

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ZONEI URBAŢE SUCEAVA 2021 - 2030

| | |
|--|----------|
| PROFILUL SPAŢIAL ŞI FUNCŢIONAL..... | 1 |
| RelaŢiile teritoriale şI funcŢionale din ZUF Suceava..... | 1 |
| Identificarea dinamicilor spaŢiale şI a zonelor de dezvoltare..... | 10 |
| ImportanŢa monitorizării dinamicilor spaŢiale | 10 |
| Dinamicile spaŢiale: analiza statistică..... | 12 |
| Dinamicile spaŢiale: principalele zone de expansiune | 21 |
| Locuirea la nivelul zonei urbane funcŢionale Suceava | 27 |
| Locuirea în România în raport cu contextul European..... | 27 |
| Dinamica locuirii: contextul naŢional, regional şI local..... | 28 |
| Dinamica locuirii: Zona urbană funcŢională Suceava | 30 |
| Calitatea locuinŢelor: gradul de aglomerare | 32 |
| Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendinŢe şI recomandări..... | 36 |

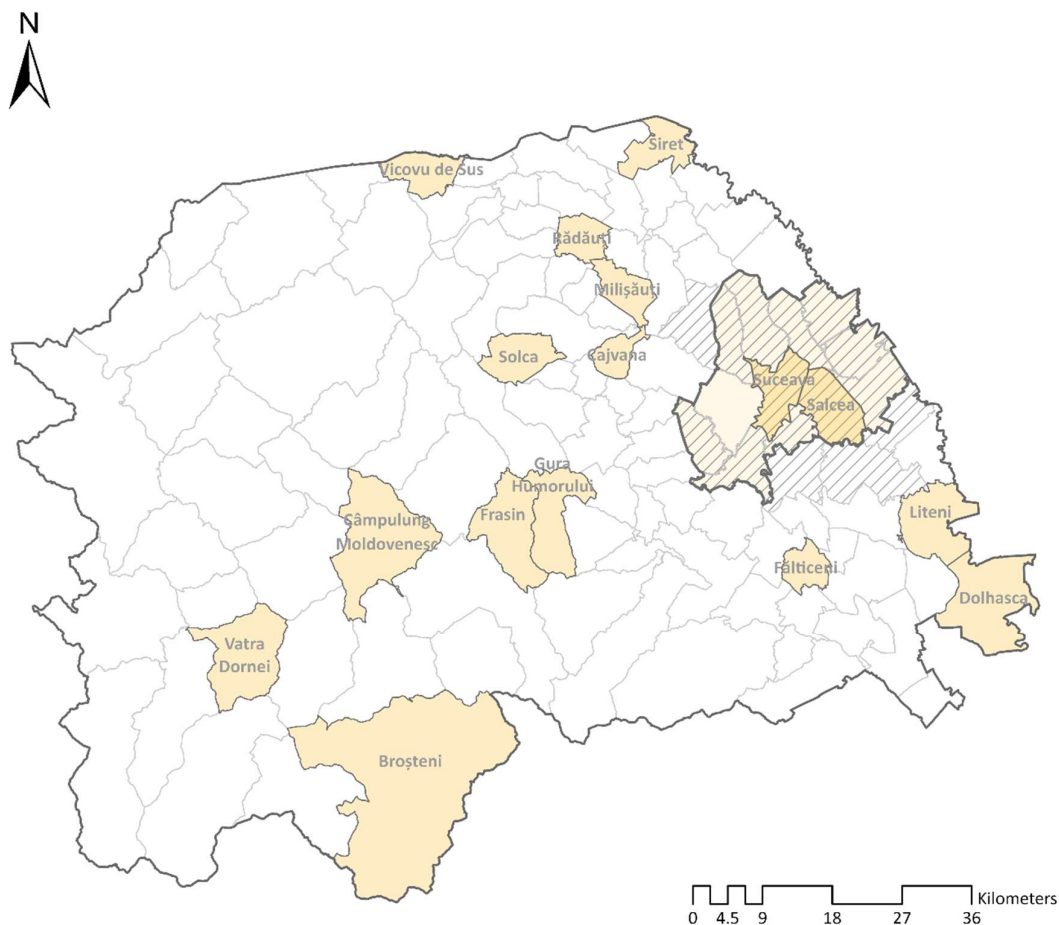
PROFILUL SPAȚIAL ȘI FUNCȚIONAL

RELAȚIILE TERITORIALE ȘI FUNCȚIONALE DIN ZUF SUCEAVA

Zona urbană funcțională a municipiului reședință de județ Suceava este amplasată în partea de nord-est a României, la 47° 40' 38" latitudine nordică și 26° 19' 27" longitudine estică, în centrul podișului Sucevei și face parte din regiunea Nord-Est, alături de județele Iași, Bacău, Neamț, Botoșani și Vaslui. Județul se învecinează la nord cu Ucraina iar amplasarea în teritoriu face ca distanța dintre ZUF Suceava și majoritatea orașelor importante ale României să fie considerabilă, de 444 km până la București, 302 km până la Cluj-Napoca, 624 km până la Timișoara, cu excepția polului de creștere Iași situat la 146 km.

Zona Urbană Funcțională Suceava acoperă doar 6,07% din suprafața județului Suceava și se situează în extremitatea estică a județului, la granița cu județul Botoșani. Aceasta are în componență două din cele șaisprezece așezări urbane din județ – municipiul Suceava și orașul Salcea. Din suprafața totală a județului 16,5% este acoperită de așezările urbane, mai exact de municipiul reședință de județ Suceava (0,61%), municipiile Câmpulung Moldovenesc, Fălticeni, Rădăuți, Vatra Dornei și orașele Broșteni, Cajvana, Dolhasca, Frasin, Gura Humorului, Liteni, Milișăuți, Salcea, Siret, Solca și Vicovu de Sus, din care se evidențiază orașul Broșteni (4,96%) și municipiul Vatra Dornei (1,69%) ca fiind cele mai întinse.

Figura 1. Amplasarea ZUF Suceava în cadrul județului Suceava și în raport cu celelalte orașe din județ.

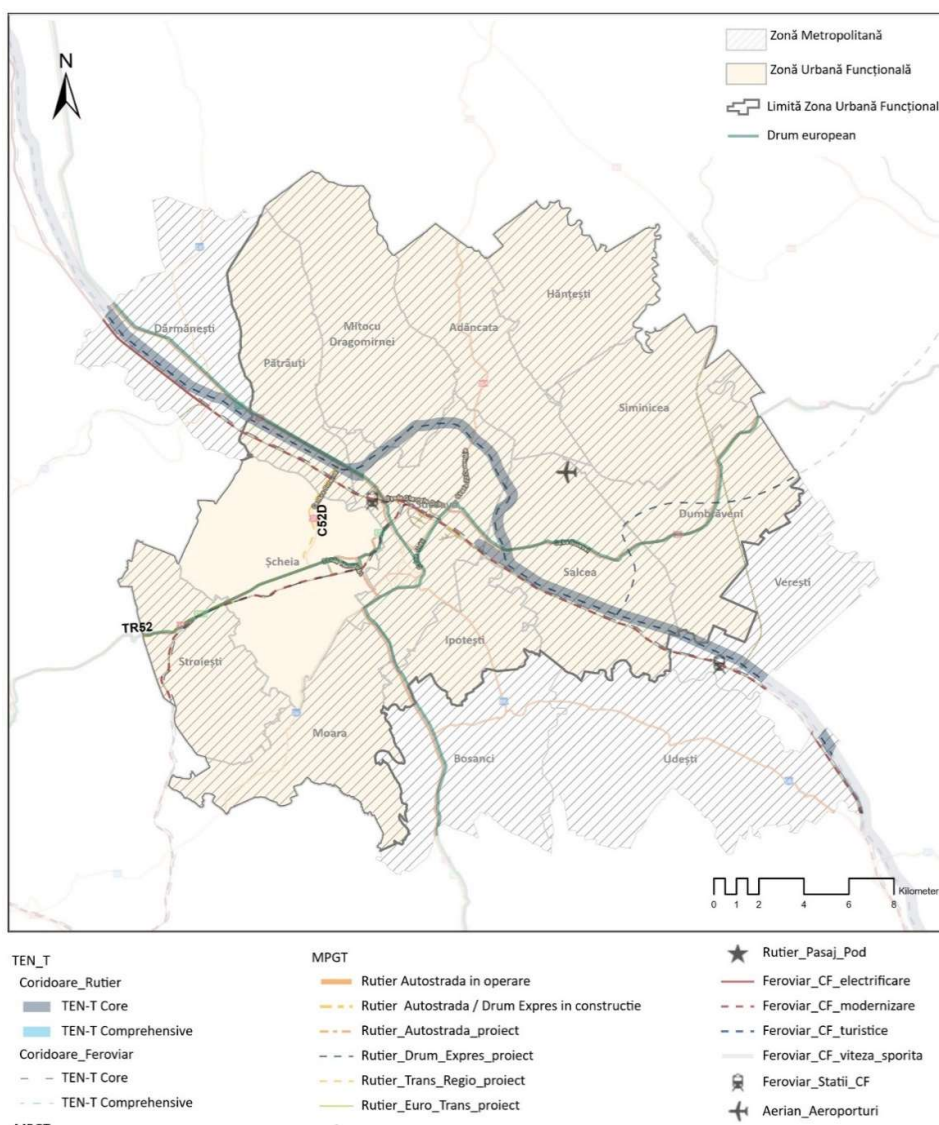


Sursa: autorii.

Şase din cele unsprezece oraşe au mai puţin de 10.000 de locuitori iar toate municipiile cu excepţia municipiului Suceava au mai puţin de 40.000 de locuitori, conform datelor INS pentru populaţia după domiciliu la 1 ianuarie 2020 şi se situează sub pragul minim specificat în indicatorii minimali pentru schimbarea statutului oraşelor şi municipiilor specificaţi în PATN Secţiunea IV, Anexa 3. Cel mai puţin populat oraş este oraşul Solca cu doar 2.632 de locuitori iar cel mai puţin populat municipiu este Vatra Dornei cu 16.520 de locuitori. Având în vedere că populaţia stabilă determinată în urma recensămintelor este în general mai mică faţă de populaţia cu domiciliul, aceste aşezări urbane pot fi chiar mai depopulate, nevoile şi provocările lor fiind diferite de ale tipologiei în care se situează.

Principalele trasee rutiere ce străbat centrul oraşului şi fac legătura cu marile oraşe sunt: E85 – DN 2: Bucureşti – Suceava – Siret, E58 – DN17: Suceava – Gura Humorului – Dej, E58 -DN29: Suceava Botoşani şi DN29A: Suceava Dorohoi. Municipiul Suceava este accesibil pe cale aeriană prin Aeroportul Stefan cel Mare Suceava, aplatat la 14 km distanţă de municipiu, în oraşul Salcea, ceea ce îi sporeşte importanţa la nivel regional printr-o mai bună conexiune cu oraşele ţării şi cu cele Europene.

Figura 2. Infrastructura rutieră din ZUF şi ZM Suceava.



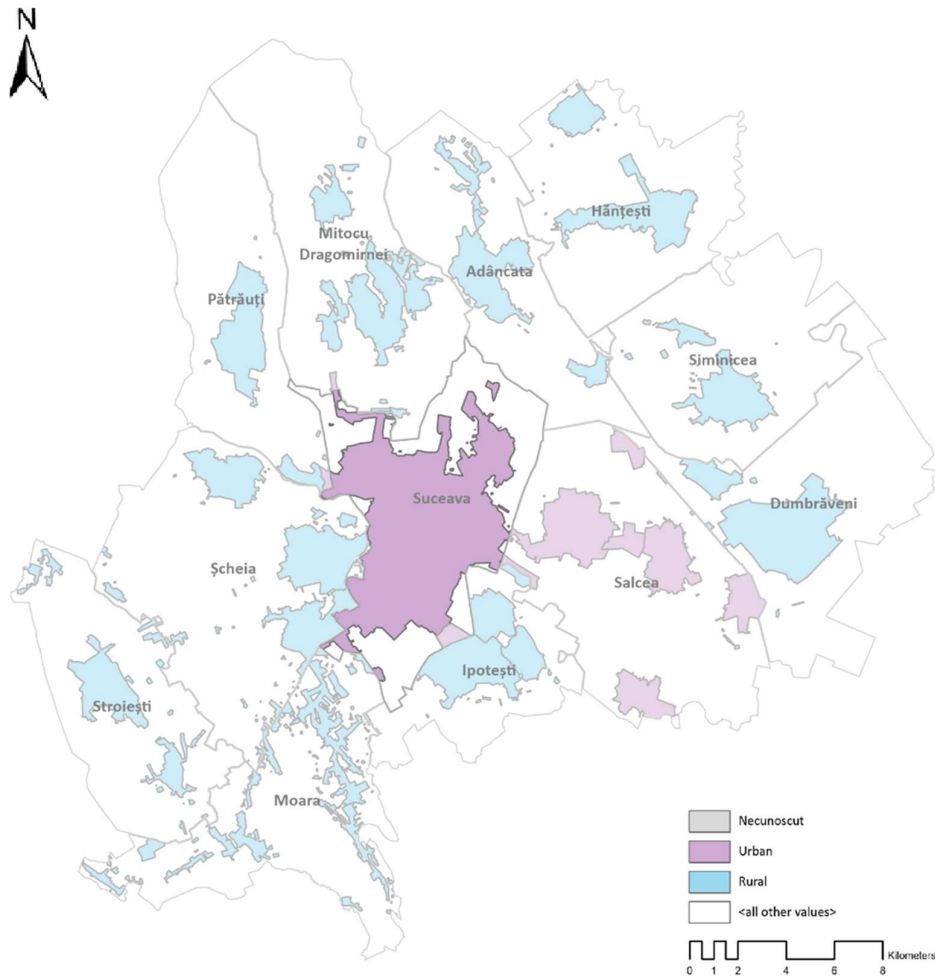
Sursa: autorii.

Zona urbană funcțională are o suprafață totală de 519,31 km², reprezentând 6,07% din suprafața județului Suceava, din care municipiul Suceava ocupă doar 52,1 km², adică 10,03% din suprafața ZUF, 0,6% din suprafața județului și 0,1% din suprafața regiunii. Zona metropolitană se întinde pe 677,14 km² în timp ce localitățile din primul inel peri-urban – fără municipiul Suceava, ocupă 307,72 km². Cele mai întinse localități sunt comunele Udești (76,19 km²), Șcheia (58,3 km²), orașul Salcea (55,59 km²) și Mitocu Dragomirnei (52,85 km²) ce sunt mai întinse decât municipiul, iar la polul opus se află localitățile Ipotești (22 km²) și Stroiiești (36,84 km²).

Așezările antropice ce compun ZUF Suceava au o amprentă construită relativ compactă, cu excepția localității Moara, unde se înregistrează un grad mare de fragmentare. Procentul de utilizare a terenului era cel mai ridicat în municipiul Suceava, urmat de localitățile din sud-estul municipiului, Ipotești (35,9%) orașul Salcea (24,06%) ce este compus din cinci așezări - Mereni, Plopeni, Văratec, Salcea și Prelipca, și localitatea Dumbrăveni (21,5%). În total, la nivelul ZUF Suceava, amprenta construită ocupă 22,7% din totalul suprafeței administrativ teritoriale.

Municipiului Suceava are o formă compactă, fiind compusă doar din nucleul urban al Sucevei, fără alte așezări rurale asociate, așa cum este cazul în multe alte orașe. Amprenta construită a municipiului este de 29,49 km², suprafața UAT-ului fiind ocupată în procent de 56,1% - măsurat prin raportul dintre suprafața construită și suprafața UAT-ului, conform datelor puse la dispoziție de ANCPI pentru anul 2020.

Figura 3. Amprenta construită a UAT-urilor din ZUF și ZM Suceava.



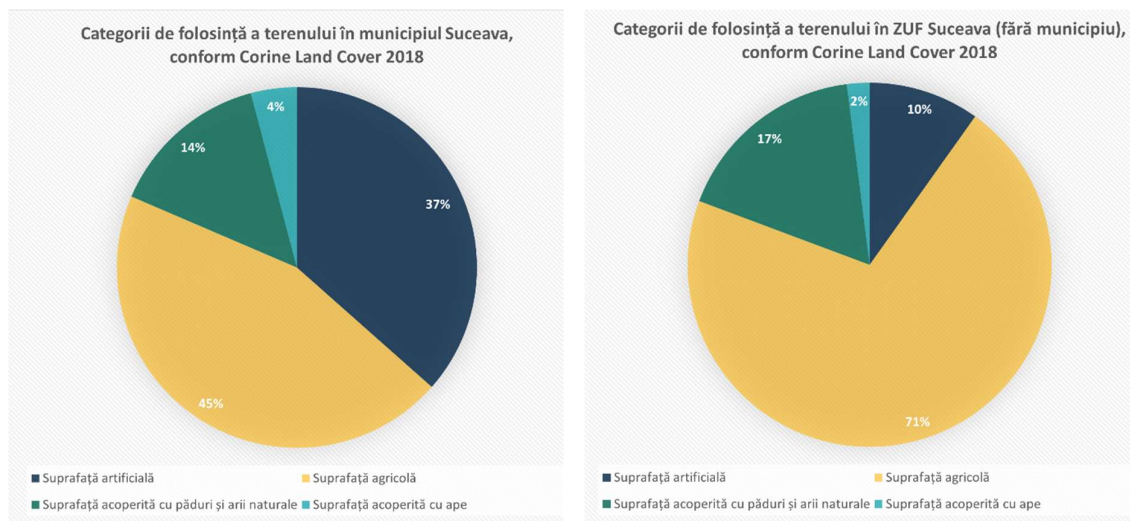
Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date ANCPI

Categoriile de folosință a terenurilor din municipiul Suceava și din zona urbană funcțională indică principalele zone rezidențiale, puncte de atracție dar și resurse naturale – agricole și forestiere. Aceste informații sunt disponibile din doua surse: suprafața fondului funciar după modul de folosință, puse la dispoziție anual de INS, în intervalul 1990-2014 și categoriile de folosință identificare în baza de date Corine Land Cover conform datelor satelitare Landsat și Sentinel.

Categoriile de folosință a terenului în cadrul zonei urbane funcționale ale municipiului Suceava sunt influențate de așezarea ei geografică, în Podișul Sucevei, pe platforma Suceava – Bosanci, parte a Podișului Moldovei și de prezența râului Suceava, municipiul fiind așezat pe două subunități geografice, pe dealurile și platourile marginale văii râului Suceava și pe valea Sucevei. Astfel relieful în municipiul și împrejurimi este foarte variat, cu o fragmentare sub formă de platouri, coline și dealuri, Țarinca fiind cel mai înalt (435 m), separate de văile râurilor Suceava, Șcheia, Târguluț, Bogdana și Morii.

Categoriile de folosință identificate de Corine Land Cover în 2018, indică la nivelul municipiului Suceava o pondere a suprafeței artificiale de 37%, a suprafețelor agricole de 45%, a suprafețelor acoperite cu păduri de 14% și a suprafețelor acoperite cu ape de 4%. În același timp, în zona urbană funcțională, în afara municipiului, suprafața artificială era de 10%, a suprafețelor agricole de 71%, a celor acoperite cu păduri de 17% și a celor acoperite cu ape de 2%.

Figura 4. Categoriile de folosință ale terenului în Municipiul Suceava și ZUF Suceava.



