



Studiu pentru delimitarea zonelor care fac
obiectul regenerării urbane zonei centrale a
Municipiului Târgu Mureș

*cuprins în proiectul „Reabilitare infrastructură rutieră pe
coridorul: cartier Tudor Vladimirescu - cartier 22 Decembrie 1989,
deservit de transportul public ”*

Cuprins

1. Introducere
2. Analize delimitare regenerare urbană
 - 2.1. Analize
 - 2.2. Delimitare regenerare urbană
3. Recomandări
4. Piața Trandafirilor și Piața Petőfi Sándor
 - 4.2. Analize fond construit
 - 4.3. Analize vegetație
 - 4.4. Elemente identitare
 - 4.5. Disfuncționalități
 - 4.6. Recomandări și propuneri
5. Plan de situație existent
6. Plan de situație propus

Introducere

Rolul acestui ghid este de a recomanda o serie de zone oportune acțiunilor și strategiilor de regenerare urbană. Suita de mențiuni și operațiuni vizează o dezvoltare urbană coerentă la nivelul localității precum și sporirea confortului urban în cadrul orașului Târgu Mureș. Scopul final este îmbunătățirea condițiilor economice, sociale, culturale, ecologice de mediu, precum și dezvoltarea echipamentelor și serviciilor publice de interes general adică, creșterea nivelului de trai și a calității vieții în cadrul orașului.

Regenerarea urbană urmărește transformarea, renovarea și revitalizarea zonelor urbane aflate în dificultate, pe baza următoarelor principii¹:

- regenerarea și înfrumusețarea spațiilor publice, inclusiv asigurarea sistemelor de securitate a cetățeanului
- conservarea, protecția și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural și istoric precum și a infrastructurii din domeniul cultural;
- modernizarea infrastructurii urbane- rețele de apă, gaz, electricitate, drumuri și rețele de transport comun;
- îmbunătățirea infrastructurii de turism, în special în zonele care dispun de potențial turistic valoros



ANALIZE DELIMITARE REGENERARE URBANĂ

Analize pentru delimitarea zonelor regenerare urbană

Pentru a putea obține pe termen scurt, un efect perceptibil al procesului de reabilitare este necesară concentrarea spațială atât a acestor operațiunilor urbanistice de regenerare cât și a capacității financiare. Astfel zona de strategie ce face obiectul regenerării urbane pentru intervenția prioritară, corespunde cu zona propusă spre a fi zonă construită protejată prin documentația PUZCP (faza IV). Astfel, interesul pica în mod concentrat pe o zonă prioritară, pe zona centrală istorică a orașului, și în mod integrat cuprinde și zonelor învecinate acesteia, cu care există legături funcționale, culturale, peisagistice, ecologice sau de circulație.

Procesul de reabilitare, este o operațiune urbanistică ce trebuie să se articuleze cu situația și elementele regăsite la scara regiunii urbane. Articulația trebuie să se realizeze coerent astfel încât diversele procese, atât ecologice cât și sociale sau economice, să se îndeplinească fără a se perturba reciproc. Delimitarea fiecărei subzone, detaliate în capitolul - *Zone regenerare urbană*, urmărește conservarea și punerea în valoare a elementelor valoroase și caracteristice identificate (*morfologie a țesutului, parcelar, fond construit, caracter funcțional, mobilitate*)

Spațiile publice sunt la momentul actual, mai degrabă un rezultat fragmentat a mediului construit respectiv a fronturilor, el nu este asociat unei identități sau unor caracteristici definitorii. Calitățile spațiale urmărite în cadrul procesului de ierarhizare a spațiului public:

- permeabilitate
- lizibilitatea
- activitate
- reprezentativitate
- siguranță

Elementele/zonle care constituie spații publice ce au fost analizate se înscriu în două categorii, cele care implică mobilitatea, spații de tranziție și conectivitate precum: străzile și culoarele verzi. Alături de configurații spațiale ce corespund coeziunii comunităților și mixajului social, precum: piețe, piațete, fâșii sau scuaruri verzi, parcuri.

Spații publice ce sunt completate de prezența clădirilor reprezentative și remarcabile ale fondului construit și a țesutului urban, ce pot constitui zone sau trasee cu interes cultural și turistic ridicat.

Analize - Delimitare zone regenerare urbană

Legendă

- - Zona construită protejată - conform PUZCP (faza IV)

— Zonificare zonă construită protejată - conform PUZCP (faza IV)

Tipologii spații publice

Străzi:

■ - trasee rezidențiale

■ - trasee istorice/culturale

■ - trasee de tranzit

■ Piețe și scuaruri

■ Scuaruri verzi

■ Parcuri

■ Loturi parcări

■ Tramă stradală istorică - medievală

▼ Pavaj istoric

■ Culoar verde: Canal Turbina și Pârâul Pocloș

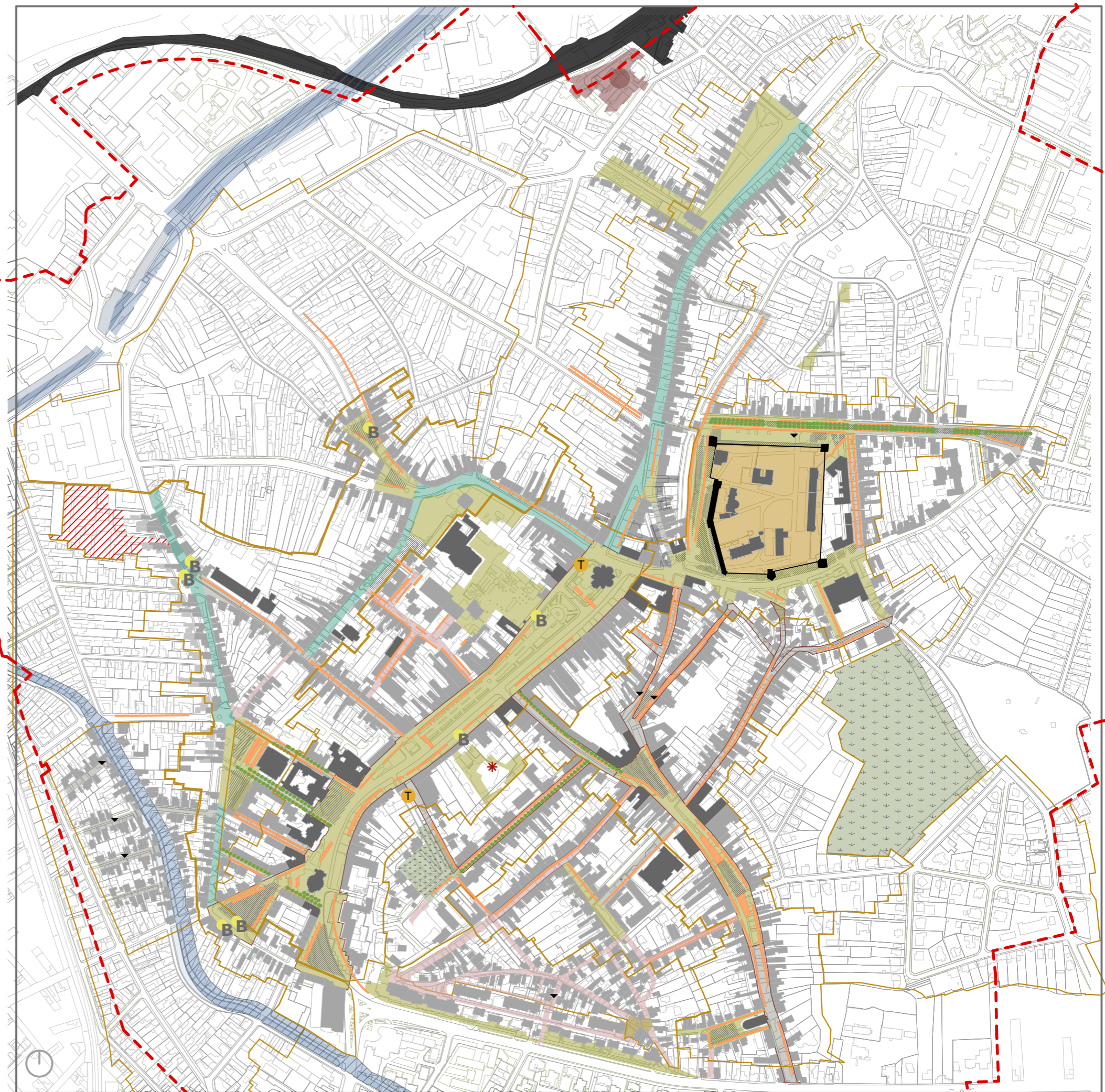
■ Cale ferată

■ Clădiri reprezentative ale fondului construit

■ Limită domeniu public

* Teatrul de Vară - aparține de „Centrul de Cultură și Artă Târgu Mureș

●●●●● Vegetație de aliniament valoroasă



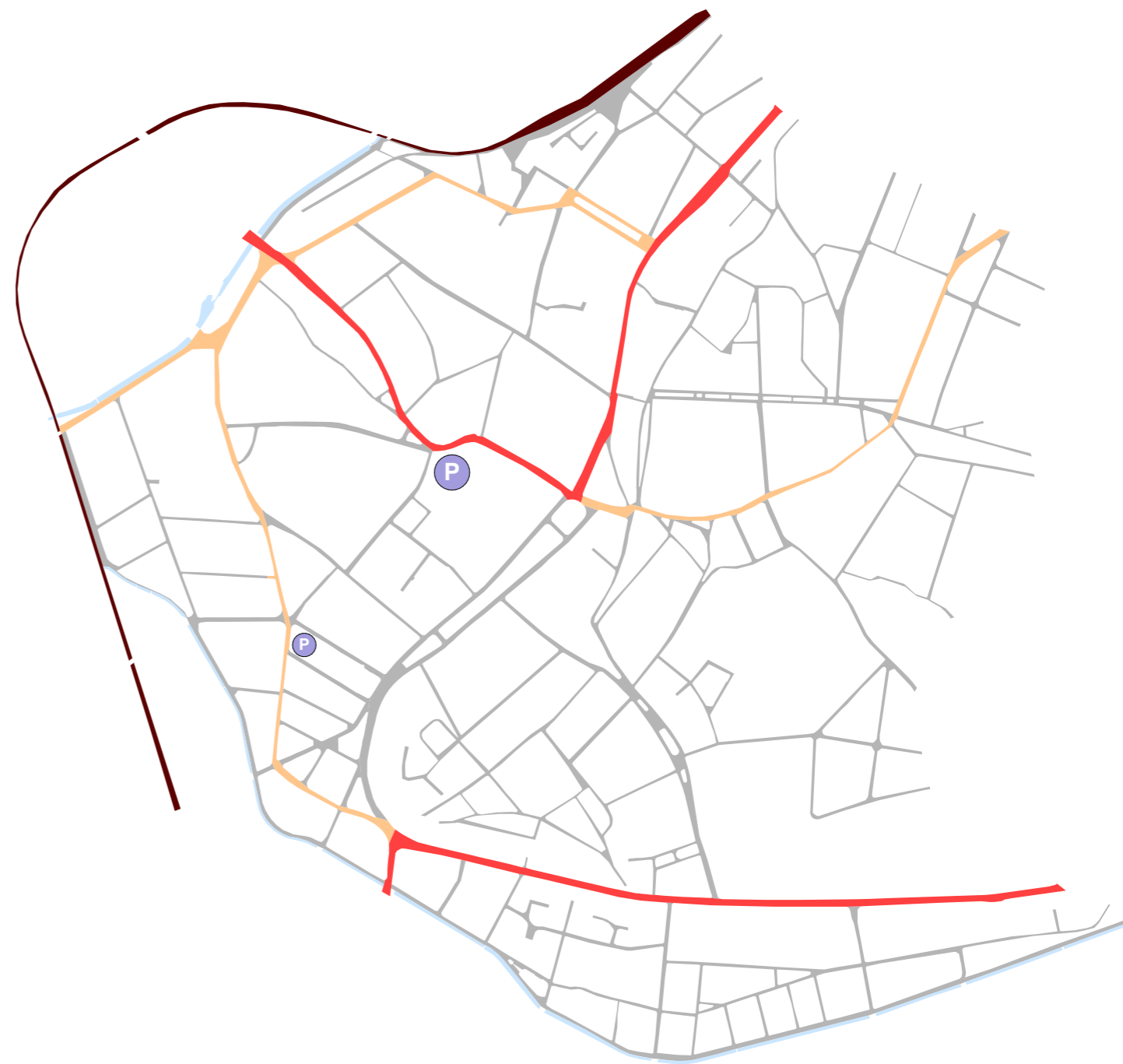
Schemă trafic rutier existent



Legendă

- arteră principală
- arteră secundară
- arteră de importanță locală
- Pârâul Pocloș Canalul Turbinei
- circulație feroviară
- P parcări subterane propuse prin proiecte conexe
- Piața Trandafirilor reprezintă în momentul de față o arteră principală a traficului rutier, spațiul fiind ocupat în proporție de aproximativ 44% de mașini personale în mișcare sau parcate, fără să existe benzi dedicate bicicliștilor, respectiv transportului public. Deși este principala și singura piață publică de amploare consistentă din municipiul Târgu Mureș, folosirea spațiului de către pietoni este subordonată utilizării autovehiculelor.

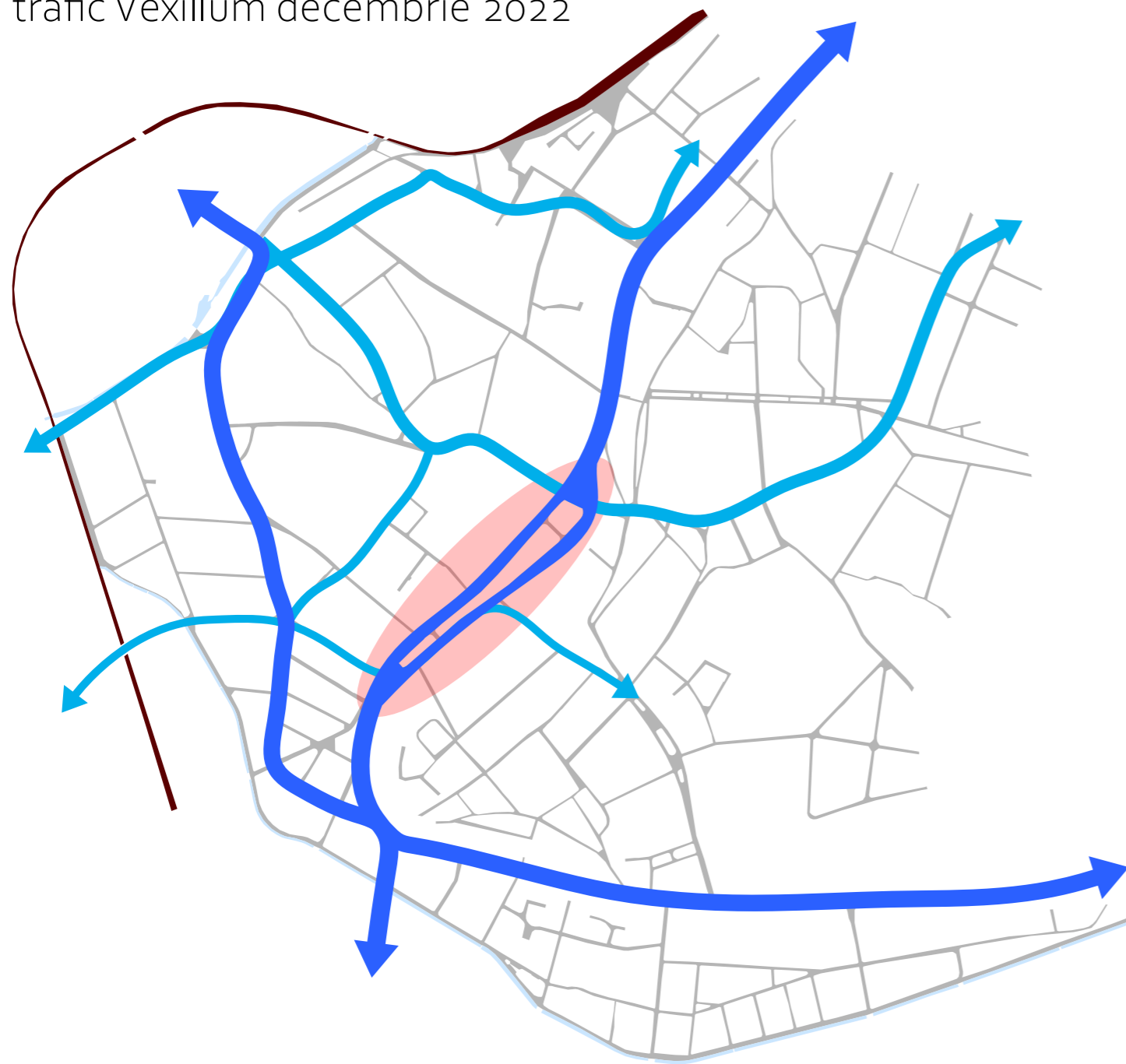
Schemă trafic rutier propus



Concluzii

Caracterului locului este congruent cu modul de utilizare al spațiului.
Modul de utilizare definește atmosfera locului.
Este necesară echilibrarea ponderilor modale în raport cu redarea zonei centrale a orașului pietonilor.
Regenerarea urbană a zonei central - istorice a municipiului se bazează pe prioritizarea mobilității pietonilor, a transportului public și a bicicliștilor.
Privind traficului rutier este necesar ca Piața Trandafirilor să dispună de infrastructură rutieră minimă care să deservească local, balansat, ambele fronturi ale pieței, asigurând legăturile directe cu străzile de importanță locală care facilitează accesibilitatea țesutului adiacent frontului nord-vestic, respectiv frontului sud-estic.

