut care a fost forma și dimensiunea primelor clădiri, care mobilau localitatea secolului al XIII-lea.

Cele mai numeroase edificii erau casele de locuit, care, la acea dată., se deosebeau prea puțin de cele situate la sate, al căror partiu era influențat de tipul de case existente în epocă. Tehnica construirii acestor locuințe, precum și tipurile fundamentale de case s-au păstrat de-a lungul veacurilor până aproape de secolul nostru. Casele ridicate la suprafața solului și compuse dintr-una sau două., uneori și mai multe încăperi, erau de plan dreptunghiular. Ca tip principal de casă ce putea exista la Târgu-Mureș este cel cu cuptor în tindă, formă deosebit de răspândită în Transilvania. Compusă din două - trei încăperi, clădirea suferă destul de curând modificări, cuptorul fiind scos din casă și mutat, eventual, alipit de clădire. Existau și case simple, formate dintr-o singură încăpere, forma cea mai arhaică a casei țărănești din Transilvania, dar și case cu cămară, ca urmare a influenței secuilor, nu demult așezați în această zonă.

Odată cu statornicirea și consolidarea în Transilvania a stăpânirii regatului feudal maghiar, se simte tot mai mult pătrunderea elementelor artei constructive feudale, caracteristice Europei occidentale. Noul stil romanic, care a cuprins, în principiu, țările europene catolice, pătrunde și în Transilvaniei, unde este realizată o serie de construcții remarcabile prin forma lor arhitecturală. Deosebit de productivă și mult mai importantă din punct de vedere artistic și tehnic a fost arhitectura religioasă.

Tipul de plan care domină arhitectura romanică din centrul Transilvaniei, deci întâlnit și în zona orașului Târgu-Mureș, este biserica - sală, cu navă simplă dreptunghiulară, acoperită cu tavan drept și abside semicirculare boltite în semicalotă, precedată de o travee paralelipedica, tot boltită. Pe latura vestică nava era prevăzută cu contraforturi oblice, iar laturile scurte se continuau pe verticală cu timpane triunghiulare ce delimitau învelitoarea în două pante. Erau răspândite asemenea biserici în toată zona limitrofă orașului Târgu-Mureș dar, pe parcurs, acestea au fost demolate sau reconstruite, astfel ele mai fiind cunoscute doar din imaginile sau descrierile mai vechi și mai puțin din unele elemente constructive păstrate.

Cea mai cunoscută biserică romanică din jurul orașului este biserica reformată din Sâncraiu de Mureș, pomenită la 1239, fiind o variantă cu turn - clopotniță. Nava bisericii este demolată în anul 1895, iar restul în anul 1901, dar i s-a păstrat turnul de cărămidă care, la etajul I, are conservată tribuna cu arc semicircular și lintelul unui ancadrament de piatră, iar la etajul II, cele trei ferestre bifore cu colonetă axială încheiate la partea superioară în unghi.

Presupunem că o asemenea biserică de morfologie romanică trebuia să fi fost și la Târgu-Mureș. Ea a fost desființată odată cu construirea actualei biserici din cetate din care, probabil, au mai rămas resturi încorporate în corul actualului edificiu. De forma romanică putea fi și biserica "Sf. Nicolae", aflată în strada Bolyai. Aici, se află acel "sacerdos" Romanus pomenit de dijelele papale din anii 1332-1336. După construirea bisericii din cetate, biserica cu mănăstire își pierde din importanță anterior avută. În anul 1601, când aceste biserici sunt distruse de mercenarii lui Basta, se pare că nu mai funcționau, fiind deja deteriorate în cea mai mare parte și pustii.

Arhitectura gotică pătrunde și în Transilvania, mai ales începând cu secolul al XIII-lea, când tinerele orașe se întreceau în a-și consolida poziția economică și a realiza edificii de cult din piatră sau cărămidă, dar și clădiri civile. Secolele XIV-XV pot fi socotite perioada de eflorescență gotică în Transilvania, în care, orașele, dar și numeroase sate, pe lângă construirea de biserici noi, trec la modernizarea celor vechi, efectuând modificări în tipologie, dar și ale detaliilor intrării și ferestrei sau realizarea de bolți gotice în locul plafoanelor de scânduri.

Pe la 1350 debutează lucrările actualului complex gotic din cetatea Târgu-Mureș, ctitorii acestuia fiind călugării franciscani. Prin forma sa biserică este de tip hală, de mari dimensiuni, variantă preferată de comunitățile orășenești și susținută de călugării franciscani, devenită caracteristică goticului de oraș din Transilvania secolelor XIV-XV. Biserica cu vechea mănăstire din cetate sunt singurele monumente gotice care s-au mai păstrat la Târgu-Mureș.

Casele sărace, din materiale nedurabile, situate la periferia orașelor întărite, dar și în târgurile și orașele lipsite de lucrări de apărare, nu apar decât ca excepție, ca la Târgu-Mureș, unde majoritatea vechilor construcții sunt înlocuite cu altele noi. Numai astfel se explică faptul că în Târgu-Mureș s-au mai păstrat doar două. Case orășenești, de factură renașcentistă: casa Kopeczi Tamas (1557) și casa cronicarului Francisc Nagy Szabo (1623).

În cadrul Renașterii transilvănene un rol îl au clădirile publice, ele dezvoltându-se pe fondul creșterii puterii economice și politice a localității. Se construiesc noi sedii de bresle, dar și hale sau dughene, casa sfatului,

școli, spitale și bolnițe, băi publice și multe altele. Clădiri renașcentiste au fost probabil "Casa Consiliului" din cetatea orașului Târgu-Mureș, demolată în secolul al XVIII-lea, dar și vechea bolnița - spital "Sf. Duh" din strada Ștefan Cel Mare.

Pe la mijlocul secolului al XVII-lea se face simțită și artă barocă, care începe să capete teren tot mai mare. Singură clădire provenită din acest secol, ce poartă amprenta noului concept și care s-a păstrat, este casa Palffy, din strada Bolyai nr. 12.

În raport cu destinația lor, construcțiile se împart în trei categorii: a) Arhitectura militară; b) Arhitectura religioasă; c) Arhitectura civilă.

**A) Arhitectura militară.** Arhitectura militară a orașului Târgu-Mureș, prin mărimea și numărul întăriturilor, nu are valoarea celor din orașele Brașov, Sibiu, Cluj, Mediaș etc. Evoluția cetății de la Târgu-Mureș. Poate fi divizată în două perioade și anume: prima, corespunzătoare fortificației secolului al XV-lea; a doua, a cetății secolului al XVII-lea. Dacă actuala cetate este mai bine cunoscută, ea fiind oglindită în numeroase lucrări de specialitate, despre vechea fortificație - cetățuie - date riguros științifice le avem doar pe cele descoperite în ultima perioadă, ca urmare a lucrărilor de restaurare a întregului ansamblu și sondajelor ulterioare.

Vechea fortificație cuprindea teritoriul de sud-vest al actualei cetăți. Cercetările arheologice și concluziile de ordin stratigrafic demonstrează faptul că în jurul bisericii și mănăstirii de pe platou s-a ridicat, probabil în a doua jumătate a veacului al XV-lea, prima cetate din Târgu-Mureș. Este amintit Castelul Mic (Kis-Kastely), de parohul reformat Nemes Gabor, într-un memoriu din anul 1809, fortificație care avea zidurile de incintă înalte astfel încât acoperișul bisericii abia se mai vedea.

Din elementele păstrate se pare că vechea fortificație avea un plan pentagonal neregulat și cuprindea o suprafață de cca 5800 mp.

Cele două turnuri păstrate în întregime sunt „Turnul mic” cunoscut și ca „Bastionul lui Bathory”, situat la colțul de nord-vest al fortificației, spre strada Avram Iancu și turnul ce se juxtapune bastionului blănarilor, construit în anul 1629, situat la colțul de sud-est, ambele turnuri fiind de formă pătrată, cel de pe latura vestică având trei niveluri. În partea lor superioară, sub streșina, turnurile au "guri de păcură" (machicoulis), care împreună cu formă pătrată țin indubitabil de secolul al XV-lea. Resturile altui turn se află înglobate în bastionul tăbăcarilor, construit în anul 1620, situat la colțul de sud-vest al cetății.

Convins că fortificația construită nu poate oferi decât un slab mijloc de apărare, în anul 1605, primarul Borsos Tamas este trimis la principele Ștefan Bocskai să obțină autorizația în vederea construirii unei cetăți trainice, din piatră și cărămidă. Acesta nu întârzie să-și dea acordul de principiu și, ca urmare, activitatea șantierului se înviorază.

Cu începutul domniei lui Gabriel Bethlen (1613-1629), singurul care a fost în măsură să pacifice țară și să-și asigure prosperitatea, se trece la realizarea unor numeroase dotări defensive, între care și cetatea din Târgu-Mureș. Vechea fortificație necorespunzând nevoilor orașului, nici ca teritoriu și nici ca sistem defensiv, este înlocuită cu o nouă fortificație colectivă orasenească, de dimensiuni mai ample. Curtinele de pe laturile de nord și est sunt complet înlăturate, pentru a permite extinderea cetății.

Față de citorii "oficiale" ale principilor, fortificația din Târgu-Mureș poate fi încadrată în seria fortificațiilor "regionale", fiind printre ultimele construite în Transilvania în sistem încă "medieval", înainte de răspândirea noului sistem promovat de Sebastien le Prestre de Vauban (1633-1707), mareșalul Franței. Faptul că nu s-a trecut la realizarea unei noi cetăți de arhitectura "modernă", de sorginte vest-europeană, se explică, în primul rând, prin vremurile ce-au cuprins și comunitatea orașului, care pierzând în parte din forța sa economică și militară, a preferat să treacă la realizarea unui sistem mai puțin costisitor, prin completarea incintei vechi, cu elemente ceva mai moderne.

Noua fortificație nu este realizată după un plan "ingineresc". Fiind realizată în timp, ea însumează întărituri de diferite forme, tot mai evolute, începând cu bastionul porții, care încă mai poartă amprenta sistemului medieval încetățenit, cu guri de păcură, groapa-capcana și terminând cu bastionul croitorilor sau al măcelarilor, care sunt mai vaste și au un puternic sistem defensiv. Bastioanele preiau principalul rol de apărare de-a lungul cortinelor și șanțurilor de apă, având și un rol defensiv, independent. Ele devin deci mai înalte și mai voluminoase, pentru a permite un număr mai mare de apărători, cu suprafețe, pe nivel, ce ajung aproape la 140 mp (bastioanele dogarilor și croitorilor), față de cei 75 mp ai bastionului porții, sau 81 mp ai bastionului tăbăcarilor. Fantele de tragere sunt alungite pentru a permite tiruri în unghiuri cât mai mici și uneori cu formă de gaură de cheie inversată pentru asigurarea tragerii cu culevrine (puști grele - tunuri ușoare cu "barbă"). Meterezele pentru armele mai grele - tunuri - sunt mai largi și cu un profil în formă de „X” pentru a permite tragerii sub diferite unghiuri.

Urmărind relieful terenului, cortinele noii cetăți înscriu în interiorul lor un teritoriu de aproape cinci hectare. Este o suprafață medie, dacă o comparăm cu alte cetăți din această epocă.

Ca arhitectură, întregul ansamblu poartă amprenta renașterii târzii, vădind o întârziere față de restul Europei, dar cu o aliniere la principiile moderne. Bastioanele sunt de o ținută sobră, tencuite la exterior și simplu ornamentate. Cu excepția bastionului porții, soclul acestora este marcat de un tor de cărămidă rotunjită și numai bastionul tăbăcarilor și cel al dogarilor mai au, suplimentar, între parter și etaj, câte un ciubuc. Ca

reprezentare sculpturală doar bastionul tăbăcarilor are sub comisă, pe muchia zidului, patru console de piatră, de certa factură gotică, probabil provenite de la vechile construcții monahale sau laice distruse în anii 1601-1602. Bastionul dogarilor, la cele patru colțuri, imediat sub acoperiș, are console de cărămidă, tencuite și profilate orizontal. Cu unele excepții, pe latura de est și sud-est a cetății, cortinele au câte un tor care continuă cu cel existent la bastioane.

Bastionul tăbăcarilor, situat la colțul de sud-vest al cetății, este ridicat, potrivit unei inscripții de pe latura sa estică, în anul 1620, înlocuind un turn de la vechea fortificație. Și la construirea acestuia, în parte, sunt folosite materiale de construcție provenite de la mănăstirea din Sâncrai. Referindu-se la acest bastion cronicarul arată: „... și în anul 1620, jude fiind Nagy Szabo Mihaly, i-a dat orașului ce nu s-a fost risipit din ea și le-au cărat încoace și cu acestea au durat bastionul acela care se află în partea de deal a orașului, din sus de pârau” De plan poligonal neregulat, dispus pe trei niveluri, bastionul constituie un adevărat fort, fiind totodată unul dintre cele mai frumoase și impresionante bastioane ale cetății. În anul 1628 se trece la realizarea fundației de piatră a bastionului blănarilor, situat pe latura de sud a cetății, fiind juxtapus turnului pătrat rămas de la vechea fortificație. Tot de formă poligonală (pentagonală. Neregulată), dispus pe patru niveluri, la fel, constituia unul dintre cele mai masive și rezistențe bastioane. Este terminat în anul 1629. De mici dimensiuni (6,70 x 4,50 m) turnul preexistent a preluat doar sarcina de acces și de legătură între nivelurile noului bastion. Constructiv, bastionul are zidăria în grosimi de 150-190 cm la subsol, parter și etajul I și de 165 cm, la etajul II. Cu ocazia lucrărilor de restaurare a fost descoperit și subsolul, care este prevăzut cu trei guri de tragere pentru tunuri mici. Parterul are tot trei guri de tragere pentru tun și opt guri de tragere pentru pușcași; la etajul I un număr de zece guri de tragere, iar la etajul II, unsprezece guri de tragere pentru pușcași.

În anul 1632 încep lucrările de construcție la bastionul dogarilor, care este situat la colțul de sud-est al cetății. Realizarea acestuia durează până în anul 1633, fiind bastionul care s-a conservat cel mai bine. Dispus pe patru niveluri, prin formele adoptate, bastionul este de o concepție mai unitară, cu o formă regulată.

În jurul anului 1633 este terminat și bastionul măcelarilor, situat în colțul de nord-est al cetății. De formă poligonală neregulată, bastionul are trei niveluri.

Ultimul bastion realizat este cel al croitorilor Anterior realizării acestuia, în anul 1620, aproximativ concomitent cu ridicarea bastionului tăbăcarilor s-a construit și în colțul dinspre oraș un bastion de lemn și pe acela a pus să-l umple cu nisip și timp de 18 ani a fost în grija plugarilor “.

Lucrări de amenajare a noii cetăți, îndeosebi la șanțurile de apărare, continuă să se realizeze și în anii următori. În anul 1657, un număr de 434 meșteșugari, din 17 bresle ale orașului, execută lucrări de terasamente la șanțurile de apărare, pe o întindere de 165 stânjani. Nu se știe când s-au terminat lucrările de ridicare a cetății, însă o însemnare din anul 1658 menționează unele lucrări exterioare din piatră la fundament, conduse timp de cinci zile de zidarul Jakob.

Studiind planimetria ansamblului cetății ca și reprezentări grafice de mai târziu, din secolul al XVIII-lea, se constată că în aliniament cu clădirea provenită din aceeași perioadă (fosta garnizoană), mai sunt și alte clădiri, inclusiv pe partea opusă, ele materializând traseul posibil al străzii Cozma. Ținând cont și de faptul că aceste construcții se aflau situate în dreptul bastionului porții, se presupune că ele sunt rămășițe ale vechii străzi. Strada Damian nu putea fi decât spre latura estică, în dreptul accesului de pe latura nordică, în locul construcțiilor asanate fiind realizată actuala clădire cu parter și etaj (fosta manutanță), provenind tot din secolul al XVIII-lea. Nu eliminăm posibilitatea ca prin eventualele săpături arheologice, până la adâncimea nivelului de călcare a secolului al XVII-lea, care pe alocuri atinge adâncimi de 1-2 m, să se găsească urme de fundații ale vechilor clădiri.

Aici, în încinta cetății, se află și "Casa Consiliului" (Primăria) care, după cronică în versuri a lui Borosnyai Lukacs, era construită din piatră, adică cărămidă (ko eleletye) și avea două niveluri. Construcția este amintită cu ocazia hotărârii Consiliului din 11 ianuarie 1649.

În anul 1617, Consiliul orașului revine asupra regimului juridic al caselor din cetate printr-o reglementare (Az varheli hazhellek feleol valódeliberatumak reformalasa), prin care se modifică hotărârea din 1604, în sensul că dreptul de proprietate a caselor trece în sarcina proprietarului care de acum încolo poate dispune liber de averea sa.

Din nefericire, aspectul acestor clădiri este necunoscut, întrucât nu s-a mai păstrat niciuna. Dar o descriere contemporană, din anul 1661, ne oferă o imagine de ansamblu a cetății secolului al XVII-lea: "Fiind o cetate veche, are o singură poartă nouă și rezistentă, ce dă spre apus. Și la această cetate, pe latura de răsărit se găsesc întărituri. Pe aici sunt numai dealuri și grădini. Cetatea are cinci bastioane puternice, construite din cărămizi prinse în mortar. Dar cetatea ei este mică și șanțul puțin adânc... Are biserici frumoase, cu turnuri și clopote, case trainice, cu acoperișuri de scânduri, ulițe foarte frumoase și locuitori bogați."

**B) Arhitectura religioasă.** Principalul edificiu de cult păstrat de-a lungul veacurilor este biserica cu mănăstirea franciscană din incinta cetății medievale, cunoscute ca biserică reformată. Este situată în colțul de sud-vest al cetății, axa acesteia căzând aproximativ perpendicular pe zwingler.

Edificiul religios păstrat cuprinde biserica, clădirea fostei mănăstiri franciscane, capela și turnul - clopotniță, care au constituit nucleul de dezvoltare a întregului ansamblu de mai târziu. Dintr-un document emis de papa Bonifaciu al IX-lea, la 23 noiembrie 1400, care de fapt este o primă mențiune referitoare la biserică, reiese că la Târgu-Mureș ființă "altarul mare al bisericii franciscane". Aceasta atestare marchează două etape importante în evoluția ansamblului: încheierea lucrărilor la cor și începutul activității la nava și turn. Dată este deosebit de prețioasă deoarece se vorbește pentru prima dată de un altar amplu, care nu poate fi decât actualul cor al bisericii, presupunând că debutul lucrărilor a fost mai timpuriu.

Documentele și inscripțiile, coroborate cu elementele arhitecturale, precum forma și compunerea lor, oglindesc evoluția actualului complex arhitectural gotic, care poate fi rezumată la trei faze constructive. Prima fază înglobează capela și mănăstirea, edificate între anii 1350-1370. Structura fundației din piatră și cărămidă, adâncimea de fundare evidențiază "o poziție cronologică apropiată între construcția celor două clădiri". Planimetria structurii, plastica ornamentelor, cum ar fi mulurile de piatră ale capelei patrulebe și polilobe, specifice goticului târziu, care s-a înfiripat în Transilvania pe la mijlocul secolului al XIV-lea, se situează cronologic la puțin după anul 1350.

Biserica gotică a fostei mănăstiri franciscane reprezintă principalul edificiu de pe întregul ansamblu al cetății medievale. Este tipul de biserică - sala amplă - mononava, care a exercitat o însemnată înrăurire asupra arhitecturii bisericesti din regiune. Dimensiunile navei sunt ample: 32,40 m x 16,50 m cu un plan de formă dreptunghiulară, prelungită spre vest de corul descris anterior.

Prin proporțiile sale monumentale, biserica din Târgu-Mureș poate fi considerate printre cele mai importante biserici-sala din Transilvania, constituind modelul pentru numeroase edificii religioase.

Revenind la cea de-a treia fază de edificare a complexului facem mențiunea ca turnul clopotniță, fiind realizat ulterior, și-a adoptat dispoziția după scările mănăstirii. În plan, turnul prezintă o formă ușor dreptunghiulară, cu mărimi de 8,0 x 9,0 m, la nivelul parterului zidurile având grosimi de 1,80 m, înălțimea totală a celor patru niveluri componente fiind de 50 m.

Cunoaștem faptul că în anii 1601 și 1602 edificiile monahale au suferit grave deteriorări. În anii 1658 și 1660-1661, ca urmare a campaniilor turco-tatare, biserica este afectată, fiind incendiată.

Între timp, către sfârșitul secolului, orașul Târgu-Mureș și cetatea acestuia sunt incluse în tratatul de la Blaj, din 27 octombrie 1687, prin care, împreună cu alte orașe din Transilvania, devin gamizoane austriece. Următoarele evenimente produc noi pagube bisericii și cetății, necesitând alte renovări.

Clădire publică religioasă a fost și vechea bolnița "Sf. Duh", de fapt un azil pentru sărmani, cu o mică biserică - capelă din lemn, situată în strada Ștefan Cel Mare, pe locul actualei Biserici mici reformate, prin a cărei edificare în anii 1815-1830, vechiul așezământ spitalicesc a fost demolat.

În sfârșit, amintim și vechea mănăstire pentru călugărițe din strada Mihai Viteazul, a cărei anterioară denumire "Mănăstirii" (Klastrom) o mai pomenea. Este amintită această mănăstire încă din anul 1503, ca mănăstirea veche (regi klastrom).

Locul precis unde există mănăstirea nu-l cunoaștem documentar, însă bănuim că aceasta era situată în zona de început a străzii Mihai Viteazul, pe locul unde în prezent se află vechea clădire de la nr. 3, cunoscută sub denumirea de „Surlott Gradics”, cu sensul de „scările de lemn frecate.”

**C) Arhitectura civilă.** O reconstituită a tezaurului de forme ale arhitecturii și fondului de locuințe până la sfârșitul secolului al XVIII-lea este greu de efectuat și aceasta, pe de-o parte, datorită păstrării din perioada respectivă doar a trei clădiri de locuit dar și a lipsei unor informații scrise, îndeosebi tablele de impuneri (cum s-a procedat în scaunele săsești), cu diferențieri pe categorii de clădiri, din cauză și a inexistenței unor descrieri sau reprezentări grafice, care să permită urmărirea în toate detaliile a evoluției clădirii de locuit, a casei orășenești în general.

Locuințele de pe ulițele orașului primelor secole de existență erau mici, având construcții din pământ sau lemn, acoperite cu șindrilă sau paie, ele fiind înlocuite pe parcurs cu altele noi. Pe lângă acest aspect, se adaugă distrugerile provocate de războaie, alte accidente, care au produs distrugerea, și implicit, dispariția a numeroase clădiri. La 1617 un incendiu distruge două case în piața Trandafirilor (Pocloș).

La acestea și multe altele se adaugă demolarea clădirilor situate în cetate, care puteau fi de ordinul zecilor, în majoritatea lor din materiale mai trainice și care ar fi oferit o oglindă fidelă a casei orășenești din secolele XVI și XVII.

Oricum, datorită prosperității financiare, pătura înstărită, patriciatul trece la edificarea de case adaptate la exigențele vieții orășenești: parterul cu prăvălie la stradă și spații destinate personalului de serviciu și pentru depozitare; etajul, legat de parter printr-o scară mai vastă, are camere mai mari, destinate familiei și oaspeților. De această dată construcția în 2-3 travee este în dublu tact, având formă de "L" și mai puțin de "U". Numărul de case edificate sau dobândite prin cumpărare era determinat de starea materială a beneficiarului, care, în timpul unei generații putea să aibă în proprietate numeroase imobile. Un astfel de beneficiar este și Francisc Nagy Szabo, care în memorialul sau nu ezită să arate ce imobile a dobândit. În anul 1604, când s-a căsătorit, îl găsim în una din odăițele fostei școli: "una dintre acelea mi s-a dat mie și aceea am fost golit-o și, cu ea, acolo am locuit". "În anul 1609 die 22 octobris — arată cronicarul — am

cumpărat casa aceea care se află în vecinătatea soției lui Szabo Mihaly, pe strada Sâncraiu, în cvartalul din sus de nevasta lui Kopeczi Gyorgy; am dat pe ea o casă și 346 florini. La 5 mai a anului 1615, mai arată cronicarul "am început a pune să mi se ridice casa din strada Sâncraului, pe partea dinspre piața", adică spre piața Trandafirilor. Singură casă păstrată ce forma proprietatea cronicarului este aceea din piața Trandafirilor nr. 61, colț cu piața Petöfi, despre care arată: "În acest an (1623), die 26 apr. Apucatu-m-am să-mi ridic casa din colț", care este terminată în 1624. O altă casă este ridicată în anul 1632, "din vecinătatea lui Borbely Istvan și a casei lui Szocs Mihaly".

Pentru clădirile realizate până la 1600, cea mai valoroasă este casa Kopeczi Tamas, din strada Revoluției nr. 1, edificată în anul 1554. La 19 aprilie 1636, orașul cumpăra clădirea pentru suma de 1.200 florini, cedând și o casă în cetate. Considerând casa din cetate la valoarea aproximativă de 300 florini, putem aprecia valoarea reală a casei care forma obiectul vânzării, la circa 1.500 florini. La suprafața desfășurată cât putea avea clădirea, de circa 790 mp (680 mp parterul și 110 mp subsolul), ar reveni circa 1,89 galbeni pe metru pătrat, deci aproximativ 7,5 florini. Raportate la sumele stabilite de arhitectul Niedermaier, datele obținute sunt reale, casa având numeroase încăperi. De altfel, la acea dată, era cea mai bună și frumoasa clădire civilă din oraș, fapt determinant, când principele o da, la 14 iunie 1631, în grija judeului orașului, Ștefan Nagy Szabo, cu obligația de a găzdui în ea persoanele de vază care vizitează localitatea.

Rezultă, ca atare, ca prima clădire menționată era o casă orășenească destul de trainică, cu cel puțin 5-6 încăperi, probabil prevăzută cu subsol și parter, iar a doua clădire avea 4-5 încăperi, repartizată tot pe două niveluri, dar fără etaj. În sfârșit, un act de vânzare, din 4 octombrie 1576, face cunoscută o altă casă, menționată încă în anul 1503. Preotul Gocsy Mate cumpăra de la bătrânele călugărițe Nyujtodi Borbala și Jarai Margareta, pentru suma de 75 florini, „casa de piatră” din strada Mihai Viteazul (Mănăstirii), cu condiția ca acestea să rămână să locuiască în aceasta pe tot timpul vieții. Vânzarea este întărită, la 21 octombrie 1576, de voievodul Cristof Bathory. Acest târg este însă contestat de numitul Zok Petri, fapt arătat principelui de către cumpărător printr-o scrisoare datată la 12 martie 1577. Presupunem că valoarea acestei case putea fi mult mai mare decât cei 75 florini, dacă nu dublă.

Cea mai veche clădire civilă care s-a păstrat până în prezent și prima asupra căreia ne oprim, este casa Kopeczi, situată în strada Revoluției nr. 1. Cercetările efectuate asupra construcției n-au dus la descoperirea unor inscripții care să-i ateste data înălțării sau la cunoașterea proiectantului. Într-o asemenea situație, supunem atenției documentele de epocă și alte relatări din literatură de specialitate. Clădirea constituie ctitoria lui Kopeczi Tamas, persoană marcantă în viața socială a orașului, îndeplinind diferite funcții, de trezorier al țării și jude sau jurat al orașului, activități care i-au deschis calea spre înnavușire. Memoriile cronicarului Borsos Sebeșyten arată că fiica lui Kopeczi Tamas a fost soția acestuia, cu care s-a căsătorit în anul 1550, și ca, în anul 1554, a construit casa de la intersecția străzilor Sf. Gheorghe și Sâncraului.

Alte surse indică ridicarea clădirii în anul 1550, dată pe care o considerăm mai puțin probabilă.

Din prima etapă se evidențiază în planul subsolului, de pe latura aflată spre strada Călărașilor, zidurile masive ce delimitează cele patru spații înșiruite, care comunică cu coridoarele de acces la scări, toate încăperile fiind retrase de la aliniamentul general al parterului, cu excepția unei nișe ce ajunge la aliniamentul străzii, cu rol de aerisire. Deasupra spațiului umplut cu pământ se află acel pasaj boltit pentru cumpărători, susținut spre strada cu stâlpi din piatră. Pe latura dinspre strada Revoluției se află intrarea, urmată de o pivniță. Faptul că structura subsolului s-a păstrat aproape în întregime o demonstrează bolțile semicilindrice, cu unele penetrații, precum și bolțile în cruce cu muchiile ieșite, ce acoperă spațiile. Cât privește parterul, în afară de zidurile perimetrice și a unor fragmente portante din interior, acesta nu mai are alte elemente de construcție originare. Bolțile specifice Renașterii au dispărut cu ocazia lucrărilor din a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, locul lor fiind luat de bolți cu dubla curbură, armate pe intrados cu arce dublouri, caracteristice barocului.

În plan clădirea existentă prezintă formă de „L”, cele două aripi având câte nouă axe, fiind apropiate ca lungime: 30 m spre strada Revoluției, unde pe axa a șasea se află portalul, și 32 m spre strada Călărașilor. Prin noua formă planimetrică s-a favorizat inserarea unor noi elemente și aplicarea altor sisteme de execuție decât cele tradiționale, inclusiv o altă organizare a spațiului interior. Cu toate modificările, parterul a rămas tot fragmentat, cu încăperi întunecoase și ziduri divizoare, în schimb etajul, prin sistemul constructiv, de factură barocă, prezintă spații mai largi și luminoase.

Cert este faptul că, la Târgu-Mureș din perioada Renașterii s-a mai păstrat doar casa cronicarului Nagy Szabo Ferencz din piața Trandafirilor nr. 61. Oricum, casa lui Kopeczi Tamas poate fi apreciată ca un monument reprezentativ al tipului casei patriciatului transilvănean de la mijlocul secolului al XVI-lea.

Casa se afla în prezent în proprietatea Parohiei romano-catolice. Clădirea face parte din categoria construcțiilor aparținătoare primei părți a secolului al XVII-lea, corespunzătoare Renașterii târzii. Ea face parte din ansamblul monumentelor istorice și de arhitectură din zona centrală a orașului, fiind situată pe latura sudică a pieții Trandafirilor, la nr. 61. Aparține tipologiei tradiționale secolului al XVII-lea, cu planul în formă de „L”, cu un unghi într-o imperceptibilă evazare, monumentul fiind singurul edificiu care s-a păstrat în bune condiții și cu forma inițială, purtând amprentă a doar câteva intervenții. Clădirea este cunoscută și sub



numele ctitorului, om de vază în conducerea oraşului şi a breslei croitorilor, la care, o anumite perioadă, a fost şi staroste de breaslă. Aripa nordică a clădirii, desfăşurată spre piaţa Trandafirilor, măsoară 25 m lungime, înscriind 6 axe, iar aripa estică, dinspre piaţa Petöfi, are 38, 50 m lungime, cu un număr de 8 axe. La capătul aripii nordice se află Biserica romano-catolică, construite în prima jumătate a secolului următor, cu care formează curtea interioară şi se întinde până în strada Târgului. Ca urmare a lucrărilor de restaurare şi reparare efectuate în anul 1985, sub supravegherea serviciului de specialitate al Primăriei, clădirii i s-a redat aproape în întregime forma iniţială, îndeosebi parterului, care de-a lungul timpului a suferit numeroase modificări.

Tot din secolul al XVII-lea provine şi o altă clădire, casa Palffy care, de această dată, aparţine stilului baroc impus, din a doua jumătate a secolului, tot mai mult în arhitectura Transilvaniei. Situat în strada Bolyai nr. 12, monumentul este mult mai redus ca proporţii. Este de formă dreptunghiulară, cu o lăţime de 9,45 m şi o lungime de 17,90 m, repartizat pe două niveluri: subsol şi parter. Clădirea a fost construită în jurul anului 1640 de către judecătorul Tolnai Ioan. În anul 1885, este cumpărată de către familia Palffy, al cărui nume îl poartă. Clădirea este singura din acea perioadă care păstrează aproape în întregime forma iniţială.

Alături de formele arhitecturii renaşterii târzii, apreciate şi în cea de a doua parte a secolului al XVII-lea, în Transilvania pătrunde şi stilul baroc, susţinut de către Curtea de la Viena care, pentru a-şi consolida poziţiile cucerite, subordona orice activitate scopului propus. În acţiunea sa de a-şi impune stilul, statul austriac şi-a asociat biserica, mai precis catolicismul, principalul element de coeziune într-un stat plurinaţional, cu o populaţie aparţinând de numeroase confesiuni. În consecinţă, se trece la realizarea clădirilor de cult de proporţii impresionante, menite să alcătuiască cadrul potrivit pentru promovarea cât mai activă a religiei catolice. Arhitectura civilă cunoaşte şi ea un ascendent, stimulat şi datorită condiţiilor noii aristocraţii ce preferă de această dată, reşedinţe ample şi somptuoase, menite să oglindească clar şi fidel poziţia ei politică, socială şi economică. Astfel, cu prima jumătate a secolului al XVIII-lea, arhitectură şi decoraţia barocă dobândesc contururi tot mai pregnante în fenomenul artistic transilvănean.

Elemente de certa factum barocă au apărut la Târgu-Mureş încă din a doua jumătate a secolului al XVII-lea, odată cu construirea casei Palffy, din strada Bolyai nr. 12.

La Târgu-Mureş modelul baroc îşi găseşte o bună exemplificare prin stabilirea unei scări potrivite a clădirilor, cu parter sau parter şi un etaj sau două. Deşi faţa de cele realizate în Cluj, Oradea sau Timişoara, clădirile din Târgu-Mureş sunt mai modeste, ele sunt totuşi frumoase, conferind oraşului o notă aparte. Majoritatea acestor clădiri sunt amplasate în pieţele Trandafirilor, Petöfi şi în strada Bolyai. Principalele şantiere sunt cele de ordin religios, în primul rând prin construirea bisericii iezuite dar şi prin construcţii civile ca palatul Toldagi Laszlo, ambele edificii situate în piaţa Trandafirilor.

A - Arhitectura militară. Dacă în unele oraşe din Transilvania arhitectura militară cunoaşte noi valente, prin ridicarea de noi cetăţi moderne, după sistemul Vauban, cum ar fi cele de la Alba Iulia, Timişoara sau Oradea, la Târgu-Mureş lucrările se rezumă doar la unele lucrări de restaurare şi completare a cetăţii medievale şi construirea în incinta a unor cazărmi. Odată cu ocuparea cetăţii de către trupele austriece, ea a încetat să-şi mai îndeplinească rolul iniţial, acela de a-i adăposti şi proteja pe locuitori în caz de pericol. Treptat-treptat, bucată cu bucată, construcţiile civile din cetate sunt demolate, iar în locul lor, pe timpul împărătesei Maria Tereza, sunt ridicate cazarma şi manutanţa. Au fost scutite de demolare construcţiile de cult şi vechea "Schola particula" deoarece oraşul a luptat să le păstreze. Între anii 1740-1750, se aminteşte un oarecare Textor care solicită Consistoriului de a-i permite ca în una dintre case să vândă anumite produse. Acţiunea se desfăşoară timp de mai multe decenii, deoarece, la 24 martie 1751, este pomenit ca ultim locuitor din cetate un oarecare Szurtei Janos, a cărui casă se afla în partea de nord a cetăţii. Printre clădirile demolate se numără şi "Casa Consiliului", din căramidă şi cu etaj.

Principala clădire realizată în incinta cetăţii este cazarma austriacă, amplasată pe partea stângă a drumului din dreptul porţii principale de intrare, din strada Avram Iancu. Nu se cunoaşte data realizării, dar o putem stabili cel târziu până la mijlocul secolului al XVIII-lea, întrucât este reprezentată într-o planşă a cetăţii, realizată aproximativ în anul 1750.

În formă de "U", caracteristică perioadei baroce, clădirea este dispusă pe trei niveluri: subsol, parter şi etaj.

B - Arhitectura religioasă. În cadrul programului de întărire a bisericii catolice în întregul principat, stabilit cu rigurozitate de Curtea de la Viena, un rol deosebit l-a avut ordinul iezuit. Încă de la început, acestuia i s-a destinat principalul rol pentru restaurarea catolicismului, de organizare a învăţământului superior, de educare a tineretului şi a populaţiei în general, în spiritul credinţei faţă de imperiu. Era şi firesc ca prima biserică construită în oraş să fie aceea a iezuiţilor, azi cunoscută ca biserica romano-catolică, situată în piaţa Trandafirilor nr. 60.

La 8 august 1728, se pune piatra de temelie a actualului edificiu, sub hramul „Sf. Ioan Botezătorul”. Proiectantul bisericii este arhitectul iezuit Scherzer Valentin (Valentinus), iar lucrările de ridicare a construcţiei sunt conduse de arhitectul Hammer Konrad din Cluj, originar din Schwalbach, sub directă supraveghere a proiectantului.

Lucrările la biserică sunt definitivare în anul 1750, însă dotarea acesteia continuă și în anii următori: în anul 1757 este montat frumosul amvon în stil baroc, iar în anul 1757 altarul principal.

Cronologic, un alt important lăcaș de cult este biserica minorișilor, situată în strada Koteles Samuel nr. 4. Împreună cu mănăstirea, biserica a fost construită întru cinstirea Sfântului Anton de Padua și care, prin grandoare, trebuia să fie una din cele mai reprezentative construcții religioase din oraș și zona. Un factor determinant îl avea însuși amplasamentul situate pe terasa superioară a Mureșului, vizibil din noul centru al orașului.

Lucrările de edificare sunt terminate numai în anul 1767, momentul fiind immortalizat printr-o inscripție în piatră de pe perețele din dreapta altarului: "1767. O.M.C.R." Mai târziu, în anul 1892, vechea intrare cu turn din lemn este demolată și reconstruită din cărămidă, iar în anul 1903, mănăstirea este extinsă printr-o adăugare cu subsol, parter și etaj, conferindu-i-se acesteia forma finală de "L".

Acoperișul bisericii, în două pante, este înalt, iar în partea unde se află accesul în biserică are un timpan cu trei orificii circulare. Fațada mănăstirii nu are nici un element decorativ, cu excepția corpului adăugat în anul 1903, care conține elemente eclecticice.

Dintre ordinele călugărești ale bisericii catolice, un rol important l-au avut franciscanii. După ce, în anul 1557, populația maghiară i-a izgonit din oraș, bucurându-se de protecția noii stăpâniri, la 3 iulie 1740, franciscanii revin în oraș, pentru început fiind găzduiți de numitul Bocskor Janos. În trei etape, franciscanii achiziționează terenul situat în piața Trandafirilor nr. 10 (azi ocupat de ansamblul Teatrului Național) de la văduva Klemencsics și Nemes Janos, apoi de la Kolozsvari Judith și, destul de repede, încep construirea bisericii. Beneficiind de sprijin bănesc și de materiale de construcție, provenite în bună parte de la construcțiile demolate din cetate, în anul 1745, franciscanii reușesc să termine lucrările la biserică, începând și pe cele ale mănăstirii, pe care o termină în anul 1777. Edificiul este întregit cu turnul-clopotnita, construit în anul 1802, proiectantul acestuia din urmă fiind arhitectul Topler Janos.

Mai puțin importantă ca arhitectură este biserică mică reformată, situată în strada Ștefan cel Mare nr. 22. Anterior construirii bisericii, pe amplasamentul respectiv și cel înconjurător se află vechiul azil - spital pentru bolnavi și săraci "Sfântul Duh", care în apropiere avea o mică bisericuță și un cimitir. Acest lăcaș îl găsim menționat încă de la 1 februarie 1511. Din anul 1572 azilul trece în folosință exclusivă a reformaților, însă după instaurarea stăpânirii austriece, începând cu anul 1726, este folosit împreună cu iezuiții de curând stabiliți în oraș.

Nemaiavând fonduri, azilul - spitalul este preluat de Consiliul orașului, dar în anul 1788, este dat, din nou, în folosință reformaților; în cele din urmă, părăsite și căzute în ruină, vechile construcții ale așezământului sunt demolate.

Fără a avea o valoare arhitecturală deosebită, amintim totuși alte două biserici și anume biserica unitariană din strada Bolyai nr. 13, construită în anul 1869 și dată în folosință la 20 noiembrie 1870 și biserica luterană, situată în piața Trandafirilor, la intersecția cu strada Horea, realizată în anul 1829 cu sprijinul baronului Brukenthal Carol. În anul 1960, este strămutată în strada Spitalului Vechi.

Am lăsat la urma cele două vechi biserici românești situate în partea de sus a orașului, mai modeste ca proporții, dar reprezentând adevărate monumente de arhitectura barocă și de arta populară, specifică clădirilor românești de cult.

Primul monument este biserica de lemn (ortodoxă) din strada Mitropolit Andrei Șaguna nr. 13, de sub hramul "Sfântul Arhanghel Mihail". A fost realizată între anii 1793-1794, cu sprijinul direct al negustorului Hagi Stoian Constandin și al soției sale.

Constructiv biserica se apropie de tehnica populară tradițională. Pereții sunt realizați din bârne cioplite pe patru fețe, îmbinate în sistemul "coadă de rândunică". Tot din bârne, dar mai groase, este realizat și turnul, care constituie principalul element al elevației. Format dintr-un corp prismatic, turnul are un acoperiș în trunchi de piramidă.

Al doilea monument, biserica de piatră, este situată în aceeași stradă la nr. 9, ea fiind una din ctitoriile episcopului unit Ioan Bob. Până în anul 1750, românii din oraș nu au avut lăcașul lor de cult, fiind obligați să frecventeze bisericile din localitățile învecinate.

Lucrările la biserică sunt începute în anul 1793 și terminate în anul 1794.

Fațadele sunt supuse principiilor decorative ale artei baroce. Turnul, cu o secțiune pătrată și mult mai înalt decât coama navei, are o plastică arhitecturală mai bogată. Partea de jos, până la prima cornișă, are un colț marcat de pilaștri puțin reliefați.

**C - Arhitectura civilă.** Față de arhitectura militară și cea religioasă, arhitectura civilă cunoaște o evoluție interesantă, punându-și puternic amprenta în evoluția și aspectul general al orașului. Față de orașele închise, înconjurate de ziduri de apărare, la Târgu-Mureș, evoluția clădirilor civile nu a suferit îngrădiri, astfel acestea au fost realizate în principalele străzi și piețe ale orașului, fără a necesita demantelări de ziduri sau alte sisteme de apărare, inclusiv demolări masive de case. Prin excepție, secolul al XVIII-lea este perioada în care s-au realizat cele mai multe și valoroase clădiri civile baroce din oraș, situație determinată de relațiile

politice transilvănene, de programul imperial de consolidare a puterii, dar și a concentrării nobilimii maghiare, prin construirea de reședințe.

#### 1. Clădiri de interes comun.

Fără a avea o clasificare riguroasă a tuturor clădirilor de interes comun, ne limităm la descrierea celor mai importante și semnificative construcții, aproximativ în ordinea realizării lor.

Prima clădire obștească analizată este aceea situată în strada Călărașilor nr. 1, cunoscută sub numele de "Casă cu arcade", "Casa cu picioare", sau în ungurește "Labos haz". A fost construită de călugării iezuiți ca școala, însă de-a lungul anilor a servit și în alte scopuri, întâi cazarmă, apoi locuințe și comerț. La scurt timp după stabilirea în oraș (1702), iezuiții pun baza întemeierii unei școli, în anul 1705 această funcționând deja într-una din casele lui Boer Simion.

O altă clădire specifică barocului transilvănean este aceea cunoscută sub denumirea de "Prefectura Veche", situată în strada Bolyai nr. 5, azi adăpostind un centru de creație artistică. Orașul Târgu-Mureș, ca reședință a fostului Scaun Mureș, încă din secolul al XVII-lea a avut un sediu scaunal, fără a se cunoaște locul unde acesta funcționa, presupunem că în incinta cetății, unde se afla și Casa Consiliului. Cert este faptul că la adunarea generală, din data de 19 ianuarie 1642, se pomenește de starea deplorabilă a sediului scaunal, necesitând de urgență repararea sa.

Începând cu anul 1754, pentru o perioadă de 6 ani, deși inițial s-au stabilit doar doi ani, clădirea este ocupată de Tablă Regească și ca urmare Scaunul rămâne fără sediu, această stare de lucruri fiind sesizată Gubernului, la 31 septembrie 1759. În anul 1802, o puternică furtună deteriorează clădirea, fapt menționat în procesul-verbal al scaunului din data de 15 martie 1802. Lucrările de renovare a clădirii sunt definitivate doar în anul 1814.

Începând încă din secolul al XVII-lea, vechea școală din cetate "Schola Particula" avea să funcționeze și în strada Bolyai, lângă fosta biserică Sfântu Nicolae. La 30 aprilie 1718, prin unificarea acestei școli cu refugiații Colegiului reformat din Sarospatak (Schola Patakiensis) din Ungaria, ia ființă Colegiul reformat din Târgu-Mureș. (Colegium Reformatum Marosvasarhely).

Prin străduința lui Borosnyai Janos și Koteles Samuel, renumiți profesori la Colegiul reformat, la 1 aprilie 1802, sunt începute lucrările de realizare a principalei clădiri, cu parter și două etaje, aceasta fiind singura dintre vechile edificii păstrate.

Dispusă pe patru niveluri, subsol, parter și două etaje, clădirea prezintă un dreptunghi, cu latura lungă de 48,70 m situată spre strada. În plan, clădirea se compune dintr-un coridor, cu accesul din actualul gang de intrare, din care se pătrunde în cele șapte încăperi înșiruite. Deasupra accesului la coridor, o inscripție din tencuiala arată destinația inițială a clădirii: "INTERNATUS". Pe axa a șaptea este situată casa scării, destul de generos dimensionată. În dreptul ultimelor patru axe, datorită configurației terenului în pantă, se afla subsolul. Fațada principală este tratată simplu. Inițial, avea un număr de 8 axe, marcate prin ferestre simple, neîncadrate de ancadrame. De asemenea, la parterul primei axe se află intrarea în clădire, care, odată cu construirea clădirii principale și a gangului de acces, în anii 1910-1911, a fost desființată. Tot în această perioadă, sau în cea următoare, s-a mai construit o adăugire cu parter și două etaje, iar în dreptul axei a opta s-a ridicat și ultimul etaj.

Aspectul clădirii este destul de simplu, singurele elemente decorative constând din cornișa profilată și ciubucul ce desparte parterul de primul etaj. Acoperișul este înalt, în dreptul primei axe având un mic turn - clopotniță. O altă clădire barocă, alipită de clădirea descrisă mai sus și a cărei aspect îl cunoaștem, a fost demolată în anul 1908, pentru a permite construirea actualei clădiri în stil secesionist.

Un excelent exemplu de clădire barocă, care și-a păstrat aproape nealterate formele, atât în plan cât și ca aspect general, este renumită bibliotecă din strada Bolyai nr. 17. Este ctitoria renumitului colecționar de cărți, bibliofil, contele Teleki Samuel, care și-a ridicat bibliotecă în vederea adăpostirii și protejării celor 36.096 volume de cărți, din colecția sa.

În formă de "U", clădirea este situată la colțul format de strada Bolyai cu strada Borsos Tamas. Aripa dinspre colț, în formă de "L", a fost realizată mai devreme, în secolul al XVIII-lea, de către familia contelui Wesselényi, fără să se cunoască proiectantul acesteia. Se pare că în timpul Împărătesei Maria Tereza, clădirea era pusă sub acoperiș. Din însemnările baronesei Wesselényi Kata deducem că aceasta a locuit în această casă începând cu anul 1778. În anul 1781 se efectuează unele extinderi ale clădirii, dar fără să se poată deduce structura și forma exterioară a edificiului. Însemnele foștilor proprietari B.W.K., cât și blazonul familiei se găsesc în mai multe locuri din clădire. Aproximativ în anul 1785, contele Teleki cumpără clădirea cu etaj de la contesa Rhedey Kata, născută Wesselényi.

Prin extinderea acestei clădiri, Teleki pune temelii bibliotecii propriu-zise. Lucrările sunt începute la 24 aprilie 1799 și practic sunt terminate în anul 1803, însă finisajele și decorațiile exterioare sunt definitivate abia în anul 1818. Un prim plan al clădirii este cel întocmit în anul 1797 de arhitectul vienez Ernst Koch. Aproximativ concomitent, un alt arhitect vienez Ugrai Laszlo, la rândul său, întocmește alte două proiecte.

Deși realizată în etape diferite, întreaga clădire are o unitate de stil și forme echilibrate. Este dispusă pe trei niveluri: subsol, parter și etaj.

În atmosfera barocului târziu a fost construită și clădirea din piața Trandafirilor nr. 5, cunoscută și sub numele de palatul "Apollo". A fost realizată în anul 1820 de același conte Teleki Samuel, cu scopul ca din veniturile dobândite să acopere cheltuielile pentru personalul bibliotecii. Inițial, clădirea a fost realizată cu subsol, parter și două etaje, în stil baroc.

## 2. Palate și case de locuit.

Prima parte a secolului al XVIII-lea se dovedește a fi mai săracă în ce privește construirea de case de locuit care să poarte amprenta stilului baroc. Abia în a doua jumătate a secolului și în primele decenii ale celui următor avântul edilitar a facilitat realizarea a tot mai numeroase construcții, cele mai reprezentative fiind casele nobiliare, de certă valoare artistică. Altele, mai modeste, cum este casa simplă orășenească, au supraviețuit mai puțin, în marea lor parte fiind înlocuite cu clădiri din perioadă mai modernă.

Casa nobiliară, dar uneori și a orășeanului mai înstărit, prin dimensiunea și forma sa arhitecturală, este cea care definește aspectul urban al localității, dar și gradul de prosperitate economică al acesteia. Toate acestea se oglindesc cel mai fidel în prețurile cu care sunt construite, cumpărate sau întreținute aceste clădiri, ele definind mărimea și valoarea artistică a construcției.

Alte două case nobiliare exprimă cert valoarea lor materială și arhitecturală. La 28 februarie 1813, contele Teleki Iosif cumpăra cunoscuta casă Makarias, din strada Revoluției, de la soții Sandor Ioan și Ana, pentru suma de 16.800 florini. Iar, la 1 iunie 1826, cu ocazia schimbului de proprietăți dintre Tabla Regească și proprietarii casei contelui Kendeffi, clădirea acestora din urmă, situată în stradă Bolyai nr. 30, împreună cu terenul aferent, este apreciată la suma de 73.167 florini renani. Încheiem această scurtă trecere în revistă a valorii caselor de locuit, cu două case ale orășeanului de rând, mult mai simple ca formă și valoare. În anul 1795, o casă din stradă Kogălniceanu (Ebhat =Spinarea Câinelui) a fost renovată pentru suma de 300 florini, deci putem aprecia valoarea acesteia la circa 600-800 florini. Este totuși mare dacă o comparăm cu clădirea lui Pataki Martin, pe care, la 31 octombrie 1739, o vinde pentru suma de 100 florini.

Firește, casa nobiliară este mult mai costisitoare. Un exemplu îl oferă notele de cheltuieli ale contelui Toldalagi Laszlo, cu ocazia construirii celei mai frumoase clădiri civile baroce din oraș; în notele sale, contele consemnează ca, între anii 1743 și 1752, "suma clăditului de până acum din Târgu Mureș este de 501 flor. Hung. 65 dinari". De asemenea în patru ani, respectiv între 1759-1762, "numai bani peșin cheltuiți" pentru noul palat reprezintă suma de 4.908 florini ungurești și 49 dinari, întreaga suma folosită fiind, ca atare, cu mult mai mare, având în vedere faptul ca palatul a fost realizat timp de 13 ani.

Fără îndoială, palatul lui Toldalagi Laszlo (1717-1779), situat în piața Trandafirilor nr. 11, este cea mai cunoscută și apreciată casa nobiliară din oraș, azi adăpostind secția de etnografie și folclor a Muzeului Județean Mureș. Terenul este dobândit de conte împreună cu soția sa, contesa Wass Katalin în anul 1742, însă datorită opoziției Magistratului edificarea frumosului palat este începută doar după ce acesta primește în anul 1758 funcția de judecător principal, pentru a da un exemplu cetățenilor orașului prea puțin interesați de a construi („idoneis aedificiis minus provisam"), așa cum se menționează pe placa comemorativă de pe fațada principală a clădirii; în anul 1759, este pusă piatra de temelie, însă lucrările se desfășoară până în anul 1762, pentru prima etapă, partea din spate fiind realizată în perioada anilor 1770 - iulie 1772.

Alcătuirea din subsol, parter, mezanin și etaj, în plan clădirea este de formă dreptunghiulară, cu laturile de 35,90 x 18,06 m, una din laturile mici fiind orientată spre piață, constituind fațada principală, în interior clădirea circumscrie o curte dreptunghiulară de 8,25 x 5,47 m.

Aproximativ în aceeași perioadă se desfășoară lucrările de extindere și amenajare la casa din stradă Revoluției nr. 1 (fosta casa Kopeczi Tamas), care prin contractul încheiat la 29 noiembrie 1756, în schimbul a 1.700 florini, este dobândită de contele Teleki Laszlo, de la familia Borbely.

Lucrările la clădire durează până în anul 1768 când, la 17 ianuarie, constructorul încasează ultimele drepturi bănești.

Cu excepția portalului, ulterior modificat, întreaga construcție și-a păstrat forma data de constructor în anul 1812.

O alta importantă clădire în stil baroc, cu ușoare tendințe spre clasicism, este "Casa Kendeffi", situată în stradă Bolyai nr. 30, cunoscută și sub numele de "Tablă Regească". Monumentul face parte din grupul celor mai reprezentative edificii ale orașului. De aceea la aproape patru decenii de la realizarea sa clădirea este destinată să adăpostească una din cele mai însemnate instituții juridice din Transilvania și anume Tabla Regească (Curtea de Apel a Transilvaniei).

Exteriorul clădirii este tratat în cheia barocului târziu, cu unele elemente caracteristice clasicismului, fapt care l-a determinat pe Orban Balazs să-l considere mai degrabă ca specific Renașterii. Clădirea este realizată pe trei niveluri având subsol, parter și etaj, înscriindu-se într-un patruleter, formă mai puțin întâlnită la palatele nobiliare.

Datorită valorii arhitecturale, precum și amplasării în zona centrală a orașului, clădirea este cumpărată de către Curtea de Apel a Transilvaniei. Această institutie își avea sediul la Mediaș, dar în anul 1754, prin ordinul împărătesei Maria Tereza, este mutată la Targu- Mureș.

Fără a respecta cronologia strictă, dar luând în considerare valoarea sa arhitecturală, considerăm importantă și o altă clădire, anume aceea a lui Teleki Domokos, situată în Piața Petöfi nr. 2, azi sediul Parohiei reformate a bisericii din cetate.

Clădirea este situată în perimetrul vechii piețe a orașului, pe amplasamentul unui fost han, cunoscut sub numele de "Pipă Mică" (Kiss Pipa). Prin formarea și dezvoltarea noii piețe (Piața Mare), azi piața Trandafirilor, principalele activități comerciale au fost preluate de această, astfel vechea piață și-a pierdut importanța anterior avută, faptul cauzând decăderea hanului și, ca urmare, demolarea sa. În anul 1797, terenul este dobândit de contele Teleki Domokos, fără să se știe dacă la acea dată vechiul han mai exista.

Din șirul caselor nobiliare sau cele ale unor ceteteni mai înstăriți, sunt demne de remarcat, mai pe scurt, și alte edificii realizate în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea sau în primele decenii ale celui următor, toate specifice barocului transilvănean târziu. "Casa Haller", situată în stradă Bernady Gyorgy nr. 2, a fost realizată în prima parte a secolului al XIX-lea, de către familia contelui Haller, ca reședință de iarnă.

Aproximativ contemporane cu această sau cel târziu realizate la cumpăna secolelor XVIII-XIX, sunt alte două clădiri mobiliare: casa Kemeny situată în stradă Kogălniceanu nr. 14, edificată de fostul asesor al Tablei Regești, și casa Bornemisza, din stradă Târgului nr. 1, construită de familia contelui. Ambele clădiri au forma "U", caracteristică barocului transilvănean și sunt dispuse pe trei niveluri: subsol, parter și etaj.

Alte trei clădiri, situate în piața Trandafirilor, au fost construite în anul 1810, tot în ambianța barocului târziu, cu unele elemente clasicizate. Însă datorită modificărilor survenite de-a lungul timpului, în plan cât mai ales în zona paramentului, ele și-au pierdut aspectul baroc inițiat avut. Amintim în primul rând casa "Ficher", situată la nr. 3, inițial realizată cu subsol, parter și un etaj. În anul 1850, este supraetajată, cu care ocazie fațada principală suferă modificări esențiale, ca în anul 1954 să i se îndepărteze și friză barocă. Urmează clădirea de la nr. 4, inițial tot cu un etaj, dar supraetajată la sfârșitul secolului al XIX-lea. O înfățișare anterior avută, ce-i drept sumară, ne-o oferă gravura lui Toth Istvan din anul 1824. A treia clădire pe care o menționăm este casa "Steibel", de la nr. 55, cu parter și etaj.

Caracteristica stilului baroc transilvănean este și clădirea din stradă Bolyai nr. 7 al cărei parament este aproape neschimbat, în schimb interiorul a fost modificat prin compartimentări și alte amenajări.

Este importantă și clădirea situată în piața Trandafirilor nr. 2, cunoscută și sub numele de "Casa Gorog". Este un edificiu impunător, realizat de unui dintre marii comercianți târguMureșeni ai vremii, și nu face parte din categoria caselor nobiliare

Descrierea caselor nobiliare și ale orașenilor înstăriți se încheie cu o ultimă casa, și anume, cu aceea situată în piața Trandafirilor nr. 58, inițial aparținând de stradă Ion Creanga nr. 2, azi făcând parte din complexul casei de modă. Prin construirea acestui obiectiv în anii 1972-1973, stradă Ion Creanga a fost închisă, iar clădirea veche modificată prin recompartimentări, înzidiri, realizarea de noi goluri etc.

Casa orașeanului de rând este mai simplă. Cu unui sau două niveluri, prin forma și dimensiunea sa, clădirea exprimă starea socială a proprietarului. Pentru ca, există un strat al societății capabil să realizeze o locuință corespunzătoare, din materiale durabile, dar și un altul, mai sărac, capabil să ridice doar case simple, din materiale perisabile. De aceea din rândul acestor categorii de clădiri s-au păstrat doar puține și acestea provenite îndeosebi din secolul al XIX-lea, restul fiind înlocuite prin clădirile ulterior realizate în epoca modernă.

Planul acestor locuințe este simplu: fie alungit prin înșiruirea încăperilor, fie în formă de "L", oricum el fiind determinat și de forma terenului, în cele mai multe cazuri cu latura îngustă spre stradă. În cea mai mare parte, clădirile sunt construite cu parter, parter și subsol sau demisol, îndeosebi în cazul situării lor pe terenuri în pantă și, mai rar, case cu parter și etaj. Demisolul, dar și încăperile parterului, situate spre stradă, sunt folosite pentru activități meșteșugărești sau comerciale. Cele mai multe asemenea clădiri se aflau în principalele străzi și piețe ale orașului, în piața Trandafirilor, în continuă dezvoltare, în stradă Călărașilor etc. Pentru a defini mai exact ca planimetrie și aspect acest tip de edificii, reprezentativă este clădirea din strada Avram Iancu, nr. 23, cunoscută și sub numele de "Casa lui Avram Iancu".

Altă clădire din această categorie este situată în strada Mihai Viteazul nr. 3, cunoscută de vechii localnici și sub numele de "Surolt Gradics". A fost realizată probabil în ultima parte a secolului al XVIII-lea, fiind printre vechile clădiri de locuit din oraș păstrată aproape nemodificată ca formă, dar și ca elemente de constructive.

#### Arhitectura militară

După trecerea Transilvaniei sub stăpânirea Curții de la Viena și, ca urmare a transformării Cetății feudale în garnizoana militară, orașul Târgu-Mureș devine unul dintre cele mai importante centre militare din Transilvania, inclusiv pentru recrutare. La recensământul din 1799/1800 sunt înregistrate 17 cadre militare și 8 văduve ale acestora.

Existența garnizoanei, ca și tendință de consolidare a puterii militare și politice determină edificarea mai multor unități militare, până la sfârșitul secolului al XIX-lea fiind realizate trei cazărmi. O primă cazarmă a fost aceea din strada Cuza Vodă, fost nr. 109, care, după anii 1950 pierzându-și funcția avută este amenajată ca locuințe. În anii 1987-1988 construcțiile aferente cazărmi sunt demolate, împreună cu casele învecinate, în vederea construirii fabricii de medicamente..

Cunoscută era și cazarma de infanterie din strada Horea nr. 26, azi Inspectoratul Județean pentru situații de urgență „Horea”. Ca urmare a schimbării funcției și a transformărilor aduse clădirii principale, aceasta nu mai prezintă o valoare arhitecturală, fiindu-i eliminate decorațiile exterioare avute. Rămânem la această cazarmă menționând două proiecte care ne sunt cunoscute. Un prim proiect întocmit la 16 septembrie 1883 de arhitectul Seydl E. din Budapesta, prezintă o clădire rectangulară, cu laturile lungi de 63,65 și cele laterale de 15,76 m, cu parter boltit și etaj tavanuit. Proiectul următor, întocmit la 3 aprilie 1887, de această dată la Targu-Mureș prezintă dimensiunile și structura precedentului proiect, cu deosebirea că încăperile de la parter, cu excepția coridorului, sunt tavanuite. O ilustrată ce provine de la începutul secolului al XX-lea ne prezintă clădirea cu formele inițiale, până la modificările mai recente.

În anul 1886 este ridicat și complexul de clădiri ale noii cazărmi de infanterie, azi Garnizoana din Bulevardul Cetății, care cuprindea 15 corpuri de clădiri.

#### Arhitectura industrială

Până la mijlocul secolului al XIX-lea arhitectura orașului era dominată de construcțiile religioase sau laice, situație de altfel întâlnită în mai toate centrele urbane din Transilvania. După anul 1850, treptat-treptat, vechea industrie meșteșugărească este înlocuită cu industria capitalistă, prin înființarea unor întreprinderi, între care fabrici de spirt, de prelucrare a lemnului, de confecționat mobilă, materiale de construcție, mai puțin cunoscute prin imagini. În schimb, documentele epocii ne fac cunoscute diferite acorduri de construire, amenajare sau extindere ale unor asemenea întreprinderi și, mai ales, ale numeroaselor ateliere, unele constituind nucleul unor viitoare unități industriale mai mari. Majoritatea acestor construcții poate fi considerată fără valoare arhitecturală, cu excepția unora la care ne vom referi. Sunt date astfel de acorduri, în anul 1893 pentru fabrica de bere a lui Burger Albert, pentru fabrica de mobilă a lui Mestitz Mihaly, în anul 1894 se aprobă Fabrica de zahăr a orașului, la 1900 o fabrică de spirt pentru Weisz Jakob, ca să enumerăm doar câteva dintre acestea.

În 1896 sunt realizate atelierele pentru cunoscuta Școală Profesională de Stat-*(Fă es Femipari Szakiskola muhely)*, din strada Gh. Doja nr. 15. Clădirea este concepută în stilul secesion, stil care a început să pătrundă în arhitectura orașului.

#### Arhitectura religioasă

Arhitectura religioasă din această perioadă este reprezentată de un singur edificiu și anume Biserica izraelită (Izr. Status Quo Ante), din strada Aurel Filimon nr. 21 (fosta stradă Școlii nr. 18-20).

#### Arhitectura civilă

Către sfârșitul secolului al XVIII-lea, treptat-treptat, barocul lasă loc clasicismului, la început sub forma unui baroc simplificat, numit și „Empire”, stil care se extinde extinde la o largă categorie de clădiri: palate nobiliare, locuințe orășenești, instituții publice, etc.

Un prim exemplu caracteristic formelor neobaroco este clădirea de locuit din piața Trandafirilor nr. 56, cu spații comerciale la parter cunoscută și sub denumirea de „Casa Rozenfeld”.

Forme neobaroco are și clădirea familiei Bissinger Otto, din strada Bartok Bela nr. 1, anterior aparținând de piața Trandafirilor (piața Szecheny nr. 39).

Pentru forme ale arhitecturii eclecticice, cel mai expresiv exemplu îl constituie actuala clădire din piața Bernady Gyorgy nr. 1 (piața Szechenyi nr. I), cunoscută și sub numele de „Casa Csernat Istvan”.

La Targu-Mureș, stilul clasicist, mai bine-zis neoclasicist, apare doar în ultimele decenii ale secolului al XIX-lea, el fiind prezent la unele clădiri de interes comun și, mai ales, la clădirile de locuit ale orășenilor aparținând diferitelor stări sociale.

La Targu-Mureș exemplarul cel mai prețios de arhitectura neoclasică integrală este clădirea din strada Horea nr. 24 (strada Plutașilor), care în prezent adăpostește Muzeul Județean Mureș. A fost construită la inițiativa Societății Culturale și Economice a Secuilor (*Szekely Muvelodesi es Kozgazdasagi Egylet*), ca Muzeu Secuiesc de Artă Industrială, în perioada anilor 1890 – 1893.

Spre sfârșitul sec. al XIX –lea, alte două frumoase clădiri neoclasiciste, opera arh. Nagy Gyozo, aveau să îmbogățească zestrea arhitecturală a orașului.

La scurt timp după marele incendiu din anul 1876, care a mistuit și clădiri din zona Pieței Trandafirilor și a străzii Călărașilor, breslașii măcelari hotărâsc să-și realizeze un nou sediu în Piața Trandafirilor nr.13 care să cuprindă și spații de vânzare.

Forme oarecum asemănătoare are și clădirea din piața Trandafirilor nr. 49, creația aceluiași arhitect. Este realizată în anul 1890 ca sediu a breslei cizmarilor din oraș. Ca și precedentă, clădirea păstrează specificul arhitecturii neoclasiciste.

Ultima clădire publică analizată, aparținând stilului neoclasicist, este Liceul de Artă din strada Revoluției nr. 9, fosta stradă Sf. Gheorghe A fost ridicată de parohia Romano-Catolică ca Școala de fete.

Încheiem capitolul dedicat arhitecturii neoclasicice cu două importante case de locuit. În anul 1898 comerciantul Papp Zsigmond, împreună cu familia, ia hotărârea ca pe terenul situat în piața Trandafirilor nr. 45, colț cu strada Bolyai (piața Szecheny nr. 44-46), nu demult creată, să edifice o impunătoare clădire care, la parter, să cuprindă și spații comerciale.

Următoarea clădire de locuit pe care o analizăm este casa lui Petras Geza din strada Aurel Filimon nr. 2. (strada Kossuth Lajos nr.38). Potrivit ridicării topografice și evidenței proprietăților din anul 1898, pe terenul respectiv (parcela nr. 456), la acea dată deja aflată în proprietatea lui Petras Geza, se află o construcție mai veche, care a fost demolată

#### Casa orășenească

Dintre toate categoriile de clădiri, casa orășenească, simplă sau în forme și: elemente arhitectonice mai deosebite, reprezintă cel mai bine arhitectura civilă a Targu- Mureșului, de la acest sfârșit de veac, al XIX-lea. Numeroasele intervenții efectuate de-a lungul deceniilor, prin lucrări de extindere, transformări interioare, schimbări de destinație, sau de aplicare a tratamentului așa zis „de modernizare a fațadelor”, a cauzat pierderea aspectului avut inițial, în totalitate sau parțial, cu diminuarea valorii istorice și arhitecturale avute.

Deși în marea lor parte, clădirile sunt realizate din materiale durabile, de regulă din cărămidă, tradiția casei simple de lemn și paiantă a cetățeanului mai sărac, încă mai persistă. O regăsim în mai toate zonele orașului, chiar și în cartierele din vechiul oraș unde pe parcurs s-a trecut masiv la înlocuirea acestora cu case de cărămidă, ridicate pe 2-3 niveluri. Structura unei asemenea case din paiantă este simplă, ea rezumându-se la o compoziție formată dintr-un schelet de lemn, de regulă de esență mai tare, a cărui talpă se sprijină pe o fundație de piatră sau cărămidă. Între stâlpii verticali ai pereților își aveau. Locul ușile și ferestrele simple, de dimensiuni mai reduse, în rest, fiind cu umplutură de pământ, uneori prinsă între împletituri de gradele și, mai rar, cu cărămidă. Planșeul și acoperișul, în două, trei sau patru pante, sunt realizate din lemn, în majoritatea cazurilor din brad. Învelitoarea din șindrilă, deși încă dominantă, este tot mai des înlocuită cu țigla, solzi sau profilată, deasupra căreia se înalță coșurile de fum, toate din cărămidă.

Realizată pe o structură din material lemnos, sau zidărie de cărămidă, casa orășenească simplă cuprinde cele două încăperi: camera și bucătăria, apropiate ca, mărime, în cele mai multe cazuri lipsită de orice stil sau decorații, care să-i confere o anumită valoare. Așa este casa lui Nagy Janos, din strada Rodnei, aprobată la 17 martie 1892 și ridicată în același an de către dulgherul Bustya Sandor, ori casa numiților Pázsint Janos și Gyorgy din strada Voinicenilor nr. 81.

Categoric, tot mai dominantă devine casa realizată cu pereți din cărămidă, ea impunându-se tot mai mult, nu numai în orașul vechi, istoric, dar și în cartierele marginase, mai nou-create. Ea este expresia noului statut al orășeanului, datorită posibilităților materiale tot mai consistente. Un exemplu de trecere la acest nou tip de casă, chiar modestă ca mărime și componență, este actuală clădire din strada Govora nr. 24 realizată de proprietarul Nam Ioan pe terenul de forma aproape dreptunghiulară, aflat la capătul străzii. Într-o primă etapă, aprobată la 3 februarie 1900, clădirea cuprindea doar camera și bucătăria, ea fiind realizată de dulgherul Harko Francisc, de această dată având o înălțime interioară de 2,80 m, mai mare decât la precedentele edificii prezentate. Aspectul acesteia este încă modest, fațada principală fiind subliniată doar de soclu și de cele trei profile orizontale, ce intercalează ferestrele

Începând cu ultimul deceniu al secolului al XIX-lea, devine tot mai evident interesul locuitorilor pentru realizarea unor locuințe cu un grad de confort mai ridicat, prin întregirea acestora cu mai multe camere de locuit și dependențele necesare, în paralel cu dobândirea, cel puțin la strada, a unei modenaturi cât mai atrăgătoare. Remarcăm faptul că, spiritul tradiției locale a influențat modul de distribuire interioară a încăperilor, el fiind determinat și de tipologia terenului: îngust la strada, uneori permițând doar o cameră, și lung în adâncime, pe care se desfășoară restul încăperilor. De aici, numărul mare de clădiri cu plan în formă de „L”, cele grupate în formă de „I sau pătrate” fiind mai rare.