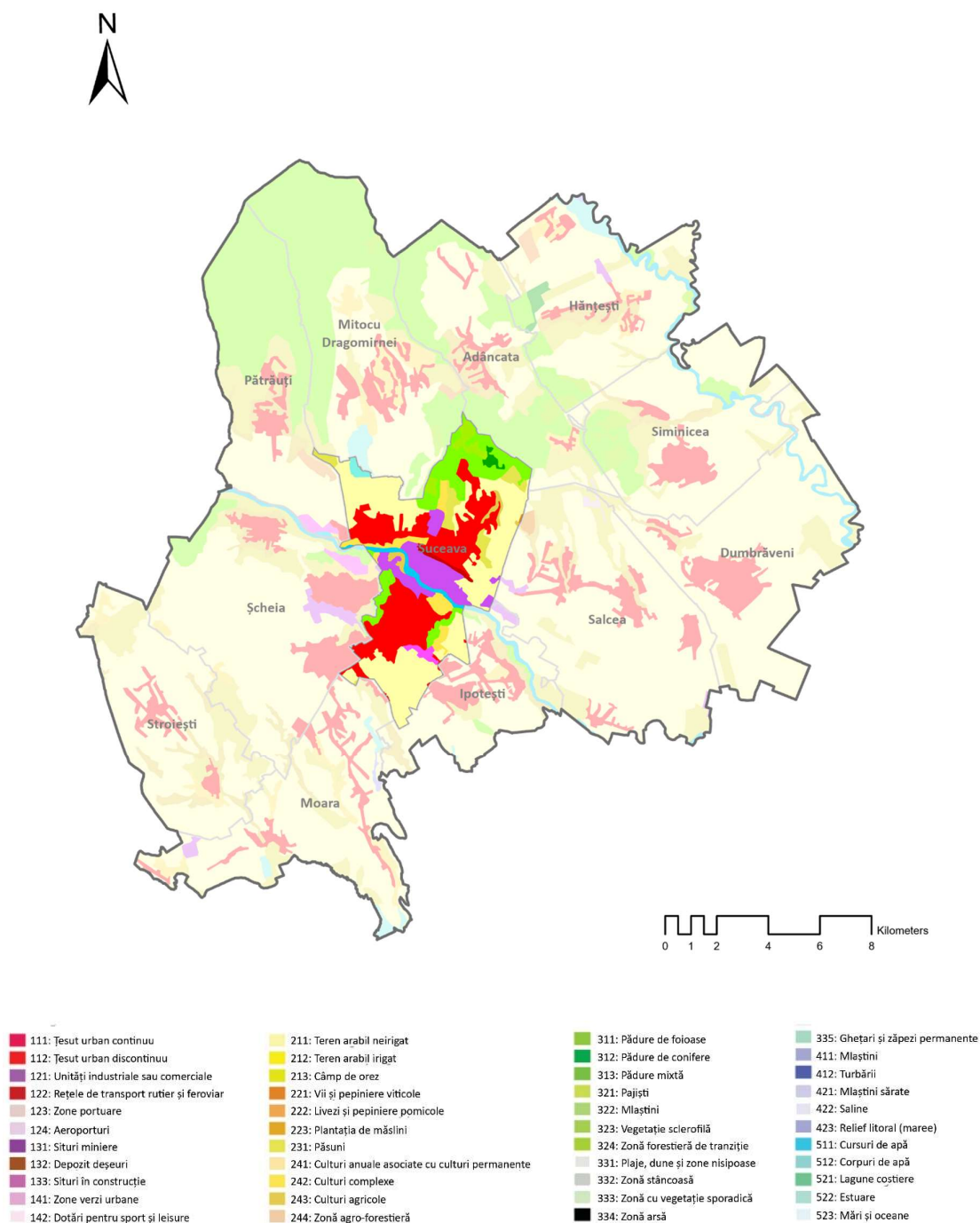
Sursa: prelucrare date CORINE Land Cover 2018.

Suprafața agricolă acoperă un total de 71% din suprafața localităților zonei urbane funcționale, cu excepția municipiului, dar este cea mai întinsă în localitatea Stroești unde acoperă 93,08% și în orașul Salcea – 88,22% și mai puțin extinsă în localitățile Pătrăuți – 40,35% și Mitocu Dragomirnei – 40,82%. Pe lângă terenurile arabile – categoria CLC 211 și 212, în zonă există o suprafață considerabilă acoperită cu pășuni – CLC 231, ce are o pondere de 10,04% în totalul terenurilor din ZUF Suceava și este mai extinsă în localitățile Stroești – 13,84% și orașul Salcea – 12,09%.

Suprafața acoperită cu pădure și alte zone naturale este modestă, întinzându-se pe 17% din totalul zonei urbane funcționale și este concentrată în nord-vestul acesteia, în localitățile Mitocu Dragomirnei – 50,96%, Pătrăuți – 49,94% și Adâncata – 46,68%. Zona din jurul orașului s-a confruntat cu defrișări semnificative în ultimele decenii, pădurile fiind împinse din ce în ce mai departe de oraș, fiind înlocuite de terenuri agricole și suprafața construită.

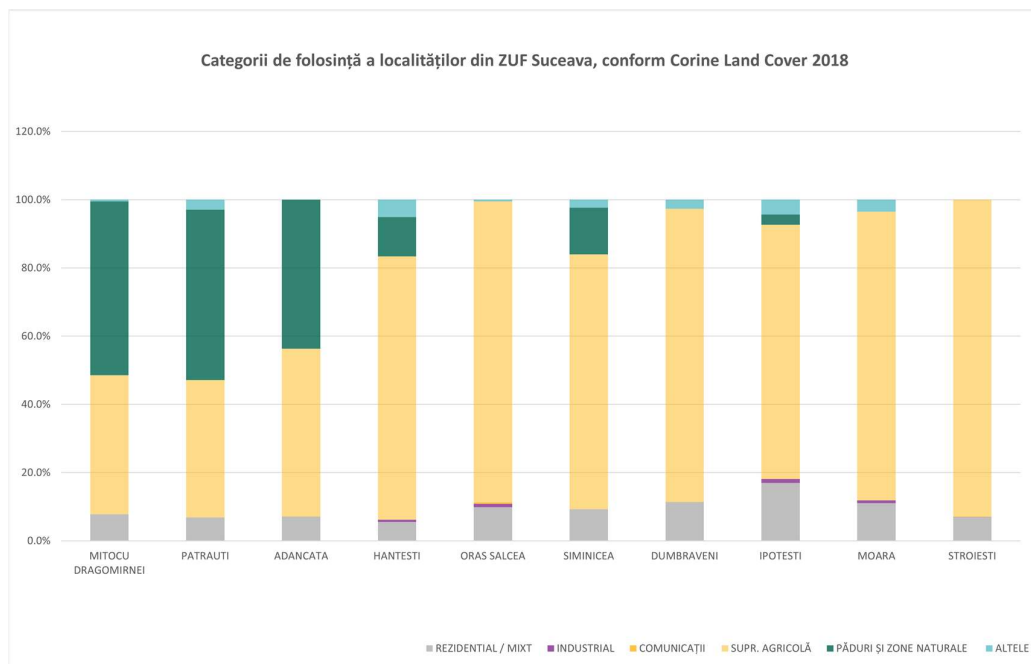
La nivelul zonei urbane funcționale există arii protejate ce pot reprezenta o resursă recreativă importantă pentru zona peri-urbană dar și un punct de atracție turistică. Pe teritoriul municipiului Suceava se află o singură arie protejată, situl Natura 2000 de importanță comunitară Râul Suceava Liteni, în extremitatea estică a municipiului. În zona urbană funcțională a Sucevei există cinci arii naturale protejate (NATURA 2000) și anume: Rezervația Pădurea Crujana în Pătrăuți, Rezervația Făgetul Dragomirna în Mitocul Dragomirnei, Fânețele seculare Frumoasa din comuna Moara, și ariile protejate Siretul Mijlociu – Bucecea și Acumulările Rogojești – Bucecea, din comuna Hănțești

Figura 5. Categoriile de folosință a terenurilor în ZUF Suceava, conform CORINE Land Cover 2018.



Sursa: autorii, sursă date CORINE Land Cover 2018.

Figura 6. Categoriile de folosință în localitățile din ZUF Suceava, conform CORINE Land Cover 2018.

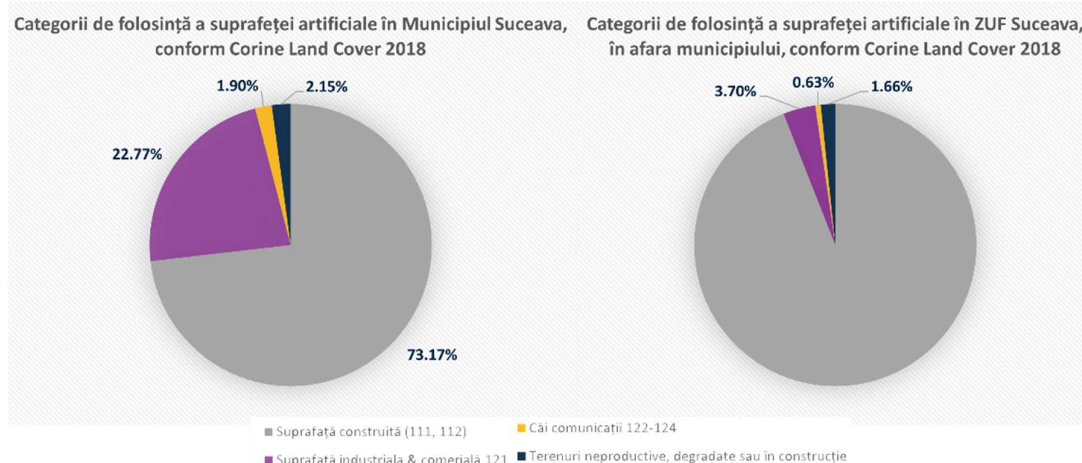


Sursa: prelucrare date CORINE Land Cover 2018.

Suprafața artificială, așa cum este identificată prin categoriile de folosință a terenurilor în baza de date Corine Land Cover, se împarte în suprafața construită formată din zone preponderent rezidențiale sau cu funcțiuni mixte – cu formă urbană compactă (CLC 111) sau fragmentată (CLC 112) și zone industriale și comerciale (CLC 121), principalele căi de comunicații rutiere, aeriene și feroviare (CLC 122-124), dar include și terenurile degradate și neproductive, precum fostele mine sau depozitele de deșeuri. Astfel, din procentul de 8,26% din totalul suprafeței zonei urban funcționale, **suprafețele artificiale din localitățile componente ZUF și din municipiul Suceava, sunt împărțite astfel:**

- suprafață construită rezidențială sau cu funcțiuni mixte: 9,26% în ZUF și 26,73% în Suceava
- suprafață construită cu funcțiuni industriale și comerciale: 0,36% în ZUF și 8,32% în Suceava
- căi de comunicare principale: 0,06% în ZUF și 0.70% în Suceava
- terenuri degradate, neproductive sau în construcție: 0,16% în ZUF și 0,79% în Suceava.

Figura 7. Categoriile de folosință a suprafeței artificiale din ZUF Suceava, conform CORINE Land Cover 2018

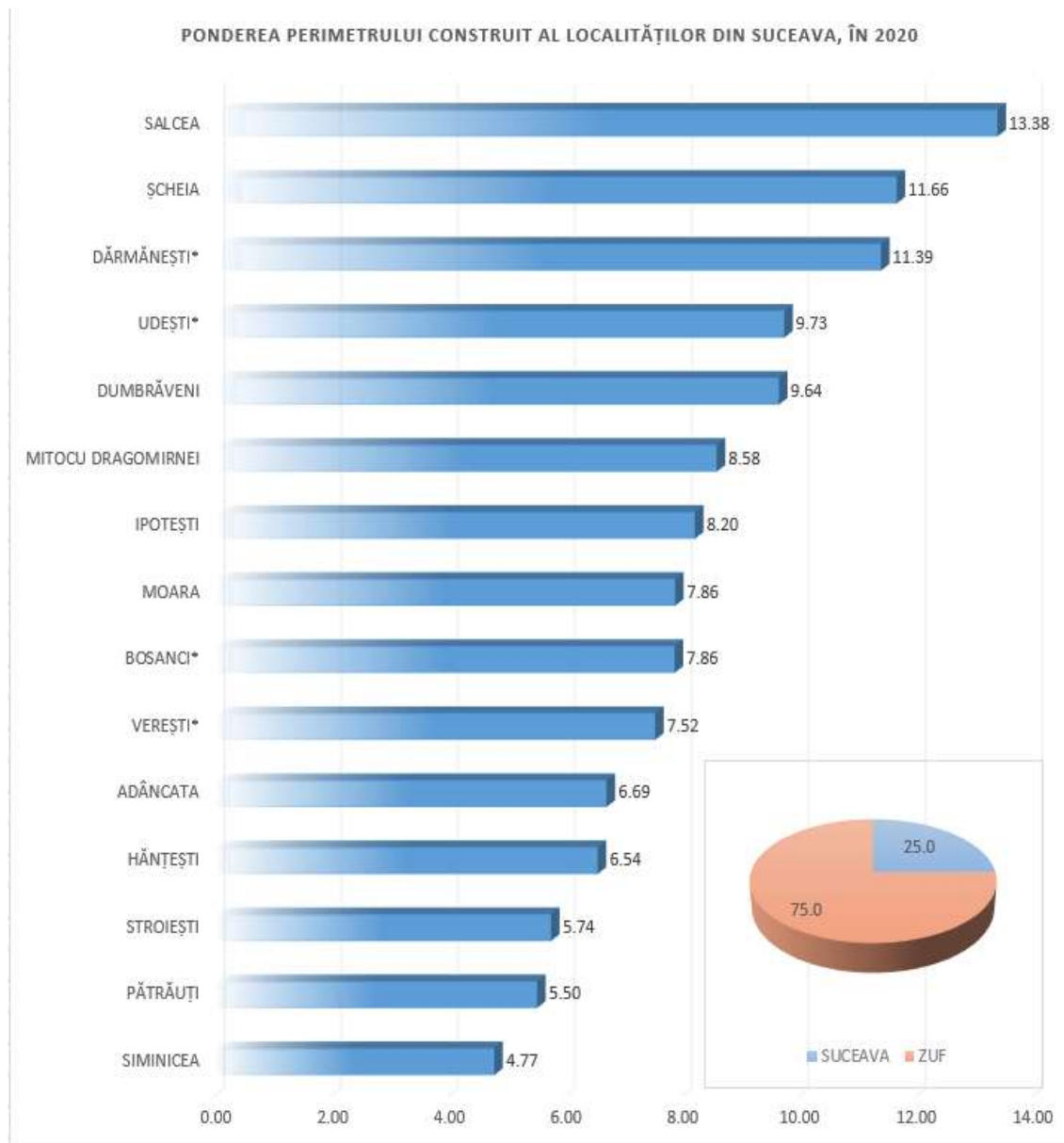


Sursa: prelucrare date CORINE Land Cover 2018.

Perimetrul construit din cadrul ZUF Suceava, conform datelor ANCPI pentru anul 2020, era de 118.06 km², din care municipiul Suceava are o pondere de 75%, urmat de orașul Salcea cu 11,33% și de localitățile Șcheia (9,87%) și Dumbrăveni (8,16%).

Procentul de utilizare a suprafeței UAT-ului, măsurat din raportul dintre perimetrul construit și suprafața UAT-ului este mai ridicată în municipiul Suceava, de 56,6%, în timp ce în celelalte localități componente ZUF procentul de utilizare a terenului este redus cu o medie de 19,37%, cel mai ridicat fiind în comuna Ipotești – 35,94% și în orașul Salcea – 24,06% iar cel mai mic în comuna Siminicea – 12,1%.

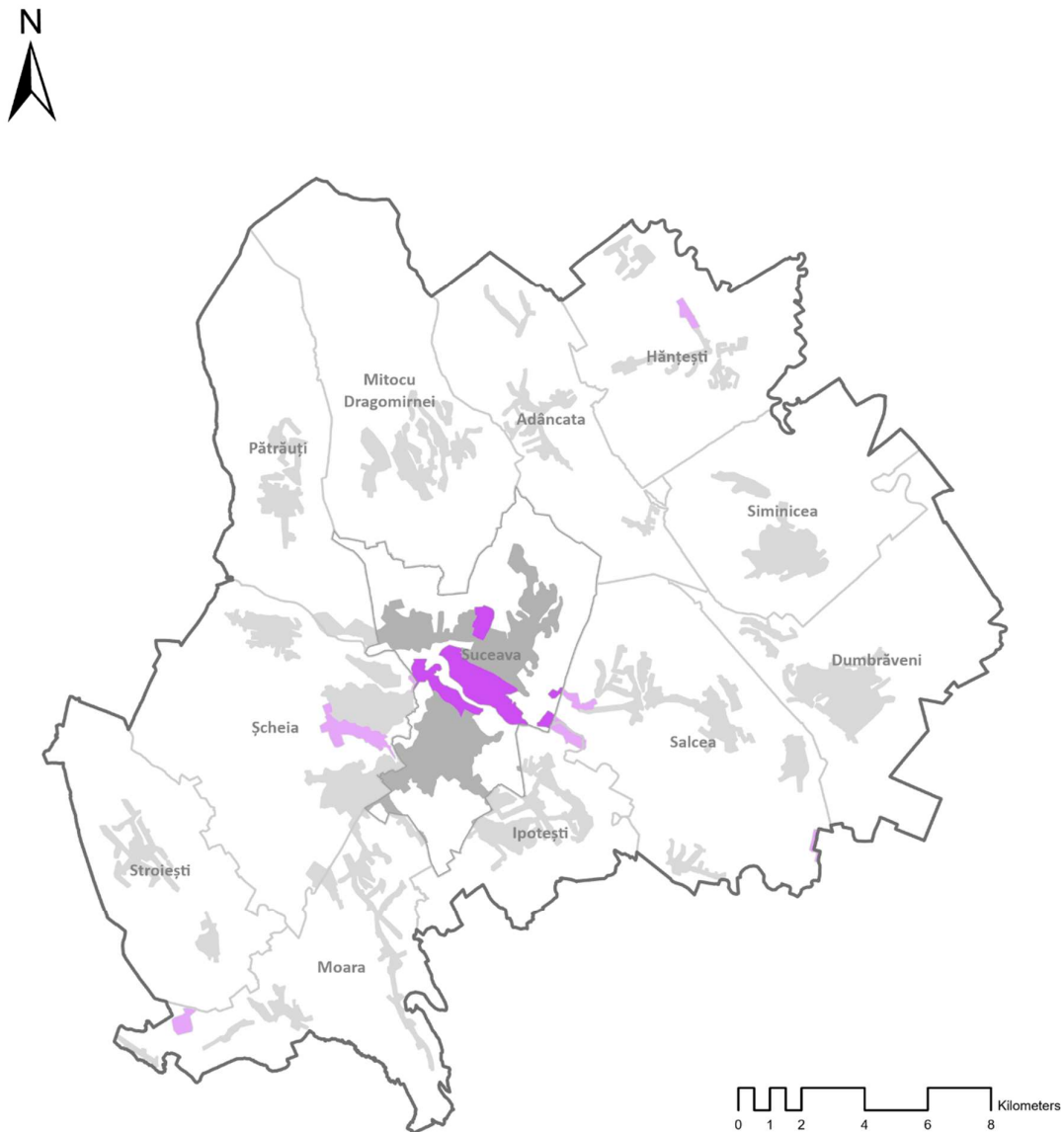
Figura 8. Ponderea perimetrului construit al localităților din ZUF și ZM Suceava.



Sursa: prelucrare date ANCPI 2020.