Analiză fluxuri trafic rutier existent pe baza studiului de trafic Vexillum decembrie 2022



Legendă

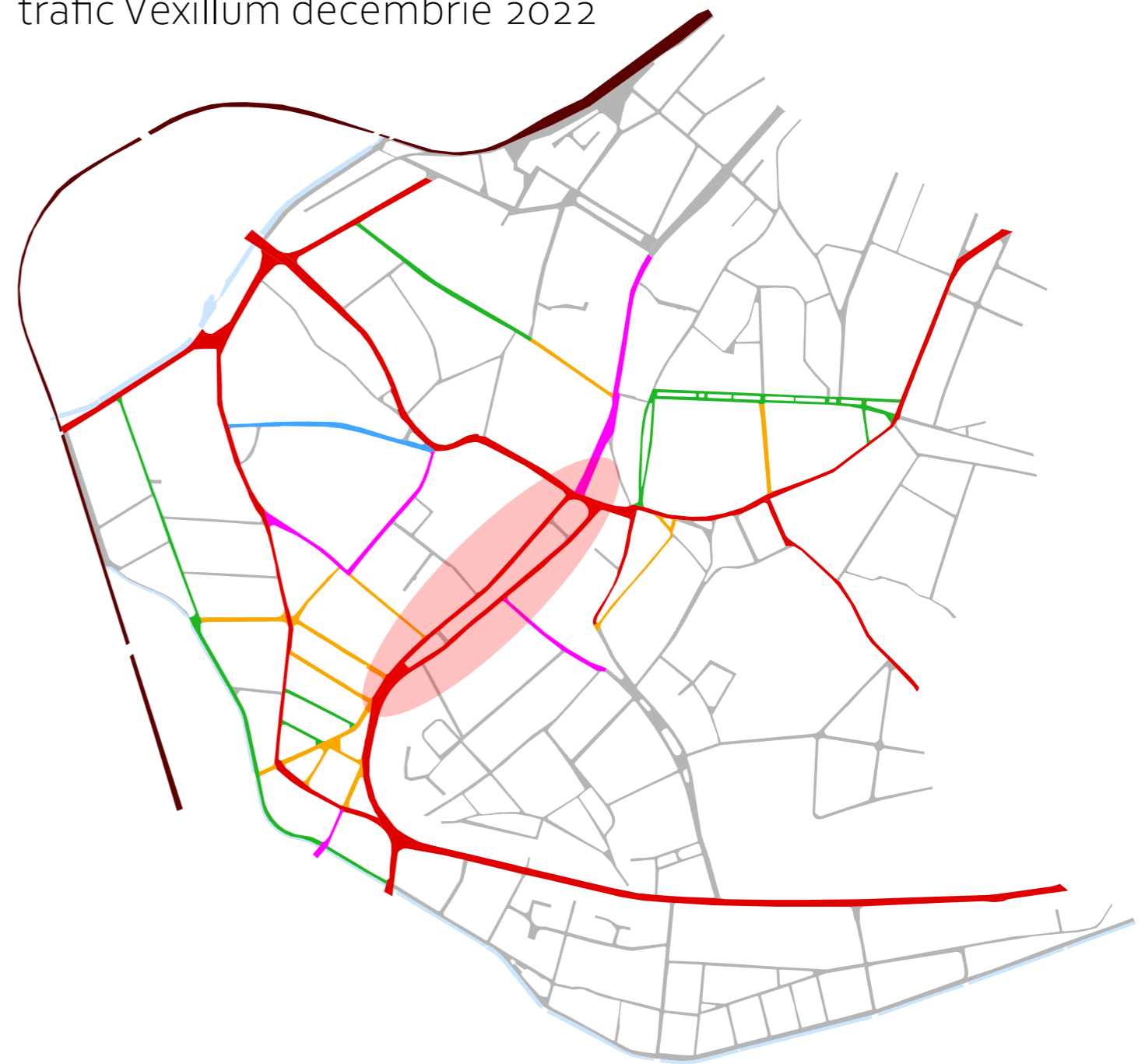
- █ flux rutier principal
- █ flux rutier secundar
- █ Piața Trandafirilor este traversată de fluxuri rutiere principale și secundare

Concluzii

În vederea regenerării urbane a piețelor Trandafirilor - Victoriei, respectiv redării acestui spațiu pietonilor, asigurând în același timp atât infrastructură dedicată transportului public și bicicliștilor, cât și accesibilitatea rutieră de interes local, fluxurile rutiere principale și secundare care traversează momentan Piața Trandafirilor necesită a fi redirecționate/ preluate de alternative.

Prin încurajarea și facilitarea unei rețele de transport public și a unei rețele velo care să deservească întreaga zonă central istorică, coroborat cu alternative de ocolire a zonei centrale pentru traficul rutier de tranzit, intensitatea traficului rutier din piețele Trandafirilor - Victoriei poate fi redus la minim, calmat (15-20km/h), traversarea pietonilor în siguranță, de pe un front pe celălalt, devenind posibilă mai des - în funcție de reperele care generează interes.

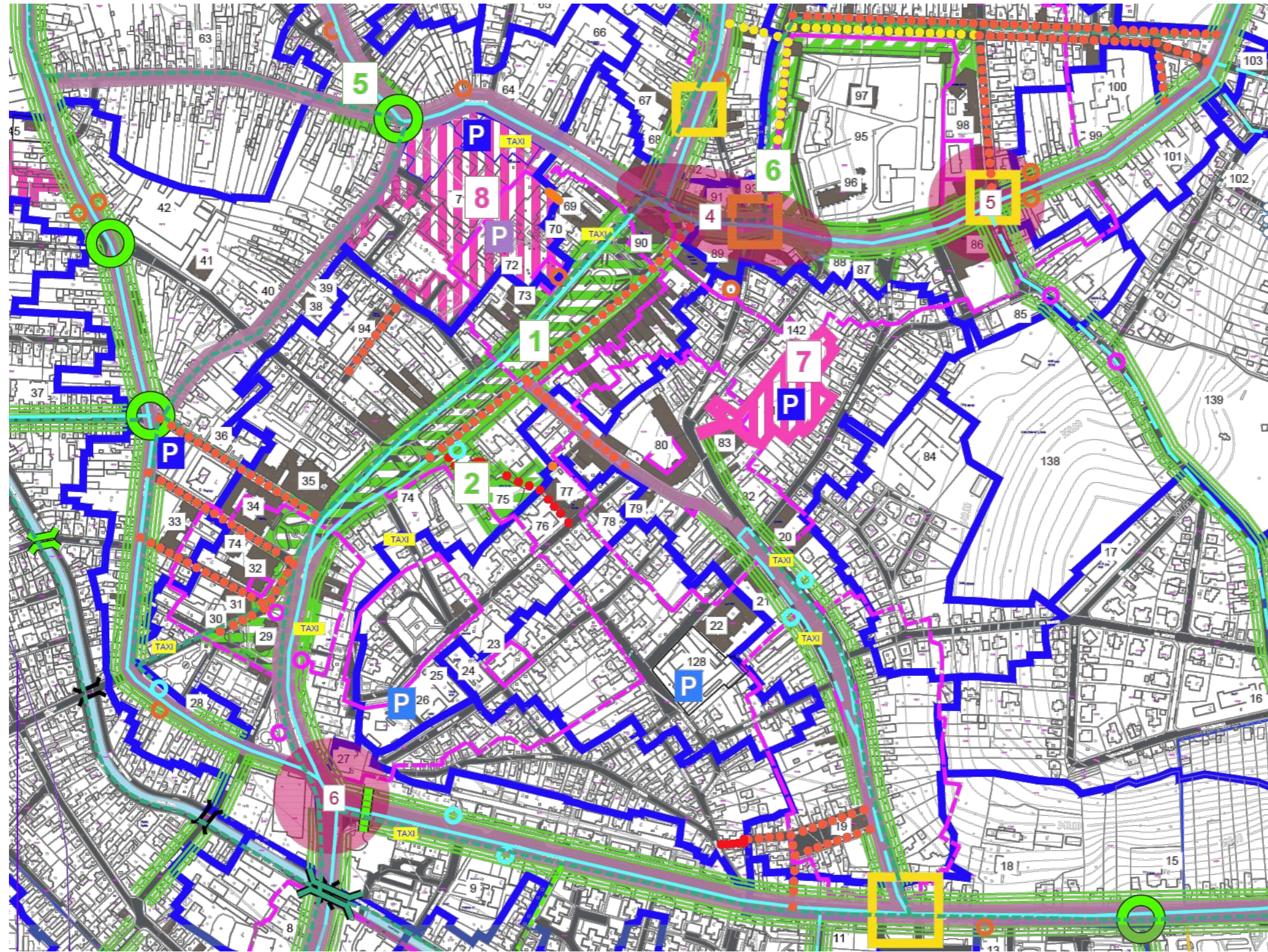
Analiză intensitate trafic rutier existent pe baza studiului de trafic Vexillum decembrie 2022



Legendă

- █ foarte intens
- █ intens
- █ mediu
- █ redus
- █ foarte redus
- █ Piața Trandafirilor este caracterizată de trafic rutier foarte intens

Propuneri circulației PUZCP (etapa II) pentru Piața Trandafirilor Extras PUZCP - proiectant general asocierea Innori Design - Cospro Construct - Komora Engineering



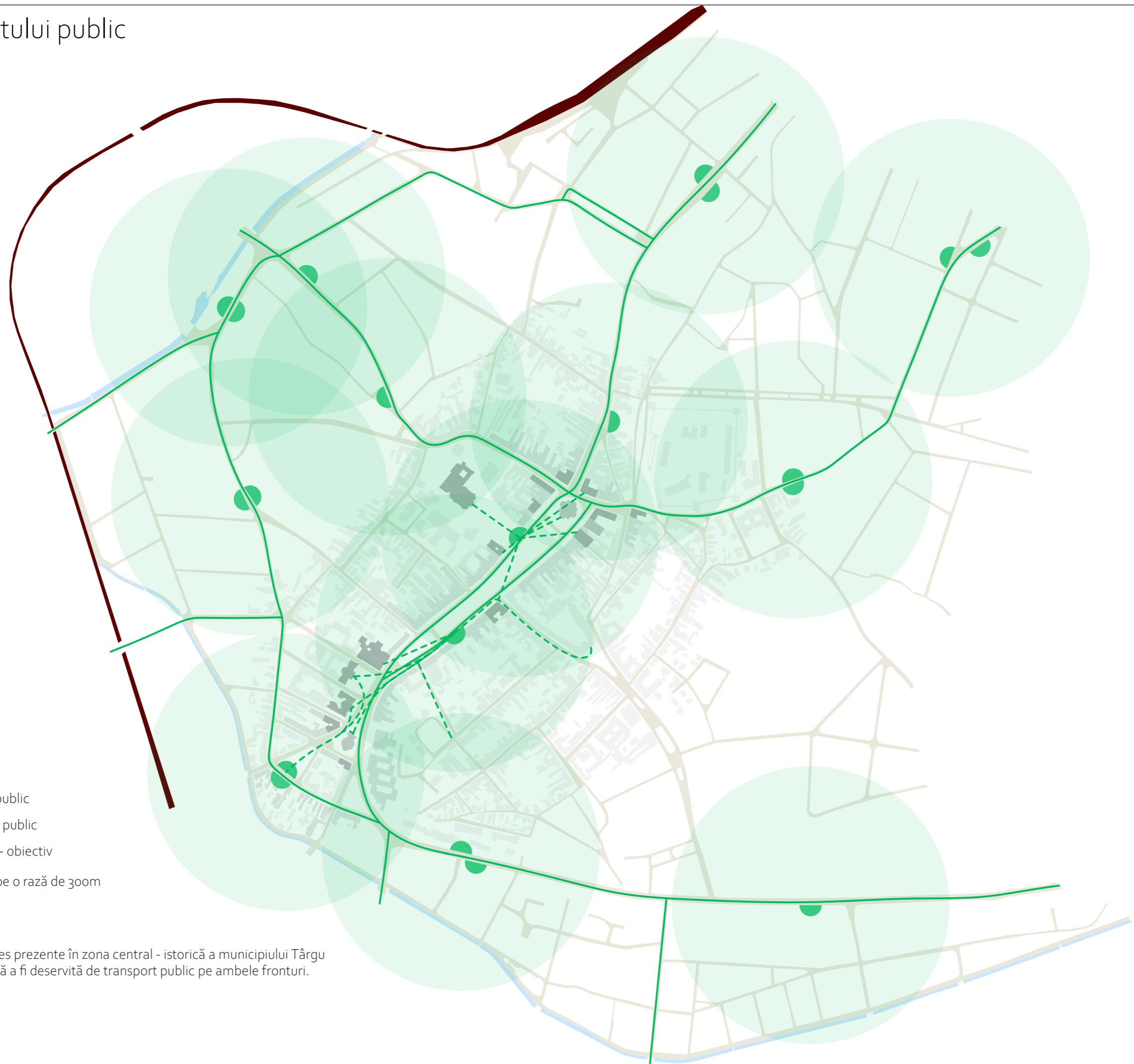
- | | | | |
|--|--|--|---|
| | LIMITA TERITORIULUI ADMINISTRATIV | | LIMITA ZONE CONSTRUITE PROTEJATE (ZCP) |
| | LIMITA TERITORIULUI INTRAVILAN AL MUNICIPIULUI TÂRGU-MUREȘ | | LIMITA ZONE DE PROTECȚIE (ZP) |
| | CONSTRUCȚII CLASATE CA MONUMENTE CONFORM L.M.I. 2015 | | INDICATIV OBIECTIV DE UTILITATE PUBLICĂ |
| | LIMITA SIT ARHEOLOGIC CONFORM L.M.I. 2015 ȘI RAN | | REGIM JURIDIC DE PROTECȚIE SIT ARHEOLOGIC |
| | CAI DE COMUNICĂȚIE RUTIERĂ | | ZONA CALE FERATA |
| | PODURI RUTIERE EXISTENTE | | PODURI FEROVIERE EXISTENTE |
- INTERVENȚII MAJORE ASUPRA REȚELEI STRADALE (COROBORAT CU P.M.U.D.)**
- REALIZARE ÎNEL ÎNCALCĂTOR PENTRU ELIMINAREA TRAFICULUI DE TRANSIT DIN ZONA CENTRALĂ A MUNICIPIULUI - MAXIMĂ PRIORITATE
 - STRAZI PROPUSE PENTRU SCOATEREA TRAFIC GREU DIN ZONA CONSTRUITĂ PROTEJATĂ
 - PODURI NOI RUTIERE, VELO ȘI PIETONALE PEȘTE RAUL MUREȘ (STR. BARAJULUI, STR. ZĂIGAZULUI/ALTEEA CARPATI)
- NODURI DE CIRCULAȚIE**
- ZONE CU ACCIDENTE FRECVENTE - NECESAR A FI REAMENAJATE PE BAZA UNOR STUDII DE CIRCULAȚIE DETALIATE, CARE SĂ RĂSPUNDEA CERINTELOR ACTUALE DE TRAFIC (trafic auto, trafic greu, velo, pietoni)
 1. Intersecția Șosei nr. Calea nr. 100 cu Șosea nr. 101
 2. Intersecția Șosei nr. Calea nr. 100 cu Șosea nr. 102
 3. Intersecția Șosei nr. Calea nr. 100 cu Șosea nr. 103
 4. Intersecția Șosei nr. Calea nr. 100 cu Șosea nr. 104
 5. Intersecția Șosei nr. Calea nr. 100 cu Șosea nr. 105
 6. Intersecția Șosei nr. Calea nr. 100 cu Șosea nr. 106
 7. Intersecția Șosei nr. Calea nr. 100 cu Șosea nr. 107
 8. Intersecția Șosei nr. Calea nr. 100 cu Șosea nr. 108
 - SENS GIRATORIU AMENAJAT
 - SENS GIRATORIU PROPUȘI PRIN DOCUMENTAȚII PUZ AVIZATE/APROBATE
 - SENS GIRATORIU PROVIZORIU (DIN BALIZE) CE TREBUIE AMENAJAT
 - INTERSECȚII SEMAFORIZATE
- ZONE DE MARE COMPLEXITATE PROPUSE PENTRU RESTRUCTURARE / REMODELARE / REORGANIZARE ÎN SENUL VALORIFICĂRII FONDULUI CONSTRUIT VALOROS**
- ZONA PROPUȘĂ PENTRU REMODELARE ȘI RESTRUCTURARE:
 1. Zona de la nr. 100 - restructurarea spațiului în sensul valorificării spațiului verde și a spațiului public pentru activități culturale și recreative
 2. Zona de la nr. 101 - restructurarea spațiului în sensul valorificării spațiului verde și a spațiului public pentru activități culturale și recreative
 3. Zona de la nr. 102 - restructurarea spațiului în sensul valorificării spațiului verde și a spațiului public pentru activități culturale și recreative
 4. Zona de la nr. 103 - restructurarea spațiului în sensul valorificării spațiului verde și a spațiului public pentru activități culturale și recreative
 5. Zona de la nr. 104 - restructurarea spațiului în sensul valorificării spațiului verde și a spațiului public pentru activități culturale și recreative
 6. Zona de la nr. 105 - restructurarea spațiului în sensul valorificării spațiului verde și a spațiului public pentru activități culturale și recreative
 7. Zona de la nr. 106 - restructurarea spațiului în sensul valorificării spațiului verde și a spațiului public pentru activități culturale și recreative
 8. Zona de la nr. 107 - restructurarea spațiului în sensul valorificării spațiului verde și a spațiului public pentru activități culturale și recreative
 9. Zona de la nr. 108 - restructurarea spațiului în sensul valorificării spațiului verde și a spațiului public pentru activități culturale și recreative
 - ZONA PROPUȘĂ PENTRU REAMENAJARE - în sensul maximizării spațiului pietonal (SCUAR URBAN / DALĂ URBANĂ)
 1. Zona Trandafirilor - Piața Victoriei
 2. Zona Trandafirilor - Piața Victoriei
 3. Zona Trandafirilor - Piața Victoriei
 4. Zona Trandafirilor - Piața Victoriei
 5. Zona Trandafirilor - Piața Victoriei
 6. Zona Trandafirilor - Piața Victoriei
- PROPUNERI PRIVIND TRANSPORTUL ÎN COMUN**
- AMENAJAREA INFRASTRUCTURII TRENULUI URBAN
 1. Stația de Tren - Gara Târgu Mureș
 2. Stația de Tren - Gara Târgu Mureș
 3. Stația de Tren - Gara Târgu Mureș
 4. Stația de Tren - Gara Târgu Mureș
 5. Stația de Tren - Gara Târgu Mureș
 - REALIZAREA TELEGONDOLA: Complex "Weekend" - Grădina Zoologică - Zona de agrement "Comest"
 - LINII DE TRANSPORT ÎN COMUN EXISTENTE
 - LINII DE TRANSPORT ÎN COMUN PROPUSE:
 - PE REȚEA DE TRANSPORT ÎN COMUN - GRĂDINA ZOOLOGICĂ - ZONA DE AGREMENT "COMEST"
 - PE REȚEA DE DISTRIBUȚIE SOCIALĂ ȘI PROTECȚIA COPILULUI
 - STAȚII DE TRANSPORT ÎN COMUN EXISTENTE AMENAJATE CORESPUNZĂTOR
 - STAȚII DE TRANSPORT ÎN COMUN EXISTENTE PROPUSE PENTRU A FI REAMENAJATE
 - STAȚII DE TRANSPORT ÎN COMUN EXISTENTE PROPUSE PENTRU A FI REAMENAJATE
 - STAȚII DE TRANSPORT ÎN COMUN NOI PROPUSE PENTRU AMENAJARE
 - PARCARE TAXI
- REȚEAUA DE PARCARI PUBLICE MAJORE**
- PARCARE AUTO SUBTERANĂ EXISTENTĂ
 - PARCARE AUTO SUBTERANĂ PROPUȘĂ - PARK & BIKE / PARK & RIDE
 - PARCARE AUTO SUBTERANĂ / SUPRATERANĂ PROPUȘĂ - PARK & BIKE / PARK & RIDE
- STRAZI CU PARCARE LATERALĂ SAU ÎN SPIC EXISTENTĂ - PROPUSE A FI REORGANIZATE PE O SINGURĂ LĂTURĂ SAU DESFINȚATE, ÎN VEDEREA ASIGURĂRII DEPLĂȘIRILOR PIETONILOR ÎN SIGURANȚĂ ȘI CONFORT**
- INTERVENȚII DE REORGANIZARE A CAILOR DE COMUNICĂȚIE RUTIERĂ**
- STRAZI DESERVITE DE TRANSPORT PUBLIC PROPUSE PENTRU REAMENAJARE ÎN SENUL PRIORITĂȚII TRANSPORTULUI PUBLIC/ BICICLIȘTILOR/PIETONILOR
 - STRAZI CU POLLJARE FONICĂ REDUCĂȚĂ PENTRU CARE SE VOR IMPLEMENTA PROIECTE DE REDUCERE / ABSORBȚIE A ZGOMOTULUI PROPAGAT:
 - VEGETAȚIE DE ALINAMENT - ARBORI ȘI ARBUSTI/ BARIERE VERZI DE ÎNĂLȚIMI MICI, ASFALT FONOABSORBANT ETC.
 - STRAZI PROPUSE A FI TRANSFORMATE ÎN ZONE EXCLUSIV PIETONALE
 - STRAZI PROPUSE A FI TRANSFORMATE ÎN ZONE DE TIP "SHARED SPACES" CU ZONE DE CONFORT PENTRU PIETONI, VOR FI DESTINATE EXCLUSIV PENTRU TRANSPORT PUBLIC LOCAL - BICICLIȘTI - PIETONI - APROVIZIONARE SAU RIVERANI
 - NOI LEGĂTURI PIETONALE SAU VELO PROPUSE
 - PISTE DE BICICLETE EXISTENTE
 - PISTE DE BICICLETE PROPUSE