Clădirea din strada Revoluției nr. 23, (fosta str. Sf. Gheorghe nr. 26) prezintă o modenatură ce depășește formele clădirilor anterior prezentate, atât ea cât și altele asemănătoare, constituind etalonul casei orășenești din Târgu-Mureș la acest sfârșit de veac. Proiectată în anul 1893, pentru Javian Janos, clădirea prezintă un plan în formă de „L”, cu laturile într-un ușor unghi obtuz, categoric influențat de tipologia terenului. Aliniamentul a fost stabilit de inginerul Jelinek Antal, prin proiectul din 29 martie 1893, corelându-l cu clădirea învecinată de la nr. 21. Spre stradă, clădirea prezintă trei axe, corespunzătoare celor două încăperi (2+1), a patra axă fiind destinată intrării. Admirabil proporționată, fațada se remarcă prin cele patru accente: cele trei ferestre și intrarea, cuprinse de encadramele decorate cu elemente florale, realizate în mulaje de ipsos. La rândul lor, golurile ferestrelor și cel al intrării sunt îmbobănite de panouri dreptunghiulare ce conțin decorații vegetale, peste care se află câte o sprânceană de cornișă. Pervazul continuu conține panouri dreptunghiulare cu decorații ce formează ghirlande, mărginite de dreptunghiuri piramidale aflate sub encadramentul ferestrelor. Aceleași elemente decorative se preiau și la intrare, ale cărei două foi ale ușii sunt armonios concepute. Cornișa este marcată de șirul de denticule și brăul decorat cu elemente florale.

Este perioada când tendința pentru realizarea unei locuințe cât mai spațioase și funcționale devine tot mai pregnantă, existența dependențelor precum baia, camera de alimente, holul, antreul etc, devin o necesitate, apariția lor fiind strâns legată de existența unor rețele de apă și canalizare în plină extindere. Pe lângă forma de plan, și în continuare influențată de tipologia terenului, fațada principală devine elementului component ce

exprimă cel mai bine starea socială și materială a proprietarului, tot mai exigent și dornic de a-și afirma gustul artistic, dar și contribuția proiectantului și a realizatorului.

Din multitudinea de asemenea proiecte, alegem doar câteva case, în majoritatea cazurilor păstrate și în prezent, cu indicarea adresei actuale, menționând că, de-a lungul timpului unele au fost mai mult sau mai puțin transformate, ca urmare a primirii de noi funcțiuni ori a „modernizărilor” ulterioare.

O asemenea clădire se află în strada Marton Aron nr.13, fosta Stradă Oborului Vechi de Animale nr. 18, ctitor fiind văduva lui Szortsey Gergely. Clădirea se remarcă prin amplă fațadă, de cea. 16 m lungime, ce cuprinde cele 6 ferestre dispuse echidistant, toate cu ancadramente al căror coronament conține acrotiere având formă unei palmete. Planul casei, întocmit la 22 martie 1893 de meșterul zidar Tamas Iosif, este în formă de „L”, spre strada având amplasate cele trei camere, iar aripa dinspre curte fiind destinată dependențelor, sub care se află și subsolul. Plan asemănător are și clădirea lui Obert Frigyes din strada Horea nr. 5, fosta Baros Gabor nr. 6.

Continuăm descrierea casei orășenești, până la anul 1900, cu prezentarea altor două edificii. Clădirea din strada Eminescu nr. 23, fosta stradă Jakai Mor nr.22, ctitoria lui Duka Mihai, creație din anul 1897 a meșterului Timar Gyorgy, se remarcă prin paramentul fațadei principale cu bosaje plate, cuprinzând cele patru axe ale ferestrelor dreptunghiulare, precum și a cincea, dezaxată în partea dreaptă a clădirii, ce adăpostește portalul.

Clădirea lui Berger Mor, din strada Călărașilor nr. 65 se remarcă prin portalul arcuit, dezaxat dreapta, care, împreună cu câmpul striat orizontal și radial ce se încheie printr-un bolțar median marcat, formează un câmp aparte. Cele trei ferestre sunt mărginite de ancadramente profilate, cele laterale având deasupra câte un fragment de cornișa profilată, pe când fereastra de mijloc poartă o spranceana-arcuită, câmpul dintre această și fereastră fiind decorat. Considerăm ca această clădire a fost realizată după anul 1898 deoarece ridicarea topografică din anul 1898 (pentru lotul din strada Kossuth Lajos nr.61, loturile 279, 280, tot proprietatea lui Berger Mor, prezenta vechea construcție.

Interesul pentru realizarea unei locuințe cât mai funcționale, cu sisteme constructive ce înglobează materiale de construcție de o calitate superioară, devine tot mai evident. Clădirile continuă să primească formele artistice devenite deja tradiționale, prin adoptarea stilului eclectic, îmbinând forme diferite, eterogene.

Două clădiri din Zona de jos a orașului, situate la o distanță mică una față de cealaltă, păstrează planul și forma de „L”, cu intrarea dezaxată, latura din curte având o lungime apreciabilă. Clădirea din strada Arany Janos nr. 21, a lui Mozes Carol, proiectată de Nemeth Anton în anul 1898, cu două camere la strada, dispune de cele trei axe ale ferestrelor, a patra fiind rezervată intrării arcuite. Remarcăm modernitatea fațadei, împărțită în două câmpuri prin intermediul a trei pilaștri ornați, registrul mare cuprinzând ferestrele încheiate printr-un semicerc, frumos ornate, pe când cel mic, destinat intrării, la rândul său prezintă decorația ferestrelor. Clădirea a suferit transformări radicale, în locul intrării fiind realizată o încăpere, iar ferestrele dreptunghiulare au decorații străine de formele inițiale. Forme aproape identice prezintă clădirea lui Bretler Vilmos, din strada Călărașilor nr.75 (fosta stradă Kossuth Lajos nr. 80) tot cu două camere la strada, însă mai spațioase, astfel încât, fațada are patru ferestre și portalul dezaxat dreapta, toate având decorații arcuite

Odată cu trecerea la noul stil, până la sfârșitul secolului al XIX-lea, dar și după aceea, mai sunt realizate clădiri ce păstrează formele deja împământenite, uneori având și elemente secesion, astfel încât, o departajare stilistică a formelor arhitecturale devine problematică. Clădirea din piața Republicii nr.48, fosta piața Sf. Gheorghe nr.2, proprietatea lui Izmael Marton, creația lui Manus Marton, are o modernitate a cărei câmp cu bosaje plate cuprinde șapte ferestre, ritmul decorativ al acestora este preluat de portalul larg, dreptunghiular. Influența noului stil o sesizăm la ancadramentul ferestrelor și portalului care conține pilaștri subțiri, a căror parte superioară, decorată, susține fragmentul de cornișa curbată. Câmpul dintre această și ferestre este rezervat decorațiilor palmiforme.

Remarcabile ca tratare arhitecturală, decorativă, dar și compartimentare sunt casele lui Măroși Kalman din Bulevardul Cetății nr. 23-25, ambele constituie proiectul din anul 1897 al aceluiași Manus Marton, și care sunt considerate printre cele mai izbutite creații ale arhitectului.

Pe nesimțite, tot mai des se impun formele Artei 1900, ca nou stil al Europei, ce avea să înlocuiască tot mai mult tradiționalul stil Empire. Fără a declara că aparțin noului stil, dar având elemente ce-l prefigurează, trecem în revistă câteva asemenea exemple.

Un început îl prezintă clădirile îngemănate din strada Avram Iancu nr. 9-11 opera meșterului zidar Leitner Herman, ctitor fiind Csernatony Alajos. Ambele clădiri s-au realizat pe terenul-gradina care, la sfârșitul secolului al XIX-lea, aparținea de imobilul din strada Sf. Gheorghe nr. 9, lotul nr. 2107.

Deși nu se cunoaște proiectul în baza căruia au fost realizate, prezentăm două clădiri, ambele din anul 1900, valoroase prin formele și decorațiile păstrate nealterate până în prezent. Clădirea din strada Călărașilor nr. 66 are o modernitate, într-o ordonanță clasică.

A doua clădire, situată în strada Revoluției nr. 47, a fost realizată de cunoscutul meșter Soos Pal, ca și casa proprie. Este o clădire masivă, a cărei fațada conține elemente de morfologie clasicizată, tratată într-un bosaj plat, străpunsă de cele cinci ferestre situate echidistant și portalul dezaxat stanga.



Merită să amintim și clădirile care păstrează distribuția și formele global- tradiționale, dispuse cu fațada îngustă pe alinierea străzii, și având adeseori intrarea prin curte aceasta fiind închisă spre strada cu un zid aflat în prelungirea fațadei, uneori formând un gang, zid în care golul de acces este încadrat în portaluri expresive. Este de remarcat că spiritul tradiției locale nu a influențat numai modul de distribuire a încăperilor, ci și unele detalii de arhitectură, precum raportul dintre plinuri și goluri, profilele ferestrelor etc.

În anul 1901, la 28 februarie, Consiliul orașului aprobă construirea actualei clădiri din strada Aurel Filimon nr. 18 (fosta str. Școlii nr. 11). Clădirea reprezintă tipul de casa de locuit obișnuită, adoptată de oamenii mai înstăriți din oraș, fiind și una dintre cele mai frumoase clădiri ale epocii, la rândul ei înlocuind construcțiile mai-vechi.

Cu următoarele clădiri prezentate, ne îndepărtăm tot mai mult de formele de acum considerate tradiționale, construcțiile primind noi elemente decorative, specifice curentului ce a pus stăpânire pe lumea artistică a începutului de veac. O asemenea clădire a fost realizată în anul 1905 în strada Mitropolit Andrei Șaguna nr. 21, al cărei parament pe parcursul, timpului a fost modificat.

Cu clădirea din strada Strâmbă nr. 39, practic, am părăsit formele eclectic-tradiționale. A fost proiectată la 11 aprilie 1905, de arhitectul Nagy Lajos, pentru Kadar Istvan, însă, din nefericire fațada principală a suferit modificări esențiale, îndeosebi la ferestre.

Pe imobilul situat în strada Solidarității nr. 1, pe un teren de colț, degajat pe două lături, proprietarul și proiectantul au dorit să ridice o casă, care să se apropie ca expresivitate de noul stil secesion. Ea este situată la intersecția cu strada Kos Karoly, vis-a-vis de Gara de Nord. Amplasamentul clădirii a fost stabilit la 23 m distanță de calea ferată, printr-o planșă și un memoriu întocmit la 29 octombrie 1908, de către ing. Gyula Laszlo. Tot el, la 14 octombrie 1908, întocmește și proiectul clădirii, acordul de edificare fiind dat la 6 noiembrie 1908. Funcțional clădirea prezintă încăperile mai grupate, pe latura dinspre calea ferată aflându-se cele două spații comerciale, restul formând locuința.

Apariția stilului secesion la Târgu-Mureș, se poate stabili în jurul anului 1900, odată cu realizarea Băncii Agrare din piața Trandafirilor nr. 26, azi Banca Comercială Română, constituind cel mai matur și mai frumos exemplu de artă locală, caracteristică stilului.

Cele mai valoroase monumente s-au realizat în noul centru civic al orașului, și anume în piața Victoriei. În această piață și în străzile limitrofe s-au realizat: noua Primărie, Palatul Culturii, Camera de Comerț și Industrie, Școală Normală de Băieți, Banca „Albina”, Căminul de Ucenici, Palatul Pensionarilor, precum și câteva clădiri de locuit, unele deosebite prin formele arhitecturale ce le prezintă, cum ar fi clădirile din: piața Victoriei nr. 34, str. Artei nr. 7, sau str. Liviu Rebreanu nr. 1. Următoarea zonă, la rândul ei considerată valoroasă, este piața Trandafirilor, împreună cu străzile aferente, funcțional legată de zona precedentă. Remarcabile sunt unele clădiri de interes comun precum fosta Banca Agrară, fosta Bancă Austro-Ungară, dar și unele imobile de locuit, deosebite fiind cele din piața Trandafirilor nr. 12, Casa Vamos de la nr. 18. Clădirea de la nr. 52, casele din str. Cuza Vodă nr. 34 și 36, sau din str. Horea nr.2. În vechiul centru al orașului, în strada Bolyai și străzile ce se ramifică din aceasta, s-au păstrat câteva clădiri specifice noului stil arhitectural. Cel mai valoros edificiu este corpul central al Liceului „Bolyai”, fostul Colegiu Reformat, din str. Bolyai nr. 3, precum și fostul hotel al lui Domokos, de la nr. 18. Remarcăm câteva clădiri de locuit a căror arhitectură este mai deosebită, cum ar fi imobilul din str. Koteles Samuel nr. 1, din str. Ștefan cel Mare nr. 8 și 10, str. Bolyai nr. 9 sau str. Borsos Tamas nr. 7. În zona pieții Bernady Gyorgy - Mihai Viteazul se află cele mai remarcabile clădiri școlare, caracteristice secesionului, precum: Liceul „Al. Papiu Ilarian”, la început Colegiul de Fete, fosta Școală Superioară de Comerț, fosta școală Civilă de Băieți, Liceul „Unirea” dar și unele clădiri de locuit, precum casa Nyerges din piața Bernady Gyorgy nr. 6, din str. Mihai Viteazul nr. 10 și 20, sau str. Al. Papiu Ilarian nr. 13 și 15. În următoarea zonă, dominantă ca număr sunt clădirile de locuit, cele mai numeroase fiind în str. Rodnei, pe tronsonul dintre str. Gh. Doja și Liviu Rebreanu. Din nefericire, pe parcursul deceniilor, unele clădiri au fost depozitate de elementele decorative avute în tencuială, cărămidă aparentă sau majolică, cu excepția celor de la nr. 12, 14 și 22. De remarcat și clădirea din str. Gh. Doja nr. 34, realizată de proprietarul fostei rafinării de țigăi din apropiere, azi Centrul Sanitar Antiepidemic, dar și edificiul din str. Predeal nr. 2, fost Casa Corpului Didactic. Dintre edificiile publice din zonă merită a fi amintită școala primară din anul 1905 și atelierul Școlii de Meserii, ale cărei decorații în cărămidă aparentă îi conferă o distincție aparte. Ultima zonă, Cartierul funcționarilor, cuprinde numai clădiri de locuit, cele mai numeroase caracteristice celei de-a doua perioade a noului stil, cum sunt cele din str. Borzesti nr. 1 și 10, str. Bradului nr. 16 și 19 sau din str. Vulcan nr.11.

#### Arhitectura industrială

Principalul obiectiv economic realizat la începutul secolului al XX-lea și primul care să întrunească formele noului stil secesion, este Abatorul comunal. Încă în prima lună a anului 1900, Consiliul orașului consideră necesară construirea unui abator, care să deservească comunitatea orașului.

Fără îndoială, cele două clădiri ale locuințelor, situate spre stradă, destinate directorului și altor angajați ai abatorului, reprezintă principalele obiective arhitecturale. Cu toate modificările efectuate în perioada ultimilor

ani, ele încă prezintă interes arhitectural, fiind printre cele mai reușite exemple de arhitectura industrială din oraș de la începutul secolului al XX-lea.

Cea mai valoroasă realizare de arhitectura industrială din oraș, rămasă din perioada stilului secesion, este complexul de clădiri ale fostei Întreprinderi Comunale din strada Kos Karoly nr. 1, azi constituind sediul Companiei „AQUASERV” SA și SC ENERCOMUR” SA. Principalele clădiri administrative din ansamblu - corpul central cu birouri și clădirea locuințelor - sunt creația arhitectului Kos Karoly.

#### Arhitectura civilă

Dacă până în preajma Primului Război Mondial la Târgu-Mureș. Nu putem vorbi de o arhitectură industrială deosebită, arhitectura civilă, îndeosebi cea legată de construcțiile de interes comun, a cunoscut valori nemaiaștate până atunci. Beneficiind de un important sprijin guvernamental, care viza un scop precis, în numai 15 ani municipalitatea orașului a reușit să realizeze numeroase obiective publice, legate de cele mai diverse domenii de activitate: administrate, finanțe, cultura, învățământ, sanitar, dar și lucrări edilitare, fiind creat un adevărat sistem de apă și canalizare pentru oraș, asfaltarea a numeroase străzi și trotuare etc.

#### Construcții de interes comun (administrație, bănci. Etc).

Primăria orașului, din piața Victoriei nr. 2, este astăzi sediul administrativ al Prefecturii și Consiliului Județean Mureș. Este cel mai valoros edificiu administrativ al orașului Târgu-Mureș, care împreună cu Palatul Culturii, ambele într-un stil secesion popular, constituie nucleul noului centru administrativ al orașului.

Prima și cea mai valoroasă bancă, realizată la Târgu-Mureș, este fosta Banca Agrară din piața Trandafirilor nr. 26, azi sediul Băncii Comerciale Române, ea constituind cel mai matur și mai frumos exemplu de secesion transilvănean din oraș.

Fosta Banca Austro-Ungară din strada Bolyai nr. 2. În ziarul local „Szekely Lapok ” din lună martie 1900, un scurt anunț face cunoscut că în vecinătatea palatului Papp din strada Bolyai, din fața Poștei (azi hotelul „Transilvania”), Banca Austro - Ungară a cumpărat un teren pe care va ridica un „strălucit palat” al băncii.

Reprezentativă pentru noul centru civic al orașului, este Banca „Albina”, din piața Victoriei nr. 5. Este opera cunoscutului arhitect Rado Sandor (1880-1960),

Dintre clădirile de interes comun, Camera de Comerț și Industrie, din strada Primăriei nr. 1, la rândul ei, poate fi considerată ca unul dintre cele mai reușite exemple de clădiri, caracteristice celei de a doua etape - geometrice - a secesionului transilvănean.

#### Clădiri de interes cultural

Cel mai important edificiu de cultură din Târgu-Mureș, dar și cea mai reprezentativă clădire caracteristică stilului secesion transilvănean, este Palatul Culturii din piața Victoriei nr. 1.

Pe lângă atributul de „oraș al clinicilor”, Târgu-Mureș poate fi numit și „oraș al școlilor”. Încă din secolul al XVIII-lea la Târgu-Mureș funcționau diferite școli primare și superioare, ultimele de mare popularitate, cu un rol deosebit în formarea intelectualității orașului.

Scoala din strada Sportivilor nr. 2. (fosta stradă Oborului vechi de vite), azi cămin de copii, construită în anul 1898 în incinta aflată în fosta stradă Oborului Vechi de animale nr. 19 și 21,

Școala elementară din piața Republicii nr. 38, azi una din clădirile Universității „Petru Maior”. A fost construită în anul 1905 de Baumgarten Sandor ca Școala de fete cu grădiniță.

Școala elementară din strada Gh. Doja nr. 11, azi Școala generală nr. 2. A fost construită ca Școala pentru fete.

Școala elementară din strada Eminescu nr. 29, de mai mulți ani adăpostind Comisariatul militar. Anterior construirii școlii, terenul situat în fosta stradă Jokai Mor nr. 28-30, cu nr. de ordine 133, era edificat cu o casă de locuit și câteva anexe, ce formau proprietatea orașului.

Gimnaziul Romano-Catolic din strada Mihai Viteazul nr. 17, azi Colegiul „Unirea”. În preajma anului 1900 vechea clădire a gimnaziului din strada Călărășilor nr. 1 era depășită atât ca spațiu cât și ca stare fizică, etajul al doilea fiind în pericol de prăbușire, considerându-se necesară construirea unei noi școli, pe un amplasament corespunzător. Astfel, pe terenul din strada Mihai Viteazul, situat la intersecția cu Bulevardul Cetății, între anii 1902-1905, în baza proiectelor arhitectului budapestan Albert Kalman (1869-1955), se realizează două corpuri de clădiri: clădirea gimnaziului și clădirea seminarului.

Colegiul Reformat din strada Bolyai nr. 3, azi Colegiul „Bolyai”. La începutul secolului al XX-lea, în partea de nord a platformei colegiului încă mai existau vechi clădiri, datând din secolul al XVIII-lea, care curând aveau să fie înlocuite cu actuala clădire.

Colegiul Superior de Fete din strada Bernady Gyorgy nr. 12, în prezent Colegiul „Al. Papiu Ilarian”. Clădirea a fost realizată între anii 1912-1913, pe un teren situat la est de Cetatea feudală, cu reglementarea rețelei stradale prin deschiderea actualului traseu al străzii Al. Papiu Ilarian și înființarea străzilor Liceului și Crizantemelor.

Scoala Civilă de Băieți din strada Bernady Gyorgy nr. 7, în prezent formând una din clădirile Universității „Petru Maior”. La 25 februarie 1905, Baumgarten Sandor întocmește o primă documentație în vederea construirii acestei școli, pe amplasamentul actualului Colegiu „Al. Papiu Ilarian”, însă cu menținerea vechii trame a străzii (Kalvaria utcza).

Fosta Școală Superioară de Comerț „Szechenyi Istvan”, din strada Nicolae Iorga nr. 1, azi corpul principal al Universității „Petru Maior”. Către sfârșitul primului deceniu al secolului al XX-lea, s-a hotărât construirea unei Școli Superioare de Comerț.

Fosta clădire a Școlii de Cursuri Administrative, din strada Cuza Voda nr. 22, între anii 1918-1940, Școala Normală de Băieți, azi sediul Sindicatelor.

Deși nu reprezintă o instituție școlară, de la început a servit ca lăcaș - cămin pentru elevii Școlii profesionale de stat din oraș, Internatul din strada Iuliu Maniu nr.4

Ultima din această înșiruire de clădiri școlare este fosta Școală Reală de Cadeti din strada Gh. Marinescu nr. 38, în prezent Universitatea de Medicină și Farmacie. Terenul necesar realizării acestui complex de clădiri este asigurat de Consiliul orașului din proprietățile sale.

#### Clădiri sanitare

De-a lungul timpului în Târgu-Mureș s-au realizat numeroase edificii sanitare. Încă din secolul al XVI-lea, la Târgu-Mureș este pomenită existența unul „xenodochium”, adică o bolniță - spital pentru sărmani.

Fostul azil-camin pentru copii din strada Gh. Marinescu nr. 5, cu menirea de a se îngriji și de sănătatea copiilor adăpostește astăzi Clinica de Pneumoftiziologie.

Importantă clădire spitalicească este și fostul Spital militar din strada Viteazul nr. 33, în prezent Clinica de Ortopedie. Încă la cumpăna secolelor al XIX și al XX-lea, s-a prevăzut realizarea unui spital militar la Târgu-Mureș, datorită funcționării, aici, a mai multor unități militare.

Încheiem descrierea dotărilor spitalicești cu fostul Spital de Honvezi din strada Gh. Doja nr. 89, în prezent Clinica de Boli Contagioase. Clădirea a fost realizată spre sfârșitul secolului al XIX-lea, aproximativ în anul 1896, tot ca spital militar.

#### Clădiri de locuit

Așadar, în prima perioadă a Art Nouveaului transilvănean s-a resimțit benefic influența a stilului secesion vienez, prin intermediul arhitectului Lechner Odon (1845 -1914), unul dintre reprezentanții de frunte ai școlii ce-i poartă numele.

În cea de-a doua perioadă a secesionului transilvănean, considerat „linear” sau „geometric”, se resimte influența unor arhitecți de seamă, precum Kos Karoly (1883-; 1977) și Thoroczkai Wigand Ede (1870-1945), ambii activând și la Târgu-Mureș, unde au realizat importante opere de arhitectură.

Aflată în partea de vest a vechiului intravilan al orașului, strada Rodnei a cunoscut un proces de urbanizare - neîntrerupt timp de câteva decenii, concomitent cu formarea străzii Tudor Vladimirescu pe ambele părți ale pâraului Pocloș și deschiderea străzilor situate între acestea. În mai 1919, Consiliul orașului aprobă planul de amenajare a teritoriului cuprins între strada Rodnei, Tudor Vladimirescu, Ecaterina Varga și Iuliu Maniu, pe ambele părți, care prevedea realizarea a 29 loturi de casă și 27 locuințe. Toate cele opt variante de proiect prevedeau realizarea unor clădiri parter, cu câte două camere și dependințe, cu suprafețe de la 84,78 la 106 mp. Realizate de antreprenorul Csiszar Lajos, cele 27 case sunt recepționate (date în folosință) la 24 aprilie 1912 și ca aspect exterior, cuprind numeroase elemente decorative specifice stilului secesion.

În strada Grădinarilor, creată în primul deceniu al secolului al XX-lea, Csiszar Lajos realizează clădirile de la nr. 13, 15, 16, 20-26 ale căror fațade, la strada, se desfășoară pe lățimea a două camere, ce sunt împărțite în panouri prin delimitări orizontale, drepte sau sinuoase, și mărginite de pilaștri ce conțin reprezentări geometrice sau florale. Semnificative sunt ancadramentele ferestrelor constând din înșiruirii de elemente florale sau butoni de diferite mărimi. La câțiva ani distanță, în ședința din 2 mai 1916, Consiliul orașului aprobă realizarea în strada Biczului a 9 case cu parter, din care două cu câte 2 camere, bucătărie, baie, cămară cinci case cu câte 2 camere, bucătărie, cămară și două case cu câte 1 cameră, bucătărie cămară, ale căror fațade principale, într-un joc de forme și volume, cuprind aticuri sinuoase sau triunghiulare, numeroase elemente decorative, florale sau geometrice, realizate în tencuială.

În „Cartierul Funcționarilor”, de pe terasa superioară a orașului, s-au realizat cele mai numeroase și reprezentative clădiri specifice stilului secesion.

Importantă pentru tipologia casei orășenești este clădirea din strada Borsos Tamas nr. 7 a cărei restaurare din anul 2007 i-a redat elementele decorative specifice noului curent artistic,

La solicitarea comerciantului Dudutz Antal, proprietarul firmei „Câinele Negru”, cunoscutul arhitect Nagy Gyozo, în luna februarie 1905, proiectează clădirea din strada Mihai Viteazul nr. 20 (fosta str. Mănăstirii nr. 6).

Reușită ca partiș și ca aspect exterior este și casa doctorului de fizioterapie Reichardspreng Iosif, din strada Koteles Samuel nr. 8 (fost nr. 5).

Cu clădirea din piața Trandafirilor nr. 14, cunoscută și sub denumirea de „Casa Szalmasi”, un comerciant de condimente, mirodenii și delicatose, repertoriul artistic secesion devine tot mai grăitor. Construită în ultima parte a secolului al XIX-lea, cu | subsol și parter, după anul 1906 clădirea este etajată, primind actualele forme în stil secesion.

Clădirea din strada Retezatului nr. 2 este reprezentativă pentru categoria construcțiilor caracteristice primei faze a stilului secesion, cea curbilinie - florală. Clădire de colț, inițial a fost realizată cu parter, în zona de

intersecție fiind marcată de un ieșind cu un plan semicircular, care în zona podului are un fronton înalt ce se termină cu un atic în forme curbate.

În anul 1950- clădirea este etajată, dar sunt păstrate elementele decorative ale parterului și ale frontonului de colț, constând din ornamente ce conțin cercuri în tencuială.

Alte clădiri ce conțin elemente specifice stilului mai sunt casa lui Bernady Gyorgy din strada Revoluției nr. 31, clădirea din strada Ștefan cel Mare nr. 21 (fost strada Gecse Daniel nr. 18), clădirea din strada Sinaia nr. 16 (fosta stradă Berăriei nr.17).

Casa din strada Mihai Viteazul nr. 44, se apropie tot mai mult de perfecțiunea formelor stilistice din prima fază a secesionului transilvănean. Cu un plan de forma aproape pătrată și o excelentă distribuție a încăperilor, fațada clădirii prezintă o desfășurare de trei planuri verticale, cel mijlociu cu o ușoară ieșitura, toate având axele în ritmul 1-2-2.

Deși realizată mai târziu, specifică primei faze este casa din strada Bradului nr. 22, situată la intersecția cu strada Borzesti. Cu subsol, parter și etaj clădirea constituie creația lui Varodi Arpad, pentru a cărei realizare obține acordul de edificare nr. 4772, din 25 mai 1912. Dincolo de reusita realizare a unui partiu funcțional, clădirea prezintă un joc sublim de volume și forme decorative aparte, caracteristice stilului Jugendstil, ce se remarcă prin acoperișurile înalte, în pante repezi, turnuri cu terminații de coifuri prismatice sau rotunde, plinuri străpunse doar de golul unor ferestre înguste, iar ca materiale de construcție decorative la exterior: piatră, cărămidă aparentă și lemnul. Împreună cu celelalte case învecinate, edificiul conferă cartierului o notă aparte, aproape aristocratică. În perioada interbelică clădirea trece în proprietatea familiei Crețu, director de școală, de unde și inscripția de pe peretele turnului: „Vila Lucreția”.

Un alt arhitect, Rado Sandor, în anul 1912, își realizează casa proprie din strada Artei nr. 7, documentația fiind aprobată sub nr. 3008, în ședința din 4 aprilie 1912. Cu demisol, parter, etaj I, etaj II și mansardă, clădirea este una dintre cele mai impresionante case de locuit din oraș. Este specifică stilului în general abordat de arhitect, cu un joc de volume ce cuprind spații plane străpunse de ferestre înalte, grupate câte trei sau cinci, pentru a conferi o lumină naturală mai bună încăperilor, forme curbe ale căror ferestre sunt încadrate de coloane cu capitele, ; frontoane curbate sau prismatice, la care lemnul combinat cu tencuială albă produc un efect plastic deosebit.

În perioada anilor 1909-1912, în strada Rodnei, pe tronsonul aflat spre strada Gh. Doja, s-au realizat câteva case, în stil secesion, specifice perioadei curbilini. Dintre acestea s-au păstrat nealterate după cel de-al al Doilea Război Mondial doar clădirile de la nr. 22, nr. 12 și nr. 14. Vila „Csonka” din strada Gh. Doja nr. 35 a fost ridicată de familia Csonka Geza în baza acordului de edificare nr. 2365, din 7 aprilie 1905. Cunoscutul antreprenor local, Bustya Lajos, urma probabil să realizeze lucrările de constructive. Întrucât a și semnat proiectele de execuție, înregistrate sub nr. 6737, din 16 septembrie 1904. Lucrările de construire sunt realizate ceva mai târziu ori s-au desfășurat mai anevoios, deoarece ele sunt terminate doar prin anul 1910, de cunoscutul antreprenor Csiszar Lajos. Realizată în stilul Artei 1900, respectiv a stilului secesion austriac, clădirea este caracteristică formelor curbilini.

Descrierea clădirilor ce au aparținut primei perioade a stilului secesion" se încheie cu remarcabilă casa din piața Trandafirilor nr. 18, cunoscută și sub denumirea de „Casa Vamos”. La sfârșitul secolului al XIX-lea, ridicarea topografică a orașului și evidentă proprietăților din anul 1898, indică faptul că imobilul, de sub nr de ordine 560, era edificat cu o clădire mai veche și care constituia proprietatea soției lui Hirschmann Adolf. Clădirea actuală este realizată între anii 1905 și 1907, cronologic, două ilustrate înregistrând atât construcția anterioară existența pe amplasament, cât și noua clădire. Cu parter și etaj, clădirea înscrie un plan de formă aproape pătrată.

Perioadă a doua - geometrică - a secesionului din Transilvania, a început la finele primului deceniu al secolului al XX-lea, ea fiind marcată de lucrările lui Kos Karoly, Thoroczkai Wigand Ede, Varodi Arpad.

Probabil realizată pe la 1910, clădirea din strada Eminescu nr. 62 poartă anumite caracteristici specifice perioadei geometrice.

O clădire dispusă în oglindă, cu un front de 29 m la stradă, realizată tot în anul 1910, este aceea din strada Eminescu nr. 52.

Următoarele trei clădiri, din strada Mihai Viteazul, înfățișează forme tot mai simple, geometrice, la care proiectanții au renunțat la acel repertoriu decorativ întâlnit până atunci. Clădirea de la nr. 38, concepută în stilul Jugendstil, este realizată de fostul proprietar Miiller, director de bancă.

Imediat învecinată, clădirea de la nr. 40 a fost realizată în anul 1917

Trecând pe terasa superioară a orașului anume în noul cartier al functionarilor constatăm existența unor case caracteristice celei de-a doua faze a stilului secesion din Târgu-Mureș. Proiectant, dar și executant, Varodi Arpad realizează în anul 1911, pentru proprietarul Karacsoni Geza, casa din strada Vulcan nr. 11, compusă din 4 camere cu dependințe.

Oarecum asemănătoare este și clădirea din strada Bradului nr. 19, la rândul ei constituind opera aceluiași arhitect, Varodi Arpad; a fost realizată pentru numitul Nagy Endre.

Casa din strada Borzesti nr. 10, ctitorita de Nagy Goldner Karoly este aprobată sub nr. 6144 în ședința din 18 iulie 1911 și destul de curând, la 14 mai 1912, este dată în folosință.

La clădirea din strada Bradului nr. 24, o clădire de colț cu un plan alungit, remarcăm registrul dinspre strada Borzesti ce cuprinde un bow-window arcuit, precum și timpanul teșit.

Clădirea din strada Borzesti nr. 7 exprimă adevărate forme caracteristice celei de-a doua faze a stilului secession. Concepția arhitecturală, formele geometrice adoptate, proporțional stabilite, relația dintre plinuri și goluri, unele dreptunghiulare, altele cu terminații semicirculare, ne îndeamnă să o considerăm ca pe o creație de referință a lui Toroczkai Wigand Ede. Este construită de Patrovits Kalman cunoscut comerciant din oraș.

Probabil prin anii 1909-1910, la scurt timp după anul 1907 când se stabilește în oraș, arhitectul Toroczkai Wigand Ede realizează casa din strada Argesului nr. 19, ca locuință proprie. Ulterior, casa trece în proprietatea lui Csiszer Berci, fiind identificată uneori și cu numele de „Casa Csiszer”.

De numele său este legată și clădirea din strada Argesului nr. 5, pe care o considerăm ca fiind cea mai reușită creație targuMureșana a arhitectului. Unele surse o indică ca fiind realizată în anul 1904, însă, având în vedere anul stabilirii lui Thoroczkai Wigand Ede în Târgu-Mureș, probabil provine din anii 1907-1908.

Construită pentru dr. Schmidt, medic primar la maternitatea orașului, casa din strada Eminescu nr. 3, constituie un alt reușit exemplu de arhitectură secession din această a doua perioadă a sa.

Casa din strada Stelelor nr. 5 încheie prezentarea seriei de clădiri proiectate de Thoroczkai Wigand Ede la Târgu-Mureș. Cercetând arhivele s-a descoperit proiectul clădirii, nedatat și nesemnat de arhitectul proiectant.

Deși nu este creația lui Toroczkai Wigand Ede, și casa din strada Argesului nr. 13 poate fi considerată ca aparținătoare acestei faze a stilului secession din Târgu-Mureș.

Pe lângă casele de locuit unifamiliale, s-au realizat și clădiri cu mai multe locuințe, în majoritatea situațiilor pentru a fi închiriate sau vândute. Clădirea din piața Trandafirilor nr. 12 (fost Szecheny; nr. 23), poate fi considerată una dintre primele clădiri din oraș la care apar forme din prima fază a stilului secession, totodată, constituind și una dintre cele mai reprezentative și frumoase clădiri civile din zona centrală a orașului.

Descrierea capitolului destinat artei secession din Târgu-Mureș se încheie cu clădirea din strada Enescu nr.2-Palatul Pensionarilor.

Este situată în perimetrul noului centru civic al orașului, în vecinătatea Primăriei nou realizate fiind și unul dintre primele edificii din strada respectivă. Clădirea a fost realizată de oraș pentru funcționării publice care s-au pensionat și cuprinde mai multe locuințe și spații cu alte funcțiuni la parter.

#### Construcții de interes comun

Programul de realizare a construcțiilor de interes comun în perioada interbelică, pe întreaga Transilvanie, poate fi considerat destul de bogat, el cuprinzând toate tipurile de clădiri: administrative, sedii de societăți, bănci, construcții școlare, sănătate, culte etc. El poate fi strâns legat și de învierea vieții economice a țării în urma stabilizării vremelnice a capitalismului, prilejuind o vie activitate constructivă. Pe primul plan al preocupărilor a stat locuința, cu toate formele stilistice pe care le cuprinde. La Târgu-Mureș, după cum am mai văzut, pe lângă formele stilistice deja cunoscute, este introdus și curentul ce a dominat arhitectura României în perioada antebelică, promovat de arhitecții Ion Mincu și Petre Antonescu, cel neoromânesc.

Construcții administrative, sedii

Fosta Prefectură a Județului Mureș, din Piața Victoriei nr. 3, în prezent Primăria Municipiului Târgu-Mureș; clădirea a fost destinată să fie noul sediu administrativ al județului Mureș, și să întregească zestrea edilitară a noului centru civic al orașului deja mobilat cu edificii importante precum: fosta Primărie (1905-1907), Palatul Culturii (1911-1913), Banca „Albină” (1913), casele de raport din Piața Victoriei nr. 31,32, 34, toate caracteristice stilului secession, deosebit de apreciat în perioada antebelică. Zona a fost întregită cu mai recente clădiri din perioada interbelică, precum Căminul Ucenicilor Români (1925-1934) în stilul neoromânesc, sau Biserica Greco-Catolica (azi Catedrala Mică Ortodoxă) (1927-1936) în forme neoclasiciste. Valoros monument de arhitectură, edificiul fostei Prefecturi, a fost realizat între anii 1936-1941. În anul 1940, practic clădirea era realizată, fiind înzestrată cu toate elementele arhitecturale din piatră naturală cioplită, care defineau logia, portalurile, ancadramentele ferestrelor, profilele orizontale, iar tâmplăria déjà era montată.

„Casa de Economii, din Piața Trandafirilor nr. 2, situată la intersecția cu strada Revoluției, în prezent sediul „Cercului Militar”, este cunoscută clădire a fostei familii de comercianți Gorog, monument, inițial în stil baroc cu numeroase elemente clasiciste.

Căminul ucenicilor români „Avram Iancu” din strada Iuliu Maniu nr. 2, în prezent este sediul Inspecției Muncii a Județului Mureș. Este una dintre cele mai însemnate clădiri publice realizate în perioada interbelică.

Sediul Cooperativei, Furnica” din strada Gh. Doja nr. 9 este edificată între anii 1942-1943 Clădirea constituie creația arhitectului Farkas Jozsef, fiind construită în doi ani, stilul fiind inspirat din arhitectură secuiască.

#### Construcții sanitare

Noul spital de Stat din strada Gh. Marinescu nr. 1, poate fi considerat printre cele mai valoroase edificii publice de interes social, realizate la Târgu-Mureș în perioada dintre cele două războaie mondiale.

Sanatoriul din strada Koteles Samuel nr.29, este o altă clădire cu profil social, azi Clinica de Obstetrică și Ginecologie. Ideea construirii unui sanatoriu la Târgu-Mureș provine încă din anul 1923, când în memoriul nr. 7818, din 24 iunie 1923, Emil A. Dandea arată necesitatea construirii unui asemenea așezământ, și pentru care consideră necesar un teren de cel puțin 15 iugăre. Realizarea acestei doleanțe devine posibilă numai în anul 1928.

#### Construcții culturale

Casa de cultură evreiască din strada Poligrafiei nr. 4. Ilustrează intenția comunității evreiești din oraș, încă din deceniul al doilea din secolul al XX-lea, să realizeze o clădire care să cuprindă spații comerciale și o locuință.

#### Construcții religioase

Remarcabile ca mărime și stil sunt cele două biserici românești din centrul orașului, biserica unitariană din strada Bolyai, în forme neogotice, dar și biserica ortodoxă, cu forme neoromanesti din cartierul Mureșeni.

Biserica Ortodoxă sau Catedrala Mare Ortodoxă din Piața Trandafirilor nr. 1 a fost realizată între anii 1925-1934, ca o necesitate stringentă în viața spirituală a românilor ortodocși, deoarece vechea și modestă biserică de lemn, realizată între anii 1793-1794 cu sprijinul comerciantului Constandin Hagi Stoian, nu mai putea satisface-cerintele celor peste 5000 ortodocși.

Biserica Greco — Catholică în prezent Catedrala Mică Ortodoxă, din Piața Victoriei nr. 4. Este cea de-a doua biserică românească din zona central. Până de curând prea puține documente privitoare la biserică au fost cunoscute, îndeosebi din cele ce se referă la asigurarea amplasamentului acesteia, a modului de realizare sau asigurarea fondurilor bănești, ca să nu pomenim de documentația tehnică care a stat la baza construirii acesteia.

În anul 1934, practic, biserică era ridicată, fapt ce-l constatăm din scrisoarea protopopului greco-catolic (nr. 44/1934), din 30 august 1934, adresată primarului orașului, în care s-au arătat lucrările realizate din ultima tranșa de bani dată prin ordonanța din bugetul orașului, inclusiv valorile, respective.

Biserica și Școala Ortodoxa-Izraelita din strada Brăila nr. 8-10 este realizată în perioada anilor 1926-1928.

Biserica Unitariană din strada Bolyai nr. 13 este concepută într-un stil mai puțin întâlnit în arhitectura orașului, cel neogotic.

Scoala de fete a Parohiei reformate, din strada Revoluției nr. 10 este construită încă din secolul al XIX-lea cu pavilioane realizate etapizat Cu cererea nr. 19421, din 23 august 1935, Parohia reformată solicită acordul pentru construirea unui „adaos cu etaj la școală compus din 5 săli de învățământ și 6 wc-e.

#### Clădiri de locuit

Ca și în perioada antebelică, casa de locuit continuă să constituie principalul șantier de construcții din Târgu-Mureș. După recesiunea înregistrată în timpul Primului Război Mondial și a următorilor 3-4 ani, ca urmare a stabilizării capitalismului viața economică a țării, în general, cunoaște o consolidare, vremelnică, întrucât pentru câțiva ani va fi afectată de marea criză economică din anii 1929-1933. Oricum, la Târgu-Mureș construcția de locuințe continuă să fie principala preocupare a administrației orașului, îndeosebi după preluarea conducerii acesteia, la 22 decembrie 1922, de către Emil Aurel Dandea.

#### Casa simplă orășenească

Casa modestă, simplă, a orășeanului de rând, cum continuăm să o definim, cu toată influența de noi stiluri și forme adoptate în dezvoltarea urbanistică a orașului, rămâne principalul tip de locuință. Uneori, cu o alcătuire simplă, de la 1-2 camere, cu dependințe, dispuse la parter, eventual cu un subsol parțial, alteleori cu mai multe camere, de regulă 2-3 camere și dependințele aferente, de această dată, unele cu subsol, parter și etaj, casa de tip orășenească rămâne principalul tip de locuință realizat la Târgu-Mureș. Este întâlnită atât în părțile mai vechi ale orașului, cât și cu deosebire în zonele de locuit mai noi, diferențiindu-se ca formă și suprafața, în raport de starea materială a beneficiarilor de regulă meșteșugari, mici funcționari etc.

Față de deceniile anterioare, casa simplă cu 1-2 camere și dependințe se construiește tot mai puțin, ea fiind întâlnită în zona străzilor Libertății - Armatei Dorobantlor, până spre Gara de sud, apoi în cartierul Dâmbul Pietros, în zona străzilor Belșugului - Sebeșului - Cuza Vodă, și îndeosebi în zona de pe malul drept al râului Mureș, încă o întinsă periferie cu caracter aproape rural, respectiv a străzilor din zonal Voinicenilor - Remetea - Podeni (partea nou-creată din zona podului peste Mureș).

Un oarecare Feichter Adalbert realizează casele din strada Podeni nr. 2 și nr. 6, precum și în strada Voinicenilor (fosta Sabadului). O altă casă în strada Voinicenilor este realizată în anul 1926, cam tot atunci este construită de către Katzer Jakab clădirea de la nr. 4, iar în anul 1926 casa din strada Mureșului nr. 1. O casă mai spațioasă, ce cuprinde și un spațiu comercial este aceea din strada Voinicenilor nr. 3 dar și clădirea situată în strada Voinicenilor nr. 10, ridicată de către Domokos Alexandru.

O altă clădire, din strada Lăcrămioarei nr. 3, fosta str. Reghinului nr. 4. - Casa lui Brozer Ioan, de profesie curelar; este o casă ce înscrie forme apropiate de precedentă, atât că, sub bucătărie și cămara mai are și o

pivniță. Acordul de construire a fost dat la 4 aprilie 1924. Ca și la precedenta clădire fațada este simplă, însă de această dată ea cuprinde și poarta de acces, formând un corp unic.

În strada Lăpușna nr. 2, 10, 12, fosta Rusu Sirianu, nr. 4, 6 și 18, antreprenorul Csiszar Ludovic avea să construiască trei clădiri, el fiind și proiectantul acestora. Cu cererea nr. 12002/1924, proiectantul solicită acordul pentru construirea unei clădiri în strada Rusu Sirianu, acordul fiind dat la 24 iunie 1924.

Și casa din strada Belșugului nr. 1, fosta stradă Noua nr. 1, se înscrie în binecunoscută formă a casei orășenești. A fost construită de Berekmeri Ferencz, în baza acordului de edificare nr. 9101, din 30 aprilie 1929, potrivit proiectului întocmit la 25 aprilie 1929.

Asemănătoare cu casa din strada Belșugului nr. 1, ca plan și ca compartimentare, însă îmbunătățită, este clădirea din strada Libertății nr. 58, fosta Andrei Mureșanu nr. 35. Este realizată de proprietarul Mate Ioan în baza acordului de edificare nr. 126/4004/1925, proiectant și antreprenor fiind Nagy Sandor,

Mai reușită ca partiu, poate fi considerate clădirea din strada Iuliu Maniu nr. 34, fosta stradă Aliaților nr. 31. La solicitarea proprietarului Koros Alexandru, în ședința Delegației Permanente din 21 aprilie 1928, cu nr. 6792/1928, se da acordul pentru „o casă de locuit compusă din 2 camere, 1 bucătărie, 1 anticameră, 1 camera de baie 1 closet sistem englez, 1 pivniță.

Casa de colț, clădirea din strada Iuliu Maniu nr. 30, fosta stradă Aliaților, este cuplată cu învecinată clădire de la nr. 28. Ambele sunt construite de Kaucsar Aladar pe terenurile cu nr. top 4764/b/5 și 4764/b/4 în baza acordului de edificare nr. 7502, din 29 aprilie 1926. Proiectantul și presupunem că și executantul este Bustya Ludovic, casa de la nr. 28 cuprinzând un local de prăvălie și o locuință cu 2 camere și dependințe, iar casa de la nr. 28, tot un local de prăvălie și o locuință cu 3 camere și dependințe.

Cu un plan aproape dreptunghiular, clădirea din strada Horea nr. 33, fosta stradă Traian, este superioară celorlalte clădiri analizate până acum. Este realizată de Moldovan Ioan în baza acordului de edificare nr. 10358, din 26 iunie 1925, cu „pereți de cărămidă și cu acoperiș de tablă, 3 camere, 1 bucătărie, 1 anticameră, verandă, 1 cămară, 1 camera de baie” Proiectul este întocmit de către cunoscutul arhitect Gaal Pal, la 13 martie 1925, și prevede o locuință funcțional concepută. Fațada principală este tratată cu mai multă grijă, partea destinată locuinței formând un corp comun cu poarta și gangul de intrare în curte.

Începând clădirea din strada Cosminului nr. 6, fosta stradă Petru Maior nr. 3, s-au selectat câteva edificii, printre cele mai caracteristice ca înfățișare reprezentând tipologia casei orășenești. Cu parter și subsol parțial, clădirea a fost realizată de Ver Adalbert în baza acordului nr. 11680, din 7 iunie 1929, darea în folosință fiind acordată cu actul nr. 225 din 15 ianuarie 1930. Cu un plan aproape pătrat, clădirea prezintă una dintre cele mai caracteristice compartimentări interioare: două camere la strada, după care, în adâncime, urmează holul (antreul) de acces, baia, bucătăria și cămara de alimente. Fațada principală urmează aceleași reguli de reprezentare deja întâlnite: formarea celor două panouri, cu o ușoară decalare (12-15 cm) a alinierii, gruparea ferestrelor, câte una sau câte două, crearea frontonului triunghiular, cu pantă franța sau dreapta, uneori curbată, în a cărei parte centrală se află golul ferestrelor, câte 1-2-3, pentru iluminarea și aerisirea podului.

Exceptional păstrată este clădirea din strada Cuza Vodă nr. 51, fost 58. A fost realizată de Botha Laszlo în baza acordului de edificare nr. 23/9232 din 4 mai 1927, luarea în folosință fiind acordată la 23 noiembrie 1927. Cu un plan aproape dreptunghiular, clădirea cuprinde 4 camere, un hol spațios, precum și celelalte dependințe, repartizate funcțional. Respectând aceleași principii, fațada principală dovedește grija proiectantului de a obține un aspect deosebit, înzestrând clădirea cu elemente decorative, discrete, cu unele influențe secession. Renovată în anul 2009, proprietarul s-a îngrijit de păstrarea tuturor elementelor decorative avute inițial.

Case orășenești, de tip clasic sunt considerate și cele două edificii, cu patru apartamente, din strada Rodnei nr. 85-87, realizate de C.F.R ca „Locuințe pentru lucrători” în anul, 1927, în forme simple, prefigurând formele de trecere spre casa modernă. Tot Regia C.F.R, în anul 1924, realizează „Casa Muncii C.F.R.”, din Piața Gării, aceasta fiind o clădire cu demisol, parter și etaj, inițial prevăzută ca pavilion cu dormitoare pentru personalul de tren, ulterior transformată în birouri, punct de vama etc.

În perimetrul actualelor străzi Mihai Viteazul și Gheorghe Marinescu, încă din anul 1923 au fost proiectate mai multe case de locuit, unele rămânând în faza de proiect, altele realizându-se prin proiecte necunoscute, acestea rămân importante prin redarea formelor caracteristice stilului secession, stil ce continuă să dăinuie încă în arhitectura orașului.

Pentru imobilul din strada Gh. Marinescu nr. 8, înscris în CF nr. 49 Târgu-Mureș, top nr. 2543/1/2, 2644/1/2, 2645/1/2, pe seama lui Furszt Miklos, cu autorizafia de construire nr. 354/14484, din 24 septembrie 1923, se aprobă realizarea unei clădiri cu parter și etaj. Autorul proiectului se pare că a fost Rado Sandor, la rândul ei clădirea constituind un reușit exemplu de arhitectura în stil secession; clădirea are un plan relativ dreptunghiular al încăperilor care se încheie cu bow-window-uri în formă de semicerc sau poligonale, legatura cu curtea fiind asigurată prin intermediul unor scări exterioare balansate. Fațada principală cuprinde turnuri prismatice în pante repezi, pe alocuri frânte, frontoane arcuite, cornișe orizontale ce se curbează în dreptul ferestrelor.

În strada Gh. Marinescu, pe tronsonul actualelor imobile nr. 8-32, respectiv între străzile Răsăritului și D. Cantemir, pe terenul de sub top nr. 2643/1 - 2643/12 și 2532, tot arhitectul Rado Sandor a întocmit proiectul de amenajare a zonei respective, propunând construirea a 7 clădiri cu un total de 28 locuințe,

Pentru clădirea din strada Francz Liszt nr. 11, datele sunt mai numeroase. Cu cererea din 18 martie 1925, înregistrată cu nr. 3698, din 21 martie 1925, soția lui Szortsey Ludovic solicită acordul pentru realizarea casei din strada Francz Liszt, în ședința din 24 martie 1925, Consiliul Municipal își dă acordul de construire. Realizatorul clădirii este cunoscutul meșter, dulgher și zidar, Harko Francisc. Cu încăperi ordonate repartizate înscrisă într-o formă aproape pătrată, clădirea cuprinde 4 camere și dependențele necesare; tratarea arhitecturală amintește de clădirile secession din cartierul funcționarilor realizate în perioada antebelică. Este luată în folosință cu acordul nr. 11691 din 24 mai 1927.

În favoarea arhitectului Nemes Francisc, cu nr. 5937, din 19 martie 1929, Consiliul Municipal aprobă construirea clădirii din strada Belșugului nr. 31, fosta stradă Noua nr. 15 (23). La scurt timp, cu nr. 24504, din 25 noiembrie 1929, este emisă și decizia de luare în folosință a casei compuse din „4 camere, 1 bucatărie, 1 cămară, 1 anticameră, 1 baie, 1 closet englez, 1 verandă, 1 pivniță, 1 bucatărie de spălat” Ca urmare a poziției oblice a terenului pe aliniament, spre strada proiectantului a prevăzut un joc de volume, constând din retrageri succesive spre exterior. La primul modul al clădirii, ce corespunde camerei mari, deasupra acesteia zidăria depășește nivelul streășinei, dând naștere unui pod spațios, iluminat prin trei ferestre. În schimb, la al doilea modul, proiectantul prevede spre strada o logie, de forma trapezoidală, astfel încât peretele dinspre strada a celei de-a două încăperi să fie perpendicular pe structură longitudinală, obținându-se astfel un spațiu dreptunghiular. Folosirea unor elemente decorative în stil secession la fereastra camerei mari, la logie și deasupra podului înălțat, încadrează clădirea în stilul respectiv.

Situată în strada Toplița nr. 3, fosta str. Gh. Barițiu nr.4, clădirea ctitorită de văduvă lui Manus Ferencz prezintă de asemenea forme caracteristice stilului secession.

Cu o generoasă deschidere la strada, de 14,80 m, este casa din Bulevardul Cetății nr. 17, fosta stradă Regina Maria nr. 16 pentru care cu cererea nr. 13226, din 15 iulie 1931, proprietarul Bucur Iuliu solicită acordul pentru a) edifica o casă de locuit, compusă din 4 camere, 1 bucatărie, 1 anticameră, 1 cămară de alimente, 1 pivniță, 2 closete, WC și cameră pentru spălat”.

Casa din strada Rodnei nr. 59, fosta stradă Vaida Voievod nr. 40, situată la intersecția cu strada Iuliu Maniu, a fost construită de Filimon Augustin, cu cererea nr. 12197 din 10 iunie 1927, acordul de edificare fiind dat la 17 iunie 1927, pentru „una prăvălie, una cameră și una cuilină adică „cuhnie”, de la ung. „konyha”- bucatărie). Lucrările de edificare a casei decurg destul de repede, deoarece la «29 decembrie 1927, cu nr. 24300 este dată decizia definitivă de luare în folosință, însă cu condiția tencuirii acesteia în primăvara anului 1928.

În zona Bisericii mici reformate și anume, în actuala strada Memorandului, mai nou realizată, s-au emis mai multe acorduri de construire pentru clădiri noi de locuit; la unele din ele fațada dinspre stradă pe parcursul deceniilor a fost modificată pierzând decorațiile specifice stilului secession.

Remarcabilă ca repartizare a spațiilor, dar și ca tratare a fațadei, este clădirea din pasajul Baladei nr. 8, fosta stradă Gh. Lazăr nr. 7. Și aici se simte participarea cunoscutului proiectant și antreprenor Varodi Arpad, acesta realizând o casă cu 3 camere și dependențe, având la strada o lățime generoasă, de 14,55m, dacă o comparăm cu alte clădiri. Este proprietatea lui Breszlauer Rudolf, în baza acordului nr. 17378, din anul 1928, proiectul fiind întocmit la 12 august 1926.

Curentului secession îi aparține și clădirea din strada Bolyai nr. 11, fosta stradă Ștefan cel Mare nr. 4. Este realizată de proprietarul Maior Victor, în baza proiectului întocmit la 18-20 august 1926. La cererea proprietarului, nr. 14664, din 28 iulie 1926, în ședința din 23 septembrie 1926 se aprobă „transformarea conform planului înaintat și returnat într-un exemplar edificiului D-voastră situat în strada Ștefan cel Mare nr. 4, cu 2 localuri de prăvălie, 1 magazie, 3 camere, 1 bucatărie, 1 anticameră, 1 baie, 2 closet, 1 cameră 2 la etaj, 6 camere, 2 bucătării, 2 băi, 2 camere, 2 closete...”. Lucrările de edificare ale clădirii sunt terminate în anul 1929.

Clădirea din strada Artei nr. 4, constituie una dintre cele mai reușite exemple de arhitectură secession din perioada interbelică. A fost realizată de arhitectul Rado Sandor, ca locuință proprie, solicitarea sa fiind aprobată la 29 iulie 1924; în arhivele Naționale, Direcția Județului Mureș, s-a găsit proiectul casei, întocmit la 6 noiembrie 1924.

Ervin Maetz este autorul valoroasei clădiri de pe strada Brăila nr. 9, fosta stradă Nicolae Ganea nr. 7, strada deschisă în anu 1900. A fost construită de Hanko Tibor, ca urmare a cererii depuse cu nr. 7186, din 8 iulie 1925, aprobată în ședința de Consiliu a Municipiului, cu autorizația nr. 273/7186, din 10 iulie 1925, clădirea cuprinde la parter: 2 camere, 1 baie, 1 hol, 1 closet englez, 1 cămară și hală; la etaj: 2 camere, baie, hală și 1 closet englez”.

Exemplu de arhitectură în stil secession, în formele celei de-a două etape – aceea geometrică - datând din perioada interbelică, îl oferă casa din strada Lt. Erou Petrel Popescu nr. 1, fosta stradă Livezilor nr. 6; este casa proprie a cunoscutului Inginer șef -al orașului, ing. Maetz Ervin, pentru care, la 10 septembrie 1924 își întocmește proiectul.



Forme secession conține și clădirea din strada Koteles Samuel nr. 2-2/a, fosta stradă Regele Carol I, ctitor fiind Ordinul Minorităților din oraș. Cu cererea înregistrată sub nr. 12838, din 7 decembrie 1925, prin Gilbert Czaich șeful Ordinului Minorităților, proprietarul solicită acordul pentru construirea unei clădiri la colțul străzilor Bolyai cu Koteles Samuel. Luându-se în discuție cererea, în sediul de consiliu din 12 ianuarie 1926, se aprobă realizarea unui „edificiu la II etaje și anume: la parter: 2 localuri de prăvălie, 1 atelier, 1 magazie, 1 bucătărie, 1 cămară, 1 pivniță, 4 closete, 2 localuri de scări; la etajul I: 9 camere, 3 bucătării, 3 cămări, 3 camere de baie, 3 anticamere, 3 localuri de scări, 3 closete; la etajul II: 9 camere, 3 bucătării, 3 băi, 3 anticamere, 3 closete, 3 localuri de scări, un loc al podului, 1 bucătărie de spălat „În total construcția a fost prevăzută să cuprindă cel puțin 7 apartamente, inclusiv spații comerciale.

Clădirea din Piața Victoriei nr. 6, fosta Piața Albinei nr. 3, aparține categoriei caselor de raport, cu mai multe apartamente. A fost construită de Reti Erno, după proiectul lui Rado Sandor, întocmit la 21 martie 1923, acordul de construire fiind emis cu nr. 5514, din 17 aprilie 1923.

Cu palatul „Apollo” din piața Trandafirilor nr.5, se încheie prezentarea clădirilor caracteristice stilului secession din perioada interbelică. Inițial clădirea a fost concepută în formele stilului baroc întâlnit în Transilvania. Ulterior aceasta suferă o serie de modificări și transformări, inclusive o supraetajare.

Astfel fațada principală a construcției este modificată în întregime, părăsind formele baroce inițial avute și primind în schimb formele caracteristice stilului secession.

Clădiri în stil neoromânesc

Apărut către sfârșitul secolului al XIX-lea în cadrul curentului Arta 1900 din România, stilul neoromânesc este inspirat din tradițiile naționale, în care arhitecți ca Ion Mincu (1852-1912), Grigore Cerchez (1851-1927), Cristofi Cerchez (1872-1955), Petre Antonescu (1873-1965) sau Nicolae Ghica-Budesti (1861-1943), s-au declarat pentru o arhitectură modernă, de inspirație națională.

Aproximativ în anul 1937, a fost realizată clădirea din piața Bulgarilor nr. 3. Dispusă pe trei niveluri: subsol parțial, parter și etaj clădirea înscrie într-un plan în formă de „L”, spre stradă, pe latura dreaptă, fiind situată intrarea de forma semicircular, acoperită de baldachinul curbat. Deasupra intrării se află logia cu arcade trilobate, ce comunică cu casa scării. Latura stânga cuprinde grupajul de ferestre tripartite, dreptunghiulare cele de la parter și în semicerc cele de la etaj, a căror parte inferioară conține panouri decorate.

Desfășurată doar pe parter, clădirea din strada Gheorghe Marinescu nr. 12, probabil realizată de Man Maria în baza Autorizației de construire nr. 282/19039/1930, pe cele două laturi de colț dinspre strada și curte, are un pridvor cu arcade semicirculare, în număr de patru, cu stâlpi scunzi cu capitel de factură bizantină. Deasupra pridvorului se află streșina generoasă ca lățime, cu capetele grinzilor ornate și căptușite cu scândura fasonată pe extrados.

Încheiem descrierea casei în stil neoromânesc cu clădirea din B-dul 1 Decembrie 1918, nr. 109, în prezent în administrarea Studioului Teritorial de Radio, cunoscută și sub denumirea de casa „Dandea”, după numele ctitorului. Nu s-a găsit documentația care a stat la baza edificării clădirii, însă indexul alfabetic cu beneficiarii de autorizații de construire, indică pentru Dandea Emil autorizația nr. 25/5272/1934, iar pentru Sidonia Dandea, soția primarului, autorizația nr. 143/11802/-1933; presupunem că aceasta se referă la noua casă de locuit.

Pătrunderea stilului modern la Târgu-Mureș se întâmplă ceva mai târziu, cum de altfel s-a petrecut și cu curentele artistice anterioare.

Reprezentativ pentru construcții ce aparțin stilului modern sunt arhitecții Dului Marcu și Horia Creangă.

Horia Creangă, a realizat între anii 1937-1938, o casă în stil modern și la Târgu-Mureș; este vorba despre casa lui Dr. Petru Groza, o fastuoasă reședință, practic, ea deschide calea realizării de locuințe față de care „era nevoie de întâlnirea între clientul decis să abandoneze prejudecățile stilistice ale epocii și cel hotărât să contribuie cu idei noi”.

La Târgu-Mureș, apariția, dar și evoluția casei moderne, se desfășoară în timp, întrepătrunsa cu elemente stilistice din perioadele anterioare fără a exista o departajare riguroasă între diferitele forme de manifestare ale curentelor stilistice. O găsim în mai multe ipostaze, de la formele ceva mai avansate ale casei orășenești, sau împreună cu unele elemente caracteristice stilului secession, fără a putea susține apartenența lor la acesta, până la adevăratele formele ale casei moderne. Nefiind o apariție neapărat cronologică, arhitectura modernă este sesizată încă din deceniul al doilea al secolului al XX-lea, ea coabitând cu forme, mai vechi, precum cele caracteristice secession-ului sau mai noi, cele ce aparțin stilului neoromânesc.

În anii 1938-1939, este realizată clădirea din strada Somesului nr. 55, fosta stradă Samuil Micu, la intersecția cu strada Oltului. A fost realizată de Varo Iuliu, ca proprietar de teren din anul 1938; casa de colț, antreprenorul acesteia, Nagy Sandor, dar presupunem că și întocmitorul proiectului, o concepe în forme cu certă tendință spre stilul modern.

Deosebite planimetric și ca aspect arhitectural, sunt două case din strada Bradului, ambele reprezentând o anumită etapă în calea expresiei curentului modern al clădirilor. Clădirea din strada Bradului nr. 9, fosta stradă Vasile Alecsandri nr. 4, se apropie mai mult de formele casei moderne. Nu numai ca spațiu sau compartimentare, dar și ca tratare arhitecturală. A fost realizată de către Korthy Jozsef, în baza acordului de

construire nr. 330/20723, din 30 octombrie 1931, fiind compusă" din „2 camere, 1 bucătărie, 1 cămară pentru alimente, 1 baie, 2 pivniță, closet-wc, 1 cameră pentru spălat, 1 terasa".

Destul de apropiată ca formă și tratare arhitecturală este clădirea învecinată din strada Bradului nr. 7. A fost realizată de Leuca Ioan în baza Autorizației de construire nr. 21262 din 10 octombrie 1933, practic prin adăugarea și etajarea a două camere mai vechi existente. Proiectantul clădirii este Maetz Ervin, iar antreprenor Sido Jozsef.

Următoarele clădiri, prin forma și expresia lor arhitecturală, se apropie tot mai mult de aspectul unei "case modern". În anul 1938, proprietarul Fulea Octavian își realizează casa din strada Rodnei nr. 6, fosta stradă Vaida-Voievod nr.3. Acordul de Construire, nr. 98/8377, din 29 martie 1938, prevede „o transformare mare și un adaos compus din parter și etaj I. 2 camere, 1 bucătărie, 1 hol, 1 baie, 3 wc, 2 terase, 1 balcon, 1 coridoare, 1 pivniță și 1 spălătorie".

Forme moderne, îndrăznețe avea clădirea din strada Cuza Vodă nr. 53. Un relevu din anul 1995, precum și o imagine din anul 2005 ne prezintă clădirea înainte de modificările nu de mult realizate.

Fără să se cunoască exact implicarea a arhitectului Farkas Iosif, ca proiectant sau ca antreprenor, două clădiri, din strada Ștefan cel Mare nr. 25 și nr. 12, sunt atribuite acestuia. Ambele clădiri sunt realizate cu subsol, parter și etaj ce înscriu jocuri de volume și goluri, cu balcoane ai căror parapeteți sunt plini, mărginiți de profile orizontale, ferestre dreptunghiulare sau semicirculare, goluri de aerisire și iluminare naturală, înșiruite, fie rotunde fie în semicerc, tencuieli combinate, mai închise la culoare în registrul parterului și mai deschise la etaj, clar delimitate de ciubucul ce cuprinde toată fațada clădirii. A rămas golul porții de acces, ce se încheie în semicerc, registrul apartinător conținând la etaj o fereastră rotundă.

Următoarele clădiri pot fi considerate exemple reușite ale locuirii tratate în stil modern. În strada Horea nr. 31, fosta stradă Traian nr. 32, a fost proiectată de arhitectul Sildan Bogdan Cornel, o adăugire mare, practic o nouă clădire, la o construcție mai veche din curte. Structural, clădirea cuprinde un demisol, acoperit cu bolți din cărămidă și din beton și parterul cu zidărie din cărămidă, în grosimi de până la 42 și 52 cm. Este realizată de Maday Magdalena în baza Autorizației de construire nr. 723/9405, din 5 aprilie 1938, luarea în folosință fiind acordată începând cu 1 ianuarie 1939.

În strada Revoluției nr. 37, se află o construcție modern concepută, cunoscută și sub denumirea de „Casa Muscă Petru”. Potrivit datelor obținute de la SC „Proiect” SĂ, clădirea a fost realizată în anul 1935, deși indexul alfabetic cu beneficiarii de autorizații de construire din perioada interbelică, o indică ca aprobată cu nr. 142/9703/1931

Casa din strada Bradului nr. 8 - casa Dr. Victor Groza- considerată ca cea mai expresivă și valoroasă construcție în stil modern realizată la Târgu-Mureș, apariție de-a dreptul surprinzătoare într-o zonă cu numeroase imagini ale „art nouveau-lui din Târgu-Mureș. Era de așteptat, deoarece autorul nu este altul decât arhitectul Horia Creangă.

Cu clădirea din Piața Bernady Gyorgy nr. 10 se încheie șirul descrierea caselor tratate în stil modern. Potrivit releveelor întocmite în anul 1998 și 2004 cât și altor date privitoare la construcție, constatăm că aceasta a fost realizată în cel puțin trei etape.

#### CONCLUZIILE REFERITOARE LA EVOLUȚIA URBANISTICĂ A LOCALITĂȚII, LA VECHIMEA AMENAJĂRILOR URBANE (PARCELAR, STRĂZI, SPAȚII PLANTATE, ETC.) ȘI A CONSTRUCȚIILOR

Orașul Târgu-Mureș s-a dezvoltat într-o zonă de întâlnire al unor regiuni naturale cu resurse economice diferite: cerialiere, viticole, creșterea animalelor, forestiere potentată de culoarul favorabil constituit de valea r. Mureș și de zona de interferență a mai multor căi de comunicație.

Textura urbană evoluează în relație cu „marele peisaj” (r. Mureș și terasele sale) și în afara unei incinte fortificate, ceea ce determină un tipar de dezvoltare complex și atipic în raport cu alte modele de orașe medievale dezvoltate în aceeași perioadă.

Nucleul istoric al localității s-a situat inițial pe promontoriul celei de-a două terase a r. Mureș unde în sec. XIV -anul 1350- sursele istorice indică existența a trei repere: biserici și mănăstiri franciscane (în perimetrul actualei cetăți), bisericile Sf. Nicolae și biserica unitarienilor (în perimetrul actualei piețe Bolyai) și Mănăstirea de Maici (în zona str. Mihai Viteazul).

Acest „oraș de sus” se dezvoltă și se completează ulterior prin noi parcele în perimetrul existent, apoi pe măsura restrângerii zonelor inundabile prin extinderea pe prima terasă a r. Mureș (orașul de jos) -un reper al acestei dezvoltări constituind-o casa din str. Călărășilor nr.1 (1554) aceasta presupunând că edificarea zonei s-a produs cu cel puțin un secol mai devreme.

Secolul al XVI -lea accentuează acest tip de dezvoltare afânat relaționat cu cadrul natural prin formarea „domeniului rural” al localității constituit prin proprietăți de moșii ce au aparținut inițial satelor învecinate.

Secolul al XVII începe cu realizarea celui mai mare edificiu „Cetatea Feudală -efort al locuitorilor ce a durat peste 5 decenii (1613-1653).