Principalele zone care înglobează activități comerciale și industriale au o pondere de doar 0,51% din totalul terenurilor din localitățile ZUF dar de 8,32% în municipiul Suceava, acolo unde sunt concentrate. Acestea sunt amplasate în mijlocul perimetrului construit, împărțind astfel zonele rezidențiale ale orașului în trei fragmente distincte, dar și în extremitatea sud-estică, spre orașul Salcea – 1% din suprafață. De asemenea se identifică zone cu funcțiuni comerciale sau industriale și în localitatea Șcheia –din zona metropolitană a municipiului, în vecinătatea sud-vestică a acestuia, ce se întind pe 1,98% din suprafața comunei. Zone industriale sau comerciale de dimensiuni mai reduse există și în localitățile Moara și Hănțești, acolo unde ocupă 0,85% și respectiv 0,63% din suprafața lor totală.

Figura 9. Principalele zone industriale și comerciale din ZUF și ZM Suceava.



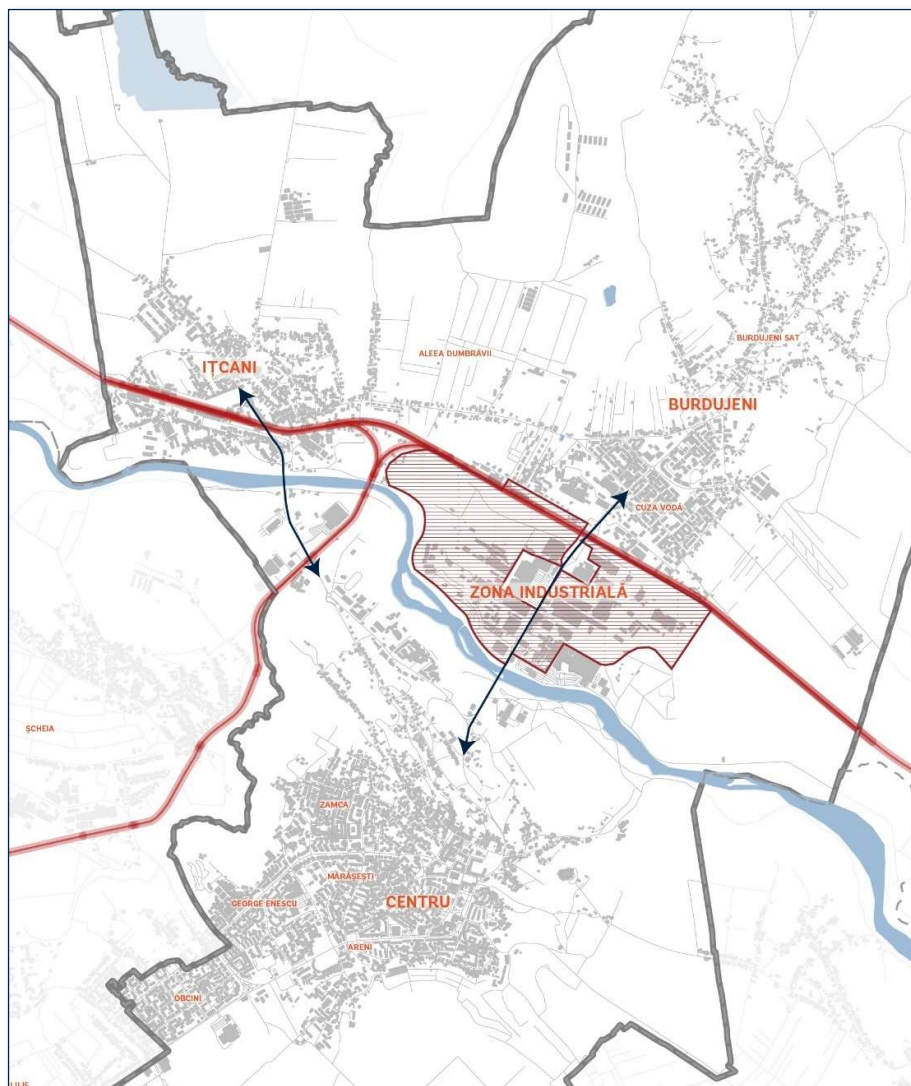
Sursa: autorii, sursă date CORINE Land Cover 2018.

Amprenta construită a orașului Suceava este una fragmentată, ca urmare a dezvoltării policentrice a orașului de-a lungul timpului. Zona centrală este separată de cartierele Ițcani și Burdujeni, ce inițial s-au dezvoltat ca localități independente, de către râul Suceava și zona industrială dezvoltată în perioada socialistă între lunca Sucevei și liniile de cale ferată, ce formează o insulă între nordul și sudul orașului.

Accesul rutier dar și pietonal între cele trei arealuri urbane este deficitar. Conexiunea pietonală și auto se face cu precădere pe Calea Unirii, unde volumul mare de trafic descurajează modalitățile alternative de mobilitate. În general, lipsa conexiunilor pietonale peste râu și peste liniile de cale ferată reprezintă un impediment pentru accesibilitatea și siguranța pietonală în întreg orașul Suceava.

Putem spune că tendințele de dezvoltare urbană au fost orientate „cu spatele” la **malurile râului Suceava**, neglijând relația orașului cu râul, însă ele reprezintă o resursă importantă pentru oraș, cu potențial de valorificare în scopuri de agrement dar și în facilitarea legăturilor dintre cele trei arealuri urbane principale.

Figura 10. Amplasarea zonei industriale și principalele conexiuni între nordul și sudul orașului.



Sursa: autorii, hartă suport Open Street Maps.

IDENTIFICAREA DINAMICILOR SPAȚIALE ȘI A ZONELOR DE DEZVOLTARE

Importanța monitorizării dinamicilor spațiale

Este important pentru toate localitățile, dar în special pentru cele urbane și peri-urbane să monitorizeze dinamicile de expansiune urbană și să faciliteze dezvoltarea sustenabilă și integrată a zonei metropolitane, încurajând utilizarea productivă a resurselor de teren, conectarea și diversificarea funcțională a fragmentelor urbane și peri-urbane și regenerarea urbană, limitând astfel expansiunea necontrolată. Dezvoltarea urbană și forma așezărilor au o influență importantă asupra consumului excesiv de combustibili fosili, atât prin ponderea sectorului construcțiilor ca un principal consumator de energie și generator de CO² dar și prin facilitarea unui anumit stil de viață pentru locuitorii săi, tipare ce sunt strâns legate de amprenta de carbon individuală. Dincolo de obiectivele Europene legate de consumul de combustibil și poluare, forma și calitatea fondului construit al orașelor influențează calitatea vieții și atractivitatea unui oraș atât pentru locuitorii săi, cât și pentru investitori.

O parte din orașele României se confruntă cu fenomenul de expansiune necontrolată, în timp ce altele se confruntă cu un declin demografic și economic, cu consecințe asupra fondului construit. În perioada 2000-2018, 94 din orașele României au înregistrat expansiune spațială, 189 au stagnat, iar 37 au înregistrat o contracție a suprafeței construite, luând în considerare dinamica suprafeței construite, așa cum este ea suprinsă de CORINE Land Cover și totalul numărului de autorizații de construire eliberate. Expansiunea spațială a fost susținută de o creștere demografică mai mare de 5% în doar 28 dintre orașe, în timp ce 123 din cele în care amprenta construită a stagnat au înregistrat un declin demografic mare mare de 5%, în 47 din acestea populația a rămas statică (între -5% și 5%) și doar în 19 din ele a crescut.

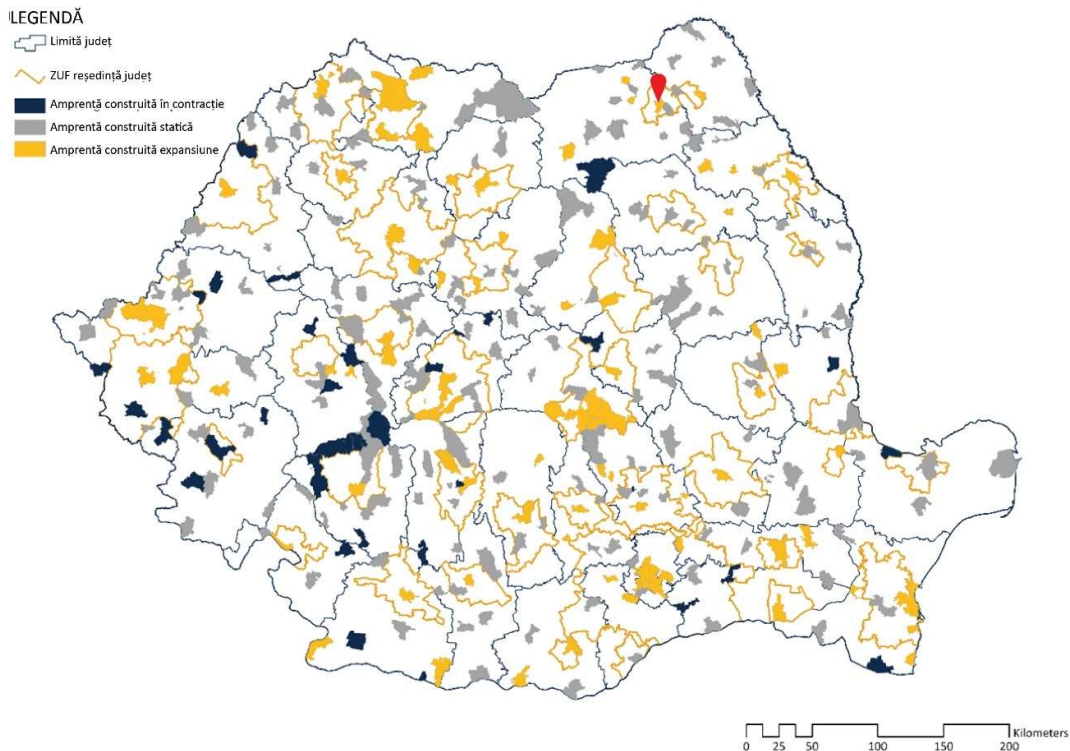
- Pe de o parte, dezvoltarea dispersată, la periferia orașelor, fără a fi justificată de un grad mare de utilizare a zonelor deja urbanizate și de reconversie funcțională a terenurilor neproductive, de tip *brownfield* sau de o conectare eficientă la o rețea de transport public, consumă mai multe resurse economice prin presiunea pusă asupra infrastructurii de transport și utilități și facilitează un stil de viață nesustenabil, centrat pe utilizarea automobilului personal. Cu toate acestea, procesul de peri-urbanizare și consumul accelerat de teren a caracterizat dezvoltarea urbană din ultimele decenii atât la nivel global și european, cât și la nivelul principalelor orașe din România, în ciuda tentinelor de declin demografic.
- Pe de altă parte, fenomenul de orașe în contracție sau orașe în declin - *shrinking cities*, se manifestă nu doar prin declinul demografic, prin lipsa unei economii locale suficient de puternice sau scăderea efectivă a suprafeței construite, dar și prin creșterea numărului de spații vacante ca urmare a populației în scădere și îmbătrânirea fondului construit. Acest fenomen este specific în special fostelor orașe industriale și orașelor mici, ce nu au în proximitate un pol de creștere.

Pentru dezvoltarea rezilientă a orașelor și creșterea calității vieții, orașele în expansiune și cele în contracție se confruntă cu provocări distrinse, dar și cu particularități locale pe care fiecare oraș le poate exploata pentru a-și crea specificul local și identitatea. Relațiile teritoriale și zonele urbane funcționale devin cu atât mai importante și pot ajuta la regenerarea economiei în unele centre urbane mici, fără o economie locală puternică, însă pe lângă crearea de locuri de muncă, fiecare oraș trebuie să își păstreze locuitorii și să atragă alții noi prin asigurarea unei bune calități a vieții, a locuirii și a spațiului construit. De regulă, orașele cu o expansiune rapidă trebuie să gestioneze problema cartierelor rezidențiale noi, unde lipsește adesea infrastructura tehnico-edilitară de calitate, spațiile publice și transportul public, în timp ce orașele statice și cele în contracție, pot spori atractivitatea și calitatea vieții prin intervenții de regenerare urbană a spațiilor publice. Regenerarea urbană a cartierelor rezidențiale construite în perioada socialistă, rămâne o temă importantă pentru toate orașele româniei, întrucât ea are un impact atât asupra calității vieții și poate crește atractivitatea centrului urban, reducând fenomenul de suburbanizare.

În timp ce principiul universal de dezvoltare urbană sustenabilă trebuie să fie cel al orașelor compacte, regenerare și conectate, este important ca dinamicile spațiale, de dezvoltare și de locuire să fie analizate la nivel local, pentru a identifica provocările și a principalele obiective ale fiecărui oraș în parte. Zonele urbane formate din așezări contigue, dense și cu un procent ridicat de mixitate funcțională, ce respectă principiile conceptului de orașe compacte - *compact cities*, sunt considerate a fi mai sustenabile prin utilizarea productivă a resurselor de teren din zonele deja urbanizate, eficiența crescută a infrastructurii tehnico-edilitare și distribuția serviciilor publice.

Pe lângă analiza statistică, două instrumente critice de monitorizare și planificarea spațială, ce contribuie la gestionarea eficientă a resurselor de teren sunt **planul urbanistic general și un sistem integrat de tip GIS**, care să încorporeze toate informațiile necesare unei bune planificări și colaborări între administrația publică, investitori și cetățeni. Actualizarea planurilor urbanistice generale este critică pentru aplicarea obiectivelor de dezvoltare compactă, PUG-ul reprezentând cadrul de implementare și planificare. O dată cu elaborarea unui nou PUG, este importantă și dezvoltarea sistemului integrat de tip GIS, pentru a facilita planificarea spațială și dezvoltarea integrată pornind de la o evaluarea corectă a resurselor existente de teren, în special cele din fostele zone industriale, a zonelor intravilane sub-dezvoltate și a activelor publice cu potențial de reconversie funcțională, poate contribui la dezvoltarea spațială sub formă compactă a orașelor prin promovarea acestor resurse de teren înainte de a extinde suprafața intravilană. Extinderea excesivă a acestora poate facilita expansiunea necontrolată și fragmentată, înspre periferie. În momentul de față, municipiul Suceava se folosește de un PUG elaborat în anul 1999 și reactualizat în anul 2015, dar există un nou PUG aflat în curs de avizare. Dinamicile spațiale din ultimele decenii, au produs schimbări importante în structura spațială și funcțională a municipiului, de aici importanta elaborării planurilor urbanistice generale cu regularitate, pentru a își putea îndeplini rolul în a ghida dezvoltarea conform unei viziuni coordonate.

Figura 11. Orașe în expansiune, statice și în contracție din România.



Sursa: Politica Urbană a României, Livrabilul 3 – Document Însoțitor 1: Cadrul de planificare spațială pentru dezvoltarea durabilă.

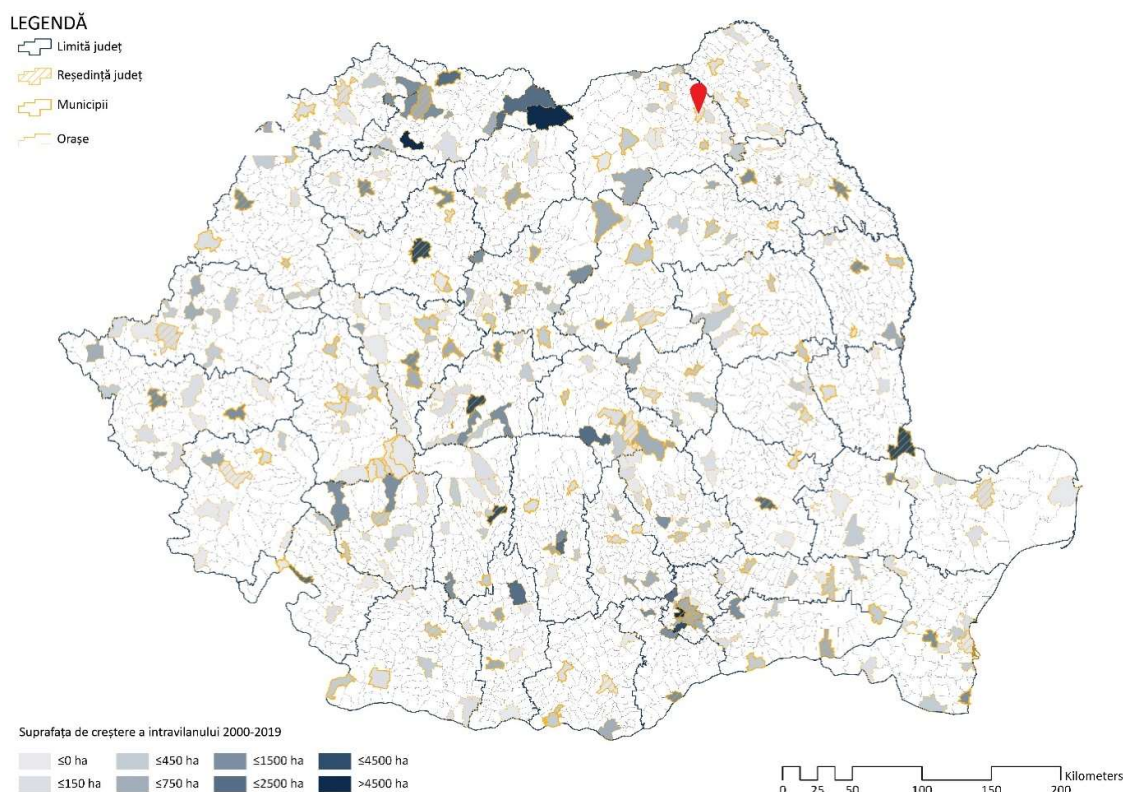
Dinamicile spațiale: analiza statistică

Primul pas către implementarea și adaptarea politicilor de dezvoltare sustenabilă la nivel local, îl reprezintă cunoașterea dinamicilor de dezvoltare spațială și analiza structurii funcționale a unei așezări, prin monitorizarea unor serii de indicatori cantitativi și calitativi, precum: procentul de extindere a intravilanului, resursele de teren neutilizate din cadrul intravilanului, procentul de expansiune a suprafeței construite, numărul de autorizații de construire emise sau profilul funcțional al noilor zone de expansiune. Această analiză va ghida elaborarea unei strategii de dezvoltare coordonată la nivel metropolitan și identificarea unor direcții și zone prioritare pentru dezvoltare.

Extinderea excesivă a suprafeței intravilanului, poate facilita expansiunea fragmentată și necontrolată, și în consecință poate accentua fenomenul de peri-urbanizare, în special atunci când această creștere nu este susținută de o utilizare eficientă a resurselor de teren din zonele deja urbanizate și bine conectate la infrastructura de transport și de utilități. La nivel național, în intervalul 1993-2019, cele 319 orașe și-au dublat suprafața intravilană, o creștere procentuală de 107%, în timp ce în intervalul 2000 – 2018, suprafața intravilanului a crescut cu 91%. De cele mai multe ori expansiunea intravilanului nu este justificată de o nevoie reală survenită din dinamicile piețelor imobiliare și de epuizarea resurselor de teren din interiorul orașului, ci vine organic, din dorința de a stimula dezvoltarea sau sub influența legii finanțelor publice (legea nr. 273 / 2006), care condiționează distribuția finanțelor publice de suprafața intravilanului.