Prin PUZCP aflat în dezbatere publică, Piața Trandafirilor este „propusă pentru reamenajare – în sensul maximizării spațiului pietonal (suar urban/ dală urbană).” De-a lungul frontului nord-vestic se reiterează pista de biciclete propusă și prin PMUD. De asemenea se reiterează liniile de tranport în comun existente de-a lungul celor 2 fronturi ale Pieței Trandafirilor. De-a lungul frontului sud-estic al Pieței Trandafirilor, segmentul dintre statuia lui Bethlen Gábor și Piața Petőfi Sándor, se propune „a fi transformat în zonă de tip „shared space” cu zone de confort pentru pietoni; zona va fi destinată exclusiv pentru transport public local - bicicliști - pietoni - aprovizionare sau riverani.”

Pe baza analizelor anterioare, considerăm că ambele fronturi ale Pieței Trandafirilor necesită a fi servite de infrastructură care să faciliteze în primul rând mobilitatea pietonilor, transportul în comun și deplasarea bicicliștilor, asigurând și legături rutiere de interes local. În acest sens nu recomandăm concentrarea și diversificarea modurilor de circulație de-a lungul unui singur front.

Piața Victoriei este propusă spre „ intervenție de reorganizare a căilor de comunicație rutieră – stradă deservită de transport public propusă pentru reamenajare în sensul prioritizării transportului public/ bicicliștilor/ pietonilor”.

Analiza transportului public



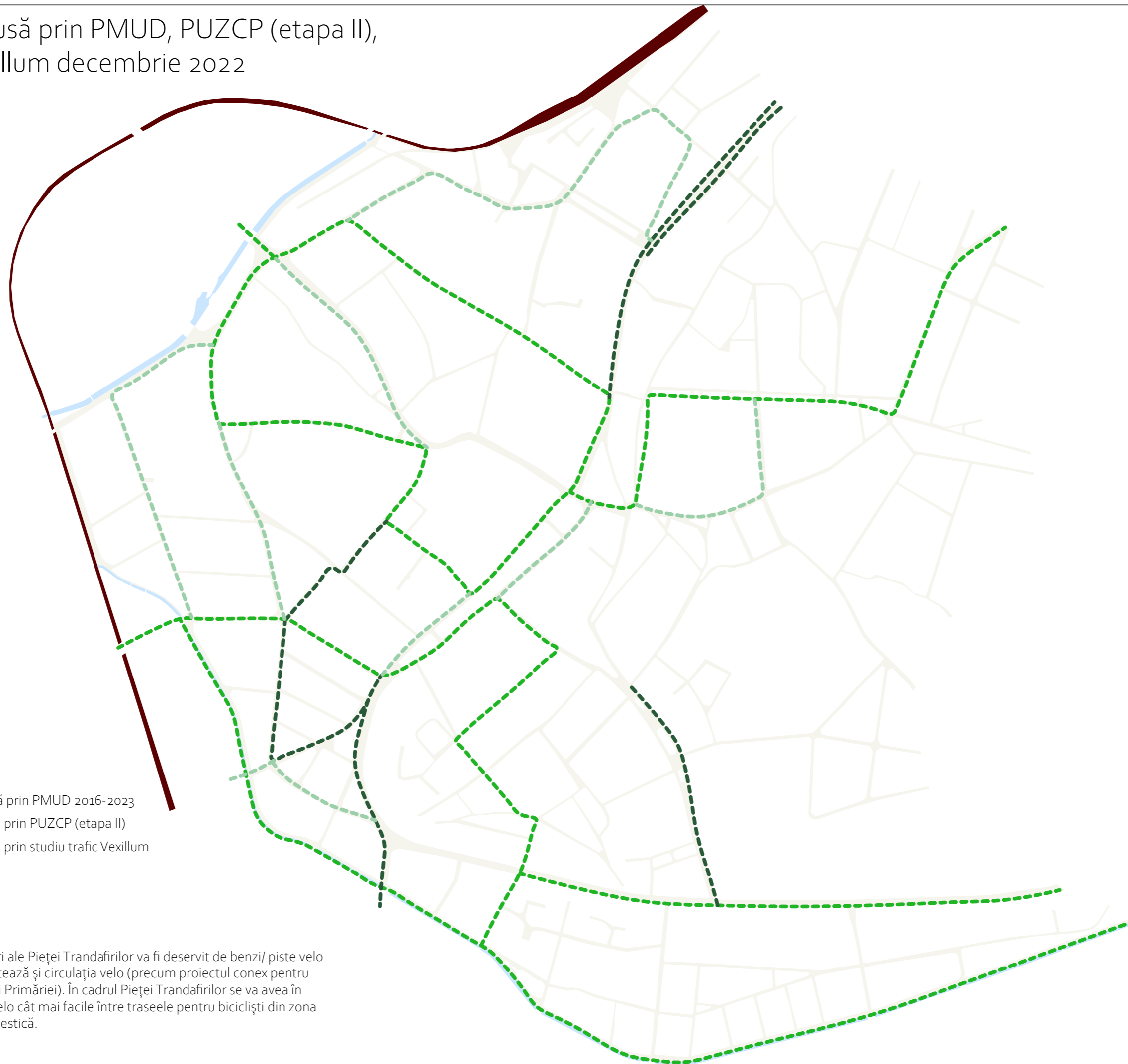
Legendă

- linie existentă transport public
- stație existentă transport public
- - - - - legătură pietonală stație - obiectiv
- zona deservită de stație pe o rază de 300m

Concluzii

Ținând cont de punctele de interes prezente în zona central - istorică a municipiului Târgu Mureș, Piața Trandafirilor necesită a fi deservită de transport public pe ambele fronturi.

Rețea velo propusă prin PMUD, PUZCP (etapa II), studiu trafic Vexillum decembrie 2022



Legendă

- bandă/ pistă velo propusă prin PMUD 2016-2023
- bandă/ pistă velo propusă prin PUZCP (etapa II)
- bandă/ pistă velo propusă prin studiu trafic Vexillum

Concluzii

Țesutul adiacent ambelor fronturi ale Pieței Trandafirilor va fi deservit de benzi/ piste velo sau de străzi pietonale care facilitează și circulația velo (precum proiectul conex pentru pietonalizarea străzilor Enescu și Primăriei). În cadrul Pieței Trandafirilor se va avea în vedere realizarea unor legături velo cât mai facile între traseele pentru bicicliști din zona nord-vestică, respectiv zona sud-estică.



DELIMITARE REGENERARE URBANĂ

Delimitarea zonelor pentru strategii de regenerare urbană

Urmărind un proces de ierarhizare a spațiului public, aceste zone centrale constituie o esență generală și reprezentativă a spațiului public a urbei, atât în cadrul orașului cât și a regiunii. Un element catalizator pentru relațiile ce se pot crea, între domeniul public și cel privat. Relația public- privat, este un subiect de gestiune ce poate să ofere soluții convenabile pentru ambele părți, în favoarea unor schimburi generoase între cetățeni și, de asemenea, a măririi confortului urban.

Pentru delimitare subzonelor propuse pentru operațiuni de regenerare urbană s-a avut în vedere o viziune integrată ce în mod coerent ar îndeplini următoarele acțiuni:

- construirea/ extinderea/ modernizarea/ reabilitarea de piețe publice, piațete, zone de promenadă, zone pietonale, inclusiv prin transformarea unor străzi urbane în zone pietonale;
- menajarea și dotarea de spații (spații publice urbane exterioare) dedicate interacțiunilor sociale activităților culturale, comunitare, recreative, pentru creșterea participării comunității la activitățile comunitare, culturale și civice: ex.: concerte, expoziții, ateliere, proiecții;
- realizarea de coridoare ecologice urbane și refacerea conectivității coridoarelor ecologice prin construirea/ extinderea/ modernizarea/ reabilitarea de alei pietonale, piste pentru bicicliști, trotuare, spații de parcare pentru biciclete;
- promovarea infrastructurii verzi în zonele de regenerare urbană prin înființarea/ modernizarea/ reabilitarea/ extinderea spațiilor verzi de mici dimensiuni, amenajări peisagistice, realizarea de coridoare verzi și a parcurilor;






Pentru detalierea lor s-a folosit o grilă de caracteristici cuantificabile și identitare a spațiului public:

trama stradală, morfologia parcelarului, fond construit, starea vegetației, mobilitatea urbană, mobilierul urban, finisaje și materialitate, obiecte de for public, situația parcurilor.

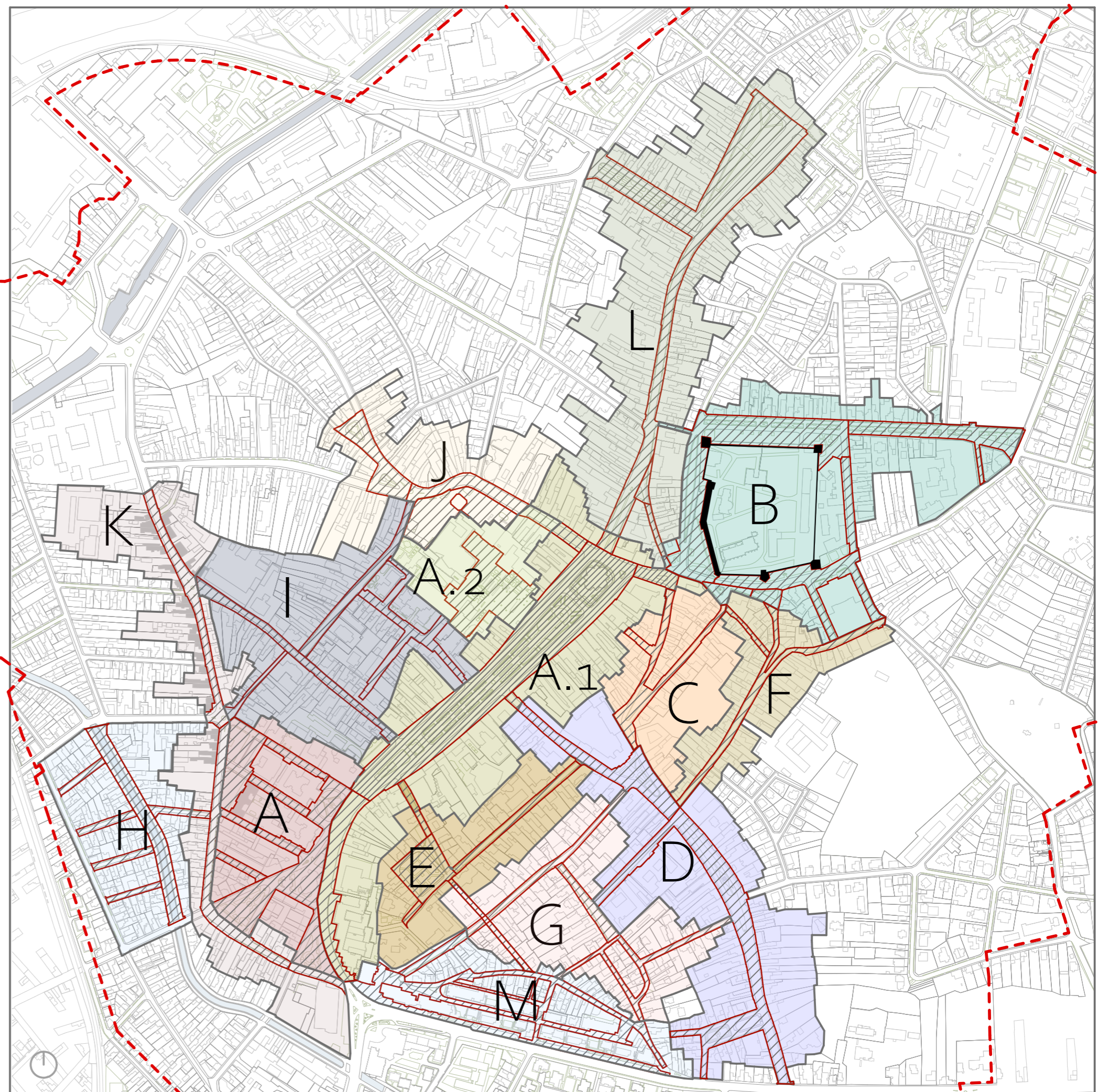
Delimitare zone regenerare urbană

LEGENDĂ

- A. Piața Victoriei
- A.1. Piața Trandafirilor
- A.2. Piața Teatrului
- B. Platoul Cetății
- C. Legătură str. Kogălniceanu și str. Târgului
- D. Traseul străzii Bolyai Farkas și Ștefan cel Mare
- E. Parcelar Koteles Samuel
- F. Traseul Colegiul Național Papiu Ilarian
- G. Parcelar Marton Aron
- H. Culoar Pocloș
- I. Traseul străzii Horea și Aurel Filimon
- J. Traseul străzii Călărașilor
- K. Traseul străzii Cuza Vodă
- L. Traseul străzii Revoluției și Parcul Republicii

-  Zona construită protejată - conform PUZCP (faza IV)
-  Contur delimitare zone regenerare
-  Contur delimitare spațiu public
-  Contur delimitare zonă de studiu
-  Contur delimitare domeniu public

Conturul zonelor pentru regenerarea urbană, indică în cadrul acestei planșe, pe lângă limita domeniului public și o zonă aferentă de analiză, ce trebuie avută în vedere și integrată studiului.