Intrarea Transilvaniei sub stăpânirea austriacă în urma tratatelor de la Blaj și Karlovitz (1687-1693) marchează o nouă etapă de dezvoltare în istoria orașului care la acea dată avea o suprafață de cca 152 ha. Secolul XVIII aduce un surplus de surse documentare (hărți, ridicări topografice, reprezentări iconografice) care fac posibilă inventarierea vechimii diferitelor amenajări a tramelor stradale, parcelarului dar și a construcțiilor aferente, precum și a diferitelor amenajări.

Orașul își dezvoltă 4 zone (tabelele de impunere din anul 1733) în jurul principalelor străzi ce le străbat: Sîngeorgiu (16 străzi), Sâncrai (16 străzi), Sf. Nicolae (14 străzi), Pocloș (6 străzi) iar din 1750 ne parvine și prima hartă a orașului (teritoriul oraș cca 170 ha-intravilan cca 107 ha).

Suprafața orașului la 1800 este de cca 220 ha; prezența celor 3 hărți ale sec. XIX atestă extinderea teritoriului intravilan în partea de jos, în lungul principalelor artere de penetrație (str.Gh. Doja -pana la str. Liviu Rebreanu, str. Libertății, str.22 Decembrie până la piața de zi.

Secolul al XIX, odată cu dezvoltarea economiei de tip capitalist, desăvârșește evoluția urbanistică a localității și completează teritoriul intravilan cu cele 22 zone ale extravilanului ce înconjoară orașul, zone ale căror denumiri toponimice sugestive se regăsesc conservate în mare măsură și în perioada contemporană; aceste zone se adaugă domeniului viticol al orașului constituit potrivit surselor istorice încă din secolul trecut.

Harta orașului de la 1898 realizată de ing. Pompery Elemer împreună cu registrul de proprietăți reprezintă informații complete obținute dintr-o ridicare topografică modernă (intravilan 345 ha, întregit de teritoriile nou cuprinse: 85 ha la sfârșitul, anului 1898-str. Budiului-Alba Lulia-Gh. Doja-P-ta Garii-40 ha, zona Libertății-Dorobanților-Rodnei-26 ha, zona str.22 Decembrie 1989-calea ferată-canalul turbinei-19 ha.

În anul 1902 este atașat orașului și teritoriul fostelor localități Remetea și Podeni -79 ha.

În perioada interbelică orașul suferă restructurări importante, cu îmbogățirea substanțială a fondului construit, cu clădiri ce aparțin arhitecturii civile reprezentative sau locuirii, în stilul secesion, operațiuni urbanistice, noi străzi și zone funcționale (zona centrală, zona de locuit).

Ultima localitate inclusă în orașul Târgu-Mureș o reprezintă satul Mureșeni în anul 1956, suprafața orașului ajungând în acest an la 4715 ha.

## 2.2. Elemente ale cadrului natural

### 2.2.1. Localizare

Municipiul Târgu-Mureș face parte din județul Mureș, care împreună cu alte 5 județe învecinate formează Regiunea Centru. Județul Mureș, pitoresc cadru natural al spațiului carpato-danubian, este situat în partea central-nordică a României, în Podișul Transilvaniei, în bazinul superior al râului Mureș și bazinele râurilor Târnava Mare și Târnava Mică, fiind cuprins între meridianele 23°55' și 25°14' longitudine estică și paralelele 46°09' și 47°00' latitudine nordică. Suprafața sa de 6.714 km<sup>2</sup>, ce reprezintă 2,8% din suprafața țării, coboară în trepte de pe crestele Carpaților Răsăriteni spre Podișul Târnavelor și Câmpia Transilvaniei. Dispunând de condiții naturale deosebit de variate și prielnice unei ample dezvoltări economice, județul Mureș se învecinează la nord-est cu județul Suceava, la est cu județul Harghita, la sud-est cu județul Brașov, la sud cu județul Sibiu, la sud-vest cu județul Alba, la vest cu județul Cluj, iar la nord cu județul Bistrița-Năsăud.

#### Așezare geografică:

46°33' latitudine nordică și 24°34' longitudine estică

### 2.2.2. Clima. Flora, fauna

#### Clima

Orașul Târgu-Mureș este situat în culoarul larg al Mureșului, într-o zonă de contact a trei unități naturale distinct definite și complementare: Câmpia Transilvaniei, Podișul Târnavelor și zona munților vulcanici împreună cu prispa submontană a dealurilor subcarpatice interne.

Microgeografic, orașul este amplasat pe o suprafață neomogenă topografic, constituită din câteva elemente ale Văii Mureșului – luncă, poduri și frunți de terase, versanți de dealuri care încadrează pe stânga valea Mureșului, la care se adaugă și valea mai îngustă a unui mic afluent sudic – pârâul Pocloș, dispoziția vetrei orașului pe câteva nivele de altitudine – între 310m pe talvegul Mureșului și 450m pe culmea dealului Cornești – îi imprimă o accentuată configurație în amfiteatru, mai evidentă dacă orașul este privit de la distanță, de pe terasele din dreapta Mureșului.

Trăsăturile climatice ale zonei, în care se găsește orașul, sunt o consecință a poziției sale în centrul Transilvaniei respectiv în zona climatului moderat, fapt ce se reflectă în distribuția principalilor parametri climatici cu amplitudini medii termice de 23<sup>o</sup>-24<sup>o</sup>C.

Maximele absolute pot urca până la 38<sup>o</sup>-39<sup>o</sup>C iar cele minime absolute pot coborâ sub -32<sup>o</sup>C. Precipitațiile atmosferice nu sunt foarte consistente: 568mm dar pot atinge și 745mm. Umezeala atmosferică în schimb este destul de mare (77% anual) mai ales în lunile de iarnă. La Târgu-Mureș ploile torențiale nu au

un caracter prea accentuat, de exemplu, cea mai abundentă ploaie torențială s-a produs în 29 august 1925 și a fost de 72,5mm în 24 ore.

Inversiunile termice sunt destul de frecvente în perimetrul orașului, deși Valea Mureșului mai atenuează ceva din intensitatea acestora. În ceea ce privește dinamica atmosferei, menționăm că aceasta are un procent de calm atmosferic de 25,2 %. Vânturile cele mai frecvente fiind cele din sectorul nordic și nord-vestic favorizate de orientarea generală a reliefului și în special de orientarea culoarului Văii Mureșului.

O influență semnificativă o are și briza de deal-vale, transformată în zona orașului în briză urbană. Având în vedere actuala structură a orașului și dispunerea obiectivelor industriale, o eventuală extindere a acestuia este oportună a fi făcută spre nord-est și est-nord-est respectiv spre cartierul Unirii.

### **Flora, fauna**

Cea mai întinsă zonă de pădure din municipiul Târgu Mureș se află la cea mai înaltă cotă a orașului, pe Platoul Cornești, Pădurea Mare, la 505 m deasupra Mării Negre și la 190 m deasupra localității, fiind alcătuită din stejar și carpen. Râul Mureș a creat în mai multe zone o luncă, unde vegetația este tipică acestui relief.

Grădina Zoologică din Platou reprezintă un loc de atracție pentru localnici și turiști, fiind cea mai mare, diversificată și populată astfel de instituție din România. În prezent sunt în jur de 500 de animale aparținând la 120 de specii, atât de faună locală, cât și exotică. Anual Zoo Târgu Mureș este vizitată de un număr de 100 000 de vizitatori. În Mureș trăiesc de asemenea mai multe specii de pești, cum ar fi: avatul, bibanul, carasul, crapul, linul, păstrăvul, roșioara, somnul, șalăul, știuca și cleanul.

Prin Ordinul nr. 46/2016 din 12 ianuarie 2016 privind instituirea regimului de arie naturală protejată și declararea siturilor de importanță comunitară ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România s-a instituit stabilit că **Pădurea Târgu Mureș** este Sit Natura 2000.

### **2.2.3. Relief și hidrologie**

Municipiul Târgu-Mureș este situat în zona centrală a Podișului Transilvaniei, pe valea Mureșului ce separă Câmpia Transilvaniei situată la nord, de Podișul Târnavelor spre sud.

Localitatea Tg-Mureș se află în centrul Bazinului Transilvănean, într-o zonă deluroasă în care râul Mureș și-a creat o vale largă, cu lunca majoră larg dezvoltată, care în dreptul municipiului atinge trei kilometri lățime. Pe cele două laturi ale văii sunt bine dezvoltate în special terasele III și IV.

Municipiul Târgu Mureș este așezat pe terasele râului Mureș. Dintre toate acestea Platoul Cornești (în maghiară Somostető) este cea mai înaltă cotă a orașului fiind situat la 488 m deasupra Mării Negre și la 197 m deasupra localității. Astfel teritoriul se caracterizează printr-un relief colinar fragmentat de văi largi și dealuri înalte. În mod tradițional geneza orașului istoric a avut loc pe terasele mai joase, apoi din motive agroalimentare au devenit cultivate pământurile din dealuri. În perioada postbelică, când au fost începute construcțiile cartierelor, autoritățile au preferat terasele mai înalte.

Cursul Mureșului străbate zona pe direcția nord-est spre sud-vest. În cursul timpurilor s-a format o luncă largă de cca. 3-4 km situată la altitudinea medie de 307m. Principalul afluent al Mureșului pe teritoriul orașului este p Pocloș care la rândul său formează o luncă îngustă de 500m, situată la altitudinea medie de 310m. Alți afluenți cu debite nesemnificative în cea mai mare parte a anului: Pr. Voiniceni, Pr. Budiu, Pr. Vulpii, Pr. Cocoș, etc. În perioadele cu precipitații abundente sau la topirea zăpezilor, acești afluenți au debite mari, care până la mijlocul deceniului opt al secolului XX au depășit cotele de inundații. După inundațiile din anii 1970 și 1975, albiile Râului Mureș și afluenților acestuia de pe teritoriul municipiului, au fost regularizate și îndiguite.

La cota de 300m se ridică prima terasă a Mureșului separată de zona de luncă prin versanți relativ abrupti cu pante de 30-40%. A doua terasă a Mureșului se ridică la cota 360m fiind mult mai redusă și mai puțin conturată decât prima terasă. Pârâul Pocloș are terase relativ mici și puțin conturate la cota 325-330m.

Această configurație a reliefului a influențat puternic formarea orașului. Orașul medieval s-a format pe prima terasă a Mureșului și apoi în lunca Pocloșului. Ocuparea terasei superioare a Mureșului este mai recentă iar ocuparea teraselor Pocloșului s-a făcut după 1970.

Apele subterane freatice sunt slab reprezentate cu debite cuprinse între 0,1-6 l/s în zonele de luncă ale râurilor. Apele subterane de medie și mare adâncime au o mineralizare foarte puternică cu conținut ridicat de Ca<sup>2+</sup>, Mg<sup>2+</sup>, Na<sup>+</sup>, SO<sup>2-</sup><sub>4</sub>, Cl<sup>-</sup>, Br<sup>-</sup>, I<sup>-</sup>. Mineralizarea este caracteristică zonelor cu domuri gaziere.

Din punct de vedere calitativ, Râul Mureș se caracterizează astfel:

- amonte Târgu-Mureș se încadrează în clasa a I-a de calitate (foarte bună);
- aval de Târgu-Mureș, apa se încadrează în clasa a II-a de calitate (bună).

Apa din Pr. Pocloș se încadrează în categoria a V-a de calitate, conform ordinului nr. 161/2006 al Ministerului Mediului.

### **2.2.4. Condiții geologice-litologice**

Localitatea Târgu-Mureș se află în centrul Bazinului Transilvănean, într-o zonă deluroasă în care râul Mureș și-a creat o vale largă, cu luncă majoră larg dezvoltată, care în dreptul municipiului atinge trei kilometri lățime. Pe cele două laturi ale văii sunt bine dezvoltate în special terasele III și IV. Substratul geologic este reprezentat de formațiunea de vârstă Panoniană, alcătuită din argile mărnose slab tectonizate, caracteristice domurilor gazeifere. Din punct de vedere geotehnic au importanță numai depozitele cuaternare Holocene, având în vedere că aceste roci prezintă de obicei terenul de fundare pentru construcții. Terenul de fundare în municipiu este constituit din aluviuni și deluvii, mai rar fiind reprezentat de argila mărnosă de bază. În aceste roci cantonează o pânză freatică cu nivel liber sub presiune, patul ei fiind argila mărnosă panoniană. O formă de apariție a apei subterane sunt izvoarele descendente, care apar sub fruntea terasei III. Un caz special reprezintă apele ascendente- sărate la Sg. de Mureș.

Condițiile geotehnice sunt diverse pe teritoriul municipiului, amplasarea obiectivelor mari necesită studii de specialitate punctate.

Studiile geologice întocmite pentru stabilirea condițiilor de fundare pe teritoriul intravilan arată o varietate de condiții de fundare, influențate de tipul de relief generat de r. Mureș, afluenții săi și terasele generate din interacțiunea cu delurile și colinele învecinate.

#### **Condiții de fundare**

În zonele unde nisipul apare între 0,0 și 2,5 m adâncime fundațiile construcțiilor ușoare se sprijină pe pietriș (cu  $P_{conv}$  500 kPa) sau complex argilos prăfos ( $P_{conv}$  250-300 LPa). Construcțiile grele se fundează în general pe pietriș. Intercalații de măluri sunt foarte rare.

În zonele cu pietrișul între 2,5 și 5,5m, construcțiile ușoare se fundează pe compl. argilos- prăfos (care pe terase are  $P_{conv}$  500 kPa), iar construcțiile grele pe compl. argilos- prăfos sau pietriș, în funcție de motive constructive, de execuție și de calcul economic. Sunt posibile intercalații de roci cu capacitate portantă mică, dar numai pe lunca majoră (nu și pe terase).

În zonele unde pietrișul apare peste 5,5 m adâncime, construcțiile se fundează pe compl. argilos-prăfos cu  $P_{conv}$ =250-350 kPa. Numai în cazuri excepționale, funcție de natura construcției se fundează pe pietriș. Nu apar intercalații de roci cu capacitate portantă redusă. Pietrișul lipsește pe versanții deluroși deasupra teraselor și pe majoritatea văii p. Pocloș. Pe versanți se fundează pe deluvii (argile-prafuri) cu 300-350 kPa. Nu apar deloc roci cu capacitate portantă mică, însă în general trebuie urmarită problema de stabilitate a terenului. În valea Pocloș, zona de luncă deasupra stratului de bază, aluviunile de granulație fină ale pârâului, deseori măloase însoțite cu nivele hidrostatice ridicate, fac necesară executarea unor fundații izolate pe stratul de bază, sau fundații armate, late și alte soluții de rezistență speciale în cazul fundării pe complexul mălos-nisipos.

În toate cazurile enumerate mai sus, la soluțiile definitive sau propuneri pentru construire se iau în considerare și nivelele apei subterane reprezentate pe hartă.

Tratând apa subterană ca o sursă posibilă de apă, se remarcă importanța prezenței stratului de pietriș-bolovăniș cu nisip pe lunca majoră a Mureșului, roca având coeficient de filtrație mare. În condițiile hidrogeologice caracteristice municipiului Târgu-Mureș (din puț perfect cu diametru de 1,5m) pe luncă se poate capta 1,0-6,0 l/s apă subterană, în lunca p. Pocloș 0,1-0,3l/s, iar pe versanți sub 0,1 l/s. Izvoarele au debit variabil, minimum ajungând la o treime față de cel maxim.

Legea 575 din 21 octombrie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, în secțiunea a V-a "Zone cu risc natural", Anexa 3, menționează Municipiul Târgu-Mureș ca fiind amplasat în zona pentru care intensitatea seismică, echivalată pe baza parametrilor de calcul privind zonarea seismică a teritoriului este minimum VII (exprimată în grade MSK).

## **2.3. Relații în teritoriu**

### **ASPECTE GENERALE**

Urbanismul contemporan vede orașul ca parte organică a unui mediu ambiant mai mare, a unui sistem socio-economic și cultural geografic esențial pentru propria durabilitate.

În privința relațiilor în teritoriu mun. Târgu-Mureș dezvoltă relații la nivel național, în regiunea centru, din care face parte, și în spațiul periurban, cu diferite grade de proximitate față de comunele componente.

Municipiul Târgu Mureș este situat în prezent în categoria orașelor de mărime mijlocie la nivel național (între 100.000 - 199.000 locuitori), fiind, ca mărime, al șaisprezecelea oraș al țării.

Conform studiilor elaborate de **Urbanproiect S.A.** pentru Planul de Amenajare al Teritoriului Național (P.A.T.N.) — secțiunea a IV-a „*Rețeaua de locații*”, Târgu Mureș face parte din categoria „municipiilor-centru de importanță județeană și interjudețeană, cu influențe la nivel național”, în această categorie fiind încadrate, la nivelul țării, 33 de localități.

În conformitate cu Carta Verde privind politica de dezvoltare regională în România<sup>1</sup> Târgu Mureș este unul din cele șase municipii reședință de județ din Regiunea Centru, alături de Alba Iulia, Sibiu, Brașov, Sfântu

Gheorghe, Miercurea Ciuc. Având o suprafață de 31.400 kmp care reprezintă 14,3 % din teritoriul României, Regiunea Centru ocupa locul al 5-lea din cele 8 regiuni de dezvoltare ale țării.

În spațiul național funcționează următoarele tipuri de legături:

**Rutiere:** E60 - Oradea - Cluj-Napoca - Târgu Mureș - Sighișoara - Brașov - București - Constanța. DN15 - Târgu Mureș - Reghin - Toplița - Borsec - Patra Neamț - Buhuși - Bacău.

Transportul auto de călători, ca factor de materializare a relațiilor în teritoriu, este asigurat de firme de transport acreditate. De asemenea, transportul este asigurat și de maxi-taxiuri particulare dar și de mașini taxi.

Cele mai importante curse regulate de autobuz din Târgu Mureș au următoarele destinații: Sighișoara, Mediaș, Sovata, Reghin, Târnăveni, Luduș, Făgăraș, Piatra-Neamț, Vatra Dornei, precum și unele orașe din E.U.

**Cale ferată:** Linia 405 Războieni - Târgu Mureș - Deda, cu legături directe din Războieni (magistrala 300) la Oradea, Huedin, Cluj-Napoca, Teiuș, Mediaș, Sighișoara, Brașov, Ploiești, București și din Deda (magistrala 400) la Satu Mare, Baia Mare, Dej, Toplița, Gheorgheni, Miercurea Ciuc, Sfântu Gheorghe, Brașov, Ploiești, București.

**Aerieni:** Târgu Mureș (Vidrasău) - București (Băneasa): București (Băneasa) - Târgu Mureș (Vidrasău): Târgu Mureș (Vidrasău) - Cluj-Napoca: Cluj-Napoca - Târgu Mureș (Vidrasău): curse internaționale operate de diferite companii spre orașe ale UE.

În spațiul periurban mun.Târgu-Mureș a dezvoltat în timp un sistem de relații tradiționale, bazat pe potențialul demografic al zonelor, pe ansamblul de căi de comunicații, potențial economic, complementaritate funcțională și sistemul de dotări. Zona periurbană a mun.Târgu-Mureș cuprinde comunele Cristești, Sâncraiu de Mureș, Sântana de Mureș, Sîngeorgiu de Mureș, Livezeni și Corunca în inelul de maxima proximitate și Ungheni, Ceaușu de Câmpie, Pănet, Craciunești, Gheorghe Doja, Acațari și Ernei în următorul inel.

## 2.4. Potențial economic

### Activități economice

Din numărul total de societăți comerciale active în municipiul Târgu Mureș 10,7% activează în industria extractivă și prelucrătoare, 9,9% în construcții, 1% în agricultură și silvicultura și 0,6% în domeniile: producție, transport și distribuție de energie și gaze, captare, tratare și distribuția apei, canalizare și gestiunea deșeurilor.

Orașul se află în prezent în procesul de trecere de la o economie bazată în mare măsură pe activități din sectorul secundar la o economie bazată pe servicii. Schimbările survenite la începutul anilor '90 pe plan european și global, precum și reformele economice întreprinse pe plan național, au făcut ca traiectoria economiei, dominată de o industrie de tradiție (cu unități producătoare în domeniile construcțiilor de mașini, produse electrocasnice, produse chimice, mobila, pielărie, confecții textile, sticlărie, porțelan și industrie alimentară), să cunoască un declin important, odată cu dezmembrarea sistemului economic centralizat, privatizarea și restructurarea marilor unități producătoare.

Față de anul 1996 s-a constatat o scădere cu 45% a salariaților din industrie cauzată de restructurările majore care au avut loc în acest sector. În industria prelucrătoare numărul salariaților a scăzut practic la jumătate. Trendul descrescător din sectorul industrial s-a produs pe fondul unei creșteri semnificative a ponderii sectorului terțiar reprezentat de activitățile de comerț și servicii. Numărul de persoane ocupate în comerț a crescut cu 17%, iar al celor ocupate în servicii a crescut cu 50%. În învățământ s-a înregistrat o creștere de 6%, în timp ce în sănătate și asistență socială s-a constatat o creștere de 31%. Această ultimă evoluție sugerează rolul important pe care îl joacă sectorul medical în viața economică și socială a municipiului.

Deși industria în general s-a înscris într-un trend descendent, evoluția uneia dintre subramurile industriei chimice a înregistrat o creștere semnificativă. Este vorba de industria produselor farmaceutice care deține în prezent o pondere de 15,8% din cifra de afaceri a operatorilor din industria municipiului, fiind în același timp un sector cu o foarte bună productivitate a muncii și care nu generează pierderi. În industria chimică și din întregul sector al industriei prelucrătoare, cea mai mare întreprindere este SC AzoMureș SA – lider pe piața industriei de îngrășăminte chimice din România, care are o pondere a valorică a exportului de cca 60% .

Industria de exploatare și prelucrare a lemnului a rămas în continuare una dintre cele mai reprezentative ramuri industriale, a cărei dezvoltare este favorizată și de abundența de masă lemnoasă din județul Mureș. Mai mult, se pare că la nivelul județului Mureș se conturează un cluster în sectorul de prelucrare a lemnului, în care SC Mobex SA - una dintre cele mai mari întreprinderi de acest gen din țară, având sediul în Târgu Mureș - și-a asumat rolul de companie –lider.

Alte industrii prolifiche în oraș sunt: industria alimentară – în special sectorul producției de lapte de consum, lactate și brânzeturi - industria de textile, confecții, pielărie și încălțăminte, industria de echipamente electrice, electronice și optice, fabricarea produselor din minerale nemetalice, industria metalelor și construcții de mașini.

Producția, transportul și distribuția de energie electrică, termică și gaze, captarea și distribuția apei,

canalizare și gestiune deșeuri este un domeniu economic care, deși este reprezentat de un număr mic de operatori economici, realizează 36% din cifra de afaceri și 39% din masa profitului brut înregistrat de operatorii economici din municipiul Târgu Mureș. Aceste cifre sunt practic realizate E.ON gaz Distribuție SA și E.ON Gaz România SA. După cum bine știm, extracția și distribuția gazelor a constituit întotdeauna un domeniu de referință pentru economia județului, având în vedere resursele însemnate de gaze naturale.

Pondere cea mai ridicată în volumul exporturilor o dețin produsele industriei chimice și farmaceutice, articolele de îmbrăcăminte, mobilă și articolele din lemn. Cel mai mare exportator, Azomureș SA, livrează îngrășăminte chimice atât pe piețele europene cât și pe piețe din Asia, Africa și America de Sud: Turcia, Ungaria, China, Italia, Franța, Algeria, Bulgaria, Brazilia, Germania, Kenya. Livrarea de mobilă se face pe piața comunitară (Franța, Anglia, Italia, Austria, Ungaria, Germania, Bulgaria), dar și pe piețele din țările Comunității Statelor Independente. Medicamentele produse la Târgu Mureș de multinaționalele Gedeon Richter și Sandoz au de asemenea o largă distribuție internațională.

### **Unitățile în domeniul serviciilor**

Sunt bine diversificate și bine reprezentate la nivelul municipiului.

Analizând numărul de operatori economici pe domenii de activitate în municipiul Târgu Mureș remarcăm faptul că cele mai multe societăți comerciale își desfășoară activitatea în domeniul serviciilor (3.140 reprezentând 41,9% din totalul de 7.496) și comerțului (2.691 reprezentând 35,9% din totalul de 7.496), situație explicabilă prin faptul că în aceste domenii activează cele mai multe IMM-uri. Față de situația înregistrată în zona periurbană și la nivelul județului remarcăm că sectorul serviciilor este mai bine reprezentat în Târgu Mureș (41,9%) față de zona periurbană (32,1%) și de media pe județ (36,1%). Numărul de operatori economici din domeniul comerțului care activează în Târgu Mureș se situează aproximativ la același nivel cu media pe județ.

### **Domeniul medical**

În domeniul ocrotirii sănătății, Municipiul Târgu Mureș este un centru de excelență nu doar la nivelul județului, ci unul recunoscut la nivel național și internațional prin calitatea și gradul de specializare al actului medical. În municipiu există unități de elită dotate cu aparatură performantă și cadre medicale cu înaltă specializare între care se evidențiază: Spitalul Clinic Județean de Urgență Târgu Mureș (unitate de interes regional), Serviciul Mobil de Urgență, Reanimare și Descarcerare (SMURD) Târgu Mureș - unitate de asistență medicală de urgență prespitalicească care, la vremea apariției sale, era un proiect pilot la nivel național, Institutul de Boli Cardiovasculare și Transplant Târgu Mureș, unitate de excelență aflată în directă subordonare a Ministerului Sănătății.

Pentru exemplificarea influenței pe care o exercită serviciile medicale târgumureșene dincolo de granițele orașului și județului, menționăm că mai mult de 30% din pacienții spitalizați în Spitalul Clinic Județean de Urgență Târgu Mureș provin din alte județe.

### **Învățământ universitar și cercetare**

Municipiul Târgu Mureș este un important centru universitar în care funcționează atât universități de tradiție (Universitatea de Medicină și Farmacie Târgu Mureș, Universitatea Petru Maior Târgu Mureș (reunite între timp), Universitatea de Artă Teatrală Târgu Mureș), cât și unități noi, particulare (Universitatea Dimitrie Cantemir Târgu Mureș, Universitatea Sapientia). Cele 5 instituții oferă o gamă largă de domenii, cum ar fi: medicină generală și medicină militară, farmacie, stomatologie și tehnică dentară, asistență medicală de urgență medicochirurgicală, teatrologie, actorie, regie, filologie, psiho-pedagogie, drept, finanțe-bănci, contabilitate, matematică, informatică, administrație publică, marketing, management, calculatoare, electronică, tehnologii de mecanică fină, automobile, design industrial, arhitectura.

Târgu Mureș este renumit dincolo de granițele țării prin Universitatea de Medicină și Farmacie, care atrage studenții din țară străinătate prin calitatea actului educațional, dotările excepționale, precum și prin faptul că învățământul este disponibil și în alte limbi decât cea națională: maghiară și engleză.

Programele de cercetare se desfășoară atât în cadrul universităților cât și în cadrul spitalicesc, existând nenumărate proiecte de cercetare realizate cu instituții partenere din afara țării.

### **Atracții turistice**

Municipiul Târgu Mureș este un oraș primitor, dat fiind caracterul multicultural generat de diversele culturi ce trăiesc în simbioză în acest teritoriu. Originea diversității culturale este veche, fiind exprimată în plan uman de grupuri etnice și religioase diferite. Populațiile predominante sunt românii și maghiarii. Deschiderea către occident (și nu numai) o dovedesc și limbile vorbite în zonă, dintre care amintim, alături de limba națională, limba maghiară, limba germană (există licee cu predare în limba maghiară și germană), limba de engleză.

Municipiul Târgu Mureș este atractiv și din punct de vedere al cadrului natural, fiind reședința unui județ în care aproape o treime din suprafața sa este acoperită cu păduri. Orașul însuși este înconjurat de păduri, dintre care o parte însemnată se află pe teritoriul său administrativ. Un alt element de cadru natural este Mureșul definitiv pentru Târgu Mureș, râul de care este legată însăși identitatea orașului prin numele pe care îl dă acestuia și prin rolul determinant pe care l-a jucat în configurarea formei actuale a orașului.

Așa cum s-a amintit mai sus, spațiul urban târgumureșean este deținătorul unui patrimoniu arhitectural

variat, turiștii putând vizita monumente din perioada medievală, renescentistă, barocă, și în special din perioada „Art Nouveau”. Dintre acestea amintim ansamblul urban „Piața Trandafirilor” care este considerată o „emblemă” a orașului, fiind însoțită ca atare de locuitori și vizitatori, Cetatea Medievală, Piața Teatrului, Palatul Culturii, ansamblul „art nouveau” al Primăriei, Biblioteca Teleki-Bolyai, Tabla Regească etc.

Orașul are o tradiție și în ceea ce privește furnizarea de servicii de agrement, deținând două zone de agrement foarte îndrăgite de localnici și de turiști: Complexul de Agrement Mureșul supranumit „Weekend” – loc de plajă și baie, și Platoul Cornești unde, în interiorul unei păduri bogate sunt amenajate un loc modern de joacă pentru copii, Grădina Zoo – a doua ca mărime din țară, piste de biciclete și trasee pentru alergat și plimbat prin pădure. În plus față de aceste baze de agrement mai amintim și Hipodromul pentru turismul hipic și Aeroclubul Român care asigură condiții optime pentru zboruri cu aparate ultra- ușoare (sporturi extreme).

În cazul în care vizitatorul dorește servicii spa sau tratamente naturale, are posibilitatea să aleagă între complexul hotelier, de agrement și baza de tratament Apollo Wellness Club din Sângiorgiu de Mureș sau Centrul Lifestyle Herghelia amplasat într-un cadru natural deosebit, cu o bază proprie de tratament, al cărui program constă într-un tratament medical integrat, cu accent pe stilul de viață natural și o abordare științifică a factorilor cu impact major în starea de sănătate, ambele aflate în zona periurbană a orașului.

#### **Evenimente de interes pentru turiști**

În Târgu Mureș se organizează anual o serie de manifestări artistice care au un puternic efect de atracție și de polarizare a activității turistice:

- Festivalul Internațional „Constantin Silveștri”;
- Festivalul „Zilele Muzicale Târgumureșene”;
- Festivalul de Muzică Sacră;
- Zilele Târgumureșene, Festivalurile Vinului și Berii;
- Festivalul Internațional Teatru-Imagine;
- Festivalul Face-A-Face;
- Festivalul Național de Literatură Religioasă „Credo”;
- Festivalul-concurs de poezie „Romulus Guga”;
- Festivalul Național - concurs de epigrame „Cobra”;
- Festivalul Internațional de Film de Scurt Metraj „Alternative”.
- „Jocul din bătrâni” - festival folcloric la Târgu Mureș;
- Expoziții ale artiștilor plastici la Galeria Palatului Culturii, la Galeria „Nagy Imre” și la Galeria „Kulcsar Bela”.
- Festivaluri de artă populară și meșteșuguri: țesături-covoare, ștergare, fețe de masă, cergi la Pănet; împletituri din nuiele-coșuri, mic mobilier, turnătorii de neferoase-clopot, candelabre, obiecte de cult, metaloplastie, pictat icoane la Târgu Mureș.

#### **Patrimoniul construit**

Structura spațiului urban poartă amprenta istoriei orașului, a succesiunii de faze de creștere și declin expandării funcțiilor care au caracterizat evoluția orașului de-a lungul timpului. Zonalitatea funcțională a orașului este complexă, foarte diferențiată ca evoluție în timp, stil arhitectonic, textură, structură spațială.

Teritoriul de azi al municipiului a constituit din vechi timpuri un leagăn de străveche civilizație umană, pe care s-au descoperit numeroase dovezi materiale ce atestă vechimea, permanența și continuitatea de viață istorică, începând cu epoca neolitică, până în perioada feudală timpurie (sec. IX-X1V), când se fac cunoscute primele mențiuni documentare a localității.

Monumentelor istorice clasate existente pe teritoriul municipiului precum și patrimoniul construit propus pentru clasare sunt evidențiate în planșele studiului de fundamentare pentru delimitarea zonei construite protejate.

Până la întocmirea Planului urbanistic zonal pentru zona construită protejată Planul Urbanistic General prin Regulamentul aferent prevede obligativitatea obținerii avizului de specialitate pentru toate imobilele ce aparțin acestei zone precum și toate imobilele ce aparțin acestei zone precum și descărcarea de sarcina arheologică pentru obiectivele pentru care se solicită autorizație de construcție în zonele aferente teritoriului intravilan în care sunt semnalate situri arheologice.

Nucleul central al orașului se impune prin funcționalitatea sa complexă: administrativă, culturală, comercială, rezidențială. Dezvoltat de o parte și de altă a arterei care străbate orașul pe direcția nord-est sud-vest, făcând legătura cu Reghin și, respectiv, Luduș, nucleul central este situat la 1-2 km est de albia minoră a Mureșului, la contactul dintre albia majoră și prima terasă de 30-35 m înălțime. Este orientat pe direcția nord-sud pe o lungime de 1,5 km, de la Cetate până la Palatul Telefoanelor, iar în direcție est-vest pe aproape 1 km. Fizionomia urbanistică este cu totul specială, fiind dată de combinarea unui sistem de piețe, format din Piața centrală a Trandafirilor, lungă de peste 500 m și lată de 50-100 m, amenajată sub formă de scuar, la care se adaugă alte 4 piețe mai mici, și a unui sistem de străzi adiacente, unele foarte înguste și cu traseu



sinuos care amintesc de epoca feudală. Din punct de vedere al componenței arhitectonice, este cea mai complexă zonă a orașului, îmbinând construcții cu stiluri diferite, aparținând unor epoci variate care se desfășoară de parcursul a 500 de ani: de la cele gotice păstrate de biserica reformată din interiorul cetății care datează din secolul XV, baroce conservate de câteva biserici și edificii publice construite în secolul XVIII, neobaroce, neobizantine cum este Catedrala Ortodoxă, secesion - Ansamblul Palatului Culturii și Palatul Administrativ.

Zona rezidențială este dezvoltată în jurul nucleului central, fiind diferențiată din punct de vedere arhitectonic, urbanistic și structural în două zone, cea mediană mai veche și cea periferică mai recentă. Zona rezidențială mediană are o formă aproape circulară, fiind reprezentată de case de locuit individuale, particulare, datând în majoritate din prima jumătate a secolului XX. Construcțiile în general doar cu parter formează ansambluri omogene din punct de vedere arhitectonic, cu o structură adunată mai puțin compactă decât în zona centrală, cu textură geometrică mai ales pe suprafețele netede ale frunții teraselor Mureșului.

În comparație cu aceasta dominată de funcționalitatea rezidențială, din vecinătatea nucleului central, zona periferică construită în anii 1960-1980 îmbină funcția rezidențială cu cea comercială, socială, culturală. Este constituită din cvartale de blocuri construite în general pe spațiile virane de la extremitatea orașului. Cel mai rapid ritm de extindere teritorială a orașului a fost atins în decursul anilor 1960-1970 când au fost construite peste 9000 de apartamente, însumând o suprafață locuibilă de aproximativ 280 mii m<sup>2</sup>. Noile cartiere de locuit sunt situate în extremitatea sudică (Dâmbul Pietros și Mureșeni), sud-estică (Tudor Vladimirescu), sud-vestică (Ady), nordică (Aleea Carpați) și nord-estică (Cornișa și Mihai Viteazul). Acestea conțin pe lângă locuințele colective, cu regim de înălțime diferențiat, nuclee de centralitate cu magazine, cinematografe, cabinete medicale încercând să reducă dependența rezidenților de serviciile concentrate în zona centrală a orașului. Suprafețele ocupate de noile cartiere sunt considerabile, de exemplu cartierul Dâmbul Pietros a fost proiectat pentru o suprafață de 65 ha care să găzduiască o populație de 32-35 de mii de locuitori, aproape egală cu cea a întregului oraș, în 1930, ceea ce sugerează dinamismul demografic al orașului și extinderea sa teritorială în perioada sec. XX.

Evoluția spațială a orașului a fost accentuată și de dezvoltarea unei extinse zone industriale la limita sud-vestică a spațiului urban. Practic, orașul este legat de localitatea Mureșeni prin platforma industrială. Aceasta se extinde din zona Gării până dincolo de cartierul Mureșeni, fiind secționată prin partea mediană de traseul căii ferate și a șoselei care fac legătura dintre Târgu Mureș și Luduș. Din punct de vedere sectorial, zona industrială este diversificată, concentrând de fapt cele mai importante întreprinderi industriale ale orașului.

În comparație cu zona sa sudică, foarte dinamică prin care orașul s-a extins teritorial în ultimii 40 de ani, zona nordică se caracterizează printr-o evoluție spațială lentă. Această zonă heterogenă din punct de vedere funcțional, concentrează un cartier rezidențial, o zonă industrială mai redusă ca suprafață care include o întreprindere de prelucrare a lemnului, zona cu funcțiuni predominant de servicii medicale și zona învățământului universitar. La fel ca extremitatea sud-vestică și această zonă este traversată de traseul longitudinal și paralel al căii ferate și șoselei care fac legătura orașului cu Reghin.

Extinderea orașului pe direcția sud vest se explică prin restrictivitatea sitului natural în celelalte direcții, spațiul construit fiind limitat de valea Mureșului pe de o parte și de masivele deluroase pe de altă parte. Extinderea pe direcția sud vestică a fost favorizată și de existența unei suprafețe neutilizate între oraș și localitatea Mureșeni, ușor de modelat și restructurat urbanistic ca și de apropierea principalei gări feroviare a orașului care i-a mărit gradul de accesibilitate.

## 2.5. Populația. Elemente demografice și sociale

### 2.5.1. Numărul și evoluția populației

Evoluția populației pe baza datelor statistice înscrise de recensămintele derulate de-a lungul secolului nostru este caracterizată de intercalarea perioadelor de creștere explozivă cu cele de creștere lentă, de stagnare sau chiar de scădere, în ultimul interval de timp. La recensământul din anul 1930 municipiul Târgu Mureș înregistra un număr de 38.517 locuitori (vezi tabelul). Cu toate că a inclus perioada celui de-al doilea război mondial, totuși populația orașului a crescut cu 8.526 de persoane între 1930 și 1948, adică cu 22% față de primul moment de referință. Dinamica demografică se accelerează în următorul interval, în doar 8 ani populația crescând cu 18.151 de persoane, ajungând în 1956 la 65.194 de locuitori.

**Tabelul – Evoluția numărului de locuitori din municipiul Târgu-Mureș  
în perioada 1930-2008<sup>1</sup>**

Anul	Numar de	Anul	Numar de
------	----------	------	----------

<sup>1</sup> Sursă: Date statistice înregistrate cu prilejul recensămintelor din România și din Anuarul statistic al Județului Mureș

	locuitori
1930	38.517
1948	47.043
1956	65.194
1966	86.464
1977	130.076
1992	164.445

	locuitori
2002	150.041
2004	147.886
2005	147.112
2006	146.448
2007	145.943
2008	144.806

Ritmul de creștere este continuat și în următorul deceniu care consemnează un aport de populație de peste 20 de mii de locuitori între 1956 și 1966. Cea mai explozivă dinamică demografică este înregistrată între anii 1966 și 1977 când numărul de locuitori ai orașului se mărește cu 43.612 persoane, populația totală atingând valoarea de 130.076 de persoane. Acesta este intervalul în care dezvoltarea industrială a fost maximă, iar extinderea orașului a fost foarte intensă, determinând împreună trecerea orașului la o categorie superioară de talie demografică, în clasa orașelor mari cu peste 100 de mii de locuitori. După anul 1977, dinamica numărului de locuitori a intrat într-o fază de creștere lentă, până în anul 1992 populația crescând cu doar 34.369 de persoane până la un număr de 164.445 de locuitori.

A urmat o scurtă perioadă de stagnare și, ulterior, un declin demografic destul de accentuat în perioada 1992-2002, la recensământul din 18 martie 2002 orașul având 150.041 locuitori. Această tendință este explicabilă prin prisma faptului că acest ultim interval intercensitar a fost suprapus în bună măsură peste tranziția socio-economică, determinată de trecerea de la un sistem social-politic rigid, totalitar, la unul democratic, în care s-a abrogat legislația comunistă pro-natalista și s-a accentuat emigrația externă.

În perioada 2008-2012 populația crește de la 144.805 locuitori până la 153.067 locuitori, urmează un ușor declin demografic care continuă și în prezent.

Detaliem / actualizăm perioada 2012-2020 conform datelor publicate de către Institutul Național de Statistică în baza Tempo Online (POP 107D) Cap A1/2-Populație după domiciliu :

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
153.067	152.287	151.684	151.192	150.342	149.543	148.581	147.788	146.969

### 2.5.2. Resurse de muncă și populația ocupată

Rata de ocupare a populației se va diminua lent.. Forța de muncă va crește în ritmuri mai lente decât populația totală datorită accentuării procesului de îmbătrânire a populației și reducerii numerice a intrărilor pe piața muncii, Terțiarizarea economiei locale va conduce la schimbarea raportului dintre cele două tipuri de activități principale, industriale și de servicii. Dintr-un centru urban dominat de sectorul secundar (de fapt, de industria de prelucrare) care, la începutul tranziției concentra 52,1% din forța de muncă, Târgu Mureș va deveni un pol terțiar cu polarizare regională în care populația ocupată în servicii va totaliza două treimi din total (64%). Această trecere va fi treptată. În alternativa dezvoltării aglomerației urbane, se prognozează că la populația ocupată a orașului se va mai adăuga 25% din restul aglomerației. Acestea vor fi integrate în sectorul secundar și în cel terțiar.

Tranziția intersectorială va presupune: conversia unor locuri de muncă din sectorul secundar în cel terțiar; crearea unor noi activități terțiare, inclusiv o creștere sensibilă a învățământului superior și postliceal precum și a cercetării pe baza structurilor existente. (în special în informatică); schimbări intrasectoriale realizate prin crearea de întreprinderi micro, mici și mijlocii. Sectorul primar va evolua foarte lent, pierzând puțin în prima etapă și câștigând la fel de puțin în cea de-a doua. Pierderile din sectorul secundar vor fi ierarhizate pe cele două

Etape, mai lente în prima și mai accentuate în cea de-a doua. În alternativa dezvoltării aglomerației, pierderile vor fi atenuate de plusul de populație ocupată în sectorul secundar din restul aglomerației, ceea ce sugerează o descentralizare a industriei prin transferul activităților dinspre spațiul urban spre cel periurban. Gradate vor fi și câștigurile de forță de muncă din sectorul terțiar. Creșterea populației din servicii va fi majorată de contribuția forței de muncă din spațiul periurban, generând o egalizare a dezvoltării serviciilor în interiorul aglomerației urbane.

### 2.5.3. Asigurarea cu locuințe

*cf. RECENSAMANT 2011*

JUDEȚ / MUNICIPIU / ORAȘ / COMUNĂ / LOCALITATE COMPONENTĂ	CLĂDIRI	
	TOTAL	Din care: Clădiri cu locuințe convenționale
A	1	2
<b>JUDEȚUL MUREȘ</b>	<b>148597</b>	<b>148069</b>
<b>MUNICIPIUL TÂRGU MUREȘ</b>	<b>12383</b>	<b>12280</b>
TÂRGU MUREȘ	12051	11948
REMETEA	332	332

## 2.6.1.Circulația rutieră

### Sectorul rutier

Obiectiv:Harta rețelei rutiere 2036



Etape strategice:

2020-2030



2030-2036



### Rețeaua rutiera

Municipiul este încă relativ izolat în raport cu principalele fluxuri rutiere și feroviare la scară națională și continentală, existând însă posibilitatea ieșirii din izolare prin realizarea legăturilor cu coridoarele continentale.

Poziționarea geostrategică centrală a municipiului Târgu Mureș, cu acces la drumul european E60, rețeaua de căi ferate existente, aeroportul internațional și la viitorul punct de conexiune al autostrăzilor "Transilvania" și "Unirea", conferă însă atuuri importante pentru rolul național și internațional al acestuia.

Infrastructura de transport reprezintă un factor cheie pentru atragerea investițiilor și dezvoltarea economică. Planul Urbanistic General are caracter director și de reglementare, fiind bază legală de realizare a programelor de dezvoltare. Prevederile PUG în materie de circulație se corelează cu traseele coridoarelor de circulație prevăzute în planurile de amenajare a teritoriului național, zonal și județean și reglementează zonificarea funcțională în corelație cu organizarea rețelei de circulație.

Principalele direcții de dezvoltare care afectează sistemul de circulație și transport în municipiul Târgu Mureș, prevăzute în documentațiile majore de amenajare a teritoriului pentru construire, extindere, modernizare, sunt: - autostrăzile "Transilvania" și „Unirea”, varianta de ocolire a orașului pe direcția Reghin și Cluj, dezvoltarea aeroportului.

Studiul de circulație și trafic a analizat situația rutieră actuală a municipiului Târgu-Mureș, atât în contextul zonal cât și în cadrul strict administrativ propriu.

Disfuncționalitățile constatate sunt:

- Bariere care afectează circulația rutieră, datorate traseului căii ferate care străbate zona de intravilan: râul Mureș și calea ferată, care traversează orașul de la NE la SV;
- Accesul dificil spre zona cartierului Unirii și localitățile din "câmpie" datorită lipsei podurilor peste râul Mureș.
- Lipsa centurilor ocolitoare care să degreze zona centrală a orașului de traficul de tranzit prin redirecționarea lui pe cele 2 căi majore de circulație: E60 pe direcția Cluj – Reghin și DN13 spre Sighișoara;
- Lipsa inelelor de circulație care să elimine treptat circulația auto din zona central-istorică.
- Insuficiență traseelor exclusiv pietonale, promenade, piste pentru biciclete;
- Lipsa locurilor de parcare, atât în zona centrală, cât și în interiorul cartierelor de locuințe;
- Lipsa unei rețele rutiere bine echilibrate a spațiilor de parcare și a posibilităților de circulații alternative în zona spitalelor, a clinicilor și a învățământului superior care se concentrează în partea de NE și centru a orașului și care reprezintă domenii de referință în dezvoltarea urbană.
- Accesibilitate redusă la noile cartiere de locuințe din interiorul intravilanului, dar și din afara acestuia în zona periurbana
- Capacitatea de circulație depășită sau la limită pe arterele: B.dul 1 Dec. 1918, B.dul Gh. Doja, B.dul 22 Dec. 1989, str. Livezeni, B-dul Călărașilor, str. 8 Martie, B-dul Republicii;
- Intersecții amenajate necorespunzător.

Documentația propune etapizat soluții pentru îmbunătățirea sistemului de trafic în municipiu, care pe de-o parte continuă măsurile deja aplicate în administrativul propriu și pe de altă parte fac din municipiul Tg. - Mureș un participant activ la acțiunile inițiate la nivel național, regional și zonal pentru implementarea unui sistem de circulații sustenabil.

Pozițiile kilometrice pe drumurile naționale ce traversează municipiul, aferente limitelor administrative existente se mențin nemodificate; pozițiile kilometrice în raport cu intravilanul existent și propunerile de extindere precum și pozițiile indicatoarelor de intrare și ieșire din localitate sunt următoarele:

#### **INTERSECȚIA DRUMURILOR NAȚIONALE CU LIMITA U.A.T. TÂRGU MUREȘ ȘI CU LIMITELE INTRAVILANULUI EXISTENT ȘI PROPUȘ**

<b>Teritoriul administrativ</b>		
DN 15	69+500	INTRARE
	78+780	IEȘIRE
DN 15E	5+661	INTRARE STANGA
	6+275	INTRARE DREAPTA
	5+075	IESIRE
	4+652	INTRARE
DN 13	165+000	INTRARE
Varianta ocolitoare Târgu-Mureș	2+080	IEȘIRE
<b>Limita intravilan existent</b>		
DN 15	69+500	INTRARE
	78+780	IEȘIRE
DN 15E	5+661	INTRARE STANGA
	6+275	INTRARE DREAPTA
	5+075	IESIRE
	4+652	INTRARE
DN 13	165+000	INTRARE
Varianta ocolitoare Târgu-Mureș	0+000	INTRARE
	0+395	IEȘIRE
	0+681	INTRARE
	1+563	IEȘIRE
<b>Limita intravilan propus</b>		
DN 15	69+500	INTRARE
	78+780	IEȘIRE
DN 15E	6+275	INTRARE DREAPTA
	5+661	INTRARE STANGA
	5+075	IEȘIRE
	4+652	INTRARE
DN 13	165+000	INTRARE
Varianta ocolitoare Târgu-Mureș	0+000	INTRARE
	2+080	IEȘIRE

#### **POZITIA KILOMETRICA A INDICATOARELOR DE LOCALITATE PE DRUMURILE NAȚIONALE DIN U.A.T. TÂRGU-MUREȘ**

DN 15 CLUJ – TÂRGU-MUREȘ	69+500	STÂNGA, DREAPTA
DN 15 TÂRGU-MUREȘ - REGHIN	78+780	STÂNGA, DREAPTA
DN 15E TÂRGU-MUREȘ - SAMĂȘU	6+400	STÂNGA, DREAPTA
DN 13 SIGHIȘOARA -TÂRGU-MUREȘ	165+000	STÂNGA, DREAPTA

NOTĂ: Limita administrativă și cea de intravilan existent/propus sunt identice în zona de intersecție cu DN, în consecință nu s-au făcut propuneri de modificare ale pozițiilor kilometrice sau ale indicatoarelor de intrare și ieșire din localitate.

În privința proiectelor de drumuri aflate în derulare pe teritoriul administrativ sau în vecinătatea acestuia se fac următoarele mențiuni:

➤ Varianta de ocolire (centura ocolitoare a municipiului Tg. - Mureș pe direcția est) cu lungimea de 11,64 Km proiectată parțial pe teritoriul intravilan existent, a fost cuprinsă pe două porțiuni în limitele intravilanului și în zonele de extindere ale acestuia.

Extinderile de intravilan au fost propuse din necesitatea unificării corpurilor izolate de intravilan (zona cu destinație specială LM în partea de extindere din sud-est și zona fostei ferme pentru animale AA1 în partea de extindere din nord-est) cu intravilanul principal în scopul reglementării unitare a acestuia.

Porțiunea din intravilan Tg. - Mureș situată la est de traseul variantei de ocolire are accese asigurate prin trei puncte de subtraversare conectate la trama stradală existența sau propusă prin studii de urbanism derulate în zonă, figurate în plansa „SISTEME DE CIRCULAȚII” conform proiectului tehnic furnizat de Consiliul Județean Mureș.

Pentru această porțiune suprafața de intravilan limitată și în consecință potențialul relativ redus de dezvoltare a funcțiunilor urbane nu a impus crearea unui drum colector, aceasta funcțiune fiind asigurată de stradă Livezeni profil cu patru benzi (două pe sens) în conexiune cu trama stradală adiacentă aprobată prin planurile urbanistice derulate și DJ 135A, supratraversat la rândul său de varianta de ocolire.

➤ Traseul drumului de legătură la Autostrada Tg. - Mureș-Ungheni-Ogra care se desprinde printr-un sens giratoriu la Km 70+300 din DN-15 pe teritoriul intravilan Tg. - Mureș a fost reglementat prin documentația „Plan Urbanistic Zonal – extindere Calea Sighisoarei” aprobat prin hotărâre a CL Mureș. Planul prevede rezervarea coridorului pentru extinderea Căii Sighisoarei liber de sarcini atât pentru tronsonul drumului de legătură cu autostrada Transilvania (direcția sud-vest) cât și pentru coridorul de extindere pentru crearea legăturii Căii Sighisoarei cu centura de ocolire Tg. - Mureș-Ernei pe (direcția sud-est) precum și un coridor liber de sarcini necesar unui tronson de circulație pe direcția nord-vest (spre Nazna) cu supratraversarea străzii Gheorghe Doja și realizarea unui pod peste Mureș în zona Nazna. Aceste prevederi ale PUZ-aprobat au fost preluate de PUG reactualizat al municipiului Tg. - Mureș, cu menținerea reglementărilor și transformarea lor în obiective de utilitate publică.

Străzile nou create prevăzute în trama stradală a municipiului Tg. - Mureș (în principal inele de circulație care funcționează și ca străzi colectoare) au la baza planuri urbanistice zonale derulate în timp și aprobate prin avize de CNAIR, și propun în general intersecții rezolvate prin sens giratoriu cu drumurile naționale intersectate în interiorul intravilan Tg. - Mureș.

Conform avizului de principiu al C.N.A.I.R. S.A. pentru documentația "PLAN URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI TÂRGU MUREȘ" se vor respecta următoarele condiții:

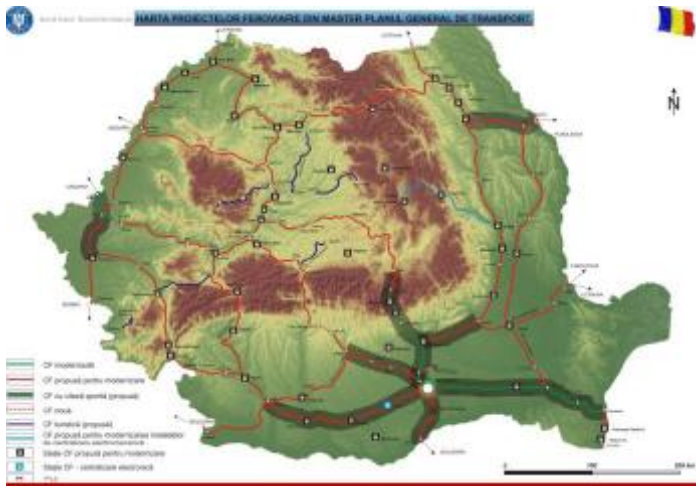
- Accesul spre varianta de ocolire a municipiului Târgu Mureș se realizează numai prin intermediul unor drumuri colectoare dreapta - stânga, care debușează în intersecțiile amenajate pentru accesul la zonele funcționale din afara localităților, fiind interzisă deschiderea de căi de acces direct în varianta ocolitoare, în concordant cu prevederile art. 37 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor - completată și modificată;
- Drumurile colectoare necesare asigurării traficului riveran vor fi realizate de către administrația locală;
- Autoritățile locale vor proceda la preluarea integrală în administrare, a sectoarelor de drum existente aflate între limitele intravilanului, în conformitate cu prevederile art. 21 alin. (2) și alin. (7) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor - completată și modificată;
- Orice dezvoltare/construcție necesară, cu influențe asupra rețelei de drumuri naționale, se va realiza cu respectarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor -completată și modificată și numai cu avizul CNAIR SA.

## **2.6.2. Circulația feroviară**

Sectorul feroviar

Obiectiv: Harta rețelei feroviare 2034





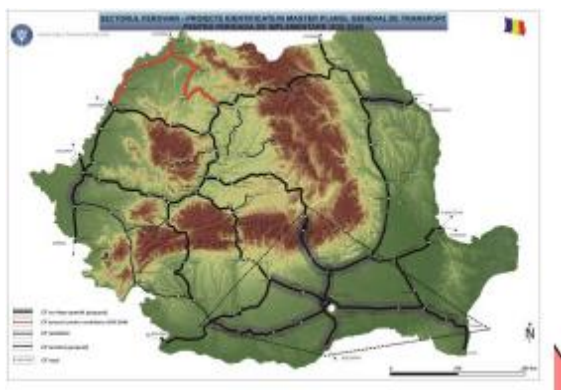
2014-2020



2020-2030



2030-2034



### Reteaua feroviară

- Din punctul de vedere al mobilității, situația serviciilor oferite de operatorul local de transport public de călători trebuie analizată în corelație cu rețeaua de transport regional și național.

- Cale ferată care trece prin municipiul Mureș este Linia 405 Războieni - Târgu Mureș - Deda, cu legături directe din Războieni (magistrala 300) la Oradea, Huedin, Cluj-Napoca, Teiuș, Mediaș, Sighișoara, Brașov, Ploiești, București și din Deda (magistrala 400) la Satu Mare, Baia Mare, Dej, Toplița, Gheorgheni, Miercurea Ciuc, Sfântu Gheorghe, Brașov, Ploiești, București.

- Rețeaua căilor feroviare din județul Mureș are lungimea de 279 km, Târgu-Mureș fiind un important nod de cale ferată din România. De aici pleacă trenuri în direcțiile Brașov, Miercurea Ciuc, Sibiu Alba Iulia etc.

- Principalele localități către care se face naveta zilnică a populației urbane din Târgu Mureș sunt: Regin, Luduș, Deda, Ungheni, Cristești.

- În ceea ce privește circulația pe calea ferată Planul Urbanistic General aprobat în 2002, în vigoare la această dată, prevede mutarea căii ferate de pe traseul actual pe malul drept al r. Mureș, pe un culoar rezervat la acea dată cu o antrepriză de cca 100 m, pentru CF și circulații ocolitoare, traseu ce afectă teritoriul administrativ a mai multor UAT-uri, porțiunea de intravilan rezervată fiind cea din zona cartierului Unirii.

- Studiul din 2009, întocmit de SC Proiect CF București SRL Agenția –Proiect CF Brasov-prevede mutarea căii ferate pe un traseu aferent malului drept al râului Mureș, inclusiv a gării, traseu ce deasemenea afectează teritoriul mai multor UAT-uri.

- În studiul Plan Urbanistic Zonal –Prelungirea str. Insulei-str. Libertății –zona Mureșeni-avizat de Consiliul Tehnico-Economic al sucursalei Regionalei CF Brașov (04.05.2011) se propune mutarea actualului traseu între stația Târgu-Mureș Sud (Cristești) și podul de pe strada Călărașilor, pe malul stâng al r. Mureș inclusiv relocarea actualei gări CFR și reabilitarea traseului existent menținut între str. Călărașilor (pod) și limita intravilanului pe direcția Sîngeorgiu de Mureș prin restudierea profilului longitudinal cu porțiuni semiingropate sau îngropate.

- Planul Urbanistic Preliminar aprobat în anul 2011 are în vedere reducerea disfuncțiilor legate de traseul existent al căii ferate ce străbate zona de intravilan în vecinătatea a numeroase zone funcționale cu profile diverse (producție, servicii, locuire, zone verzi și de recreere) și intersectează la nivel un număr semnificativ de străzi din trama stradală a municipiului. În același timp conform principiilor dezvoltării durabile are în vedere că un traseu de circulație în contact cu teritoriul intravilan poate constitui o axă valoroasă într-un sistem integrat de transport cu condiția eliminării disfuncțiilor amintite.

Astfel Planul Urbanistic General – Preliminar aprobat de Consiliul Local Târgu-Mureș în anul 2011 a propus rezervarea a două posibile culoare pentru infrastructura de transport feroviar având ca intenție: –valorificarea infrastructurii existente;

–reducerea sau eliminării disfuncțiilor menționate.

S-a avut în vedere:

1. Rezervarea unor terenuri pentru repositionarea parțială a traseului în zona malului stâng al r. Mureș conf. Studiilor precedente și avizelor obținute de mun. Târgu-Mureș anterior elaborării PUG Preliminar.

2. Rezervarea și gestionarea traseului actual cu măsuri de reconfigurare a profilului longitudinal în raport cu vecinătățile (poziționare îngropată sau semiingropată, zone verzi de protecție, etc).

Derularea în cursul anului 2015 a studiului de oportunitate privind investiții în sisteme de transport public de mare capacitate în Târgu-Mureș realizat de asociația pentru Mobilitate ETL Business Plus analizează și propune soluții legate de mobilitatea urbană, prin care la scara orașului și a zonei sale metropolitane să se poată implementa soluții inovative de transport curat și eficient energetic care să diminueze impactul nociv asupra mediului pe fondul creșterii mobilității.



Unul dintre pilonii de bază pe care se sprijină reorganizarea transportului reorganizarea transportului public în mun.TÂRGU-MUREȘ în zona sa metropolitană îl reprezintă înglobarea căii ferate Razboieni-Târgu-Mureș-Deda în serviciul de transport regional suburban al mun.Târgu-Mureș.

În acest sens, culoarele propuse prin prevederile Planului Urbanistic General privesc rezervarea de zone pentru: -relocarea parțială a traseului căii ferate cu modernizarea acesteia

-conservarea și modernizarea actualului traseu

- extinderea parțială a unui culoar de infrastructură feroviară ușoară în scopul creării unor legături suplimentare conf. Studiului privind transportul public. Aceste prevederi reprezintă o bază pentru diferite etape ale strategiei de reconfigurare a sistemului global de transport în acord cu dezvoltarea durabilă. Avizul SNCFR obținut pentru PUG în 16.05. 2016 prevede conservarea actualului traseu al căii ferate precum și poziția stațiilor CF dintre care gara principală a fost recent renovată cu fonduri europene. Fiind prezervate prin reglementări de conservare a spațiului în stare „non edificand” -prevederile PUG vor fi completate în etapele ulterioare de studii de fezabilitate întocmite de specialiști în colaborare și cu avizul COMPANIEI NAȚIONALE DE CĂI FERATE „CFR ROMÂNIA”

#### **Avizul CFR CĂLĂTORI SĂ nr. 64/SV/304/2016 cuprinde următoarele prevederi:**

S.N.T.F.C."C.F.R.Călători"-S.A. desfășoară activitate în municipiul Târgu Mureș în două obiective, după cum urmează:

- Revizia de Vagoane Târgu Mureș cu adresa în str. Liviu Rebreanu nr. 56, cu teren în suprafața de 7506,77 mp care este proprietatea Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F, R."-S.A. Pe acest teren se găsesc construcții proprietate CFR Călători, ne întăbulate, cu o suprafață la sol de 1919,26 mp și o suprafață desfășurată de 3758,77 mp. Instalații speciale și linii de cale ferată în lungime totală de 657 ml.

- Agenția de Voiaj CFR din Târgu Mureș cu adresa pe str. Teatrului nr. 1, proprietate CFR Călători, cu o suprafață utilă de 155,09 mp, cu nr. cadastral 594/2/P/I, întăbulată în cartea funciară locală sub nr. 30535/P/I.

Analizând proiectul "Reactualizarea Planului Urbanistic General al municipiului Târgu Mureș", S.N.T.F.C."C.F.R.Călători"-S.A. nu are observații cu privire la textul prezentat.

Cu privire la perspectiva de modificare a traseului liniilor CF, înființarea de noi stații CF, desființarea de pasaje rutiere, considerăm ca Primăria municipiului Târgu Mureș trebuie să se adreseze Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R."-S.A. care este proprietară de drept a acestora.

#### **Documentul de avizare al Companiei Naționale de Căi Ferate CFR SA nr.6/5/1783/4.09.2019 comunică valabilitatea avizului CFR nr. 7/5/489/1 6.05.2016 (documentație de avizare CTE nr.29/24.03.2016) care cuprinde următoarele prevederi:**

##### **I. Date generale**

Amplasament: Teren aparținând unității administrativ teritoriale (U.A.T.) a Municipiului Târgu Mureș și teren aparținând domeniului public al Statului Român, administrat de M.T., concesionat de Compania Națională de Căi Ferate "CFR" – S.A.

Căi ferate implicate: – magistrala 316 Brașov – Ciceu – Deda - Războieni, infrastructură feroviară publică interoperabilă, linie simplă, neelectrificată, centralizată, zona căii ferate de pe teritoriul administrativ al municipiului Târgu Mureș (între Dumbrăvioara și Târgu Mureș Sud, de la km CF 277+000, la km CF 287+700);

– Linii ferate industriale aparținând societăților S.C. COMAT S.A., S.C. TITAN S.A., S.C. AZOMUREȘ S.A.

##### **II. Prezentare generală**

Primăria Municipiului Târgu Mureș dorește să reactualizeze Plan Urbanistic General al Municipiului Târgu Mureș, elaborat între anii 1998-2002 și aprobat prin H.C.L. nr. 257/19.12.2002, ca urmare a unor schimbări majore în viața socială și economică a localității ce determină actualizarea direcțiilor de dezvoltare a municipiului Târgu Mureș.

Planul Urbanistic General este o documentație cu caracter director și de reglementare operațională, care se elaborează pentru fiecare unitate administrativ teritorială (U.A.T.) de bază, un ghid pe termen mediu și lung, care se reactualizează la un interval de 5 -10 ani și constituie bază legală pentru realizarea programelor și acțiunilor de dezvoltare.

##### **Aspecte generale**

###### **A). Relații în teritoriu (2.3):**

- în prezent, la nivel național, Municipiului Târgu Mureș face parte din categoria orașelor de mărime mijlocie, fiind al șaisprezecelea oraș al țării și conform studiilor din P.A.T.N. face parte din categoria "municipii – centru de importanță județeană și interjudețeană, cu influențe la nivel național";

- conform Carta Verde privind politica de dezvoltare regională în România, este unul din cele șase municipii reședință de județ din Regiunea Centru (locul 5 din cele 8 regiuni de dezvoltare ale țării), în suprafață de **31.400 kmp** (14,3 % din teritoriul României);
- Rutiere: E 60 Oradea – Cluj-Napoca – Târgu Mureș – Sighișoara – Brașov – București– Constanța și drumul național DN 15 Târgu Mureș - Reghin – Toplița – Borsec – Piatra Neamț - Buhuși – Bacău și mai departe spre Ungaria și Germania;
- Cale ferată: magistrala 316 Brașov – Ciceu – Deda – Războieni, cu legături directe din Războieni spre magistrala 300 spre București și din Deda spre magistrala 400 spre București;
- Aeriane: curse naționale și internaționale prin aeroportul de la Târgu Mureș.

#### **B). Circulația (2.6):**

- infrastructura de transport reprezintă un factor cheie pentru atragerea investițiilor și dezvoltarea economică;
- corelarea cu traseele coridoarelor de circulație prevăzute în planurile de amenajare a teritoriului național (P.A.T.N.), cel zonal (P.A.T.Z.), județean (P.A.T.J.), care reglementează zonificarea funcțională în corelație cu organizarea rețelei de circulație, unde principalele direcții de dezvoltare care afectează sistemul de circulație și transport în Municipiul Târgu Mureș sunt autostrăzile "Transilvania" și "Moldova", varianta de ocolire a orașului Târgu Mureș pe direcția Reghin – Cluj și dezvoltarea aeroportului;
- prin studiul de circulație și trafic, disfuncționalitățile constatate sunt râul Mureș și calea ferată care traversează orașul de la NE la SV constituind obstacole (bariere) care afectează circulația rutieră, întrucât trecerea peste calea ferată 316 Brașov – Ciceu – Deda – Războieni se face la nivel, prin treceri la nivel cu barieră, măbind timpii de așteptare și deplasare în oraș și trecerea peste râul Mureș se face pe două poduri, insuficiente pentru a face legătura rapidă și fluentă între partea de nord a orașului (Cartierul Unirii) și restul orașului și localitățile limitrofe (Sântana de Mureș, Sâncraiu de Mureș, etc.).

#### **C). Bilanț teritorial (2.7):**

Căi de comunicație și transport – feroviară, intravilan: existent (42,29 ha) și propus (42,29 ha);  
Suprafața administrativă Mun. Tg. Mureș = 4.921,75 ha.

#### **D). Disfuncționalități, câteva aspecte:**

- râul Mureș și calea ferată care traversează orașul de la NE la SV, constituind obstacole care afectează circulația rutieră;
- trecerea peste râul Mureș se face pe două poduri, insuficiente pentru a face legătura rapidă și fluentă între partea de nord a orașului (Cartierul Unirii) și restul orașului și localitățile limitrofe (Sântana de Mureș, Sâncraiu de Mureș, etc.);
- lipsa centurilor ocolitoare care să degrezeze de traficul rutier de tranzit zona centrală a orașului prin redirectionare către E60 pe direcția Cluj – Reghin și DN 13 spre Sighișoara.

#### **E). Propuneri de organizare urbanistică (Strategia de dezvoltare spațială a localității), principii:**

##### **VI. Circulații:**

- alternative create în funcție de reabilitarea traseului căii ferate (reabilitarea pe traseul actual prin includerea în subteran sau reabilitarea prin deviere parțial, de asemenea poziționată în subteran, în diferite variante de traseu), astfel încât să se elimine punctele de conflict cu circulația rutieră și să se elimine disconfortul de vecinătate;
- în desfășurare un Plan Urbanistic Zonal (P.U.Z.) pentru mutarea căii ferate pe malul stâng al râului Mureș, sau reabilitarea căii ferate pe traseul actual prin includerea în subteran (în diferite variante de traseu) sau reabilitare prin deviere parțială și poziționată tot în subteran, astfel încât să se elimine punctele de conflict cu circulația rutieră și să elimine disconfortul de vecinătate;
- alocarea spațiilor supraterane pentru o cale rutieră

#### **F). Propuneri de dezvoltare urbanistică:**

Reactualizarea Planului Urbanistic General al municipiului Târgu Mureș propune un concept de dezvoltare a orașului pe termen mediu (2030) și lung (2040) și de a garanta coerența dezvoltării teritoriului urban.

##### Circulație și transport:

Obiectivul 1: Optimizarea sistemelor de circulație globale, intermodale, cu componentele lor internațională, națională, regională, zonală și locală;  
Obiectivul 2: Modernizarea, eficientizarea și extinderea sistemului de circulație urbană ca suport pentru schema spațială propusă.

### **III. Situația existentă și proiectată**

Prezentăm câteva aspecte legate de propunerea Primăriei Municipiului Târgu Mureș de a modifica traseul actual al liniei de cale ferată 316 Brașov – Ciceu – Deda – Războieni care tranzitează municipiul, după cum urmează:

**III. A.** - În anul 2011, Primăria Municipiului Târgu Mureș propune prin documentația "P.U.Z. – Prelungire strada Insulei – strada Libertății – zona Mureșeni din municipiul Târgu Mureș" să modifice traseul actual al liniei de cale ferată 316 Brașov – Ciceu – Deda – Războieni între stațiile CF Dumbrăvioara și Târgu Mureș Sud și mutarea stației CF Târgu Mureș.

S-au analizat implicațiile asupra caili ferate 316 Brașov – Ciceu – Deda – Războieni și s-a obținut DOCUMENT DE AVIZARE nr. 132/04.05.2011 de la C.T.E. al S.R.C.F. Brașov.