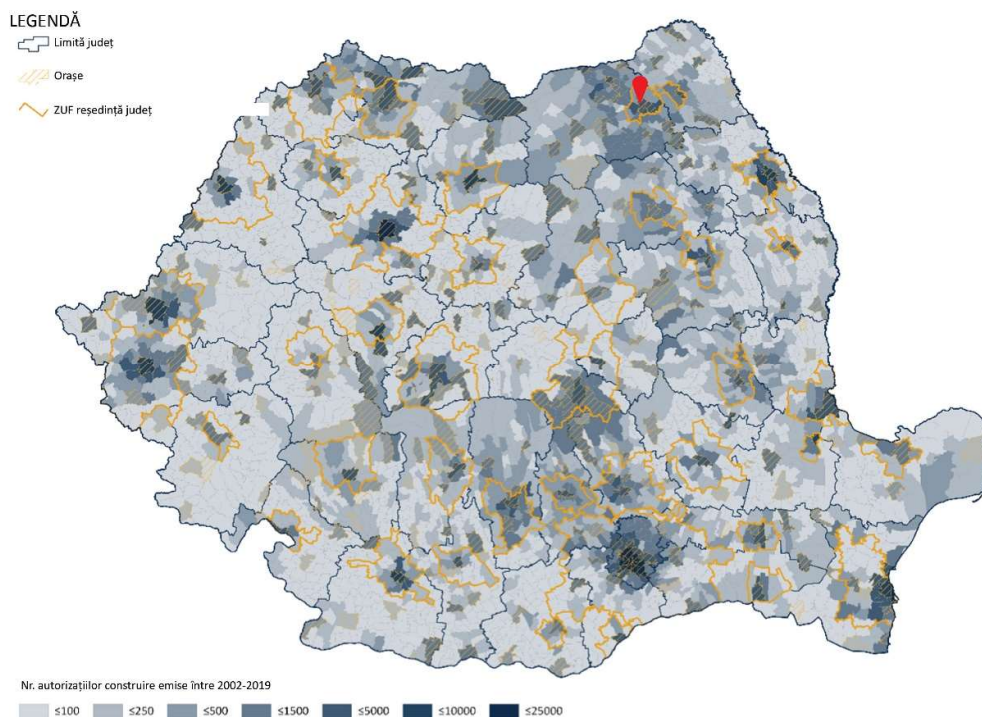
Procentul de extindere intravilană a Municipiului Suceava față de anul 1993 este de 162,1%, chiar dacă în perioada 1999-2019, de la elaborarea ultimului PUG, aceasta a fost constantă, de 3,526 ha. În 1998 municipiul și-a extins suprafața intravilană cu 1,756 de ha, crescând astfel cu 99,2% față de anul 1994 și cu 162,1% față de anul 1993.

Figura 12. Dinamica suprafeței intravilane în România în intervalul 2000 – 2019.



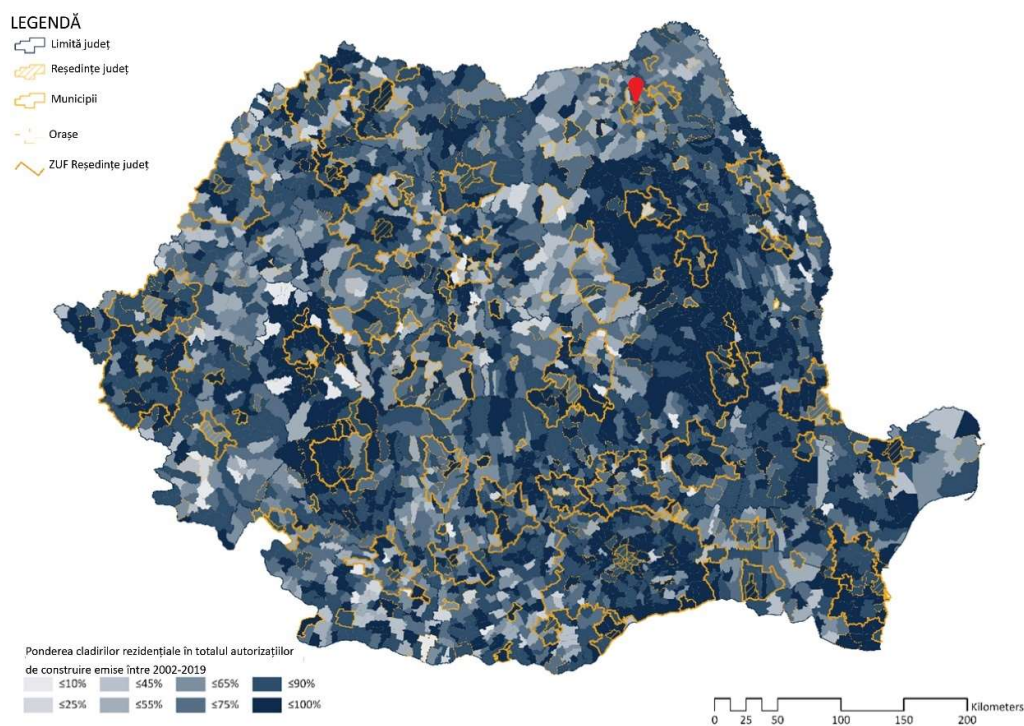
Sursa: *Politica Urbană a României, Livrabilul 3 – Document Însoțitor 1: Cadrul de planificare spațială pentru dezvoltarea durabilă.*

Figura 13. Numărul total de autorizații de construcție la nivel de UAT între 2002 – 2019.



Sursa: Politica Urbană a României, Livrabilul 3 – Document Însoțitor 1: Cadrul de planificare spațială pentru dezvoltarea durabilă.

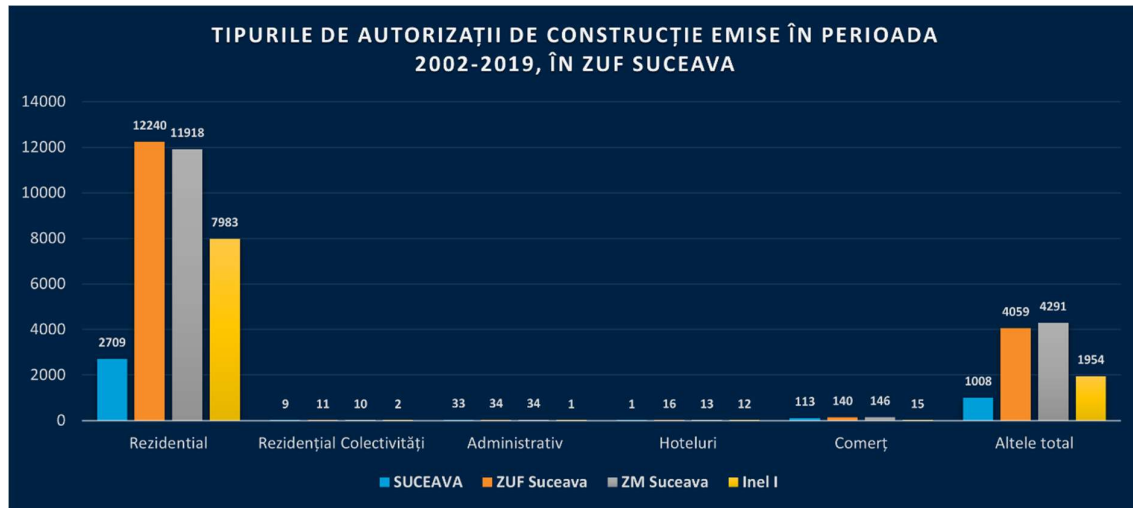
Figura 14. Ponderea autorizațiilor pentru clădiri rezidențiale din totalul autorizațiilor 2002 – 2019.



Sursa: Politica Urbană a României, Livrabilul 3 – Document Însoțitor 1: Cadrul de planificare spațială pentru dezvoltarea durabilă.

În cadrul ZUF Suceava, în intervalul 2002-2019 au fost emise 16.500 de autorizații de construcție, din care 23,5% în municipiul Suceava și 60,4% în primul inel peri-urban, indicând astfel o dezvoltare spațială mai accelerată în localitățile din jurul orașului, fenomen identificat și la nivel național. Din totalul autorizațiilor emise în zona urbană funcțională a Sucevei, 69,3% au fost emise pentru construcții rezidențiale, procentul fiind mai ridicat în interiorul municipiului, de 78,6% și de 66% în inelul peri-urban – atipic față de dinamica națională, unde în inelul peri-urban construcțiile rezidențiale au o pondere mai mare, față de cele din zona urbană.

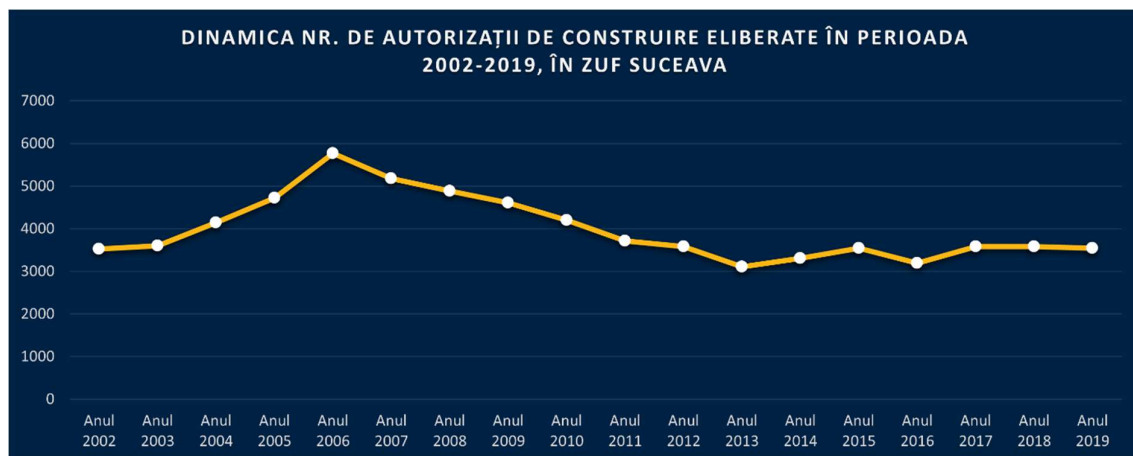
Figura 15. Tipurile de autorizații de construire emise în perioada 2002 – 2019 în interiorul ZUF Suceava.



Sursa: Prelucrare date INS Tempo, LOC108B.

Intervalul 2002-2019 surprinde atât dezvoltarea accelerată din perioada anterioară crizei economice, zona urbană funcțională a municipiului Suceava atingând vârful autorizațiilor de construire eliberate în anul 2006, atunci când au fost eliberate 5.767 de autorizații. Începând cu anul 2007, numărul autorizațiilor emise a scăzut constant până în anul 2014, atunci când s-a înregistrat o ușoară redresare, iar de atunci media anuală a variat ușor. În anul 2019 au fost emise 3.547 de autorizații, cu 38,5% mai puține față de anul 2006.

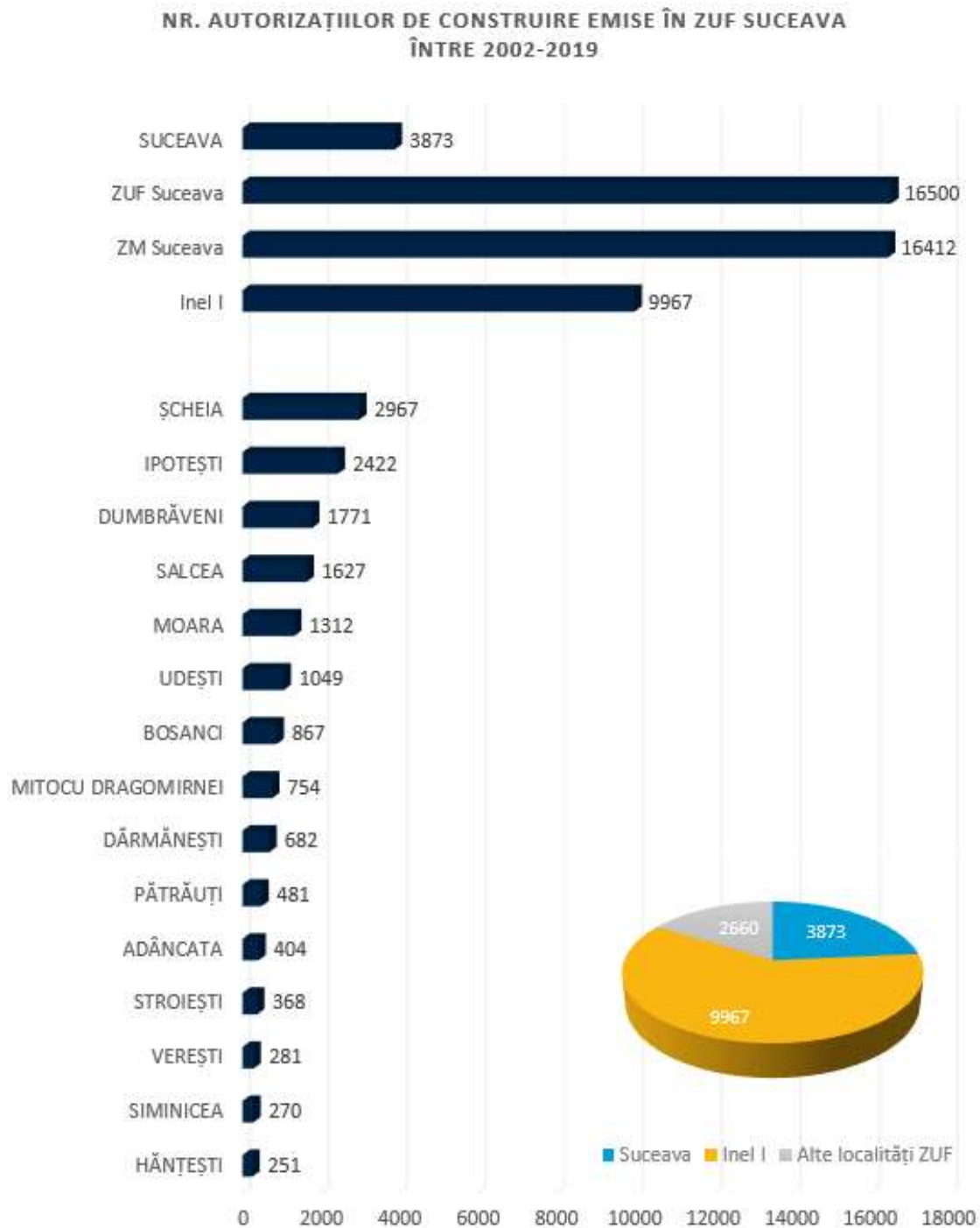
Figura 16. Dinamica numărului de autorizații de construire eliberate în perioada 2002 – 2019



Sursa: Prelucrare date INS Tempo, LOC108B.

La nivelul UAT-urilor componente, se remarcă localitățile Șcheia cu 2.967 de autorizații de construire emise în perioada 2002-2019, urmată de Ipotești cu 2.422 și Dumbrăveni cu 1.771, în timp ce localitățile Hănțești și Siminicea au emis cele mai puține autorizații în acest interval, 251 și respectiv 270.

Figura 17. Distribuția autorizațiilor de construire emise în ZUF Suceava între 2002 și 2019.

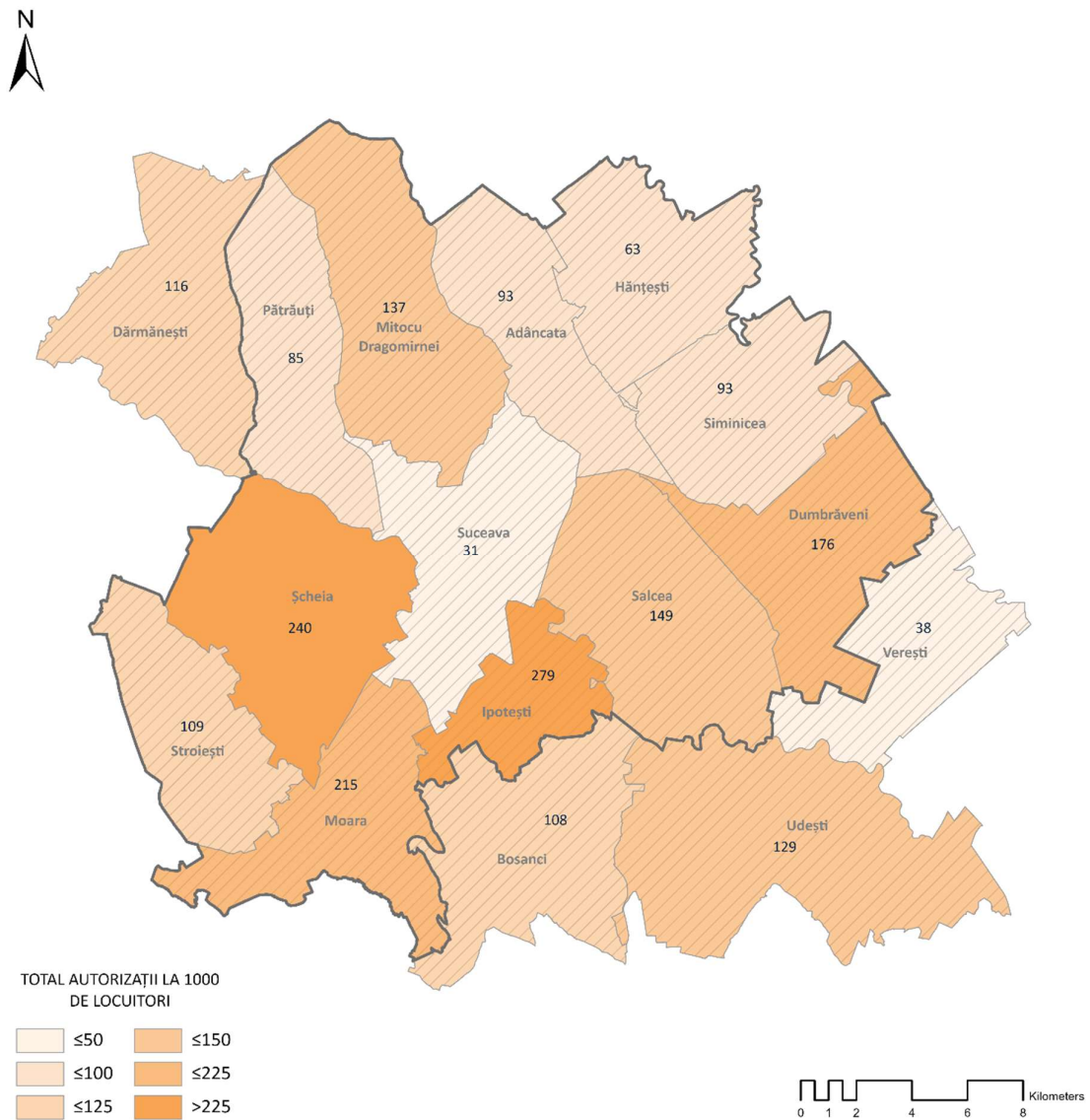


Sursa: Prelucrare date INS Tempo, LOC108B.

Între 2002 și 2019, numărul total de autorizații de construcție emise la 1000 de locuitori, raportat la cele mai recente date ale populației cu domiciliul, era la nivelul municipiului Suceava de 30.9%, față de o medie de 139.1 % în zona urbană funcțională și 171.1% în inelul peri-urban. Procentul redus înregistrat în municipiul Suceava este influențat de numărul mare de locuitori la care este raportat totalul autorizațiilor de construcție, însă la nivelul celorlalte localități, acest indicator reflectă localitățile mai dinamice, și cele mai puțin dinamice din punct de vedere al dezvoltării spațiale.

În sudul și estul municipiului Suceava au fost emise mai multe autorizații la 1000 de locuitori, față de zona de nord. Localitățile cu cel mai mare raport al autorizațiilor emise la 1000 de locuitori sunt Ipotești (278.6 %) și Scheia (239.8 %). La polul opus se situează localitățile Verești cu 38%, Hănțești cu 63% și Pătrăuți cu 85%.