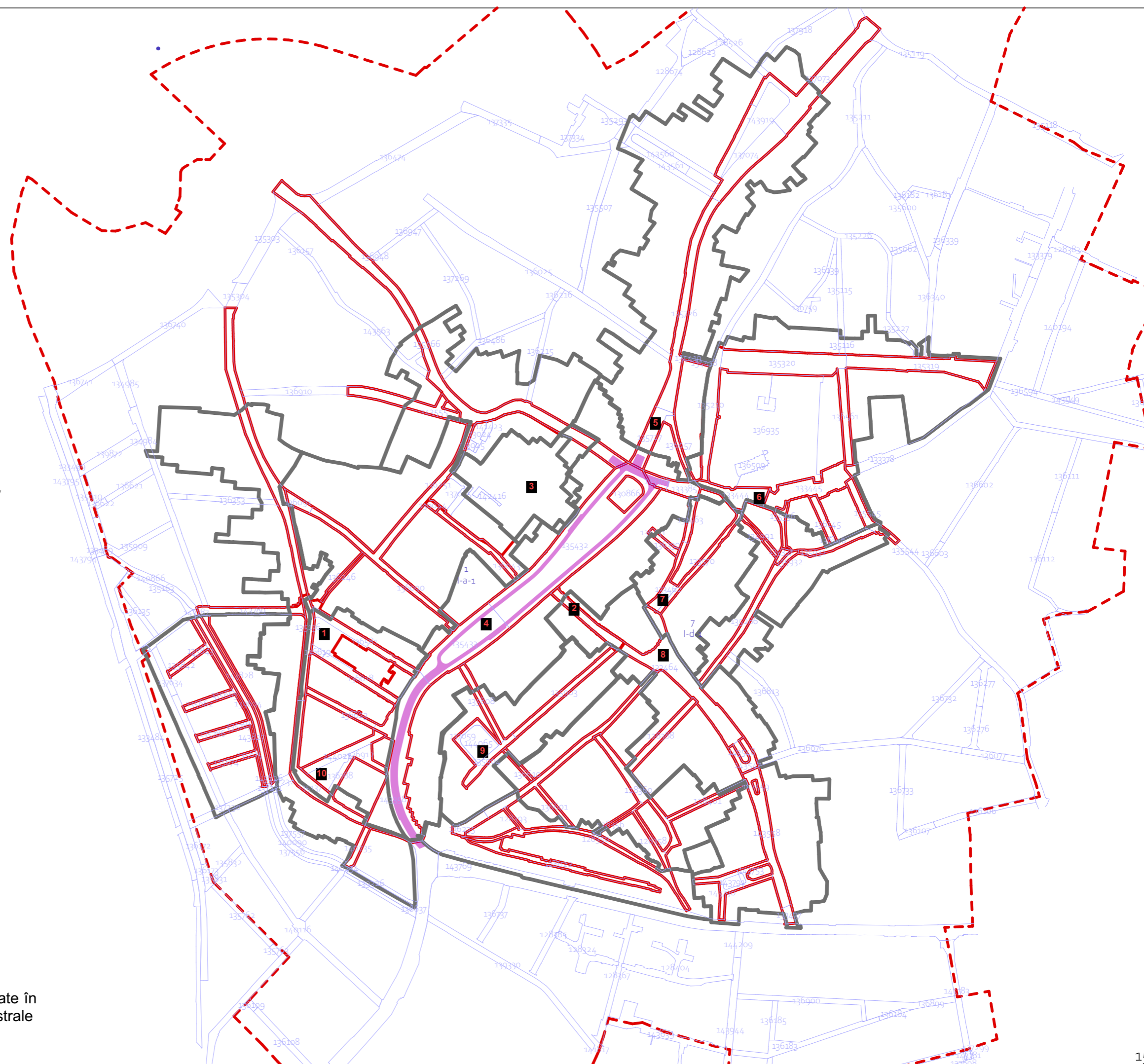
Etapizare regenerare urbană

Legendă

- limită zonă construită protejată (PUZCP)
- limită zonă regenerare urbană
- limită zonă regenerare propusă
- coridor mobilitate aferent proiectului „Reabilitare infrastructură rutieră pe coridorul cart. Tudor Vladimirescu- cart. 22 Dec 1989 deservit de transportul public”

Etapizare regenerare urbană

- 1 REAMENAJARE INTERSECȚIE STRADA CUZA VODĂ - STRADA BALADEI - STRADA ENESCU + REAMENAJARE STRADA ENESCU + REAMENAJARE STRADA PRIMĂRIEI + STRADA TINERETULUI
nr. cad.: 135136, 136581, 136623
S intervenție = 14.176 m²
- 2 REAMENAJARE STRADA BOLYAI
TRONSON PIAȚA TRANDAFIRILOR - STRADA KÖTELES SÁMUEL
nr. cad. 133464
S intervenție = 2.663 m²
- 3 PIAȚA TEATRULUI ȘI ÎMPREJURIMI (2-l-a-2_PUZCP)
nr. cad.: 133024, 133025, 137065, 141423, 142416
S studiu = 44.500m²
- 4 PIAȚA TRANDAFIRILOR ȘI PIAȚA VICTORIEI
nr. cad.: 135432, 135433, 143358
S = 53.619 m² din care se va scădea S aferentă componente de mobilitate a proiectului „Reabilitare infrastructură rutieră pe coridorul cart. Tudor Vladimirescu- cart. 22 Dec 1989 deservit de transportul public”
- 5 STRADA REVOLUȚIEI, STRADA POȘTEI, PIAȚA REPUBLICII
nr. cad.: 134418, 134419, 135726, 135727, 136057, 137073, 137074, 143919, 135336, 136145, 136146, 135931, 135545
S = 35.564 m² din care se va scădea S aferentă componente de mobilitate a proiectului „Reabilitare infrastructură rutieră pe coridorul cart. Tudor Vladimirescu- cart. 22 Dec 1989 deservit de transportul public”
- 6 PIAȚA PETŐFI SÁNDOR, PIAȚA BERNÁDY GYÖRGY, STRADA AVRAM IANCU, BULEVARDUL CETĂȚII, STRADA NICOLAE IORGA, STRADA ALEXANDRU PAPIU ILARIAN, STRADA LICEULUI, STRADA CRIZANTEMELOR, STRADA EROUL LT. PETRE POPESCU
nr. cad.: 133385, 133386, 133444, 133445, 135210, 135319, 135320, 136561
S = 43.438 m²
- 7 STRADA TÂRGULUI, STRADA MIHAIL KOGĂLNICEANU, STRADA BĂILOR, STRADA BORSOS TAMÁS
nr. cad.: 133462, 133463, 133570, 134991, 135337, 135932, 135286
S = 9.872 m²
- 8 STRADA BOLYAI, STRADA FARKAS BOLYAI, STRADA ȘTEFAN CEL MARE, PIAȚA MEMORANDUMULUI, STRADA MICĂ
nr. cad.: 133464, 143547, 143548, 143558, 143559, 133437, 143753, 143790, 143791
S = 22.699 m²
- 9 STRADA ARTEI, STRADA KÖTELES SÁMUEL, PARCUL MATERNITĂȚII
nr. cad.: 133464, 143547, 143548, 143558, 143559, 133437
S = 10.360 m²
- 10 PIAȚA CARDINAL IULIU HOSSU, STRADA IULIU MANIU, STRADA TUȘNAD
nr. cad.: 144024, 136912, 136788
S = 6.660 m²



Conturul zonelor pentru regenerarea urbană indicate în cadrul acestei planșe corespunde cu limitele cadastrale

A



PIAȚA VICTORIEI

Capătul sudic, Piața Victoriei, continuare a Pieței Trandafirilor se remarcă printr-o altă scară a fondului construit existent, implicit și a parcelarului. Aceasta s-a format în timpul restructurărilor realizate pe perioada de conducere a primarului Bernady Gyorgy, din secolul 19, sub denumirea de astăzi *Piața Victoriei*. Funcțiunile ce se localizează aici sunt predominant administrative sau culturale, urmate de cea rezidențială. Piața Cardinal Iuliu Hossu, alături de scuarul verde din partea de nord a str. Piața Victoriei, se configurează sub un singur spațiu ce are în centru Catedrala „Buna Vestire”. Străzile din această zonă: str. Tușnad, str. Tineretului, str. Primăriei, str. George Enescu, str. Iuliu Maniu str. Iuliu Hossu converg de asemenea spre aceasta. Prin pietonalizarea acestora, spațiul pieței ar putea deveni unul uniar.

Străzi incluse în această zonă: str. Tușnad, str. Tineretului, str. Primăriei, str. George Enescu, str. Iuliu Maniu str. Iuliu Hossu, str. Cardinal Iuliu Hossu

Scuaruri verzi: Parcul/piața Iuliu Hossu,

Străzile enunțate ce au ca și punct comun Piața Victoriei, acestea prezintă caracteristici asemănătoare din punct de vedere a configurației lor: sens unic, parcare fie pe o parte fie pe ambele laturi, vegetație de aliniament, dimensiuni a profilului stradal de până la 15m.

Caracteristici generale

Tramă stradală: profilul actual al străzilor este cel realizat la momentul restructurărilor din sec XIX

Textura parcelarului: predomină dimensiuni mari a parcelarului, unitar, ce datează din perioada modernă

Fond construit: istoric reprezentativ cât și arhitectural - stilistic, caracterizat de clădiri cu curte interioară sau curte închisă, predominând clădirile administrative sau culturale, iar cele rezidențiale sunt organizate cu front îngust la stradă și o dezvoltare în lungul parcelei; se identifică un număr remarcabil de clădiri cu statut de monument de arhitectură;

Stare vegetație: se compune din vegetație de aliniament matură și valoroasă, se remarcă două zone cu configurație a unor scuaruri verzi

Mobilier urban: degradat moral, incoerent sau inexistent din punct de vedere a unei mobilări urbane unitare, locuri de stat jos găindu-se doar în zonele verzi

Finisaje și materialitate: pavaj din dale de beton, și asfalt pentru zonele carosabile

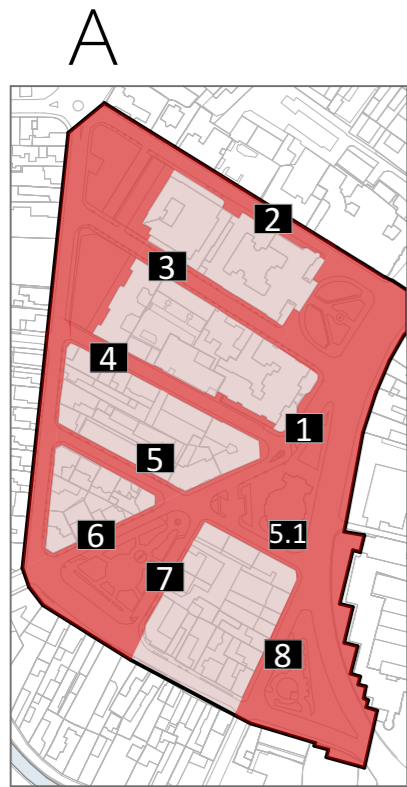
Mobilitatea

auto: străzi cu un singur sens de circulație

pietonală: se realizează prin intermediul trotuarelor subdimensionate

velo: inexistentă

Obiecte de for public: Monumentul Latinității - *Lupa Capitolină*, Grup Statuar *Școala Ardeleană*, Stauia lui *Emil Dandea*, Statuie *Arhiepiscop Iuliu Hossu*, Monumentul *Eroilor Martiri*



1 Piața Victoriei



2 str. George Enescu



3 str. Primăriei



4 str. Tineretului



5 str. Tușnad - nord



5.1 str. Tușnad - nord



6 Parcul Iuliu Hossu



7 str. Iuliu Maniu



8 continuare str. Liviu Rebreanu



A.1 PIAȚA TRANDAFIRILOR ȘI PIAȚA PETÖFI SÁNDOR



Piața Trandafirilor, principala piață a orașului, construită în mod organic începând cu sec XV, păstrează și astăzi un fond construit valoros. Forma actuală a pieței se formează începând cu sec XVIII, odată cu apariția fronturilor pe ambele niveluri. În sec xx, are loc o densificare a fronturilor, după cerințele și curente arhitecturale ale vremii. Aceasta mediază legătura între Orașul de Sus și Orașul de Jos. Condiția pieței este astăzi, într-o stare avansată de degradare, acest spațiu reprezentativ a orașului nu reușește să participe în mod activ la viața urbei.

Piața Petofi reprezintă poarta de acces dinspre Cetate, conform morfologiei de compunere a pieței. Aceasta constituie primul spațiu reprezentativ de desfacere a urbei, înainte de dezvoltarea celei principale „Piața Mare”, astăzi relevanța ei este mult diminuată, prin prezența nejustificată a celor 5 benzi dedicate circulației autovehiculelor.