Tronsonul de cale ferată pe care urmează să se realizeze modificări este cuprins între km CF 277+000 și km CF 287+000, pe lungime de circa 20,302 km, pe secția de circulație Deda – Războieni și are următoarele caracteristici: stații CF sau PO intermediare (Târgu Mureș Nord – km CF 278+331, Târgu Mureș - km CF 282+477, Târgu Mureș Sud – km CF 287+647 și Hc. Azomureș - km CF 286+190) și este neelectrificată, șină tip 49, pe traverse de lemn și beton (T13), prindere indirectă, CFJ între stațiile Reghin – Târgu Mureș, declivitate maximă 5%, 10 treceri la nivel asigurate BAT și SAT, 13 poduri și podețe.

Devierea traseului de cale ferată între stațiile CF Dumbrăvioara și Târgu Mureș Sud, între km CF 277+000 și km CF 287+000 s-a împărțit în două sectoare și variante, astfel:

**Sector 1:** de la stația CF Târgu Mureș Sud (Cristești) până la podul rutier peste râul Mureș (strada Călărași), între km CF 286+800 și km CF 280+000, traseul va fi deviat pe malul stâng al râului Mureș.

În această situație stația CF Târgu Mureș rămâne în afara traseului, urmând ca în cadrul studiului de fezabilitate Primăria Târgu Mureș să propună o variantă de amplasare a viitoarei stații CF;

**Sector 2:** de la podul rutier peste râul Mureș (strada Călărași) până la ieșirea din oraș spre Dumbrăvioara, între km CF 280+000 și km CF 277+300, prevăzut cu două variante:

- a) Varianta V1: cale ferată semiîngropată pe traseul actual al căii ferate, cu drum deasupra căii ferate 316;
- b). Varianta V2: cale ferată deviată pe malul Mureșului și drum pe traseul actual al căii ferate 316.

Conform DOCUMENT DE AVIZARE nr. 132/04.05.2011, s-a obținut un aviz favorabil cu respectarea următoarelor condiții:

1). Sucursala Regionala de Căi Ferate Brașov este de acord, pentru modificarea traseului actual al liniei de cale ferată între stațiile CF Dumbrăvioara și Târgu Mureș Sud și mutarea stației CF Târgu Mureș, pentru următoarele variante:

**Sector 1:** de la stația CF Târgu Mureș Sud (Cristești) până la podul rutier peste râul Mureș (strada Călărași), între km CF 286+800 și km CF 280+000, traseul va fi deviat pe malul stâng al râului Mureș.

**Sector 2:** de la podul rutier peste râul Mureș (strada Călărași) până la ieșirea din oraș spre Dumbrăvioara, între km CF 280+000 și km CF 277+300, pentru Varianta V1: cale ferată semiîngropată pe traseul actual al căii ferate, cu drum deasupra căii ferate 316;

2). Primăria Municipiului Târgu Mureș va prevedea terenurile necesare, alocate prin PUZ, pentru amplasarea infrastructurii feroviare și a clădirilor specifice pentru desfășurarea activității feroviare, inclusiv zona de siguranță CFR – 20,00 m;

3). În etapele următoare, Primăria Municipiului Târgu Mureș va prezenta spre analizare și avizare la Sucursala Regionala de Căi Ferate Brașov, studii de fezabilitate și de fezabilitate și proiectul tehnic (DTAC);

4). Studiul de fezabilitate va prezenta toate soluțiile privind amplasarea tuturor elemente componente ale infrastructurii feroviare publice și private;

5). La proiectare se va ține cont de condițiile respectării cadrului legislativ, în același timp cu reglementările tehnice și legislative specifice activității feroviare (norme, normative, standarde și legislația în vigoare care se aplică la acest tip de proiectare);

6). Se va solicita punct de vedere și de la ceilalți reprezentanți CFR (S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A. – Regionala de Transport Feroviar de Călători Brașov, S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. – Sucursala Brașov și S.A.A.F. București);

7). Primăria Municipiului Târgu Mureș va suporta integral toate costurile ce rezultă din proiectare și execuția acestei investiții, costuri rezultate din mutare, reamplasare, relocare a tuturor construcțiilor necesare desfășurării activității feroviare în condiții de siguranță;

8). Proiectul tehnic va fi întocmit de proiectant și verificat de verficatori atestați conform reglementărilor legale privind calitatea în construcții - Legea nr. 10/1995 și O.M.T. nr. 290/13.04.2000, pentru servicii de proiectare în domeniul infrastructurii feroviare;

9). Conform Ordinului MT nr. 158/1996, beneficiarul este obligat să obțină Autorizația M.T.I. de la Ministerul Transporturilor.

**III. B.** - În anul 2012, prin adresa nr. 120/4/473/2012 Serviciul OTD/Divizia Tehnică a Sucursalei Regionala de Căi Ferate Brașov, aduce la cunoștință Primăriei Municipiului Târgu Mureș că documentația "Actualizare Plan Urbanistic General al Municipiului Târgu Mureș" cuprinde și modificările din "P.U.Z. – Prelungire strada Insulei – strada libertății – zona Mureșeni din municipiul Târgu Mureș" - de a modifica traseul actual al liniei de cale ferată între stațiile CF Dumbrăvioara și Târgu Mureș Sud și muta stația CF Târgu Mureș, pentru care

nu s-a obținut Autorizația MTI de la Ministerul Transporturilor București și celelalte acte normative conform legislației în vigoare.

**III. C.** - În anul 2016, prin adresa nr. 120/1/70/28.01.2016 Serviciul OTD/Divizia Tehnică a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, aduce din nou la cunoștință Primăriei Municipiului Târgu Mureș că documentațiile transmise au fost analizate amănunțit întrucât o modificare de acest gen a unor trasee ale infrastructurii feroviare necesită un studiu amănunțit pentru alegerea terenului corespunzător ca structură și îndeplinirea condițiilor tehnice obligatorii pentru construire (construcții, instalații și rețele CFR) în condițiile respectării cadrului legislativ pentru activitatea feroviară și specifice activității de transport feroviar (norme, normative, standarde și legislația în vigoare care se aplică la acest tip de proiectare).

Documentația prezentată la noi nu conține tot proiectul pentru "Actualizare Plan Urbanistic General al Municipiului Târgu Mureș", cu tot Memoriul General (capitol pentru calea ferată, propuneri, cu date statistice obținute de la S.R.C.F. Brașov, etc.) și Regulament Local de Urbanism și Reglementări Urbanistice, împreună cu planurile aferente, întocmite în baza prevederilor legale, ci o documentație cu câteva date preliminare.

**III. D** – stația CF Târgu Mureș face parte din proiectul de modernizare, finanțat din fonduri europene.

#### **Implicațiile aplicării proiectului – PUG, asupra căii ferate:**

- Reactualizarea Planului Urbanistic General al municipiului Târgu Mureș, nu propune modificarea traseului de cale ferată pe teritoriul Municipiului Târgu Mureș, ci studiază posibilitatea mutării traseului de cale ferată pe alt amplasament pe malul râului Mureșului, reglementând și stabilind culoare care să permită această mutare sau

păstrarea traseului actual, în baza unor studii ulterioare supuse spre aprobare la momentul respectiv, deci de lucrări de perspectivă și de lungă durată;

- sunt necesare soluții privind identificarea și alocarea prin P.U.Z. a terenurilor necesare pentru amplasarea infrastructurii feroviare și a clădirilor specifice pentru desfășurarea activității feroviare, inclusiv zona de siguranță CFR – 20,00 m și a unei fâșii de teren de minim 3,00 m pentru siguranța personalului CFR, cu îndeplinirea formele legale de transfer teren între Primăria Municipiului Târgu Mureș și M.T./C.N.C.F. "CFR" – S.A./Sucursala Regionala de Căi Ferate Brașov, de teren domeniu public și/sau privat al U.A.T. Târgu Mureș și teren domeniu public CFR și/sau privat CFR al statului, cu toate etapele necesare și conform cerințelor impuse de legislația, actele normative și ordinele în vigoare.

Observații: Se va ține cont de O.G. nr. 27/2008 pentru modificarea și completarea Legii nr. 350/2011 privind amenajarea teritoriului și urbanism, care prevede la Art. I, pct. 8, unde după art. 31 se introduc trei noi articole 31.1, 31.2 și 31.3 (în care art. 31.3 are următorul conținut: "Zonele asupra cărora s-a instituit un anumit regim de protecție sau interdicție, care nu pot fi suficient reglementate prin PUG, se vor evidenția/delimita în cadrul acestuia în vederea detalierii prin planuri urbanistice zonale");

- sunt necesare soluții tehnice privind amplasarea construcțiilor feroviare (clădiri, rețele, instalații) afectate de lucrării;

- sunt necesare soluții tehnice pentru centralizarea electrodinamică a stațiilor CF, având în vedere că stația General N. Dăscălescu va avea trei direcții de mers, stația CF Târgu Mureș Sud devine stație terminus, etc.;

- sunt necesare soluții tehnice pentru liniile ferate industriale existente în momentul de față care se racordează la infrastructura feroviară publică a stației CF Târgu Mureș (S.C. COMAT S.A., S.C. TITAN S.A.) și din stația CF Târgu Mureș Sud (S.C. AZOMUREȘ S.A.);

- sunt necesare soluții pentru linia îngustă existentă în momentul de față, care aparține S.A.A.F. București și care se racordează la infrastructura feroviară publică a stației CF Târgu Mureș.

#### **IV. Concluzii.**

Având în vedere cele prezentate și în urma discuțiilor, **C.T.E. / Compania Națională de Căi Ferate "CFR" – S.A.** din data de 24.03.2016

#### **ACORD DE PRINCIPIU**

pentru documentația „*Plan Urbanistic General – Reactualizare Plan Urbanistic General al Municipiului Târgu Mureș, județul Mureș (propuneri pentru a obține avize/acorduri)*”. Beneficiar: **PRIMĂRIA MUNICIPIULUI TÂRGU MUREȘ**”, în următoarele condiții:

**1. C.N.C.F. "CFR" – S.A., în momentul de față, nu își exprimă acordul de a se angaja financiar și juridic în proiecte sau investiții inițiate de terți care implică calea ferată;**

**2. C.N.C.F. "CFR" – S.A. acordă sprijinul necesar pentru a realiza orice obiectiv de investiții propus, ținând cont de cerințelor noastre impuse de legislație, normativele și ordinele interioare în vigoare (exemplu O.U. G. nr. 12/1998 (\*republicată în 2004\*), H.G. nr. 525/1996 republicată și H.G. nr. 581/1998, Ordinul M.T. nr. 158/1996, etc.);**

**3. Documentația transmisă cuprinde doar câteva date preliminare, numai pentru a obține un "Acord de**

principiu" de la C.N.C.F. "CFR" – S.A. și pentru a nu bloca emiterea de Autorizații de construire pe unitățile administrativ teritoriale ale municipiului Târgu Mureș, fără a modifica infrastructura feroviară pe anumite tronsoane din traseul căii ferate magistrala 316 Brașov – Ciceu – Deda - Războieni, construcții și/sau instalații feroviare aferente, aflate pe teritoriul administrativ al municipiului Târgu Mureș;

4. C.N.C.F. "CFR" – S.A. va fi anunțată în orice moment de evoluția proiectului „*Plan Urbanistic General – Reactualizare Plan Urbanistic General al Municipiului Târgu Mureș, județul Mureș, împreună cu Regulamentul local de urbanism*”, având în vedere implicațiile acestuia asupra căii ferate.

5. Documentația completă, întocmită conform prevederilor legale, va fi transmisă la S.R.C.F. Brașov pentru a fi analizată sub toate aspectele și a obține aprobările necesare în condițiile respectării cadrului legislativ, întrucât

documentația prezentată la noi nu conține tot proiectul pentru "Actualizare Plan Urbanistic General al Municipiului Târgu Mureș", cu tot Memoriul General (capitol pentru calea ferată, propuneri, cu date statistice obținute de la S.R.C.F. Brașov, etc.) și Regulament Local de Urbanism și Reglementări Urbanistice, împreună cu planurile aferente, întocmită în baza prevederilor legale;

6. Se va coordona PUG al Municipiului Târgu Mureș cu documentația de amenajare a teritoriului P.A.T.J. Mureș, de asemenea analizat și aprobat de C.N.C.F. "CFR" – S.A.;

7. În momentul de față, nu se aprobă un nou traseu pentru calea ferată și nu se mută linia de cale ferată magistrala 316 Brașov – Ciceu – Deda – Războieni pe un alt amplasament, linia rămâne pe actualul amplasament, având în vedere faptul că orice implementare de orice proiect se va putea face după perioada următorilor cinci ani în care proiectul de modernizare a stației CF Târgu Mureș finanțat din fonduri europene este intangibil, fără costuri suplimentare;

8. Documentația „*Plan Urbanistic General – Reactualizare Plan Urbanistic General al Municipiului Târgu Mureș, județul Mureș, împreună cu Regulamentul local de urbanism*” se va analiza și completa cu toate actele normative în vigoare la această dată în ceea ce privește "Surse de documentare" și include date care reprezintă **datele statistice** (date despre linii, treceri la nivel, lucrări de artă, linii ferate industriale, bilanțul teritorial al terenurilor CFR, etc.), complete, obținute de la Sucursala de Căi Ferate Brașov.

Datele statistice se referă la situația existentă și de perspectivă a transportului feroviar, despre toate liniile de cale ferată publice/private CFR - interoperabile și neinteroperabile și/sau ale terților, bilanțul teritorial al terenurilor CFR, tabelele cu coordonate stereo 1970, din care să rezulte limita zonei cadastrale CFR și calculul exact al suprafețelor de teren CFR pe teritoriul administrativ al localității, care reprezintă zona cadastrală CFR în intravilan și în extravilan, planșe vizate spre neschimbare de către Sucursala Regională de Căi Ferate Brașov și U.A.T. Târgu Mureș care a elaborat/solicitat documentația de urbanism.

Toate aceste date vor fi incluse în documentație, în Memoriul Tehnic/General/de Sinteză) la Capitolele privind "Căi de comunicație feroviară" și planșele (de exemplu: Reglementări Urbanistice propuneri, cu tabelele cu bilanțul teritorial) aferente documentației de PUG;

9. Orice proiect, care implică calea ferată, se va analiza și aproba de către C.N.C.F. "CFR" – SA în funcție de strategia de dezvoltare a căii ferate, conform Ordinului M.T. nr. 158/1996;

10. Se va ține cont de faptul că, pe linia de cale ferată magistrala 316 Brașov – Ciceu – Deda - Războieni (pe

teritoriul administrativ al municipiului Târgu Mureș) urmează a se executa lucrări de reabilitare, conform Legii nr. 363/26.09.2006 privind aprobarea "Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea I – Rețele de transport, B. Rețeaua de căi ferate, 1. Linii de cale ferată convenționale, cu viteza până la 160 km/h pe trasee reabilitate";

11. Recomandăm, referitor la activitatea feroviară, a se reanaliza interesul manifestat și avantajele pe care le poate aduce dacă face parte dintr-un sistem integrat de transport auto, feroviar și aerian;

12. Precizăm că, în situația în care este nevoie de teren, se poate iniția exproprierea pentru cauză de utilitate publică, în condițiile legii (de exemplu: pentru a realiza drumuri publice, în cazul în care se execută, se modernizează și/sau se reabilitează drumuri publice, pentru a executa aceste lucrări se pot ocupa terenuri aparținând domeniului public și privat al Consiliilor locale precum și terenuri aparținând domeniului privat (persoane fizice și juridice), terenuri care se vor putea obține în urma expropriilor de terenuri, în baza Legii nr. 33/1994, sau prin achiziția de terenuri de la diverși proprietari);

Referitor la teren CFR, precizăm următoarele: Se va respecta cu strictețe zona cadastrală CFR, fiind interzis a încălca (ocupa) terenul din zona cadastrală CFR, întrucât este domeniu public proprietate a Statului Român, administrat de M.T. și aflat în concesiunea C.N.C.F. "CFR" – S.A.(public CFR sau privat CFR), cu limită variabilă așa cum a fost el expropriat, respectiv cumpărat, pentru construirea căii ferate. Limita zonei cadastrale CFR se găsește în arhiva Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov – Serviciul Cadastru

feroviar, unde Planurile de situație cadastrale CFR (Sc. 1:1000) sunt corelate cu Procesele-verbale de delimitare a zonei cadastrale CFR);

În cazul în care se ocupă definitiv suprafețe de teren CFR domeniu public, acest lucru se poate face în conformitate cu prevederile legale – Legea nr.213/1998 și Ord. M.T. nr. 158/1996.

De asemenea, în conformitate cu prevederile H.G. nr. 525/1996, art. 20, alin. (40) privind aprobarea Regulamentului General al Urbanismului, cu modificările ulterioare, *"lucrările de investiții ale agenților economici și ale instituțiilor publice, care afectează zona de protecție a infrastructurii feroviare, se vor autoriza numai cu avizul Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." – S.A. și al Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței"*.

Pe teren CFR nu se pot accepta construcții neferoviare, decât prin transmiterea terenurilor CFR ce reprezintă infrastructura feroviară publică aflate în concesiunea Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" S.A., ce se realizează prin Hotărâre de Guvern, în temeiul art. 12, alin (1) și alin (2), din Legea 213/1998, după aprobarea dată de către Adunarea Generală a Acționarilor a "CFR" – S.A.;

**13.** Beneficiarul trebuie să știe că ordonanța de urgență a Guvernului nr.12/1998, aprobată cu Legea nr.89/1999, *instituie zonă de siguranță a infrastructurii feroviare publice*, în limita de 20 m, măsoarăți de o parte și de alta a axului căii ferate. De asemeni, H.G.nr.581/1998 precizează că **"CFR" – S.A.** are dreptul să utilizeze zona de siguranță a infrastructurii feroviare pentru amplasarea instalațiilor de semnalizare, de siguranță circulației, a instalațiilor și lucrărilor de protecție a mediului.

**14.** La întocmirea Regulamentului Local de Urbanism, se va ține cont de următoarele precizări:

– Se vor menționa obligator, în baza prevederilor legale, subzonele care se află în zona de protecție a căii ferate, astfel cum acestea sunt definite prin actele normative în vigoare (vezi O.U.G. nr. 12/1998 (\*republicată în

2004\*) și H.G. nr. 525/1996 republicată, O.M.T. nr. 158/1996). De asemenea, trebuie să definiți în R.L.U. regulile privind amplasarea și autorizarea construcțiilor în zona de protecție a căii ferate respectiv regulile de utilizare a acestei zone (utilizări permise, utilizări permise cu condiționări și utilizări interzise), următoarele norme legale:

**a.** Prin lege (v. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 12/1998 (\*republicată în 2004\*), aprobată cu Legea nr. 89/1999 (privind transportul pe caile ferate romane si reorganizarea Societatii Nationale a Cailor Ferate Romane), Art. 29, al.(2)) se instituie zonă de siguranță a infrastructurii feroviare publice, în limita de 20,00 m fiecare, măsoarăți de o parte și de alta a axului căii ferate, care cuprinde fâșiile de teren situate de o parte și de alta a axei căii ferate. De asemenea, H.G.nr. 581/1998 precizează că **"CFR" – S.A. are dreptul să utilizeze zona de siguranță a infrastructurii feroviare pentru amplasarea instalațiilor de semnalizare, de siguranță circulației și a celorlalte instalații de conducere operativă a circulației trenurilor, a instalațiilor și lucrărilor de protecție a mediului, construcțiile și instalațiile neferoviare fiind interzise;**

În zona de siguranță, indiferent de proprietarul terenului, ESTE INTERZISĂ amplasarea oricărei alte construcții, rețele edilitare, cale de comunicație sau instalații în afara celor aparținând infrastructurii feroviare. În cazurile în care în limitele zonei de siguranță sunt cuprinse terenuri aflate în proprietate privată, se poate proceda la expropriere pentru cauza de utilitate publică, în condițiile Legii.

**b.** Tot prin lege (v. O.U.G. nr. 12/1998 (\*republicată în 2004\*), Art. 29, al.(4)) se instituie zonă de protecție a infrastructurii feroviare publice, în limita a maximum 100,00 m de la axa caii ferate, care cuprinde terenurile limitrofe situate de o parte și de alta a axei caii ferate, indiferent de proprietar, precum și terenurile destinate sau care servesc, sub orice forma, la asigurarea funcționării acesteia.

În zona de protecție a infrastructurii feroviare SE INTERZICE (v. O.U.G. nr. 12/1998 (\*republicată în 2004\*), Art. 30):

- amplasarea oricăror construcții, fie și cu caracter temporar, depozitarea de materiale sau înființarea de plantații care împiedică vizibilitatea liniei și a semnalelor feroviare;
- utilizarea indicatoarelor și a luminilor de culoare roșie, galbenă, verde sau albastră, care ar putea crea confuzie cu semnalizarea feroviara;
- efectuarea oricăror lucrări, care, prin natura lor, ar putea provoca alunecări de teren, surpări sau afectarea stabilității solului, inclusiv prin tăierea copacilor, arbuștilor, extragerea de materiale de construcții sau prin modificarea echilibrului freatic;
- depozitarea necorespunzătoare de materiale, substanțe sau deșeuri care contravin normelor de protecție a mediului sau care ar putea provoca degradarea infrastructurii feroviare a zonei de protecție a acesteia, precum și a condițiilor de desfășurare normală a traficului feroviar.

În zona de protecție a infrastructurii feroviare se permite:

- executarea lucrărilor de orice fel, în baza reglementărilor emise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (v. O.U.G. nr. 12/1998 (\*republicată în 2004\*), Art.29, al.(5) și Ordinul M.T. nr. 158/1996 - Anexa1);

- executarea amenajărilor și instalațiilor de manipulare, de transvazare sau de depozitare a materialelor, substanțelor sau deșeurilor care contravin normelor de protecție a mediului sau care ar putea provoca degradarea infrastructurii feroviare a zonei de protecție a acesteia, numai pe baza de studii privind implicațiile asupra activității feroviare și de mediu executate de unități de proiectare autorizate, pe baza avizului Companiei Naționale de Cai Ferate "C.F.R." – S.A. și cu autorizația Ministerului Transporturilor (v. H.G. nr.525/1996 republicată, Art. 20 al.(7));
- cedarea, transferul, ocuparea temporară sau definitivă a terenului din patrimoniul Companiei Naționale de Cai Ferate "C.F.R." – S.A., pentru lucrările de interes public, atât în intravilan cât și în extravilan, se face numai cu avizul Companiei Naționale de Cai Ferate "C.F.R." – S.A. și al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (v. H.G. 525/1996 republicată, Art. 20, al.(8)).

În zona de protecție a infrastructurii feroviare, "C.F.R." – S.A. este în drept să amplaseze temporar (v. O.U.G. nr. 12/1998 (\*republicată în 2004\*), Art. 31 și Art. 32):

- materiale și utilaje necesare întreținerii acesteia, în scopul eliminării consecințelor evenimentelor de cale ferată sau al prevenirii oricărui pericol pentru siguranța circulației feroviare;
- parazăpezi pe traseul liniilor ferate aparținând infrastructurii feroviare, supus înzăpezirilor;

15. Totodată veți avea în vedere, referitor la Reglementări urbanistice, privind amplasamente în zona de protecție a căii ferate, următoarele:

– suntem de acord cu amplasarea de zone cu destinația de spații verzi publice, parcuri, zone de agrement cu construcții de suprafață, ușoare de înălțime mică, sau drumuri în afara zonei de siguranță și ținând cont de configurația terenului, etc.;

– nu suntem de acord cu amplasarea de construcții sau efectuarea oricăror lucrări care prin natura lor ar afecta stabilitatea solului sau ar modifica echilibrul freatic, ar afecta terasamentul liniilor ferate, ar afecta linia de cale ferată și circulația feroviară;

–se va ține cont de imaginea prezentată către zona căii ferate (realizarea unei minime amenajări peisagistice).

Sunt interzise următoarele amplasări:

- depozite de deșeuri (metalice - fier vechi, etc.);
- gropi de gunoi menajer;
- stații de epurare de orice fel;
- gropi adânci ce acumulează ape meteorice;
- incinte industriale și depozite cu pericol de incendiu, explozie, poluare a mediului, a solului și pânzelor freatice;
- organizări de șantier abandonate, cu utilaje și construcții degradate;
- instalații poluante care ar afecta terasamentul liniilor ferate, ar afecta linia de cale ferată și circulația feroviară.

În baza prevederilor Art. 46, aliniatul (2) din Legea nr. 350/2001, ceea ce trebuie să definiți în Regulamentul Local de Urbanism subzonele care se află în zona de protecție a căii ferate, astfel cum aceasta este definită prin actele normative în vigoare (vezi O.G. nr. 12/1998 și O.M.T. nr. 158/1996).

De asemenea trebuie să definiți în R.L.U. regulile privind amplasarea și autorizarea construcțiilor în zona de protecție a căii ferate, respective regulile de utilizare a acestei zone (utilizări premise, utilizări premise cu condiționări și utilizări interzise), ținând cont de cele menționate la pct. 12.

**16.** Se va tine cont la fazele urmatoare de proiectare-PUG/PUZ/PUD si/sau DTAC in vederea obtinerii Autorizatiei de construire ,cf.prevederilor din legislatia(implicitferoviara)in vigoare,pentru amplasarea de constructii ale tertilor in zona de protectie a caii ferate este necesar a se solicita Avizul CFR de la Compania Nationala de Cai Ferate „CFR SA”;

**17.**Condițiile menționate la punctele 1-11 din prezentul aviz sunt valabile pentru aceasta etapa preliminară de reactualizare a PUG al mun.Târgu-Mureș ,jud.Mureș.

**18.**Prezentul aviz CFR este valabil numai cada se respecta aceste conditii deoarece ,in cazul in care nu sunt respectate aceste conditii avizul se anuleaza.

**19.**Nerespectarea celor menționate la punctele 1-18 din prezentul acord constituie contravenții sau infracțiuni, după caz ,ce sunt sanctionate conform:

- contravențiile ,cf.HG nr.203 din12.05.1994
- infracțiunile cf.Legii nr.289/11.10.2005

### **2.6.3.Circulația aeriană**

Sectorul aerian

Din punctul de vedere al circulației aeriene UAT municipiul Tg. - Mureș se afla în zonele de referință ale aeroportului Transilvania (Ungheni-Vidrasău) și ale aerodromului Târgu-Mureș, respectiv în suprafețele și zonele de protecție aferente echipamentelor CNS.

Pe teritoriul administrativ (intravilan Tg. - Mureș) este amplasat aerodromul-punct de operare aeroclubului Tg. - Mureș precum și heliportul - punct de operare aeromedical SMURD, care ocupa terenuri amenajate ca zone de circulație aeriană și amenajări aferente.

Pe teritoriul administrativ (intravilan Târgu-Mureș) sunt amplasate echipamente CNS, astfel WAM Comești și WAM Mureșeni având suprafețe de protecție, respectiv zone de protecție.

În suprafețele de protecție  $r=100$  m, în conformitate cu RACR-ZSAC ed.1/2015 modificată și completată art.1.4.1(30) exista interdicție de construire.

Prin REGLENTAREA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ privind stabilirea zonelor cu servituți aeronautice civile și a condițiilor de avizare a documentațiilor tehnice aferente obiectivelor din aceste zone sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană și/sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României RACR-ZSAC, ediția 1/2015 cu modificările ulterioare s-au stabilit zonele cu servituți aeronautice civile ce privesc spațiul aerian de zbor pentru cele trei obiective menționate pentru care pe baza studiilor întocmite de agentul geodez autorizat AACR pentru măsurători în sistemul WGS84, s-au stabilit coordonatele în cadrul cărora pentru documentațiile de urbanism/construire prin certificatul de urbanism se va solicita în mod obligatoriu avizul Autorității Aeronautice Civile Române precum și orice alt tip de aviz prevăzut de legislația specifică în vigoare.

În același timp pentru zonele funcționale ce deservește teritoriile aerodromului/aeroclubului Tg. - Mureș și pe cele ale punctului de operare aeromedical SMURD s-au stabilit reglementări ce privesc zonele de mișcare la sol precum și zonele tehnice aferente, în aceste spații intervențiile de orice fel fiind obligatorii să se realizeze conform studiilor de specialitate avizate în condițiile legii, fiind de asemenea obligatoriu avizul AACR.

Toate prevederile descrise mai sus sunt cuprinse în Regulamentul aferent PUG, UTR TA -zona de circulație aeriană și amenajări aferente și Anexe.

În zona de circulație aeriană și amenajări aferente din intravilan Târgu-Mureș se aplică prevederile Codului Aerian al României 2020, cu referință specială la următoarele articole:

#### **Zone supuse servituțiilor aeronautice**

Art. 85. –

(1) Limitele zonelor supuse servituțiilor aeronautice civile și restricțiile asociate acestor zone se determină de către administratorul aerodromului civil sau, după caz, de către cel al echipamentelor serviciilor civile de navigație aeriană, în conformitate cu reglementările specifice prevăzute la art. 84, se avizează de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, în exercitarea funcției de supervizare a siguranței ce revine acesteia, și se transmit autorităților administrației publice locale și județene pe teritoriul cărora se extind aceste zone, pentru a fi incluse în documentațiile de urbanism și amenajare a teritoriului, iar pentru informare, și instituției prefectului. Emiterea avizului Autorității Aeronautice Civile Române se realizează în conformitate cu procedura aprobată de directorul general al Autorității Aeronautice Civile Române, publicată pe site-ul acestei autorități.

(2) Autoritățile administrației publice locale au obligația integrării în documentațiile de urbanism și de amenajare a teritoriului, în condițiile legii, a zonelor supuse servituțiilor aeronautice determinate și transmise conform alin. (1), împreună cu restricțiile asociate acestor zone.

(3) Autorizația de construire a unui aerodrom civil nou va putea fi emisă numai în condițiile în care zonele supuse servituțiilor aeronautice civile și restricțiile asociate, determinate în conformitate cu reglementările specifice prevăzute la art. 84, sunt incluse în documentațiile de urbanism și de amenajare a teritoriului aprobate în condițiile legii, cu avizul prealabil al Autorității Aeronautice Civile Române.

Art. 87. –

(1) Prin derogare de la dispozițiile art. 10 lit. b) din Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare, orice modificare a regulamentului local de urbanism, precum și orice lucrare sau schimbare a destinației și/sau

utilizării unui teren în zonele supuse servituțiilor aeronautice civile se fac numai cu avizul Autorității Aeronautice Civile Române, emis în exercitarea funcției de supervizare a siguranței ce revine acesteia, iar în cazul aerodromurilor civile utilizate și ca baze de operare pentru aeronave de stat, cu avizul Autorității Aeronautice Civile Române și al Ministerului Apărării Naționale. Avizului Autorității Aeronautice Civile Române, precum și celui al Ministerului Apărării Naționale nu li se aplică dispozițiile legislației privind aprobarea tacită.

(2) Autoritățile administrației publice locale pe raza cărora se găsesc zone supuse servituțiilor aeronautice civile au obligația de a supraveghea respectarea restricțiilor asociate acestor zone și de a transmite



Autorității Aeronautice Civile Române, administratorului aerodromului sau al echipamentului de navigație aeriană din zonele respective documentul de recepție a lucrărilor aferente construcțiilor autorizate în baza avizului Autorității Aeronautice Civile Române.

Art. 88. - În zonele de interes militar și cele supuse servituților aeronautice militare orice modificare a regulamentului local de urbanism, precum și orice lucrare sau schimbare a destinației și/sau utilizării unui teren pot fi efectuate numai cu avizul Ministerului Apărării Naționale, iar în cazul aerodromurilor militare certificate și pentru operațiuni cu aeronave civile, cu avizul Ministerului Apărării Naționale și al Autorității Aeronautice Civile Române.

Art. 89. - Orice persoană fizică sau juridică are obligația respectării restricțiilor impuse prin reglementările specifice referitoare la zonele supuse servituților aeronautice sau, după caz, la zonele de interes militar, precum și prin avizele prevăzute la art. 87 și 88.

#### **Date de teren și obstaculare**

Art. 91.

(3) Persoanele fizice și juridice care realizează pe teritoriul României, cu respectarea legislației specifice, construcții cu înălțimea de la sol mai mare sau egală cu 45 de metri au obligația notificării Autorității Aeronautice Civile Române cu privire la natura construcției, înălțimea și coordonatele acesteia, în termen de 48 de ore de la finalizarea construcției. Notificarea se realizează în conformitate cu procedura aprobată de directorul general al Autorității Aeronautice Civile Române și publicată pe site-ul acesteia. Autoritatea Aeronautică Civilă Română informează în mod corespunzător, după caz, administratorul aerodromului civil certificat în vecinătatea căruia este amplasată construcția, precum și Ministerul Apărării Naționale.

(4) Construcțiile prevăzute la alin. (3) trebuie balizate și, după caz, marcate în conformitate cu reglementările specifice emise de Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, la propunerea Autorității Aeronautice Civile Române.

#### **Zona de circulație aeriană și amenajări aferente este reglementată prin:**

REGLEMENTAREA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ privind stabilirea zonelor cu servituți aeronautice civile și a condițiilor de avizare a documentațiilor tehnice aferente obiectivelor din ac zone sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană și/sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României RACR-ZSAC, ediția 1 / 2015, (1453/2018:

Nota.

Se va respecta art.5.7 din RACR-ZSAC ed.1/2015 modificată și completată:

**5.7. – (1)** Pentru declararea zonelor cu servituți aeronautice civile și instituirea regimului de protecție corespunzător, autoritățile administrației publice locale vor include aceste zone în planurile de urbanism generale și zonale și vor integra datele specifice referitoare la caracteristici, restricții, obligații, condiții/posibilități de utilizare (inclusiv culturile și lucrările agricole permise pe terenurile limitrofe aerodromurilor, pentru prevenirea pericolului concentrării păsărilor și animalelor sălbatice).

**(2)** Planurile de urbanism generale și zonale, incluzând zonele cu servituți aeronautice civile, trebuie avizate de către AACR.

**(3)** Dacă zonele cu servituți aeronautice civile se extind peste mai multe unități administrativ-teritoriale, procedura indicată la alin. (1) și (2) trebuie să fie derulată de fiecare dintre autoritățile administrației publice locale implicate, potrivit părții care îi revine, astfel încât să se asigure continuitatea zonelor integrale și unitatea regimului de protecție instituit.

Se va respecta art.2.3 din RACR-ZSAC ed.1/2015 modificată și completată:

#### **2.3. Servituți aeronautice de balizare**

**2.3.1.** Servituțiile aeronautice de balizare se referă la semnalarea prezenței obstacolelor care constituie un risc potențial de coliziune pentru aeronave și a zonelor de aerodrom cu restricții de utilizare.

**2.3.2.** Semnalizarea obstacolelor se realizează prin:

**A)** marcaje (vopsire specifică) sau balize (stegulețe, corpuri specifice) - pe timp de zi cu vizibilitate bună;

**B)** lumini specifice (balizare luminoasă) - pe timp de noapte sau de zi cu vizibilitate redusă.

**2.3.3.** În zonele cu servituți aeronautice civile trebuie marcate pentru zi și balizate pentru noapte obstacolele care:

**A)** depășesc/penetrează suprafețele de limitare a înălțimii obstacolelor;

**B)** prezintă pericol pentru zborul aeronavelor (coșuri de fum industriale, piloni și/sau stâlpi instalați pe proeminențe de teren ori pe terasele unor clădiri înalte, construcții și/sau instalații de mare gabarit, inclusiv clădirile aeroportuare și mijloacele CNS și meteorologice).

**2.3.4.** În exteriorul zonelor cu servituți aeronautice civile trebuie marcate pentru zi și balizate pentru noapte obstacolele care:

**A)** au înălțimi de 45 m și mai mari;

**B)** au fost identificate, pe baza unei analize de specialitate, că prezintă pericol pentru zborul aeronavelor.

**2.3.5. - (1)** Liniile electrice aeriene cu înălțimea stâlpilor de peste 25 m și care traversează drumuri naționale, autostrăzi, căi ferate sau cursuri principale de apă trebuie semnalizate după cum urmează:

**A)** conductorii din deschiderea de traversare, prin marcare pentru zi (cu balize);

**B)** stâlpii de traversare, prin marcare pentru zi (vopsire).

**(2)** Stâlpii de traversare cu înălțimi de 45 m și mai mari trebuie să fie balizați pentru zi (vopsire) și pentru noapte (lumini).

**(3)** În cazurile stabilite pe baza unei analize de specialitate, conductorii din deschiderea de traversare trebuie să fie marcați pentru zi (cu balize) și pentru noapte (cu lumini specifice).

**2.3.6.** Pentru siguranța operării aeronavelor, zonele de aerodrom cu restricții de utilizare: piste și căi de rulare închise (sau părți ale acestora), zone inutilizabile, suprafața pistei până la prag etc., trebuie semnalizate corespunzător pe timp de zi și pe timp de noapte, prin marcaje, panouri, balize și lumini specifice.

**2.3.7.** Mijloacele vizuale utilizate (marcaje, panouri, balize, lumini) trebuie să fie conforme cu prevederile reglementărilor aeronautice de profil.

Cotele aeroportului, respectiv a aerodromului și heliportului sunt următoarele:

"COORDONATELE PRAGURIDETERMINATE PE ELIPSOIDUL WGS-84Coordonate geodezice"			
AEROPORTUL TRANSILVANIA TARGU-MURES			
Denumirea punctului	B (Latitudinea)	L (Longitudinea)	H
	[° ' '' ]	[° ' '' ]	MN 1975
			(cota) [m]
THR_25	46°28'12".53	24°25'29".92	
THR_07	46°27'55".01	24°24'00".25	
"COORDONATELE PRAGURIDETERMINATE PE ELIPSOIDUL WGS-84Coordonate geodezice"			
AERODROM MURES			
Denumirea punctului	B (Latitudinea)	L (Longitudinea)	H
	[° ' '' ]	[° ' '' ]	MN 1975
			(cota) [m]
PRAG-23	46°32'07".643	24°32'03".18	
PRAG-05	46°31'52".604	24°31'29".75	
COORDONATE PUNCT DE REFERINTA HELIPORT SPITAL CLINIC JUDETAN DE URGENTA TARGU MURES			
Denumire punct	Latitudine	Latitudine	Cota MN 75
	° ' ''	° ' ''	
PUNCT DE REFERINTA	46°33'36".33N	024°35'01".86E	

## 2.6.4 – Rețeaua navală

Râul Mureș nu este navigabil pe raza municipiului Tg-Mureș.

### Mijloace alternative de mobilitate

Pentru descongestionarea traficului, pentru asigurarea mobilității în municipiu va fi încurajată în principal folosirea de mijloace alternative de transport: transportul în comun, utilizarea bicicletelor, inclusiv circulația pe jos în zonele centrale. Conform liniilor directe elaborate de Comisia Europeană este evidențiat că „infrastructura trebuie construită, întreținută și modernizată pe principiul accesibilității pentru toți. Un mediu urban cu mai mare siguranță și securitate ar putea încuraja cetățenii să recurgă mai mult la transportul în comun, la ciclism și la mersul pe jos, ceea ce nu numai că ar duce la atenuarea congestiilor de trafic și la reducerea emisiilor, ci ar avea și efecte pozitive asupra sănătății și bunăstării oamenilor.”

## 2.7. Intravilan existent. Zone funcționale. Bilanț teritorial

BILANȚ TERITORIAL	EXISTENT	
	Ha	%
ZONA CU FUNCȚIUNI COMPLEXE DE INTERES PUBLIC	214.35	6.55
ZONA INSTITUȚII ȘI SERVICII PUBLICE	292.52	8.94
ZONA LOCUIRE	896.80	27.42
ZONE MIXTE	210.35	6.43
ZONA FUNCȚIUNI TURISTICE	20.81	0.64
ZONA ACTIVITĂȚILOR DE PRODUCȚIE /DEPOZITARE	144.51	4.42
ZONA SERVICII ȘI ALTE ACTIVITĂȚI TERȚIARE	406.68	12.43
ZONA CĂI DE COMUNICAȚII din care:	257.75	7.88
CĂI DE COMUNICAȚII RUTIERE	215.00	6.57
CĂI DE COMUNICAȚII FERROVIARE	41.75	1.28
CĂI DE COMUNICAȚII AERIENE	1.00	0.03
ZONA SPAȚII VERZI DE AGREMENT, SPORT, TURISM	73.55	2.25
ZONE VERZI PENTRU PETRECEREA TIMPULUI LIBER ȘI DE PROTECȚIE din care:	97.32	2.97
ZONE VERZI PLANTATE DE FOLOSINȚĂ SPECIALIZATĂ	30.45	0.93
PLANTAȚII DE AGREMENT ȘI DE PROTECȚIE A APELOR ȘI VERSANȚILOR	66.87	2.04
ZONA GOSPODĂRIRE COMUNALĂ -TEHNICO EDILITARĂ	18.42	0.56
ZONA GOSPODĂRIRE COMUNALĂ -CIMITIRE	25.68	0.78
ZONE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ	49.20	1.50
APE	45.70	1.40
TEREN AGRICOL ÎN INTRAVILAN	517.64	15.83
TOTAL INTRAVILAN	3271.28	100.00

## SUPRAFAȚA ADMINISTRATIVĂ Mun. TÂRGU-MUREȘ 4930,00 Ha

### 2.7.1. ZONE FUNCȚIONALE (Analiza SWOT)

Zona centrului istoric și zona centrală (alte zone cu tradiție istorică)

Puncte forțe:

- Identitate puternică a ansamblului istoric, generat de "orașul de sus", "orașul de jos", "cetate", datorită calității lor spațiale (structura urbana și arhitecturală);
- Calitatea cetății, a valorilor istorice și arhitecturale, a spațiilor verzi și a piațetelor din jurul zonei central;
- Oraș multicultural cu teatre, orchestra filarmonică, muzee, clădiri de cult, etc);
- Prezența locuirii în zona istorică și central.

**Puncte slabe:**

- Lipsa unei bănci de date privind evoluția parcelarului și starea patrimoniului construit ce aparține zonei istorico-centrale;
- Prezența excesivă a circulației rutiere a autovehiculelor în spațiul urban al zonei central istorice;
- Spații verzi publice reduse în zona istorică și în spațiul celei centrale;
- Retailul local este pe cale de dispariție;

**Oportunități:**

- Reducerea treptată a circulației autovehiculelor în zona istorică și centrală;
- Dezvoltarea unui program de parcaje subterane;
- Promovarea de studii și programe specifice pentru zone istorice și central, însoțite de concursuri de proiecte pentru obiective și spații publice de calitate;
  - Existența unor suprafețe vacante sau restructurabile în zona centrală, capabile să acomodeze un mixaj echilibrat de funcțiuni de locuire+servicii;

**Zone rezidențiale (locuințe individ., loc. semicolective, loc. colective)**

**Puncte forțe:**

- Calitate a vieții (mediul rezidențial) peste media națională (relația locuire-dotări, niveluri de poluare, infraționalitate);
- Piață imobiliară cu dinamică echilibrată (nu există criză de locuințe, nu există supraofertă);
- Varietate tipologică, ofertă diversificată de tipuri de locuințe.
- Tendință de creștere a cererii de locuințe pe fondul dezvoltării economice și a creșterii veniturilor (creștere a cantumului spațiului locativ care revine unui membru al familiei);
- Pondere redusă a locuirii precare;

**Puncte slabe:**

- Zone de locuințe densificate, cu potențial redus de restructurare;
- Cartiere izolate față de zona centrală a orașului (Unirii, Mureșeni);
- Calitate nesatisfăcătoare a mediului rezidențial în unele zone de locuire colectivă;
- Efecte perturbatoare rezultate din alăturarea unor concentrări de industrie și cartiere de locuințe (zona de sud);
- Tendință demografică negativă.

**Oportunități:**

- Dezvoltarea unor ansambluri de locuit în unele zone neutilizate ale orașului;
- O creștere a variației în ceea ce privește tipologia locuirii și a mediului de viață înconjurător va oferi locuitorilor mai multe opțiuni de a trăi și va configura orașul mult mai interesant din punct de vedere spațial;
- Creșterea densității în jurul nodurilor de transport public;
- Zone rezidențiale mixte, verzi, de business și diferite tipuri de funcțiuni în împrejurimi în scopul creerii de zone confortabile, vii pentru toți utilizatorii cu reducerea traficului;
- Accentuarea identității curente și/sau a celei noi a diferitelor cartiere pentru a produce mai multă variație în interiorul orașului.

**Zone verzi și pentru petrecerea timpului liber (relația oras-raul Mureș).**

**Puncte forțe:**

- Cadru natural valoros și diversificat, cu un important aport ecologic și factor de atractivitate turistică pentru oraș;
- Existența unor spații verzi de calitate, foarte apreciate de cetățeni;
- Prezența raului Mureș și a altor cursuri de apă în oraș și în zona periurbană ale căror culoare generate de albi pot fi amenajate ca spații verzi și zone de circulație alternativă;
- Calitatea istorică a orașului vechi ca zonă de petrecere a timpului liber

**Puncte slabe:**

- Distribuție neomogenă a spațiilor verzi în oraș;

- Stare deficitară a spațiilor verzi existente, în interiorul cartierelor de locuire colectivă cu densități ridicate;
- Rezerve reduse de teren aflate în proprietate publică pentru amenajarea de noi parcuri;

#### Oportunități:

- Încercarea de a combina noile dezvoltări rezidențiale cu dezvoltarea spațiilor verzi;
- Actualizarea spațiilor publice; deseori sunt bine proporționate dar neglijate;
- Creșterea gradului de conștientizare al colectivităților prin proiecte care să crească calitatea spațiului public;
- Conectarea spațiilor verzi existente cu cele nou create și crearea unor promenade scenice și a unor coridoare ecologice între acestea;
- Dezvoltarea malului r. Mureș în scopul practicării unor activități de recreere;
- Folosirea pădurilor adiacente în scop de recreere și activități ecologice;
- Crearea de facilități de petrecere a timpului liber în jurul orașului prin crearea de piste de biciclete, cu trasee care să includă cartierele rezidențiale, băile sărate, zonele cu luciu de apă;
- Continuarea amenajării zonelor verzi în vecinătatea cetății și zona clinicilor;
- Crearea de noi spații verzi în interiorul orașului și împrejurimi, amenajate cu spații de joacă, sport, plimbare;
- Plantarea mai multor arbori în lungul străzilor și bulevardelor;

#### Zone de producție

##### Puncte forte:

- Populație multi-etnică cu orientare internațională și aptitudini lingvistice bune;
- Cantitatea afacerilor orientate spre servicii sau IT este în creștere;
- Existența rezervelor de suprafețe de teren în interiorul orașului sub forma fostelor platforme industriale cu potențial de restructurare;
- Dinamică investițională pozitivă, în mod special în sectorul servicii, producție, transporturi și turism;
- Șomaj relativ redus, pondere redusă a sărăciei;
- Poziție geografică centrală la întreținerea mai multor coridoare de transport, infrastructură de transport modernă sau în curs de modernizare (aeroport, autostrăzi viitoare, CF.);

##### Puncte slabe:

- Concurență crescândă pe piața locațiilor de investiții din partea altor centre urbane (Brașov, Cluj) și din partea localităților (orașe și comune) din regiune;
- Tendință negativă de evoluție demografică;
- Tendință de descreștere a populației active prin îmbătrânire;
- Infrastructură insuficient dezvoltată pentru producție și servicii (sector financiar, afaceri, comunicare, comerț, turism);
- Nivel scăzut al trendului inovațional în întreprinderi
- Prestarea uneori a unor munci sub nivelul de calificare
- Lipsa unei coordonări între agențiile de training și angajatori și între sistemul educațional și necesarul de forță de muncă

#### Oportunități:

- Dezvoltarea domeniilor de excelență ca vectori de amplificare a funcțiilor economice (servicii medicale, învățământ superior, IT);
- Crearea de centre de cercetare și instruire că interfața între producție și învățământul superior;
- Reglarea ofertei cu cererea de forță de muncă;
- Extinderea serviciilor turistice;
- Crearea mai multor incubatoare de afaceri pentru a ajuta societățile noi;

#### ZONE CU TERENURI CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

Aceste zone vor fi reglementate cf. ordinului MLPAT, MAPN, MI, Ministerului Justiției, SRI, SIE, STS, SPP nr.3376/MC/M3.556/2102/667/C1/4093/2012/14083/D-821 din 1996 pentru aprobarea condițiilor de autorizare a construcțiilor cu caracter militar.

În aceste zone se va permite construirea doar cu avizul instituțiilor susmenționate (în cazul MAPN de către Marele Stat Major).

Pe teritoriul administrativ al mun.Târgu-Mureș MAPN are în administrare imobilele nr.462,614,827,1535,2262,2302,2771,2951, și 5122 în suprafața de 487.713 mp din care 154.566 mp în extravilanul localității și 333.147 mp în intravilanul localității.

#### Protecția peisajului; Monumente ansambluri și situri istorice

Conform Legii nr. 451/2002 pentru ratificarea Convenției Europene a Peisajului, adoptată la Florența la 20 octombrie 2000, "Peisajul desemnează o parte de teritoriu percepută ca atare de către populație, al cărui caracter este rezultatul acțiunii și interacțiunii factorilor naturali și/sau umani".

"Protecția peisajului cuprinde acțiunile de conservare și menținere a aspectelor semnificative sau caracteristice ale unui peisaj, justificate prin valoarea sa patrimonială derivată din configurația naturală și/sau de intervenție umană".

Studiul arheologic privind siturile arheologice reperate în zona lor de protecție, aflate pe teritoriul mun. Târgu-Mureș evidențiază următoarele suprafețe:

Sit		Regim Juridic protecție	Suprafata zona de protecție (ha)
1	RAN 114 328.11 sub incidenta LMI-MS-II-a-A-15453	AR1/R	14.50
3	RAN 114 328.06 sub incidenta LMI-MS-II-a-A-15453	AR1/R	
14	Sub incidenta LMI-MS-II-a-A-15452	AR1/R	
2	RAN 114 328.03 sub incidenta LMI-MS-II-a-A-15454 LMI-MS-II-a-A-15475	AR2/R	21.45
5	Fara coduri RAN sub incidenta LMI-MS-II-a-A-15454	AR2/R	
4	Fara coduri RAN sau LMI	AR4/R	9.32
12	- Se propune includere in RAN	AR4/R	
6	RAN 114 328.01 sub incidenta LMI-MS-I-s-B-15338	AR6/R	8,57
7	RAN 114 328.02 sub incidenta LMI-MS-I-s-B-15339	AR7/R	15,64
8	RAN 114 328.07 sub incidenta LMI-MS-II-a-A-15433	AR5/R	7.61
9	Fara coduri RAN sau LMI	AR3/R	11,68
21	Se propune includere in RAN sub incidenta LMI-MS-II-a-15520	AR3/R	
10	Fara localizare - RAN 1140328.05		
11	Fara localizare-Se propune includere in RAN		
13	RAN 114 328.10 sub incidenta LMI-MS-II-a-A-15452 LMI-MS-II-a-A-15460	AR1/R	6,37
17	RAN 114 328.11 sub incidenta LMI-MS-II-a-A-15452 LMI-MS-II-a-A-15479	AR1/R	
15	Se propune includere in RAN	AR5/R	8,13
16	RAN 114 328.36 sub incidenta LMI-MS-II-a-A-15452 LMI-MS-II-m-A-15552	AR1/R	5,13
18	Se propune includere in RAN	AR10/R	6,82
19	RAN 114 364.02 sub incidenta LMI-MS-I-s-B-15368	AR9/R	27.60
20	RAN 114 337.01	AR8/R	9.10

Instituirea zonelor de protecție prin delimitarea urbanistică înlocuiește statutul tranzitoriu instituit prin prevederile art.59 din Legea 422-2001.

Conform studiului istoric Municipiul Târgu-Mureș se caracterizează printr-un număr semnificativ de monumente și ansambluri istorice de interes național (înscrise în LMI având categoria valorică A) și de interes local (înscrise în LMI având categoria valorică B);

#### **Zone de protecție ale monumentelor istorice. Definiere.**

Pentru fiecare monument istoric se instituie zona sa de protecție prin care se asigură conservarea integrată a monumentului istoric și a cadrului său construit sau natural

Zona de protecție, constituită ca un teren format din parcele cadastrale situate în jurul monumentului, asigură perceperea nealterată a acestuia. În zona de protecție se instituie servituțile de utilitate publică și reglementările de construire pentru:

-Păstrarea și ameliorarea cadrului natural al monumentului prin înlăturarea sau diminuarea factorilor poluanți de orice natură;

-Păstrarea și ameliorarea cadrului arhitectural-urbanistic al monumentului prin aprobarea și supravegherea construirii;

-Păstrarea și valorificarea potențialului arheologic.

#### **Delimitarea zonelor construite protejate**

Zona construită protejată instituită în jurul unui monument sau ansamblu istoric, cuprinde monumentul, ansamblul său situl clasate, împreună cu zona de protecție aferentă.

Stabilirea suprafețelor acestor tipuri de zone are în vedere, în ordine:

- Stabilirea bunurilor de patrimoniu;
- Delimitarea zonelor de protecție ale bunurilor clasate;
- Delimitarea zonei protejate generate de bunurile clasate ca învăluitoare a tuturor zonelor de protecție ale bunurilor de patrimoniu clasate.

În cazul zonelor construite protejate instituite pentru protejarea patrimoniului construit, acestea reprezintă suma valorilor grupate care necesită protecție.

Delimitarea zonei construite protejate se face pe limite existente de parcele și se recunoaște în documentația scrisă și desenată, fie prin menționarea numerelor poștale sau a reperelor cadastrale, fie prin menționarea numelor proprietarilor, fie după alte elemente reperabile pe teren (ex. Maluri de ape, linii electrice etc.)

#### **DEFINIREA ZONEI CONSTRUITE PROTEJATE**

Pentru mun. Târgu-Mureș zona construită protejată a fost definită în cadrul studiului istoric de fundamentare întocmit de UAIM pentru primul plan urbanistic proiectat pentru Târgu-Mureș după anul 1990 (aprobat în anul 2002).

Studiul aferent reactualizării PUG modifică și completează această propunere inițială având în vedere:

##### A. Bază legală

Protejarea monumentelor istorice se realizează și prin instituirea zonei de protecție, conform art. 9 alin. (1) al Legii 422-2001

„(...) Pentru fiecare monument istoric se instituie zona sa de protecție, delimitată pe baza reperelor topografice, geografice sau urbanistice, în funcție de trama stradală, relief și caracteristicile monumentului istoric, după caz, prin care se asigură conservarea integrată și punerea în valoare a monumentului istoric și a cadrului său construit sau natural.”

##### B. Scopul

Instituirea zonei de protecție are două scopuri:

1. conservarea integrată, respectiv asigurarea integrității monumentului istoric în condiții de funcționare și utilizare contemporană a imobilelor din zona de protecție, și
2. punerea în valoare a monumentului și a cadrului său construit sau natural, respectiv asigurarea condițiilor de funcționare a monumentului istoric, și de percepere vizuală adecvată a monumentului istoric în cadrul sau construit ori natural

Mijloacele prin care se ating cele două scopuri sunt instituirea de reglementări speciale în zona delimitată ca zonă construită protejată, cf. Art. 9 alin. (3) și (4):

„(3) Autoritățile publice locale competente vor include în planurile urbanistice și în regulamentele aferente zonele de protecție, delimitate conform alin. (2) ”

„(4) În zona de protecție pot fi instituite servituți de utilitate publică și reglementări speciale de construire prin planurile de regulamentele de urbanism aprobate și avizate conform legii.” și controlul respectării acestora prin mecanismul de avizare instituit prin lege.

C. Metoda de delimitare a zonei construite protejate urmărește două obiective:

- \* atingerea scopurilor instituirii zonei de protecție și
- \* reducerea impactului birocratic al avizărilor instituite prin lege

#### **Descrierea metodei de definire a zonei construite protejate**

Definirea zonei construite protejate precum și delimitarea ei a avut în vedere:

- Specificul teritoriului urban al mun. Târgu-Mureș caracterizat de prezența r. Mureș și a teraselor sale generatoare de peisaj urban definit ca „marele peisaj”, „belvederi”, culoare de vizibilitate, cornișe, conuri de vizibilitate), perspective (puncte de focalizare asupra monumentelor istorice, pereți urbani, etc).
- Textura urbană generată de „Orașul de sus” și de „Orașul de jos” alcătuită diferențiat ca spații urbane, trama stradală și parcelar și dezvoltată în paralel cu funcțiuni distincte în diferite perioade istorice.
- Tiparul de dezvoltare imprimat de prezența principalelor legături de acces în teritoriu materializate în timp ca axe de dezvoltare urbană (nord-sud și est-vest)
- Specificul arhitectural al cadrului construit, marcat în prezența Cetății, a celor două piețe (p-ta Bolyai și p-ța Trandafirilor) cu caracteristici și „pereți urbani” distincți a modului de construire în spații largi, nefortificate, a concentrării clădirilor celor mai valoroase în diferite perioade istorice cu încadrarea ce decurge din aceasta.

#### **Criterii de definire/delimitarea a zonei construite protejate**

Delimitarea zonei construite protejate s-a realizat prin utilizarea criteriilor de definire și stabilire a ariei de manifestare a acestora în teritoriul urban.

S-a avut în vedere selectarea calității diferitelor componente ale criteriilor:

- Istorice (arii cu o proporție importantă de elemente patrimoniale de interes istoric);

-Urbanistice/arhitecturale (arii cu o proporție importantă de elemente patrimoniale de interes urbanistic și arhitectural).

- Funcționale (arii în care s-au manifestat programe funcționale caracteristice, operațiuni urbanistice importante, lucrări importante de echipare a teritoriului-hidrotehnic, edilitare, drumuri, căi ferate);

- De vizibilitate (limitele perspectivelor vizuale relevante pentru perceperea în condiții bune a cadrului construit, natural și a relației dintre acestea);

### **Definirea zonelor construite protejate după tip și grad de protecție**

Zona construită protejată a fost delimitată pe teritoriul relevant aferent conservării fizice a patrimoniului construit precum și a percepției sale corespunzătoare în raport cu compoziția urbanistică arhitecturală și a spațiului natural aferent.

Propunerea de delimitare a zonei construite protejate cuprinde 10 perimetre cu următoarele zone:

Zona I - 350,90 ha

Reprezintă zona construită protejată suprapusă zonei centrale în care se regăsește tiparul nucleului istoric de formare și dezvoltare a localității împreună cu trama stradală și configurația țesutului urban tradițional. În această zonă se regăsesc majoritatea valorilor arhitecturale și urbanistice, formate din spații publice, clădiri și ansambluri de clădiri inclusiv rezervația de arhitectura reprezentată de conturul incintei fortificate ce aparține cetății.

Regulamentul propus, deși preponderent conservativ lasă loc și pentru intervenții contemporane inovative, cu accent pe păstrarea caracterului arhitectural al fronturilor și insulelor construite, conservarea și amenajarea spațiilor neconstruite, conservarea și valorificarea perspectivelor valoroase.

Zona II – 26,12 ha

Reprezintă zona construită protejată generată de ansamblul urban „Cartierul Oncea” -case muncitorești și parcelarul aferent. Zona cuprinde în afara tramei stradale, a parcelarului și a clădirilor de locuit, preponderent cuplate, spații publice de calitate și vecinătatea constituită de peisajul generat de ultimul braț al râului Mureș aflat în stare naturală.

Reglementările vizează conservarea și valorificarea peisajului urban generat de aceste componente valoroase precum și al imaginii arhitecturale bazate pe similitudinea vecinătății.

Zona III – 0,94ha

Reprezintă zona construită protejată ce conține două clădiri prezente în LMI la categ. B, dintre care una reprezentând fosta stație de epurare, construită la începutul sec. XX iar cealaltă, o clădire ce a avut inițial destinația de clădire de locuit și aparține aceleiași perioadă istorice.

Reglementarea zonei are în vedere conservarea și valorificarea potențialului de imagine oferit de cele două imobile, în condițiile fragilității structurii urbane cereia le aparține.

Zona IV – 6,39 ha

Reprezintă zona construită protejată generată de clădirea spitalului de boli contagioase, fosta casa, împreună cu parcul ce o înconjoară. Zona s-a delimitat pe criteriul relațiilor vizuale și a interferenței între zona antropică și cea naturală creată de prezența spațiilor plantate. Reglementarea are în vedere conservarea și protecția culorilor vizuale generate de vecinătatea construit/parc; punerea în valoare a monumentului și a cadrului sau construit și natural.

Zona V – 7,82 ha

Reprezintă zona construită protejată ce conține două clădiri prezente în LMI la categoria B, reprezentând două corpuri ale Căminului de bătrâni construit la începutul sec. XX.

Reglementarea are în vedere recuperarea și protejarea imaginii oferite de cele două monumente, în condițiile unor vecinătăți mai puțin favorabile construite din ansamblu de locuințe colective și spații de producție aflate în proces de reconversie.

Zona VI – 6,53 ha

Reprezintă zona construită protejată generată de ansamblul urban „case muncitorești” și parcelarul aferent. Zona cuprinde, în afara tramei stradale, a parcelarului și a clădirilor de locuit cuplate, spații urbane de calitate generate de profilele stradale cu grădinile aferente precum și noua vecinătate prietenoasă oferită pe latura estică de un amplu traseu pietonal creat în zona de locuințe colective în deceniul '60 al sec. XX -lea, pe latura de nord de prezența parului Poclos.

Reglementările vizează conservarea și valorificarea peisajului urban generat de aceste componente valoroase precum și al imaginii arhitecturale bazate pe similitudinea vecinătății.

Zona VII – 7,50 ha

Reprezintă zona construită protejată generată de peisajul compus din parcul Platoul Cornești, zona tradițională cu funcțiuni recreative ce conține elemente peisagere („marele peisaj”) generat de cornișa a III-a a r. Mureș; prezența unei vegetații speciale create de specii valoroase de arbori: arțarul (acer negundo), platanul (platanus acerifolia), castanul sălbatic (aesculus acerifolia), bradul argintiu (abies conelo), molidul (picea abies), arinul (aenus glatinosa), stejarul (querqus robur), și a clădirii restaurantului cu o arhitectură și



vizibile influențe secesion, fac din această zonă un obiectiv importantă de peisaj unde contribuția spațiului natural amenajat se completează cu valoarea clădirii și a perspectivelor asupra peisajului specific pentru Târgu-Mureș.

Reglementările vizează conservarea și valorificarea peisajului natural antropic generat de elementele descrise, cu posibilitatea intervenției de corecție și revalorizare a zonei.

Zona VIII – 31,07 ha

Reprezintă zona construită protejată generată de ansamblul fostei școli militare de cadeți, astăzi Institutului de Medicină și Farmacie și vecinătățile acestui naturale (Pădurea Mare) și construite (Parcul eroilor).

Ansamblul reprezintă un exemplu unic al unui proiect de urbanism și construire integrat coerent, de spații peisagere și construite, îmbinate armonios, în stare de conservare foarte bună deși au trecut prin diferite etape de funcționare din momentul constituirii-inceputul sec. XX.

Regulamentul propus, deși preponderent conservativ, lasă loc pentru intervenții contemporane inovative, cu accent pe localizarea acestor spații destinate dezvoltării în scopul păstrării caracterului arhitectural și peisager extrem de coerent al conceptului inițial.

Zona IX – 12,65 ha

Reprezintă zona construită protejată generată de peisajul compus de malul r. Mureș, brațele sale mai vechi sau mai noi, amenajările generate de prezența sa (fostul ansamblu de mori), barajul și amenajarea hidrotehnică a canalului turbinei. Prezența cadrului construit al amenajării hidrotehnice completat cu cele două foste locuințe pentru muncitori ale fabricii de mobilă Szekely și Rethi întregesc imaginea urbană a zonei.

Reglementările vizează conservarea și valorificarea peisajului natural/antropic generat de elementele descrise, cu posibilitatea recuperării fondului construit și a intervențiilor de corecție și revalorizare a zonei.

Zona X - 4,17 ha

Reprezintă zona construită protejată generată de ansamblul urban al gării istorice principale împreună cu parcul aferent. Zona cuprinde cladiril și amenajările aferente gării precum și o clădire ce a avut funcțiunea de locuințe pentru angajații căilor ferate împreună cu spațiul public aferent ce include și parcul; aceste componente sunt propuse spre clasare ca „ansamblul gării” fiind considerate ca valoroase arhitectural și memorial și cu potențial de integrare în amenajări de factură contemporană ale spațiului public.

Reglementarea vizează conservarea și valorificarea peisajului urban generat de aceste componente valoroase, lăsând loc și intervențiilor contemporane inovative necesare pentru un asemenea loc.

Limitele zonei construite protejate urmăresc în general limitele de proprietate acolo unde acest lucru a fost posibil și sunt descrise prin puncte identificate prin coordonate în sistem șterea 70(x, y).

## 2.8. Zona cu potențial de risc natural

### Referiri la inundabilitatea zonei:

Legea 575 din 21 octombrie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, în secțiunea a V-a “Zone cu risc natural”, Anexa 5, menționează Municipiul Târgu-Mureș ca fiind amplasat în zona expusă riscurilor naturale de inundații pe cursuri de apă.

După inundațiile din 1970, raul Mureș a fost îndiguit în orașul Târgu-Mureș pe ambele maluri, aceste construcții hidrotehnice fiind dimensionate pentru a reduce riscul producerii de viituri, conform calculelor efectuate, acestea fiind posibile o dată la o sută de ani.

În ultimii ani au fost efectuate lucrări de punere în siguranță a celor două baraje existente pe raza orașului.

Pe raza unității administrativ teritorială a mun. Târgu-Mureș, județul Mureș există următoarele lucrări hidrotehnice aflate în administrarea Administrației Bazinală de Apă Mureș:

«îndiguire și regularizare r. Mureș și afluenții», având caracteristicile tehnice: **L<sub>di</sub>**=33,45 km, **L<sub>reg</sub>**=22,4 km, **L<sub>cons</sub>**=25,1 km din care

- «Regularizare pr. Cocoș la Târgu-Mureș», **L<sub>reg</sub>**=2,4 km, **L<sub>cons</sub> p<sub>ereu</sub>** 2,4km, **L<sub>di</sub>**=2,1 km, **H<sub>med</sub> d<sub>i</sub>**=2 m

- «Regularizare pr. Pocloș la Târgu-Mureș» **L<sub>reg</sub>** =5,1 km, **L<sub>cons</sub>**=10,2 km (5,2 km zid de sprijin și 5 km p<sub>ereu</sub> de piatră)

- «Consolidare de mal r. Mureș la Târgu-Mureș» **L<sub>cons</sub>** =15 km (piatră brută)

Pe teritoriul administrativ al mun. Târgu-Mureș nu sunt, la această dată, obiective de investiții în curs de promovare

### Observație:

Există studiu de fezabilitate pentru "Lucrări de amenajare a pârâului Pocloș pe raza municipiului Târgu-Mureș pentru apărare împotriva inundațiilor și ecologizare "

Este aprobată regularizarea raului Mureș în zona barajului de priza AzoMureș, amenajare care va fi realizată în următorii doi ani și care va proteja de inundații mai multe sute de ha de teren.

În momentul de față, pe raul Mureș, sunt în plină desfășurare lucrări de consolidare a digurilor cuprinse între cele două baraje din oraș, lucrări ce vor contribui la sporirea capacității de apărare a zonei limitrofe locuite, concomitent cu posibilitatea de extindere a activităților de agrement din municipiu.

Existența construcțiilor hidrotehnice cu rol de apărare de pe celelalte cursuri de apă de pe raza municipiului diminuează riscul de inundații foarte mult. Astfel se poate aprecia că sunt șanse de depășire a capacității de apărare oferite de unele regularizări și îndiguiri împotriva viiturilor, o dată la 50 de ani în zona limitrofă Pocloșului, pr. Roka și Cocoș, sau o dată la 20 de ani în zonele limitrofe pârâului Voiniceni și Beșa.

Pentru atenuarea riscului de producere a inundațiilor din aceste zone este necesară promovarea permanentă de extindere a lucrărilor cu rol de apărare sau de întreținere a celor existente. Pentru viitorul apropiat sunt propuse spre aprobare lucrări de decolmatare a paraului Budiu și Rocă și acțiuni de recalibrare a paraului Voiniceni, la Sântana.

Pentru zonele afectate accidental de inundații trebuie efectuate măsurători topografice, întocmite documentații de specialitate (HĂRȚI DE RISC), precum și propuneri de lucrări etapizate pentru reducerea riscului de inundabilitate, cât și prin punerea în practică a acestora prin lucrări de apărare împotriva inundațiilor (reprofilări ale albiilor pentru mărirea secțiunii de transport; căderi de beton pentru atenuarea pantelor; protecții de mal cu zid de gabioane, ziduri de sprijin, peree; praguri de anrocamente, etc.)

Se vor stabili sisteme de verificare și de control în timp a lucrărilor efectuate pentru a verifica eficacitatea lucrărilor executate.

Zonele cu pante mai accentuate, situate în perimetrul intravilan, vor fi construite cu densități reduse precum și plantate în scopul menținerii stabilității.

Până la definirea și aprobarea hărților de risc finale Planul Urbanistic General semnalează existența zonelor cu potențial de risc pentru care sunt propuse reglementări specifice care să detalieze prin studii de fundamentare potențialul de risc.

#### **Referiri la alunecările de teren:**

Legea 575 din 21 octombrie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, în secțiunea a V-a "Zone cu risc natural" nu menționează Municipiul Târgu-Mureș ca fiind amplasat în zona expusă riscurilor naturale de alunecări de teren

În urma ploilor abundente, în perioadele de primăvară și toamnă, mișcări tectonice, eroziuni puternice sau ca urmare a unor activități umane se pot produce alunecări de teren de amploare redusă în următoarele zone: Platoul Cornești, Cartierul Tudor Vladimirescu - zona Mașini de Calcul, Cartierul Dâmbul Pietros - Dealul Budiului

#### **Stoparea fenomenelor de inundabilitate presupune următoarele măsuri:**

- elaborarea unor proiecte de specialitate și punerea lor în operă;
- efectuarea de măsurători topografice pentru delimitarea clară a zonelor afectate de inundații;
- finalizarea hărților de hazard pentru râul Mureș și afluenții săi mai importanți. Aceste hărți se vor constitui într-un instrument important de cunoaștere a zonelor inundabile, dând posibilitatea ca la prognozarea sau căderea efectivă a unor cantități de precipitații înseminate să se estimeze care areale vor fi inundabile, anticipări necesare mai ales în situațiile de evacuare a populației, a unor animale sau a unuri bunuri materiale mobile.
- se recomandă păstrarea completă a gabaritelor albiei minore și majore prin înlăturarea vegetației ierboase și gunoaielor ce încetinesc viteza de curgere a apei
- în vederea asigurării condițiilor bune de scurgere a apelor pluviale, se vor amenaja rigole stradale și se vor întreține și completa și/sau redimensiona canalele existente.
- pentru executarea lucrărilor hidrotehnice de apărare, precum și pentru asigurarea condițiilor de întreținere a dispozitivelor de apărare majore împotriva inundațiilor, este necesară rezervarea de terenuri și introducerea de restricții de construire cf. legislației în vigoare și a datelor tehnice rezultate din proiectele de specialitate.