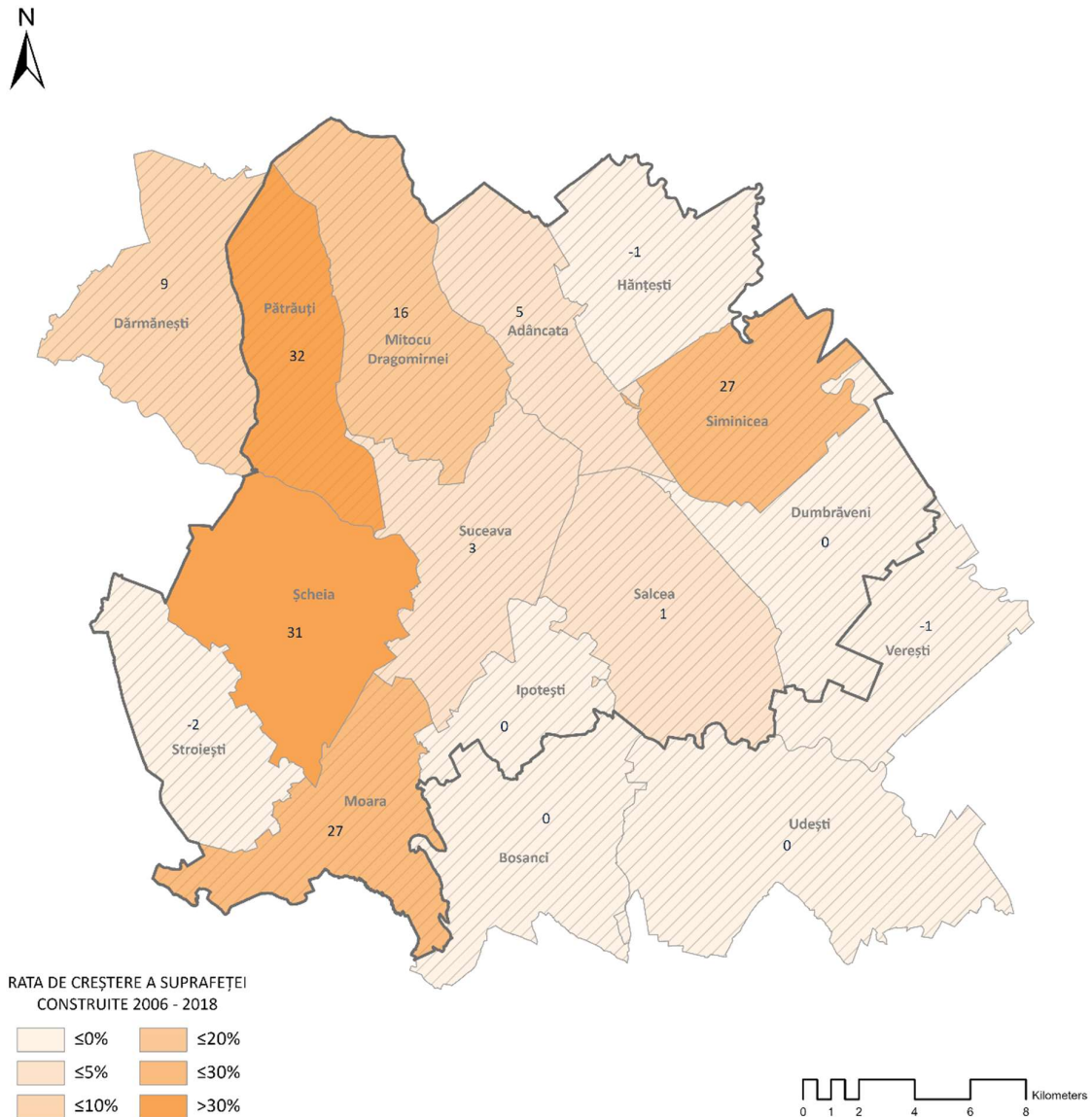
Figura 18. Numărul de autorizații de construire emise raportate la 1.000 de locuitori, în 2018.



Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date INS TEMPO, LOC108B.

Dinamica suprafeței construite a municipiului Suceava indică o creștere ușoară, de doar 0.5 km² sau 3% raportat la suprafața înregistrată în anul 2006. În intervalul 2006-2018, cea mai mare rată de creștere a suprafeței construite a fost înregistrată în localitățile din vestul municipiului, chiar dacă ierarhia din punct de vedere al suprafeței efective este ușor diferită: Pătrăuți (32% sau 0.79 km²), Șcheia (31% sau 2.36 km²), Moara (27% sau 1.05 km²) și Siminicea (27% sau 0.79 km²). Față de anul 2000, se observă o creștere a suprafeței construite mai mare, de 8.9% în Suceava (1.53 km²) și de 14,9% în Șcheia (1.18 km²).

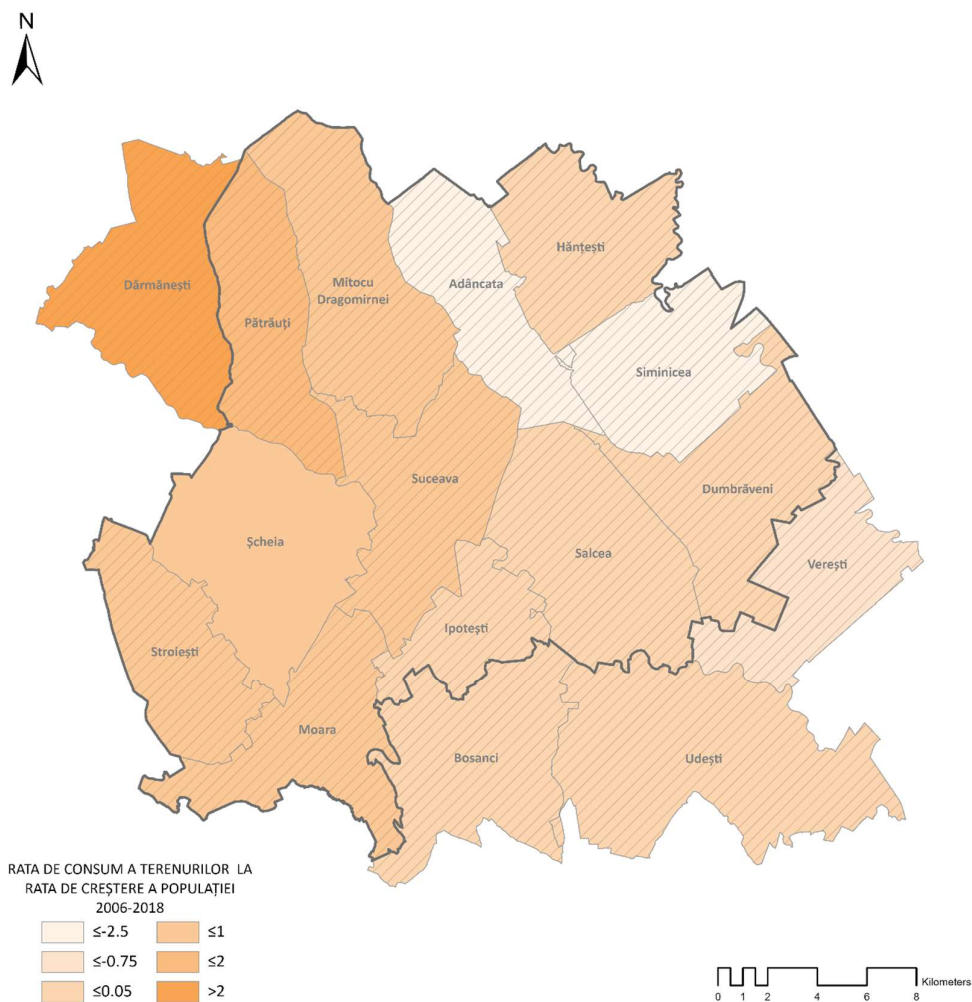
Figura 19. Dinamica suprafeței construite în intervalul 2006 – 2018.



Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date CORINE Land Cover.

Raportul dintre rata de creștere a suprafeței construite și rata de creștere demografică, ne indică dacă expansiunea spațială a fost susținută de o creștere a populației, sau dimpotrivă, a venit pe fundul unei scăderi demografice, generând astfel dinamici de creștere nesustenabile.¹ Aceste formule indică un raport negativ în localitățile Siminicea, Adâncata, Verești, Hăntești și unul pozitiv în municipiul Suceava și celelalte localități, indicând o rată de consum a terenurilor mai lentă decât cea creșterii populației. În interpretarea acestor rezultate trebuie luate în considerare dinamicile demografice aparte ale regiunii Nord-Est, caracterizată de creștere demografică a populației cu domiciliul în contextul trendului negativ înregistrat la nivel național, dinamică influențată și de numărul mare de imigranți din Republica Moldova, care se înregistrează aici pentru a obține cetățenia dar nu locuiesc efectiv în regiune, ceea ce indică faptul că acest indicator nu poate reflecta cu acuratețe dinamicile spațiale reale.

Figura 20. Raportul dintre rata de consum a terenurilor și rata de creștere a populației.

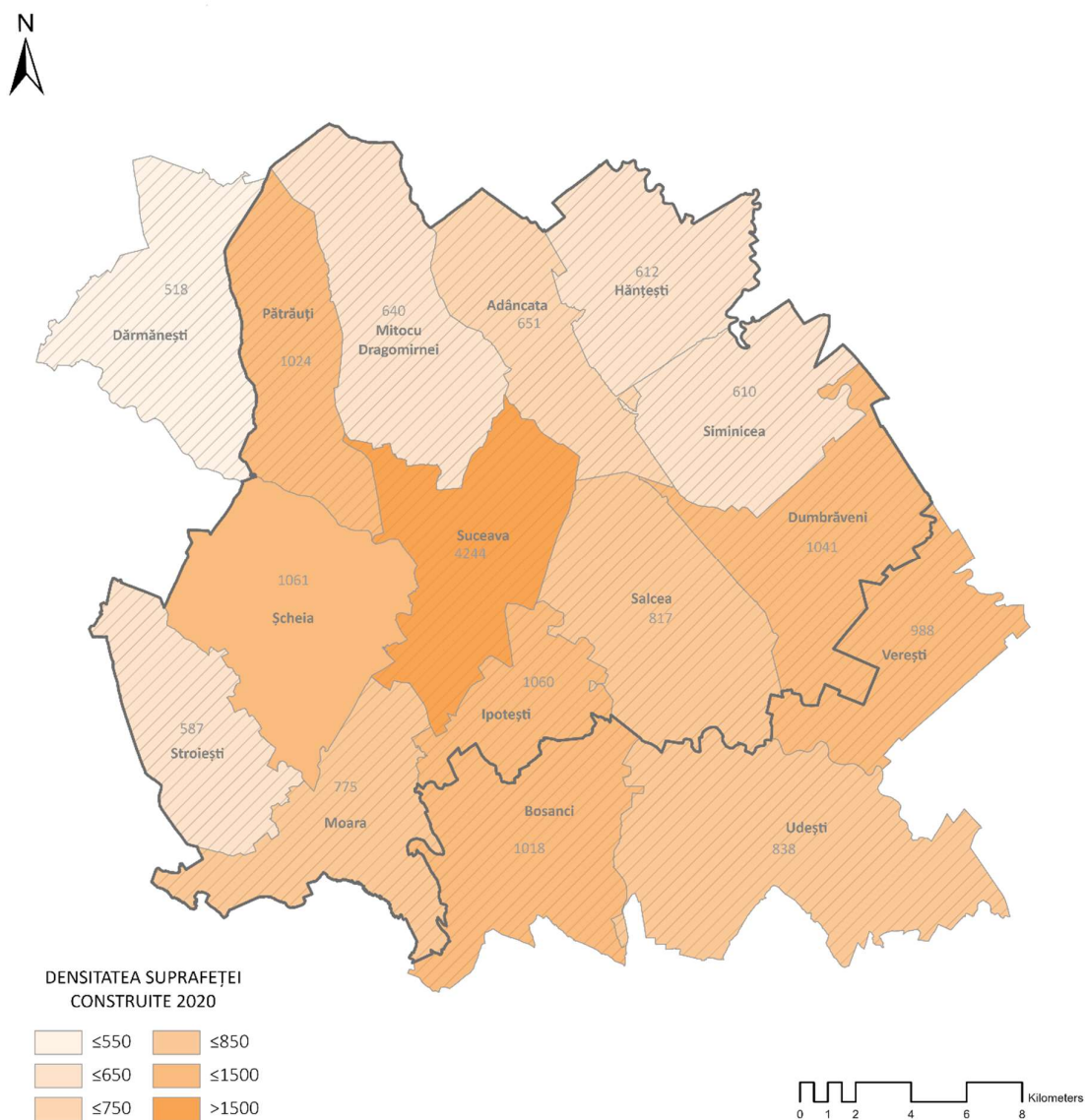


Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date INS TEMPO și CORINE Land Cover.

¹ Avem la dispoziție formula propusă de UN-Habitat ca parte a cadrului obiectivelor de dezvoltare durabilă în perspectiva anului 2030 – LCRPGR, o formulă alternativă propusă de Corbane et al, numită și formula de calcul a eficienței utilizării terenurilor – LUE, dar și raportul dintre modificările procentuale dintre cei doi indicatori. ¹¹

Densitatea populației raportată la suprafața construită ne indică principalele aglomerări urbane și peri-urbane, în timp ce dinamica densității reflectă principalele forme de expansiune, de densificarea sau de dispersie. Municipiul Suceava are o densitate de 4244 loc / km², situându-se ușor sub media polilor de creștere de 4957 loc / km², conform datelor furnizate în 2020 de ANCPPI pentru suprafața perimetrului construit și cele mai recente date demografice. Media densității din zona urbană funcțională este de 808 loc / km², localitățile din sudul și vestul municipiului fiind mai dense față de cele din nordul acestuia. La nivelul UAT-urilor, cele mai dense localități sunt Șcheia (1061 loc / km²), Ipotești (1060 loc / km²) și Pătrăuți (1024 loc / km²), în timp ce cele mai puțin dense sunt concentrate în extremitatea nord-estică a zonei urbane funcționale, și anume Siminicea (610 loc / km²) și Hănțești (612 loc / km²).

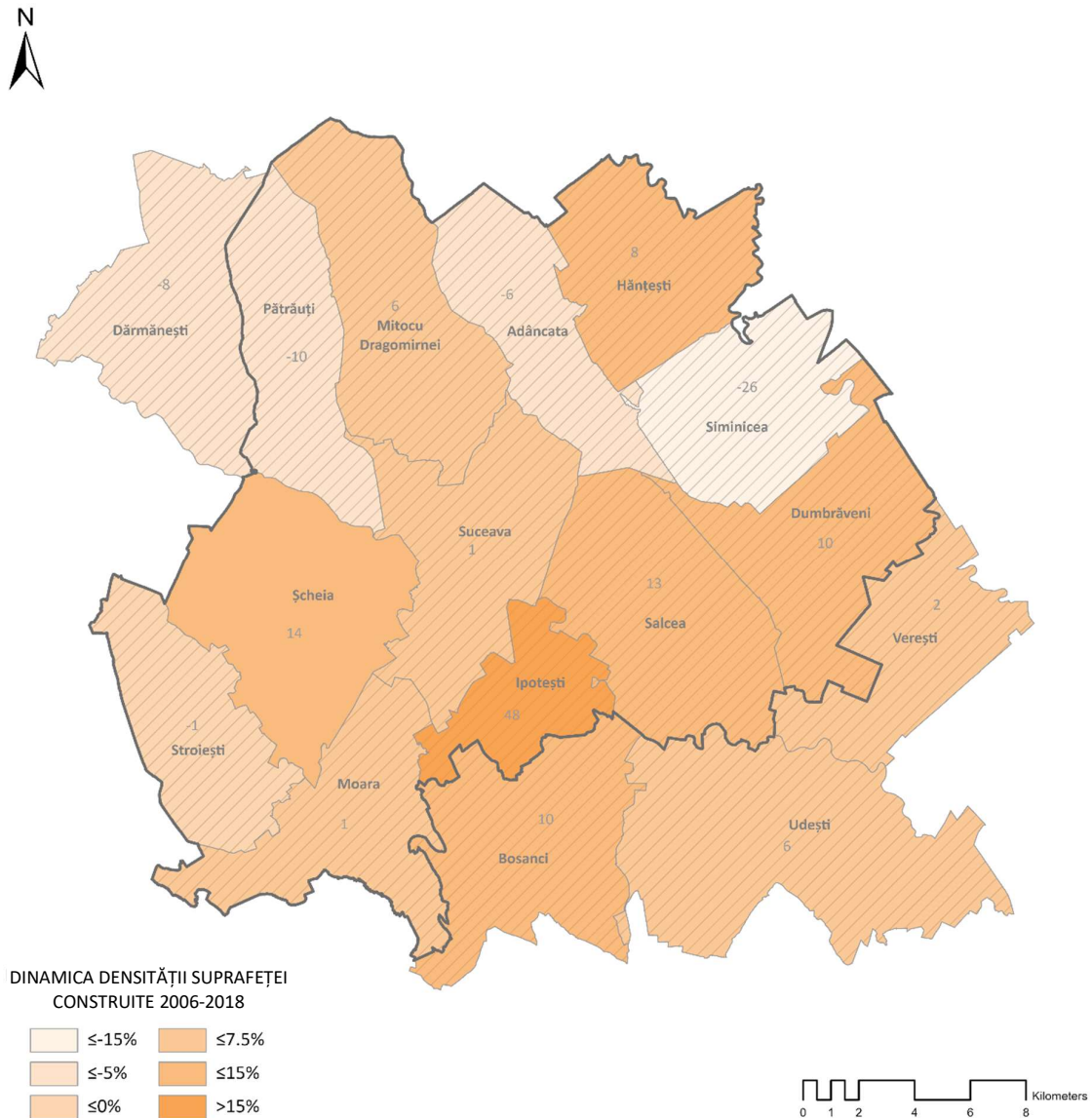
Figura 21. Densitatea suprafeței construite 2020.



Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date INS TEMPO și ANCPPI.

Dinamica densității suprafeței construite ne poate indica localitățile unde perimetrul construit s-a densificat dar și cele ce se confruntă cu fenomenul de dispersie urbană, însă dinamica demografică aparte a regiunii Nord-Est influențează acuratețea acestui indicator în a reflecta cele două fenomene. Analiza comparativă în intervalul 2006-2018, ne indică o creștere cu 1% a densității din municipiul Suceava, cea mai accelerată creștere în localitatea Ipotești (48%), urmată de Șcheia (14%) și Salcea (13%), dar și o scădere a densității în localitățile Siminicea (-26%), Pătrăuți (-10%), Dărmănești (-8%), Adâncata (-6%), și Stroiești (-1%).

Figura 22. Dinamica densității suprafeței construite 2006 – 2018.