Străzi incluse în această zonă: Piața Trandafirilor, Piața Petőfi Sándor

Caracteristici generale

Tramă stradală: profilul actual al pieței este cel păstrat de la momentul formării, partea nordică a pieței datând din sec XV

Textura parcellarului: predomină parcelele înguste cu front închis spre stradă, ce se dezvoltă pe adâncime
Fond construit: istoric reprezentativ cât și arhitectural - stilistic, acesta se păstrează unitar (excepție făcând Piața Teatrului și zona de sud a pieței), majoritatea clădirilor fiind într-o stare avansată de degradare, forma actuală a fost finalizată abia în sec XVII - XV

Stare vegetație: se remarcă vegetația de aliniament, atât în proximitatea fațadelor cât și pe zona centrală, mijlocul pieței este tratat asemenea unui scuar verde

Mobilier urban: degradat moral și incoerent din punct de vedere a mobiliării urbane

Finisaje și materialitate: pavaj din dale de beton, și asfalt pentru zonele carosabile

Mobilitate:

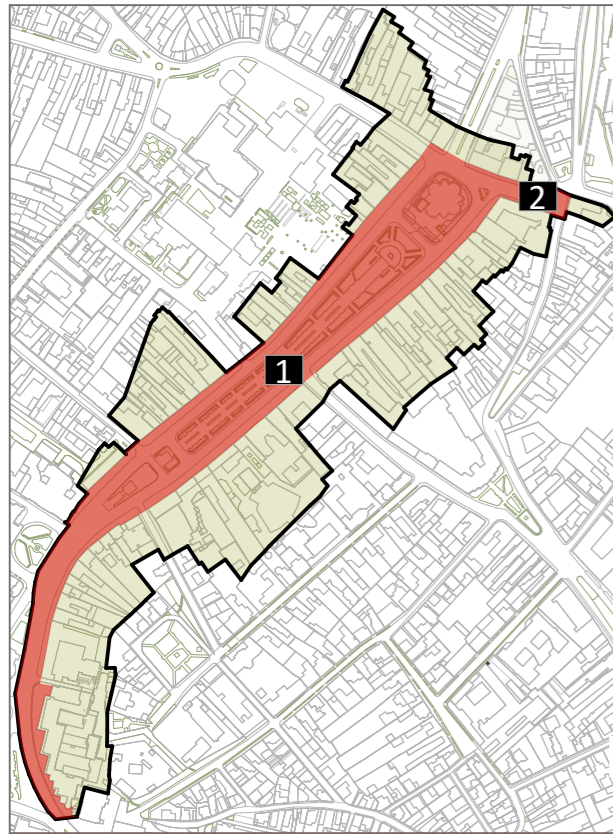
auto: 2 benzi pentru fiecare sens

pietonală: pe anumite tronsoane, prezența teraselor îngreunează circulația pietonilor

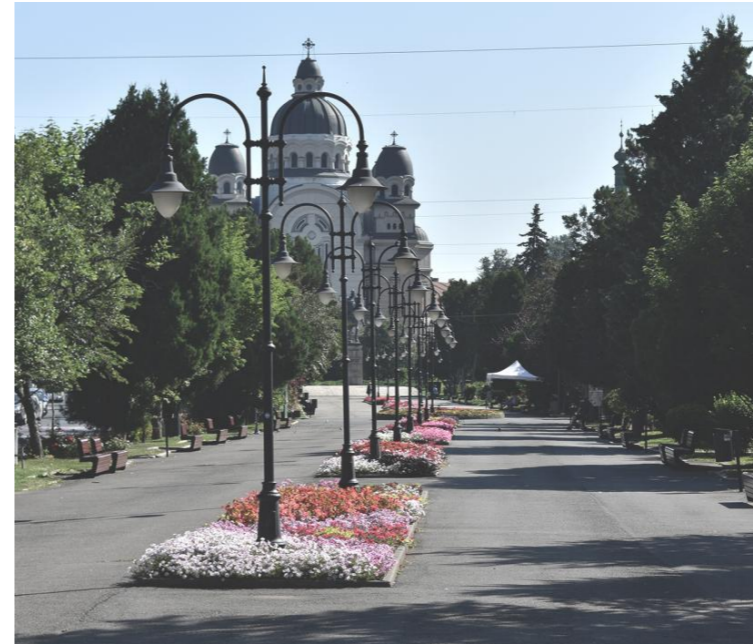
velo: inexistentă

Obiecte de for public: Monumentul Ostașului Român, Gabriel Bethlen, stauia lui Avram Iancu, statuia lui Ștefan cel Mare

A.1



1 Piața Trandafirilor



2 Piața Petőfi Sándor



A.2

PIAȚA TEATRULUI



Piața Trandafirilor primește în anul 1974, în mod programat un „buzunar urban” sub forma unei dale urbane, Piața Teatrului. Ansamblul teatrului este complex amplu ce este constituit din clădiri specifice arhitecturii și principiilor urbanistice perioadei respective. Țesut plinificat, se distinge prin dimensiune a parcellarului și a fondului construit, acesta crează o ruptură nespecifică tipologiei de front închis la stradă, caracteristică pieței Trandafirilor, ansamblul a fost posibil prin demolarea unui fond istoric valoros, Mănăstirea Franciscană, astăzi rămânând doar turnul clopotniței. În anul 2011, Piața Teatrului intră în lucrări de reconfigurare a spațiului public, ce urmăresc intențiile inițiale ale amenajării (pavaje, sistem de iluminat, mobilier urban, spații verzi, etc.).

Teatrul de vară, intervenție a anilor 70, cu acces direct din piața Trandafirilor, reprezintă o inserție nespecifică țesutului existent,

Caracteristici generale

Textura parcellarului: parcele de dimensiuni mari, nespecific centrului istoric

Fond construit: ansamblu arhitectural specific anilor '70, considerat a fi o reușită a centrelor civice, conține funcțiuni mixte, astăzi în stare de degradare, în perimetrul acestuia se găsesc clădiri cu statut de monument de arhitectură (Turnul Franciscanilor și Muzeul Etnografic).

Stare vegetație: vegetație punctuală, tânără, organizată sub forma unor jardiniere asemănătoare unor grădini urbane

Mobilier urban: se păstrează și astăzi cele propuse în cadrul lucrărilor de reconfigurare din anul 2011

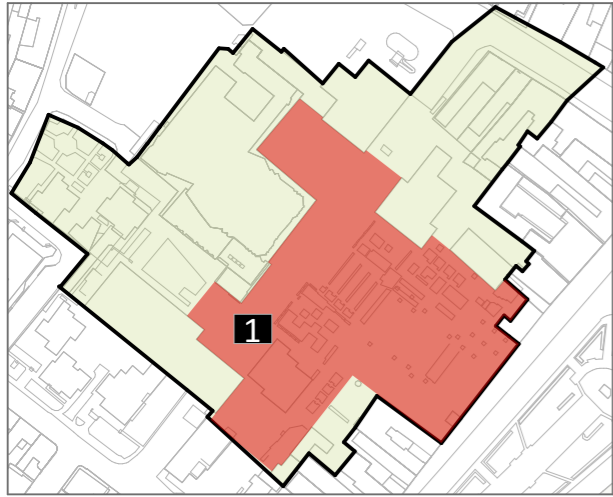
Finisaje și materialitate: dale de piatră

Mobilitate:

 pietonal: datorită diferențelor de nivel și a sistemului de platforme, spațiul pieței nu este accesibil tuturor categoriilor de utilizatori

Obiecte de for public: Statui alegorice: Muzică, Dans, Poezie și Sărbătoare, Sculpturile Tragedia și comedia, Geneza

A.2



B PLATOUL CETĂȚII ȘI PIAȚA BERNADY



Zona Cetății reprezintă prima fortificație a orașului ce datează din secolele XIV-XV, reprezentată de fosta mănăstire franciscană, de secol XIII. Platoul cetății, comunică în mod direct cu fosta piață medievală Petofi, ce reprezenta zona centrală a târgului medieval iar zona de acces în cetate se realiza prin intermediul Pieței Bernády György, astăzi această legătură pierzându-și valențele. Interiorul incintei a primit lucrări de reabilitare, atât a fondului construit existent cât și a spațiilor publice, însă zonele publice, extramuros din imediata vecinătate, cu o importanță majoră, cum ar fi Bulevardul Cetății sau str. Avram Iancu, sunt complet neglijate, spațiul cetății devenind unul izolat.

Străzi incluse în această zonă: Bulevardul Cetății, str. Avram Iancu (tronson 1), Aleea Scăricica, str. Nicolae Iorga, str. Colegiului, str. Piața Bernády György, Piața Bernády György

Caracteristici generale

Tramă stradală: medievală și premodernă

Textura parcellarului: predomină parcelele înguste cu front închis spre stradă, ce se dezvoltă pe adâncime excepție făcând incinta cetății, și parcelelor

Fond construit: cu valoare excepțională atât istoric cât și arhitectural-stilistic

Stare vegetație: se remarcă vegetația de aliniament de pe Bulevardul Cetății,

Mobilier urban: degradat moral și insuficient pe anumite zone

Finisaje și materialitate: Bulevardul Cetății este tratat cu piatră cubică, iar strada Avram Iancu păstrează și astăzi pavajul de klinker, restul străzilor este tratat cu asfalt, atât pentru zonele auto cât și zonele pietonale.

Mobilitate:

auto: câte un sens pentru fiecare direcție de circulație

pietonal: se realizează deficitar prin intermediul trotuarelor subdimensionate și a masinilor parcare

velo: inexistent

Obiecte de for public: statuia lui Bernády György, statuia lui Borsos Tamás, statuia lui Vályi Gyula, bustul lui Petru Maior, statuia lui Nicolae Bălcescu

1 Piața Bernády György



2 str. Avram Iancu (tronson 1)



2.1 str. Avram Iancu 2



3 Bulevardul Cetății



4 str. Scăricica



5 str. Nicolae Iorga



6 str. Colegiului



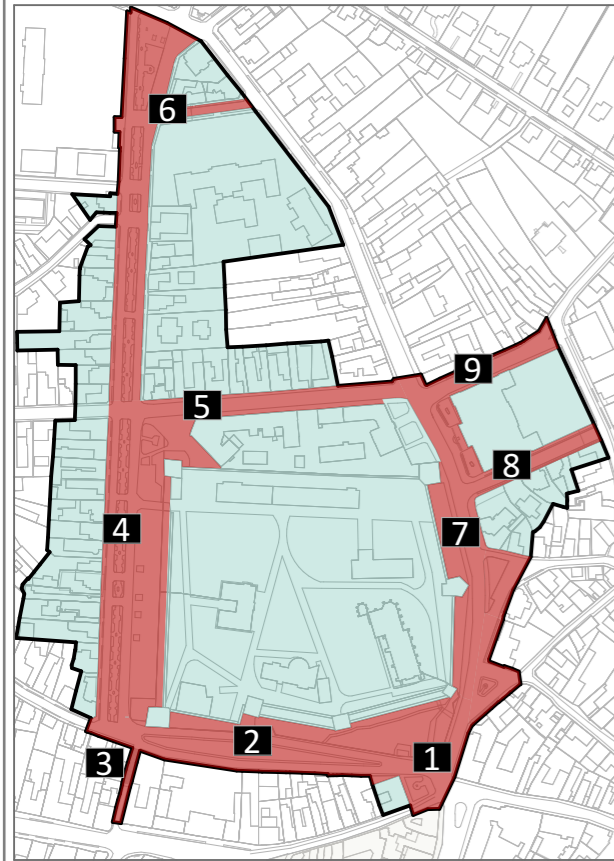
7 str. Piața Bernády György



8 str. Liceului



B



⊖

C și F Legătură str. Kogălniceanu și traseul Colegiul Național Papiu Ilarian



Atât strada Târgului cât și strada Kogălniceanu, conturate de zone predominant rezidențiale, realizează legătura între două zone distincte cu importanță istorică, Platoul Cetății și respectiv strada Farkas Bolyai. Strada Ion Creangă, reprezenta unul dintre pasajele ce realiza accesul direct cu Piața Trandafirilor, acesta ajungea chiar în fața Bisericii Romano-Catolică "Sf. Ioan Botezătorul". Legătura a fost anulată odată cu construcția Casei de Modă din anii 70. Strada Boros Tamas legătură importantă pentru Biblioteca Teleki - Bolyai, în continuarea căreia se află str. Crizantemelor, parcurs ce leagă Colegiul Național Alexandru Papiu Ilarian de strada Bolyai

Caracterul spațiului public pe aceste străzi, este mai degrabă ignorat, ambele străzi ar putea fi integrate într-un traseu cultural

Străzi incluse în această zonă: str. Târgului, str. Mihail Kogălniceanu, str. Ion Creangă, str. Borsos Tamas, str. Crizantemelor, str. Băilor, str. Eroul Lt. Petre Popescu

Tramă stradală: se păstrează cea istoric, respectiv medievală și premodernă

Textura parcelarului: predomină țesutul de tip medieval, caracterizat de clădiri cu curte interioară și front închis la stradă

Fond construit: predominant rezidențial, unitar, fără destructurări majore

Stare vegetație: vegetația de aliniament lipsește, cele câteva scuaruri verzi existente nu participă la spațiul public existent

Mobilier urban: uzat moral, prezența cablurilor nu face o favoare spațiului public

Finisaje și materialitate: pe unele străzi se mai găsește finisaj de piatră cubică, restul străzilor au fost acoperite cu asfalt, majoritatea suprafețelor pietonale sunt tratate cu asfalt sau dale din beton

Mobilitate:

auto: străzi cu un singur sens de circulație

pietonală: îngreunată de trotuarele subdimensionate și a mașinilor parcate informal pe zonele pietonale, în anumite segmente lipsind complet

velo: inexistent

Obiecte de for public: inexistente

1 str. Târgului



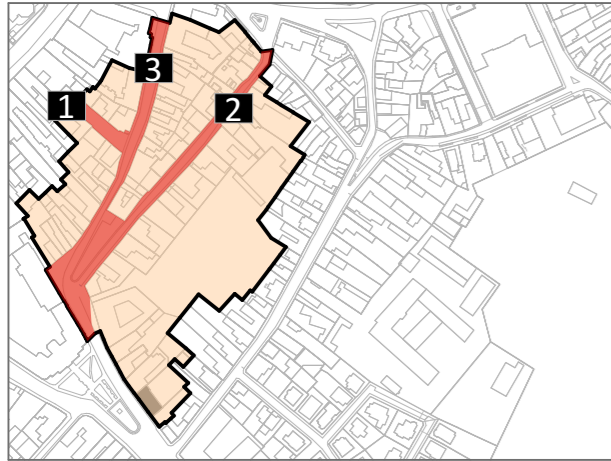
2 str. Mihail Kogălniceanu



3 str. Ion Creangă



C



4 str. Borsos Tamas



5 str. Crizantemelor

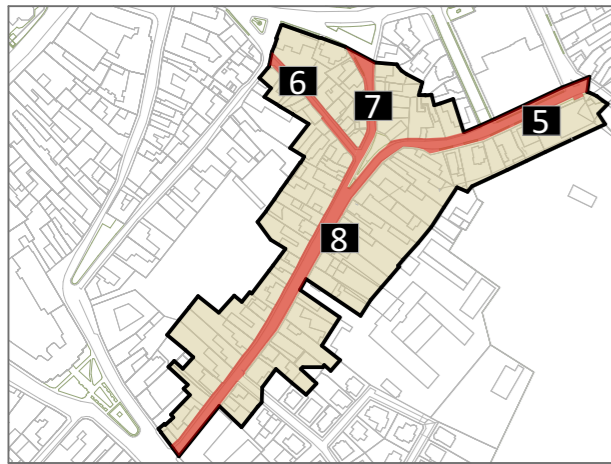


6 str. Băilor



G

F



7 str. Erou Lt. Petre Popescu



G

D FARKAS BOLYAI și STRADA ȘTEFAN cel MARE



Strada Bolyai Farkas, este unul dintre cele mai vechi trasee medievale ale orașului, primul tronson al străzii era denumit Pasajul Mare, ce realiza legătura cu actuala Piața Trandafirilor. În acest areal apar urmele primelor așezări, precum și prima piață comercială de desfacere a orașului, creată în mod organic datorită unei deschideri a frontului. Pe amprenta actualei clădiri a liceului Bolyai Farkas, se afla Biserica Sfântul Nicolae actual sit cu valențe arheologice. Fondul construit este alcătuit din clădiri reprezentative majoritatea cu funcțiuni culturale, cea mai importantă fiind Biblioteca Teleki și Palatul Kendeffy, alături de alte clădiri cu statut de monument de arhitectură. Strada Farkas Bolyai se continuă cu str. Ștefan cel Mare, iar Strada Târgului alături de str. Mihail Kogălniceanu, se leagă direct de zona Cetății, trasee ce păstrează și astăzi trama stradală și parcelarul medieval.

Străzi incluse în această zonă: str. Bolyai Farkas, str. Ștefan cel Mare, str. Justiției, Piața Memorandumului, str. Mică

Caracteristici generale

Tramă stradală: se păstrează și astăzi ce istorică, respectiv cea medievală și premodernă

Textura parcelarului: medieval și premodern

Fond construit reprezentativ: conține cele mai vechi palate din perioada barocului târziu, funcțiunile ce caracteristice sunt predominant culturale

Stare vegetație: vegetația de aliniment este completată de *insule* verzi în axul străzii pentru zonele unde profilul stradal se mărește, *insule* ce sunt impracticabile; la sud Piața Memorandumului este tratată ca și un parc urban

Mobilier urban: în afară de zona cu vegetație din fața Liceului Teoretic Bolyai Farkas, locurile de stat jos sunt inexistente, elementele de mobilier urban sunt uzate moral.