Pentru stoparea alunecărilor de teren se prevăd următoarele măsuri:

- interzicerea executării de săpături și construcții în versanți, stabiliți cu potențial de risc de alunecare;
- interzicerea tăierii copacilor;
- restricționarea aratului și pășunatului în aceste zone;
- plantarea unor specii de arbori/arbuști care fixează solul;
- suprafețele afectate pot fi ameliorate prin terasări și taluzări urmate de acțiuni de înierbare, plantare de arbuști sau pomi cu executarea de lucrări de dirijare a apelor.

## 2.9 Echipare tehnico-edilitară - Situația existentă

Secțiunea a fost elaborată structurat pe capitolele – Gospodărirea apelor, Alimentarea cu apă, Canalizarea, Alimentarea cu energie electrică, termică, gaze naturale, telefonie și cablu TV– conform conținutului cadru de elaborare a documentațiilor de urbanism reactualizat în temeiul Legii 350\2001.

### 2.9.1. Gospodărirea apelor

Rețeaua hidrografică a mun. Târgu-Mureș, județul Mureș este formată din cursurile de apă:

- \* Mureș, cod cadastral: IV-1.000.00.0.00.00
- \* Budiu, cod cadastral: IV-1.064.00.00.00.00
- \* Pocloș, cod cadastral: IV-1.063.00.09.00.00
- \* Saivari, cod cadastral: IV-1.062.02.00.00.00

#### Corpuri de apă de suprafață:

Corpurile de apă aflate pe teritoriul mun. Târgu-Mureș, județul Mureș sunt:

- O "MUREȘ, sector conf. Petrilaca (Teleac) - conf. Arieș" cod RORW4.1\_B6 care este corp de apă puternic modificat, la potențial ecologic moderat și în stare chimică bună.
- O "Voiniceni (Hiorbi) " cod RORW4.1.62\_B1 care este corp de apă puternic modificat, la potențial Ecologic moderat și în stare chimică bună
- O "Pocloș izvor-conf. Mureș" cod RORW4.1.63\_B1 care este corp de apă puternic modificat, la Potențial ecologic moderat și în stare chimică bună.
- O "Saivari și afluenții" cod RORW4.1.63.2\_B1 care este corp de apă natural, în stare ecologică Moderată și în stare chimică bună.
- O "Budiu" cod RORW4.1.64\_B1 care este corp de apă natural, în stare ecologică moderată și în stare chimică bună.

#### Corpuri de apă subterană:

Municipiul Târgu-Mureș se află pe corpul de apă subterană freatic **ROMU03** (Lunca și terasele Mureșului superior), care este corp de apă subterană freatic la risc din punct de vedere calitativ și stare cantitativă bună.

Cursul de apă principal care străbate teritoriul localității, caracterizat cu debitul lui cu diferite asigurări este Râul Mureș  $Q_{med}=33,6$  mc/s,  $Q_{max\ asig\ 0,1\%}=1730$  mc/s,  $Q_{min\ asig\ 90\%}=2,1$  mc/s.. Lucrările hidrotehnice (baraje și poduri) și în final lucrările de regularizare pe râul Mureș (peste 20 km lungime) și pe cele patru pâraie, au diminuat riscul inundațiilor.

#### **Apele pluviale**

La volumul apelor pluviale căzute pe suprafața municipiului Târgu-Mureș se mai adaugă și o parte din apa căzută pe versanții cu pante care coboară spre oraș dar care sunt în afara perimetrului constructibil. Precizăm că nu toată cantitatea de apă căzută ajunge în canalizare, deoarece o parte se infiltrează în sol. Gradul de reținere depinde de modul de amenajare a terenului, suprafețele împădurite absorb 90% din precipitații, cele asfaltate 5-10%.

### 2.9.2. Alimentare cu apă

Sursa de apă este râul MUREȘ care pentru alimentarea municipiului este captat, tratat și distribuit la consumatori. Operatorul sistemului este Compania AQUASERV, societate comercială pe acțiuni, acționari fiind orașele de pe teritoriul județului. Acționar majoritar este Consiliul Municipal Târgu Mureș cu o cotă de participare de 82 %.

Din debitul total captat și tratat de AQUASERV numai 75 % este utilizat pentru Târgu Mureș, restul fiind folosit pentru un număr de peste 18 localități urbane și rurale de pe teritoriul județului.

Pentru municipiul Târgu Mureș sunt captați 500 l/s, consumat 290 l/s (58%) restul fiind consumul intern la tratare (12%), și pierderi în rețea (30%). Debitul specific total captat este de 296 l\om zi, din care consumul gospodăresc este de 98,7 l\om zi. Aceste debite satisfac integral necesarul de apă a municipiului, asigurând o alimentare permanentă fără întreruperi.

Calitatea apei râului Mureș la captare, conform normativului NTPA 013(HG.100\2000) este A Îl iar apa tratată în urma reabilitării recente a stației de tratare, corespunde cerințelor de calitate din Legea 458\2000.

Sistemul de alimentare cu apă constă din 3 captări pe râul Mureș și 3 conducte de aducțiune de la captare la stația de tratare, cu o capacitate de producție de 800 l/s. Apa tratată este refulată cu 7 pompe în rețeaua de distribuție de 290km lungime, alcătuită în proporție de 86% din țevi de oțel cu vechime de peste 25 ani, intens corodate care determină pierderi mari pe rețea și degradarea calității.

Pe teritoriul municipiului sunt 11 rezervoare cu o capacitate totală de înmagazinare de 20.500 mc.

## DISFUNȚIONALITĂȚI ÎN SISTEMUL DE ALIMENTARE CU APĂ

Disfuncționalitățile existente în urmă cu câțiva ani la captare și stația de tratare, au fost rezolvate. Se poate afirma că sistemul de captare-pompare-tratare poate furniza apă de calitate bună, în cantitățile necesare și că există rezerve mari care pot acoperi dezvoltările în municipiu și în localitățile din jur.

### Rezervoare

Volumul de apă stocat pentru stins incendiu este de 95 % fata de cel prescris de normative deci lipsa de capacitate de 1000mc nu este semnificativă. Este în schimb mult mai gravă lipsa echipării corespunzătoare a acestora.

Pentru buna funcționare a sistemului ar trebui echipat fiecare rezervor cu aparat de măsurare a nivelului apei cu transmiterea acestor date la un dispecerat central, și cu vane cu servomotor electric, acționabil de la dispecerat. În prezent nu sunt asigurate aceste condiții la toate rezervoarele și astfel rezerva stocată nu poate fi pusă în aplicare, măbind riscul de incendiu.

### Rețeaua

Rețeaua de distribuție este corespunzătoare cantitativ, fiind capabil să conducă la branșamente necesarul de apă solicitat de consumator – dar cu costuri generate de condițiile de calitate. În jur de 40% din apa livrată, adică 21.370 mc apă/zi, se pierde prin fisurile și neetanșeitățile rețelei de distribuție, ceea ce depășește cu mult procentul de 15% - 20% ușor realizabil tehnic.

Cauza pierderilor mari rezultă din structura rețelei, cu o participare de 85% a țevilor de oțel. Țeava de oțel nu este corespunzătoare pentru transportul apei: ruginește și ca urmare în interior țeava în funcțiune se colmatează cu un strat de rugină care limitează capacitatea de transport și înrăutățește calitatea apei. În urma ruginirii apar orificii, fisuri pe țevi prin care se produc exfiltrații (pierderi de apă) și infiltrații (poluare din exterior). Rețeaua din țevi de oțel existentă are o vechime de 25-50 ani, timp care depășește cu mult normele de timp de funcționare acceptate. Pierderile cele mai mari se produc în conductele de serviciu și branșamente.

COMPANIA AQUASERV SA a încercat an de an să înlocuiască conductele de serviciu cele mai uzate, cu conducte de polietilenă, dar ritmul de reabilitare este insuficient fiind anual în jur de 1% din lungimea totală a rețelei.

Reabilitarea arterelor cu diametre mari (Dn350... Dn800mm), datorită cheltuielilor ridicate, urmează să fie planificată.

Reabilitarea rețelei –inclusiv a conductelor magistrale- trebuie să aibă prioritate în planificările de investiții în următorii ani.

În perioada 2000-2010 a fost modernizată uzina de apă cu îmbunătățirea capacitaților și perfecționarea sistemelor de filtrare.

Precizari cf.adresei Aquaserv 206825/V/B/29.07.2022

## DISFUNȚIONALITĂȚI ÎN SISTEMUL DE ALIMENTARE CU APĂ

### Rețeaua

Sistemul de transport apă potabilă, racordat la Stația de Tratare Apă Potabilă Târgu Mureș, ce deservește zonele limitrofe ale municipiului cum ar fi UAT Ungheni, UAT Corunca, UAT Livezeni și UAT Sângiorgiu de Mureș va necesita în viitorul apropiat o redimensionare având în vedere procesul continuu și accentuat de dezvoltare a regiunilor menționate anterior. Necesarul de apă fiind în creștere, vor trebui executate lucrări de înlocuire sau suplimentare conducte de transport apă. Pentru a putea asigura debitul de apă necesar pentru alimentarea aducțiunii Târgu Mureș - Sărmășu este nevoie de execuția conductei Târgu Mureș - Voiniceni, întrucât această zonă este deservită de o conductă ce alimentează atât zona străzii Voiniceniilor cât și localitatea Sântana de Mureș. De asemenea sunt necesare lucrări de suplimentare a debitului de apă în zona străzii Barajului pentru a alimenta la parametrii proiectați aducțiunea Band - Pănet,

În zonele limitrofe ale Municipiului Târgu Mureș, unde se află în construcție zone noi de imobile, în special cartiere cu blocuri de locuințe (zona cartierului Unirii, strada Livezeni, Calea Sighișoarei) necesarul crescut de apă prin rețeaua de distribuție existentă nu va putea fi asigurat la parametrii de debit și presiune normați.

### 2.9.3. Canalizarea

Sistemul de canalizare a municipiului este sistem mixt. Orașul a fost canalizat inițial în sistem unitar, care în zonele centrale s-a păstrat până azi. Cartierele noi, construite după 1950 au fost canalizate în sistem separativ, apele menajere colectate separat fiind racordate la sistemul unitar existent, iar pluvialul este evacuat în cursul de apă cel mai apropiat (râul Mureș, pâraiele Pocloș și Budiului).

Rețeaua unitară de canalizare este concentrată în final în două colectoare principale care conduc apele uzate la stația de epurare amplasată în aval de Târgu Mureș în zona localității Cristești - aflată în administrarea Companiei Aquaserv SA

Rețeaua de canalizare are o lungime totală de 453 km. Stația de epurare a fost recent reabilitată, și are treaptă mecanică, treaptă biologică și treaptă terțiară de epurare. Capacitatea stației este de 1080 l/s. Apele epurate sunt evacuate în râul Mureș. Stația de epurare este capabilă ca în condițiile actuale de încărcare să reducă cantitatea substanțelor poluante sub limitele maxime admise de normativul NTPA 001 (HG 188/2002),

Apele pluviale sunt colectate printr-o rețea pluvială și evacuate în emisari (excepție zona centrală unde sistemul este mixt) - canalizarea pluvială este în administrarea Compania Aquaserv SA.

Lucrările de alimentare cu apă și canalizare în mun. Târgu-Mureș au fost reglementate prin:

Autorizație de gospodărire a apelor nr. 173/16.07.2015 emisă de Administrația Națională "Apele Române" - București privind "Sistemul de alimentare cu apă potabilă, canalizare și epurare a apelor uzate în municipiul Târgu-Mureș" - având ca beneficiar Compania Aquaserv SA Târgu-Mureș.

Aviz de gospodărire a apelor nr. 264/05.04.2004 emis pentru "Reabilitarea Stației de Epurare a apelor Uzate, loc. Târgu-Mureș, jud. Mureș" emis de A.N. Apele Române București însoțit de adresa de transfer a acestuia de la R.A. AQUASERV pe numele noului titular Compania AQUASERV S.A., emisă de A.N. Apele Române București.

Aviz de gospodărire a apelor nr. 99/07.06.2007 modificator al avizului de gospodărire Apelor nr. 264/2004 privind "Reabilitarea stației de epurare a apelor uzate, loc. Târgu-Mureș" emis de ANAR București.

Aviz de gospodărire a apelor nr. 16/05.03.2004 privind "Reabilitarea stației de tratare a apei potabile Târgu-Mureș-Program ISPA" emis de Direcția Apelor Mureș

Aviz de gospodărire a apelor nr. 12/26.02.2004 privind "Extinderea rețelei de canalizare și îmbunătățiri ale managementului apelor pluviale în cadrul rețelei de canalizare mixte în municipiul Târgu-Mureș - program ISPA" emis de Direcția Apelor Mureș.

Aviz de gospodărire a apelor nr. 534 din 22.12.2009 privind investiția: Reabilitare stații de pompare, extindere și reabilitare rețele de distribuție, clorinare și sistem SCADA, reabilitare rezervoare, reabilitare stație de epurare-linia nămolului- și reabilitare și extindere rețea de canalizare și stații de pompare ape uzate în municipiul Târgu-Mureș, jud. Mureș

Aviz de gospodărire a apelor Nr. 183 din 30.07.2013 privind:"Proiect MS-TM-YB-01 Reabilitarea stației de epurare Târgu-Mureș- linia nămolului",

Întrucât Directiva SEA (2001/42/EC) transpusă prin HG 1076/2004, care reglementează promovarea Planului, se corelează cu alte Directive din domeniul protecției mediului, evaluarea de mediu se raportează permanent și la aceste acte comunitare, respectiv:

=> Directiva Cadru Apă 2000/60/EC (WFD), care introduce noțiunile de Program de Măsuri (sau de Amenajare) și Plan de Management Bazinal pentru a coordona măsurile privind calitatea apei în fiecare bazin;

=> Directiva 91/676/EC privind nitrații, care prevede programe de acțiune pentru zonele amenințate de poluarea cu nitrați cauzată de agricultură; programele sunt direcționate către introducerea anumitor practici agricole;

=>Directiva Cadru Deșeuri 75/442/EEC, care prevede planuri de management al deșeurilor;

=> Directiva Cadru Aer 96/62/EC, care stipulează că, în zone și aglomerări în care nivelul unuia sau mai multor poluanți depășește anumite valori-limită, se impune implementarea unui plan său program pentru atingerea valorii-limită într-un interval de timp specificat;

=> Directiva habitate 92/43/EEC, care are ca scop stabilirea unei rețele ecologice europene, coerente, de zone speciale de conservare. Scopul este de a recunoaște că situl respectiv găzduiește valori naturale care merită să fie protejate.

=>Directiva 2007/60/CE - Directiva inundații

=> Directiva 91/271/EEC a UE privind epurarea apelor uzate urbane transpusă prin HG 188/2002 și HG 352/2005

=> Directiva 80/68/EEC privind protecția apei subterane împotriva poluării cauzate de anumite substanțe periculoase, transpusă prin HG 351/2005 și HG 783/2006.

## **DISFUNCȚIONALITĂȚI CONSTATATE ÎN SISTEMUL DE CANALIZARE**

Rețeaua de canalizare acoperă teritoriul municipiului poate prelua și la ora actuală debitul adus din localitățile periurbane racordate.

Disfuncționalități constatate:

- ▶ gradul de uzură a canalizării, necesitatea reabilitării
- ▶ etanșeitatea nesatisfăcătoare conduce la infiltrații, aportul acestuia la debitul total fiind însemnat (38%)

- ▶ reglarea și funcționarea necorespunzătoare a deversoarelor de pe sistemul unitar

Consecințe:

- racordarea de ape menajere la canalizarea pluvială în zonele canalizate în sistem separativ (Zona Tudor Vladimirescu-paraul Pocloș;
- comportamentul sistemului la ploi torențiale: în unele zone rețeaua intră în suprapresiune, se inundă subsolurile
- în unele zone apele de pe versanții din extravilan pătrunse în zonele construite ale municipiului, pot inunda pentru câteva ore străzi lăsând după retragere cantități de nămol depus. Frecvența acestor evenimente este redusă –odată la 5-10ani – dar s-ar putea evita prin construirea de șanțuri de gardă și reducerea impermeabilizării;

Precizari cf.adresei Aquaserv 206825/V/B/29.07.2022

#### DISFUNCTIONALITĂȚI CONSTATATE ÎN SISTEMUL DE CANALIZARE

Este necesară dezvoltarea unor sisteme centralizate de colectoare pluviale în zonele noi dezvoltate cum ar fi zona cartierului Unirii, strada Mărului - Voinicenilor. De asemenea trebuie păstrate și întreținute canalele deschise (șanțuri colectoare) ale apelor pluviale ce traversează zone ce urmează a fi dezvoltate.

. Trebuie realizată o analiză cu privire la colectarea și transportul apelor uzate menajere din UAT- urile limitrofe municipiului Târgu-Mureș, deoarece acestea vor tranzita tot sistemul existent spre Stația de Epurare, Sunt necesare studii pentru a putea găsi soluții optime de direcționare separată a apelor uzate menajere provenite din afara municipiului spre Stația de Epurare sau redimensionarea unor rețele existente.

#### 2.9.4. Alimentarea cu energie electrică, cablu TV și telefonie

Documentația cuprinde o planșă de prezentare a situației existente, cu rețele electrice, rețele telefonice și televiziune prin cablu. Operatorii acestor rețele au pus la dispoziția elaboratorilor evidența actuală a rețelelor aflate în administrația lor.

Sunt active rețele Telecom, Primărie, rețele fibra Euroweb, Primetelecom, XPX, Fibra optică aeriană RDS, Vodafone, Orange, Fibra aeriană Vodafone, Nextgen, IPJ, Teleson.

#### 2.9.5. Alimentarea cu energie termică

Firma RFV Mureș Energy SĂ, a câștigat licitația de concesionare a modernizării și exploatării sistemului centralizat de termoficare al orașului, organizată de administrația locală din Târgu Mureș la data de 26 octombrie 2010. RFV care are drept de concesiune pe 25 de ani, a preluat 15 centrale termice, din care va păstra doar șase, iar cele mai performante vor produce și energie electrică, prin cogenerare. Evidența actuală a rețelelor și centralelor termice funcționale se află în curs de elaborare.

#### 2.9.6. Alimentarea cu gaze naturale

Distribuția gazelor naturale în municipiul Târgu Mureș și în localitățile periurbane este operată de E.ON Gaz Distribuție SA, având în administrare rețele de joasă și de medie presiune. Operatorul acestor rețele nu a pus la dispoziția mun.Târgu-Mureș evidența actuală a rețelelor aflate în administrația lui.

Pe teritoriul municipiului Târgu Mureș cât și în zona periurbană există și alte rețele subterane, cum ar fi cele aflate în administrația ROMGAZ, TRANSGAZ – conducte de alimentare, de transport, magistrale de gaz cu zone de protecție și siguranță extinse. Aceste rețele împreună cu sondele de gaz și depozitele subterane deținute de compania SC DEPOMUREȘ SA generează zone de protecție, evidențiate conform avizelor obținute de la gestionari.

#### ECHIPARE EDILITARĂ

Puncte forte:

- Rețea hidrografică cu debit suficient care asigura permanent resurse de apă;
- Calitatea apelor râurilor și pâraurilor se află în curs de ameliorare;
- Risc extrem de scăzut de inundații cauzate de revărsări ale cursurilor de apă;
- Rețea de distribuție a apei și de canalizare cu o acoperire aproape totală la nivelul municipiului;
- Sisteme moderne individuale de alimentare cu energie termică, modernizarea centralelor termice de zonă rămase funcționale;

Puncte slabe:

- Poluarea ocazională a cursurilor de apă, prin deversări ale apelor menajere sau rezultate din procese industriale;
- Stare necorespunzătoare a rețelei de distribuție a apei potabile și a canalizării, datorată în primul rând vechimii conductelor;

- Zone urbane cu rețea de canalizare unitară;
- Existența liniilor aeriene de distribuție a energiei electrice;
- Existența liniilor aeriene de comunicații fixe;

#### Oportunități

- Posibilitatea municipiului de a accesa fonduri europene pentru modernizarea infrastructurii și producer de energii neconvenționale.

## 2.10 Probleme de mediu

Problematika specifică a fost tratată într-un studiu de fundamentare privind protecția mediului supus dezbaterii publice, care a urmat procedura de derulare, cf. legislației în vigoare până la obținerea avizului atașat documentației.

În perioada 2004-2011 s-a implementat Proiectul ISPA care a avut obiectivul specific legat de reabilitarea stației de epurare. Implementarea proiectului a presupus oprirea autorizată a epurării biologice existente la vremea respectivă, pe perioada de execuție a lucrărilor, 2008-2010. În această perioadă efluentul stației de epurare a fost încărcat cu compușii azotului și fosforului. După finalizarea lucrărilor calitatea efluentului se conformează normelor în vigoare.

Sursele difuze de poluare a apei influențează negativ calitatea apei din afluenții Râului Mureș. Astfel, calitatea apei din Pr. Pokloș este deteriorată datorită evacuărilor neorganizate de ape menajere și deșeuri iar Pr. Cocoș a fost afectat de depozitul de deșeuri menajere municipal, acum închis.

Apele subterane freatice sunt afectate în principal de exfiltrațiile din rețelele de canalizare interioară a obiectivelor sociale și economice, colectoarele canalizării municipale și depozitățile neorganizate de deșeuri. Batalul de 30 ha de pe platforma chimică S.C. AZOMUREȘ S.A. este supus unui proces de reabilitare și recuperare printr-un proiect derulat cu fonduri europene O cerință esențială a Directivei Cadru Apa este stabilirea obiectivelor de calitate pentru toate corpurile de apă (art. 4) și implică dezvoltarea de programe de măsuri pentru atingerea acestor obiective (art. 11). Termenul pentru realizarea acestor obiective este anul 2015.

Atingerea obiectivelor de mediu cu privire la calitatea corpurilor de apă, până în 2015, include:

- pentru **corpurile de apă de suprafață**: atingerea stării ecologice bune și a stării chimice bune, respectiv a potențialului ecologic bun și a stării chimice bune pentru corpurile de apă puternic modificate și artificiale;
- pentru **corpurile de apă subterane**: atingerea stării chimice bune și a stării cantitative bune;
- Pentru zonele protejate: atingerea obiectivelor de mediu prevăzute de legislația specifică;
- nedeteriorarea stării apelor de suprafață și subterane.

Obiectivele de mediu sunt cuprinse în Planul de Management bazinal, care se reactualizează odată la 6 ani.

În cazul în care obiectivele de mediu nu pot fi atinse se pot cere excepții de la atingerea obiectivelor de mediu. Excepțiile de la obiectivele de mediu sunt parte integrantă a obiectivelor de mediu și a procesului de planificare în domeniul gospodăririi calitative a apelor.

De asemenea, aplicarea excepțiilor de la obiectivele Directivei Cadru Apa se face în mod excepțional și nu ca regulă. Pentru fiecare categorie de excepție se vor prezenta în Planurile de Management Bazinale justificările de aplicare ale excepțiilor.

După anul 2010 impactul platformei SC AZOMUREȘ SA asupra calității mediului înconjurător este semnificativ redus față de perioada 1999 - 2000, perioadă care a stat la baza elaborării precedentului Plan Urbanistic General pentru municipiul Târgu Mureș. Trebuie precizat că în perioada 2000-2010 procesul de aderare și integrare în Comunitatea Europeană a impus condiții stricte privind prevenirea și controlul poluării pentru titularii obiectivelor industriale. Totodată s-a îmbunătățit capacitatea administrativă a autorităților de mediu cu rol în impunerea respectării legislației de mediu.

În perioada de după anul 2010 s-a redus frecvența și severitatea episoadelor de poluare a calității aerului. În general episoadele de poluare a aerului cu amoniac sunt de scurtă durată (până în 30 minute) și sunt puternic influențate de condițiile meteorologice (inversiune termică, ceață, aer cețos). Aerul cețos are o frecvență anuală foarte mare în Târgu-Mureș, respectiv 242,5 zile. Cum este normal, în semestrul rece octombrie-martie, frecvența aerului cețos oscilează între 19,2-27 zile. O frecvență mare a acestui fenomen în zona orașului Târgu-Mureș este semnalată chiar și vara 16,9 la 19,1 zile lunar. Inversiunile termice sunt destul de frecvente în perimetrul orașului, deși Valea Mureșului mai atenuază ceva din intensitatea acestora. În ceea ce privește dinamica atmosferei, menționăm că aceasta are un procent de calm atmosferic de 25,2 %. Vânturile cele mai frecvente fiind cele din sectorul nordic și nord-vestic favorizate de orientarea generală a reliefului și în special de orientarea culoarului Văii Mureșului.

## Riscuri tehnologice

### Muniție neexplodată

Pe raza județului Mureș sunt descoperite frecvent muniție și elemente de muniție neexplodate, rămase în urma luptelor purtate în al doilea război mondial de către trupele române, germane și sovietice.

### Capacități de transport și depozitare produse periculoase

Operatorii economici care utilizează frecvent rețeaua rutieră și feroviară pentru transportul materialelor periculoase sunt: SC AZOMUREȘ SĂ; SC DAFCOCHIM SRL.

### Riscurile biologice

În conformitate cu H.G. nr. 2288/2004, pentru aprobarea repartizării principalelor funcții de sprijin pe care le asigură ministerele, celelalte organe centrale și organizații neguvernamentale privind prevenirea și gestionarea situațiilor de urgență, Direcția de Sănătate Publică gestionează îmbolnăvirile în masă - epidemiile, epizootiile/zoonozele și este implicată alături de celelalte ministere în gestionarea tuturor celorlalte riscuri generatoare de situații de urgență.

Riscul biologic presupune expunerea la bacterii, viruși, ciuperci, alte microorganisme și toxine asociate, reprezentând un potențial pericol pentru sănătatea publică. Apariția de agenți patogeni contagioși noi dată fiind viteza și amploarea traficului internațional, face posibilă răspândirea pe plan mondial în decurs de câteva ore și declanșarea de noi pandemii. Începând cu luna mai 2009, întregul sistem sanitar s-a confruntat cu pandemia produsă de virusul gripal AH1N1, Direcția de Sănătate Publică Mureș a monitorizat și coordonat activitatea de supraveghere și limitare a răspândirii epidemiei.

### Obiective SEVESO în Târgu-Mureș

În mun. Târgu-Mureș, sub incidența Hotărârii Guvernului nr. 804 din 27 iulie 2007 completată cu prevederile din anul 2017 privind controlul activităților care prezintă pericole de accidente majore în care sunt implicate substanțe periculoase, tipurile de substanțe chimice periculoase folosite în procesul de producție, intră următorii operatori economici:

SC AZOMUREȘ SĂ; S.C. COMPANIA AQUASERV S.A.; S.C. DAFCOCHIM S.R.L.; S.C. DEPOMUREȘ S.A.

### Radioactivitate

Nivelul mediu anual al radioactivității factorilor de mediu, măsurat după anul 2010, este în continuă scădere față de nivelul din perioada accidentului de la Cernobâl.

Radioactivitatea factorilor de mediu studiați, s-a situat în limitele fondului natural de radiații, neexistând evenimente de contaminare radioactivă a mediului.

### Zgomot

Din punct de vedere al zgomotului industrial care afectează populația, nivelurile sunt relativ reduse, numărul locuitorilor expuși peste nivelul de conflict pe timpul zilei (65 dB), fiind de 300 locuitori. Același situație este și pe timpul nopții: 300 locuitori expuși la zgomot peste nivelul de conflict (50 dB).

Municipiul Târgu-Mureș are un studiu privind nivelul de zgomot generat de trafic și un program de măsuri pentru reducerea acestuia.

### Deșeuri:

Volumul de deșeuri eliminat poate fi privit ca reprezentând un indicator de eficiență a utilizării resurselor într-o societate, deoarece generarea în exces a deșeurilor este legată de ineficiența proceselor de producție, durabilitatea scăzută a produselor puse pe piață și modelele necorespunzătoare de consum.

Având în vedere că volumul de deșeuri depozitate în depozitele de deșeuri trebuie stabilizat sau redus, creșterea volumului de deșeuri evidențiază importanța asigurării de noi capacități de tratare a deșeurilor (reciclare, compostare, co-incinerare, etc.).

Pentru succesul tehnicilor de reciclare, este important să se obțină deșeuri colectate separat cât mai curate. Pentru aceasta trebuie organizată sortarea la sursă și colectarea separată a deșeurilor, o sarcină dificilă, care depinde în anumită măsură de comportarea și de gradul de conștiință ecologică al consumatorilor.

Colectarea deșeurilor municipale este realizată în Municipiul Târgu-Mureș de către S.C SALUBRISERV S.A., operator de salubritate, care este autorizat de ANRSCUP.

În Municipiul Târgu-Mureș prelucrarea deșeurilor valorificabile se face prin agenți economici autorizați care realizează colectarea deșeurilor în vederea valorificării (după prelucrare mecanică a acestora). Prelucrarea deșeurilor constă în sortarea manuală pe grupe de materiale, mărunțire, presare, balotare și transportul lor la agenții economici care efectiv valorifică aceste deșeuri sau prelucrarea lor în alte produse. În județul Mureș sunt reciclate materialele plastice și cioburile de sticlă.



Operatorul serviciilor de salubritatea municipală colectează separat anumite fracțiuni din deșeurile menajere (ex. Sticlă, plastic, hârtie).

Conform Planului Județean de Gestiune a Deșeurilor care va fi corelat cu Master Planul Sistemului de Management Integrat al Deșeurilor din județul Mureș deșeurile menajere vor fi transportate la depozitul zonal din comună Sânpaul care va deservi și zona municipiului Târgu-Mureș.

#### Zone verzi

Componentă a dezvoltării durabile a localităților, necesitatea asigurării spațiilor verzi în intravilanul proiectat este prevăzută de Legea 24/2007 și Legea 313/2009 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din zonele urbane și se referă la asigurarea calității factorilor de mediu și a stării de sănătate a populației.

Structura zonelor verzi în spațiul municipiului Târgu-Mureș s-a transformat în funcție de evoluția diferitelor zone funcționale în acord cu modificarea legislației în vigoare după anul 2002.

Zonele verzi conțin spații verzi publice cu acces nelimitat, spații verzi publice cu acces limitat de folosință specializată, spații verzi pentru agrement, spații verzi pentru protecția cursurilor de apă și a zonelor umede, culoare de protecție față de infrastructură tehnică, poduri și păduri cu rol de agrement aflate în intravilanul mun.Târgu-Mureș conform PUG aprobat în anul 2002 în vigoare și zone de protecție a fondului forestier, plantații de protecție a versanților și de reconstrucție ecologică, fașii plantate de protecție sanitară.

În privința pădurii cu rol de agrement aceasta reprezintă un teren împădurit din zona platoului Cornești aflat în mod tradițional în intravilanul mun.Târgu-Mureș, în zona căruia s-au dezvoltat spațiile de agrement și grădina zoologică; pentru anumite porțiuni din acest teren s-a emis decizia nr.26/25.10.2010 pentru scoatere definitivă din fondul forestier național a suprafeței de teren de 0,1651 ha pentru modernizarea și reamenajarea spațiilor publice de agrement Platoul Cornești.

În consecință Planul Urbanistic General reactualizat menține aceste porțiuni de teren în perimetrul intravilan, reglementarea propusă fiind cuprinsă în secțiunea V6a din cadrul regulamentului aferent

#### Zone Naturale Protejate

- Pădurea Cornești, Pădurea Budiului, obiective de utilitate publică menite să contribuie la conservarea și punerea în valoare a cadrului natural;

Pe teritoriul mun. Târgu-Mureș, județul se află sit-ul de importanță comunitară (SCI): „Pădurea Târgu Mureș” cod ROSCI0342

### Disfuncționalități

#### DESCRIEREA SUCCINTĂ A DISFUNCȚIONALITĂȚILOR ȘI A POTENȚIALULUI MUNICIPIULUI TÂRGU MUREȘ DIN PUNCT DE VEDERE URBANISTIC

Târgu Mureș este un oraș cu un potențial deosebit de dezvoltare, dar aceasta este încetinită în parte de câteva aspecte nefavorabile:

- Ca aproape în toate orașele românești aflate în proces intens de dezvoltare, circulația în interiorul orașului este deficitară. Două din piedicile importante care afectează circulația le reprezintă cursul Mureșului și calea ferată, care ambele traversează orașul de la NE la SV, constituind obstacole dificil de traversat. Trecerea peste Mureș se face pe două poduri care sunt insuficiente pentru a face legătura rapidă și fluentă între partea de nord a orașului (Cartierul Unirii) și comunele limitrofe (Sântana de Mureș, Sâncraiu de Mureș, etc) pe de o parte, și restul orașului pe de altă parte. Trecerea peste calea ferată se face la nivel cu aceasta, cu bariere clasice, fapt care conduce la creșterea timpului de deplasare în oraș.

- Un alt aspect negativ referitor la circulație îl reprezintă lipsa centurilor ocolitoare care să degrezeze zona centrală a orașului de traficul rutier de tranzit prin redirectionarea lui pe cele 2 căi majore de circulație: E60 pe direcția Cluj - Reghin și DN13 către Sighișoara. Demersurile pentru construirea unui drum ocolitor pentru partea de SV a orașului (prelungirea Căii Sighișoarei) se află în stadiul de elaborare a proiectului tehnic. Consiliul Județean Mureș gestionează un proiect de drum aparținând Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale Române-CNAIR, care va avea rolul de centură ocolitoare pentru partea de SE a orașului. În felul acesta municipiul va beneficia de drumuri ocolitoare pentru trei sferturi din perimetrul său. În afară de acestea se discută posibilitatea realizării, în cadrul Asociației zona metropolitană Tîrgu Mureș, a unei ocolitoare care să lege între ele localitățile limitrofe și cartierul Unirii aflate la N de Mureș.

- Municipiul suferă și din punct de vedere al lipsei locurilor de parcare, atât în zona centrală, cât și în interiorul cartierelor de locuințe. În prezent se află în derulare un studiu de fezabilitate pentru realizarea unui parcaj subteran în Piața Trandafirilor.

- Târgu Mureș are o specializare industrială, atenuată în ultimul timp de restructurarea activităților secundare, a căror dominanță este preluată de comerțul și serviciile în creștere. Azo Mureș, Mobex, Armedica și Sandoz (fabrici de medicamente) sunt industrii care funcționează, în timp ce fabrică de pielărie, fabrica de cablaj, ElectroMureș (electrocalorice, Cablaj, calculatoare), Textila Mureș, Fabrica de conserve, Fabrica de cărămidă, Imatex (industrie ușoară),

Fabrica de mașini de calcul, etc. Și-au încetat activitatea sau lucrează la capacitate redusă. În vecinătatea zonei industriale funcționează și o mare parte din marile centre comerciale nou apărute se află în partea de SV a orașului, de o parte și de alta a E60 la ieșirea spre Cluj.

Tot în această zonă a orașului se află și spațiile aparținând fostelor fabrici, care necesită reorganizare și atribuirea de noi funcțiuni. O parte mai mică din activitatea de retail se desfășoară și în zona de SE a orașului (zona Livezeni), la ieșirea spre Sighișoara. Aici se află și fosta fabrică de mașini de calcul care în prezent a fost preluată de Universitatea Petru Maior și se află în proces de reconversie pentru a putea fi folosită pentru învățământ.

- Zona spitalelor, a clinicilor și a învățământului superior se concentrează în partea de NE și de Centru a orașului. Pentru a facilita tranzitul în această zonă se intenționează construirea unei străzi prin pădurea „Dealul Mare” care să facă legătura între E60 și locul unde se află amplasat Spitalul Județean Mureș, SMURD și viitorul Spital Regional cu DN13.

- De la elaborarea PUG vechi până în prezent au apărut minicartiere de locuințe în interiorul intravilanului, cât și în afara acestuia, cum ar fi: cartierul Belvedere, zona Platoul Cornești, zona Livezeni, pe strada Voinicenilor, cartierul Unirii. În rest, construcții de locuințe s-au realizat în comunele limitrofe: Sîngeorgiu de Mureș, Sântana, Sâncraiu de Mureș, Cristești, Livezeni, Corunca, Voiniceni. Acest aspect presupune o nouă gândire a relațiilor oraș - zonă periurbană și colaborare între acestea în vederea rezolvării accesibilității și a altor aspecte importante pentru asigurarea unui grad de confort similar municipiului pentru orașenii stabiliți în afara acestuia.

- Suprafața spațiilor verzi existente raportată la numărul de locuitori este de 9 mp/locuitor, față de standardele europene care prevăd o normă de 30 - 40 mp/locuitor. Planul Local de Dezvoltare Durabilă are drept obiectiv pe termen lung creșterea cu 30% a spațiului verde. Din fericire, Târgu Mureș deține spații generoase care pot fi plantate și/sau amenajate pentru agrement: fâșii de-a lungul râului Mureș, pădurea de la Platoul Cornești. În prezent, municipiul beneficiază de două zone de agrement atractive: Complexul Weekend și Platoul Cornești (pentru a căror modernizare și extindere se află în derulare proiecte); în afară de acestea se intenționează amenajări și extinderi de spații de recreere precum: zonă de agrement în cartierul Tudor, a unui parc municipal la Hipodrom - Bucla Mureșului. De curând s-a încheiat reamenajarea și conservarea Cetății Medievale, precum și amenajarea de coridoare verzi de-a lungul Mureșului, parcuri de joacă în cartiere (Aleea Carpați, Aleea Vrancea, Aleea Hațeg).

- Alături de atracția zonelor de agrement se adaugă potențialul turistic insuficient valorificat al zonei istorice a orașului care cuprinde un bogat fond imobiliar, cu valoare de patrimoniu, amplasat atât în Cetatea Medievală, cât și în afara acesteia. În prezent nu există o documentație de urbanism care să vizeze zona istorică. Se urmărește ca prin PUG să fie suplinită această lipsă, în cadrul studiului de delimitare a zonei construite protejate.

## 2.11. Necesități și opțiuni ale populației

(ASPECTE DERIVATE DIN STUDIUL DE FUNDAMENTARE SOCIOLOGIC)

Opțiunea principală este aceea de dezvoltare durabilă a localităților, de asigurare a condițiilor de viață, a unui balans optim între resurse și posibilități de dezvoltare, tradus în locuri de muncă și o bună calitate a serviciilor.

Dorințele populației vizează în primul rând soluționarea disfuncționalităților constatate și sunt orientate către următoarele direcții:

- \* menținerea, întreținerea și completarea fondului construit existent;
- \* extinderea intravilanului și reglementarea zonelor sale în vederea asigurării cadrului legal pentru realizarea de construcții noi
- \* utilizarea cât mai eficientă a terenului disponibil în condițiile respectării dreptului de proprietate;
- \* valorificarea la un nivel mai ridicat a resurselor naturale existente, protejarea cadrului natural;
- \* amenajarea și executarea lucrărilor ce previn riscurile naturale;
- \* îmbunătățirea infrastructurii, a lucrărilor tehnico-edilitare;
- \* îmbunătățirea ca număr și calitate a serviciilor, realizarea de locuri de muncă pentru stabilizarea populației prin IMM-uri, SRL-uri sau alte asocieri și forme posibile în condițiile legii, gospodărirea ecologică a deșeurilor reprezintă de asemenea necesități și opțiuni ale populației.

Evaluarea generică a mediului urbanistic ne determină să subliniem faptul că populația, în ansamblul ei, atribuie o valoare pozitivă traiului în acest oraș, din moment ce 86% din adulți, respectiv 67% dintre copii se declară că fiind mulțumiți și foarte mulțumiți de faptul că locuiesc în Târgu-Mureș. Locuitorii urbei manifestă un grad ridicat de satisfacție mai ales în privința serviciilor culturale, dotărilor comerciale, parcurilor, transportului public, fiind însă nemulțumiți de servicii precum locuri de parcare, calitatea drumurilor, unele utilități publice.

Din punct de vedere al circulației auto, orașul pare a fi unul foarte aglomerat, de aceea n-au întârziat să apară o serie de soluții de decongestionare a circulației intraurbane, de la modernizarea radicală a drumurilor, la construirea unor șosele de centură. Locuitorii orașului par interesați și de interzicerea circulației rutiere în centrul orașului, atribuindu-i zonei o funcție urbană – zonă de promenadă, 84% dintre subiecți manifestându-și interesul și pentru construirea unor piste pentru bicicliști de-a lungul rețelor stradale majore.

În genere serviciile educative, medicale, culturale și de divertisment sunt percepute ca fiind satisfăcătoare, deși mulți se exprimă în direcția dezvoltării infrastructurii pentru astfel de servicii, de la ridicarea unor noi creșe și grădinițe, la construirea de noi spații pentru petrecerea timpului liber (parcuri de distracții, cinematografe, ștranduri etc.).

Cele mai importante reperi urbane în opinia subiecților sunt: Palatul Culturii, Cetatea Medievală, Platorul Cornești, Complexul Weekend, de unde valoarea dată de către subiecți patrimoniului cultural și istoric al orașului, dar și posibilităților pe care urbea le oferă locuitorilor ei pentru a-și petrece timpul liber.

Cât despre viitorul orașului, atât copiii cât și adulții îl văd că fiind orientat în special spre valori culturale, istorice care ar putea fi valorificate atât din punct de vedere turistic cât și al traiului de zi cu zi în existența comună a locuitorilor de diferite etnii. Interesante opinii privind principalele direcții de acțiune pentru că Tirgu-Mureșul să arate/să devină un oraș european, au rezultat din interviuarea specialiștilor, care, coroborate cu cele rezultate din ancheta pe bază de chestionar, pot reprezenta adevărate valori care să stea la baza revitalizării și renovării urbane.

### 3. PROPUNERI DE ORGANIZARE URBANISTICĂ (STRATEGIA DE DEZVOLTARE SPAȚIALĂ A LOCALITĂȚII)

#### PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

Deși valoarea unui concept este deseori măsurată prin gradul său de materializare, în practică, în cazul conceptului de dezvoltare urbană, cu toate că materializarea acestuia poate dura zeci de ani, valoarea lui influențează în mod fundamental evoluția orașului și gândirea locuitorilor săi încă din momentul enunțării.

Conceptul de dezvoltare urbană gândit în formula mai multor alternative reprezintă un instrument complex și interactiv dar și suplu în același timp, fiind necesară adaptarea sa continuă la realitatea în schimbare, utilizatorii săi (Consiliul Local, Instituțiile descentralizate, reprezentanții Guvernului în teritoriu dar și Societatea civilă) urmând să-l adapteze treptat necesităților lor.

Planul Urbanistic General reprezintă un instrument care trebuie să funcționeze ca un ghid pe termen mediu și lung pentru coordonarea și armonizarea planificării și a deciziilor luate zi de zi.

Prevederile pe termen lung servesc drept bază de date comună pentru organismele implicate în politicile urbane, oferind informații legate de strategiile de dezvoltare individuală precum și pentru domeniile speciale, programe sectoriale și finanțarea proiectelor.

Se asigură astfel evitarea situației în care diferite strategii sau concepte sectoriale blochează conceptul global stabilit prin Planul Urbanistic General.

În același timp strategia poate fi un factor de atractivitate și stimulare a implicării fiind susținută cu proiecte adecvate ale administrației publice pentru intrprinzatorii privați cât și pentru rezidenți, generând astfel programe la scara amplă în formula parteneriat public-privat. (proiecte legate de obiective de utilitate publică, transport, protecția mediului său asistentă socială) care se încadrează în conceptul de sustenabilitate și dezvoltare durabilă.

În cazul municipiului Tg. Mureș, unde conceptul de dezvoltare urbană implică și o strategie comună cu spațiul periurban, aceasta funcționează ca o structură de bază pentru comunele ce fac parte din zona periurbană/metropolitană, oferind posibilitatea armonizării proiectelor derulate pe teritoriul comun în parteneriat sau individual.

Liniile directe rezultate din strategia de dezvoltare urbană reprezintă o viziune cu perspectiva largă care determină imaginea și planificarea urbană pe termen lung (2040). Treptele de integrare în acest program sunt reprezentate de strategia pe termen mediu (2030) și cea pe termen scurt (2025).

Asigurarea condițiilor necesare pentru potențiala păstrare a populației în spațiul urban extins considerat împreună cu zona periurbană cu ținta atingerii unui număr critic de cca 200.000 loc. Tg. Mureș trebuie să rămână un oraș tânăr și atractiv cu o populație cu un nivel educațional ridicat.

Pentru păstrarea populației în câmpul urban definit de oraș și zona sa periurbană este nevoie de crearea unei diversități de tipuri de locuire și de spații atractive aferente zonelor de locuit cu suficiente facilități care să răspundă cât mai multor nevoi ale diferitelor grupuri țintă ale populației.

Menținerea populației în perimetrul orășenesc înseamnă asigurarea condițiilor optime pentru creșterea și implicit mărirea numărului și îmbunătățirea condițiilor de locuire precum și alte facilități în raport cu nevoile locuitorilor în acord cu principiile de dezvoltare durabilă.

Creșterea nu se referă numai la populație urbană ci și la posibilitatea stabilirii pe teritoriul urban și periurban a unor companii (investitori) care pot să-și desfășoare activitatea economică în aceste locații.

În această situație se pun în discuție rezervele de teren existente pentru dezvoltare pe termen scurt, mediu sau lung.

### 3.1. Alternative (modele de dezvoltare urbanistică)

Alternativele pentru PLANUL URBANISTIC GENERAL Tg. Mureș preliminar inventariază două posibilități:

- Modelul de dezvoltare de tip "intensiv" care admite extinderi ale intravilanului controlate și reduse ca anvergură și recrează prin reabilitare sau reconversie resurse disponibile pentru creștere, inclusiv pentru îmbunătățirea nivelului calitativ al funcțiunilor urbane.

- Modelul de dezvoltare de tip "expandat" care utilizează (mai ales pe termen lung) toate rezervele de teren disponibile în spațiul perimetrului administrativ, crează funcțiuni cu efect de atractivitate și pentru teritoriile limitrofe și care prin zonele de contact lărgite în raport cu localitățile din inelul interior al periurbanului oferă premisele unei conlucrări mai bune cu acestea

Alternativa 1 (de tip intensiv) și Alternativa 2 (de tip expandat controlat) dezvoltă următoarele principii:

- I. Creșterea urbană
- II. Centralitatea
- III. Locuirea
- IV. Spații pentru muncă
- V. Spații verzi și petrecerea timpului liber
- VI. Circulații
- VII. Structura spațială

#### I. Creșterea urbană

Alternativa 1. Densificarea intravilanului existent

- Creșterea densității în zonele cu densități reduse și reconversia și restructurarea zonelor cu funcțiuni abandonate precum și reabilitarea altor zone destructurate sau cu calități funcționale diminuate reprezintă o alternativă a creșterii capacității teritoriului urban;

Nu se prevăd alte extinderi ale actualului perimetru intravilan (excepție zona Budiului). Rămân zone de separație (acolo unde există) între intravilanul Tg. Mureș și perimetrele construibile ale localităților din primul cerc al zonei periurbane;

Această abordare este eficientă din punct de vedere al conservării resurselor de teren pe termen lung. Se conservă astfel o centură verde în jurul orașului și de asemenea nu se extind rețelele de circulație și trafic.

În această ipoteză spațiile de întâlnire cu localitățile vecine pot fi conservate ca arii naturale care contribuie la îmbunătățirea calității vieții urbane.

Alternativa 2. Expansiunea perimetrului intravilan (extinderea) în limitele teritoriului administrativ

Extinderea controlată în spații neconstruite cu încorporarea zonelor cu tendințe preexistente de construire, a zonelor care pot completa funcționalitatea la scara întregului oraș, a zonelor afectate de extinderea traficului pentru soluționarea schemelor de circulație la macroscara teritorială, a zonelor cu rezerve de utilități.

Funcțiuni potrivite cele mixte, industrie nepoluantă, servicii, zone controlate, cu densități reduse pentru funcțiunea de locuire în vecinătatea zonelor naturale în perimetrul orășenesc.

Această abordare lasă posibilitatea includerii unor culoare de spații deschise dinspre zonele urbanizate spre spațiile naturale din vecinătatea intravilanului.

Teritoriul zonei periurbane va fi astfel mai compact, localitățile adiacente putând beneficia de facilitățile oferite de centrul polarizator.

Alte categorii funcționale ce pot fi inventariate în cadrul celor două alternative de dezvoltare sunt:

#### II. Centralitatea

Centralitate-funcțiuni specifice zonei centrale și instituții și servicii publice de interes supramunicipal;

Alternativa 1 –sugerează o dezvoltare a conceptului de centralitate prin constituirea unei scheme spațiale bipolare de anvergură diferențiată;

Astfel –reabilitarea prin protecție, conservare, dezvoltare, densificare parțială a actualei zone centrale în relație cu zona istorică protejată astfel încât aceasta să-și mențină și să-și amplifice rolul de zonă centrală de maximă atractivitate ce include protecția zonei istorice, accesibilitate îmbunătățită pentru pietoni, reze rva funcțională pentru programe reprezentative, o relaționare directă și facilă cu cadrul natural (păduri în zona cetății, mal Mureș în zona parcului municipal)

Crearea unui al II-lea pol de centralitate, care să includă preponderent funcțiuni și obiective de utilitate publică a căror scară urbană face dificilă includerea lor în țesutul urban tradițional dominat de reperate dezvoltării tradițional istorice; acest pol ar urma să beneficieze de vecinătatea cadrului natural fiind unul din punctele de atractivitate pe traseul alternativ amenajat pe malul râului Mureș, de o bună accesibilitate legată de modernizarea tramei stradale, de scară urbană largă care să-și permită libertatea de expresie și densitate cerută de programe arhitecturale de mai mare anvergură.

Alternativa 2 –sugerează o dezvoltare multipolară a conceptului de centralitate, schema spațială amplasând în teritoriul urban mai multe nuclee de centralitate (zone de dezvoltare).

Crearea și dezvoltarea mai multor” nuclee de centralitate” în spațiul urban, fiecare dintre ele dezvoltându-și propria identitate, crează o rețea de “spații de calitate” cu forța de atracție în câmpul urban, locuitorii având acces la acestea în zone mai apropiate decât tradițională zona centrală, reducându-se astfel matricea deplasărilor în și dinspre zona centrală. Aceste zone, mobilate și cu funcțiuni de importanță municipală sau supramunicipală sunt amplasate astfel încât să beneficieze de condiții optime de accesibilitate prin circulații (clasice sau alternative), în vecinătatea elementelor

Majore ale cadrului natural, ceea ce crează premiza unor concepte echilibrate în privința cadrului construit ca și a spațiului public conectat la cadrul natural.

Amplasarea excentrică în raport cu perimetrul intravilan crează de asemenea premise favorabile pentru transformarea lor în nuclee integratoare pentru localitățile periurbane situate în inelul cel mai apropiat al municipiului.

### III. Locuirea

Funcțiunea de locuire asigurată prin locuințe colective, semicolective (cuplate sau înșiruite) individuale și locuințe construite în condiții speciale.

Alternativa 1 – sugerează dezvoltarea de tip intensiv a arealelor rezervate locuirii. Principiile ar fi următoarele:

- Conservarea, reabilitarea și dezvoltarea funcției de locuire în spațiul zonei istorice și centrale;
- Reabilitarea zonelor de locuire colectivă prin reconsiderarea cadrului construit și a spațiului public inclusiv a centrelor de cartier; reglementarea funcției de locuire colectivă cu regim mic de înălțime cuprinsă în zone funcționale de locuire împreună cu locuirea individuală;
- Reabilitarea zonelor de locuințe individuale prin limitarea procesului de mixare de funcțiuni cu grad redus de compatibilitate cu acestea, reducerea circuitelor circulației de tranzit, protejarea în raport cu vecinătățile invazive și poluante.
- Îmbunătățirea calității spațiului urban aferent zonelor de locuit constituite în condiții speciale (teren în pantă, etc) prin reabilitarea tramei stradale, spațiilor publice, echipării cu utilități;
- Creșterea densității zonelor de locuit cu parcelar de tip semirural;
- Introducerea în intravilan pentru crearea de zone de locuit a unor suprafețe limitate care prezintă potențial pentru aceasta funcțiune prin accesibilitate și rezerva de utilități;

Alternativa 2 –reprezintă scenariul dezvoltării zonelor de locuit în mai multe spații de extindere a intravilanului în formula zone predominant alocate funcției de locuire sau în combinații cu alte funcțiuni compatibile.

- Accentuarea identității diferitelor zone de locuit prin creșterea varietății tipologiei locuirii.
- Crearea de noi zone de locuit prin reconversii funcționale.
- Dezvoltarea de zone rezidențiale mixte prin reabilitarea sau construcții noi în scopul creșterii compatibilității noilor funcțiuni în raport cu cea tradițională de locuire.

### IV. Spații pentru muncă

Sunt reprezentate de zonele urbane în care se desfășoară activități aparținând sectorului primar, secundar și terțiar, respectiv zonele destinate locurilor de muncă.

Alternativa 1 – propune conservarea principială a zonei, privită ca un centru de greutate, tradițional destinată pentru activități secundare și terțiare situată în zona de sud-vest a municipiului. (reabilitare, reconversie, creare de parc tehnologic/IT).

- Conservarea nucleelor de producție și servicii integrate în diferite zone urbane.
- Integrarea serviciilor și a micii producții în zone cu profil dominant rezidențial sau în zonele de dezvoltare.

Alternativa 2- propune introducerea în zonele propuse pentru extinderea intravilanului de noi zone de producție nepoluantă și servicii, reabilitarea și reconversia zonelor tradiționale alocate locurilor de muncă fără accentuarea concentrării acestora într-o singură zonă (platforma).

- Dezvoltarea prin reabilitare, reconversie sau extindere a diferitelor zone de producție și servicii existente în spațiul urban.
- Crearea în intravilan, în zonele cu condiții naturale dificile sau în zonele de protecție ale infrastructurii majore de grădini orășenești pentru agricultură ecologică.
- Favorizarea legăturilor facile între zonele rezidențiale din intravilan și nucleeele cu zone de producție și servicii situate în primul inel al zonei periurbane.

#### V. Spații verzi și pentru petrecerea timpului liber

Spațiile verzi, circulațiile alternative, spațiile pentru petrecerea timpului liber reprezintă o prioritate legată de îmbunătățirea condițiilor de viață ale locuitorilor.

Alternativa 1- dezvoltă un concept de multiplicare a parcurilor de dimensiuni mici și medii în toată structura urbană unde există spații de rezervă neconstruite sau obținute prin reconversie.

Acest concept valorifică specificul țesutului urban tradițional care conține o multitudine de mici parcuri și square-uri în zonele generate de modificări ale tramei stradale (intersecții) sau la întâlnirea diferitelor tipuri de parcele.

În zonele fără parcele această alternativă propune reamenajarea spațiului public în scopul sporirii procentului de zona verde rezultat din optimizarea funcțiunii de circulație și parcare.

Alternativa II – sugerează crearea unei “centuri verzi” cu spații ample care să valorifice elementele majore ale cadrului natural, respectiv râul Mureș și pădurile adiacente intravilanului orășenesc. Acest sistem de spații verzi cu rol ecologic va putea fi valorificat pentru legarea printr-un sistem de circulații alternative a diferitelor zone ale țesutului urban. Amenajarea malurilor de ape (r. Mureș și afluenții săi) precum și a anumitor trasee din “padures-parc” va crea spații pentru petrecerea timpului liber precum și puncte de interes pentru turismul de sfârșit de săptămână.

În mod special, în cazul acestui principiu soluția finală ar trebui să combine ambele alternative în scopul atingerii unui înalt grad de irigare a țesutului urban cu elemente ecologice ce vor asigura necesarul de spații verzi pentru fiecare locuitor și vor atenua deplasările convenționale (circulații de autovehicule) pentru petrecerea timpului liber.

Această alăturare de alternative va crește numărul de spații verzi încorporate în scopuri ecologice și pentru petrecerea timpului liber.

Este foarte importantă legarea prin trasee pietonale a diferitelor parcuri, maluri de ape și a zonelor aferente padurii-parc în scopul suprapunerii unui sistem ecologic și natural tip rețea peste cel construit. Aceste culoare verzi generate de elementele cadrului natural vor crea legături prin promenade peisagere către inelul de localități periurbane cu care se învecinează municipiul.

#### VI. Circulații

Un sistem de circulații integrat și performant este esențial pentru bună funcționare a municipiului și poate fi îmbunătățit prin mai multe metode.

Pentru oricare dintre alternativele create în funcție de reabilitarea traseului căii ferate (reabilitarea pe traseul actual prin includerea în subteran sau reabilitare prin deviere parțial, de asemenea poziționată în subteran), în ceea ce privește circulația rutieră trebuie urmărite câteva aspecte:

- îmbunătățirea sistemului de transport public ca o alternativă a deplasărilor cu autoturisme proprietate particulară;
- legături multiple și puncte de conexiune între sistemul de circulații convențional și sistemul de circulații alternative;
- aplicarea principiului “multimodal” pentru angrenarea corectă a tuturor capacităților de deplasare.
- dezvoltarea de conexiuni spre sistemul de centuri ocolitoare care să asigure închiderea inelului complet (direcția SE-NE și direcția SV-NV astfel încât traficul de tranzit să poată fi deviat în orice direcție;
- închiderea unui inel de circulație rapidă între principalele artere de penetrație în oraș pentru posibilitatea selectării traseelor de acces în și între diferite zone din oraș;
- reabilitarea traseului actual al căii ferate prin repositionarea în adâncime (în diferite variante de traseu) astfel încât să se elimine punctele de conflict cu circulația rutieră și să se elimine disconfortul de vecinătate

#### VII. Structura spațială

Structura spațială propusă urmărește reducerea concentrației fenomenelor urbane situate pe axa tradițională a zonei central-istorice pe direcția nord-est sud-vest rezultat al evoluției istorice și predeterminată de configurația cadrului natural (culoar definit de râul Mureș și terasele sale);

Se propune dezvoltarea axei naturale și construite în lungul râului Mureș al cărui potențial natural să fie redat orașului precum și dezvoltarea axei secundare în lungul culoarului de circulație care unește principalele zone urbane de pe latura de sud-est;

Se crează astfel premiza expansiunii spațiului urban și pe direcții transversale nord-vest sud-est.

Dezvoltarea spațială –principiu care are în vedere gestionarea terenului ca resursa prima și epuizabilă a oricărei forme de dezvoltare urmează câteva reguli de organizare a structurii urbane (legate și de ponderea intravilanului existent în raport cu teritoriul administrativ)

- Zonele restructurabile (tip brownfield) au prioritate în raport cu cele greenfield (terenuri neocupate)
- Extinderea intravilanului –ponderată –și pe baza evaluării necesarului de teren și funcțiuni pentru perioada vizată (termen mediu și lung).

- Urbanizare etapizată și structurată în funcție de situația sistemului global (urban și periurban).

Schema spațială urmărește anularea zonei de ruptură –discontinuitate urbana-reprezentată de traseul actual al căii ferate (prin repositionarea acesteia în subteran) și are în vedere:

- refacerea legăturilor cu elementele majore ale cadrului natural (râul Mureș, afluenți, terasele dealurilor înconjurătoare, păduri)
- echilibrarea dezvoltării de tip unidirecțional (SE-NV) prin extinderea liniilor de forță în teritoriu pe direcția transversală;

Zona central – istorica ce cuprinde majoritatea patrimoniului cultural al municipiului tg.Mures este tratată ca element definitoriu și primordial în ambele alternative prezentate, principiile alese pentru capitolele de dezvoltare urmând același scenariu și aceleași consecințe prezumtive pentru axa centrală (cu forma urbană stabilă și cristalizată), punerea în valoare a acesteia în condițiile în care coerența formală și stabilitatea țesutului urban reprezintă atuurile care necesită protecție maximă prin degrevarea de funcțiunea de circulație agresivă și rezervarea de spații care necesită mutații tipologice datorită dimensiunilor funcționale în zone de centralitate alternativă.

Ambele alternative de dezvoltare, prin principiile enunțate, urmează în raport cu zona central-istorică menținerea și accentuarea viabilității în condițiile evidențierii valorii clădirilor și a spațiului urban extrem de coerent, elemente care impun conservarea clădirilor, a tramei stradale și a parcelarului.

Zona central – istorică cu o organizare spațială complexă face parte din tipologia urbană constituită spontan; aici țesutul urban a încheiat în cea mai mare parte evoluția sa spre forme urbane caracterizate de front continuu și aliniere regulată și prezintă omogenitate, coerență formală de ansamblu și o deosebită valoare a spațiilor urbane și a clădirilor în sine; faptul că pentru această zonă nu s-au propus alternative de dezvoltare subliniază ideea că reglementarea de urbanism PUG are un caracter conservativ (conservarea țesutului din punct de vedere al spațiului urban, tramei stradale, parcelarului și clădirilor) prin limitarea intervențiilor, restaurarea sau renovarea clădirilor existente, inserții punctuale de calitate; respectarea indicatorilor urbanistici existenți, a regimului de înălțime în zonă, a alinierii și a tipului de front continuu, eliminarea posibilității dezvoltării de forme urbane care pot duce la ruperea unității zonei.

Și celelalte subzone ale Zonei Construite Protejate (descrise în Regulamentul aferent PUG în capitolul G) beneficiază de un tratament reglementar relativ conservativ; unele dintre acestea (cele mai valoroase) sunt dezvoltate pe un țesut istoric dezvoltat anterior sec. XIX și XX cu funcționalitate diversă (funcțiunea rezidențială ocupă zone importante).

În compensație pentru această viziune, alternativele de dezvoltare se concentrează pe ariile urbane în tranziție tipologică (de la spontan la prestabilit) în care ponderea între intervențiile dificile în cadrul construit și intervențiile relativ ușoare în cadrul construit este mai echilibrată, în favoarea celor din urmă (țesut istoric în afara Zonei Construite Protejate de factura organică cu densitate mai redusă, predominant rezidențial spontan, coerent cu viabilitate medie, țesut urban de factura organică cu densitate foarte redusă, cu coerență medie, cu viabilitate mică, alte tipuri de țesut urban prestabilit).

Principiul de creștere urbană în ambele alternative are în vedere, pentru zona central-istorică, crearea de resurse de creștere prin reabilitare și reconversie, în mod durabil și sustenabil.

Principiul privind centralitatea propune în ambele alternative, pentru zona central-istorică, menținerea de zonă centrală de maximă atractivitate și protecția sa prin dezvoltarea în spațiul bipolar sau multipolar a



funcțiilor care prin scara urbana necesara dezvoltării sunt dificil de integrat în țesutul tradițional istoric și în plus dezvoltă o mobilitate inadecvată în raport cu necesitatea protejării acestei zone.

Principiul locuirii-propune ,pentru zona central-istorica, în ambele alternative de dezvoltare, conservarea , reabilitarea și accentuarea identității spațiilor de locuit în centrul istoric prin creșterea varietății tipologiei locuirii

Spațiile pentru munca ,în ambele alternative de dezvoltare, sunt menținute și amplificate în zona central - istorica ,adaptate fiind la profilul de dezvoltare stabilit pentru aceasta.

Spațiile verzi și pentru petrecerea timpului liber-în ambele alternative de dezvoltare sunt menținute și amplificate în zona central istorica și conectate cu centurile verzi ale orașului prin coridoarele ecologice dezvoltate în lungul cursurilor de apă sau în rețeaua de circulații alternative .

Sistemul de circulații și structura spațială propusă are ca obiectiv principal reducerea într-o primă etapă și eliminarea în etapa finală a circulației rutiere din spațiile reprezentative ale zonei central-istorice și măsuri de dezvoltare în acest spațiu a sistemului de circulații alternative

Astfel direcțiile diferite de intervenție (ilustrate prin alternativele de dezvoltare)și stabilite în funcție de specificitatea zonelor din punct de vedere formal și funcțional,caută un echilibru între nevoia de dezvoltare și imperativul nevoii de conservare a patrimoniului cultural.

În forma finală a memoriului general nu s-a menționat (recomandat) una dintre alternative pentru că în Planul Urbanistic General Preliminar al mun.Tg.Mures aprobat prin HCL s-au regăsit ambele alternative combinate pentru diferitele principii de dezvoltare.

## **Funcțiuni în intravilan**

În abordarea analizei cadrului construit s-a ținut seama de existența zonelor urbane tradițional construite care beneficiază de o dinamică specifică rezultată din procesul evoluției în timp.

Politica de dezvoltare economică a sectoarelor de activitate până în anii 90 a impus o traiectorie divergentă față de tendințele generale de dezvoltare urbană, a limitat drastic diversificarea activităților în interiorul sectoarelor și a blocat evoluția acestora în funcție de dezvoltarea tehnologică, fapt transpus în modul de ocupare a terenului de către diferite activități.

Întârzierea intrării în perioada „postindustrială” fenomen amplificat și de criză economică post 2008 precum și încetinirea dezvoltării competitive ca sector esențial pentru calitatea vieții locuitorilor au avut efecte negative:

- \* Suprafețele de teren ocupate de activitățile aparținând sectorului terțiar sunt încă insuficiente, percepute ca fiind simultan viitoare locuri de muncă ale majorității locuitorilor, obiect al interesului simultan - uneori convergent, alteori divergent — al domeniului public și al celui privat, funcțiuni având interdependențe specifice de mai multe tipuri, element principal de reprezentare a prestigiului localității și de exprimare a culturii și calității locuitorilor;
- \* Instituțiile, serviciile și echipamentele publice sunt în curs de modernizare și transformare;
- \* Există o gamă încă foarte restrânsă de servicii sociale, colective și personale;
- \* Actuala zonă centrală este subdimensionată iar configurarea zonei mixte (locuințe, servicii comerciale, servicii publice) este relativ lentă, atât în centrele de cartier cât și în lungul principalelor artere de circulație.

Se manifestă încă anumite consecințe nefavorabile ale construirii ansamblurilor rezidențiale alcătuite în marea lor majoritate exclusiv din clădiri cu locuințe colective mari, cu densități uneori peste limitele acceptabile.

Realizarea locuințelor individuale și colective mici a fost generată de politici urbane dar și de dezvoltarea imobiliară extensivă iar modernizarea și mai ales restaurarea locuințelor aparținând patrimoniului construit este un proces încă insuficient de dinamic.

### **Modul în care reglementarea de urbanism PUG asigură cadrul pentru implementare**

Principalele prevederi de dezvoltare urbanistică ce includ și propunerile de restructurare , respective urbanizare se concentrează pe zonele funcționale existente,evaluate ca atare cu evidențierea disfuncționalităților și stabilirea modului în care reglementările de urbanism ale Planului Urbanistic General asigură cadrul pentru implementarea acestora.

## **1. Funcțiuni tradiționale în zone cu potențial redus de transformare**



### 1.1 ZONA PROTEJATĂ A CADRULUI CONSTRUIT

Analiza acestei zone include delimitarea zonei construite protejate având în vedere evoluția parcellarului, a tramei stradale, aria de răspândire a clădirilor „monument istoric” și a celor cu valoare ambientală, zona de protecție a acestora precum și aria de protecție a zonei protejate.

Prevederi PUG

Extinderea perimetrului Zonei Construite Protejate cu includerea altor zone ce contin valori de patrimoniu cultural, ca nuclee purtatoare de dezvoltare in spatiul urban; reglementare regim de protectie;

### 1.2. ZONA CENTRALĂ

Studiul zonei centrale cuprinde criteriile de delimitare ale acesteia precum și principalele tendințe de dezvoltare a acesteia în spațiu urban, în mod continuu sau prin „nuclee de centralitate”.

Analiza mai cuprinde și alte aspecte:

- \* Zona centrală cu funcțiuni complexe, de importanță supramunicipală și municipală, situată în interiorul perimetrului de protecție a centrului istoric;
- \* Zona centrală cu funcțiuni complexe, de importanță supramunicipală și municipală, situată în afara perimetrului de protecție a centrului istoric;
- \* Zone cu funcțiuni complexe de importanță supramunicipală, municipală și rezidențială situate în afara zonei centrale a orașului care grupează clădiri care adăpostesc funcțiuni de importanță supramunicipală și municipală dispersate în oraș, zona centrelor de cartier,
- \* Zona echipamentelor și dotărilor existente la nivel rezidențial;
- \* Zona conținând instituții, servicii și echipamente publice, servicii comerciale (profesionale, colective, personale), comerț, hoteluri, restaurante, loisir, mici activități productive și locuințe;
- \* Zona activităților legate de cultură și petrecerea timpului liber.

Prevederi PUG

-Dezvoltarea unui sistem de “nuclee de centralitate” care amplifică funcționalitatea și crește calitatea spațiului urban;

-Restructurarea sistemelor de circulație în scopul reducerii treptate până la eliminare a circulației rutiere în Piața Trandafirilor și zonele adiacente;

-Optimizarea rețelei de spații publice cuprinse într-un sistem de circulație alternative ce conectează patrimoniu construit cu elemente majore ale cadrului natural;

### 1.3. ZONE REZIDENȚIALE ȘI ZONE MIXTE

Zonele rezidențiale din municipiul Tg. Mureș s-au constituit în perioade istorice diferite având astfel caracteristici diferite, analiza parametrilor și a morfologiei urbane proprii acestora a condus la propuneri care să stimuleze creșterea parametrilor calitativi și la integrarea lor armonioasă în conceptul dezvoltării durabile.