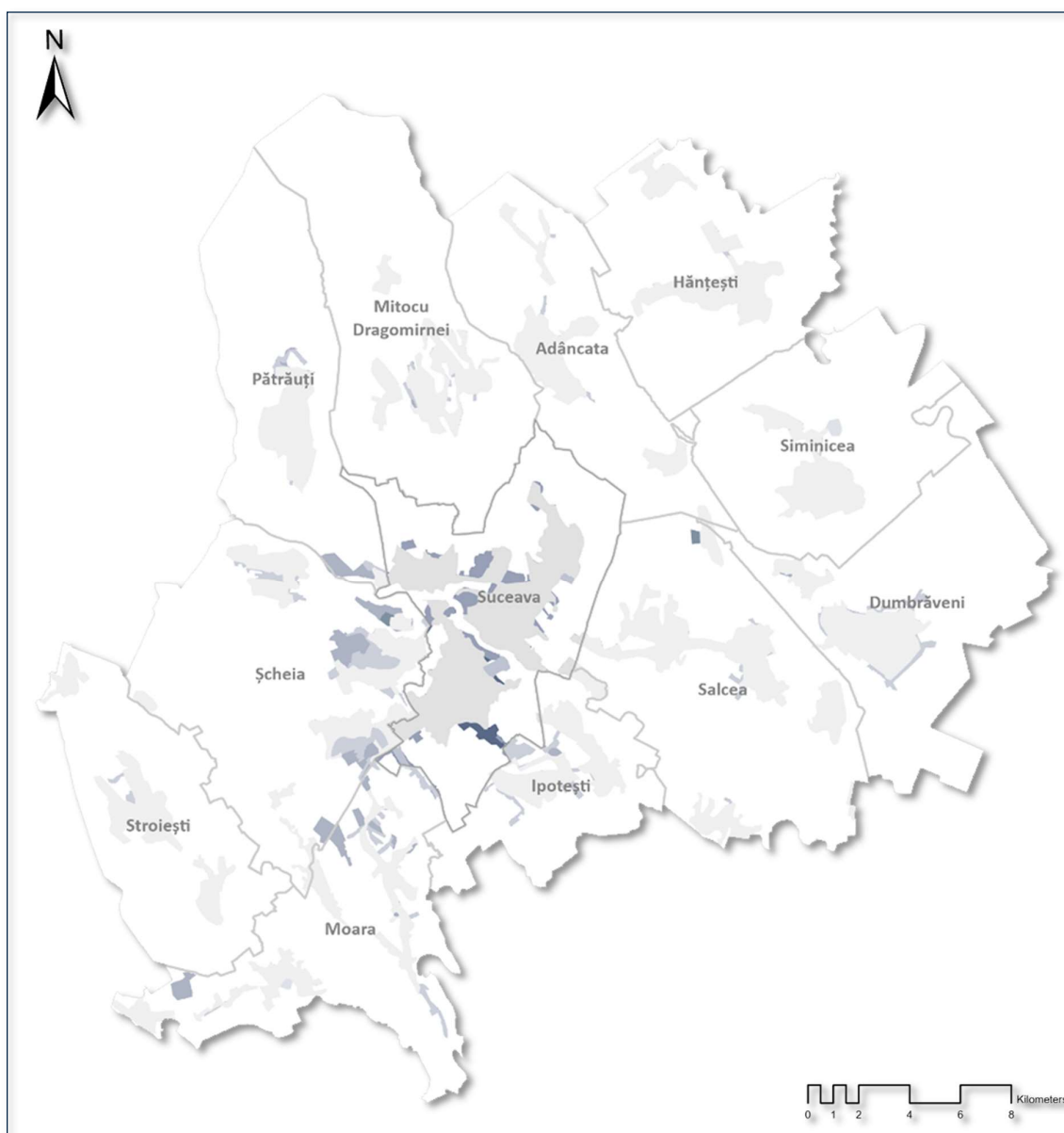


Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date INS TEMPO și CORINE Land Cover.

Dinamicile spațiale: principalele zone de expansiune

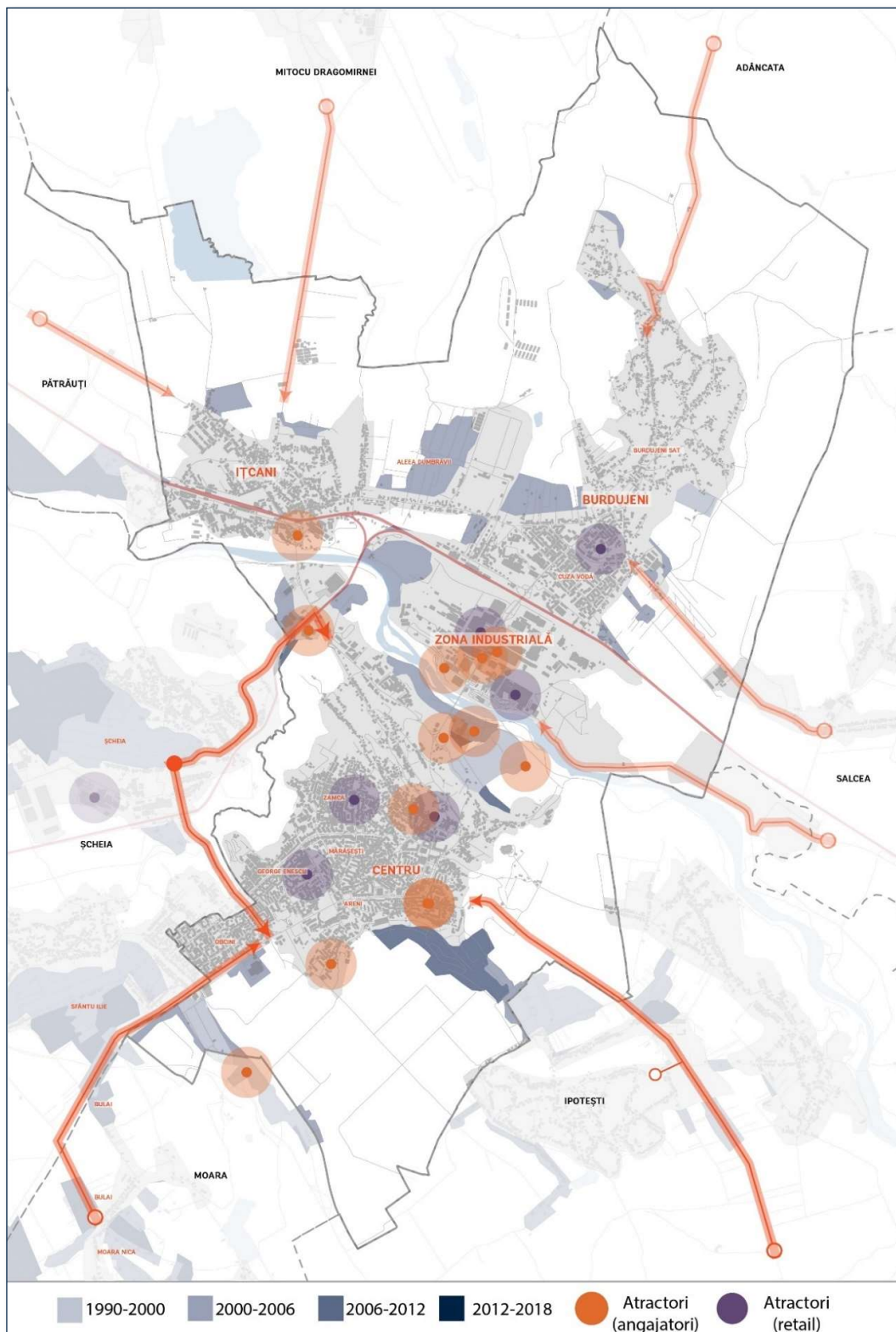
Municipiul Suceava, din poziția de pol de dezvoltare urbană, a continuat să își extindă suprafața construită, din punct de vedere spațial municipiul Suceava putând fi considerat un oraș în expansiune. Principalele zone de expansiune identificate sunt concentrate în vestul orașului Suceava, spre localitățile Șcheia și Moara, în sud-est spre Ipotesti, dar și în nordul orașului (Cartierul Aleea Dumbrăvii). Ca urmare a dinamicilor de expansiune spațială, amprenta urbană a municipiului Suceava și cea a localităților învecinate încep să fuzioneze, **evidențiind astfel necesitatea unei abordări integrate de planificare spațială la nivel metropolitan**, atât în ceea ce privește gestionarea reglementărilor de urbanism, a planurilor de mobilitate dar și a proiectelor de infrastructură edilitară și socială.

Figura 23. Zonele de expansiune spațială din ZUF și ZM Suceava, față de perimetrul construit din 1990.



Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date CORINE Land Cover.

Figura 24. Zonele de expansiune din Suceava și proximitatea orașului și principalii atractori din oraș.



Sursa: autorii, hărți support Open Street Maps și Corine Land Cover

Principala provocare în dezvoltarea durabilă o reprezintă expansiunea urbană necontrolată, mai exact fenomenul de dezvoltare în extenso, sub formă dispersată și de densitate mică, fără o utilizare eficientă în prealabil a resurselor de teren din zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun. Formele de dezvoltare din jurul Sucevei sunt cu precădere nesustenabile, zonele de creștere având un caracter monofuncțional - zone rezidențiale sau parcuri de retail, cu deficiențe în ceea ce privește infrastructura rutieră, pietonală, dar și infrastructura tehnico-edilitară și cea socială. Acest fenomen generează următoarele provocări punctuale:

- costuri suplimentare generate de nevoia extinderii și mentenanței infrastructurii edilitare și de transport spre aceste zone;
- ineficiența livrării serviciilor publice pe un areal mai întins, în zone cu densitate mică;
- ineficiența construirii liniilor de transport în comun / creșterea frecvenței în zone fragmentate, cu densitate mică sau imposibilitatea introducerii liniilor de transport în comun din cauza tramei stradale necorespunzătoare;
- traficul congestionat pe principalele artere ce unesc aceste comunități periurbane de centru, ca urmare a distanței dintre locurile de muncă, cele de socializare, a serviciilor și a zonelor de locuințe;
- pericolul de a dezvolta zone neincluzive, ce nu sunt construite în jurul unei comunități și pot duce la alienare socială din cauza lipsei infrastructurii sociale, a celei pietonale, ceea ce le face inaccesibile fără mașină (tinerilor / vârstnicilor).

Piața rezidențială a reprezentat forma dominantă de dezvoltare din municipiul Suceava și localitățile periurbane, 69,3% din totalul autorizațiilor din ZUF Suceava și 78,5% al celor din municipiu fiind emise pentru construcții rezidențiale. Inelul peri-urban și zona urbană funcțională a Sucevei au crescut mai accelerat față de municipiu, între 2002 și 2019, în Suceava fiind eliberate 3,873 autorizații de construire, în timp ce în celelalte localități din ZUF s-au eliberat 12,627 de autorizații, 9,967 din în primul inel peri-urban. Putem observa conturarea în ultimele două decenii, la periferia orașului, a unor noi cartiere, ce prezintă provocările mai sus amintite dar și diverse particularități ce sunt importante în dezvoltarea integrată a zonei urbane funcționale și în conectarea lor cu orașul, așa cum a reieșit din consultările publice cu societatea civilă:

- **Aleea Dumbrăvii:** situată între cartierele Burdujeni și Ițcani, zona prezintă avantajul proximității de zona centrală (față de celelalte cartiere nou dezvoltate), dar lipsa conexiunilor directe este o provocare care o împiedică să valorifice acest aspect. Geometria tramei stradale nu permite extinderea liniilor de transport în comun în cartier, însă se poate interveni la facilitarea conexiunilor nemotorizate înspre Str. Gheorghe Doja (linia 30). Pentru a reduce dependența față de centru și de automobil și a crește calitatea vieții în cartier este necesară dezvoltarea infrastructurii sociale (școli, dispensar / ambulatoriu) și a dotărilor de cartier (parc, loc de joacă, teren de sport, centru de cartier), ce acum lipsesc cu desăvârșire.

Figura 25. Expansiune urbană în cartierul Aleea Dumbrăvii: amprenta construită în 2011 și 2020.



Sursa: Captura Google Earth

- **Sfântu Ilie / Bulai:** zona s-a dezvoltat și sub imboldul perspectivei dezvoltării unui campus universitar în zonă, plan ce nu s-a concretizat încă. Construirea unui nou campus universitar deschide oportunități în conectarea țesutului urban fragmentat și densificarea zonei, conectarea la rețeaua de transport public prin extinderea liniilor existente, introducerea unor dotări publice care să deservească noile cartiere rezidențiale (spații de socializare, parc) și obținerea unei mixități funcționale care să faciliteze accesibilitatea în interiorul cartierului. Zona este deservită de Școala cu Clasele I – VIII Sfântu Ilie, însă conexiunile cu noua zonă de dezvoltare nu facilitează legăturile pietonale între acestea. În dezvoltarea acestei zone, trebuie însă avute în vedere posibilitățile de conectare la oraș, în special pentru că legătura cartierului Obcini cu centrul orașului a fost identificată ca fiind deficitară, din cauza presiunii puse pe singura cale de acces (Bd. 1 Decembrie).

Figura 26. Expansiune urbană în cartierul Sf. Ilie / Bulai: amprenta construită în 2011 și 2020.



Sursa: Captura Google Earth

- **Șcheia:** zona rezidențială nou dezvoltată din localitatea Șcheia prezintă avantajul proximității de centrul Sucevei și există posibilitatea facilitării de legături nemotorizate prin pădurea Zamca, cu valorificarea sitului arheologic *Cetatea Șcheia*. Zona este deservită de Școala cu Clasele I-VIII Dimitriei Păcurariu și Centrul Medical Șcheia, însă trebuie analizat gradul de aglomerare al acestora ca urmare a creșterii populației cu 40% în ultimii zece ani și extinderea infrastructurii sociale astfel încât ea să acopere noile cerințe. Așezarea prezintă un grad destul de mare de fragmentare și puține oportunități de petrecere a timpului liber în comunitate, însă încurajarea densificării și introducerea unor dotări de cartier (locuri de joacă, parcuri, centru de cartier) va crește calitatea vieții și va facilita accesibilitatea pietonală în comunitate.

Figura 27. Expansiune urbană în cartierul Șcheia: amprenta construită în 2011 și 2020.



Sursa: Captura Google Earth

- **Ipotești:** zona a trecut în ultimii ani, printr-un proces de expansiune spre oraș dar și în zona agricolă dintre satele Ipotești, Lisaura și Tișăuți, ceea ce a dus la fuziunea amprentelor construite ale acestora. Așezarea rămâne una fragmentată, de densitate mică, cu deficiențe în ceea ce privește accesul la infrastructura socială, dotări publice de proximitate și la oportunități de petrecere a timpului liber în comunitate, crescând astfel dependența față de automobil și de centru. Trama stradală și gradul de dispersie nu facilitează deplasările nemotorizate în interiorul comunității. O rezervă de teren cu potențial în conectarea acestei așezări peri-urbane de zona centrală identificată în procesul de consultare cu societatea civilă, este cea din proprietatea Institutului de Cercetări Agricole.

Figura 28. Expansiune urbană în localitatea Ipotești: amprenta construită în 2011 și 2020.



Sursa: Captura Google Earth

Piața spațiilor comerciale și logistice s-a dezvoltat puternic în ultima decadă, Suceava fiind orașul cu cea mai mare suprafață de spațiu comercial raportată la mia de locuitori, de 1,167 m²/1,000 loc. În 2019, în ciuda faptului că Suceava înregistrează cel mai mic mediu salar net din reședințele de județ din regiunea Nord-Est, conform unei analize Cushman & Wakefield Echinox din 2019. Iulius Mall și Suceava Shopping City sunt spațiile comerciale cu cea mai mare suprafață, de 48,500 m² și respectiv 46,000 m², reprezentând 87,9% din totalul de 107,460 m² de la nivelul orașului.

Figura 29. Situația spațiilor de retail în Regiunea Nord-Est.

GENERAL OVERVIEW

| CITY | POPULATION | AVERAGE NET SALARY (€) | UNEMPLOYMENT RATE (%) | MODERN RETAIL STOCK (SQ. M) | RETAIL STOCK DENSITY (SQ. M/1,000 INHABITANTS) |
|--------------|------------|------------------------|-----------------------|-----------------------------|--|
| IASI | 290,422 | 568 | 3.0% | 160,034 | 551 |
| GALATI | 249,432 | 522 | 6.2% | 75,097 | 301 |
| BACAU | 144,307 | 515 | 6.0% | 83,550 | 579 |
| BOTOSANI | 106,847 | 447 | 3.1% | 49,050 | 459 |
| SUCEAVA | 92,121 | 442 | 5.2% | 107,460 | 1,167 |
| PIATRA NEAMT | 85,055 | 445 | 4.6% | 46,263 | 544 |
| FOCSANI | 79,315 | 457 | 4.0% | 54,000 | 681 |
| ROMAN | 50,713 | 445 | 4.6% | 19,100 | 377 |

Source: National Institute of Statistics December 2018, *Census 2011, C&W Echinox

Sursa: Cushman & Wakefield Echinox, Romania Retail Market General Overview, 2019²

² Cushman & Wakefield Echinox, Retail: Regional Cities 2019, Link: https://cwechinox.com/wp-content/uploads/2019/05/CW-Echinox_Romania-Retail-Regional-Cities_2019.pdf, Accessed: 01.19.2021.

*** Traducere: *population* = populație, *average net salary* = salariul mediu net, *unemployment rate* = rata somajului, *modern retail stock (sq.m)* = suprafața spațiilor modern de retail (m²), *retail stock density* = densitatea spațiilor de retail (m²/1,000 loc).

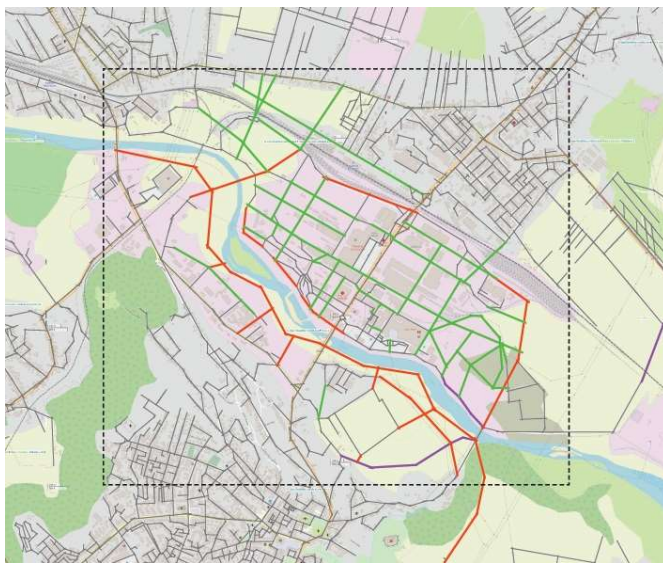
Piața spațiilor de birourilor nu a fost la fel de dinamică, în oraș nefiind dezvoltate proiecte majore în acest sector, cu câteva excepții punctuale în zona centrală (ex. Str. Armenească nr. 2). Lipsa spațiilor de birouri de calitate prezintă un impediment în atragerea de angajatori în oraș, însă acest sector este unul cu potențial de dezvoltare.

Fosta zonă industrială, aflată între zona centrală a Sucevei și cartierele Burdujeni și Ițcani, se află într-un proces de tranziție și refuncționalizare. Aici au fost dezvoltate principalele proiecte de retail, (Iulius Mall, Suceava Shopping City) de-a lungul axului principal de mobilitate – Calea Unirii dar și alte spații logistice și comerciale, pe celălalt mal al râului Suceava, de-a lungul drumului E58, în apropiere de Ițcani (Selgros, Romstal, fabrica Betty Ice). Zona se confruntă cu o serie de provocări specifice țesutului urban industrial, precum: permeabilitatea redusă și accesibilitatea pietonală deficitară, ce au fost perpetuate apoi de tipologia noilor proiecte, prin dezvoltarea mono-funcțională, orientată spre automobil a unor parcele de mari dimensiuni.

Această zonă are un potențial important de valorificare atât în scopuri economice cât și urbanistic, pentru a facilita legătura dintre nordul și sudul orașului. Zona este una de interes pentru dezvoltatori, însă administrația publică trebuie să aibă o abordare proactivă în definirea principalelor direcții de dezvoltare și în gestionarea activelor publice, astfel încât să faciliteze dezvoltarea echilibrată a zonei. Pentru o dezvoltare armonioasă trebuie încurajată mixitatea funcțională în zonă, cu precăderea introducerea de noi activități economice dar și posibil a unor ansambluri de locuințe, având în vedere totuși activitățile existente în zonă. Direcțiile de dezvoltare și refuncționalizare trebuie să fie predefinite prin elaborarea de către administrația publică a unui PUZ director, astfel încât să se asigure compatibilitatea funcțiunilor și să se evite posibilele conflicte apărute în urma dezvoltării organice a parcelelor.