Finisaje și materialitate: pavaj din dale de beton și asfalt pentru zonele carosabile

Mobilitate:

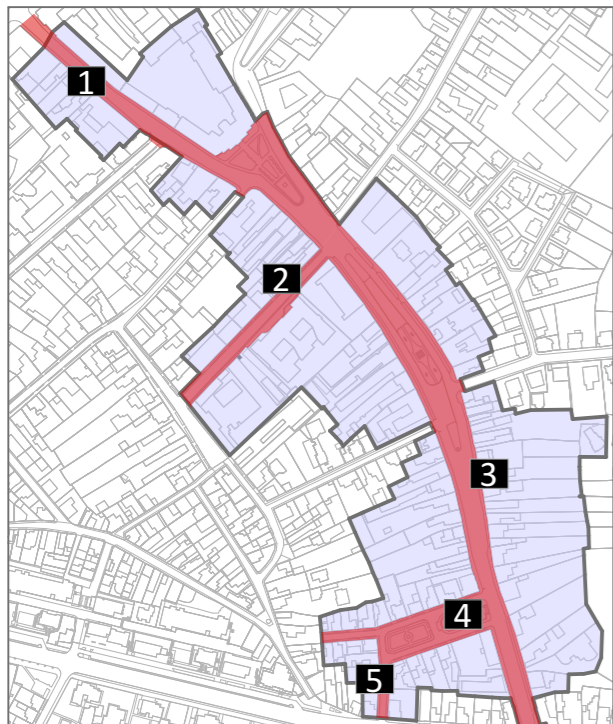
auto: un singur sens de circulație pe tronsonul străzii Bolyai și două benzi pe sens

pietonal: se realizează prin intermediul trotuarelor subdimensionate

velo: inexistent

Obiecte de for public: Statuia *Bolyai Farkas și Bolyai János*, *Pseudosphaera*,

D



1 str. Bolyai Farkas



2 str. Justitiei



3 str. Stefan cel Mare



4 Piața Memorandumului

str. Piața Memorandumului - sud



str. Piața Memorandumului - nord



5 str. Mică



E și G

PARCELAR KOTELES SAMUEL și MARTON ARON



Traseul străzii Koteles Samuel, trasat în perioada primarului Bernady în partea de sud a Pieței Trandafirilor, aceasta a fost constituită pe linia de cornișă a terasei de deasupra Pieței Trandafirilor, gândită sub tipologia de „cul de sac”, ce închide astăzi o latură a Parcului Maternității. Strada Artei reprezintă singura legătură cu Piața Trandafirilor ce se realizează în partea de sud a pieței. Traseul străzii Marton Aron, a suferit în timp modificări a parcelarului medieval. Apariția palatului Kendeffyi, a generat apariția străzii Justiției la sfârșitul secolului XX.

Zone predominant rezidențiale, își conservă valoarea și astăzi prin scara umană pe care o păstrează, incluzând aici, atât profilul stradal, scara parcelarului dar și înălțimea fronturilor și a fondului construit. Spațiul public funcționează sub o logică a autovehiculelor și nu sub rațiuni ce vizează pietonul

Străzi incluse în această zonă: str. Artei, str. Koteles Samuel, str. Marton Aron, str. Retezatului, str. Fântâni

Străzile enunțate prezintă caracteristici asemănătoare din punct de vedere a configurației lor: sens unic, parcări fie pe o parte fie pe ambele laturi, vegetație de aliniament, dimensiuni apropiate a profilului stradal

Caracteristici generale

Tramă stradală: profilul actual al străzilor din zona parcelarului Koteles Samuel este cel realizat în perioada restructurărilor din sec XIX, din timpul conducerii primarului Bernady

Textura parcelarului: predomină cel medieval caracterizat prin front închis la stradă ce se dezvoltă în profunzime, a suferit modificări cu inserții din diverse perioade ulterioare

Fond construit: unitar, constituie o zonă rezidențială istorică, ca valoare arhitecturală și stilistică

Stare vegetație: predomină vegetație de aliniament matură și valoroasă, se remarcă Parcul Maternității

Mobilier urban: aflat în stare de degradare și în dezacord cu caracterul spațiului public

Finisaje și materialitate: predomină finisajul de asfalt, excepție făcând câteva zone pitonale unde este prezent pavajul din dale de beton

Mobilitate:

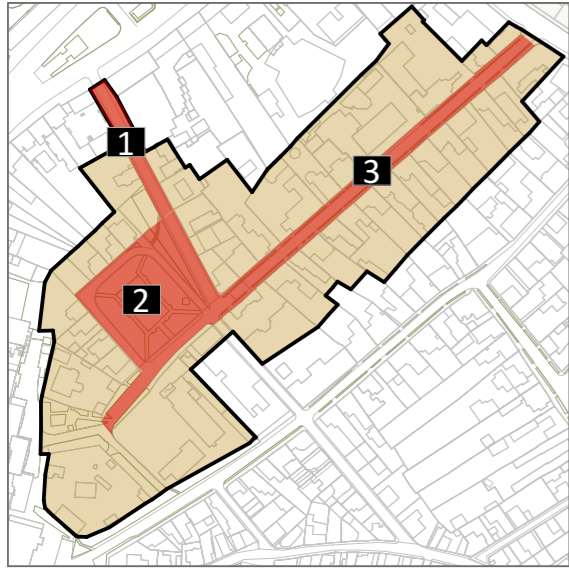
auto: străzi rezidențiale cu un singur sens de circulație

pietonal: se realizează prin intermediul trotuarelor subdimensionate, iar pe unele segmente lipsește sau este complet obturată de autovehiculele parcate informal

velo: inexistent

Obiecte de for public: Sculptură de Ion Vlasiu - „Maternitate”

E



1 str. Artei



2 Parcul Maternității



3 str. Koteles Samuel



⌚

4 str. Marton Aron



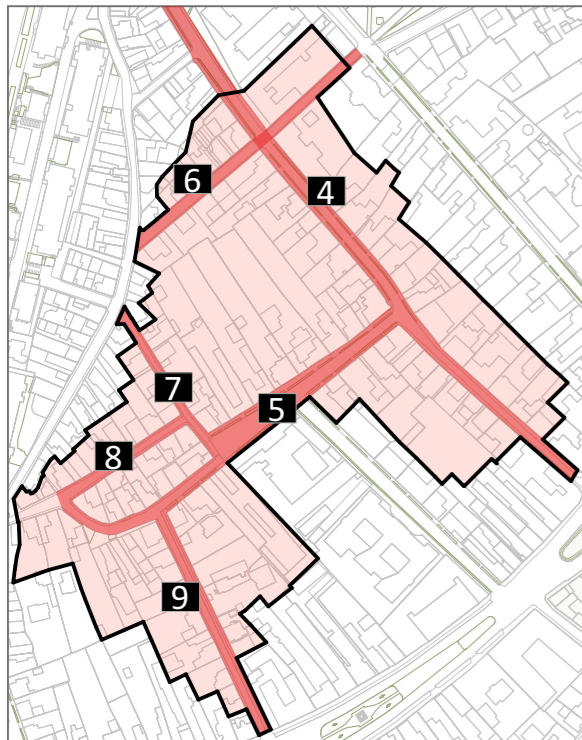
5 str. Retezatului



6 str. Retezatului



G



7 str. Izvorului



8 str. Fântânilor



9 str. Franz Liszt



⌚

H

CULOARUL POCLOȘ

Caracterul străzii Tudor Vladimirescu, este dat de Pârâul Pocloș, sistematizarea acestui culoar s-a finalizat în perioada interbelică. La momentul de față, existența Pârâului Pocloș ca și culoar verde a orașului este ignorată, prin lipsa vegetației specifice, prezența numărului mare de parcări și lipsa unui traseu pietonal sau velo adecvat. Traseele rezidențiale perpendiculare pe acest segment, păstrează un profil și scară plăcută, fiind acompaniate de vegetație bogată. Acest segment este în legătură directă cu zona centrală, respectiv Piața Victoriei, prin strada Plevnei și strada Iuliu Maniu, legătură ce nu este în nici un fel valorificată.

Străzi incluse în această zonă: str. Rândunelelor, str. Doctor Emil. A. Dandea, str. Crișan, str. Varga Katalin, str. Plevnei, str. Tudor Vladimirescu.

Caracteristici generale

Tramă stradală: unitară, ca și rezultat a sistematizărilor din perioada modernă

Textura parcelarului: constituit în mod programatic în secolul XXI, ce se suprapune cu regularizarea albiei pârâului Pocloș

Fond construit: predomină cel rezidențial, pe un singur nivel, tipologia frontului închis la stradă este mai puțin prezent

Stare vegetație: predomină vegetație de aliniament matură, alături de vegetația medie (arbuști), prezentă pe străzile rezidențiale, iar pe traseul străzii Tudor Vladimirescu, lipsesc cu desăvârșire.

Mobilier urban: aflat într-o stare avansată de degradare, insuficient și incoerent cu caracterul spațiului urban

Finisaje și materialitate: pe unele străzi rezidențiale se păstrează și astăzi pavajul istoric de piatră cubică, restul suprafețelor atât pietonale cât și auto primec finisaj de asfalt

Mobilitate:

auto: câte o bandă pentru fiecare sens

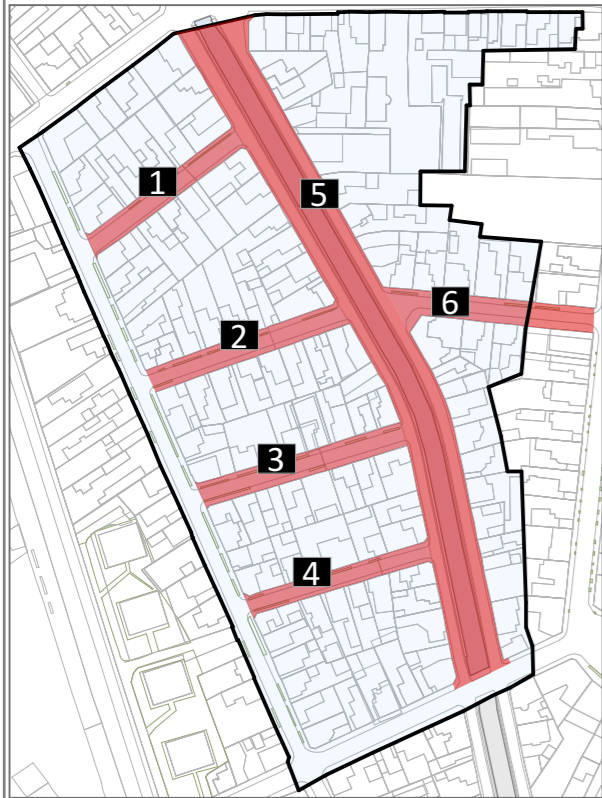
pietonală: deficitară din cauza trotuarelor subdimensionate, fără posibilitatea de a accesa culoarul Pârâului Pocloș

velo: inexistent

Obiecte de for public: inexistente



H



1 str. Rândunelelor



2 str. Doctor Emil A Dandea



3 str. Crișan



4 str. Varga Katalin



5 str. Plevnei



6 Str. Tudor Vladimirescu



⌚

J

TRASEUL STRĂZII CĂLĂRAȘILOR



Traseul străzii Călărașilor, legătură importantă cu teritoriul de la nord de râul Mureș, localizat în imediata vecinătate a Pieței Teatrului, realizează totodată și legătura cu fostul cartier evreiesc a orașului Târgu Mureș. Acest segment ce comunică direct cu zona centrală, înglobează două scuaruri verzi, ce au potențialul de îmbunătății calitatea și modul de folosință a spațiului public. La momentul actual, acestea sunt înconjurată pe ambele laturi de locuri de parcare, accesibilitatea în utilizare având de suferit

Recentul proiect pentru realizarea unui „Centru de inovare și parcuri subterane” din spatele Pieței Teatrului, va conferi acestui segment central un alt caracter decât cel actual. Va înceta să funcționeze ca și un *spate* a clădirii Teatrului Național și a Pieței Teatrului.

Străzi incluse în această zonă: str. Călărașilor, str. János Arany, str. Morii

Tramă stradală: profilul actual al străzii este cel istoric, format în sec XV

Textura parcelarului: predomină parcelarul îngust la stradă ce se dezvoltă pe adâncime

Fond construit: se păstrează unitar, fără destructurări majore, înălțimi mici și medii a fronturilor clădirilor

Stare vegetație: vegetația de aliniament se regăsește doar pe câteva segmente, fiind cu precădere tânără, se remarcă două decroșuri ale fondului construit ce formează spații publice tratate asemenea unor scuaruri verzi

Mobilier urban: în stare de degradare, incoerent cu caracterul spațiului public, insuficient sau chiar inexistent

Finisaje și materialitate: atât zonele carosabile cât și cele pietonale sunt tratate cu asfalt

Mobilitate:

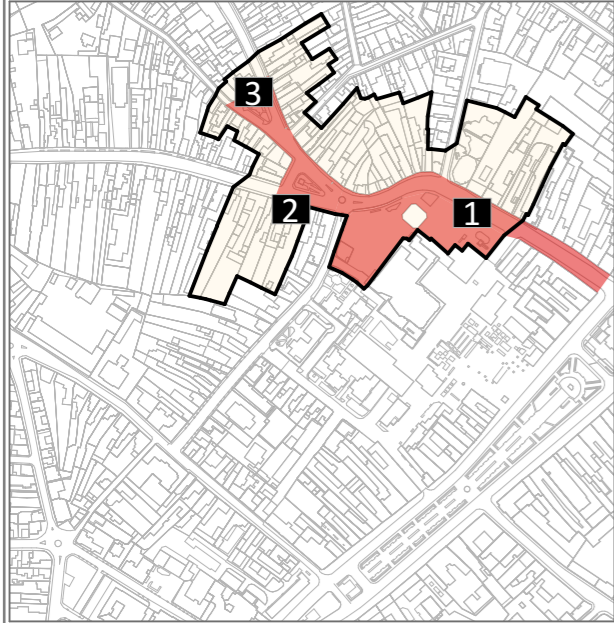
auto: câte două benzi pentru fiecare sens

pietonală: mult subdimensionată prin comparație cu zona dedicată circulației auto

velo: inexistent

Obiecte de for public: Statuia lui Petőfi Sándor, Statuia Remember Holocaust

J



1 str. Călărașilor



2 str. János Arany



3 str. Morii



PARCURSUL STRĂZILOR HOREA și AUREL FILIMON



Rețeaua de străzi rezidențiale dintre Piața Trandafirilor, și Piața Teatrului (la S-V), din care fac parte străzile: Horea, Bartok Bela, Aurel Filimon, Baladei și Poligrafiei, precum și suita de străzi ce sunt în legătură directă cu Piața Teatrului, sunt cu precădere tratate ca și spații aflate într-o *relației de spate* față zonele cu importanță ridicată. Clădirile ce se remarcă aici sunt *Muzeul Evreiesc și Sinagoga, Muzeul Județean Mureș Secția de Științele Naturii și Teatrul Ariel*, acestea putând constitui și obiective ale unui traseu cu caracter cultural, aferente străzilor Horea și Aurel Filimon.

Străzi incluse în această zonă: str. Horea, str. Bartok Bela, str. Aurel Filimon, str. Poligrafiei, str. Baladei

Caracteristici generale

Tramă stradală: se păstrează unitară, fără destructurări majore, traseul istoric al străzii este păstrat și astăzi, excepție făcând străzile din vecinătatea Pieței Teatrului.

Textura parcelarului: inserția dalei urbane crează relaționări și dimensiuni a parcelarului nespecifice morfologiei parcelarului medieval

Fond construit: unitar, fără destructurări majore, predomină cel rezidențial, excepție făcând blocurile de locuit ce aparțin centrului civic, ruptura de scară în această zonă crează relații conflictuale

Stare vegetație: vegetația de aliniament apare doar pe anumite segmente

Mobilier urban: degradat moral, insuficient față de necesitățile spațiului urban

Finisaje și materialitate: atât zonele pietonale cât și cele carosabile sunt tratate predominant cu asfalt

Mobilitate:

auto: câte o bandă pentru fiecare sens, deservind în mod special zone rezidențiale

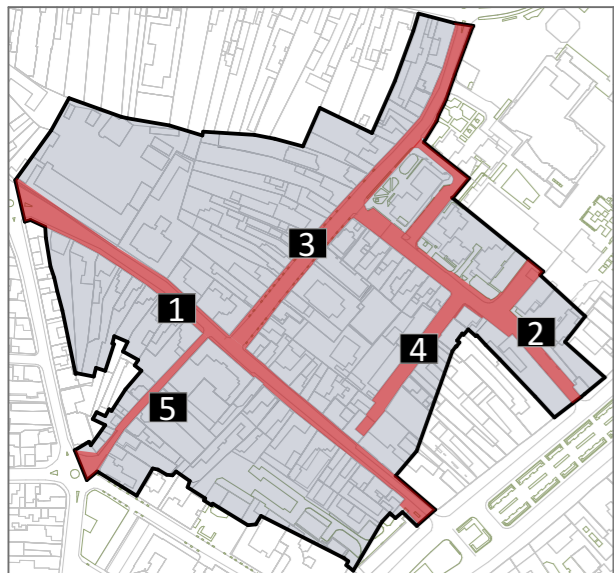
pietonală: îngreunată de trotuarele subdimensionate, pe unele locuri lipsind complet

velo: inexistentă

Obiecte de for public: bustul lui Aurel Filimon



I



1 str. Horea



2 str. Bartok Bela



3 str. Aurel Filimon



⌚

4 str. Poligrafiei



5 str. Baladei



STRADA CUZA VODĂ



Parcursul străzii Cuza Vodă, se dezvoltă paralel cu Piața Victoriei și Piața Trandafirilor, pe acest segment central mediază și relația cu str. Tudor Vladimirescu, respectiv culoarul Pârâului Pocloș. În continuarea ei paralel cu Piața Trandafirilor, strada se continuă cu str. Baladei și str. Aurel Filimon. Înspre capătul nordic a acestei străzi se află Piața Cuza Vodă, loc frecventat de comunitatea orașului, fiind în legătură directă cu Piața Trandafirilor prin intermediul străzii Horea. Piața Cuza Vodă fiind și obiectivul unui concurs de soluții, proiect ce va crește interesul și mai mult pentru această zonă. În partea de sud strada cuprinde intersecția străzilor: Iuliu Maniu, Tușnad, Tineretului, Primăriei și George Enescu.