Se ia în considerare îmbunătățirea parametrilor pentru o serie de aspecte relevate de analizele efectuate:

- \* Asigurarea acelor posibilități de dezvoltare spațială care pot să favorizeze atingerea obiectivelor strategice de dezvoltare a municipiului Târgu-Mureș, printr-o ofertă de terenuri pentru noi localizări atractive pentru oricare dintre potențialii investitori, dar care să servească totodată ridicării prestigiului localității, asumării rolului teritorial și îmbunătățirii condițiilor de viață ale locuitorilor;
- \* Respectarea comandamentelor dezvoltării durabile privind economisirea resurselor (în acest caz a resurselor de teren și de energie) și privind reducerea poluării și protecția împotriva surselor de poluare; eșalonarea în timp a realizării noilor zone de dezvoltare imobiliară permite exercitarea unor presiuni din partea municipalității asupra unităților care în prezent poluează sau degradează terenul unora dintre amplasamente, fiind suficient timp pentru a se rezolva problemele de înlăturare a deșeurilor și de decontaminare precum și de limitare/eliminare a poluării cauzate de procesele productive;
- \* Imperativul de siguranță și eficiență a construcțiilor în condiții geotehnice și hidrogeologice mai dificile precum și în vecinătatea unităților generatoare de riscuri tehnologice (SEVESO);
- \* Anticiparea evoluției cerințelor populației privind calitatea locuirii odată cu ridicarea nivelului de trai, cu schimbările structurii demografice și ocupaționale și cu precizarea comportamentului datorită accesului la proprietatea locuințelor (implicit a asumării propriei responsabilități de menținere sau creștere a valorii imobiliare a acesteia).
- \* Reabilitarea anumitor cartiere sub aspectul fondului construit, a spațiilor urbane aparținând domeniului public și al coeziunii sociale;

- \* Protejarea fondului construit actual alcătuit din locuințe individuale și colective mici situate în afara noilor ansambluri de locuințe colective de tendința de densificare exagerată și de înlocuire cu clădiri de locuințe colective cu regim mediu și mare de înălțime;
- \* Admiterea controlată sau stimularea conversiei locuințelor în alte funcțiuni preponderent în zonele cu tendințe certificate de evoluția urbană în acest sens sau în zone din vecinătatea obiectivelor SEVESO;
- \* Reglementarea construcției locuințelor situate pe versanți în parametri care să asigure securitatea vieții și bunurilor locuitorilor și protecția peisajului urban;

#### Prevederi PUG

-Mentinerăa locuirii în zonele tradițional istorice (centrale) ,acomodarea cerintelor contemporane de calitate cu necesitatea protejării patrimoniului construit;  
 -Reabilitarea ,regenerarea și protecția calitatii locuirii în ansambluri rezidențiale constituite;  
 -Asigurarea de zone de urbanizare pentru locuințe noi,cu prioritate în zonele de contact cu cele periurbane situate în vecinătatea elementelor majore ale cadrului natural (r.Mureș,paduri);  
 -Conformarea noilor zone rezidențiale în condiții echilibrate (mobilitate, densitate, infrastructura, dotari);  
 -Restructurarea sistemelor de circulații pentru reducerea zonelor de tranzit;elemente de infrastructura noi (poduri) pentru îmbunătățirea interconectivității;

## 2. Funcțiuni în zone cu potențial semnificativ de transformare

### 2.1 ZONA ACTIVITĂȚILOR PRODUCTIVE

Activitățile productive sunt grupate în următoarele categorii de zone și subzone:

- \* Zona activităților agroindustriale;
- \* Zona activităților industriale: unități industriale mari formând platforme monopofilate (azomureș), unități industriale mijlocii și mici, grupate în platforme compacte sau dispersate în oraș;
- \* Zone de implantări noi de întreprinderi mici și mijlocii sau de reconversie a zonei industriale existente;

Prin amplasare și tipul de funcțiuni existente în zona industrială este necesară crearea condițiilor pentru dezvoltarea acestora sub forma unor parcuri de activități care să concentreze întreprize mici și mijlocii productive și de servicii între care se stabilesc rețele de relații complexe și ale căror producții se axează pe un număr redus de domenii de excelență (industriile nepoluante IT, etc);

Reconversiile în curs de derulare care creează destrucțiuni în spațial urban trebuiesc reglementate în scopul eliminării disfuncțiilor funcționale și vizuale.

#### Prevederi PUG

-Asigurarea suportului antropoc pentru procesul de tertializare (tertiar superior) în curs de derulare în câmpul activitatilor economice ale municipiului;  
 -Rezervarea de terenuri (restructurare,urbanizare) pentru dezvoltarea sectorului tertiar și cu prioritate a celui ce dezvoltă domeniile de excelență ale municipiului (sanatate,cercetare,IT , invatamant superior,turism);  
 -Consolidarea și sprijinirea sectorului IMM prin rezervarea de zone dedicate dezvoltării infrastructurii specifice;  
 -Structurarea sistemelor de circulații (tren urban,inele ocolitoare,ștrazi colectoare,parcaje publice,zone cu transport multimodal)pentru favorizarea circulației sustenabile în raport cu zonele economice;

### 2.2. SPAȚII VERZI ȘI AMENAJĂRI PENTRU PETRECEREA TIMPULUI LIBER

Cadastrul verde finalizat recent cuprinde:

- \* Spații verzi publice cu acces nelimitat;
- \* Spații verzi publice cu acces limitat de folosință specializată;
- \* Spații verzi pentru agrement (inclusiv bazele sportive);
- \* Păduri de agrement;

Acestor spații li se adaugă:

- \* Spații verzi pentru protecția cursurilor de apă, protecția față de infrastructură tehnică și activități poluante, protecția versanților, protecție sanitară.

Principale elemente rezultate din analiza disfuncțiilor se referă la:

- \* Necesitatea amenajării integrate a malului râului Mureș în interiorul intravilanului și în cooperare cu comunele limitrofe periurbane; deschiderea acestui spațiu spre cadrul construit urban;

- \* Necesitatea amenajării spațiilor evidențiate ca rezerve ale domeniului public;
- \* Crearea unor spații verzi publice pe terenurile în pantă neconstruibile care au și rol de protecție al acestor versanți și pot constitui repere naturale și peisagere în câmpul urban și silueta urbană.

#### Prevederi PUG

- Optimizarea rețelei de spatii verzi si spatii pentru agrement si petrecerea timpului liber cuprinse intr-un system de circulatii alternative pentru conectarea acestora la zonele construite si zonele naturale;
- Amenajarea coridoarelor verzi in zona cursurilor de apa (Poclos,Budiu,etc),amenajarea integrate a malului raului Mures;
- Reglementarea zonelor verzi in zonele de versanti pentru protectia acestora si a peisajului urban;

#### Axe de dezvoltare propuse:

- axa centrală cu rol cultural, universitar și al serviciilor administrative (dezvoltarea ei în adâncime, legatura cu r. Mureș, Platoul Cornești);
- axa nord –sud –reabilitarea calității zonelor de locuit colective (Alee, Cornișa, Tudor Vladimirescu, Dâmbul Pietros, Mureșeni);
- axa sud-vest –reabilitare zone de producție tradiționale;
- axa Poclos, axa Budiu – valorificarea culoarelor naturale în țesutul urban);
- axe determinate de relații periurbane (Unirii-Sancraiu de Mureș; T.Vladimirescu-Livezeni, Corunca; Mureșeni-Cristesti, Ungheni; 7 Noiembrie-Sangeorgiu de Mureș)

### **OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ**

#### **INSTITUȚII ȘI SERVICII**

- Spital regional de urgență;
- Centru conferințe;
- Centru târguri și expoziții;
- Campus universitar;
- Sistem de zone verzi cu rol de agrement și sport.

#### **GOSPODĂRIE COMUNALĂ**

- Piețe agroalimentare, logistică pentru aprovizionarea populației cu produse alimentare ecologice;
- Parcaje publice în zona centrală;
- Parcaje colective de cartier.

#### **CĂI DE COMUNICAȚII**

- Modernizare traseu CF cu eliminarea barierelor și conflictelor din țesutul urban;
- Străzi rapide de legătură (inel de circulație rapidă cu rol de distribuție în spațiul urban și periurban;
- Poduri peste r. Mureș (carosabile, pasarele pietonale cu valențe peisagere);
- Sistem circulație alternative pentru bicicliști, pietoni, etc);
- Traseu tren urban că suport de accesibilitate în inelul periurban și al sistemului de transport intermodal.

#### **INFRASTRUCTURA MAJORĂ**

- Centuri ocolitoare către care municipiul să dezvolte legături din inelul său de circulație rapidă;
- Legături autostrăzi;
- Resurse energetice neconvenționale, resurse de apă de calitate superioară.

#### **PATRIMONIU CONSTRUIT**

- Zone construite protejate – bănci de date, strategii și proiecte pentru reglementarea managementului în aceste zone;
- Clasare clădiri și ansambluri sec. XX – Regulament de intervenție pentru protecția și conservarea acestora.

#### **PATRIMONIU NATURAL**

- Valorificare mal r. Mureș ca zona naturală și construită;
- Zone natural protejate (Natura 2000), plan de management al acestora, regulamente adaptate că interfața construit-natural;
- Împăduriri, reglementări pentru patrimoniul de spații verzi și plantații din spațiul urban;
- Perdele cu plantații de protecție și plantații pentru stabilizare versanți;

- Coridoare ecologice amenajate în zone de protecție a infrastructurii.

### **ZONE CU POTENȚIAL DE RISC**

- Monitorizare și reglementare pentru zone cu pante semnificative, poldere, paraie
- Monitorizare și reglementare pentru zone de protecție sanitară, de protecție a infrastructurii sau zone cu risc tehnologic (Obiective SEVESO)

Strategia de dezvoltare spațială a municipiului, reflectată în propunerile de organizare urbanistică, urmărește ilustrarea unui grup de măsuri coerente îndreptate spre:

- Protecția mediului, a peisajului natural, a factorilor culturali;
- Refacerea/construcția infrastructurii adiacente, strict necesare unor viitoare activități economice în regiune;
- Crearea și susținerea unor firme mici și mijlocii, care să angajeze o parte a locuitorilor;
- Contribuția la finanțarea micilor afaceri, prin resurse locale sau atrase;
- Păstrarea și consolidarea ocupațiilor agricole, tradiționale;
- Îndreptarea spre activități de turism;
- Sprijinirea tinerilor care urmează diferite forme de învățământ;
- Favorizarea accesului la informație;
- Participarea la dezvoltarea generală a comunității, pe fondul „unității prin diversitate”.

### **3.1. Studii de fundamentare**

Fundamentarea unei previziuni a gradului de dezvoltare este dificil de făcut ca în studiile anterioare pe baza metodelor de anticipare clasică a evoluției demografice.

În conjunctura actuală a evoluției societății românești, dominată de cicluri de dezvoltare și de stagnare sau recesiune și de fenomene dificil de anticipat se impun studii complexe în ideea unui management al dezvoltării globale (cu componente economice, demografice, tradiționale etc.).

Situarea în zona culoarului Mureșului favorizează condițiile de dezvoltare, poziționând-o într-o arie de drenaj și schimb a geocomponentelor material și informațional (apa, populație, fluxuri de informații și transport).

Aceasta reprezintă o limită activă de convergență și transfer între zone având potențial diversificat de dezvoltare și un remarcabil rol de susținere și amplificare a efectului de centralitate și polarizare.

### **3.2. Evoluție posibilă, priorități**

#### **PERSPECTIVE DE DEZVOLTARE**

Programe de dezvoltare economică (posibilități de accesare a fondurilor europene)

**Viziunea** de dezvoltare se întemeiază pe analize sectoriale și pe tendințe

**Cercetare-Dezvoltare și HighTech** – în domeniul IT (corelat cu învățământul universitar de profil bine reprezentat) cercetare-dezvoltare industrială și în domeniul medical (domeniu de excelență) - Centru de dezvoltare a învățământului și cercetării științifice – pe lângă universitățile de tradiție (Petru Maior – IT, UMF – dezvoltare medicina și activități conexe – inclusiv în domeniul super high-tech al aparatului medical), oportunități de finanțare POS CCE – componenta entru cercetare-dezvoltare, Programe europene: Programul cadru 7 s.a.

**Industria** – ponderea domeniului este în regres (reorganizare și restructurare profundă) mai ales în cazul industriilor poluante și energofage, domeniile de viitor: care înglobează tehnologii de ultima generație, eficiența energetică, energii neconvenționale – susținute financiar prin POS CCE – componenta pentru energii neconvenționale, Programul BERD de eficiența energetică, Programe europene: Intelligent Energy s.a. Alte domenii care țin de tradiție și de resurse: gaz, mobila (tradiție, cluster natural, prelucrare superioară a masei lemnoase), medicamente (corelat cu sectorul medical) industrie alimentară.

**Agricultura** – în sistem intensiv, produse ecologice certificate BIO. Importanța municipiului ca piața de desfacere într-un sistem de piețe agro-alimentare – eventual cu sistem subvenționat de desfacere – necesită susținere prin politici guvernamentale și locale!!! Oportunități de finanțare: PNDR

**Construcții** - ponderea sectorului a scăzut pe fondul crizei din 2008, revenirea s-a produs după perioada de recesiune, chiar dacă nu la nivelul de dinainte de criză (artificial crescut pe fond speculativ) – sectorul rămâne important, chiar dacă indicatorii anului 2018 sunt sub cei dezvoltăți în 2018.

**Servicii** – sector în continuă creștere!!! – Deține o pondere însemnată la nivel european – dezvoltarea lui este un indicator al nivelului de trai. (Servicii **medicale**, educație – inclusiv în sistem privat, bancare, financiare, de asigurări, sociale, administrative – care țin de reședința de județ).

**Turism** – potențial ridicat pentru turism cultural, de sănătate, de afaceri și de evenimente (inclusiv medicale) – se scoate în evidență importanța proiectului de constituire a unui Centru de Afaceri cu spațiu expozițional – în lipsa lui este foarte greu să se intre în competiție cu centre expoziționale mari, de importanță regională, unde se concentrează turismul de evenimente (cu trimitere la Brașov și Cluj - Expo Transilvania). Dezvoltarea sectorului este strâns legată de infrastructură de transport, cazare și agrement – Proiecte..., Surse de finanțare: POR, axa 5

**Comerț** –Potential pentru centru logistic de importanță națională și internațională (atuuri: poziționare centrală strategică, autostrăzi, oportunități de finanțare: POS CCE – Infrastructura de afaceri de interes național și internațional)

### 3.3. Optimizarea relațiilor în teritoriu

Studiile teritoriale care preced reactualizarea PUG, (PTAJ) fundamentează principiile dezvoltării sinergice rezervând diferitelor teritorii din spațiul județului, roluri mai mult sau mai puțin specializate în dezvoltarea globală a zonei.

#### NIVEL NAȚIONAL

Legat de locul municipiului în rețeaua de localități la nivel național și de situarea sa față de fluxurile majore de dezvoltare la **nivel național și continental** sunt importante următoarele aspecte:

Rețeaua de transporturi rutiere și feroviare prioritare la scară continentală, care a fost stabilită la Conferința Pan-europeană privind transporturile (Creta, 1994), este caracterizată de lipsa legăturilor rapide între partea de centru și vest a țării și cea de est și nord-est, inclusiv către magistrala cea mai scurtă care va lega Marea Baltică și Marea Neagră — arteră comercială de prim interes.

P.A.T.N. propune realizarea acestei legături prin intermediul unor trasee autorutiere interne (drum expres) pe direcțiile Cluj-Napoca - Suceava, respectiv autostrada Unirea până la Iasi-Sculeni. În cazul în care în viitor se va realiza această legătură, ca și legătura feroviară cu Sighișoara, Târgu Mureș va câștiga o poziție mult mai favorabilă situându-se pe unul dintre cele mai importante fluxuri comerciale.

În ceea ce privește accesibilitatea la nivel național și continental se remarcă două aspecte: pe de o parte situarea în afara principalelor trasee de transport feroviare (la nivel național și continental) și nivelul de echipare și caracteristicile aeroportului modernizat încă inferioare unui aeroport de rang internațional, iar pe de altă parte amplasarea municipiului în apropierea traseului viitoarei autostrăzi Oradea - Cluj-Napoca - București, din cadrul coridorului european care leagă vestul Franței și nordul Greciei.

#### NIVEL REGIONAL

Din punct de vedere al poziției municipiului la **scară regională, județeană și locală** se pot afirma următoarele:

Prin talia demografică, statutul administrativ, gradul de concentrare și importanța activităților economice, Târgu Mureș se plasează pe poziția a II-a în cadrul Regiunii Centru, fiind devansat de municipiul Brașov.

Municipiul Târgu Mureș s-a manifestat ca un centru polarizator pentru localitățile din Câmpia Transilvaniei, capacitatea de atracție a acestuia fiind diminuată doar de forța polarizatoare a municipiului Cluj-Napoca. Competiția urbană a fost favorabilă orașului Târgu Mureș, consolidându-i poziția de centru urban de rangul II în sistemul regional, datorită faptului că toate celelalte orașe au talii demografice mult inferioare și forță economică mai redusă.

La nivel județean Târgu Mureș a beneficiat de atu-urile asigurate de poziția de loc central atrăgând cea mai mare parte a activităților economice și a populației din spațiul județean. Relațiile dominante cu orașele din spațiul intra-județean sunt cele de cooperare.

Din punct de vedere al accesibilității la nivel regional Târgu Mureș are avantajul situării de-a lungul culoarului natural oferit de valea Mureșului de-a lungul căruia s-au canalizat căile de comunicație, rutiere și feroviare favorizând legăturile spre Reghin, Sovata, Borsec și respectiv spre Alba Iulia.

Aspectele nefavorabile sunt date de lipsa unei legături pe calea ferată cu Sighișoara și de faptul că nu au fost realizate lucrări de modernizare pe tronsonul de cale ferată Războieni — Târgu Mureș — Deda.

La scară județeană municipiul Târgu Mureș are un potențial demografic important care reprezintă cca.25% din populația județului și o arie de influență reală care totalizează mai mult de 50% din totalul locuitorilor. Arealul periurban al orașului Târgu Mureș este puternic influențat de axul nord-est — sud-vest al circulației rutiere și feroviare paralele cu Mureșul, deși Câmpia Transilvaniei, complet lipsită de orașe, reprezintă o arie largă ce gravitează de asemenea spre Târgu Mureș.

Rețeaua de localități din zona metropolitană este organizată în 13 unități administrative teritoriale (Cristești, Sâncraiu de Mureș, Acățari, Sîngeorgiu de Mureș, Ceuașu de Câmpie, Crăciunești, Corunca, Sânpaul, Ernei, Gheorghe Doja, Livezeni, Panet, Ungheni) cuprinzând împreună cu Târgu Mureș 211.929 locuitori. Numărul de locuitori pe comună se înscrie între 2.072 locuitori în comună Corunca și 8901 locuitori în comună Sîngeorgiu de Mureș. Comune cu un număr mediu de locuitori — cca. 5000 - 7.000 sunt Cristești, Sâncraiu de Mureș, Acățari, Ceuașu de Câmpie, Ernei, Panet și Ungheni. Mărimea comunei este reprezentată în general și printr-un număr mai mare de locuitori în satele reședință de comună.

Se conturează două zone aproximativ concentrice în jurul municipiului Târgu Mureș:

- Prima zonă (comunele Sâncraiu de Mureș, Sântana de Mureș, Sîngeorgiu de Mureș, Livezeni, Crăciunești, Cristești, Gheorghe Doja, Ungheni) este caracterizată prin faptul că mai mult de 50% din populația activă este angajată în sectorul secundar sau terțiar, existând schimburi economice importante cu municipiul și fluxuri importante de forță de muncă;

- A doua zonă (Ceuașu de Câmpie, Ernei, Acățari, Sânpaul, Pănet) constituie - alături de comunele Crăciunești, Gheorghe Doja, Ungheni - teritoriul de aprovizionare cu produse agricole al municipiului, populația din această zonă fiind ocupată preponderent în sectorul primar.

Condițiile geografice din zona periurbană sunt favorabile dezvoltării și permit mai multe opțiuni în ceea ce privește municipiul Târgu Mureș. Tendințele generale privind dezvoltarea centrelor urbane indică trecerea de la urbanizarea prin creșterea rapidă a orașelor mari și mijlocii odată cu un intens proces de industrializare, la exportul „urbanizării” de către orașele mari și mijlocii în teritoriul înconjurător prin formarea unor aglomerații sau a unor culoare urbanizate bazate pe cooperare intercomunală. La nivelul teritoriului periurban al municipiului Târgu Mureș există o serie de condiții favorabile dezvoltării unei aglomerații urbane:

- Existența unor localități care prin profilul ocupațional al populației (peste 50% din activi sunt ocupați în sectorul secundar sau terțiar) au deja caracteristicile unor localități urbane;

- Cele mai multe dintre localitățile periurbane contribuie cu navetiști la forța de muncă a municipiului și se află la distanțe foarte mici de oraș;

- Gruparea unor localități două câte două (Sântana de Mureș cu Sâncraiu de Mureș, Cristești cu Ungheni, Sîngeorgiu de Mureș cu Ernei, Gheorghe Doja cu Crăciunești) conduce la formarea unor concentrări de populație de peste 10.000 de locuitori, prag critic dincolo de care este profitabil transportul în comun multimodal; - existența unor rețele edilitare la scară zonală. Comunele care se află pe axa naturală de dezvoltare dată de culoarul Mureșului determină constituirea aglomerației sub forma unui culoar urban. Trebuie luată în calcul necesitatea extinderii, în timp, a acestui ax urbanizat în adâncime, trebuind asigurate legăturile transversale necesare (către comunele Gheorghe Doja și Crăciunești — la sud de valea Mureșului — și Ceuașu de Câmpie și Pănet — la nord).

### 3.4 Dezvoltarea activităților economice

#### ASPECTE GENERALE

Dezvoltarea economică a orașului Târgu Mureș este însoțită de extinderea procesului de metropolizare, având în vedere talia demografică favorabilă a acestuia și capacitatea în creștere de atragere a activităților economice cu caracter internațional.

Procesul de metropolizare este strâns legat de cel de terțiarizare care nu înseamnă doar o creștere cantitativă a ponderii forței de muncă în servicii, dar și profunde mutații calitative prin creșterea importanței terțiarului superior (activități de cercetare aplicată și susținere a ramurilor economice, activități de distribuție, cele de reproducție lărgită, ca și serviciile curente pentru populație). Sunt promovate noi forme spațiale de concentrare a activităților (centre comerciale și de afaceri, parcuri de activități, parcuri științifice, arii funcționale de transfer) care reflectă nu numai schimbări fundamentale de organizare, ci și dezvoltarea unor noi tipuri de relații inter sau trans-sectoriale (inter-industriale, între unitățile productive și cele de cercetare, între cele industriale și cele de servicii pentru populație).

Un alt proces asociat metropolizării este cel de urbanizare.

Spre deosebire de etapele anterioare în care procesul de urbanizare a fost concentrat de dinamică orașului Târgu Mureș, dezvoltarea zonei metropolitane impune extinderea procesului în spațiul periurban, al comunelor limitrofe prin intermediul a două mecanisme fundamentale: promovarea parteneriatului dintre centrul urban și comunele învecinate și a complementarității funcționale care asigură integrarea dintre oraș și

comunele periurbane. Se adaugă dezvoltarea economiei de diversificare care promovează produse personalizate.

Trebuie ținut seama că dezvoltarea aglomerației urbane urmărește difuzia procesului de creștere economică spre spațiul periurban pentru egalizarea performanțelor. Se impune, deci, o strategie de atragere a noilor localizări spre comunele învecinate orașului. Spațiul periurban este și un rezervor de tradiții locale, în special meșteșugărești care trebuie păstrate și dezvoltate prin promovarea unor produse cu marcă înregistrată care conferă specificitate economiei locale, prezentând avantajul că nu sunt supuse unei concurențe regionale.

#### SECTORUL PRIMAR

Se constată încă lipsa unei specializări agricole care să răspundă cerințelor pieței de desfacere a marelui oraș din apropiere, dar și existența unui dezechilibru între performanțele agriculturii periurbane și necesitățile de aprovizionare a municipiului.

Șansele de dezvoltare ale sectorului primar sunt legate de politici integrate care presupun:

- Corelarea specializării agricole cu cererea urbană prin: dezvoltarea industriei alimentare urbane; atragerea în mediul rural a micii industrii de prelucrare a resurselor agricole și a serviciilor pentru susținerea agriculturii ecologice; menținerea în zona periurbana a suprafețelor de pășuni și fânețe necesare pentru extinderea zootehniei; crearea unui sistem de piețe de desfacere pentru producția agricolă și ecologică; stimularea dezvoltării pomiculturii; susținerea micilor producători agricoli; sprijinirea producției agricole științifice prin înființarea unor secții de cercetare în agronomie;
- Reducerea poluării în spațiul urban și periurban pentru asigurarea obținerii unor producții agricole ecologice;
- Protecția resursei forestiere și gestiunea să în manieră durabilă;
- Menținerea în funcțiune a exploatărilor de gaze naturale din Ernei, Corunca, Livezeni, Sâncraiu de Mureș, care deși au înregistrat un declin accentuat al populației ocupate, asigură o anumită stabilitate pe piața locală a forței de muncă și obținerea unor venituri mai mari decât cele derivate din munca agricolă.

#### SECTOR SECUNDAR

Diversificarea industrială este unul dintre procesele caracteristice care definesc în ultimul deceniu economia orașului Târgu Mureș. Deși experimentează un complex proces de restructurare, industria urbană prezintă un atu incontestabil, cel al existenței unor ramuri economice viabile.

Procesul de restructurare industrială trebuie conceput ca fiind un proces cu două componente, una de dezindustrializare care conduce la dispariția ramurilor industriale neviabile și una de reindustrializare care aduce în economia locală activități dinamice, noi, inovative, performante cu efecte de creștere și asupra celorlalte tipuri de activități. În al doilea rând, procesul are și o dimensiune spațială care constă în transferul unora dintre activități spre spațiul periurban cu rol în dinamizarea economiilor rurale respective și în consolidarea relațiilor de cooperare între oraș și comunele din jur.

Soluțiile adoptate pentru dezvoltarea durabilă a industriei orașului urmăresc consolidarea punctelor forte și valorificarea șanselor pe de o parte și atenuarea punctelor slabe și eliminarea amenințărilor pe de altă parte.

Obiectivele specifice în concordanță cu tendințele evidențiate de studiul de fundamentare includ:

- Consolidarea ramurilor viabile prin acțiuni prioritare de dezvoltare susținute de avantajele comparative și competitive ale industriei medicamentelor, industriei de prelucrare a lemnului prin menținerea nișelor de export pe piața externă.
- Relansarea industriilor potențial viabile prin atenuarea disfuncționalităților conjuncturale care le afectează.
- Adaptarea structurală a industriilor în declin prin redimensionarea capacităților productive și reprofilarea producției;
- Promovarea domeniilor de vârf prin acordarea de facilități de localizare întreprinderilor care dezvoltă inovații de produs sau de proces de producție sau care concep noi moduri de organizare a muncii și de management al resurselor naturale și umane. Sunt vizate industria pentru tehnică de calcul și soft informatic, activitățile terțiare de susținere a activităților industriale performante (marketing, consultanță, drept).
- Reducerea poluării (atmosferice în special) și minimizarea riscurilor tehnologice prin aplicarea mai fermă a legislației de mediu, stimularea investițiilor în echipamente care asigură protecția mediului, dezvoltarea proceselor tehnologice ecologice prin import sau cooperări. Este necesară reducerea poluării și a riscurilor tehnologice la unitățile existente și asigurarea că unitățile noi implantate să nu fie poluante și să nu aducă riscuri tehnologice, întrucât cea mai mare parte a poluării și majoritatea riscurilor tehnologice provin din folosirea unor tehnologii depășite, obiectivul este în legătură cu cel privind facilitarea transferului tehnologic, a cooperării tehnologice între întreprinderi și între acestea și institutele de învățământ superior. Trebuie sc avute în vedere și dezafectările precum și reconversiile care lăsa în urma situri contaminate.

#### SECTOR TERȚIAR

Unul dintre fenomenele care însoțesc transformările ultimului deceniu se referă la schimbarea profilului industrial într-unul terțiar cu polarizare regională asigurată de dezvoltarea activităților administrative, comerciale, de sănătate, financiar-bancare, culturale și de învățământ superior.

Pe categorii de servicii sunt individualizate următoarele probleme:

- Servicii comerciale, deși cele mai dinamice în ultima perioadă, rămân totuși deficitare din punct de vedere al calității și diversității unităților comerciale. Este necesară dezvoltarea centrelor comerciale specializate, organizarea eficientă a piețelor agro-alimentare, menținerea unor zone comerciale specifice în zonele centrale ale spațiului urban care asigura prestigiul și atracția locuitorilor din toate zonele funcționale și din teritoriul periurban al orașului.
  - Servicii turistice pentru care ultimul deceniu a adus un spor de îmbunătățire a cantității și calității ofertei care să valorifice istoria orașului, patrimoniul său cultural, moștenirile culturale datorate mixului etnic, situl fizico-geografic etajat cu puncte de belvedere dinspre platou spre lunca Mureșului. Infrastructura turistică este în creștere dar promovarea insuficientă. Obținerea performanțelor este condiționată de dezvoltarea unor tipuri specializate de turism ca cel de afaceri și etnico-cultural, de sănătate, etc.
  - Servicii de educație, deși emblematice pentru orașul Târgu Mureș recunoscut ca un puternic și tradițional centru de învățământ superior, impun măsuri care să îmbunătățească infrastructura de învățământ și să crească accesibilitatea sistemului de educație pentru populația școlară în ansamblu. Se impune o corelare a specializărilor oferite de învățământul superior și tendințele de dezvoltare economică a orașului.
  - **Servicii medicale**, reprezentative pentru activitățile terțiare ale orașului Târgu Mureș, dispun de o îndelungată tradiție, de forță de muncă superior calificată, de unități medicale diversificate ca profil. Desigur, performanța actului medical este negativ influențată de starea dotărilor, de mijloacele financiare precare, de legislația permanent modificată.
  - **Servicii de cercetare**, reprezentate de unitățile de cercetare din domeniul industrial care sunt în declin, cărora li se adaugă unitățile informatice, mai dinamice în ultimul timp, care prestează o gamă diversificată de activități: cercetare și servicii pentru întreprinderi, prelucrarea datelor și realizarea de programe, consultații în domeniul echipamentelor de calcul, activități legate de băncile de date.
  - **Servicii financiar-bancare** sunt asigurate de filialele bancare în creștere ca număr și câteva instituții de asigurare-reasigurare. Prezența acestora dinamizează capacitatea de polarizare a orașului asupra spațiului periurban. Răspândirea lor cu accent pe zona centrală trebuie considerată mai atent în scopul echilibrului funcțiunilor reprezentative ale acestora.
  - **Servicii culturale**, au o tradiție îndelungată, deși sunt afectate negativ de reducerea sprijinului financiar pentru desfășurarea unor activități diverse și reprezentative pentru comunitatea locală.
- Obiectivele sectoriale în concordanță cu tendințele evidențiate de analiza domeniului urmăresc:
- Atragerea și sprijinirea activităților din registrul superior al terțiarului.
  - Extinderea și diversificarea formelor de învățământ postliceal, profesional și superior în relație cu cerințele agenților economici și cu domeniile de excelență locale.
  - Ameliorarea infrastructurii turistice, cantitativ și calitativ, a capacităților de primire și a celor de alimentație și promovarea valorilor existente pe categorii de turism (turism de afaceri și cultural).
  - Modernizarea rețelei comerciale pentru populația locală prin sporirea numărului de unități, diversificarea profilelor, înființarea de centre comerciale specializate; reconsiderarea comerțului specific zonei centrale care în timp a suferit transformări nefavorabile.
  - Îmbunătățirea cantitativă și calitativă a rețelelor de echipamente publice.
  - Sprijinirea diversificării vieții culturale locale, promovarea imaginii de marcă a orașului și reabilitarea patrimoniului cultural.

### 3.5. Evoluția populației

Perioada de după ultimul recensământ, ale cărui rezultate au fost publicate, cel puțin prin prisma datelor statice oficiale, indica un trend descrescător care se menține.

În orice scenariu de dezvoltare bazat pe o prognoză privind evoluția populației sunt luate în considerare variante care includ populația orașului împreună cu populația zonei sale periurbane.

O prognoză favorabilă ar fi stabilizarea numărului de locuitori prin inversarea sensului sporului migrator și stabilizarea populației tinere și de vârstă medie în localitate, fenomen posibil de imaginat în prezent.

#### 3.5.1. Populația ca resursă și factor de dezvoltare economică

##### Dinamica populației

Cunoașterea evoluției numerice a populației constituie un instrument important pentru determinarea tendințelor demografice întrucât potențialul demografic constituie o premisă semnificativă pentru dezvoltarea socio-economică.

Evoluția populației pe baza datelor statistice înscrise de recensămintele derulate de-a lungul secolului nostru este caracterizată de intercalarea perioadelor de creștere explozivă cu cele de creștere lentă, de stagnare sau chiar de scădere, în ultimul interval de timp. La recensământul din anul 1930 municipiul Târgu Mureș înregistra un număr de 38.517 locuitori (vezi Tabel). Cu toate că a inclus perioada celui de-al doilea război mondial, totuși populația orașului a crescut cu 8.526 de persoane între 1930 și 1948, adică cu 22% față de



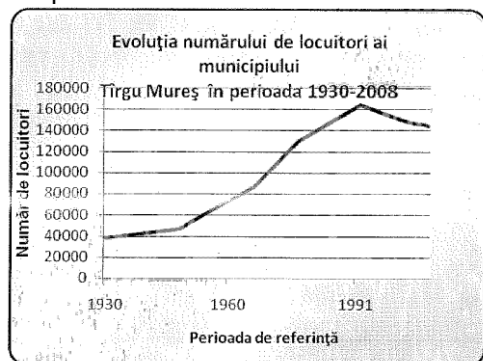
primul moment de referință. Dinamica demografică se accelerează în următorul interval, în doar 8 ani populația crescând cu 18.151 de persoane, ajungând în 1956 la 65.194 de locuitori.

**Tabelul cu** *Evoluția numărului de locuitori din municipiul Târgu Mureș în perioada 1930-2008*

Anul	Număr de locuitori	Anul	Număr de locuitori
1930	38.517	2002	150.041
1948	47.043	2004	147.886
1956	65.194	2005	147.112
1966	86.464	2006	146.448
1977	130.076	2007	145.943
1992	164.445	2008	144.806

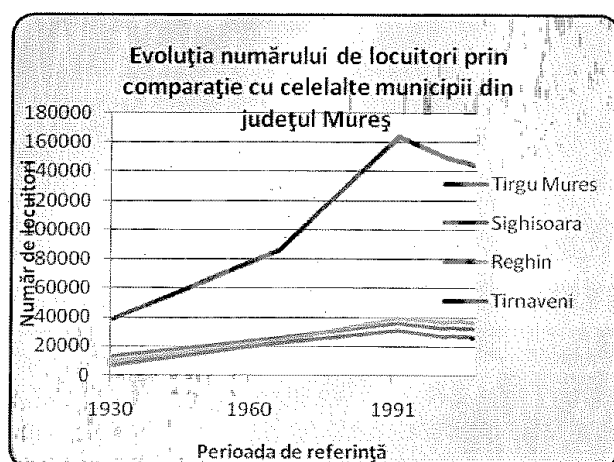
Ritmul de creștere este continuat și în următorul deceniu care consemnează un aport de populație de peste 20 de mii de locuitori între 1956 și 1966. Cea mai explozivă dinamică demografică este înregistrată între anii 1966 și 1977 când numărul de locuitori ai orașului se mărește cu 43.612 persoane, populația totală atingând valoarea de 130.076 de persoane. Acesta este intervalul în care dezvoltarea industrială a fost maximă, iar extinderea orașului a fost foarte intensă, determinând împreună trecerea orașului la o categorie superioară de talie demografică, în clasa orașelor mari cu peste 100 de mii de locuitori. După anul 1977, dinamica numărului de locuitori a intrat într-o fază de creștere lentă, până în anul 1992 populația crescând cu doar 34.369 de persoane până la un număr de 164.445 de locuitori.

A urmat o scurtă perioadă de stagnare și, ulterior, un declin demografic destul de accentuat în perioada 1992-2002, la recensământul din 18 martie 2002 orașul având 150.041 locuitori. Această tendință este explicabilă prin prisma faptului că acest ultim interval intercensitar a fost suprapus în bună măsură peste tranziția socio-economică, determinată de trecerea de la un sistem social-politic rigid, totalitar, la unul democratic, în care s-a abrogat legislația comunistă pro-natalista și s-a accentuat emigrația externă (vezi Figura de mai jos). Perioada de după recensământul din martie 2002, cel puțin prin prisma datelor statice oficiale, a indicat o stopare a declinului demografic, totuși trendul ușor descrescător se menține. Populația municipiului la 1 iulie 2008 era de 144.806 locuitori.



Deși Târgu Mureș este unul dintre orașele mari ale țării (cu peste 100 de mii de locuitori), ca reședință județeană are o poziție mediană, situându-se între cele aflate la limita celor 100 de mii de locuitori și cele care se apropie de 300 de mii de persoane sau depășesc această valoare. În comparație cu celelalte centre urbane importante ale județului se observă că orașul Târgu Mureș a concentrat dinamica demografică a ultimilor 30 de ani, având în vedere că în cazul celorlalte trei orașe cu rang de municipiu, Sighișoara, Reghin și Timaveni, creșterea accelerată a numărului de locuitori a avut loc în perioadă anterioară anului 1966, urmată apoi de o dinamică moderată (vezi Figura de mai jos). Toate cele trei orașe și-au dublat sau și-au triplat populația între anii 1930 și 1966 (Sighișoara - 13033 locuitori în 1930 și 26207 locuitori în 1966, Reghin - 9290 de persoane în 1930 și 23295 în 1966, Timaveni - 6567 locuitori în 1930 și 22302 în 1966).

*Evoluția numărului de locuitori din municipiul Tîrgu Mureș în perioada 1930-2008 prin comparație cu celelalte municipii din Județul Mureș*



### **Mișcarea naturală și mișcarea migratorie**

Scăderea numărului locuitorilor este determinată pe de o parte de migrația populației tinere spre alte zone ale țării sau în străinătate, iar pe de altă parte de mișcarea naturală determinată prin raportarea numărului nașterilor la numărul deceselor.

Datele statistice relevante pentru mișcarea naturală și mișcarea migratorie a populației sunt prezentate în tabelul următor:

Mișcarea naturală și mișcarea migratorie a populației în perioada 2005 - 2008	2005	2006	2007	2008
Stabiliri de domiciliu în localitate	1.169	1.562	1.625	1.496
Plecări cu domiciliul din localitate	2.148	2.400	2.661	2.552
Stabiliri cu reședința în localitate	2.419	2.379	3.035	2.923
Plecări cu reședința din localitate	1.175	822	1.263	1.166
Emigranți	228	178	121	109
Imigranți	26	54	68	102
Născuți vii	1.443	1.530	1.448	1.541
Născuți morți	3	6	7	8
Decedați - total	1.511	1.398	1.436	1.369
Decedați sub un an	15	7	15	11

### **Transformări calitative**

Populația municipiului Târgu Mureș reprezintă 25% din populația totală a județului Mureș. Conform datelor statistice din 2008, populația stabilă a Municipiului Târgu Mureș era de 144.806 locuitori, din care: 68.503 populație de gen masculin și 76.303 populație de gen feminin (cu 10% mai mare decât populația de gen masculin).

Conform datelor statistice structură pe grupe mari de vârstă se prezintă astfel: 22,5% între 0-19 ani, 49% între 20-49 ani, 21,5% între 50-69 ani, 7% între 70 — și peste 70 ani. Analiza evoluției structurii pe grupe mari de vârstă, realizată la ultimul recensământ indică și un proces de îmbătrânire a populației în Târgu Mureș.

Fenomenul de migrație a populației tinere, scăderea sporului natural dublată de fenomenul de îmbătrânire a populației sunt elemente îngrijorătoare care impun măsuri la nivel național pentru încurajarea natalității.

Pe plan local, se poate acționa pentru crearea de locuri de muncă mai multe și mai bine plătite, construcția de locuințe pentru tineri și îmbunătățirea condițiilor de locuit, asigurarea unor condiții flexibile de muncă pentru mamele care lucrează și nu au posibilitatea de a lăsa copii în grija altcuiva. Creșterea gradului de ocupare al femeilor, schimbarea modului de viață în sensul creșterii timpului petrecut poate avea repercusiuni negative asupra creșterii și educării copiilor. Construcția de noi creșe, grădinițe și dezvoltarea unor programe prelungite de tip after-school pot să contribuie de asemenea la generarea de locuri de muncă și conservă productivitatea feminină.

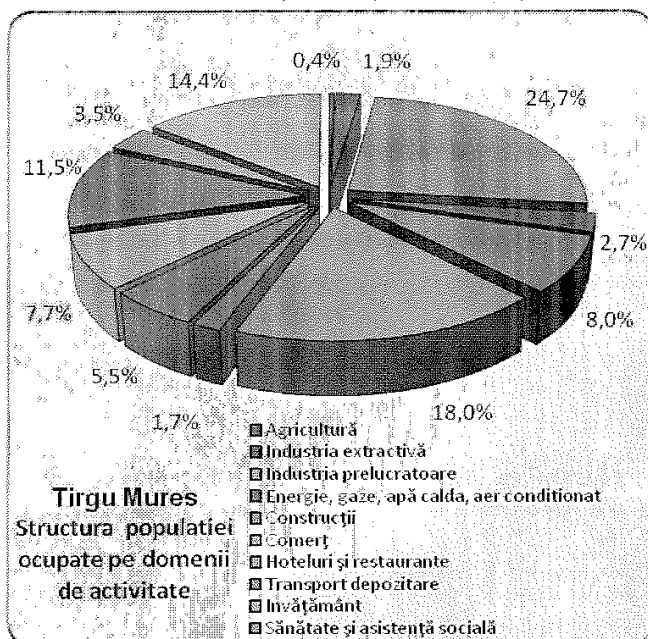
Județul Mureș și implicit Municipiul Târgu Mureș se caracterizează printr-o mare diversitate etnică, lingvistică și religioasă. Comparativ cu alte județe ale Regiunii Centru și ale țării, aici întâlnim un procent semnificativ de persoane aparținând minorităților etnice conlocuitoare. La nivelul județului, recensământul din 2002 prezintă următoarea structura etnică: 53,2% români, 39,3% maghiari, 6,6% rromi, 0,3% germani. Conform recensământului din 2002, structura etnică la nivelul municipiului Târgu Mureș indică: 50,34% români, 46,72% maghiari, 2,43% rromi, 0,20% germani, 0,31% alții

#### Populația ocupată

Conform datelor Direcției Județene de Statistică Mureș situația privind populația civilă ocupată în anul 2008 se prezintă ca în Tabelul și Figura de mai jos. Situația cuprinde toate persoanele care au o ocupație aducătoare de venit, pe care o exercită în mod obișnuit în una din activitățile economiei naționale, fiind încadrate într-o activitate economică sau socială, în baza unui contract de muncă sau în mod independent (pe cont propriu) în scopul obținerii unor venituri sub formă de salarii, plată în natură etc. Categoriile de persoane incluse în aceste statistici sunt:

- salariați care lucrează în una din activitățile economiei naționale în unități din sectorul public (integral de stat și public de interes național), mixt, privat, cooperatist, obștesc;
- patroni - conducători de unități private - care utilizează pentru realizarea activității forța de muncă salariată;
- lucrători pe cont propriu;
- lucrători familiali neremunerati.

Populația civilă ocupată 2008	Număr	Pondere		Număr	Pondere
Agricultură	252	0,4%	Total sector primar	252	0,4%
Industria extractivă	1.193	1,9%	Total sector secundar	23.196	37,3%
Industria prelucrătoare	15.385	24,7%			
Energie electrică și termică, gaze, aer condiționat	1.669	2,7%			
Construcții	4.949	8,0%			
Comerț	11.228	18,0%	Total sector terțiar	38.794	62,3%
Hoteluri și restaurante	1.067	1,7%			
Transport depozitare	3.397	5,5%			
Învățământ	4.815	7,7%			
Sănătate și asistență socială	7.166	11,5%			
Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public	2.152	3,5%			
Altele	8.969	14,4%			
<b>TOTAL</b>	<b>62.242</b>	<b>100,0%</b>		<b>62.242</b>	<b>100,0%</b>



Dintr-un total de 62.242 persoane ocupate în anul 2008 în Târgu Mureș, aproximativ 25% din forța de muncă era alocată sectorului Industrie prelucrătoare, 18% în comerț, 12% în sănătate, 8% în învățământ, și 3% în construcții.

Se observă o pondere ridicată a forței de muncă ocupată în sectorul sanitar, ceea ce subliniază tradiția și specializarea orașului în domeniul medicinei precum și o pondere ridicată a personalului ocupat în învățământ. Dintre aceștia circa 20% sunt ocupați în învățământul primar și gimnazial, 20% în cel liceal și circa 13% în învățământul universitar public.

Conform PUG în vigoare, în 1996, ponderea activităților industriale în structura forței de muncă era de 45,4%, în declin cu 8 procente față de momentul de debut al tranziției. Numărul de salariați din Industrie era de 33.244 (din care 750 în industria extractivă, 30.126 în industria prelucrătoare 2.368 în domeniul energie, gaze, apă).

Numărul de salariați din cele 3 ramuri industriale era de 18.247 (din care 1.193 în industria extractivă, 15.385 în industria prelucrătoare 1.669 în domeniul energie, gaze, apă).

Remarcăm o scădere cu 45% a numărului de salariați din industrie (în cifre absolute o scădere cu 14.977 de la 33.244 la 18.247), ceea ce confirmă restructurările majore care au avut loc în acest sector. În industria prelucrătoare, numărul de salariați a scăzut practic la jumătate (în cifre absolute o scădere cu 14.471 de la 30.126 la 15.385).

Trendul descrescător din sectorul industrial s-a produs pe fondul unei creșteri semnificative a ponderii sectorului terțiar reprezentat de activitățile de comerț și servicii. Numărul de persoane ocupate în comerț a crescut cu 17% (de la 9.604 la 11.228) iar numărul de persoane ocupate în servicii a crescut cu 50% (de la 18.279 la 27.566).

Numărul de persoane ocupate în învățământ a crescut cu 6% (de la 4.558 la 4.815) iar în sănătate și asistență socială cu 31% (de la 5.451 la 7.166). Această ultimă evoluție confirmă odată în plus rolul important pe care îl joacă sectorul medical în viața economică și socială a municipiului Târgu Mureș.

După o perioadă de scadere, urmată de o menținere în parametrii relativ constanți, pe fondul perioadei de recesiune economică, după anul 2010, rata șomajului a început să crească, îndeosebi în sectorul privat în care numeroase domenii de activitate au trebuit să facă față unor provocări majore determinate de contracția cererii - atât a celei interne, cât și a celei externe - și lipsa finanțării.

Deși rata șomajului a crescut mai rapid în România față de țările UE, totuși se află sub nivelul ratei medii din UE (în jur de 8,6 procente în martie 2010 conform cu metodologia ILO față de aproximativ 10 procente, rata medie din UE). Perspectiva șomajului rămâne negativă în 2010, cu atât mai mult cu cât, conform Acordului cu FMI, reducerile totale de costuri salariale în 2010 ar trebui să corespundă unui echivalent al disponibilizărilor de circa 130-150 mii persoane. Cu toate acestea, șomajul în nu a depășit în 2010 nivelul înregistrat în alte state europene și această datorită specificului „labour intensive” mai pronunțat al economiei românești.

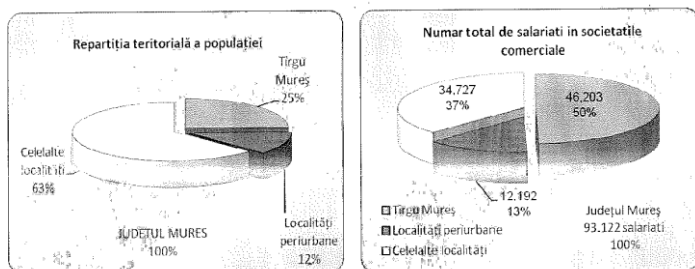
Conform Agenției Județene de Ocupare a Forței de Muncă, situația șomajului în municipiul Târgu Mureș, comparativ cu situația înregistrată la nivel de județ se prezintă după cum urmează:

Situația șomajului	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Numărul șomerilor Târgu Mureș	5.030	4.984	3.892	2.993	3.330	3.492
Rata șomajului (%) Târgu Mureș	4,12	4,68	5,28	4,28	4,66	5,25
Numărul șomerilor Judetul Mureș	10.736	11.473	13.082	10.691	11.607	19.999
Rata șomajului (%) Judetul Mureș	4,4	4,6	5,2	4,3	4,7	8,0

Prin prisma acestor date remarcăm o situație mult mai bună la nivelul municipiului Târgu Mureș unde rata șomajului a crescut ușor.

### Zone de influență

Cu o populație de 144.806 locuitori (1 iulie 2008) municipiul Târgu Mureș concentra aproximativ 25% din potențialul demografic al județului Mureș (581.267 locuitori). Populația localităților din zona periurbană totaliza 71.941 de locuitori. Municipiul Târgu Mureș împreună cu zona periurbană totaliza 216.297 de locuitori, reprezentând aproximativ 37% din populația județului (vezi Figura de mai jos).



Analizând aceste ponderi raportate la numărul de salariați din societățile comerciale active din județ constatăm că municipiul Târgu Mureș reprezintă un veritabil pol de atracție pentru forța de muncă întrucât asigură 50% din totalul locurilor de muncă (63% împreună cu zona periurbană).

Relațiile dintre oraș și zona periurbană se caracterizează și se materializează în relații de natură economică, demografică, socială, culturală, politico-administrativă. Cele de natură economică sunt reciproce, orașul având o poziție dublă, prin faptul că valorifică produsele din zona înconjurătoare și influențează, în același timp, prin funcțiile sale, zona respectivă. Relațiile demografice dintre oraș și zona sa de influență sunt numeroase și de regulă foarte complexe. Cel mai important aspect îl constituie atracția exercitată de oraș asupra forței de muncă din împrejurimi, care se deplasează zilnic sau periodic. În paralel, odată cu sporirea posibilităților de transport se intensifică atracția exercitată de unitățile comerciale și de alte unități de servicii. Alături de aceste trei tipuri principale de relații, un loc aparte îl ocupă fluxurile de informații care condiționează activitatea economică, îndeosebi din zona de influență și care exercită un anumit impact asupra modului de viață și de comportament al celor din mediul rural.

Raportul dintre oraș și spațiul sau înconjurător s-a dimensionat de-a lungul istoriei, fără o intervenție expresă din exterior, dar astăzi când acesta a atins praguri cu doze mari de risc, necesită o direcționare a relațiilor dintre cele două subsisteme care sunt din ce în ce mai complexe și biunivoce întrucât teritoriul periurban este influențat de oraș, dar la rândul său are un grad de influență asupra așezării. Aceste fluxuri biunivoce au forme complexe de manifestare. Pe de o parte zona periurbană reprezintă pentru Târgu Mureș un rezervor de forța de muncă pentru activitățile economice, elevi și studenți pentru unitățile de învățământ, clienți pentru serviciile administrative, financiar bancare, comerciale, agrement, cultură, sursă de produse agro-alimentare proaspete. Pe de altă parte zona periurbană devine zona de deservire prin aeroportul situat în Ungheni, relocarea unor unități industriale, centre comerciale sau a zonelor rezidențiale în afara orașului.

### 3.5.2. Proiectarea populației mun.Tg. Mureș

Pentru elaborarea oricăror strategii de dezvoltare teritorială este necesară și cunoșterea perspectivei demografice. Acest lucru permite ulterior aprecierea resurselor necesare unei anumite zone, începând cu cele reclamate de satisfacerea nevoilor de ordin biologic și încheind cu cele de ordin spiritual. De asemenea prognozele demografice stau la baza fundamentării deciziilor cu caracter politic, economic, social precum și al elaborarea planurilor și strategiilor de dezvoltare urbanistică generală.

În ciuda apariției unui număr mare de metode noi, proiecterile demografice folosesc pe scară largă metoda extrapolării, mai ales în forma ei de extrapolare analitică.

Extrapolarea analitică se bazează pe o informație cunoscută care, prin prelucrare, permite să se pună în evidență trendul. Acesta este echivalent cu legea de creștere a fenomenului respectiv, lege presupusă a rămâne neschimbată în viitor. Extrapolarea poate să mențină această lege sau s-o modifice, ținând seamă de intervenția mai mult sau mai puțin previzibilă a unor factori.

Problema proiectării demografice este de a determina pentru anumite momente de viitor numărul populației. Este necesar a fi făcută precizarea că proiectarea numărului total al populației oferă rezultate utile pentru unele calcule generale iar metoda utilizată este cunoscută și sub denumirea de metoda globală. Metoda globală sau sintetică de proiectare se bazează pe asocierea unei rate de creștere oarecare la numărul existent al populației, în funcție de o ipoteză de creștere care ar traduce o "lege" de creștere a populației. Dintre variantele acestei metode mai utilizate sunt cele care folosesc o funcție linară sau una exponențială.

În proiectarea populației municipiului Tg. Mureș s-au avut în vedere datele statistice existente la nivel local dar și studii elaborate la nivel județean (Reactualizare PATJ Mures-proiectant Universitatea Babeș-Bolyai Cluj-Napoca), la nivel zonal (Analiza demografică a regiunii centru. Disparități geodemografice. Tendințe și prognoze-program Regio ADR Centru -Alba Iulia România) precum și la nivel național (Proiectarea populației României în profil teritorial la orizontul anului 2060-Institutul Național de Statistică)

Este greu de realizat o prognoză în sensul propriu al termenului. Evoluția viitoare a populației orașului depinde, dincolo de datele demografice de pornire, de modul în care acesta se va dezvolta, de capacitatea lui de a atrage populație din zonă, din țara sau chiar de peste hotare. Pare puțin probabil că pentru municipiul Tg. Mureș să continue să se mențină un spor migratoriu negativ ca cel din anii 1990-2000; acesta a caracterizat orașele românești în condițiile fenomenului dezindustrializării a, însă dezvoltarea sectoarelor secundar și cuaternar va duce probabil la oprirea hemoragiei și chiar la un aport pozitiv al emigrației. De altfel ultimele date disponibile pentru Tg. Mureș arată ca în 2020 s-a redus sensibil pierderea prin emigrație față de anii precedenți. (115 persoane în anul 2020 față de 305 persoane în anul 2000). În același timp există fenomene accidentale că episodul pandemic al anilor 2019-2022 care schimbă datele unui trend statistic previzibil.

Pentru realizarea unor proiectări pentru o unitate administrativă este nevoie de următoarele informații:

1. Structura populației după domiciliu, pe sexe, în momentul zero al proiectării (de pildă în cazul nostru iulie 2012)

2. Născuți vii (ratele de fertilitate)
3. Decedați (date de mortalitate -rate de deces)
4. Căsătorii
5. Divorțuri
6. Spor natural urban pe județul Mureș
7. Imigranți definitiv pe localitate de destinație
8. Emigranți definitiv pe localitate de plecare

Cum am avut la dispoziție relativ puține informații am încercat să reconstituim situația pornind de la datele recensământului din 2012 de unde am preluat structură pe sexe și de la cifrele globale anuale ale statisticii curente până în 2021, populația totală, născuți vii, decedați, plecați, sosiți (vezi tabelele de mai jos).

POP107D - POPULATIA DUPA DOMICILIU la 1 ianuarie pe sexe,

Varste si grupe de varsta	Sexe	Judete	Localitati	Anul 1992	Anul 1993	Anul 1994	Anul 1995	Anul 1996	Anul 1997	Anul 1998	Anul 1999	Anul 2000	Anul 2001
				Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Total	Total	Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	161786	163125	163820	164617	164464	164174	163863	163682	163114	162711
-	Masculin	Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	78703	79260	79477	79754	79612	79352	79040	78890	78581	78268
-	Feminin	Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	83083	83865	84343	84863	84852	84822	84823	84792	84533	84443

POP107D - POPULATIA DUPA DOMICILIU la 1 ianuarie pe sexe,

Varste si grupe de varsta	Sexe	Judete	Localitati	Anul 2002	Anul 2003	Anul 2004	Anul 2005	Anul 2006	Anul 2007	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010	Anul 2011
				Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Total	Total	Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	162238	161030	160081	158674	157692	157016	156043	155163	154566	153708
-	Masculin	Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	77942	77272	76761	76026	75471	75104	74534	73980	73610	73168
-	Feminin	Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	84296	83758	83320	82648	82221	81912	81509	81183	80956	80540

POP107D - POPULATIA DUPA DOMICILIU la 1 ianuarie pe sexe,

Varste si grupe de varsta	Sexe	Judete	Localitati	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022
				Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Total	Total	Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	153067	152287	151684	151192	150342	149543	148581	147788	146969	145666	144009
-	Masculin	Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	72777	72348	72033	71760	71239	70735	70174	69709	69313	68549	67635
-	Feminin	Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	80290	79939	79651	79432	79103	78808	78407	78079	77656	77117	76374

## POP201D - Nascuti vii

Judete	Localitati	Anul 1990	Anul 1991	Anul 1992	Anul 1993	Anul 1994	Anul 1995	Anul 1996	Anul 1997	Anul 1998	Anul 1999	Anul 2000
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	1823	1610	1619	1471	1445	1273	1354	1350	1389	1362	1354

## POP201D - Nascuti vii

Judete	Localitati	Anul 2001	Anul 2002	Anul 2003	Anul 2004	Anul 2005	Anul 2006	Anul 2007	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010	Anul 2011
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	1307	1255	1285	1396	1443	1530	1448	1541	1583	1468	1388

## POP201D - Nascuti vii

Judete	Localitati	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	1328	1382	1275	1298	1295	1419	1327	1247	1276	1112

## POP206D - Decedati

Judete	Localitati	Anul 1990	Anul 1991	Anul 1992	Anul 1993	Anul 1994	Anul 1995	Anul 1996	Anul 1997	Anul 1998	Anul 1999	Anul 2000
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	1302	1235	1313	1453	1452	1471	1505	1552	1496	1493	1404

## POP206D - Decedati

Judete	Localitati	Anul 2001	Anul 2002	Anul 2003	Anul 2004	Anul 2005	Anul 2006	Anul 2007	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010	Anul 2011
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	1395	1466	1425	1397	1511	1398	1436	1369	1390	1477	1384



## POP206D - Decedati

Judete	Localitati	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	1401	1383	1424	1545	1497	1565	1491	1578	1888	2071

## POP210D - Casatorii

Judete	Localitati	Anul 1990	Anul 1991	Anul 1992	Anul 1993	Anul 1994	Anul 1995	Anul 1996	Anul 1997	Anul 1998	Anul 1999	Anul 2000
		Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar
Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	1539	1282	1115	1002	944	990	1067	1023	1022	979	957

## POP210D - Casatorii

Judete	Localitati	Anul 2001	Anul 2002	Anul 2003	Anul 2004	Anul 2005	Anul 2006	Anul 2007	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010	Anul 2011
		Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar
Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	904	924	938	1056	1094	1025	1163	1136	1086	986	898

## POP210D - Casatorii

Judete	Localitati	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
		Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar
Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	844	796	824	834	907	872	1033	1081	654	910

## POP212B - Divorturi

Judete	Localitati	Anul 1990	Anul 1991	Anul 1992	Anul 1993	Anul 1994	Anul 1995	Anul 1996	Anul 1997	Anul 1998	Anul 1999	Anul 2000
		Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar
Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	374	448	292	409	439	357	395	372	476	387	332

## POP212B - Divorturi

Judete	Localitati	Anul 2001	Anul 2002	Anul 2003	Anul 2004	Anul 2005	Anul 2006	Anul 2007	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010	Anul 2011
		Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar
Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	272	322	310	359	286	361	307	362	304	336	281

## POP212B - Divorturi

Judete	Localitati	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
		Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar
Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	265	197	233	246	233	191	228	246	172	227

## POP214A - Sporul natural al populatiei pe judet

Medii de rezidenta	Macroregiuni , regiuni de dezvoltare si judete	Anul 1990	Anul 1991	Anul 1992	Anul 1993	Anul 1994	Anul 1995	Anul 1996	Anul 1997	Anul 1998	Anul 1999	Anul 2000
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Urban	Mures	1408	880	530	211	178	-145	-199	-168	-55	-76	65

## POP214A - Sporul natural al populatiei pe judet

Medii de rezidenta	Macroregiuni , regiuni de dezvoltare si judete	Anul 2001	Anul 2002	Anul 2003	Anul 2004	Anul 2005	Anul 2006	Anul 2007	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010	Anul 2011
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Urban	Mures	-173	-344	-175	-37	-30	103	-103	139	-102	-330	-380

## POP214A - Sporul natural al populatiei pe judet

Medii de rezidenta	Macroregiuni , regiuni de dezvoltare si judete	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Urban	Mures	-417	-224	-439	-617	-525	-331	-480	-907	-1387	-2118

## POP310E - Imigranti definitivi pe localitate de destinatie

Judete	Localitati	Anul 1994	Anul 1995	Anul 1996	Anul 1998	Anul 1999	Anul 2000	Anul 2001	Anul 2002	Anul 2003
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Mures	TOTAL	28	74	31	302	178	318	140	65	37
-	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	16	35	14	215	127	215	89	34	16

## POP310E - Imigranti definitivi pe localitate de destinatie

Judete	Localitati	Anul 2004	Anul 2005	Anul 2006	Anul 2007	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Mures	TOTAL	43	46	83	107	157	206	162	131	137
-	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	18	26	54	68	102	120	78	54	45

## POP310E - Imigranti definitivi pe localitate de destinatie

Judete	Localitati	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Mures	TOTAL	114	111	144	208	195	201	276	142	205
-	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	54	43	45	73	65	59	103	48	70

## POP309E - Emigranti definitivi pe localitate de plecare

Judete	Localitati	Anul 1994	Anul 1995	Anul 1996	Anul 1997	Anul 1998	Anul 1999	Anul 2000	Anul 2001	Anul 2002	Anul 2003
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	302	538	312	336	286	198	305	270	313	297

## POP309E - Emigranti definitivi pe localitate de plecare

Judete	Localitati	Anul 2004	Anul 2005	Anul 2006	Anul 2007	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	398	228	178	121	109	122	117	135	123	97

## POP309E - Emigranti definitivi pe localitate de plecare

Judete	Localitati	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Mures	114319 MUNICIPIUL TARGU MURES	71	95	144	183	166	140	115	184

## PROIECTAREA DE BAZĂ

Pornind de la datele disponibile am configurat o structură pe sexe și tipuri de fenomene demografice pornind de la o cifră totală de 151192 persoane în iulie 2015 (153067 persoane în iulie 2012)

Cu aceste rate și cu o tabelă de mortalitate tip ONU, căreia îi corespunde o speranță de viață de 71,7 ani în medie pentru cele două sexe am realizat varianta de bază a proiectării,

Ceea ce presupune în continuare balanță migratorie nulă (scenariul optimist) și menține neschimbați parametrii mortalității și fertilității. Menționăm că proiectarea s-a făcut cu un pas de 10 ani folosind deci și structura intercensitara.

Evoluția fenomenelor demografice din perioada 2012(2015)-2021 a constituit baza scenariilor de proiectare a populației rezidente prin compararea datelor privind nivelul fertilității, a speranței de viață la naștere și a soldului migratoriu pe termen lung

Iată valorile anuale ale sporului de populație, născuți, decedați, imigranți, emigranți:

PERIOADA	CREȘTEREA/SCADEREA POPULAȚIEI	NĂSCUȚI	DECEDAȚI	EMIGRANȚI	IMIGRANȚI
2012-2021	-7401	+12.959	-15.843	-1.318	+1.733

Prin interpolari în variantele de proiectare a populației României în profil teritorial cf metodologiei și documentelor întocmite de INS în anul 2017 redăm următoarele scenarii posibile:

varianta medie						
judet/localitate	2015	2020	2030	2040	2050	2060
Mureș	545168	531322	501622	468675	434335	400509
Tg.Mureș	151192	146696	138496	129399	119918	110579
varianta intermediara						
judet/localitate	2015	2020	2030	2040	2050	2060
Mureș	545168	531820	506765	483432	464345	448670
Tg.Mureș	151192	146696	139785	133349	128084	123760
varianta optimista						
judet/localitate	2015	2020	2030	2040	2050	2060
Mureș	545168	532233	507943	486158	472424	467317
Tg.Mureș	151192	146696	140001	133997	130211	128804
varianta pesimista						
judet/localitate	2015	2020	2030	2040	2050	2060
Mureș	545168	530705	496253	455513	410494	359890
Tg.Mureș	151192	146696	137173	125912	113468	99480

O variantă "constantă" de proiectare poate reprezenta o variantă reper cu rol de a compara rezultatele obținute prin menținerea valorilor fertilității, speranței de viață și a migrației nete din perioada 2012-2021.

În varianta optimistă pentru anul 2060 rezultatul proiectării populației ar conduce la un număr de 128804 locuitori iar în cea pesimistă la un număr de 99.480 locuitori

Varianta medie reprezintă varianta cea mai plauzibilă pe baza căreia Tg. Mureș ar urma să aibă în 2060 o populație de 110.579 locuitori iar în varianta intermediară la 123.760 locuitori.

În toate variantele de proiectare este de așteptat ca municipiul Tg. Mureș să funcționeze împreună cu zona sa periurbană din inelul de proximitate (7 comune) sau cu cea metropolitană atingând astfel o populație de 150.000-200.000 locuitori.

Intervențiile propuse de Planul Urbanistic General reflectă modificări ale structurii urbane derulate în perioada 2012-2021 când populația municipiului a cunoscut o perioadă de creștere, precum și modificări mai ales de ordin calitativ și rezilient ale structurii și strategiei de dezvoltare valabile și pentru un scenariu estimat de (eventuala) descreștere a populației.

Cum se observă pe termen mediu și lung tendința dominantă este de descreștere numărului populației municipiului chiar dacă am presupune că prin imigrație se poate compensa sporul natural negativ (ipotezele asupra migrației sunt însă greu de susținut, migrația spre orașe fiind determinată de găsirea locurilor de muncă, fenomen ce transcende cadrul strict demografic).

Pentru confirmarea unei astfel de ipoteze sunt necesare două condiții:

- Zona în cauză (municipiul Tg. Mureș să dezvolte sistemul de activități precum și parametrii de calitate a vieții urbane astfel încât să atragă populație din diferite teritorii;
- În zona metropolitană sau alte zone (nivel județean, național sau internațional) să existe un surplus de populație din care să se recruteze migranți;

## **3.6 Organizarea circulației**

### **3.6.1. Optimizarea relațiilor în teritoriu**

### **3.6.2. Organizarea circulației**

Conform unor lucrări aflate în derulare sau în stadiu de proiectare municipiul Târgu-Mureș urmează să fie racordat la autostrăzile A3 Bors-Brasov și Târgu-Mureș Iași.

Tronsonul Câmpia Turzii și Târgu Mureș (56 de km) al autostrăzii A3 este finalizat excepție facand tronsonul Campia Turzii-Hadareni de în curs de execuție.

Nodul de circulație principal al acestor două autostrăzi se va afla în zona periurbana a mun. Târgu-Mureș în zona localității Ilieni.

Ieșirea din autostrada Transilvania (A3) spre Târgu-Mureș se găsește cf. plansei anexate în zona localității Gh. Doja. Ieșirea din autostrada Târgu-Mureș Iași spre Târgu-Mureș se găsește pe teritoriul localității Acațari.

Puncte forte:

- Avantaj dat de viitoarele autostrăzi;
- Stare tehnică relativ satisfăcătoare a străzilor din oraș;
- Aeroport internațional în curs de modernizare.
- Sistem de transport în comun satisfăcător;

Puncte slabe:

- Trafic agresiv în zona istorică și central;
- Existența traficului de tranzit în oraș;
- Număr ridicat de traversări la nivel ale căii ferate, zone izolate, greu accesibile;
- Număr redus de traversări ale r. Mureș;
- Deficit de locuri de parcare, mai ales în zona centrală și în zonele de locuințe colective;
- Stare deficitară a infrastructurii feroviare.
  - Rețea subdezvoltată de piste pentru bicicliști;
- Calitate deficitară a spațiului stradal și a imaginii urbane în spațiul public;
- Inexistența centurilor ocolitoare;

Oportunități

- Autostrăzile și centurile ocolitoare pot deveni oportunități pentru o expansiune controlată strategic. Accesibilitatea poate să devină excelentă. Această oportunitate poate fi atractivă pentru mediul de afaceri internațional sau pentru companiile de transport;
- Se pot amplasa noi stații CFR în lungul liniilor de cale ferată existente (teritoriul periurban);
- Crearea de conexiuni bune și confortabile între diferitele mijloace de transport (stații CFR, spații de parcare, piste de biciclete, etc)
- Orașul în zona lui plana este potrivit creerii unei sistem extensiv de piste de biciclete datorită configurație terenului și a amplasării largi a cartierelor
- Crearea mai multor circuite pietonale și modernizarea trotuarelor pentru a stimula transportul pietonal

- O combinație între tramvai și tren poate fi posibilă: utilizând același sistem de sine în scopul unui sistem multi-modular;

- Crearea unor areale de folosință mixtă în scopul reducerii mișcărilor de trafic

După cum se poate constata, o parte din disfuncționalitățile evidențiate încă din studiul efectuat în 1998, pentru PUG aprobat, s-a perpetuat până în studiul din 2010. Dintre îmbunătățirile realizate menționăm: sporirea capacității de circulație a unor intersecții și artere de circulație, extinderea actualei trame stradale pe noile dezvoltări, asfaltarea străzilor de pământ, amenajarea unor locuri de parcare (în special în lungul principalelor artere de circulație), precum și îmbunătățirea semnalizării rutiere. Un alt obiectiv care este parțial realizat și care se află în continuare în curs de implementare este acela al asfaltării unui mare număr de străzi din municipiu. Încă nu s-au finalizat inițiativele de creare a inelului interior de circulație. La nivelul administrației județene, responsabilă cu construirea centurilor de ocolire a municipiului care nu se află pe teritoriul administrativ al Târgu Mureș, se fac demersuri pentru realizarea ocolitoare de est. În privința sistemului alternativ de circulație, s-a început crearea unor piste de biciclete, urmând ca, în conformitate cu propunerile noului PUG, să se continue această inițiativă.