Dezvoltarea zonei deschide oportunități în facilitarea conexiunilor între arealele urbane ale orașului și în creșterea gradului de accesibilitate cu mijloace nemotorizate de transport în interiorul zonei. Aceste oportunități pot fi valorificate prin densificarea tramei stradale și separarea traficului auto de intensitate mare, de traficul nemotorizat. Totodată, pentru a încuraja mixitatea funcțională, se recomandă stabilirea unor direcții urbanistice care să promoveze dezvoltarea parcelelor la o scară prietenoasă oamenilor, prin crearea de spații publice în jurul clădirilor și introducerea de mobilier urban. Investițiile publice în infrastructură și regenerarea spațiului public reprezintă un instrument de stimulare a investițiilor private și reconversie a fostelor zone industriale.

Figura 30. Propunere de densificare a tramei stradale în zona industrială și conectare la malurile râului.



Sursa: Analiza Space SyntaX, pentru SIDU Suceava – Anexa .

LOCUIREA LA NIVELUL ZONEI URBANE FUNCȚIONALE SUCEAVA

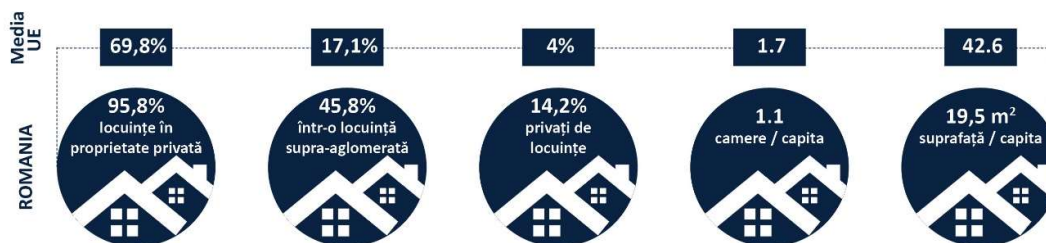
Locuirea în România în raport cu contextul European

Accesul cetățenilor la locuințe de calitate este un drept fundamental, iar dinamica fondului locativ ne poate indica atât gradul de accesibilitate al locuințelor, cât și atractivitatea anumitor zone pe piața imobiliară și un eventual fenomen de expansiune necontrolată sau dispersie, atunci când dinamica suprafeței locuibile este coroborată cu dinamica demografică. La nivel European, acest indicator a fost analizat în cadrul celui mai recent Flash Eurobarometer, publicat în 2016, prin evaluarea gradului de satisfacție cu privire la *ușurința de a găsi o locuință bună la un preț rezonabil* în 83 de orașe, incluzând toate capitalele europene – în România au fost analizate orașele București, Cluj-Napoca și Piatra-Neamț. Din cei intervievați, peste 50% se declară satisfăcuți / oarecum satisfăcuți, însă nivelul de satisfacție este mai scăzut în rândul locuitorilor din capitalele Europei, majoritatea populației fiind satisfăcută doar în Atena (62%) și Zagreb (50%), iar în 15 capitale mai puțin de 20% din populație s-a declarat satisfăcută. Totodată, locuitorii din centrul orașelor s-au declarat în general mai puțin satisfăcuți față de cei din zona metropolitană. Rezultatele colectate pentru România indică faptul că aproximativ 48,6% din respondenți s-au declarat satisfăcuți / oarecum satisfăcuți, cel mai mare procent fiind înregistrat în Piatra Neamț (60%) iar cel mai redus în Cluj-Napoca (44%). De asemenea, barometrul a evaluat *gradul de satisfacție față de locuința actuală*, iar 63 din 83 de orașe au înregistrat un procent de satisfacție mai mare de 90%. La nivelul României, gradul de satisfacție parțială sau totală a fost de 87,6%, mai scăzut în București (81%) față de Cluj Napoca (93%) și Piatra Neamț (89%).

Conform statisticilor Eurostat pentru 2019, România înregistra cel mai mare procent al populației care locuiește într-o locuință proprietate privată (95,8%) – față de media EU-27 de 69,8%, **dar și cel mai mare procent al populației care trăiește într-o locuință supra-aglomerată (45,8%)** – față de media EU-27 de 17,1% și cel mai mare procent al populației private de locuințe de calitate (14,2%) – față de media EU-27 de 4%. Este important de menționat totuși că România a înregistrat o rată mare de îmbunătățire a acestor indicatori în perioada 2012-2018. În ceea ce privește calitatea locuirii, România alături de Polonia și Croația înregistrau cel mai mic număr de camere pe cap de locuitor (1.1) din Uniunea Europeană – EU 27, unde se înregistra o medie de 1.7 camere, dar și cea mai mică suprafață locuibilă pe cap de locuitor (19,5 m²) – față de media UE de 42,56 m².

Raportul The State of Housing in EU 2019 evidențiază faptul că Uniunea Europeană trece în continuare printr-o criză locativă ce se manifestă mai puternic la nivelul zonelor urbane, în special în sectorul locuințelor sociale/accesibile ca preț, ceea ce adâncește gradul de diviziune socială. La nivel european, în 2019, 10,1% din gospodăriile și 37,1% din gospodăriile vulnerabile, cu risc ridicat de sărăcie, foloseau mai mult de 40% din venituri pentru cheltuieli legate de locuință. România se sita sub media europeană, cu o rată de 8,6% din populația generală, o ameliorare semnificativă față de anu 2012, când la nivel european media era de 11,4% iar România înregistra o rată de 18,4%. De asemenea, în cadrul populației vulnerabile, România înregistra în 2019 o pondere de 29,7%, sub media Europeană și valoarea de 45% înregistrată în anul 2012, atunci când se situa peste media UE de 38,1%.

Figura 31. Indicatori privind locuirea – analiza comparativă dintre media EU și România.



Sursa: INS TEMPO și EUROSTAT.

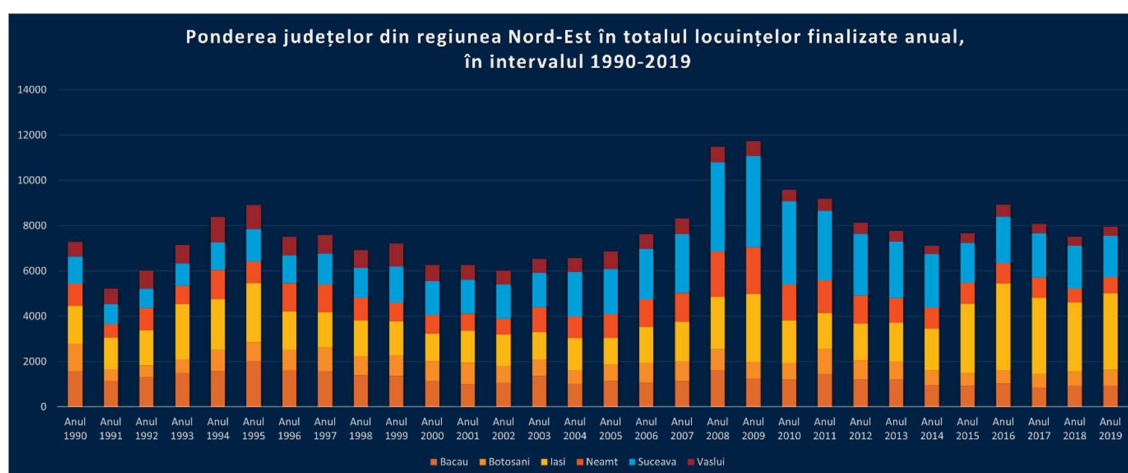
Dinamica locuirii: contextul național, regional și local

Totalul numărului de locuințe finalizate în cursul anului 2019 la nivel național era conform celor mai recente date puse la dispoziție de INS de 67.488 unități, depășind pentru prima dată foarte pragul maximal de 67.255 unități, înregistrat în anul 2008. Vârful imobiliar înregistrat înainte de instalarea crizei economice din 2008, a fost urmat de o perioadă în care numărul locuințelor noi a scăzut brusc între 2008-2010, cu -27,3% față de vârful din 2008, iar apoi moderat dar continuu până la pragul de 43.587 unități în 2013. La nivelul regiunilor, cea mai mare pondere din totalul unităților înregistrate la nivel național o avea regiunea București-Ilfov (22%), urmată de regiunea Nord-Vest (19%).

Ponderea regiunii Nord-Est în numărul total de locuințe finalizate în 2019 a fost de 11,8% (7.950 de unități), clasându-se pe locul trei în ierarhia regiunilor (cu excepția liderului București-Ilfov), după regiunile Nord-Vest și Centru. În intervalul 1990 -2007 dar și 2010-2012 regiunea a avut cele mai multe unități finalizate pe an, surclasând chiar și regiunea București-Ilfov, iar în intervalul 2013-2016 ea a fost surclasată doar de regiunea București-Ilfov. Județul Suceava a avut în intervalul 1999-2014 cea mai mare pondere în totalul județului, atingând vârful de 4013 unități în anul 2009, clasându-se apoi pe locul doi după județul Iași.

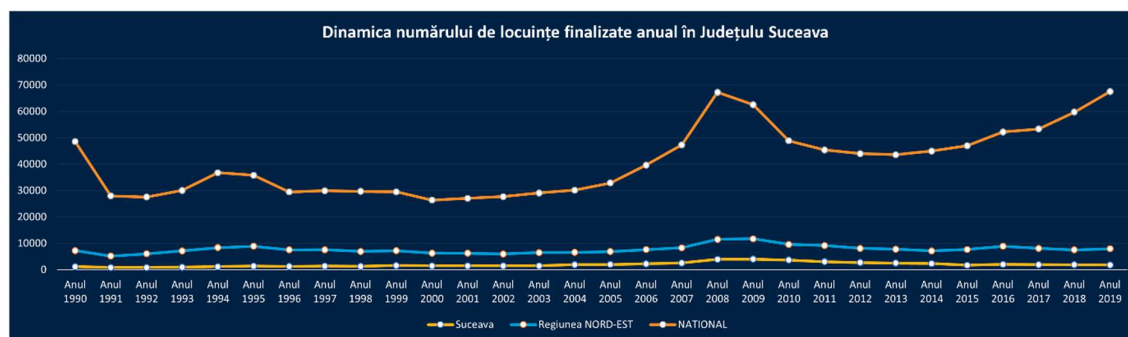
În timp ce media națională a început să crească constant după 2013, redresându-se după criza economică, dinamica regională și județeană a continuat să fie una descendentă, totalul județean din anul 2019 fiind cu 45,4% mai mic față de vârful din anul 2009 iar la nivelul regiunii cu 67,7% mai mic față de vârful din anul 2009.

Figura 32. Ponderea județelor din regiunea Nord-Est în totalul locuințelor finalizate între 1990 – 2019.



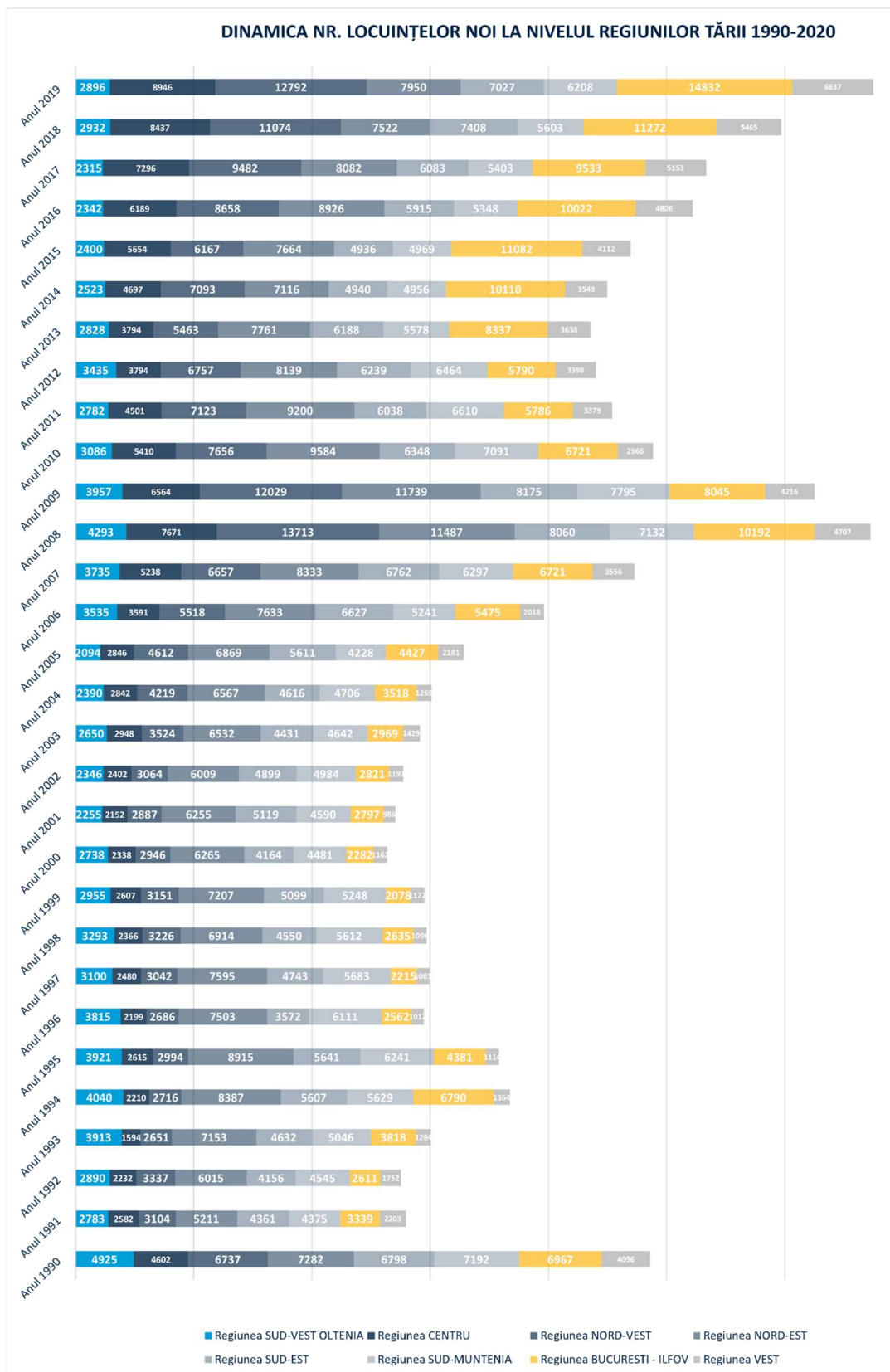
Sursa: prelucrare date INS TEMPO.

Figura 33. Dinamica numărului de locuințe finalizate anual între 1990-2020 – analiza comparativă.



Sursa: prelucrare date INS TEMPO.

Figura 34. Dinamica locuințelor finalizate anual în regiunile țării, în perioada 1990-2020.

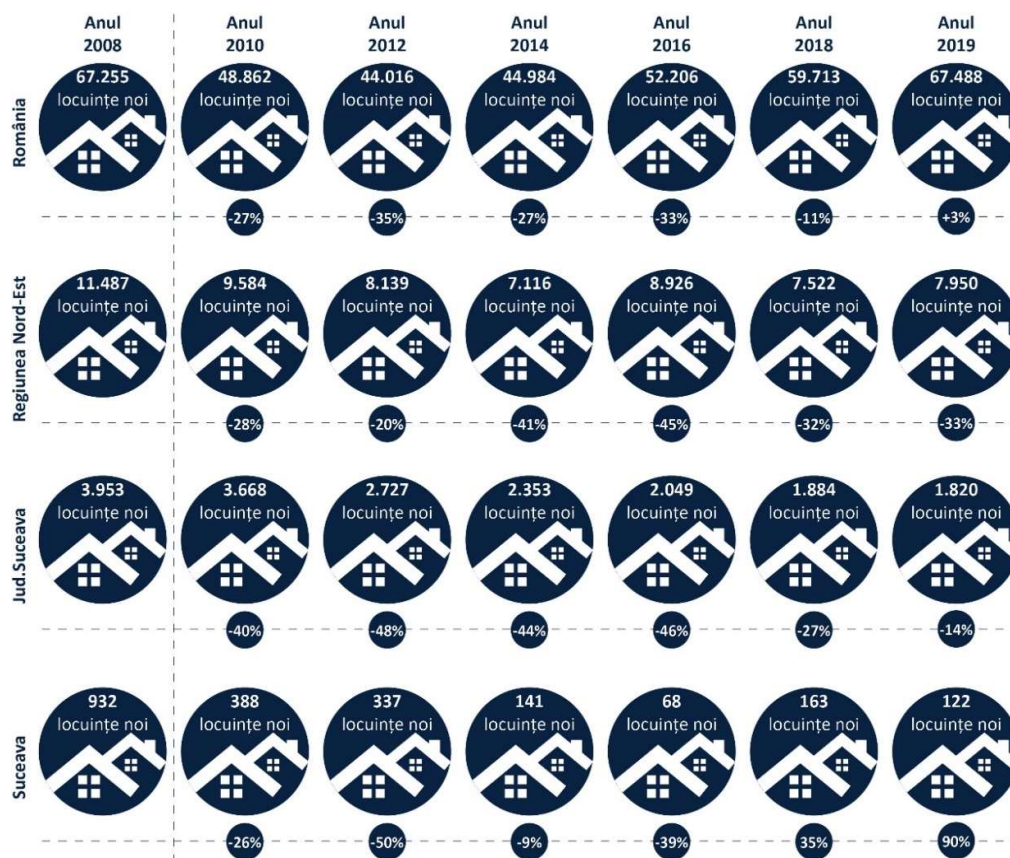


Sursa: prelucrare date INS TEMPO.

Dinamica locuirii: Zona urbană funcțională Suceava

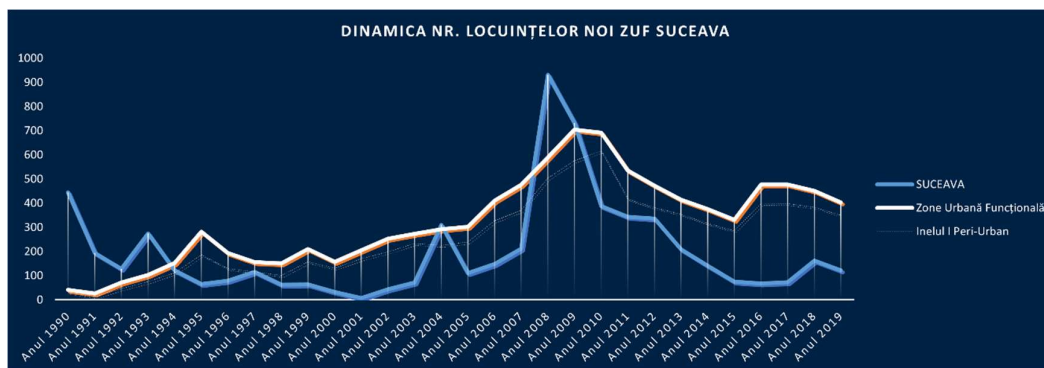
În Municipiul Suceava în 2019 exista un total de 42.485 de unități, dintre care 122 finalizate în anul 2019, cu 86,9% mai puține față de vârful atins în anul 2008, de 932 de unități. La nivelul celorlalte localități componente zonei urbane funcționale Suceava, în anul 2019, au fost finalizate 403 unități, 86,8% (350 unități) din acestea fiind concentrate în localitățile inelului peri-urban al Sucevei. Totalul de 525 de unități din ZUF Suceava reprezintă 28,8% din totalul unităților din județul Suceava. Pe de altă parte, cele 525 de unități reprezintă 35,5% din totalul atins în anul de vârf (2008).