Străzi incluse în această zonă: str. Cuza Vodă

Caracteristici generale

Tramă stradală: se păstrează unitară, fără destructurări majore, traseul istoric al străzii este prezent și astăzi

Textura parcelarului: predomină parcelarul îngust la stradă ce se dezvoltă pe adâncime

Fond construit: predomină cel rezidențial, tipologia frontului închis la stradă nu mai este caracteristic

Stare vegetație: este prezentă vegetația de aliniament

Mobilier urban: degradat moral, incoerent față de necesitățile reale ale spațiului urban

Finisaje și materialitate: atât zonele pietonale cât și cele carosabile sunt tratate predominant cu asfalt

Mobilitate:

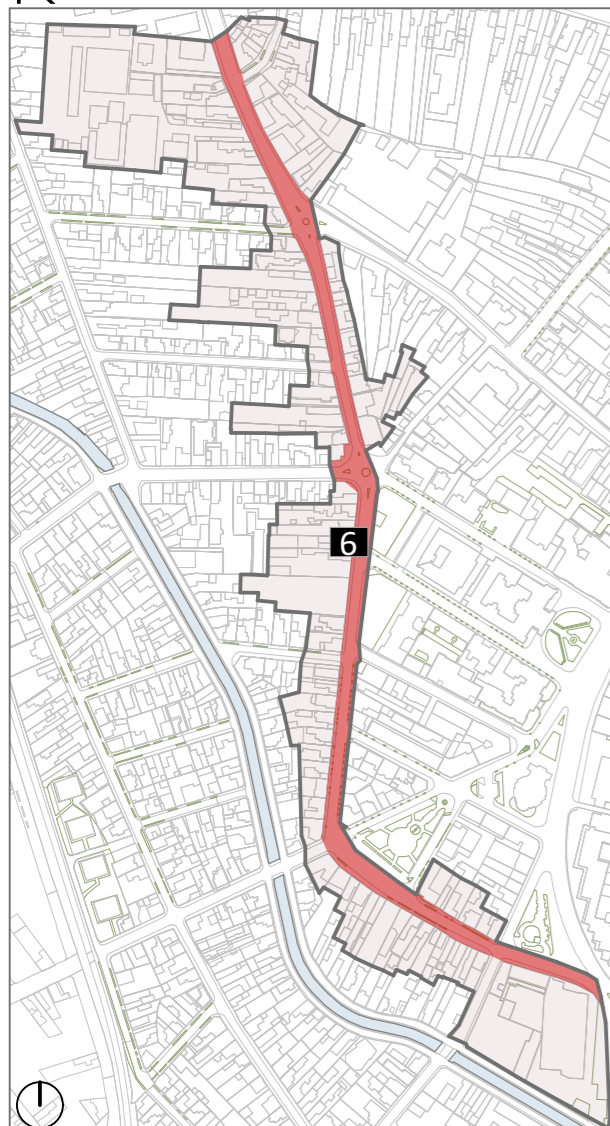
auto: câte o bandă pentru fiecare sens de circulație

pietonală: îngreunată din cauza trouarelor subdimensionate

velo: inexistentă

Obiecte de for public: inexistente

K



6 Str. Cuza Vodă



L

STRADA REVOLUȚIEI ȘI PIAȚA REVOLUȚIEI



Traseul străzii Revoluției reprezintă una dintre cele mai vechi drumuri ale târgului medieval, și constituie singura legătură la nord, înspre Reghin. Fondul construit este unul mai recent, caracterul zonei continua în trecut activitatea mercantilă a Pieței Trandafirilor. Această stradă se termină în ceea ce astăzi poartă numele de Piața Republicii, fostă piață de vamă la nord de intrarea în vechiul târg, sistematizare din perioada primarului Georgy Bernady. Astăzi această piață poartă numele de *Parcul Republicii*, ce se remarcă prin vegetația matură, accesibilitate lui fiind redusă prin prezența gardului viu perimetral și a parcărilor laterale.

În completarea ei se află Piața Mărășești (pasajul Pintyi), sistematizarea acesteia a început înainte de anii '90, și a perioadei primarului Bernady în anul 1898. Loturile create în această zonă datează din secolul XVIII, ca urmare a prelungirii străzii Călărășilor. Organizată asemenea unui scuar verde, piața este tratată mai degrabă rezidual, prin bariera creată de frontul benzinării Petron, de la accesul în piață dinspre strada Revoluției.

Străzi incluse în această zonă: *str. Republicii, str. Postei, Piața Republicii, Piața Mărășești*

Caracteristici generale

Tramă stradală: conservată din perioada medievală și premodernă

Textura parcelarului: se păstrează unitară, fără destructurări majore, traseul străzii istorice își pierde caracterul după Piața Republicii

Fond construit: dens, ce formează fronturi continue la stradă și curte interioară închisă

Stare vegetație: vegetație de aliniament matură, atât Piața Mărășești cât și Piața Republicii sunt tratate ca și scuaruri verzi, vegetația medie și matură

Mobilier urban: uzat moral, scuarurile verzi (spațiile publice mai ample) sunt subdotate atât din punct de vedere a iluminatului nocturn cât și a locurilor de stat jos sau a spațiilor dedicate copiilor

Finisaje și materialitate: pavaj din dale de beton și asfalt pentru zonele carosabile

Mobilitate:

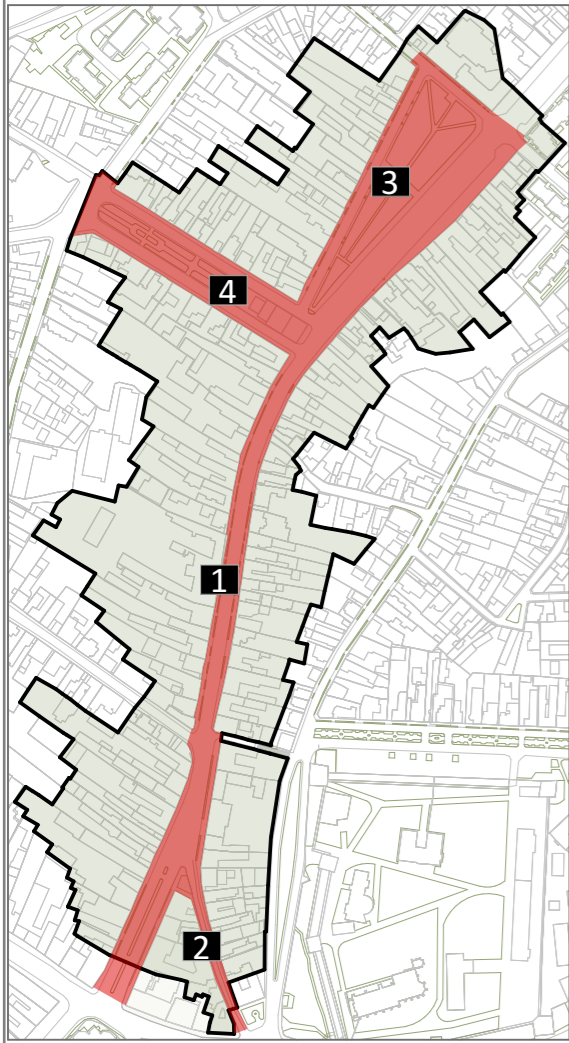
auto: străzi rezidențiale cu un singur sens de circulație

pietonală: îngreunată de trotuarelor subdimensionate și de mașinile parcate pe spațiul pietonal

velo: inexistent

Obiecte de for public: inexistente

L



1 str. Revoluției



2 Str. Postei



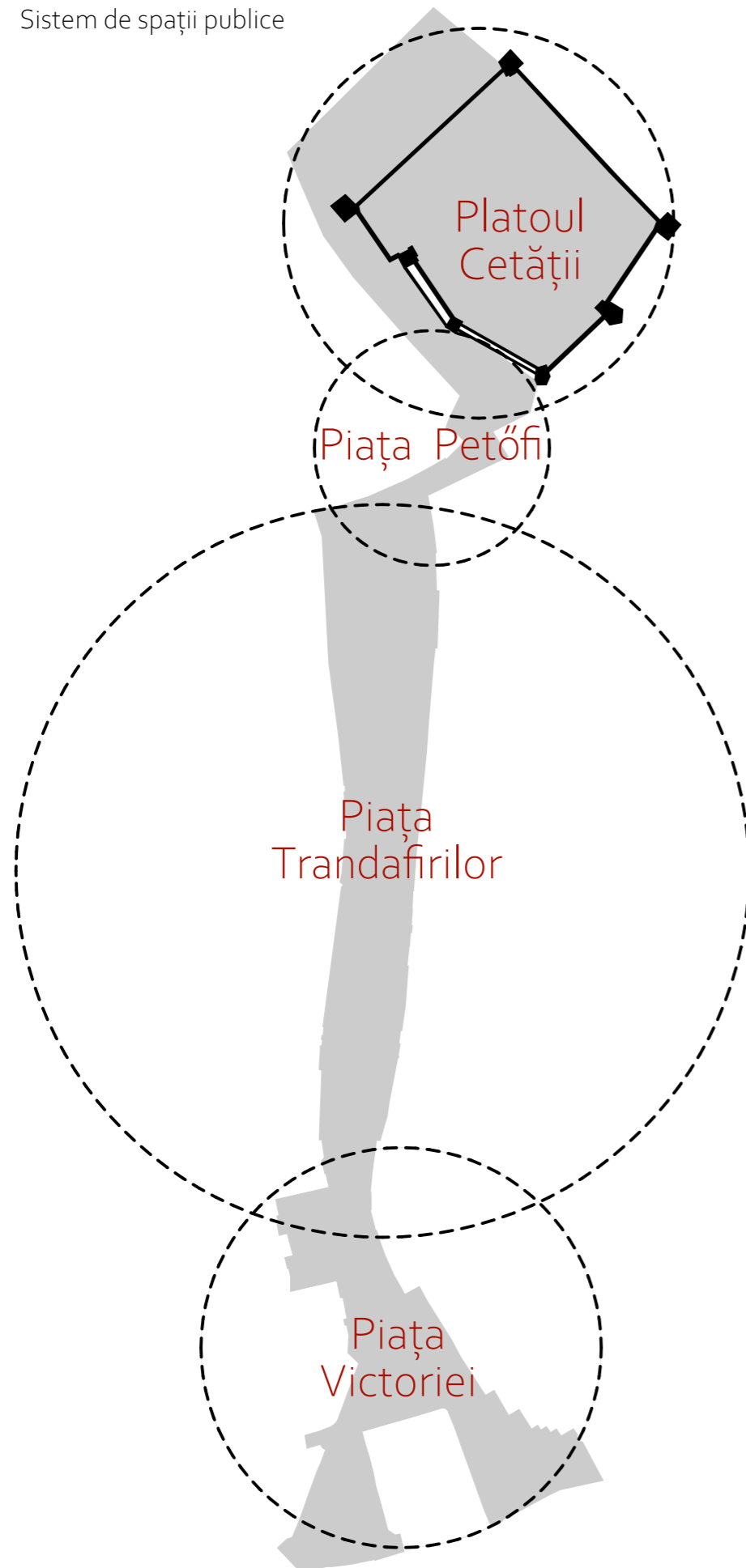
3 Piața Republicii



4 Piața Mărășești



⌚



Organizarea unui sistem de spații publice

A. Operațiuni de restructurare a spațiului public

Prioritatea care intervine în cadrul acestei categorii este necesitatea de a crea un sistem de spații publice ce va lega funcțional zonele publice importante din zona cu prioritate, respectiv Piața Victoriei și Piața Trandafirilor de zona Platoului Cetății, la care se adaugă legături secundare importante precum Piața Petofi și Piața Bolyai .

Conservarea și protejare piețelor și parcurilor existente pentru reîntregirea caracterului și asigurarea unei dezvoltări durabile a orașului.

Reabilitarea spațiului public va ține cont de identitatea sa dobândită în timp. Memoria spațiului public va fi unul dintre atributele care vor trebui respectate și întreținute. Piețele publice au destinații și funcțiuni de reprezentare diferențiate, păstrând încă prezența instituțiilor istorice în legătură cu care au fost constituite. Acolo unde relațiile s-au slăbit și nu mai sunt vizibile, reabilitarea urbană va trebui să genereze soluții și detalii noi, pentru întărirea identității locului.

Reabilitarea spațiului public va fi subordonată și va sublinia relațiile între spațiul public și semi-public.

B. Operațiuni de modificare a profilului transversal existent și a modului de funcționare și circulație

Atât intensitatea circulației, cât și modalitățile de circulație s-au modificat semnificativ în ultimii ani. Pe lângă legăturile exterioare, este deosebit de importantă o dezvoltare unei strategii locale de trafic, ce include circulația motorizată, nemotorizată și transportul în comun.

Prioritatea sub care funcționează astăzi circulația pune pe primul loc deplasarea cu automobilul, ierarhie ce trebuie modificată nu doar la nivel declarativ ci prin inițiative radicale care să producă o schimbare de paradigmă.

Baza acestor operațiuni atât din punct de vedere filozofic cât și practic, situează individul ca și pieton în cadrul spațiului public. Omul aflat în mișcare (pietonul) reprezintă elementul catalizator se face ca trăsăturile esențiale ale comunității să fie semnificative. Fără acest element bunul comun al orașului și a comunității - spațiul public, devin nule în fața ideologiei sociale a automobilului.

Prioritatea modului de deplasare în oraș este următoarea: pieton, biciclist, transport în comun, autovehicul personal.

Reconsiderarea mobilității urbane va avea în vedere îmbunătățirea accesibilității și a legăturilor cu zonele înconjurătoare pentru toate categoriile de utilizatori. Realizarea de coridoare ecologice urbane, va include în mod integrat, construirea/extinderea/modernizarea/ de alei pietonale, piste pentru bicicliști.

Reabilitarea spațiului public va recurge la soluții echilibrate pentru a nu descuraja confortul riveranilor în dauna fluxurilor de turiști. O componentă importantă este păstrarea locuințelor și în general a locuirii, atât în zona Cetății cât și a Pieței Trandafirilor.

C. Operațiuni de restructurare a infrastructurii verzi integrate

Calitatea spațiului public se traduce și prin intermediul/spațiilor verzi, acestea vor fi înființate/modernizate/reabilitate, și vor face parte din sistemul de spații publice din cadrul orașului.

Este important de urmărit o coerență a spațiilor verzi la nivelul întregului oraș, acestea pot și ar trebui să formeze culoare verzi integrate, ce pe lângă calitatea spațiului public pe care o generează, au rolul de a susține o infrastructură a pășărilor sau a altor viețuitoare. Acestea se pot amenaja în lungul elementelor naturale lineare, potențând cursuri de apă, canale, văi, petice de habitate, dar pot fi constituite și prin trasee proiectate ce realizează racordul cu zonele verzi deja existente.

Prin spațiile verzi de mici dimensiuni, se vor avea în vedere spații verzi publice cu acces nelimitat de tipul: scuaruri, grădini publice, fâșii plantate. Inclusiv acestea vor fi tratate unitar din punct de vedere a amenajării urbanistic-peisagistice.

D. Operațiuni de conservare, protecție și valorificare a patrimoniului arhitectural, cultural

Calitatea spațiului public constă în protejarea, reabilitarea, restaurarea și evidențierea fondului construit valoros. Protejarea acestora ar trebui să includă monumentele deja clasate, monumentele propuse spre clasare dar și clădirile cu valoare deosebită. Toate intervențiile se vor realiza în regim specific, conform legislației în vigoare.

E. Operațiuni specifice infrastructurii de turism și promovare a traseelor culturale

Îmbunătățirea infrastructurii de turism, în special în zonele care dispun de un potențial turistic valoros prin elaborarea unei strategii de turism ca și parte componentă a procesului de regenerare urbană. Acest sprijin acordat infrastructurii de turism susține.

Acest sprijin acordat infrastructurii de turism susține cultura locală existentă, ce poate contribui la consolidarea economiei locale, impulsivitatea de noi investiții și atragerea de resurse financiare ce pot produce efecte pozitive în procesul de conservare a patrimoniului istoric.

În cadrul proiectelor de regenerare urbană este important de urmărit, ca strategia proiectului și principiile să fie tributare unei coerențe, inclusiv la o scară mică, pentru a asigura calitatea necesară. Această tratare uniformă se referă la: mobilierului urban, a materialelor și finisajelor, iluminatului arhitectural și pietonal. Ele în sine sunt elemente ce pot constitui amenajarea urbană și reprezintă elemente de design urban.