În afară de aceste aspecte, administrația locală a întocmit mai multe proiecte care vizează îmbunătățirea sistemului rutier și a traficului, finanțate din bugetul local sau înaintate la foruri Europene de finanțare. Acestea vizează teritoriul administrativ propriu și sunt parțial executate, parțial așteaptă finanțarea.

Datorită situației economice dificile, se caută soluții de finanțare pentru proiecte de mare anvergură, în colaborare cu administrația națională, care pot conduce la o îmbunătățire semnificativă a traficului rutier și, prin urmare, la eliminarea într-o proporție mai mare a disfuncționalităților constatate.

### **Propuneri privind organizarea circulației și dezvoltarea infrastructurii de transport.**

– **Surse documentare:** *Strategia de dezvoltare teritorială a României - SDTR, PATN (Secțiunea Rețeaua de transport), Master Planul General de Transport al României, Secțiunea PATJ Mureș referitoare la Căile de comunicație, studii de circulație pentru fundamentarea documentației/ Planul de mobilitate urbană durabilă a municipiului Târgu Mureș, după caz, studii și proiecte ale unor instituții de specialitate privind infrastructura de transport, după caz; HCL nr. 295/26 oct. 2017 privind plantarea de copaci în parcările de la nivelul solului în municipiul Târgu Mureș*

#### **Strategia de dezvoltare teritorială a României - SDTR**

Conform Legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu modificările și completările ulterioare, strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial ar trebui fundamentate pe Strategia de dezvoltare teritorială a României.

Strategia de dezvoltare teritorială a României (SDTR) este documentul programatic prin care sunt stabilite liniile directoare de dezvoltare teritorială a României la scară regională, interregională și națională, precum și direcțiile de implementare pentru o perioadă de peste 20 de ani, integrându-se aici și aspectele relevante la nivel transfrontalier și transnațional.

SDTR propune:

- Susținerea dezvoltării policentrice a teritoriului național;
- Sprijinirea dezvoltării zonelor economice cu vocație internațională;
- Asigurarea unei conectivități crescute a orașelor mici și mijlocii cu orașele mari;
- Susținerea dezvoltării infrastructurii de bază prin asigurarea accesului tuturor localităților la servicii de interes general;
- Întărirea cooperării între autoritățile publice de la diferite niveluri administrative în scopul asigurării unei dezvoltări armonioase a teritoriului național.

#### **Planul de Amenajare a Teritoriului Național - PATN**

Conform Legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu modificările și completările ulterioare în decembrie 2013, Planul de amenajare a teritoriului național – PATN, reprezintă documentul cu caracter director, care include sinteza programelor strategice sectoriale pe termen mediu și lung pentru întreg teritoriul țării.

Secțiunea Planului de Amenajare a Teritoriului Național care se referă la cai de comunicații, se referă la:

- Căi de comunicație, aprobată prin Legea nr. 363/21.09.2006 privind aprobarea planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea I - Rețele de transport

#### **Master Planul General de Transport al României**

**Misiune:** Creșterea conectivității naționale și transeuropene pentru societate și mediul de afaceri

**Obiective:** Implementarea unui sistem de transport eficient economic, sustenabil, sigur, cu impact redus asupra mediului

✓

✓

Dezvoltarea sistemului de transport trebuie să se axeze pe:

- **Eficiență economică:** sistemul de transport trebuie să fie eficient din punct de vedere economic în ceea ce privește operațiunile de transport cât și pentru utilizatorii în sine. În special beneficiile din sistemul de transport trebuie să depășească costurile de transport. Investiția trebuie să favorizeze și echitatea față de cetățenii României.
- **Accesibilitate:** un sistem de transport care să permită facilitatea accesului între toate regiunile țării. Mai mult decât atât, sistemul de transport trebuie să fie astfel configurat încât să permită o dezvoltare economică atât la nivel național, cât și regional.
- **Să reducă impactul asupra mediului:** dezvoltarea unei infrastructuri moderne de transport, cu luarea în considerare a efectelor asupra mediului, minimizarea impactului asupra calității aerului și reducerea nivelului de zgomot asociat activității de transport.
- **Sustenabilitate:** așa numitele moduri de transport sustenabile, care sunt mai eficiente din punct de vedere al consumului de energie și produc mai puține emisii, ar trebui dezvoltate cu prioritate;
- **Securitate și siguranță:** investițiile în sectorul de transport trebuie să producă un sistem de transport mai sigur.

### Strategii:

1. Dezvoltarea infrastructurii de transport în lungul rețelei TEN-T
2. Modernizarea infrastructurii de transport existente

### Tactici:

1. Stabilirea proiectelor de infrastructură de transport
2. Prioritizarea proiectelor de infrastructură de transport
3. Corelarea coturilor proiectelor cu resursele financiare disponibile
4. Stabilirea mecanismelor de implementare sustenabilă a proiectelor de infrastructură de transport

### Obiective de mediu ale MPGT

Obiectiv general de mediu

- OM1. Dezvoltarea unei infrastructuri moderne de transport, cu luarea în considerare a efectelor asupra mediului

Obiective specifice de mediu

- OM1-1. Promovarea proiectelor de investiții în transporturi care contribuie la realizarea unui sistem durabil de transport, cu măsuri de evitare și reducere a efectelor adverse, cum sunt: emisiile de poluanți în atmosferă, poluarea fonică în zonele urbane și pe rutele cu circulație intensă, poluarea apelor și solului datorată surselor difuze, impactul asupra peisajului și patrimoniului cultural;
- OM 1-2. Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din sectorul transporturilor;
- OM 1-3. Protecția sănătății populației prin îmbunătățirea condițiilor de mediu și de siguranță a transportului;
- OM 1-4. Reducerea impactului asupra biodiversității cu asigurarea de măsuri pentru protecția și conservarea biodiversității, cât și asigurarea coerenței rețelei naționale de arii naturale protejate.

### Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Mureș – PATJ Mureș

La nivelul județean, există un plan de amenajare a teritoriului județean (PATJ Mureș) în vigoare.

În cadrul acestui document strategic au fost identificate obiective care sunt importante în contextul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, întocmit pentru mun.Tg-Mureș:

-asigurarea unei dezvoltări echilibrate a rețelei de localități prin diversificarea funcțiilor localităților cu rol polarizator.

-modernizarea drumurilor secundare de acces în vederea evitării dezvoltării longitudinale a zonelor rezidențiale;

-echiparea și modernizarea zonelor economice ale municipiilor și orașelor în ideea creării unor zone economice compacte;

-stabilirea unei viziuni de dezvoltare pe termen lung (perioada estimată 2050) a infrastructurii de transport a diverselor planuri de amenajarea teritoriului, infrastructuri de transport și dezvoltare zonală (metropolitană), județeană și regional;

-demararea studiilor de fezabilitate, fezabilitate și tehnice pentru proiectele majore de infrastructuri de pe teritoriul județean în vederea prezervării din timp a terenurilor necesare;

-Finalizarea studiilor tehnice pentru centurile ocolitoare Târgu-Mureș - varianta sudică, Reghin, Sighișoara în vederea demarării lucrărilor de eliberare a terenurilor, descărcare de sarcină istorică, și execuție;

-stoparea extinderii intravilanului localităților din cadrul județului cât timp nu se poate asigura echiparea edilitară adecvată a totalității intravilanului deja existent (modernizare străzi, rețea de apă-canal, rețea de gaze, rețea electrică etc.);

-implicarea administrației județene în vederea urgentării construcției Autostrăzii Transilvania A 3, sectorul: Turda – Târgu Mureș – Sighișoara -Făgăraș – Brașov și demarării lucrărilor la Autostrada A 4 (Târgu Mureș - Ditrău - Poiana Largului - Târgu Neamț - Săbăoani - Târgu Frumos - Iași). Autostrada Transilvania reprezintă la momentul actual principala infrastructură rutieră majoră din România aflată în faza de execuție va crea o axă de legătură între nord-vestul centrul și sudul țării, de care beneficiază din plin și Județul Mureș;

-dezvoltarea de noi drumuri clasificate în zona metropolitană Târgu-Mureș în vederea dezvoltării polinucleare. Aceasta propunere vizează dezvoltarea unor noi trasee de drumuri clasificate în cadrul zonei metropolitane în vederea conectării de noi amplasamente economice, de exploatare a resurselor și localități în vederea asigurării unei dezvoltări polinucleare. Susținerea dezvoltării polinucleare în cadrul zonei metropolitane reprezintă alternativa viabilă în vederea transformării acesteia într-o structură funcțională;

-modernizare CF 405 prin electrificare și dublarea sensurilor de circulație: sectorul Ungheni – Reghin. Necesitatea modernizării CF 405 survine din starea actuală a acesteia (cale ferată simplă neelectrificată) și creșterea în viitor a importanței transportului feroviar pe fondul acutizării crizei energetice. De asemenea, ritmul de dezvoltare a municipiului Târgu Mureș și a județului în ansamblul său reclamă o susținere puternică a transportului și de către cel feroviar (transport materii prime și produse finite cu masă utilă mare). Modernizarea CF 405 va crea și o legătură puternică și flexibilă între magistrala 300 și 400 și facilitarea accesului spre destinații naționale și internaționale. - modernizarea CF 405 între Ungheni și Reghin se impune pentru intensificarea legăturilor economice între cele două municipii în vederea constituirii unei arii metropolitane continue cu urbanizare intensă;

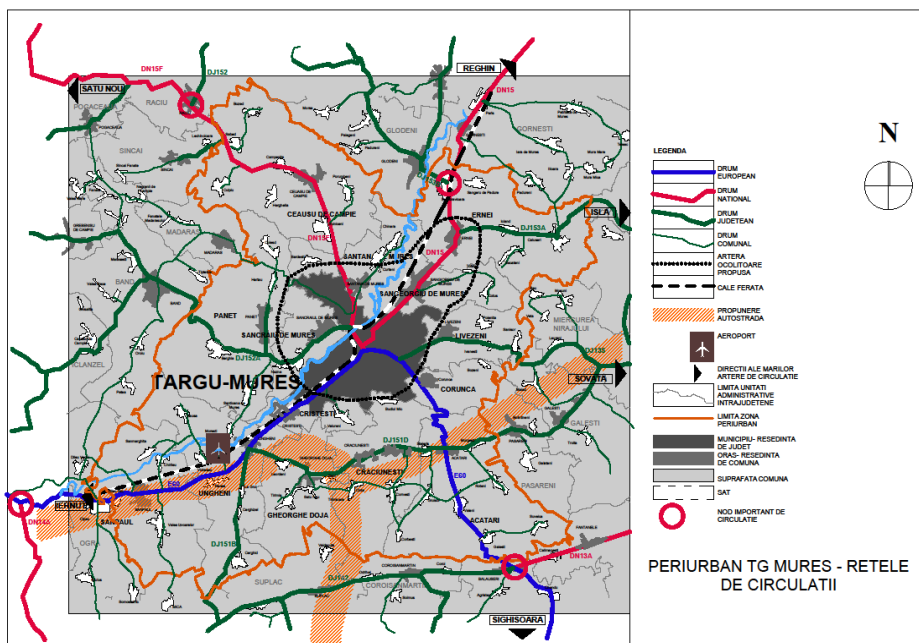
-construcție linie de cale ferată de interes local pe trasee noi: Târgu Mureș – Sighișoara. Realizarea acestei noi căi ferate simple electrificate va scurta cu peste 200 km legătura municipiului Târgu Mureș cu Magistrala 300 și totodată cu Municipiul Sighișoara. Aceasta va duce la scurtarea timpilor de acces și totodată conectarea directă la transportul feroviar și a orașului Târnăveni.

-implicarea administrației județene în vederea susținerii construcției Autostrăzii A16, sectorul Târgu Mureș – Târgu Mureș – Roman – Târgu Frumos – Iași – Sculeni. Autostrada Moldovei va reprezenta a doua infrastructură majoră a Județului Mureș și va susține fluxul rutier spre parte de est a țării și transfrontalier. Implementarea acesteia se preconizează a se realiza după 2013 și transforma județul Mureș într-o placă turnantă pentru traficul de tranzit pe coordonată vest-est iar municipiul Târgu Mureș într-un important nod rutier și pol de dezvoltare socio-economică;

-dublare căi rutiere majore pe malul opus. Această propunere vizează construirea de sectoare noi de drumuri publice și conectarea celor existente în vederea realizării unor rute continue de acces spre localități pe malul opus al râurilor mari în opoziție cu cele existente. Aceasta ar duce la crearea unor alternative de acces în aceeași direcție și totodată ar scoate din izolare o serie de localități situate pe malul opus al râului. Această măsură corelată și de construirea unor poduri în punctele de convergență a mai multor drumuri ar rezolva definitiv legătura cu astfel de localități. Această măsură se propune în cazul Mureșului, Târnavei Mari, Târnavei Mici, Nirajului

-modernizare CF 405 prin electrificare și dublarea sensurilor de circulație: sectorul Războieni–Ungheni; sectorul Reghin – Deda. Necesitatea modernizării CF 405 survine din starea actuală a acesteia (cale ferată simplă neelectrificată) și creșterea în viitor a importanței transportului feroviar pe fondul acutizării crizei energetice. De asemenea, ritmul de dezvoltare a municipiului Târgu Mureș și a județului în ansamblul său reclamă o susținere puternică a transportului și de către cel feroviar (transport materii prime și produse finite cu masă utilă mare). Modernizarea CF 405 va crea și o legătură puternică și flexibilă între magistrala 300 și 400 și facilitarea accesului spre destinații naționale și internaționale. Modernizarea CF 405 între Ungheni și Reghin se impune pentru intensificarea legăturilor economice între cele două municipii în vederea constituirii unei arii metropolitane continue cu urbanizare intensă





### Planul de mobilitate urbană durabilă a municipiului Târgu Mureș

În esență, PMUD urmărește crearea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile comunităților din teritoriul său, vizând următoarele cinci obiective strategice:

- (1) Accesibilitatea – Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii-cheie. Acest obiectiv include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, sexul și originea etnică);
- (2) Siguranța și securitatea – Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general;
- (3) Mediul – Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;
- (4) Eficiența economică – Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători și de marfă;
- (5) Calitatea mediului urban – Contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului urban și a proiectării urbane în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

Direcțiile de dezvoltare ale PMUD Târgu Mureș sunt următoarele:

1. Târgu Mureș – un oraș verde, fără poluare, cu mobilitate crescută pietonală și velo și accesibilitate ridicată a tuturor zonelor urbane;
2. În zona centrală – accentul pus pe mobilitate pietonală și velo, cu asigurarea conexiunilor între principalele obiective publice și spațiile verzi ale municipiului
3. Creșterea utilizării transportului public, creșterea ariei de acoperire și atractivitatea acestui serviciu prin investiții integrate atât în infrastructură, cât și în material rulant modern și ecologic și servicii specifice;
4. Asigurarea conectivității și accesibilității zonelor periferice cu caracter rural la zona centrală prin îmbunătățirea conexiunilor rutiere.
5. Asigurarea accesibilității rutiere peste raul Mureș, prin modernizarea și reabilitarea infrastructurilor existente, dar și amenajarea în viitor a unor infrastructuri alternative

## 6. Creșterea siguranței pietonilor și a participanților la trafic, prin realizarea de investiții specifice

### Planul Urbanistic General al Municipiului Târgu-Mureș – PUG

De la elaborarea PUG-ului vechi până în prezent au apărut minicartiere de locuințe în interiorul intravilanului, cât și în afara acestuia, cum ar fi: cartierul Belvedere, zona Platoul Cornești, zona Livezeni, pe strada Voinicilor, cartierul Unirii. În rest, construcții de locuințe s-au realizat în comunele limitrofe: Sîngeorgiu de Mureș, Sântana, Sâncraiu de Mureș, Cristești, Livezeni, Corunca. Acest aspect presupune o nouă gândire a relațiilor oraș - zonă periurbană și colaborare între acestea în vederea rezolvării accesibilității și a altor aspecte importante pentru asigurarea unui grad de confort similar municipiului pentru cetățenii stabiliți în afara acestuia.

### **Priorități**

#### *Rețeaua stradală*

Poziția centrală a municipiului Târgu-Mureș în teritoriul național îi conferă un avantaj competitiv important pentru atragerea de investiții în centre de transfer logistic pentru distribuția națională și internațională a mărfurilor. Infrastructura de transport și de comunicații reprezintă un factor cheie și pentru dezvoltarea turismului care necesită căi de acces moderne și rapide. Aceste oportunități de dezvoltare nu pot fi valorificate fără modernizarea și eficientizarea infrastructurii de transport rutier, feroviar, aerian, precum și a sistemului de transport multimodal combinat.

Cel mai important drum european ce traversează municipiul Târgu-Mureș este E 60 (frontiera cu Ungaria – Borș – Oradea – Cluj-Napoca – Târgu-Mureș – Brașov – Ploiești – București – Constanța). Există o conexiune bună și cu alte culoare de transport de importanță națională și internațională ce traversează Regiunea Centru: E68 (frontiera cu Ungaria – Nădlac – Arad – Deva – Sebeș – Sibiu – Brașov), E81 (frontiera cu Bulgaria – Giurgiu – București – Pitești – Sibiu – Cluj-Napoca – Satu Mare – Halmeu – frontiera cu Ucraina), E574 (Pitești – Brașov - Bacău); E 58 (frontiera cu Ucraina – Halmeu – Baia Mare – Dej – Bistrița – E 578 – Reghin – Gheorghieni – Miercurea Ciuc – Sfântu Gheorghe).

Potențialul de transport rutier și de centru de transfer logistic va fi însă cu adevărat pus în valoare după finalizarea construcției autostrăzilor pe al căror traseu se va afla municipiul Târgu-Mureș: autostrada A3 Transilvania (București – Brașov – Târgu-Mureș - Cluj Napoca – frontiera cu Ungaria Borș) care va tranzita median teritoriul județean, pe direcție SE – NV și autostrada spre Moldova (Târgu-Mureș – Tîrgu Mureș – Roman – Târgu Frumos – Iași – Sculeni – frontiera cu Moldova). Situația pe traseul autostrăzii Transilvania va asigura o bună legătură și cu ramura Sibiu – Brașov – București a autostrăzii ce se va construi pe Coridorul IV pan-european (frontiera cu Ungaria – Nădlac – Timișoara – Deva – Sebeș – Sibiu – Pitești – București – Slobozia – Constanța).

Majoritatea localităților din zona periurbană au acces imediat la un drum național sau județean, ceea ce facilitează accesul rutier spre municipiul Târgu-Mureș în aproximativ 15 minute, cu excepția unor câtorva sate aparținătoare comunelor Acățări, Sânpaul și Ceuășu de Câmpie aflate pe o rază de maxim 20 km în jurul municipiului Târgu-Mureș, pentru care timpul de acces în municipiu ajunge până la 30 minute. Rețeaua de străzi a municipiului Târgu Mureș are o configurație tentaculară, rezultată din intersecția a două structuri longitudinale (SV-NE, SE-NV) la care sunt atașate două zone cu rețea rectangulară, iar circulația are tendința de a se concentra pe câteva artere majore care traversează zona centrală a municipiului.

- Cele două axe majore de circulație (V – E și S – N) reprezentate de penetrațiile dinspre DN 15 și anume Strada Gh. Doja, apoi Revoluției, Republicii și 22 Decembrie urmând penetrația DN 15 spre Reghin (excluzând zona centrală) și respectiv penetrația dinspre și spre DN 13 (Sighișoara) urmând 1 Decembrie 1918 (excluzând de asemenea zona centrală), apoi Călărașilor Voiniceni având sectoare de categoriile I și II constituie două axe transversale principale pentru desfășurarea circulației rutiere și pentru relațiile de legătură cu extravilanul, bine asigurate de către aceste două artere;
- Legătura rețelei stradale a Municipiului Tg- Mureș cu extravilanul este realizată în principal prin următoarele penetrații: DN 13 – Sighișoara, DN 15 – Cluj Napoca, DN 15 – Reghin, DN 15E – Voiniceni, DJ 135 – Livezeni, DJ 152A – Sâncraiu de Mureș

Circulația rutieră în zona centrală a orașului, folosindu-se în mare parte de o tramă stradală moștenită din perioada medievală, exercită o presiune crescută asupra acesteia, având efecte nedorite asupra mediului ambiant (poluare fonică și cu noxe, afectarea perspectivei către patrimoniul istoric prin

parcări la trotuar, risc crescut de accidente). Pe de alta parte, circulația intensă în perimetrul istoric al orașului este un indicator al vitalității acestei zone, aspect pozitiv care se dorește a se păstra.

Pentru a menține vitalitatea zonei centrale a orașului dar a elimina efectele nedorite ale traficului rutier, se impun o serie de schimbări la nivelul modelului de circulație, cu accent pe scăderea traficului auto și încurajarea circulației alternative (pietonale și cu biciclete). O astfel de soluție include și reorientarea călătorilor care folosesc mașina personală către transportul public – un transport public care să aibă caracteristicile necesare pentru a fi atractiv: curat (neproducător sau puțin producător de noxe și zgomot), rapid și eficient, accesibil ca preț, modern, accesibil din punct de vedere fizic persoanelor cu dizabilități motorii și persoanelor însoțite de copii în cărucior.

În sensul celor spuse mai sus, municipalitatea intenționează desființarea parcărilor la trotuar și realizarea unor parcări în interiorul țesutului urban, locații care au fost identificate în proiectul de actualizare PUG și pentru care s-au început demersurile de implementare.

Din măsurătorile efectuate rezultă necesitatea realizării în regim de urgență a unei artere ocolitoare care să facă legătura între DN 13 și DN 15 (spre Cluj Napoca), urmând ca mai apoi să se realizeze și legătura dintre DN 13 și DN 15 (spre Reghin). Prin construirea acestor variante de ocolire a municipiului se poate obține descongestionarea în bună măsură a arterelor din interiorul municipiului și eliminarea totală a traficului greu de tranzit cu efecte benefice nu numai asupra fluenței și siguranței traficului, dar și asupra infrastructurii rutiere.

#### **A. Disfuncționalități constatate în desfășurarea traficului actual și cauzele care le generează**

- Referitor la capacitatea de circulație a străzilor s-au constatat următoarele situații (în ipoteza de calcul a unui flux de circulație discontinuu, pentru o viteză medie de deplasare de 40 km/h și pentru străzi de categoria II):
- Între nodurile 68 – 69 pe b-dul 1 Decembrie 1918 (6942  $V_i$ /oră/sens) pe sensul de intrare (penetrația de pe DN 13) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 202 – 68 pe b-dul 1 Decembrie 1918 (6601  $V_i$ /oră/sens) pe sensul de intrare (penetrația de pe DN 13) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 201 – 2 pe b-dul Gh. Doja (4294  $V_i$ /oră/sens) pe sensul de intrare (penetrația de pe DN 15 spre intersecția cu str. 8 Martie) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 201 – 1 pe b-dul Gh. Doja (4290  $V_i$ /oră/sens) pe sensul de intrare (penetrația de pe DN 15) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 204 – 159 pe b-dul 22 Decembrie 1989 (4078  $V_i$ /oră/sens) pe sensul de intrare (penetrația de pe DN 15, dinspre Reghin spre centru) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 142 – 144 pe str. Livezeni (3616  $V_i$ /oră/sens) pe sensul de ieșire (penetrația de pe DJ 152) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 94 – 93 pe b-dul Călărașilor (3205  $V_i$ /oră/sens) între Aleea Carpați și Str. Sinaia – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 2 – 8 pe str. 8 Martie (2980  $V_i$ /oră/sens) pe sensul dinspre B-dul Gh. Doja – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 157 – 154 pe b-dul 22 Decembrie 1989 (2805  $V_i$ /oră/sens) pe sensul spre centru (între Str. Gh. Marinescu și str. Secuilor Martiri) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 69 – 71 pe b-dul 1 Decembrie (2793  $V_i$ /oră/sens) pe sensul de intrare (între Livezeni și Pandurilor) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 159 – 157 pe b-dul 22 Decembrie 1989 (2756  $V_i$ /oră/sens) pe sensul spre centru (penetrația de pe DN 15 spre Str. Gh. Marinescu) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 5 – 2 pe b-dul Gh. Doja (2695  $V_i$ /oră/sens) pe sensul de ieșire (între str. Dezrobirii și str. 8 Martie) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 59 – 80 pe b-dul (2434  $V_i$ /oră/sens) (pe B-dul Gh. Doja spre P-ța Victoriei) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 9 – 5 pe b-dul Gh. Doja (2408  $V_i$ /oră/sens) pe sensul de ieșire (între Dezrobirii și Bega) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 69 – 142 pe b-dul 1 Decembrie (2384  $V_i$ /oră/sens) pe str. Livezeni (între Muncii și Rodniciei) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf

- Între nodurile 33 – 32 pe b-dul Călărașilor (2154 V<sub>l</sub>/oră/sens) până la intersecția cu str. Tisei – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 118 – 119 pe b-dul 1 Decembrie (1947 V<sub>l</sub>/oră/sens) pe Borșoș – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 89 – 88 pe b-dul 1 Decembrie (1856 V<sub>l</sub>/oră/sens) în P-ța Trandafirilor (între Bartok și Horia) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf
- Între nodurile 108 – 107 pe b-dul Republicii (1720 V<sub>l</sub>/oră/sens) (între 22 Decembrie 1989 și Revoluției) – capacitatea de circulație este depășită pentru ora de vârf

Aceste depășiri ale capacității de circulație pe diverse sectoare de străzi, atât de categoria II, cât și III, depășiri care au un caracter aleator în timp, conduc la un regim instabil de circulație și până la blocare, impunându-se măsuri de îmbunătățire a exploatării și amenajării străzilor, prin asigurarea circulației continue cu dirijarea coordonată a traficului, majorarea distanței între intersecțiile cu semafoare, redistribuirea pe rețea a traficului pentru echilibrarea încărcării, cu reducerea intensității traficului, amenajarea corespunzătoare a intersecțiilor, etc.

### B.Gâtuiuri în rețeaua rutieră municipală

Lipsa infrastructurii adecvate de transport din România reprezintă o problemă care se exercită și asupra rețelei stradale din localitățile țării. Faptul că autostrăzile, drumurile express și centurile ocolitoare lipsesc cu desăvârșire cauzează probleme de trafic și gâtuiuri.

Toate disfuncționalitățile rețelei de transport conduc la crearea a ceea ce noi numim puncte de gâtuire a circulației. Acestea produc întârzieri și viteze de deplasare reduse.

*În municipiul Tîrgu Mureș au fost identificate următoarele puncte de gâtuire:*

1. Strada Cuza Vodă, de la intersecția cu P-ța Victoriei până la P-ța Matei Corvin
2. Strada Revoluției - P-ța Republicii
3. Strada Sinaia – str. Paul Chinezu - P-ța Mărăști
4. Strada Mihai Viteazu de la intersecția cu str. Alexandru Papiu Ilarian până la B-dul Cetății
5. Strada Negoifului, strada Cutezanței
6. Strada Budiului – strada Bega
7. Intersecția dintre străzile Budiului, Mestecănișului, Calea Sighișoarei
8. Intersecția dintre străzile Calea Sighișoarei cu Petru Dobra, Viile Dealu Mic
9. Strada Libertății de la strada Barajului până la intersecția cu strada Cuza Vodă
10. Pe B-dul 1 Decembrie 1918, la intersecțiile Secerei cu 1 Decembrie 1918, strada Budai Nagy Antal cu 1 Decembrie 1918,
11. Intersecția străzii Transilvania, B-dul Pandurilor, strada Secerei
12. Strada Avram Iancu spre P-ța Bernady Gyorgy
13. Strada Tisei – strada Bărăganului – strada Voinicenilor
14. Intersecția stăzii Lăcrămioarei cu strada 22 Decembrie 1989
15. Strada Ștefan cel Mare și intersecția Strada Bolyai cu Barsos Tamas și strada Justiției
16. Intersecție strada Cornești cu strada Papiu Ilarian
17. Strada Dezrobirii și Intersecția străzii Gh. Doja cu Rampei

### C.Starea tehnică a rețelei stradale

Starea tehnică a drumurilor reprezintă un factor important care influențează costurile generalizate ale utilizatorilor, precum și deciziile acestora de efectuare a călătoriilor, în special în ceea ce privește alegerea rutei.

În vederea construirii Bazei de Date Tehnice Rutiere (BDTR, Anexa 3), Consultantul a efectuat inspecții tehnice vizuale pentru determinarea stării tehnice de viabilitate a străzilor, conform prevederilor Normativului CD 155- 2001 „Instrucțiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne”.

Rețeaua stradală în Municipiul Târgu-Mureș

Lungime totală străzi

203,092 km

Lungime străzi cu balast (nemodernizate)

23,18 km (11,72% din total)

Lungime străzi cu asfalt sau calup (modernizate) 179,282 km (88,28 din total)

### **Transport public**

Sistemul de transport persoane la nivel regional, național și internațional

Serviciul de transport persoane este asigurat de mai mulți operatori regionali sau naționali de transport. Datorită poziției geografice, municipiul Târgu-Mureș este tranzitat nu numai de traficul de scurtă sau medie distanță ci și de cel de lungă distanță. Astfel că, acesta are legături de transport cu poli urbani majori cum ar fi București, Iași, Bacău, Sibiu, Cluj-Napoca, etc.

Principalele localități județene către care se face naveta zilnică din autogara sunt:

Sângiorgiu de Mureș, Ernei, Pănet, Chinari, Crăciunești, Band, Vidrasău, Saulia, Sărmasu, Luduș, Șincai, Iernut, Săbed, Ungheni, Acațari, Tirimia. Numărul de călători expediți pe zi este de 51 600.

Cererea de transport public în Municipiul Târgu-Mureș s-a menținut în ultimii ani pe fondul scăderii demografice, a scăderii numărului de beneficiari de legitimații gratuite (studenți și elevi) și a scăderii cererii din partea agenților economici pentru transport de la/la locurile de muncă a angajaților. Proiectele de investiții în domeniul transportului public de persoane, respectiv mijloace de transport noi, adaptate unui transport de persoane civilizată în municipiul Târgu-Mureș, au menținut cererea la nivelul potențialilor călători.

Transportul în comun din Municipiul Târgu-Mureș se desfășoară în condițiile existenței a unei asocieri de trei operatori de transport. Liniile de transport sunt servite, în cea mai mare parte, de către toți operatorii, pe același traseu și cu stații comune.

Rețeaua rutiera pe care se desfășoară activitatea de transport public din municipiul Târgu-Mureș are o lungime totală de 51,75 km.

Numărul total de stații amplasate pe rețeaua de transport public este de 138. Lungimea totală a celor 24 de trasee de transport public urban este de 405,30 km.

Detalierea acestor aspecte permite obținerea unor informații referitoare la rețeaua deservită de Societatea locală de transport. Analiza critică a rețelei de trasee exploatare în prezent de Societatea locală de transport arată că:

- partea de sud a orașului – noul cartier rezidențial Belvedere – este deservită parțial; centrul este suprasolicitat de linii;
- majoritatea liniilor se concentrează pe bucla reprezentată de strazile Piața Trandafirilor, Piața Petőfi Sandor, Piața Bernady Gyorgy, Mihai Viteazul, Gheorghe Marinescu, 22 Decembrie, Piața Republicii, Revoluției;
- trama stradală este formată (cu excepția arterelor pe care se desfășoară în prezent activitatea de transport public) din străzi înguste, cu multe sinuozități, în mare parte improprie circulației autobuzelor de mari dimensiuni, ceea ce conduce la o limitare a posibilităților de alegere a unor noi trasee.

### **Rețeaua feroviară**

Din punct de vedere al mobilității, situația serviciilor oferite de operatorul local de transport public de călători trebuie analizată în corelație cu rețeaua de transport regional și național.

Cale ferată care trece prin municipiul Mureș este Linia 405 Războieni - Târgu Mureș - Deda, cu legături directe din Războieni (magistrala 300) la Oradea, Huedin, Cluj-Napoca, Teiuș, Mediaș, Sighisoara, Brașov, Ploiești, București și din Deda (magistrala 400) la Satu Mare, Baia Mare, Dej, Toplița, Gheorgheni, Miercurea Ciuc, Sfântu Gheorghe, Brașov, Ploiești, București.

Rețeaua căilor feroviare din județul Mureș are lungimea de 279 km, Târgu-Mureș fiind un important nod de cale ferată din România. De aici pleacă trenuri în direcțiile Brașov, Miercurea Ciuc, Sibiu Alba Iulia etc.

Principalele localități către care se face naveta zilnică a populației urbane din Târgu Mureș sunt: Regin, Luduș, Deda, Ungheni, Cristești.

### **Transport de marfă**

Municipiul Târgu Mureș și Zona sa Metropolitană se găsesc la intersecția căilor terestre de transporturi ce unesc estul Transilvaniei de centrul și vestul acesteia și a celor ce asigură legătura între sud-estul și nord-estul aceleiași regiuni istorice.

Fluxuri suplimentare de trafic sunt generate și de existența aeroportului internațional, localizat la numai 15 km de centrul municipiului. Inexistența unor soluții de ocolire a zonei centrale (drumurile naționale DN15 și DN15E se intersectează în periferia centrului istoric al centrului urban), concomitent cu oferta de servicii feroviare de slabă calitate conduc la generarea de fluxuri

suplimentare în municipiu, cu impact negativ în derularea și asigurarea mobilității zilnice a țîrg-Mureșenilor. Organizarea unor servicii de transport public de calitate este de asemenea afectată negativ prin suprasaturarea infrastructurilor de transport existente.

### **Mijloace alternative de mobilitate**

Pentru descongestionarea traficului, pentru asigurarea mobilității în municipiu va fi încurajată în principal folosirea de mijloace alternative de transport: transportul în comun, utilizarea bicicletelor, inclusiv circulatul pe jos în zonele centrale. Conform liniilor directoare elaborate de Comisia Europeană este evidențiat că „infrastructura trebuie construită, întreținută și modernizată pe principiul accesibilității pentru toți. Un mediu urban cu mai mare siguranță și securitate ar putea încuraja cetățenii să recurgă mai mult la transportul în comun, la ciclism și la mersul pe jos, ceea ce nu numai că ar duce la atenuarea congestiilor de trafic și la reducerea emisiilor, ci ar avea și efecte pozitive asupra sănătății și bunăstării oamenilor.”

### **Prioritățile stabilite**

Prin Planul de Mobilitate Urbană a Municipiului Târgu Mureș se propune eficientizarea sistemului urban de transport, având în vedere nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială ale orașului, având următoarele priorități de acțiune:

- 1) *Transportul în comun* planul de mobilitate urbană durabilă va furniza o strategie de creștere a calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile. Materialul rulant actual va fi înlocuit treptat cu autobuze ecologice.
- 2) *Transportul rutier* (în mișcare și staționar): În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să trateze subiectul traficului în mișcare și al celui staționar. Măsurile ar trebui să vizeze optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general. Se va explora potențialul de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport sau funcții și utilizări publice care nu au legătură cu transportul.
- 3) *Transportul nemotorizat* planul de mobilitate urbană durabilă va pune accentul pe acțiuni și investiții în infrastructura pietonală, cu scopul de a oferi cetățenilor minimele facilități pentru mobilitate și accesibilitate în zona urbană, în condiții de siguranță în trafic.
- 4) *Siguranța rutieră urbană* Plan de mobilitate urbană durabilă trebuie să prezinte acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniu și pe factorii de risc din zone urbană respectivă.
- 5) *Transportul nemotorizat* planul de mobilitate urbană durabilă va încorpora un plan de creștere a atractivității, siguranței și securității transportului pietonal și velo. Infrastructura existentă trebuie evaluată și, după caz, îmbunătățită. Dezvoltarea noii infrastructuri ar trebui gândită nu numai din perspectiva itinerariilor de transport motorizat. Va fi avută în vedere o infrastructură care să fie dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită a reduce distanțele de deplasare în măsura posibilului. Măsurile care vizează infrastructura ar trebui completate de alte măsuri de ordin tehnic, politic și nelegislativ
- 6) *Intermodalitate*: planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și să identifice măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent

### **Intervenții majore asupra rețelei stradale**

*Transportul rutier* (în mișcare și staționar): În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să trateze subiectul traficului în mișcare și al celui staționar. Măsurile ar trebui să vizeze optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general. **Se va explora potențialul de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport sau funcții și utilizări publice care nu au legătură cu transportul.**

În acest sens, vor fi propuse următoarele proiecte:

### **Proiecte care vizează investiții majore asupra rețelei stradale**

Al 3 Stradă de legătură între Autostrada Transilvania și podul nou zona Azomureș
--

AI 4 Prelungire Strada Libertății
AI 5 Prelungire Strada Insulei în două direcții
AI 6 Reparație capitală a podului peste râul Mureș cu pasaj superior peste linia CF - Târgu-M (str. Călărașilor)
AI 7 Realizare pod nou peste Mureș, Zona Aleea Carpați
AI 8 Realizare stradă de legătură cu str. Nordului;
AI 9 Legatura între pod nou peste râul Mureș și strada Voinicenilor
AI 10 Prelungire Calea Sighișoarei în 2 direcții:
Proiectul cuprinde 3 subproiecte, denumite astfel:
-Prelungire Calea Sighișoarei în direcția DN 13
-Tronson de legătura între strada Budiului și Autostrada Transilvania
-Stradă de legătură între Prelungire Calea Sighișoarei în direcția DN 13 și Tronson de legătura str. Budiului și Autostrada Transilvania
AI 11 Strada de legatura în cartierul Unirii propusa pe traseul vechi prezervat pentru CF
AI 12 Reabilitare infrastructura rutieră pe coridorul cartier Tudor Vladimirescu - cartier 22 Decem 1989, deservit de transportul public
AI 13 Reabilitare infrastructura rutiera pe coridorul cartier Mureșeni- cartier Dâmbul Pietros, des de transportul public
AI 14 Reabilitare infrastructura rutiera pe coridorul cartier Unirii - Cartier 22 Decembrie 1989, des de transportul public
AI 15 Reabilitare infrastructura rutiera pe coridorul cartier Mureșeni-Cartier 22 Decembrie 1 traseu 1, deservit de transportul public
AI16 Reabilitare infrastructura rutiera pe coridorul cartier Libertății -Cartier 22 Decembrie 1 deservit de transportul public.
AI17 Reabilitare infrastructura rutiera pe coridorul cartier Mureșeni- 22 Decembrie 1989 traseu deservit de transportul public
AI18 Reparație capitală a podurilor peste Canalul Turbinei
AI19 Reparație capitală a podurilor în cartierul Tudor Vladimirescu peste pârâul Pocloș
AI 20 Reparație capitală a podurilor în cartierul Libertății
AI 21 Reparație capitală a podurilor în cartierul Budai Nagy
AI 22 Reparație capitală a podurilor în zona Bega Budiului
AI23 Accesibilizarea zonelor marginalizate și/sau defavorizate prin modernizarea infrastruc pentru deplasările monitorizate și nemonitorizate.
AI 24 Sistem de management al traficului în Municipiul Târgu Mureș

#### **Transportul public**

Transportul în comun: planul de mobilitate urbană durabilă va furniza o strategie de creștere a calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile.

În acest sens, vor fi propuse următoarele proiecte:

**Proiecte care vizează investiții majore asupra transportului public**

TC 1 Modernizarea transportului public de călători al municipiului Tîrgu Mureș
TC 2 Relația între Platoul Cornești-Gradina Zoo - Zona de agrement "Weekend" (telegondolă)
TC3v1 Tren Urban Gara de Sud - Nod Platforma Azomureș - Strada Dezrobirii - St. Rozmarinului - Gara Centrală - Stadionul Municipal - Gimnaziul Friedrich Schiller - Gara de Nord - Nod Weekend (Str. Luntrașilor)- Nod Weekend (Tangentă CF-Str. 22 Decembrie)
TC 4 Reamenajarea infrastructurii pe coridorul deservit de transportul public local pe zona veche a municipiului Tîrgu Mureș

**Transportul de marfă**

Planul de Mobilitate Urbană a Municipiului Tîrgu Mureș propune finalizarea proiectului privind șoseaua de centură, proiect care vizează în special transportul de marfă. Alte proiecte posibile care să fie destinate acestui domeniu trebuie corelate cu marile proiecte de infrastructură ale CFR SA și CNADNR, cuprinse în MPGT, dar care au perioade propuse de implementare ce depășesc orizontul de timp al Planului de Mobilitate Urbană.

**Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)**

*Transportul nemotorizat.* Planul de mobilitate urbană durabilă va încorpora un plan de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Infrastructura existentă trebuie evaluată și, după caz, îmbunătățită. Dezvoltarea noii infrastructuri ar trebui gândită nu numai din perspectiva itinerariilor de transport motorizat. Ar trebui avută în vedere o infrastructură care să fie dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită să reducă distanțele de deplasare în măsura posibilului. Măsurile care vizează infrastructura ar trebui completate de alte măsuri de ordin tehnic, politic și nelegislativ.

**Proiecte care vizează investiții majore asupra mobilității nemotorizate**

TN1 Prelungire pistă de bicicletă în lungul căii ferate, în prelungirea celei existente
TN2 Realizare pistă în lungul canalului Pocloș
TN3 Reamenajarea podurilor pietonale și pentru biciclete peste Pocloș – accesibilizare și lărgire
TN 4 Realizare pistă de biciclete Unirii – Centru – traseul 1
TN 5 Realizare pistă de biciclete Unirii – Centru – traseul 2
TN 6 Realizare pistă de biciclete Centru- Zona Medicală
TN 7 Realizare pistă de biciclete Traseu Weekend – B-dul Cetații – Piața Trandafirilor
TN 8 Reamenajarea pod pietonal și pentru biciclete peste Mureș-zona Aleea Carpați
TN 9 Realizare pistă de biciclete de legătura între Pocloș și P-ta Trandafirilor
TN 10 Realizare pistă de biciclete Complex Weekend
TN 11 Realizare pista de biciclete pe malul Mureșului
TN 12 Prelungire pista agrement prin Pădurea Cornești



TN 13 <i>Realizare pistă de biciclete Pădurea Budiului</i>
TN 14 Realizare pistă de biciclete : Zoo - Cimitir- Livezeni
TN 15 Realizare Piste in cartierul Unirii
TN16 Pistă propusă pe b-dul 1848 - Calea Sighişoarei
TN 17 Amplasarea a 16 puncte de inchiriere-parcare biciclete
TN 18 Remodelare zona centrală a municipiului Tîrgu Mureş
TN 19 Amenajarea zonelor verzi din municipiu (parcuri, zone de agreement)
TN 20 Coridoare verzi pe malurile Mureşului și ale Pocloşului
TN 21 Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă – Zona Clinicilor - în trasee mai prietenoase față de pietoni
TN 22 Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă – zona din vecinătatea stației de tramvai Cornești - în trasee mai prietenoase față de pietoni
TN 23 Amenajarea sensurilor giratorii pentru a deveni mai prietenoase față de pietoni și bicicliști
TN 24 Realizare pistă de biciclete B-dul 1848
TN25 Realizare pista Cartier Mureşeni, pe str. Dezrobirii
TN 26 <i>Prelungire pistă de biciclete de pe strada Libertății până în P-ta Trandafirilor</i>
<i>TN 27 Realizare pistă de biciclete pe B-dul 1 Decembrie</i>

#### Facilități pentru persoane cu dizabilități

În proiectele propuse se va ține cont persoanele cu dizabilități, pentru aceștia fiind propuse următoarele facilități:

- Semnale auditive la trecerile de pietoni de la Fortuna, P-ța Victoriei, în fața Primăriei
- Rampe: la trecerile de pietoni pe toate străzile modernizate
- Suprafață tactilă pentru nevăzători – în Parcul Mihai Eminescu
- Locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități: în fața instituțiilor publice și în cartiere

#### **Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră)**

Măsuri pentru fluidizarea traficului: Plan de mobilitate urbană durabilă propune anumite acțiuni de reglementare a traficului în zona urbană, cu scopul fluidizării acestuia, reducerea ambuteiajelor, reducerea duratei de circulație pe anumite trasee în zona centrală, precum și eliberarea anumitor părți de carosabil care vor putea fi utilizate pentru dezvoltarea infrastructurii velo.

Se vor propune următoarele proiecte:

- TN 17 *Amplasarea a 16 puncte de inchiriere-parcare biciclete*
- AI 0 Construirea a 15 parking-uri supraterane în interiorul cartierelor
- AI 1 Construire parking subteran în zona centrală
- AI 2 Construire parking subteran/suprateran în spate La Piața Tetrului
- AI 24 Sistem de management al traficului în Municipiul Tîrgu Mureş
- AI 25 Modernizare strada Revoluției- Republicii- B-dul 22 Decembrie 1989
- AI 26 Modernizare str. Gh. Doja între str. Recoltei - P-ta Trandafirilor
- TN 18 Remodelare zona centrală a municipiului Tîrgu Mureş

#### **Siguranța rutieră urbană**

Plan de mobilitate urbană durabilă trebuie să prezinte acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniu și pe factorii de risc din zone urbane respectivă.

Se propun următoarele proiecte:

- AI 24 Sistem de management al traficului în Municipiul Târgu Mureș
- AI23 Accesibilizarea zonelor marginalizate și/sau defavorizate prin modernizarea infrastructurii pentru deplasările monitorizate și nemonitorizate.

**Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări, etc);**

Intervențiile identificate vor facilita mobilitatea în zonele cu complexitate ridicată identificate (respectiv gara CF și zona centrală) prin promovarea transportului sustenabil și asigurarea intermodalității. Prin intervențiile propuse, la nivelul zonelor considerate cu complexitate ridicată, se va încerca eliminarea sau cel puțin reducerea efectelor negative asociate accesibilității, factorilor de mediu și ai calității vieții pentru locuitori sau pentru persoanele care tranzitează respectiva zonă.

- TN 18 Remodelare zona centrală a municipiului Târgu Mureș

**Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare**

Intermodalitate: planul de mobilitate urbană durabilă să contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și să identifice măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent.

- TN 21 Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă – Zona Clinicilor - în trasee mai prietenoase față de pietoni
- TN 22 Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă – zona din vecinătatea străzii Cornești - în trasee mai prietenoase față de pietoni
- AI 28 Construirea a 5 parcări de tip park and ride - intermodalitate

**Aspecte instituționale**

Pentru dezvoltarea sistemului și serviciului de transport public, este necesar și obligatoriu încheierea unui nou contract de delegare a serviciului către un operator de transport public, cu respectarea normelor legale aflate în vigoare și a directivelor europene. Se propun astfel următoarele acțiuni:

→ revizuirea contractului de servicii publice asociat serviciilor de transport în comun. Pentru reglementarea transportului public, acest proiect va viza:

1. Dezvoltarea și aprobarea unui caiet de sarcini și regulamentul serviciului de transport public, în conformitate cu art. 23 alin (4) din Legea nr. 51/2006;

2. Elaborarea și aprobarea documentației pentru contractele de achiziții publice și de delegare, pentru a stabili condițiile de participare și criteriile de selecție pentru operatorii de transport, cu excepția atribuirii directe a contractelor după cum se menționează în art. 31 alin (1) din Legea nr. 51/2006;

4. Adaptarea contractului de servicii publice în conformitate cu directivele europene privind serviciul public;

5. Monitorizarea executării contractului de gestiune, pentru a observa respectarea de către operator a clauzelor contractului;

6. Implementarea și monitorizarea implementării strategiei de dezvoltare a operatorului și serviciului de transport public, incluzând realizarea investițiilor planificate prin PMUD;

7. Respectarea studiului realizat "Studiu transport public în municipiul Târgu Mureș"

8. Corelarea și realizarea celorlalte acțiuni administrative, necesare dezvoltării transportului public în comun;

La momentul completării prezentului document de avizare, documentația necesară pentru delegarea serviciului de transport public la nivelul Municipiului Târgu Mureș, respectiv caietul de sarcini, regulamentul și Studiul de oportunitate asupra delegării serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate necesar atribuirii serviciilor de transport public pe teritoriul administrativ al Municipiului Târgu Mureș se află la Consiliul Concurenței pentru obținerea avizului acestei instituții,

după care va fi supus aprobării în Consiliul Local al Municipiului Târgu Mureș. De asemenea, a fost publicat anunțul privind delegarea serviciului de transport în cadrul Jurnalului Oficial al Uniunii Europene.

## **Transport aerian**

### **Sectorul Aerian (2/2)**

Listă proiecte modernizare aeroporturi			
Nr. Crt.	Denumire proiect	Valoare estimată (mil.Euro)	Perioadă de implementare
1	București	1,093,866,270	2016-2018
2	Cluj-Napoca	125,302,039	2016-2018
3	Timișoara	136,056,891	2016-2018
4	Sibiu	54,741,374	2016-2018
5	Bacău	66,877,890	2016-2018
6	Tg. Mureș	50,089,442	2022-2024
7	Iași	102,639,202	2022-2024
8	Craiova	71,074,827	2022-2024
9	Baia Mare	20,872,500	2022-2024
10	Tulcea	20,421,500	2022-2024
11	Suceava	37,188,450	2024-2027
12	Oradea	33,069,000	2024-2027
13	Constanța	49,625,000	2024-2027
14	Arad	26,921,500	2024-2027
15	Satu Mare	19,121,500	2024-2027
16	Aerodromuri	15,000,000	2016-2018

Poziționarea geografică extrem de favorabilă a *Aeroportului "Transilvania" Târgu-Mureș* atât pe plan intern cât și față de principalele capitale din regiune – Belgrad, Budapesta, București și Chișinău – este una dintre principalele sale avantaje.

Aria de deservire cuprinde județele Mureș, Harghita, Covasna, parțial Bistrița, Brașov, Suceava și Sibiu cu o populație de aproximativ 2,7 milioane de locuitori. Zona deservită se întinde la o distanță de aproximativ 90 minute de condus de localitățile Miercurea Ciuc, Brașov, Alba Iulia și Bistrița.

Aeroportul Internațional „Transilvania” Târgu-Mureș a înregistrat în perioada 2010-2013 o creștere a numărului de pasageri cu peste 380 de procente devenind astfel cel mai dinamic aeroport din România în privința volumului de pasageri – de la 74.353 pasageri deserviti în anul 2010, 256.713 în anul 2011 și 300.427 în anul 2012 ajungând la un număr de 363.398 pasageri înregistrat în anul 2013.

Aeroportul Târgu-Mureș: poate beneficia de legătură directă cu centrul orașului prin utilizarea liniei de cale ferată existentă și/sau prin curse regulate de transport public pe cale rutieră corelate cu orele de decolare-aterizare ale sistemului de transport aerian.

Din punct de vedere al circulației aeriene se va respecta art.5.7 din RACR-ZSAC ed.1/2015 modificată și completată:

**5.7. – (1)** Pentru declararea zonelor cu servituți aeronautice civile și instituirea regimului de protecție corespunzător, autoritățile administrației publice locale vor include aceste zone în planurile de urbanism generale și zonale și vor integra datele specifice referitoare la caracteristici, restricții, obligații, condiții/posibilități de utilizare (inclusiv culturile și lucrările agricole permise pe terenurile limitrofe aerodromurilor, pentru prevenirea pericolului concentrării păsărilor și animalelor sălbatice).

**(2)** Planurile de urbanism generale și zonale, incluzând zonele cu servituți aeronautice civile, trebuie avizate de către AACR.

**(3)** Dacă zonele cu servituți aeronautice civile se extind peste mai multe unități administrativ-teritoriale, procedura indicată la alin. (1) și (2) trebuie să fie derulată de fiecare dintre autoritățile administrației publice locale implicate, potrivit părții care îi revine, astfel încât să se asigure continuitatea zonelor integrale și unitatea regimului de protecție instituit.

Se va respecta art.2.3 din RACR-ZSAC ed.1/2015 modificată și completată:

### **2.3. Servituți aeronautice de balizare**

**2.3.1.** Servituțile aeronautice de balizare se referă la semnalarea prezenței obstacolelor care constituie un risc potențial de coliziune pentru aeronave și a zonelor de aerodrom cu restricții de utilizare.

**2.3.2.** Semnalizarea obstacolelor se realizează prin:

**A)** marcaje (vopsire specifică) sau balize (stegulețe, corpuri specifice) - pe timp de zi cu vizibilitate bună;

**B)** lumini specifice (balizare luminoasă) - pe timp de noapte sau de zi cu vizibilitate redusă.

**2.3.3.** În zonele cu servituți aeronautice civile trebuie marcate pentru zi și balizate pentru noapte obstacolele care:

**A)** depășesc/penetreează suprafețele de limitare a înălțimii obstacolelor;

**B)** prezintă pericol pentru zborul aeronavelor (coșuri de fum industriale, piloni și/sau stâlpi instalați pe proeminențe de teren ori pe terasele unor clădiri înalte, construcții și/sau instalații de mare gabarit, inclusiv clădirile aeroportuare și mijloacele CNS și meteorologice).

**2.3.4.** În exteriorul zonelor cu servituți aeronautice civile trebuie marcate pentru zi și balizate pentru noapte obstacolele care:

**A)** au înălțimi de 45 m și mai mari;

**B)** au fost identificate, pe baza unei analize de specialitate, că prezintă pericol pentru zborul aeronavelor.

**2.3.5. - (1)** Liniile electrice aeriene cu înălțimea stâlpilor de peste 25 m și care traversează drumuri naționale, autostrăzi, căi ferate sau cursuri principale de apă trebuie semnalizate după cum urmează:

**A)** conductorii din deschiderea de traversare, prin marcare pentru zi (cu balize);

**B)** stâlpii de traversare, prin marcare pentru zi (vopsire).

**(2)** Stâlpii de traversare cu înălțimi de 45 m și mai mari trebuie să fie balizați pentru zi (vopsire) și pentru noapte (lumini).

**(3)** În cazurile stabilite pe baza unei analize de specialitate, conductorii din deschiderea de traversare trebuie să fie marcați pentru zi (cu balize) și pentru noapte (cu lumini specifice).

**2.3.6.** Pentru siguranța operării aeronavelor, zonele de aerodrom cu restricții de utilizare: piste și căi de rulare închise (sau părți ale acestora), zone inutilizabile, suprafața pistei până la prag etc., trebuie semnalizate corespunzător pe timp de zi și pe timp de noapte, prin marcaje, panouri, balize și lumini specifice.

**2.3.7.** Mijloacele vizuale utilizate (marcaje, panouri, balize, lumini) trebuie să fie conforme cu prevederile reglementărilor aeronautice de profil.

### **3.7. Intravilan propus, zonificare funcțională. Bilanț teritorial**

<b>BILANT TERITORIAL</b>	<b>PROBUS</b>	<b>PROBUS</b>
	Ha	%
ZONA CU FUNCTIUNI COMPLEXE DE INTERES PUBLIC	230.66	6.20
ZONA INSTITUTII SI SERVICII PUBLICE	350.79	9.43
ZONA LOCUIRE	1209.10	32.52
ZONE MIXTE	230.90	6.21
ZONA FUNCTIUNI TURISTICE	30.73	0.83
ZONA ACTIVITATIILOR DE PRODUCTIE /DEPOZITARE	178.22	4.79
ZONA SERVICII SI ALTE ACTIVITATI TERTIARE	439.17	11.81
ZONA CAI DE COMUNICATII din care:	275.35	7.41
CAI DE COMUNICATII RUTIERE	232.60	6.26
CAI DE COMUNICATII FERROVIARE	41.75	1.12
CAI DE COMUNIATII AERIENE	1.00	0.03
ZONA SPATII VERZI DE AGREMENT, SPORT, TURISM	199.50	5.37
ZONE VERZI PENTRU PETRECEREA TIMPULUI LIBER SI DE PROTECTIE din care:	211.00	5.68
ZONE VERZI PLANTATE DE FOLOSINTA SPECIALIZATA	46.00	1.24
PLANTATII DE AGREMENT SI DE PROTECTIE A APELOR SI VERSANTILOR	165.00	4.44
ZONA GOSPODARIRE COMUNALA -TEHNICO EDILITARA	15.34	0.41

ZONA GOSPODARIRE COMUNALA -CIMITIRE	35.77	0.96
ZONE CU DESTINATIE SPECIALA	49.20	1.32
APE	45.70	1.23
TEREN AGRICOL IN INTRAVILAN	216.89	5.83
TOTAL INTRAVILAN	3718.32	100

### **FUNȚIUNI ÎN INTRAVILAN (CADRUL CONSTRUIT) - CONTEXT GENERAL**

În abordarea analizei cadrului construit s-a ținut seama de existența zonelor urbane tradițional construite care beneficiază de o dinamică specifică rezultată din procesul evoluției în timp.

Politica de dezvoltare economică a sectoarelor de activitate până în anii 90 a impus o traiectorie divergentă față de tendințele generale de dezvoltare urbană, a limitat drastic diversificarea activităților în interiorul sectoarelor și a blocat evoluția acestora în funcție de dezvoltarea tehnologică, fapt transpus în modul de ocupare a terenului de către diferite activități.

Întârzierea intrării în perioada „postindustrială” fenomen amplificat și de criză economică a ultimilor ani precum și încetinirea dezvoltării competitive ca sector esențial pentru calitatea vieții locuitorilor au avut efecte negative:

- \* suprafețele de teren ocupate de activitățile aparținând sectorului terțiar sunt încă insuficiente, percepute ca fiind simultan viitoare locuri de muncă ale majorității locuitorilor, obiect al interesului simultan - uneori convergent, alteori divergent — al domeniului public și al celui privat, funcțiuni având interdependențe specifice de mai multe tipuri, element principal de reprezentare a prestigiului localității și de exprimare a culturii și calității locuitorilor;

- \* instituțiile, serviciile și echipamentele publice sunt în curs de modernizare și transformare;

- \* există o gamă încă foarte restrânsă de servicii sociale, colective și personale;

- \* actuala zonă centrală este subdimensionată iar configurarea zonei mixte (locuințe, servicii comerciale, servicii publice) este relativ lentă, atât în centrele de cartier cât și în lungul principalelor artere de circulație.

Se manifesta încă anumite consecințe nefavorabile ale construirii ansamblurilor rezidențiale alcătuite în marea lor majoritate exclusiv din clădiri colective mari, cu densități uneori peste limitele acceptabile.

Realizarea locuințelor individuale și colective mici a fost generată de politici urbane dar și de dezvoltarea imobiliară extensivă iar modernizarea și mai ales restaurarea locuințelor aparținând patrimoniului construit este un proces încă insuficient de dinamic.

### **FUNȚIUNI TRADIȚIONALE ÎN ZONE CU POTENȚIAL REDUS DE TRANSFORMARE ZONA PROTEJATĂ A CADRULUI CONSTRUIT**

Analiza acestei zone include delimitarea zonei construite protejate având în vedere evoluția parcelarului, a tramei stradale, aria de răspândire a clădirilor „monument istoric” și a celor cu valoare ambientală, zona de protecție a acestora precum și aria de protecție a zonei protejate.

### **PRINCIPALELE DIRECȚII DE REGLEMENTARE PENTRU PROTEJAREA ȘI PUNEREA ÎN VALOARE A PATRIMONIULUI ARHITECTURAL-URBANISTIC AL MUN.TÂRGU-MUREȘ**

Principalele direcții de reglementare pentru protejarea și punerea în valoare a patrimoniului arhitectural urbanistic al municipiului Târgu-Mureș sunt orientate către:

-Asigurarea coerenței urbane specifice fiecărei zone potrivit tiparului ei de generare;

-Favorizarea reanoinii urbanistice cu respectarea valorilor rezultate din patrimoniul construit și peisager, în condițiile dezvoltării durabile;

Principiile de reglementare pot fi sintetizate astfel:

#### **CATEGORIILE DE INTERVENȚII ADMISIBILE**

Categoriile de intervenție din prezentul R.L.U. aferent PUG -TÂRGU-MUREȘ sunt stabilite în funcție de gradul de conservare impus atât de statutul juridic de protecție al monumentelor istorice din grupele A și B , în conformitate cu Lista Monumentelor Istorice din Municipiul TÂRGU-MUREȘ, precum și de categoriile valorilor culturale ale imobilelor și ale spațiilor publice urbane (definit și delimitat conform O.G. 77/2001).

În conformitate cu Legea nr. 422-2001 privind protejarea monumentelor istorice, Art.7. -(1) Monumentele istorice se clasează astfel:

A) în grupa A-monumentele istorice de valoare națională și universală;

B) în grupa B- monumentele istorice reprezentative pentru patrimoniul cultural local.

Categoriile de intervenție din prezentul R.L.U. aferent PUG TÂRGU-MUREȘ sunt structurate în funcție de gradul de conservare al valorilor culturale ale imobilelor și ale spațiilor publice urbane după cum urmează:

#### A. INTERVENȚII DE CONSERVARE-RESTAURARE A IMOBILELOR

Categoria de intervenții de conservare-restaurare cuprinde imobilele care presupun o conservare totală și un grad de protecție maxim, și care fie sunt clasate în Lista Monumentelor Istorice din Municipiul Târgu-Mureș fie dețin o valoare culturală semnificativă identificată prin studiile preliminare.

Pentru fiecare imobil (parcelă și fond construit) încadrat în această categorie de valori culturale sunt permise doar intervențiile de conservare-restaurare.

Intervențiile de conservare-restaurare constau dintr-un ansamblu organizat de lucrări care, prin respectarea elementelor tipologice, formale și structurale ale imobilului, permit conservarea și punerea în valoare a caracterului său, astfel încât să permită utilizarea adecvată a caracteristicilor sale intrinseci.

Pentru orice intervenție de conservare-restaurare efectuată asupra imobilelor (parcelă și fond construit) încadrate în această categorie de valori culturale este obligatorie elaborarea unui studiu istoric de fundamentarea documentației de specialitate (proiect de conservare-restaurare) care urmează să fie

elaborată în vederea execuției.

Studiile istorice elaborate pentru fundamentarea documentațiilor de specialitate (proiect de conservare-restaurare) trebuie să evidențieze explicit toate elementele de valoare culturală, precum și modalitățile de intervenție permise și interzise, astfel încât să se asigure protecția, punerea în valoare și conservarea valorilor culturale, prin concluzii referitoare la valorile de natură: istorică, arhitecturală, tehnico-structurală, plastică, urbanistică și peisageră, rezultate din analiza aspectelor menționate pentru acel imobil.

Studiul istoric întocmit pentru orice imobil din această categorie de valori culturale poate fi utilizat pentru fundamentarea documentației de specialitate (proiect de conservare-restaurare) doar urma avizării favorabile de către C.N.M.I. și aprobării de către M.C.

Documentația de specialitate (proiect de conservare-restaurare) întocmită în vederea intervenției de construire prin conservare - restaurare asupra oricărui imobil încadrat în această categorie de valori culturale, trebuie să fie elaborată astfel încât să se încadreze și să respecte concluziile și avizele studiului istoric, avizat și aprobat în condițiile de mai sus.

#### B.- INTERVENȚII DE RESTAURARE ȘI DE ÎMBUNĂTĂȚIRE A STĂRII DE CONSERVAREA FONDULUI CONSTRUIT

Categoria de intervenții de restaurare și de îmbunătățire a stării de conservare a fondului construit cuprinde clădirile care presupun o conservare generală și un grad de protecție ridicat și care dețin o valoare culturală semnificativă identificată prin studiile preliminare.

Pentru fiecare clădire încadrată în această categorie de valori culturale sunt permise intervențiile de restaurare și de îmbunătățire a stării de conservare a fondului construit.

Intervențiile de restaurare și de îmbunătățire a stării de conservare a fondului construit se referă la clădiri la care (deși nu prezintă particularități de valoare arhitecturală și plastică prin care să se constituie ca parte integrantă a patrimoniului construit) sunt semnificative fie pentru modul în care elementele lor participă la formarea ambientului istoric, fie pentru semnificația pe care o au din punct de vedere tipologic prin distribuția spațiilor interioare, prin poziția elementelor de legătură verticală sau pentru alte caracteristici morfologice.

Clădirile din această categorie sunt într-o stare bună sau mediocră de conservare, care permite atât. O identificare relevantă a elementelor de natură tipologică, structurală și morfologică a fondului construit, cât și o completă recuperare a lor.

Intervențiile de restaurare și de îmbunătățire a stării de conservare a fondului construit sunt cele care se adresează conservării clădirilor și asigurării funcționalității printr-un ansamblu organizat de lucrări care, prin respectarea elementelor tipologice, formale și structurale ale fondului construit, permit destinații de utilizare compatibile cu ele.

Intervențiile de restaurare și de îmbunătățire a stării de conservare a fondului construit pot presupune consolidarea, renovarea și înlocuirea elementelor constitutive ale clădirii, introducerea elementelor secundare de echipare și a instalațiilor cerute de exigențele de utilizare, precum și eliminarea elementelor nocive prin îndepărtarea lor de fondul construit originar al construcției.

Pentru orice intervenție de restaurare și de îmbunătățire a stării de conservare efectuată asupra fondului construit încadrat în această categorie de valori culturale este obligatorie elaborarea unui studiu istoric de fundamentare a documentației de specialitate (proiect de restaurare și de îmbunătățire a stării de conservare a fondului construit).

Studiile istorice elaborate pentru fundamentarea documentațiilor de specialitate (proiect de restaurare și de îmbunătățire a stării de conservare a fondului construit) trebuie să evidențieze explicit toate elementele de valoare culturală, precum și modalitățile de intervenție permise și interzise, astfel încât să se asigure protecția, punerea în valoare și conservarea valorilor culturale prin concluzii referitoare la valorile de natură: istorică, arhitecturală, tehnico-structurală, plastică, urbanistică și peisajeră, rezultate din analiza aspectelor menționate pentru acel imobil.

Studiul istoric întocmit pentru orice clădire din această categorie de valori culturale poate fi utilizat pentru fundamentarea documentației de specialitate (proiect de restaurare și de îmbunătățire a stării de conservare a fondului construit) doar urma avizului favorabil al C.N.M.I. și al aprobării M.C.

Documentația de specialitate (proiect de restaurare și de îmbunătățire a stării de conservare a fondului construit) întocmită în vederea intervenției de restaurare și de îmbunătățire a stării de conservare asupra ori cărei clădiri încadrate în această categorie de valori culturale trebuie să fie elaborată astfel încât să se încadreze și să respecte concluziile și avizele studiului istoric, avizat și aprobat în condițiile de mai sus.

### C. - INTERVENȚII DE ASANARE-DEZVOLTARE A IMOBILELOR

Categoria de intervenții de asanare-dezvoltare a imobilelor cuprinde imobilele (parcelă și fond construit) care presupun o conservare preponderentă și un grad de protecție mediu, și care dețin o valoare culturală semnificativă identificată prin studiile preliminare.

Pentru fiecare imobil (parcelă și fond construit) încadrat în această categorie de valori culturale sunt permise intervențiile de asanare-dezvoltare.

Intervențiile de asanare-dezvoltare se referă la imobilele (parcele și fond construit) care deși nu prezintă particularități de valoare arhitecturală și plastică totală sau generală, prin care să se constituie ca parte integrantă a patrimoniului construit) conțin într-o măsură preponderentă elemente semnificative pentru modul în care participă la formarea ambientului istoric, fie pentru reprezentativitatea pe care o au din punct de vedere tipologic prin distribuția spațiilor interioare sau exterioare fie prin poziția compozițională a fondului construit sau pentru alte caracteristici morfologice care aparțin ansamblului imobilului și dețin o valoare culturală semnificativă pentru întregul ansamblu al imobilului.

Intervențiile de asanare-dezvoltare a imobilelor constau dintr-un ansamblu organizat de lucrări care urmăresc atât protecția punerea în valoare și conservarea caracterului pe care acestea îl dețin, cât și dezvoltarea fondului construit în limitele permise de reglementările generale și particulare corespunzătoare din prezentul R.L.U. aferent PUG Târgu-Mureș., astfel încât să permită o utilizare adecvată a caracteristicilor intrinseci ale imobilelor și ale zonei din care acestea fac parte, prin:

1. - conservarea, restaurarea și punerea în valoare a elementelor semnificative pentru valoarea culturală a imobilului sau/și a zonei, cu respectarea aspectelor tipologice, formale și structurale ale parcelării și fondului construit;
2. - desființarea și eliminarea elementelor nocive pentru valoarea culturală a imobilului sau/și a zonei din care face parte;
3. - amenajarea suprafețelor de pe parcelă care fie sunt neconstruite, fie au fost eliberate de construcții sau părți de construcții nocive pentru valoarea culturală a imobilului sau/și a zonei din care face parte;
4. - realizarea unor construcții noi care extind sau înlocuiesc parțial sau total clădiri sau părți de clădiri existente și care nu dețin elemente de valoare culturală semnificative pentru imobil sau pentru zona din care face parte;

Intervenții de asanare-dezvoltare ale imobilelor pot presupune următoarele operațiuni:

**I-** la nivelul fondului construit, în spațiile interioare prin:

- A. - renovarea și înlocuirea elementelor constitutive ale clădirii, prin restaurarea spațiilor interioare, inclusiv a schimbării compartimentării sau a materialelor de finisaj;
- B. - consolidarea și intervenția structurală nouă în cea mai mare parte a fondului construit;
- C. - introducerea elementelor de echipare cu instalații tehnologice și igienico-sanitare cerute de exigențe de utilizare, cu respectarea normelor în vigoare pentru exploatare, precum și a reglementărilor de conservare de la punctele precedente;
- D. - desființarea părților de construcție identificate ca nocive pentru componentele cu valoare culturală ale fondului construit;

**II-** la nivelul fondului construit, în spațiile exterioare prin:

- A. - restaurarea și renovarea fronturi lor spre stradă și spre curțile interioare;

B. - refacerea tipologică a clădirilor aflate în stare proastă sau parțial demolate care nu intră în categoriile de intervenție prezentate anterior și pentru care este posibilă reperarea adecvată și documentată a componentelor tipologice originare existente și în alte clădiri construite în aceeași perioadă istorică și în aceeași arie culturală;

C. - refacerea elementelor constitutive ale tipului de construcție, cum ar fi: distribuția ferestrelor, poziția elementelor principale și elementele particulare de finisaj (detaliile elementelor de finisaj);

D. - modificarea deschiderilor dinspre curțile interioare, astfel încât să nu altereze unitatea prospectului de fațadă;

III- la nivelul parcelei, în spațiile neconstruite (sau eliberate de construcții) prin:

A. - refacerea și menținerea formei, a dimensiunilor și a rapoartelor dintre fondul construit preexistent și suprafețele neconstruite, cum ar fi: curțile, curțile de lumină, curțile interioare;

B. - demolarea cu sau fără reconstrucție a clădirilor sau părților de clădiri care reprezintă elemente parazitare, nocive introduse în fondul construit original și care sunt incompatibile cu ansamblul fondului construit original;

C. - amenajarea suprafețelor de pe parcelă care fie sunt neconstruite, fie au fost eliberate de construcții sau părți de construcții necorespunzătoare pentru valoarea culturală a imobilului sau/și a zonei din care face parte, și executarea de lucrări capabile să contribuie la reorganizarea funcțională și formală a acestor spații, inclusiv prin suprafețe amenajate peisager.

D. - extinderea fondului construit existent, inclusiv cu volume vizibile din spre spațiul public, în limitele permise de reglementările generale și particulare corespunzătoare din prezentul R.L.U. astfel încât să permită utilizarea adecvată a imobilului și punerea în valoare a caracteristicilor intrinseci ale sale și ale zonei din care face parte;

Pentru orice intervenție de asanare-dezvoltare a unui imobil încadrat în această categorie de valori culturale este obligatorie elaborarea unui studiu istoric de fundamentare a documentației de specialitate (proiect de asanare-dezvoltare a unui imobil) care urmează să fie elaborată în vederea execuției.

Studiile istorice elaborate pentru fundamentarea documentațiilor de specialitate (proiect de asanare-dezvoltare a unui imobil) trebuie să evidențieze explicit toate elementele de valoare culturală, precum și modalitățile de intervenție permise și interzise- inclusiv a modului de dezvoltare a fondului construit în limitele prezentului R.L.U. astfel încât să asigure protecția, punerea în valoare și conservarea valorilor culturale, prin concluzii referitoare la valorile de natură: istorică, arhitecturală, tehnico-structurală, plastică, urbanistică și peisageră, rezultate din analiza aspectelor menționate pentru acel imobil și pentru zona învecinată din care face parte.

Studiul istoric întocmit pentru orice imobil (parcelă și fond construit) din această categorie de valori culturale poate fi utilizat pentru fundamentarea documentației de specialitate (proiect de asanare-dezvoltare a unui imobil) doar urma avizului favorabil al C.N.M.I. și al aprobării M.C.

#### D. INTERVENȚII DE CONSERVARE-RESTAURARE A FAȚADELOR

Categoria de intervenții de conservare-restaurare a fațadelor cuprinde atât clădirile care presupun o conservare generală și un grad de protecție ridicat, cât și clădirile care presupun o conservare preponderentă și un grad de protecție mediu, ale căror ale căror fațade dețin o valoare culturală semnificativă identificată prin studiile preliminare, și care presupun o conservare totală și un grad de protecție maxim.

Pentru fiecare fațadă încadrată în această categorie de valori culturale sunt permise doar intervențiile de conservare-restaurare, indiferent de categoria de valori culturale în care este încadrat imobilul (parcela și fondul construit) sau clădirea de care aparține.

Intervențiile de conservare-restaurare a fațadelor constau într-un ansamblu organizat de lucrări care, prin respectarea elementelor tipologice, formale și structurale ale clădirii, permit conservarea și punerea în valoare a caracterului său, astfel încât să permită utilizarea adecvată a caracteristicilor sale intrinseci.

Pentru orice intervenție de conservare-restaurare a fațadelor încadrate în această categorie de valori culturale este obligatorie elaborarea unui studiu istoric de fundamentare a documentației de specialitate (proiect de conservare - restaurare a fațadelor) care urmează să fie elaborată în vederea execuției.

Studiile istorice elaborate pentru fundamentarea documentațiilor de specialitate (proiect de conservare-restaurare a fațadelor) trebuie să evidențieze explicit toate elementele de valoare culturală, precum și modalitățile de intervenție permise și interzise, astfel încât să se asigure protecția, punerea în valoare și conservarea valorilor culturale, prin concluzii referitoare la valorile de natură: istorică, arhitecturală, tehnico-structurală, plastică și urbanistică, rezultate din analiza aspectelor menționate pentru acea fațadă.



Studiul istoric întocmit pentru orice fațadă din această categorie de valori culturale poate fi utilizat pentru fundamentarea documentației de specialitate (proiect de conservare-restaurare a fațadelor) doar urma avizării favorabile de către C.N.M.I. și aprobării de către M.C.

#### E.INTERVENȚII DE RESTRUCTURARE A FONDULUI CONSTRUIT ȘI DE INTEGRARE ÎN VALORILE CULTURALE ALE ZONEI ÎNVECINATE

Categoria de intervenții de restructurare a fondului construit și de integrare în valorile culturale ale zonei cuprinde imobilele construite care dețin o valoare culturală proprie nesemnificativă, dar care presupun condiționări de conservare generală și un grad de protecție ridicat al zonei sau ale zonei învecinate, în care există imobile și spații publice care, fie sunt clasate în Lista Monumentelor Istorice fie dețin o valoare culturală semnificativă identificată prin studiile preliminare.

Pentru fiecare imobil construit încadrat în această categorie de valori culturale sunt permise intervențiile de restructurare a fondului construit și de integrare în valorile culturale ale zonei.

Intervențiile de restructurare a fondului construit și de integrare în valorile culturale ale zonei se referă la imobilele construite care dețin o valoare culturală proprie nesemnificativă, dar care se învecinează cu imobile și/sau spații publice care, fie sunt clasate în Lista Monumentelor Istorice fie dețin o valoare culturală semnificativă identificată prin studiile preliminare.

Intervențiile de restructurare a fondului construit și de integrare în valorile culturale ale zonei constau dintr-un ansamblu organizat de lucrări care urmăresc transformarea parțială sau totală a fondului construit existent, inclusiv prin dezvoltarea acestuia pentru o utilizare adecvată a potențialului imobilelor și zonei, în limitele permise reglementărilor generale și particulare

Corespunzătoare din prezentul R.L.U., prin raportarea la valorile culturale ale imobilelor și spațiilor publice identificate în zona sau în zonele învecinate, astfel încât să se asigure protecția, punerea în valoare și conservarea acestora în ansamblu.

Intervențiile de restructurare a fondului construit și de integrare în valorile culturale ale zonei pot presupune următoarele operațiuni:

1. -renovarea sau înlocuirea parțială sau totală a elementelor externe sau interne care alcătuiesc fondul construit, cu conservarea unității prospectelor și configurația corpurilor construite;
2. -eliminarea, modificarea sau introducerea de elemente noi, din punct de vedere arhitectural, compozițional, structural, inclusiv al echipamentelor tehnologice și instalațiilor;
3. -valorificarea aspectelor urbanistice și arhitectonice prin refacerea parțială sau totală a fondului construit, cu respectarea aliniamentelor orizontale și verticale;
4. -extinderea fondului construit existent în limitele permise de reglementările generale și particulare corespunzătoare din prezentul R.L.U., astfel încât să permită utilizarea adecvată a imobilului și punerea în valoare a caracteristicilor intrinseci ale sale și ale zonei din care face parte.

Pentru orice intervenție asupra imobilelor încadrate categoria de valori culturale care presupune de restructurarea fondului construit și integrarea în valorile culturale ale zonei este obligatorie elaborarea unui studiu istoric de fundamentare a documentației de specialitate (proiect de restructurare a fondului construit și de integrare în valorile culturale ale zonei) care urmează să fie elaborată în vederea execuției.

Studiile istorice elaborate pentru fundamentarea documentațiilor de specialitate (proiect de restructurarea fondului construit și de integrare în valorile culturale ale zonei) trebuie să evidențieze explicit toate elementele de valoare culturală ale zonei sau ale zonelor învecinate cu imobilul pentru care este solicitată intervenția, precum și modalitățile de intervenție permise și interzise - inclusiv a modului de dezvoltare a fondului construit în limitele prezentului R.L.U. astfel încât să se asigure protecția, punerea în valoare și conservarea valorilor culturale, prin concluzii referitoare la valorile de natură: istorică, arhitecturală, urbanistică și peisageră, rezultate din analiza aspectelor menționate pentru zona învecinată, care are impact vizual în raport cu imobilul pentru care este solicitată intervenția.

Studiul istoric întocmit pentru orice imobil construit din această categorie de valori culturale poate fi utilizat pentru fundamentarea documentației de specialitate (proiect de restructurare a fondului construit și de integrare în valorile culturale ale zonei) doar urma avizului favorabil al C.N.M.I. și al aprobării M.C.

#### F. INTERVENȚII DE RESTRUCTURARE URBANĂ ȘI DE INTEGRARE ÎN VALORILE CULTURALE ALE ZONEI ÎNVECINATE

Categoria de intervenții de restructurare urbană și de integrare în valorile culturale ale zonei cuprinde terenuri neconstruite - alcătuite din unul sau mai multe imobile, ori porțiuni de imobile sau de spații publice - care dețin o valoare culturală proprie nesemnificativă identificată prin studiile preliminare, dar care presupun condiționări de conservare generală și un grad de protecție ridicat al zonei de amplasare sau ale zonelor învecinate în care există imobile și spații publice care, fie sunt clasate în

Lista Monumentelor Istorice din mun.Târgu-Mureș, fie dețin o valoare culturală semnificativă identificată prin studiile preliminare.

Intervențiile de restructurare urbană și de integrare în valorile culturale ale zonei se referă la imobilele neconstruite care au o valoare culturală proprie nesemnificativă și care sunt inadecvate în raport cu organizarea morfologică a țesutului urban învecinat, dar în care există imobile și/sau spații publice care, fie sunt clasate în Lista Monumentelor Istorice din mun.Târgu-Mureș fie au o valoare culturală semnificativă identificată prin studiile preliminare

Intervențiile de restructurare urbană și de integrare în valorile culturale ale zonei constau dintr-un ansamblu organizat de lucrări care urmăresc schimbarea situației existente prin transformarea parcelei neconstruite într-o structură nouă de țesut urban (arteră stradală, parcelar, edificabil), care să permită utilizarea adecvată a potențialului imobilului și al zonei, în limitele

Permise de reglementările generale și particulare corespunzătoare din prezentul R.L.U. aferent prin raportarea la valorile culturale ale imobilelor și spațiilor publice identificate în zona sau în zonele din vecinătate, astfel încât să se asigure protecția, punerea în valoare și conservarea acestora.

Intervențiile de restructurare urbană și de integrare în valorile culturale ale zonei pot presupune următoarele operațiuni - în limitele permise de reglementările generale și particulare corespunzătoare din prezentul R.L.U. aferent P.U.Z.-C.I.M.B., astfel încât să permită utilizarea adecvată a imobilului și punerea în valoare a caracteristicilor zonei, cu încadrarea în indicatorii urbanistici ai unității teritoriale de referință din care face parte.

1. - Valorificarea aspectelor urbanistice și arhitecturale prin refacerea parțială sau totală (pe baza documentației istorice și juridice) a elementelor de țesut urban (arteră stradală, parcelar, tipologie fond construit) existente anterior situației actuale;

2. - Introducerea elementelor noi de țesut urban (arteră stradală, parcelar, tipologie fond construit), care corespund caracteristicilor morfologice ale zonei sau al zonei învecinate din punct de vedere urbanistic, arhitectural, tipologic și compozițional;

3. - Introducerea elementelor noi de țesut urban (arteră stradală, parcelar, tipologie fond construit), care reprezintă elemente de contrast în raport cu caracteristicile morfologice ale zonei învecinate din punct de vedere urbanistic, arhitectural, tipologic și compozițional;

Pentru orice intervenție asupra terenurilor încadrate categoria de valori culturale care presupune de restructurare urbană și integrarea în valorile culturale ale zonei este obligatorie elaborarea unui studiu istoric de fundamentare a documentației de specialitate (proiect de restructurare urbană și de integrare în valorile culturale ale zonei) care urmează să fie elaborată în vederea execuției.

Studiile istorice elaborate pentru fundamentarea documentațiilor de specialitate (proiect de restructurare urbană și de integrare în valorile culturale ale zonei) trebuie să evidențieze explicit toate elementele de valoare culturală din perimetrul zonei în care este solicitată intervenția și al vecinătății sale de impact vizual, precum și modalitățile de intervenție permise și interzise- inclusiv a modului de restructurare a elementelor de țesut urban în limitele prezentului R.L.U. - astfel încât să se asigure protecția, punerea în valoare și conservarea valorilor culturale, prin concluzii referitoare la valorile de natură: istorică, arhitecturală, urbanistică și peisageră, rezultate din analiza aspectelor menționate pentru zona în care este solicitată intervenția și al vecinătății sale de impact vizual.

### **ZONA CENTRALĂ**

Studiul zonei centrale cuprinde criteriile de delimitare ale acesteia precum și principalele tendințe de dezvoltare a acesteia în spațiu urban, continuu sau prin „nuclee de centralitate”.

Analiza mai cuprinde și alte aspecte:

- \* zona centrală cu funcțiuni complexe, de importanță supramunicipală și municipală, situată în interiorul perimetrului de protecție a centrului istoric;
- \* zona centrală cu funcțiuni complexe, de importanță supramunicipală și municipală, situată în afara perimetrului de protecție a centrului istoric;
- \* zone cu funcțiuni complexe de importanță supramunicipală, municipală și rezidențială situate în afara zonei centrale a orașului care grupează clădiri care adăpostesc funcțiuni de importanță supramunicipală și municipală dispersate în oraș, zona centrelor de cartier,
- \* zona echipamentelor și dotărilor existente la nivel rezidențial;
- \* zona conținând instituții, servicii și echipamente publice, servicii comerciale (profesionale, colective, personale), comerț, hoteluri, restaurante, loisir, mici activități productive și locuințe;
- \* zona activităților legate de cultură și petrecerea timpului liber.

### **ZONE REZIDENȚIALE ȘI ZONE MIXTE**

Zonele rezidențiale din municipiul Târgu-Mureș s-au constituit în perioade istorice diferite având astfel caracteristici diferite, analiza parametrilor și a morfologiei urbane proprii acestora urmând să conducă la creșterea parametrilor calitativi și la integrarea lor armonioasă în conceptul dezvoltării durabile. Se ia în considerare îmbunătățirea parametrilor pentru o serie de aspecte relevante de analizele efectuate.:

- \* asigurarea acelor posibilități de dezvoltare spațială care pot să favorizeze atingerea obiectivelor strategice de dezvoltare a municipiului Târgu Mureș, printr-o ofertă de terenuri pentru noi localizări atractive pentru oricare dintre potențialii investitori, dar care să servească totodată ridicării prestigiului localității, asumării rolului teritorial și îmbunătățirii condițiilor de viață ale locuitorilor;
- \* respectarea comandamentelor dezvoltării durabile privind economisirea resurselor (în acest caz a resurselor de teren și de energie) și privind reducerea poluării și protecția împotriva surselor de poluare; eșalonarea în timp a realizării noilor zone de dezvoltare imobiliară permite exercitarea unor presiuni din partea municipalității asupra unităților care în prezent poluează sau degradează terenul unora dintre amplasamente, fiind suficient timp pentru a se rezolva problemele de înlăturare a deșeurilor și de decontaminare precum și de limitare/eliminare a poluării cauzate de procesele productive;
- \* imperativul de siguranța și eficiență a construcțiilor în condiții hidrografice; geotehnice și hidrogeologice dificile;
- \* anticiparea evoluției cerințelor populației privind calitatea locuirii odată cu ridicarea nivelului de trai, cu schimbările structurii demografice și ocupaționale și cu precizarea comportamentului datorită accesului la proprietatea locuințelor (implicit a asumării propriei responsabilități de menținere sau creștere a valorii imobiliare a acesteia).
- \* reabilitarea anumitor cartiere sub aspectul domeniului public și al coeziunii sociale;
- \* protejarea fondului construit actual alcătuit locuințe individuale și colective mici situate în afara noilor ansambluri de locuințe colective de tendința de densificare exagerată și de înlocuire cu clădiri colective mari;
- \* admiterea controlată a conversiei locuințelor în alte funcțiuni preponderent în zonele cu tendințe certificate de evoluția urbană în acest sens;
- \* limitarea reconstrucției locuințelor situate pe versanți în parametri care să asigure securitatea vieții și bunurilor locuitorilor;

#### ZONE CU TERENURI CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

Aceste zone vor fi reglementate cf. ordinului MLPAT, MApN, MI, Ministerului Justiției, SRI, SIE, STS, SPP nr.3376/MC/M3.556/2102/667/C1/4093/2012/14083/D-821 din 1996 pentru aprobarea condițiilor de autorizare a construcțiilor cu caracter militar.

În aceste zone se va permite construirea doar cu avizul instituțiilor susmenționate (în cazul MApN de către Marele Stat Major).

Pe teritoriul administrativ al mun.Târgu-Mureș MApN are în administrare imobilele nr.462,614,827,1535,2262,2302,2771,2951, și 5122 în suprafața de 487.713 mp din care 154.566 mp în extravilanul localității și 333.147 mp în intravilanul localității.

#### FUNȚIUNI ÎN ZONE CU POTENȚIAL SEMNIFICATIV DE TRANSFORMARE

##### **ZONA ACTIVITĂȚILOR PRODUCTIVE**

Activitățile productive sunt grupate în următoarele categorii de zone și sub zone:

- \* zona activităților agroindustriale;
- \* zona activităților industriale: unități industriale mari formând platforme monoprofilate (**azomureș**), unități industriale mijlocii și mici, grupate în platforme compacte sau dispersate în oraș;
- \* zone de implantări noi sau reconversie a zonei industriale existente;

Prin amplasare și tipul de funcțiuni existente în zona industrială este necesară crearea condițiilor pentru dezvoltarea acesteia sub forma unui parc de activități care să concentreze antreprize mici și mijlocii productive și de servicii între care se stabilesc rețele de relații complexe și ale căror producții se axează pe un număr redus de domenii de excelență (industriile nepoluante IT, etc);

- \* Reconversiile în curs de derulare care crează destrucțiuni în spațial urban trebuie să reglementate în scopul eliminării disfuncțiilor funcționale și vizuale.

##### **SPAȚII VERZI ȘI AMENAJĂRI PENTRU PETRECEREA TIMPULUI LIBER**

Cadastrul verde în curs de realizare cuprinde:

- \* spații verzi publice cu acces nelimitat;
- \* spații verzi publice cu acces limitat de folosința specializată;
- \* spații verzi pentru agrement (inclusiv bazele sportive);
- \* păduri de agrement;

\* spații verzi pentru protecția cursurilor de apă, protecția față de infrastructură tehnică și activități poluante, protecția versanților, protecție sanitară.

Principale elemente rezultate din analiza disfuncțiilor se referă la:

\* Amenajarea integrată a malului râului Mureș în interiorul intravilanului și în cooperare cu comunele limitrofe periurbane; deschiderea acestui spațiu spre cadrul construit urban;

\* Amenajarea spațiilor evidențiate ca rezervă domeniului public;

\* Crearea unor spații verzi publice pe terenurile în pantă neconstruibile care au și rol de protecție al acestor versanți și pot constitui repere naturale și peisagere în câmpul urban și silueta urbană.

Stabilirea perimetrelor de intravilan are la baza tema autorității locale, susținută de necesitatea tinerii sub control reglementar a terenurilor cu potențial urbanistic în scopul dezvoltării coerente.

Zonele funcționale stabilite, dezvoltă activitatea dominantă a fiecărei zone a teritoriului, rezultând astfel o împărțire ce reia principalele categorii de zone descrise în analiza situației existente.

În propunerea făcută s-a reconsiderat limita intravilanului incluzându-se în aceste toate suprafețele ocupate de construcții, precum și suprafețele ce prezintă un cert potențial de dezvoltare (căi de acces, trasee și rețele etc.), în ideea preliminării zonelor ocupabile de construcții noi pe o perioadă viitoare determinată în timp.

Dezvoltarea fondului locuibil este în strânsă relație cu numărul și posibilitățile materiale ale populației. Se estimează dezvoltarea fondului locuibil atât prin reabilitarea celui existent cât și prin construirea de case noi.

La stabilirea perimetrelor de intravilan propuse s-au consultat organele locale, luându-se în considerare, opțiunile populației.

Având în vedere posibilitățile de dezvoltare, cerințele populației și a autorităților locale, intravilanul localității a fost extins

Noile zone vor fi amenajate în funcție de trama stradală și posibilitățile de echipare pe baza unor documentații urbanistice cf. legislației în vigoare, pentru a ocupa cât mai economic și rațional terenul.

Se propune menținerea zonificării existente, completarea ei cu noi zone, echiparea lor cu lucrări tehnico-edilitare. Se propune extinderea dotărilor, creșterea lor mai ales calitativă, înființarea unor servicii, funcțiuni complementare zonei de locuit.

**Totalul suprafeței de intravilan existentă 3.271,28 ha**

**Suprafața propusă pentru introducere în intravilan 447,04 ha**

**Total suprafața rezultată în intravilan 3.718,32 ha.**

Propunerea din PUG conține reambularea topografică conform normelor în vigoare.

În conformitate cu legislația în vigoare, după aprobarea finală a PUG se va executa bornarea intravilanului localităților ce trebuie executată prin măsurători topografice și materializarea bornelor pe teren aceasta constituind tema unei alte lucrări, care este sarcina beneficiarului.

### **3.8. Măsuri în zonele cu potențial de riscuri naturale**

Pentru zonele afectate accidental de inundații trebuiesc efectuate măsurători topografice, întocmite documentații de specialitate (HĂRȚI DE RISC) precum și propuneri de lucrări etapizate pentru reducerea riscului de inundabilitate cât și prin punerea în practică a acestora prin lucrări de apărare împotriva inundațiilor. (reprofilări ale albiilor pentru mărirea secțiunii de transport; căderi de beton pentru atenuarea pantelor; protecții de mal cu zid de gabioane, ziduri de sprijin, perece; praguri de anrocamente; etc)

Se vor stabili sisteme de verificare și de control în timp a lucrărilor efectuate pentru a verifica eficacitatea lucrărilor executate.

Zonele cu pante mai accentuate, situate în perimetrul intravilan, vor fi construite cu densități reduse precum și plantate în scopul menținerii stabilității.

Până la definivarea și aprobarea hărților de risc finale Planul Urbanistic General semnalează existența zonelor cu potențial de risc pentru care sunt propuse reglementari specifice care să detalieze prin studii de fundamentare potențialul de risc.

## **3.9 Dezvoltarea echipării edilitare – Propuneri**

### **3.9.1. Gospodărirea apelor**

Pentru zonele posibil a fi afectate de inundații, aici fiind incluse terenurile adiacente r. Mureș și albiilor paraielor de pe teritoriul administrativ se impune luarea unor măsuri imediate pentru înlăturarea acestor fenomene negative, astfel:

\* efectuarea de măsurători topografice pentru delimitarea clară a zonelor afectate;

\* întocmirea unor studii de specialitate privind posibilitățile de regularizare sau reconstrucție ecologică a albiilor acolo unde este posibil, cel puțin în perimetrul intravilan;

- \* punerea în practică, respectiv execuția acestor proiecte privind apărarea împotriva inundațiilor.
- \* Menționăm că se va solicita respectarea zonele de protecție ale cursurilor de apă și ale lucrărilor hidrotehnice, precum și a zonelor cu restricții în amplasarea construcțiilor așa cum sunt prevăzute în Legea Apelor 107/1996, articolele 40, articolul 49 și Anexă 2 a legii

#### **Astfel cf. avizului de Gospodărire a Apelor, se vor avea în vedere următoarele:**

- \* lucrările hidrotehnice, posturile hidrometrice, acumulările cu diverse scopuri, induc zone de protecție în conformitate cu prevederile Legii apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare (Anexa 2); amplasarea oricăror obiective sociale și/sau economice se va face cu respectarea zonelor de protecție instituite conform Legii apelor.
- \* este interzisă amplasarea de noi obiective sociale și/sau economice în zonele inundabile (observație: zona dig - mal este zonă inundabilă) ale cursurilor de apă; pentru amplasarea unor obiective, indiferent de destinație, în aceste zone este obligatorie scoaterea de sub inundabilitate a zonei; această măsură se va aplica doar cu acordul autorității de gospodărire a apelor exprimat prin „Avizul de amplasament” (vezi Ordinul MMGA nr. 2/2006);
- \* lucrările de traversare a cursurilor de apă (poduri, podețe, conducte etc.) se vor realiza numai cu asigurarea condițiilor de scurgere a apelor mari;
- \* de-a lungul cursurilor de apă naturale sunt instituite zone de protecție în conformitate cu prevederile Legii apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare (Anexa 2); în aceste zone nu este permisă amplasarea de obiective care ar putea împiedica accesul la și de-a lungul albiei minore;
- \* respectarea zonelor de protecție de-a lungul digurilor în conformitate cu prevederile Legii apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare (Anexa 2)
- \* ariile naturale și rezervațiile existente.

#### **3.9.2. Alimentarea cu apă**

În raport cu datele de prognoză ale Planului Master nu au fost identificate capacități suplimentare de tratare a apei potabile, respectiv de epurare a apelor uzate.

Atât la stația de tratare a apei potabile cât și la stația de epurare sunt necesare lucrări de înlocuire a echipamentelor tehnologice la expirarea duratei lor de viață. De asemenea trebuie executate lucrări de reparare/consolidare a construcțiilor în vederea asigurării stabilității și funcționalității acestora.

În vederea măririi siguranței în exploatare a stației de tratare a apei potabile este nevoie de reabilitarea stației de pompare accidentală și de asigurarea unei surse alternative de alimentare cu energie electrică, pentru situațiile de avarie în sistemul furnizorului de energie electrică.

Pentru optimizarea costurilor energetice este necesară implementarea solupor de valorificare a surselor de energie regenerabile.

Modificările legislative în domeniul apei potabile și epurarea apelor uzate pot implica și alte resurse necesare pentru adaptarea infrastructurii la noile cerințe.

Menționăm doar prevederile Legii privind calitatea apei destinată consumului uman care reprezintă transpunerea Directivei (UE) 2020/2184 a Parlamentului European și a Consiliului din 16.12.2020 privind calitatea apei destinate consumului uman. Totodată începând cu anul 2028 va fi stabilit de către Comisia Europeană un prag pentru pierderile de apă, furnizorii de apă fiind obligați să elaboreze planuri de acțiuni pentru diminuarea pierderilor de apă.

#### **3.9.3. Canalizarea menajeră**

Se propune extinderea rețelelor de canalizare menajeră pentru zonele propuse a fi introduse în intravilan (zona străzii Remetea, zona Budiul Mic).

Se propune transformarea treptată a sistemului de canalizare unitar în sistem separativ.

Documentațiile tehnico-economice și construcțiile vor respecta:

- \* Legislația și reglementările tehnice specifice prin care se asigură calitatea în construcții;
- \* Legislația și reglementările tehnice specifice prin care se asigură calitatea din punct de vedere tehnico-economic pentru lucrările de alimentare cu apă și canalizare;
- \* Criteriile de exigență privind calitatea serviciului public de alimentare cu apă și canalizare, care sunt stabilite prin acte de reglementare din domeniul serviciilor;
- \* Normativele, standardele, ghidările și îndrumătoarele tehnice specifice;
- \* Legislația specifică de protecție a mediului;
- \* Legislația specifică de protecție a muncii;

#### **3.9.4. Canalizarea pluvială**



Scurgerea apelor provenite din precipitații se realizează gravitațional, prin sistemul de canalizare sau printr-un sistem de șanțuri și rigole de-a lungul drumurilor, cu evacuare în emisarii locali și râul Mureș.

Conform avizului de principiu al Companiei Aquaserv SA nr.746/29.09.2022 documentațiile tehnico-economice cu privire la extinderea rețelelor de apă și canalizare vor respecta următoarele prevederi:

- Strategia locală județeană pentru dezvoltarea sectoarelor de apă potabilă și ape uzate pentru județul Mureș în intervalul 2008-2037, transpusă în documentația "MASTER PLAN PENTRU SECTORUL DE APĂ ȘI CANAL – JUDEȚUL MUREȘ",
- legislația și reglementările tehnice specifice prin care se asigură calitatea în construcții
- legislația și reglementările tehnice specifice prin care se asigură calitatea din punct de vedere tehnico-economic pentru lucrările de alimentare cu apă și canalizare
- criteriile de exigență privind calitatea serviciului public de alimentare cu apă și canalizare, care sunt stabilite prin acte de reglementare din domeniul serviciilor
- normativele, standardele, ghidurile și îndrumătoarele tehnice specifice
- legislația specifică de protecție a mediului
- legislația specifică în domeniul securității și sănătății în muncă respectiv apărării împotriva incendiilor

Documentațiile tehnico-economice vor fi întocmite conform HG Nr. 907 din 29 noiembrie 2016 cu modificările și completările ulterioare. Studiile de PreFezabilitate, Studiile de Fezabilitate precum și Proiectele Tehnice+Detalii de Execuție vor fi depuse la Compania Aquaserv S.A. în vederea avizării.

### **3.9.5. Alimentarea cu energie electrică, gaze, telecomunicații**

Dezvoltarea zonelor de locuit va atrage extinderea rețelei de alimentare cu energie electrică și telecomunicații. În funcție de necesități vor fi executate lucrări de mărire a capacității. Aceste documentații vor fi întocmite de proiectanți de specialitate și vor avea avizul operatorilor de rețea.

Se propune astfel extinderea rețelelor infrastructurii de comunicații electronice (date, telefonie, cablu TV) pentru zonele propuse a fi introduse în intravilan (zona străzii Remetea, zona Budiul Mic).

Se va urmări revizia și repararea rețelelor existente, redimensionarea posturilor de transformare pentru a satisface cererile crescânde ale populației, pe cât posibil pozarea subterană a cablurilor electrice și de telecomunicații.

## **3.10 Protecția mediului**

### **Zone critice pe teritoriul localității**

Ocupațiile străvechi (specifice multor zone din Regiunea Centru) cum ar fi creșterea animalelor, exploatarea lemnului și a materialelor de construcție, care s-au desfășurat de secole în această zonă, au avut ca rezultat o intensă exploatare a resurselor naturale și implicit au dus la fenomene de degradare a mediului înconjurător.

La aceste activități tradiționale s-au adăugat apoi și activități industriale care au amplificat poluarea prin generarea unor produse secundare inutile care prin acumulare pun în pericol confortul și sănătatea oamenilor. Astfel, prin efectul cumulativ al acestor activități, suprafețe de păduri au dispărut și însemnate suprafețe de teren sunt lipsite de vegetație. Ca urmare a acestui fapt se pot produce scurgeri de pe versanți care amplifică eroziunea și duc la colmatarea căilor de acces și a gospodăriilor locuitorilor.

Dăm în continuare o serie de considerații de care va trebui să se țină cont:

### **Zone critice sub aspectul poluării atmosferei**

Poluarea aerului este, potențial, cea mai gravă problemă pe termen scurt și mediu din punct de vedere al sănătății. Aerul poluat este mai dificil de evitat decât apă poluată. Efectele lui, care pătrund peste tot, dăunează sănătății, degradează construcțiile și mediul natural. O contribuție

Considerabilă în procesul de răspândire al poluanților atmosferici și de amestec cu aerul (gradul de dispersie) o au și factorii meteorologici: direcția și viteza vântului, calmul atmosferic, inversiunile termice (stratificări pe verticală) și ceață.

Pentru Regiunea Centru, ponderea poluanților atmosferici cu impact negativ asupra sănătății se prezintă astfel:

- Cu acțiune iritantă (pulberi, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, ozonide) în județele Alba, Sibiu, Mureș.
- Cu acțiune asfixiantă (CO) în toate județele.

- Cu acțiune alergizantă (pulberi minerale sau organice) în județul Mureș.
- Cu acțiune toxică sistemică (Pb).

În județul Mureș aerul atmosferic este influențat într-o măsură moderată de emisiile din Activitățile economico - sociale. Sursele antropice de emisie în atmosferă cu potențial Semnificativ sunt amplasate în Târgu Mureș și Târnăveni.

#### A. Surse industriale:

- Industria chimică, industria de prelucrare a lemnului, producerea materialelor de construcție;
- Industria energetică și termoficare;
- Stocarea și distribuția carburanților;
- Utilizarea solvenților;

Sursele de emisie în atmosferă din agricultură sunt reduse, dar nu de neglijat. Depozitele de deșeuri reprezintă surse moderate de emisie în atmosferă, fiind amplasate la distanțe mari de localități.

#### B. Surse mobile:

- Traficul rutier

Transportul se realizează cu mijloace de transport echipate cu motoare termice. Infrastructura rutieră este dimensionată în general la o sarcină de 4 - 6 t/osie, față de 11 t/osie, cât este normativul pentru traficul greu. Din lipsa fondurilor pentru întreținerea infrastructurii rutiere din localități, calitatea căilor de rulare secundare este necorespunzătoare.

Principalele aspecte generate de trafic sunt următoarele:

- Poluarea aerului atmosferic cu particule, pulberi sedimentabile, NOx, SOx, hidrocarburi, Plumb. Poluarea atmosferei este cuantificată prin măsurători efectuate de A.P.M. Mureș și D.S.P. Mureș și confirmă că traficul rutier contribuie în mod semnificativ la creșterea concentrațiilor de poluanți în aerul atmosferic.
- Traficul greu generează valori ridicate ale zgomotului stradal și vibrațiilor;

Prevederile PUG conțin măsuri de protecție în raport cu drumurile cu trafic intens care străbat zonele de intravilan și calea ferată prin aplicarea reglementărilor de distanță în raport cu acestea precum și plantarea zonelor de contact. Circulația pietonală propusă care include și pasaje denivelate pentru traversarea drumului național, atenuează de asemenea impactul negativ pe care îl are folosirea acostamentelor ca spații pentru pietoni și bicicliști.

#### **Zone critice sub aspectul poluării apelor de suprafață și subterane**

În România unitatea de bază a activității legate de protecția și gospodărirea apelor este bazinul hidrografic, definită în Legea Apelor ca unitate fizico-geografică ce înglobează rețeaua hidrografică până la cumpăna apelor, în cadrul căruia se organizează și se desfășoară gospodărirea unitară, rațională și complexă a apelor de suprafață și subterane sub aspect cantitativ și calitativ. Calitatea necorespunzătoare a apei râurilor se datorează și impurificării acestora de către afluenții proveniți din ferme zootehnice și afluenți de tip fecaloid-menajer.

Se semnalează situații în care datorită activității de terasamente aferente noilor zone construite pot fi afectate diferitele albi de torenți care în mod tradițional drenează apele de pe terasele văii Mureșului. PUG propune reconstituirea albiilor tradiționale ale acestora, conservarea lor și valorificarea în spațiul peisager al intravilanului. De asemenea se are în vedere păstrarea zonelor adiacente albiilor ca zone naturale, rezervate circulației pietonale și amenajate ca spații verzi de păstrare a biodiversității.

#### **Zone critice sub aspectul deteriorării solurilor**

*Calitatea solului* rezultă din interacțiunile complexe între elementele componente ale acestuia și poate fi legată de introducerea în sol de compuși mai mult sau mai puțin toxici, acumularea de produse toxice provenind din activitățile industriale și urbane. Evaluarea calității solurilor constă în identificarea și caracterizarea factorilor care limitează capacitatea productivă a acestora.

Regiunea Centru se caracterizează printr-un înveliș variat de sol.

În județul Mureș, situația se prezintă astfel:

- Soluri degradate ca urmare a depozitării necorespunzătoare a deșeurilor industriale - cca 20 ha.
- Terenuri afectate de eroziune - cca.60.000 ha.
- Alunecări de teren - cca.30 ha.
- Terenuri degradate în urma extragerii de nisip și balast - cca 32 ha.

#### **Presiuni ale unor factori asupra stării de calitate a solurilor**

Aspecte deosebit de importante în ceea ce privește impactul activităților din agricultură asupra stării factorilor de mediu se referă la utilizarea îngrășămintelor chimice și naturale și a pesticidelor. Se poate menționa și efectul negativ al pășunatului excesiv, pe areale limitate, care conduce totuși la efecte negative asupra florei și implicit a solului.

#### **Îngrășămintele chimice**

Utilizarea excesivă a îngrășămintelor chimice conduce la creșterea semnificativă a nivelului de nutrienți și metale grele în mediul înconjurător. Dintre nutrienți, azotul și fosforul crează cele mai mari

probleme. Compușii azotului contribuie la acidifierea solului, aerului și apei, precum și la efectul de seră și la deprecierea stratului de ozon. De asemenea, pătrunderea unor compuși ai azotului în apele subterane și de suprafață poate, în anumite concentrații, să contribuie la eutrofizarea apelor de suprafață.

#### **Îngrășămintele naturale**

În ceea ce privește îngrășămintele naturale, deși acestea crează efecte negative asupra mediului cu mult mai mici față de cele artificiale, trebuie de asemenea utilizate controlat în anumite limite mai ales în scopul reducerii volumului de fosfați transferați în mediul înconjurător.

#### **Pesticide**

Pesticidele sunt substanțe a căror utilizare este periculoasă pentru mediu. Ele sunt toxice chiar în cantități mici și, în general, nu numai pentru organismele pentru care au fost create să le distrugă. Prin utilizarea lor în agricultură, ele pot avea un puternic impact negativ asupra surselor de apă de suprafață și subterane. În ultimii ani se constată o scădere semnificativă a cantității de pesticide utilizate în agricultură.

#### **Starea pădurilor**

În Regiunea Centru, 25,3% din suprafața pădurilor este afectată de fenomenul de defoliere (față de 33,8% la nivel de țară), județele cele mai afectate fiind Harghita (40,0%), Covasna (31,8%) și Sibiu (31,3%). Față de această situație se impune efectuarea unor lucrări de depistare și prognoză a bolilor și dăunătorilor.

Influența omului asupra pădurii este în general negativă, manifestându-se prin nerespectarea legislației silvice și de mediu privind tăierile de arbori, amenajarea locurilor de campare, colectarea și transportarea deșeurilor menajere în locuri stabilite de organele competente, aprinderea focurilor etc. Starea de sănătate a pădurilor din Regiunea Centru pe anul 2004 a fost bună. Principalii parametri evaluați la starea de sănătate a pădurilor (defolierea-decolorarea frunzișului coroanelor arborilor și vătămarile datorate acțiunilor diferiților factori biotici și abiotici asupra pădurilor) prezintă diferențe nesemnificative față de anul 2003. Pentru ținerea sub control a situației, s-au luat măsuri de evacuare a materialului lemnos infestat din păduri și s-au amplificat măsurile de combatere.

#### **Impactul silviculturii asupra naturii și mediului**

Actualele tendințe ale silviculturii la nivelul Regiunii Centru sunt acelea de a constitui păduri de interes social destinate colectivităților umane. Această tendință este impusă de ritmul accelerat al dezvoltării industriale ca urmare directă asupra degradării mediului înconjurător. Aceste păduri vor fi delimitate după criterii funcționale și amenajate ca păduri-parc, păduri de agrement, rezervații forestiere pentru diferite obiective sociale etc. Măsurile de constituire vizează atât pregătirea, transformarea și specializarea pădurilor existente, cât și crearea unor noi păduri în jurul localităților. Față de zonele de contact ale suprafețelor de intravilan cu pădurile adiacente s-au propus culoare de protecție menținute ca spații verzi și interfața între mediul natural și cel construit.

#### **Deșeuri**

##### **Colectarea și transportul deșeurilor**

Sistemul de gestionare a deșeurilor urbane și asimilabile este influențat de o serie de factori generali și specifici. Dintre aceștia cei mai importanți sunt: aria de acoperire cu servicii de salubritate, cantitatea și compoziția deșeurilor colectate care sunt în strictă dependență cu Mărimea și caracterul localității, condițiile climatice și dezvoltarea economică.

Cea mai mare parte a deșeurilor stradale este colectată manual și mecanic cu mijloace rudimentare. O problemă a salubrității străzilor este numărul insuficient de recipienți și coșuri de gunoi stradale. Serviciul de salubritate este concesionat și nu prevede până în prezent colectarea selectivă a deșeurilor.

Prin PUG se propune colectarea selectivă a deșeurilor menajere în pubele individuale și transportul la un depozit zonal, cf. Planului Județean de Gestionare a Deșeurilor care va fi corelat cu Master Planul Sistemului de Management Integrat al Deșeurilor în județul Mureș.

Planul Urbanistic General mai prevede următoarele măsuri pentru gestionarea corectă a deșeurilor în toate zonele intravilanului:

- Implementarea sistemelor de colectare selectivă a deșeurilor menajere la generarea lor;
- Implementarea unui program de educație a populației privind selectarea și gospodărirea deșeurilor menajere.

##### **Tratarea deșeurilor în vederea valorificării și eliminării**

Problemele care afectează așezările umane sunt legate de salubritate și modul de colectare, transport și depozitare a deșeurilor menajere. Recuperarea și valorificarea deșeurilor reprezintă o prioritate aflată înaintea eliminării prin depozitare, atât în reglementările din România, cât și în cele din U.E. Deșeurile de ambalaje se regăsesc în procent mare în cantitatea de deșeuri municipale și asimilabile generate și depozitate. În Regiunea Centru s-a pus un accent deosebit în anul 2004 pe



recuperarea deșeurilor de ambalaje reciclabile în special a ambalajelor de hârtie și carton și a ambalajelor din PET, prin colectarea selectivă a acestora la sursă prin amplasarea de containere speciale în zonele aglomerate, cât și prin sortarea pe depozite.

#### **Deșeurile industriale**

Deșeurile industriale reprezintă o problemă de importanță deosebită în toate județele Regiunii deoarece atât prin cantitățile produse, cât și datorită diversității compoziției, ridică probleme deosebite de management și, în special de depozitare definitivă. Un alt aspect cu repercusiuni remarcabile este constituit de acumularea istorică a deșeurilor industriale care cauzează un impact semnificativ asupra factorilor de mediu.

În Regiunea Centru, datorită activităților industriei chimice, agriculturii, cantitățile de deșeuri industriale produse în timp au o pondere de peste 85% din totalul deșeurilor generate și depozitate. Dată fiind situația prezentată mai sus, este necesară amenajarea de rampe ecologice la nivelul Regiunii, asigurându-se totodată și colectarea și transportul deșeurilor menajere din mediul rural, precum și înființarea unui sistem de colectare selectivă a deșeurilor recuperabile.

Pe baza analizei situații existente propunem următoarele măsuri:

- \* acțiuni coordonate pentru conservarea și valorificarea resurselor De apă, a bazinelor hidrografice;
- \* eliminarea deversărilor apelor uzate necontrolat;
- \* folosirea rațională a apei cu respectarea reglementărilor stabilite de Organele de specialitate;
- \* Se interzice evacuarea, aruncarea sau injectarea apelor uzate, a deșeurilor sau produselor de orice fel, precum și desfășurarea activităților economice ce pot modifica regimul de curgere sau de calitate a apelor;
- \* realizarea rampei de gunoi.
- \* Terenurile degradate se vor ameliora prin lucrări specifice pe baza studiilor de specialitate.
- \* Malurile cursurilor de apă se vor amenaja și întreține pentru a preveni colmatarea sau modificarea vitezei de curgere.
- \* De asemenea este important să se planteze terenurile degradate pentru a preveni alunecarea dar și pentru a crea zonele verzi necesare refacerii ozonului, pentru crearea spațiilor pentru agrement, sport sau loisir. Zona dealurilor se va planta atât pentru consolidare a solului, cât și pentru refacere peisagistică, agrementare vizuală și reabilitare urbană.
- \* Se vor diminua până la eliminare, sursele de poluare emise de grajdurile de animale, de către cimitire.
- \* Se vor proteja zonele de captare a resurselor de apă potabilă, dar și perimetrele stațiilor de epurare.

### **3.11 Reglementări urbanistice**

Planul urbanistic general stabilește prin zonificare activitatea dominantă și optimă a fiecărui teritoriu din intravilan, în contextul dezvoltării acestora fără interferențe stânenitoare cu vecinătățile.

Conceptul global ce a stat la baza propunerilor făcute este cel al favorizării dezvoltării durabile, tip de dezvoltare care satisface nevoile generațiilor prezente fără a compromite posibilitatea generațiilor viitoare de a-și satisface propriile nevoii. Totodată acest tip de dezvoltare se bazează pe conceperea responsabilă a unui mediu construit, sănătos, (pe baza utilizării eficiente a resurselor și a principiilor de dezvoltare ecologice).

Pe baza analizei critice a situației existente și studiind disfuncționalitățile se propun o serie de intervenții și reglementări în teritoriu. Cea mai importantă este reglementarea destinației tuturor terenurilor din localitate sub forma zonificării funcționale.

Zonele au fost subîmpărțite în unități teritoriale de referință (subzone ce cuprind terenuri cu parametri comuni din punct de vedere al întocmirii regulamentului local de urbanism).

La stabilirea intravilanului s-a urmărit cuprinderea tuturor zonelor funcționale existente precum și a suprafețelor destinate pentru dezvoltări pe termen scurt și mediu.

Pentru realizarea unor obiective de utilitate publică a dezvoltărilor în zone fără trame stradale și echipamente edilitare se prevede necesitatea elaborării unor studii în condițiile stabilite de legislația în vigoare

Organizarea urbanistică, parametrii conformării construcțiilor, regimul de înălțime, modul de utilizare a terenului, POT și CUT, configurarea arhitecturală (materiale și tipologie a construirii) trebuie să fie corelate cu cele existente în mod tradițional pentru a păstra și a dezvolta creativ specificul localităților.

Aceste valori, stabilite pe zone funcționale se găsesc în REGULAMENT, care este parte componentă a documentației PUG..

### 3.12 Obiective de utilitate publică

Dotările existente trebuie îmbunătățite și diversificate, însoțite de o creștere a parametrilor de calitate până la nivel de expresivitate arhitecturală. Un accent special trebuie pus pe reabilitarea spațiilor publice - amenajarea zonelor centrale, renovarea fațadelor clădirilor cu impact arhitectural, amenajarea de spații publice pentru activități tradiționale specifice zonei. Vor trebuie diversificate și dezvoltate dotările comerciale și de servicii.

Deasemenea de primă urgență este dezvoltarea și îmbunătățirea rețelelor stradale, execuția unor lucrări de echipare tehnico-edilitară, realizarea sistemului integrat de colectare diferențiată a deșeurilor din gospodăria, a iluminatului public, lucrări de utilitate publică, ele servind nevoilor populației.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE SPAȚIALĂ A MUNICIPIULUI TÂRGU-MUREȘ

### VIZIUNEA DEZVOLTĂRII

Reactualizarea Planului Urbanistic General al municipiului Târgu Mureș propune un concept de dezvoltare a orașului pe termen mediu (2030) și lung (2040), integrând aspecte privind dezvoltarea spațială, economică, infrastructurală, cu valorificarea atuu-rilor sale derivate din specificul natural, istoric și cultural ale orașului, acordând totodată atenție problemelor sociale și de mediu. Scopul Planului Urbanistic General este, deci, de a garanta coerența dezvoltării teritoriului urban pe termen mediu și lung.

Ideea coerenței mediului - ce include atât ariile construite cât și spațiile libere deschise - derivă din moștenirea culturală europeană și reprezintă fundamentul prezentei dar și viitoarei colaborări pentru orașele din țările Uniunii Europene.

#### **Creșterea importanței calității mediului derivă din:**

- Influența moștenirii urbane și arhitecturale europene
- Impactul nevoii sociale pentru mediu îmbunătățit
- Cerințele dezvoltării durabile

Calitatea spațiilor publice, a peisajului și arhitecturii au o influență importantă asupra calității vieții și solicită adoptarea unei **viziuni integrate** asupra dezvoltării asupra aspectelor sale economice, sociale, ecologice și culturale prin cooperarea în acest scop a elementelor ce compun sistemele administrative și politice, precum și a reprezentanților societății civile și sectorului privat.

Municipiul Târgu Mureș este un centru de convergență și tradiție multiculturală, situat la întâlnirea diferitelor zone și trasee, cu vocație de gazdă, atractiv pentru afaceri, evenimente, turism, învățământ, cercetare.

Fuziunea între diferitele funcțiuni tradiționale și funcțiunile noi, potențate de capitalul cultural, științific, economic și financiar, aflate în sinergie, trebuie să conlucreze astfel încât, împreună cu aportul de teritoriu și potențial uman din zona periurbană, să realizeze saltul calitativ spre dezvoltare durabilă și rezilientă.

Unul dintre atuu-rile majore ale orașului Târgu Mureș îl reprezintă **locuitorii săi**, inovativi și deschiși mediului de afaceri, pregătiți să valorifice un context favorabil.

Prevederile strategiei pe termen mediu și lung servesc drept bază de date comună pentru organismele implicate în politicile urbane, oferind informații legate de modelele de dezvoltare individuală, precum și pentru domenii speciale, programe sectoriale și finanțarea proiectelor.

#### **Propunerile Planului Urbanistic General și ale Strategiei de Dezvoltare au în vedere:**

- constituirea unui suport pentru definirea identității orașului,

- crearea de instrumente de lucru pentru dezvoltări viitoare în scopul asigurării coerenței spațiale și funcționale,
- promovarea *comunicării* ca suport pentru coerența deciziilor tuturor celor angrenați în procesul de dezvoltare.

**Strategia de dezvoltare include în același timp viziunea legată de identitatea municipiului Târgu-Mureș.**

Sintagma de “oraș multicultural” propusă pentru această etapă a dezvoltării sintetizează cumulusul de caracteristici și potențialitate menite să se sprijine și să orienteze dezvoltarea sa pe termen mediu și lung.

**Viziunea dezvoltării include scenariile adaptabile prin strategie în cazul concret al municipiului Târgu-Mureș.**

1. Orașul este compact, are o formă urbană mixtă, folosește suprafețele de teren eficient, modurile dominante de transport fiind cele pietonale, pentru bicicliști și transportul public, protejează mediul înconjurător, biodiversitatea și arealele destinate producerii de alimente.
2. Mediul înconjurător natural penetrează spațiul urban îmbrățișându-l, timp în care orașul cu împrejurimile lui furnizează în proporție importantă necesarul de alimente. Agricultură urbană va fi practică în fiecare spațiu disponibil iar clădirile vor fi “înverzite”. Orașul verde va fi o adevărată oază pentru pietoni și bicicliști.
3. Actuala infrastructură rutieră va pierde treptat din importanță în favoarea tranzitului, a infrastructurii pietonale sau pentru bicicliști cu accente deosebite pentru calea ferată reabilitată, suport al viitorului tren urban metropolitan.
4. Se va apela extensiv la tehnologii avansate aplicate mediului înconjurător pentru administrarea apei, energiei, deșeurilor; sistemul orașenesc de sprijinire a calității vieții devine un sistem închis. Acest lucru devine important pentru modul în care sunt proiectate folosințele compacte și mixte pentru densități sporite deoarece va trebui alocat spațiu pentru acest sistem de “sprijin al calității vieții”.
5. Orașul istoric central și sub-centrele orașului sunt centre umane în care se accentuează interdicția accesului autovehiculelor și a circulației rutiere, care absorb în mare măsură avântul imobiliar și de ocupare a forței de muncă.
6. Orașul dispune de un spațiu public de calitate deosebită care se exprimă prin cultură publică, comunitate, echitate și o bună administrare. Spațiul public dezvoltat ca o rețea include întreg sistemul de tranzit și mediul înconjurător asociat acestuia. Aceasta contribuie în mod esențial la apelarea la alte mijloace de transport decât automobilul, crează spații locuibile și limitează rezervele excesive alocate infrastructurii auto și a efectelor nocive ale acesteia asupra calității vieții urbane.
7. Structura fizică și designul urban al orașului, în special al spațiilor publice, este ușor de decriptat, permeabilă, robustă, variată, bogată, potrivită și personalizată nevoilor umane, încurajează mersul pe jos sau pe bicicletă.
8. Performanța economică a orașului și crearea de noi locuri de muncă este maximizată atât prin inovație, creativitate, și unicitate a patrimoniului natural local, cultură și istorie cât și printr-o calitate superioară a mediului înconjurător și a celui social, a spațiilor publice urbane. Aceasta permite modificarea funcțiilor de transport de la cele de mai lungă distanță pentru navetism sau în alte scopuri în trasee aferente spațiului urban și periurban mai ușor de întreținut și gestionat.
9. Planificarea în viitor a orașului reprezintă o dezbatere vizionară și un proces decizional și nu un proces computerizat de prevedere și furnizare. Vechea paradigmă de a prevedea ce volum de trafic vor genera următorii ani și câte drumuri vor fi necesare pentru a-l prelua va fi schimbată într-un proces dus de comunități de identificare a sistemelor de transport durabile și a muncii duse pas cu pas în scopul atingerii viziunii unui transport ecologic.
10. Toate luările de decizii sunt bazate pe considerente de durabilitate, sociale, economice, de mediu și culturale, precum și pe principii orientate spre forme urbane compacte. Astfel de procese decizionale sunt democratice, inclusive, puternice și generatoare de speranță. În anul 2040 se crează o societate care este mult mai participativă și mai descentralizată în luarea deciziilor sale critice, fixată fiind într-un cadru general de durabilitate.

## PRINCIPIILE URBANISMULUI INTELIGENT

Principiile ce susțin strategia de dezvoltare spațială, reprezintă principiile “urbanismului inteligent” și ele se regăsesc în conceptual de dezvoltare pe termen mediu și lung:

1. Integrarea regională;
2. Echilibrul cu natura;
3. Echilibrul cu tradiția;
4. Sistem de transport echilibrat;
5. Tehnologie adecvată, competitivitate;
6. Eficiență;
7. Matricea de oportunități;
8. Conviețuirea în spațiul urban care cunoaște o ierarhizare a conceptului spațial adaptată nevoilor individului și societății (spațiul pentru individ, spațiul pentru prietenie, spațiul pentru proprietari-cetățeni, locul pentru vecinătăți, spațiul pentru comunități, locul pentru domeniul public);
9. Scară umană;
10. Integritate instituțională;

Un plan conceptual trebuie să conțină principiile unei viziuni integrate.

Gruparea acestor principii va defini sistemul de valori care stă la baza strategiei pe termen mediu și lung:

- **Eficiența și funcționalitatea** (orașul trebuie să asigure condiții de înaltă calitate pentru rezidenți și întreprinzători în viața de fiecare zi)
- **Convivialitatea** (conservarea și dezvoltarea diversității culturale a individualității, promovarea calității mediului natural și construit)
- **Solidaritate-echitate** – reducerea tensiunilor sociale rezultate din prezența categoriilor defavorizate, adaptarea spațiului urban și a funcțiunilor sale, nevoilor diversificate ale cetățenilor săi.

## OBIECTIVE PRIORITARE ALE STRATEGIEI DE DEZVOLTARE SPAȚIALĂ A MUNICIPIULUI TÂRGU-MUREȘ

### RELAȚII ÎN TERITORIU

Obiectivul nr.1

- Extinderea și consolidarea rolului de pol regional al municipiului Târgu-Mureș asupra întregii zone periurbane, prin distribuția activităților în acord cu potențialele locale și prin modernizarea rețelelor de comunicație și transport;

Obiectivul nr. 2

- Structurarea funcțiunilor urbane în scopul conlucrării cu inelul 1 și 2 a teritoriului periurban pentru optimizarea și diversificarea acestora care să deservească o populație considerată pe ansamblu;

### PROFIL DEZVOLTARE ECONOMICĂ

Obiectivul nr.1

- Profilarea și dezvoltarea mun. Târgu-Mureș ca centru universitar de cercetare și promovare a sănătății, de dezvoltare IT, logistică, centru de servicii, turism, afaceri, cultură, comunicare;

Obiectivul nr.2

- Protejarea și valorificarea potențialului uman, cultural și de mediu pentru creșterea atractivității orașului pentru turism și îmbunătățirea calității vieții;

Obiectivul nr.3

- Menținerea și modernizarea profilului de producție industrială (înaltă tehnologie), logistica și transport;

### CADRU CONSTRUIT

Obiectivul nr. 1

- Atenuarea dezechilibrului spațial dat de concentrarea activităților pe axa tradițional istorică nord-estsud-vest, reechilibrarea distribuției funcțiilor prin dezvoltarea de axe și legături suplimentare, cu prioritate pentru valorificarea râului Mureș și rezolvarea unui sistem echilibrat de circulații.

Obiectivul nr.2

- Valorificarea, conservarea și protejarea fondului construit valoros și a peisajului cultural ca factor al dezvoltării și al identității teritoriale.

Obiectivul nr.3

- Reabilitarea și asigurarea calității locuirii în diferitele zone de locuit (locuințe colective, locuințe individuale, locuințe în condiții speciale de construibilitate, alte tipuri de locuințe.

Obiectivul nr.4

- Asigurarea necesarului de suprafețe pentru locuințe noi, cu prioritate în zone aflate în proximitatea orașului și în vecinătatea unor elemente naturale cu potențial de agrement.

## **CIRCULAȚIE ȘI TRANSPORT**

Obiectivul nr.1

- Optimizarea sistemelor de circulație globale, intermodale, cu componentele lor internațională, națională, regională, zonală, locală;

Obiectivul nr.2

- Modernizarea, eficientizarea și extinderea sistemului de circulație urbană ca suport pentru schema spațial propusă;

## **ECHIPARE EDILITARĂ**

Obiectivul nr.1

- Dezvoltarea de programe pentru surse de energii regenerabile, neconvenționale;

Obiectivul nr.2

- Modernizarea și eficientizarea rețelelor edilitare existente;

Obiectivul nr.3

- Asigurarea echipării edilitare pentru zonele de urbanizare;

## **PROTECȚIA MEDIULUI**

Obiectivul nr.1

- Protejarea habitatelor naturale valoroase și a cadrului natural (ape, păduri)

Obiectivul nr.2

- Protecția și conservarea zonelor naturale în sensul menținerii biodiversității și valorificării durabile a resurselor naturale.

Obiectivul nr.3

- Protejarea și reabilitarea spațiilor verzi din interiorul cartierelor de locuințe colective, a altor zone orășenești;

Obiectivul nr.4

- Reabilitare și creare de noi zone verzi în scopul satisfacerii necesarului de spații verzi raportat la numărul de locuitori;

Obiectivul nr.5

- Reducerea emisiilor și a factorilor de poluare, precum și prevenirea potențialelor riscuri naturale sau tehnologice;

## PLANUL URBANISTIC GENERAL –INSTRUMENT DE PLANIFICARE OPERAȚIONALĂ-STRATEGII DE DEZVOLTARE

Legea urbanismului în forma actuala prevede: Planul urbanistic general are atât caracter director și strategic, cât și caracter de reglementare și reprezintă principalul instrument de planificare operațională, constituind bază legală pentru realizarea programelor și acțiunilor de dezvoltare. Reglementările conținute în documentația PUG au rolul de a sprijini aplicarea strategiei în scopul atingerii obiectivelor stabilite pe termen scurt, mediu și lung.

Planul Urbanistic General cuprinde reglementări pe termen scurt, la nivelul întregii

Unități administrativ — teritoriale de bază cu privire la:

- Stabilirea și delimitarea teritoriului intravilan în relație cu teritoriul administrativ al localității;
- Stabilirea modului de utilizare a terenurilor din intravilan;
- Zonificarea funcțională în corelație cu organizarea rețelei de circulație și cu dezvoltarea infrastructurii tehnico - edilitară;
- Delimitarea zonelor afectate de servituți publice;
- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare;
- Stabilirea zonelor protejate și de protecție a monumentelor istorice și a siturilor arheologice reperate;
- Zonele care au instituite un regim special de protecție prevăzut în legislația în vigoare;
- Formele de proprietate și circulația juridică a terenurilor;
- Precizarea condițiilor de amplasare și conformare a volumelor construite, amenajate și plantate;
- Zonele de risc natural delimitate și declarate astfel, conform legii, precum și la măsurile specifice privind prevenirea și atenuarea riscurilor, utilizarea terenurilor și realizarea construcțiilor în aceste zone.
- Zone de risc datorate unor depozități istorice de deșeuri.

Planul urbanistic general cuprinde prevederi pe termen mediu și lung cu privire la:

- Evoluția în perspectivă a localității;
- Direcțiile de dezvoltare funcțională în teritoriu;
- Traseele coridoarelor de circulație și de echipare prevăzute în planurile de amenajare a teritoriului național, zonal și județean;
- Zonele de risc natural delimitate și declarate astfel, conform legii, precum și la măsurile specifice privind prevenirea și atenuarea riscurilor, utilizarea terenurilor și realizarea construcțiilor în aceste zone.
- Lista principalelor proiecte de dezvoltare și restructurare;
- Stabilirea și delimitarea zonelor cu interdicție temporară și definitivă de construire;
- Delimitarea zonelor în care se preconizează operațiuni urbanistice de regenerare urbană.

Planul urbanistic general se elaborează în baza strategiei de dezvoltare a localității și se corelează cu bugetul și programele de investiții publice ale localității, în vederea implementării prevederilor obiectivelor de utilitate publică.

Prin Planul urbanistic general se identifică zone pentru care se pot institui reglementări ce nu pot fi modificate prin planuri urbanistice zonale sau planuri urbanistice de detaliu și de la care nu se pot acorda derogări. Aceste reglementări se formulează cu claritate în Regulamentul local de urbanism aferent Planului urbanistic general.

### **LISTA DE PROIECTE FUNDAMENTATĂ PE DIRECȚIILE DE DEZVOLTARE STABILITE PRIN DOCUMENTAȚIA DE REACTUALIZARE PUG TÂRGU MUREȘ ȘI ÎN BAZA NECESITĂȚILOR URBANISTICE IDENTIFICATE LA NIVELUL MUNICIPIULUI ÎN ACORD CU NOILE TENDINȚE LA NIVEL EUROPEAN**

#### 1. Plan local de peisaj

Planul va propune soluții de amenajare peisagistică a spațiului public și privat, integrând toate componentele de peisagistică: plantații, modurile de circulație - rutieră, feroviară, pietonală, biciclete/trotinete - gestionarea locală a apei pluviale, iluminatul public și arhitectural, mobilier urban, etc. Planul se adresează:

- Coridoarelor de circulație - rutieră, pietonală, cu biciclete/trotinete

- Coridoarelor verzi cu circulație alternativă
- Zonelor construite protejate
- Zonelor de locuire, în special celor zonelor noi și a zonelor cu condiții speciale de construibilitate – terenuri în pantă și densități mici
- Zonelor de locuințe colective, în special celor cu densități mari, aflate în ansambluri construite înainte de anii 1990

Va identifica zone/locații cu potențial de creștere a suprafeței de spațiu verde, va stabili reguli de amenajare și va propune soluții pentru amenajarea spațiilor din jurul blocurilor de locuințe de amenajare, tipuri de vegetație utilizate în funcție de situație, aliniamente stradale și relaționarea lor cu piste de biciclete și circulațiile pietonale, facilități pentru deplasarea persoanelor cu deficiențe fizice, recomandări pentru amenajarea parcurilor, utilizarea materialelor și tehnologiilor ecologice, recomandări pentru tipuri de mobilier urban utilizat în spațiul public, amenajarea intersecțiilor și a trecerilor de pietoni, împrejmuiri, iluminatul arhitectural, etc.

Planul local de peisaj va fi corelat cu diverse strategii și planuri aprobate la nivelul Municipiului Târgu Mureș, cum ar fi: Planul Urbanistic General, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, Planul Urbanistic Zonal al Zonei Construite Protejate, cu Harta de Zgomot, cu Planul de Adaptare la Schimbări Climatice, Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și va ține cont de legislația și direcțiile de dezvoltare stabilite la nivel european

2. Reabilitarea zonei centrale
3. Amenajare coridoare verzi cu circulație alternativă în lungul cursurilor de ape  
Proiectele cuprind amenajarea de circulații pietonale, piste pentru biciclete/ trotinete, aliniamente de arbori și spații verzi, amenajări peisagere în lungul unor cursuri de apă: debarcader, sporturi nautice, promenadă, echitație, eventual reconstrucții ecologice, după caz în parteneriat cu UAT-rile învecinate
  - a. Malurile Mureșului
  - b. Malurile Pocloșului
  - c. Parâul Budiul
  - d. Pârâul Cocoș
  - e. Pârâul Beșa
  - f. Pârâul Voiniceni (în parteneriat cu Zona Metropolitană Târgu Mureș)
4. Amenajare coridoare verzi în spațiul accesibil al fondului forestier  
Proiectul presupune amenajarea în parteneriat cu UAT-uri din zona periurbană a unor trasee de promenadă și pentru biciclete, cu respectarea legislației în vigoare - fără ATV-uri sau alte mijloace motorizate:
  - a. Sângeorgiu – Pădurea Tîrgu Mureș – Pădurea Livezeni - amenajare trasee turistice
  - b. Pădurea Stejăriș – trasee pentru întreținere patrimoniu Romgaz (accese către sonde)
5. Reamenajare traseu pietonal și pentru biciclete/trotinete între Parcul Municipal, Hipodrom și Complexul de agrement și sport Mureșul - Canalul Turbinei – Aleea Carpați cu subtraversare pe aceeași parte a turbinei
6. Amenajare coridor major pentru circulația alternativă – pietoni, biciclete, trotinete - între cartierele Tudor Vladimirescu și Dâmbu Pietros, polul de turism, agrement și sport Parcul Municipal și Piața de zi Cuza Vodă, utilizând axa dată de străzile: Buday Nagy Antal, Ștefan cel Mare, Bolyai, Bartok Bela, Cuza Vodă
7. Reamenajarea circulației alternative – pietoni, biciclete, trotinete – a zonei din vecinătatea Pieței Teatrului, delimitată de străzile Piața Teatrului, Bartok Bela, Călărașilor, Aurel Filimon
8. Reamenajarea circulației pietonale și cu biciclete / trotinete în zona medicală -str. Mihai Viteazu, str. Gheorghe Marinescu
9. Reamenajare zona de turism, agrement și sport Parcul Municipal - Hipodrom
  - a. Amenajare zonă verde cu acces nelimitat pietoni și biciclete/ trotinete pentru interconectare cu zona de agrement a Hipodromului, cu malul Mureșului și cu alte coridoare de circulație alternativă (cel dinspre Weekend și cel dinspre Piața de zi de pe str. Cuza Vodă)

10. Amenajare nod intermodal în zona Gării Centrale – parcare publică de tip Parc&Ride, stație majoră pentru transport public / autogară, parcare și pistă biciclete, zone pietonale
11. Amenajare nod intermodal Gara Mică
12. Reamenajare Piața Armatei ca piața urbană și nod intermodal
13. Achiziție terenuri și construire parcuri logistice/ parcuri tehnologice în parteneriat public-privat pentru înființare zone de dezvoltare economică în zona Mureșeni, între Azomureș, zona serelor, zona de penetrație a autostrăzii, având în vedere potențialul de centru logistic existent la nivelul municipiului bazat de conexiuni de mobilitate în teritoriu (cale ferată, autostrăzi, aeroport) bune și în dezvoltare
14. Construire echipamente și dotări publice în zonele nou construite:
  - a. parc pe str. Remetea,
  - b. centru de cartier cu dotări și echipamente (școală, grădiniță, etc.) în zona locuințelor colective din vecinătatea traseului străzii colectoare propuse și străzilor Pomilor și Mărului

## **PLAN DE ACȚIUNE PENTRU IMPLEMENTAREA INVESTIȚIILOR PUBLICE**

Planul de acțiune pentru implementarea investițiilor publice se regăsește în ANEXA aferentă. Lista de proiecte se implementează, se monitorizează și poate fi revizuită conform priorităților administrației publice locale.

### **4. CONCLUZII, MĂSURI ÎN CONTINUARE**

Documentația Planului Urbanistic General, în condițiile perioadei parcursă de societatea românească, în prezent reprezintă un instrument de gestionare a crizei funcțional-relaționale (echilibrare a dezechilibrelor) și în același timp un instrument care să permită administrației locale îndeplinirea funcției de management urban, atribuția administrației locale ce se exercită în scopul obținerii calității vieții în condițiile dezvoltării urbane durabile.

Desigur condițiile economice concrete permit abordarea și rezolvarea unui număr relativ restrâns de probleme sectoriale, legislația în curs de modificare într-un ritm extrem de rapid fiind un factor în plus care îngreunează gospodărirea eficientă a resurselor (terenul, energia, apa, construcțiile, etc).

Fiind o modalitate de expresie a intențiilor de viitor ale comunității, planul urbanistic general trebuie să ofere o imagine globală care permite comunității locale să ia decizii sectoriale mai ales în domenii care exercită presiuni ce se cer soluționate), fără a bloca strategia globală, căile prin care se poate accede la obiective pe termen mediu și lung.

Instrumentele puse la dispoziție prin PUG în acest caz sunt inventarierea zonelor ce necesită studii aprofundate (PUD sau PUZ), restricții temporare în zone rezervate unor operațiuni de anvergură viitoare, coordonarea diferitelor strategii de urmat în domenii conexe (construcții, circulație, protecția mediului etc.).

Se poate spune că acest instrument pus la dispoziția comunității locale pe o perioadă de cca 10-15 ani, își atinge scopul în măsura în care politicile locale în viitor vor reuși aplicarea consecventă a câtorva principii derivate din PUG:

- \* minimalizarea consumului de resurse;
- \* maximalizarea reutilizării;
- \* utilizarea resurselor regenerabile și reciclabile;
- \* protecția mediului natural;
- \* crearea unui mediu sănătos, conservarea potențialului natural existent;
- \* urmărirea calității superioare în crearea mediului construit (conservarea energiei, crearea confortului, calitatea imaginii).

Scopul final îl reprezintă atingerea "modelului optimizat de dezvoltare urbană ", situație în care imaginea localității devine o emblemă pentru fiecare locuitor pus în situația de a-și lega noi rădăcini într-o așezare și o istorie pe care în ultimele decenii ale secolului trecut o uitase.

Revine administrației publice locale, sarcina de a solicita întocmirea de studii de specialitate, de a găsi sursele de finanțare pentru realizarea obiectivelor de utilitate publică, de a sprijini micii investitori în intenția lor de dezvoltare sau promovare de noi investiții, de a urmări pas cu pas realizarea acestora până la finalizare.

**Intocmit,  
A r h . R a u s A d r i a n a**