Trebuie urmărită o rezolvare corectă a rețelelor edilitare, și firidelor electrice, prin localizare lor în subteran, fără a fi perceptibile la nivelul spațiului public. Cu o importanță ridicată este și gestionarea apelor meteorice, realizată într-un sistem integrat cu rigole pentru scurgerea apelor și bazine de retenție. Materialele alese au responsabilitatea pe lângă durabilitatea și rezistența lor în timp, să fie tributare și să respecte elementele de estetică urbană existente.

Pentru realizarea unor dezvoltări sustenabile sunt necesare și o serie de inițiative ce depășesc procesul de proiectare, după cum urmează:

- Implicarea comunităților locale.
- Asigurarea serviciilor locale și facilităților ce satisfac o gamă largă de nevoi;
- Asigurarea serviciilor de transport public de calitate;
- Asigurarea managementului și strategiilor de menținere pe termen lung ale proiectelor și vecinătăților.

Problematika comunității

- Consultarea nu mai este opțională - este absolut necesară includerea feedbackului comunității în procesul de planificare urbană;
- Rezidenții cred din ce în ce mai mult că au dreptul să contribuie la schimbările mediului construit din zona din care fac parte;
- Dezvoltarea comunităților sustenabile și de succes trebuie să încorporeze perspectivele celor care trăiesc în acea zonă - fac parte din dialogul designului.

Valori sociale de referință ce trebuie incluse în procesul de design urban al comunităților locale:

- Sustenabilitate
- Alternativ
- Comunitate și vecinătate
- Siguranță

Recomandări

Operațiuni de regenerare urbană

Legendă

- - - Zona construită protejată - conform PUZCP (faza IV)
- Delimitare zone propuse spre regenerare urbană

Zone cu operațiuni urbane

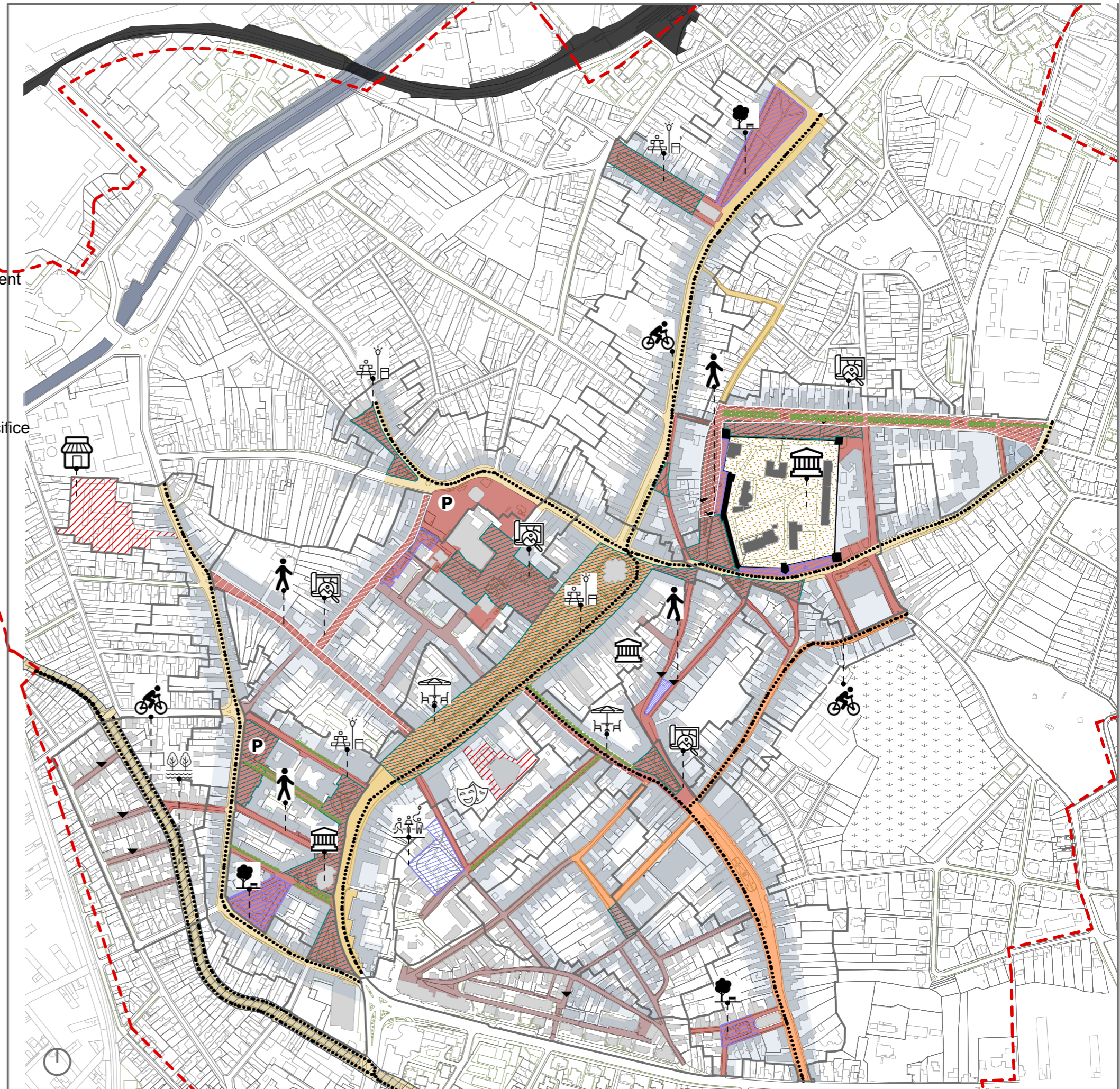
Reconsiderarea mobilității urbane și a accesibilității

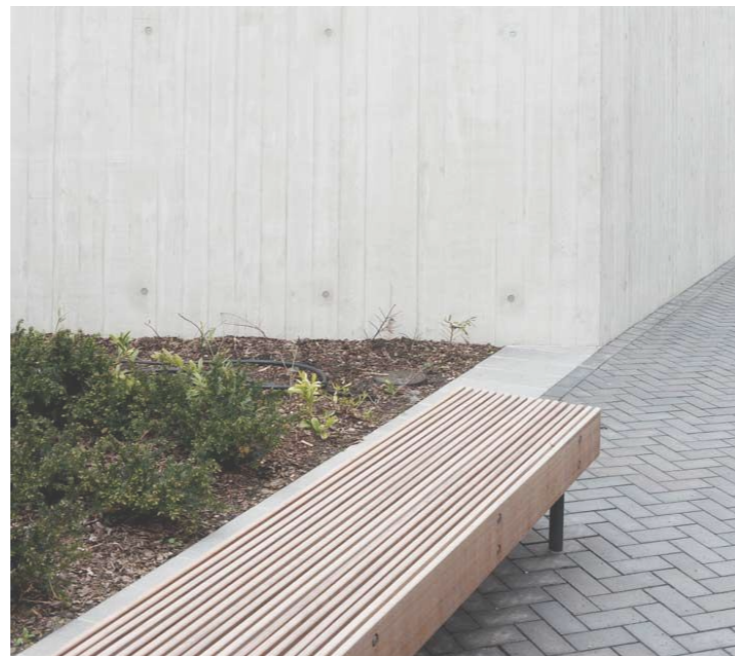
- Străzi propuse pentru modificarea profilului transversal existent
- Străzi propuse spre pietonalizare
- Străzi propuse spre shared space
- Străzi cu folosință rezidențială
- Circulație velo deicăță
- Pavaj istoric existent propus spre conservare

Amenajarea spațiilor urbane în mod unitar și coerent valențelor specifice

- Zone propuse spre piețe sau scuaruri
- Zone propuse spre scuaruri verzi sau parcuri
- Zone propuse spre zone de promenadă
- Potențarea culoarului verde Pârâul Pocloș
- Protejare vegetație mature și valoroase
- Renovarea, consolidarea imobilelor afalte în proprietate publică sau privată, ce constituie fronturi a spațiului public
- P Amenajare parcări publice - subterane
- Culoar verde: Canal Turbina și Pârâul Pocloș
- Cale ferată
- Cetatea Medievală Târgu Mureș

- | | |
|------------------------------------|--|
| - promenadă | - zonă de interes a patrimoniului de arhitectură |
| - circulație velo | - zonă de interes turistic |
| - spațiu public (piațetă/ scuar) | - infrastructură culturală |
| - spațiu public (scar verzi, parc) | - infrastructură socială |
| - zonă de agrement | - infrastructură alimentație - piața Cuza Vodă |
| - culoar verde | |





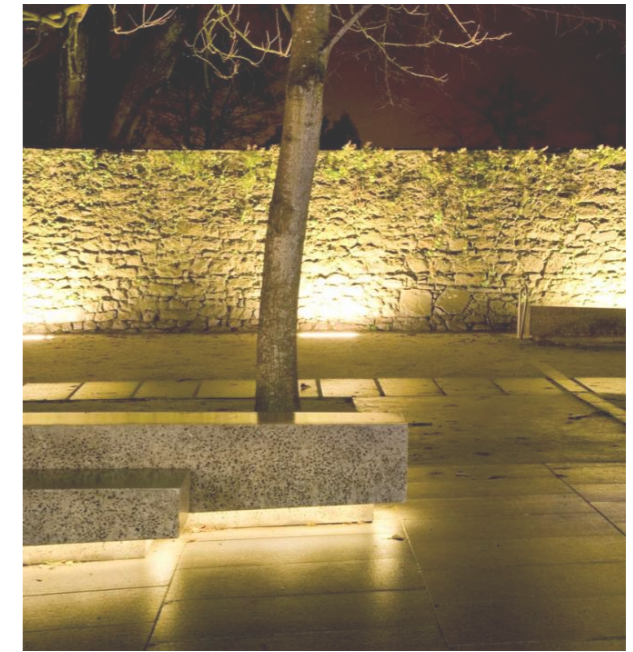
Exemple mobilier urban
(sursa: autorii, surse internet)



Inglobarea vegetației medii



Integrarea instalațiilor de apă



Integrarea iluminatului pietonal



Integrarea reperelor



Delimitare a circulației



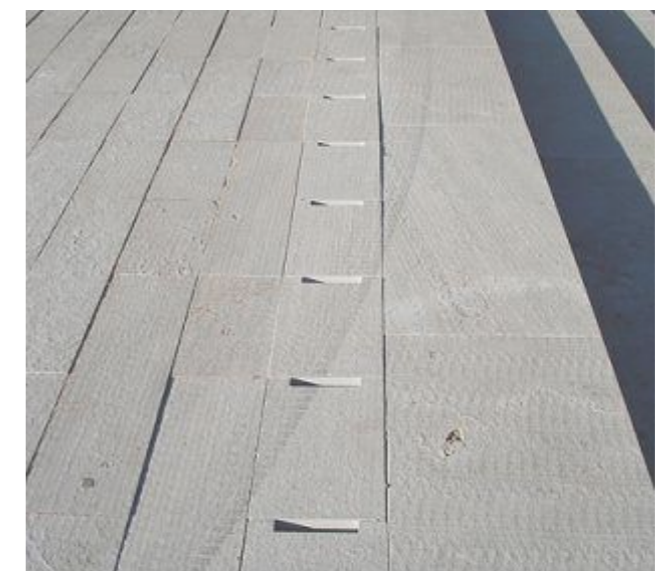
Integrarea iluminatului arhitectural



Exemple mobilier urban
(sursa: autorii, surse internet)



Integrarea elementelor de preluar și stocare a apei



Integrarea elementelor de preluar și stocare a apei



Pavaj din pietriș compactat - macadm



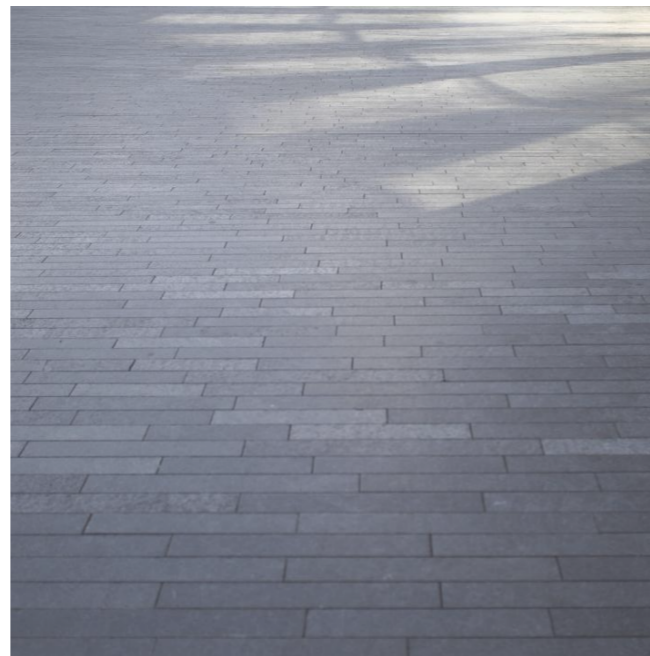
Pavaj cubic de piatră granit



Pavaj din dale de piatră granit



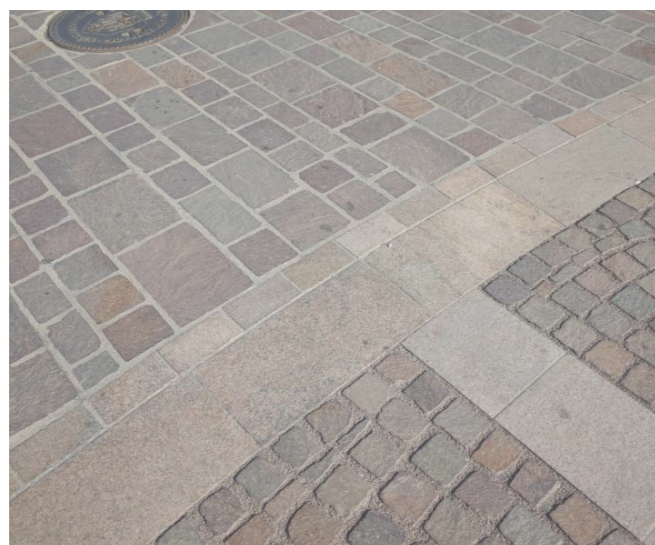
Pavaj din dale de piatră granit



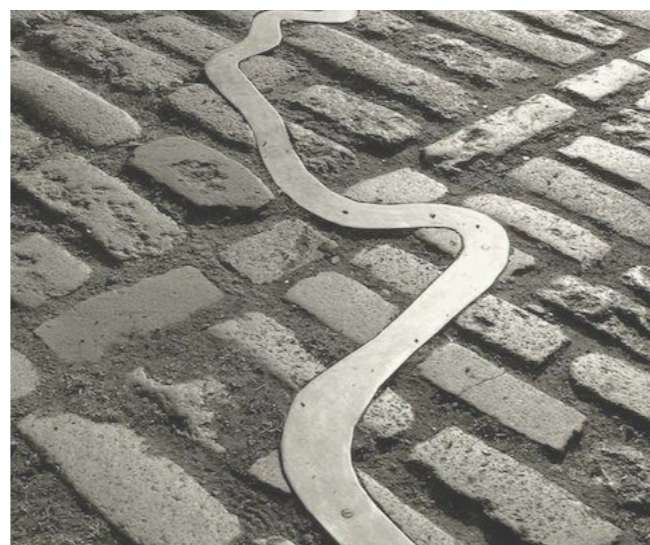
Pavaj din dale de piatră andezit



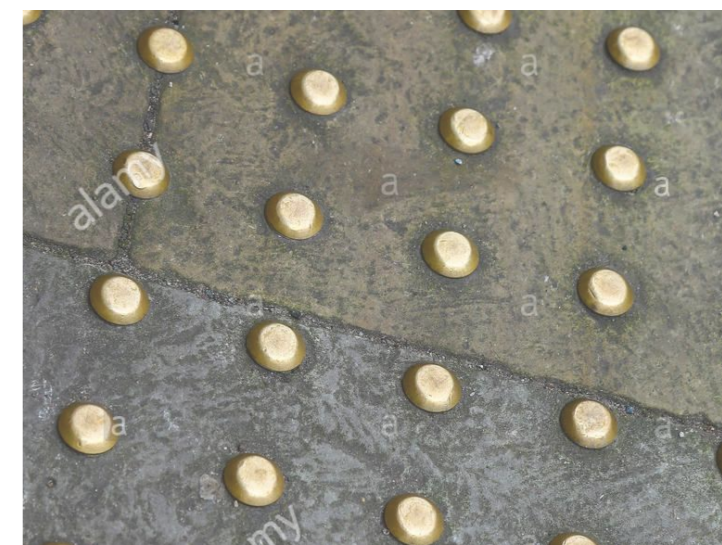
Pavaj din dale de piatră granit



Pavaj din dale de piatră profir



Marcaj alamă



Marcaj tactil pentru nevăzători din alamă

Exemple finisaje și suprafețe
(sursa: autorii, surse internet)