Figura 35. Dinamica locuințelor terminate – evoluție comparativă la nivel național, regional și județean.



Sursa: prelucrare date INS TEMPO

Figura 36. Dinamica locuințelor finalizate anual în mun. Suceava și ZUF Suceava, în perioada 1990-2020.

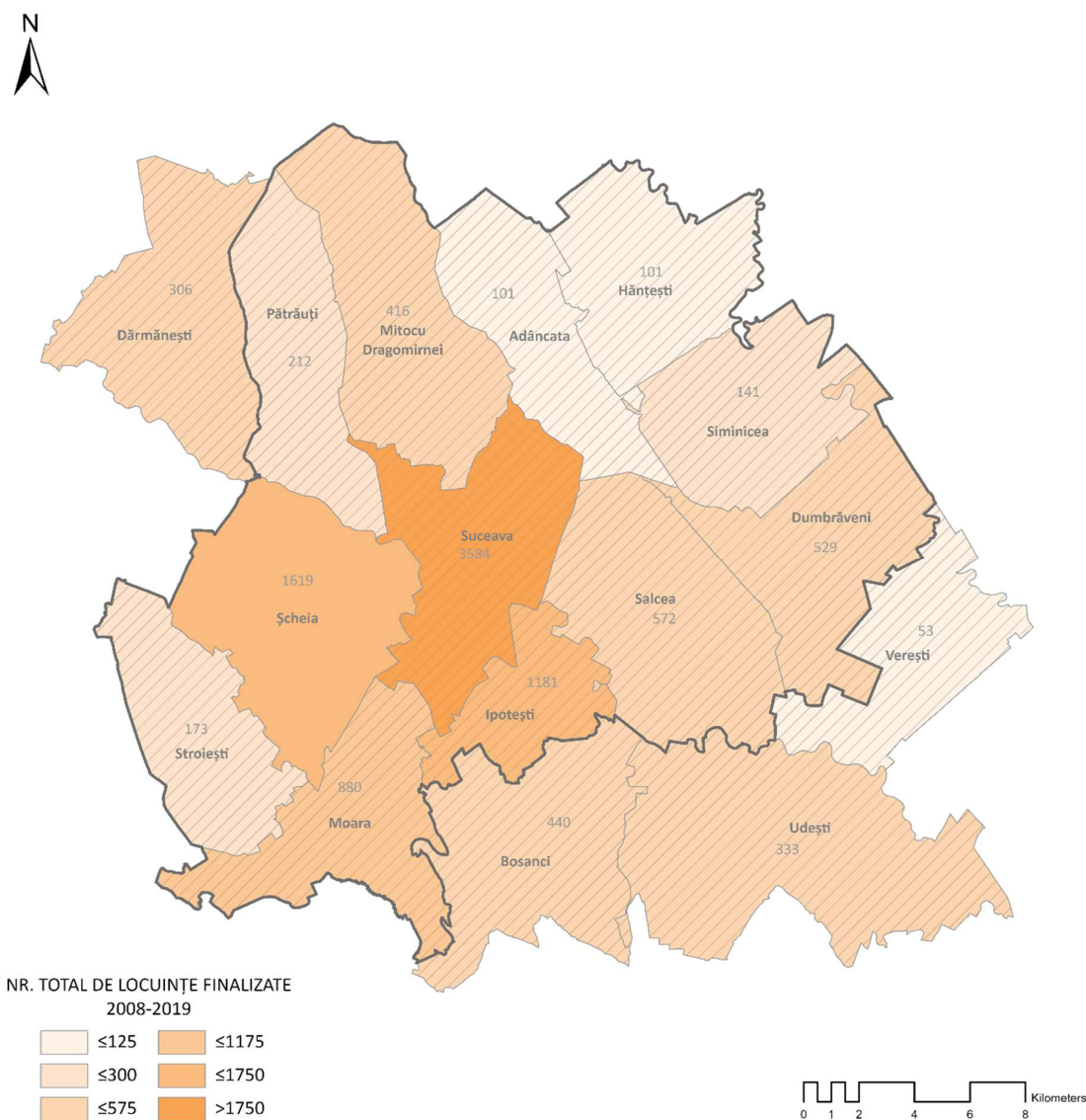


Sursa: prelucrare date INS TEMPO

Conform datelor puse la dispoziție de INS, în intervalul 2008-2019 numărul total de locuințe a crescut cu 9,4% în municipiul Suceava (3.584 unități) și cu 17,8% (5.925 unități) în celelalte localități din ZUF Suceava, mai accelerat în cadrul primului inel peri-urban, acolo unde procentul locuințelor a crescut cu 26.3%, adică 4.981 unități, ce reprezintă 84% din totalul zonei urbane funcționale.

Dinamica numărului de locuințe finalizate în intervalul 2008-2019, indică un interes crescut în cadrul zonei urbane funcționale pentru localitățile din sudul municipiului Suceava: Șcheia (1.619 unități), Ipotești (1.181 unități) și Moara (880 unități), urmate apoi de orașul Salcea unde au fost finalizate 572 de unități în acest interval. La polul opus se află localitatea Verești (53 unități), aflată în afara ZUF Suceava, dar parte a zonei metropolitane Suceava, și localitățile din extremitatea nordică a zonei urbane funcționale – Adâncata (101 unități) și Hântești (101 unități).

Figura 37. Număr total autorizații construire în ZUF și ZM Suceava.

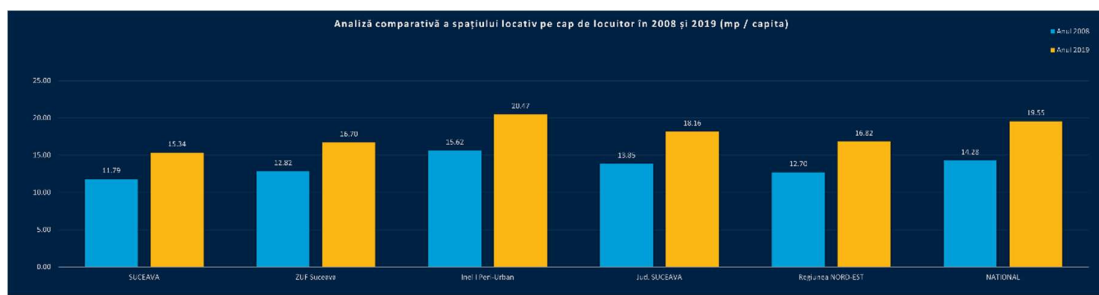


Sursa: prelucrare și vizualizare date INS TEMPO, LOC108B.

Calitatea locuințelor: gradul de aglomerare

Suprafața medie locuibilă pe cap de locuitor era în 2019 de 15.34 m² în municipiul Suceava și de 16.7 m² în ZUF Suceava, ambele situându-se sub media județeană de 18.16 m² pe cap de locuitor și sub cea națională de 19.55 m² pe cap de locuitor. Se remarcă localitățile din primul inel peri-urban ce au o media a suprafeței locuibile de 20.47 m² pe cap de locuitor. Spațiul localitv raportat la numărul de locuitori ne indică atât calitatea locuirii, prin gradul de aglomerare, dar poate reflecta și dinamica de expansiune spațială, mai exact consumului de teren excesiv și dezvoltarea spațială de densitate mică.

Figura 38. Analiza comparativă a evoluției spațiului locativ pe cap de locuitor

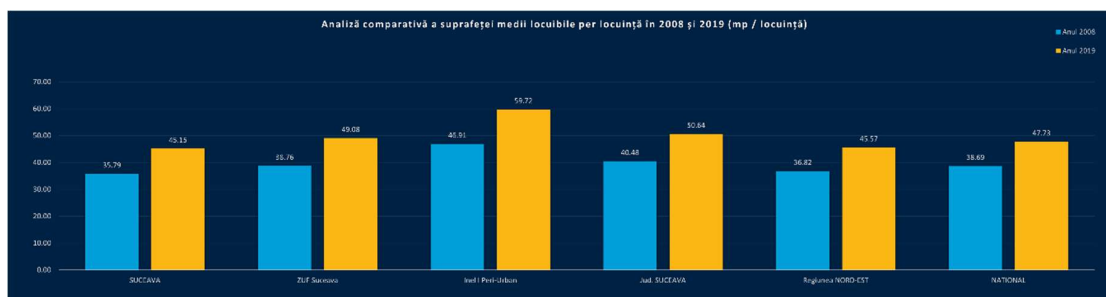


Sursa: prelucrare date INS TEMPO, LOC103B.

În același timp, în intervalul 2008-2019, suprafața locuibilă a municipiului Suceava și a zonei urbane funcționale Suceava a crescut cu 37,99% și respective 43,69%, mai accelerat față de media națională, însă datorită dinamicilor demografice aparte ale regiunii, ce a înregistrat o creștere a populației cu domiciliul, suprafața locuibilă pe cap de locuitor a înregistrat o rată de creștere mai mică față de media națională. Având în vedere fenomenul de migrație externă dar și de migrație dinspre Republica Moldova, rezultând într-un număr semnificativ de locuitori cu reședința oficială în regiune dar care nu locuiesc efectiv aici, imaginea reală va fi obținută în urma recensământului ce urmează a avea lor în anul 2021.

Suprafața medie locuibilă per locuință a fost în anul 2019 de 45.15 m² în municipiul Suceava, mai mică față de media din ZUF Suceava de 49,08 m² dar și de media națională de 47.73 m² și de cea regională de 45.57 m², chiar dacă rata de creștere înregistrată la nivelul municipiului a fost de 26,15%, mai mare față de media națională (23,38%) și regională (23,75%), ca urmare a unui prag de referință mai mic în anul 2008. Suprafața medie locuibilă per locuință a crescut cel mai accelerat în localitățile din primul inel peri-urban, indicând un proces de peri-urbanizare, de la 46.91 m² per locuință în 2008 la 59.72 m² per locuință în 2019. Per total, acest indicator ne reflectă o calitate mai mică a locuirii, prin prisma ratei de aglomerare a locuințelor, în municipiul Suceava față de media națională și chiar de cea regională. Pe de altă parte, în ZUF Suceava și în special în inelul peri-urban, există spații mai generoase față de media națională și regională, indicând o calitate mai bună a locuirii.

Figura 39. Analiza comparativă a evoluției suprafeței medii locuibile per locuință.

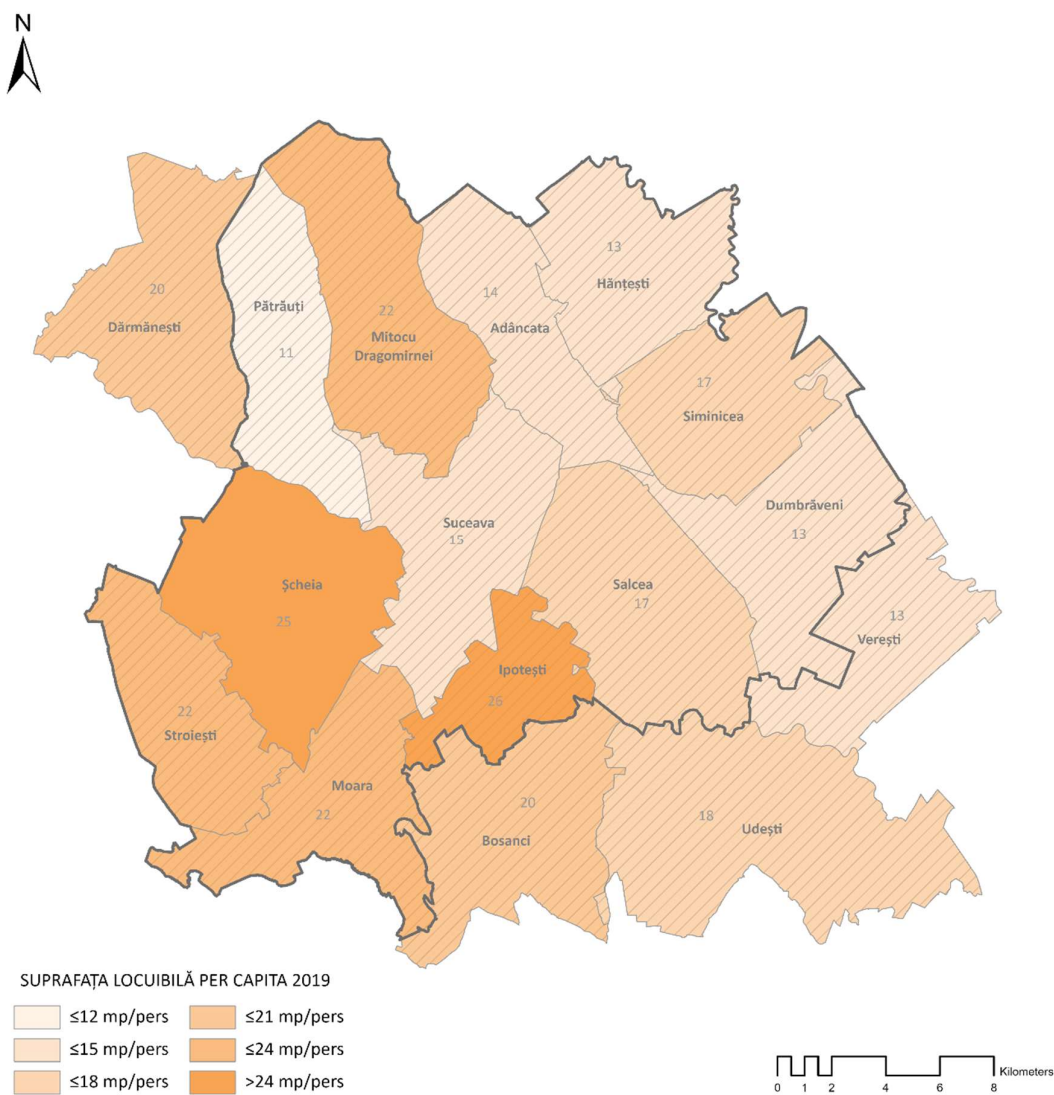


Sursa: prelucrare date INS TEMPO, LOC103B.

Numărul mediu de camere pe cap de locuitor, era în 2019 la nivelul jud. Suceava de 1.02 camere / persoană iar la nivelul regiunii Nord-Est de 0.99 camere / persoană, sub media națională de 1.11 camere / persoană – comparativ media UE este de 1,7 camere / persoană. De asemenea, numărul mediu de camere per locuință la nivelul județului era de 2.84 camere / locuință, mai mare față de media regională, de 2.69 camere / locuință și de cea națională, de 2.73 camere / locuință, **indicând astfel un număr mai mare de persoane ce locuiesc în aceeași gospodărie, față de regiune și de media națională.**

Localitățile cu cea mai generoasă suprafață locuibilă per capita sunt Ipotești (26 m² / persoană) și Șcheia (25 m² / persoană), în timp ce cea mai mică suprafață locuibilă per capita se înregistrează în Pătrăuți, unde media este de doar 11 m² / persoană. În municipiul Suceava și opt din localitățile componente zonei urbane funcționale sau zonei metropolitane, spațiul locativ per capita este mai mic față de media Uniunii Europene, de 19,5 m² / persoană.

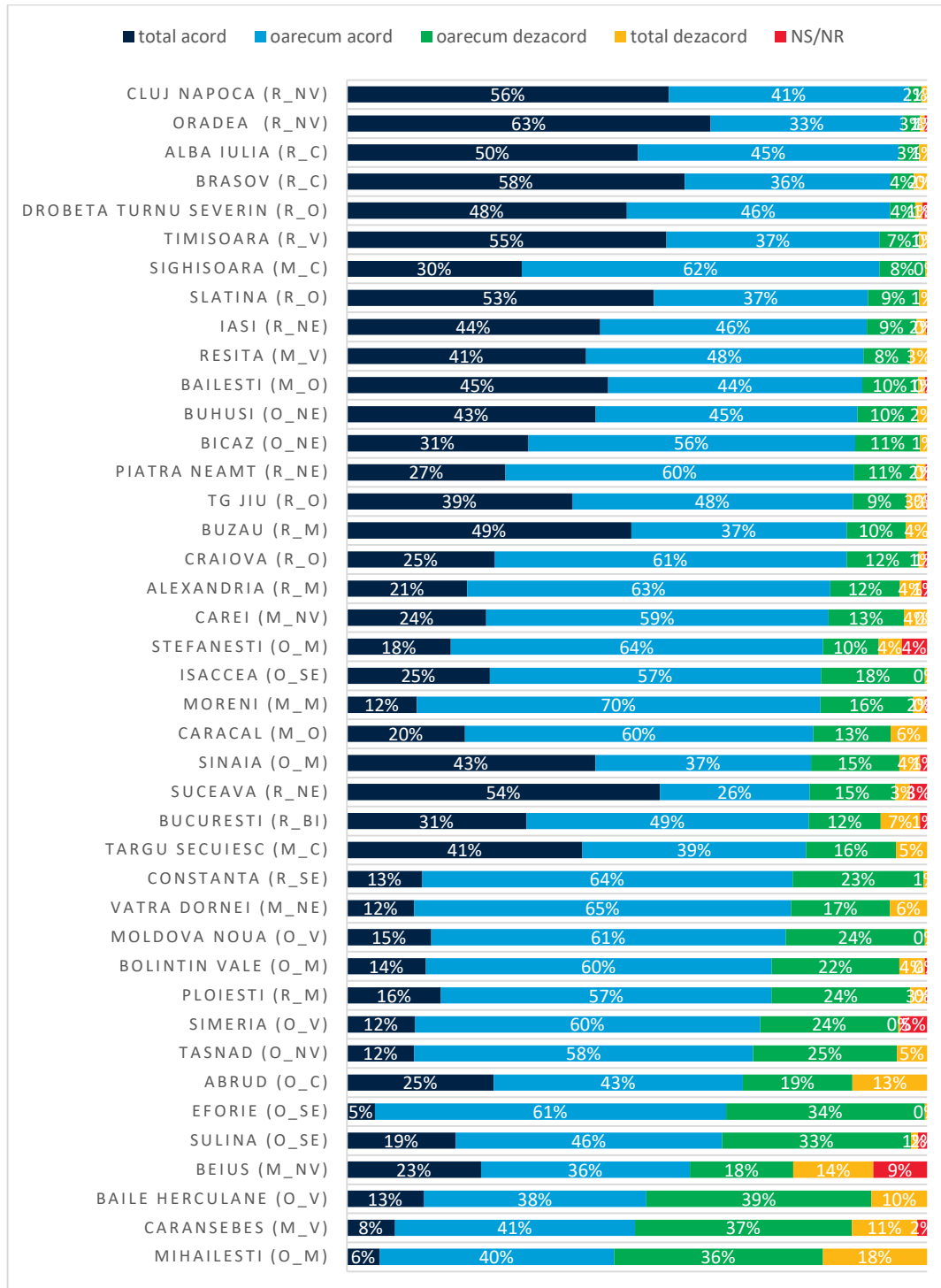
Figura 40. Spațiu locativ pe cap de locuitor în 2020.



Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date INS TEMPO, LOC103B.

Gradul de satisfacție față de locuirea în orașul Suceava, analizat în cadrul Barometrului Urban realizat în cadrul proiectului prin care este elaborată Politica Urbană a României, poziționează Suceava pe locul 25 din 41 de orașe analizate, 52% declarându-se total mulțumiți însă 17% oarecum nemulțumiți sau total nemulțumiți

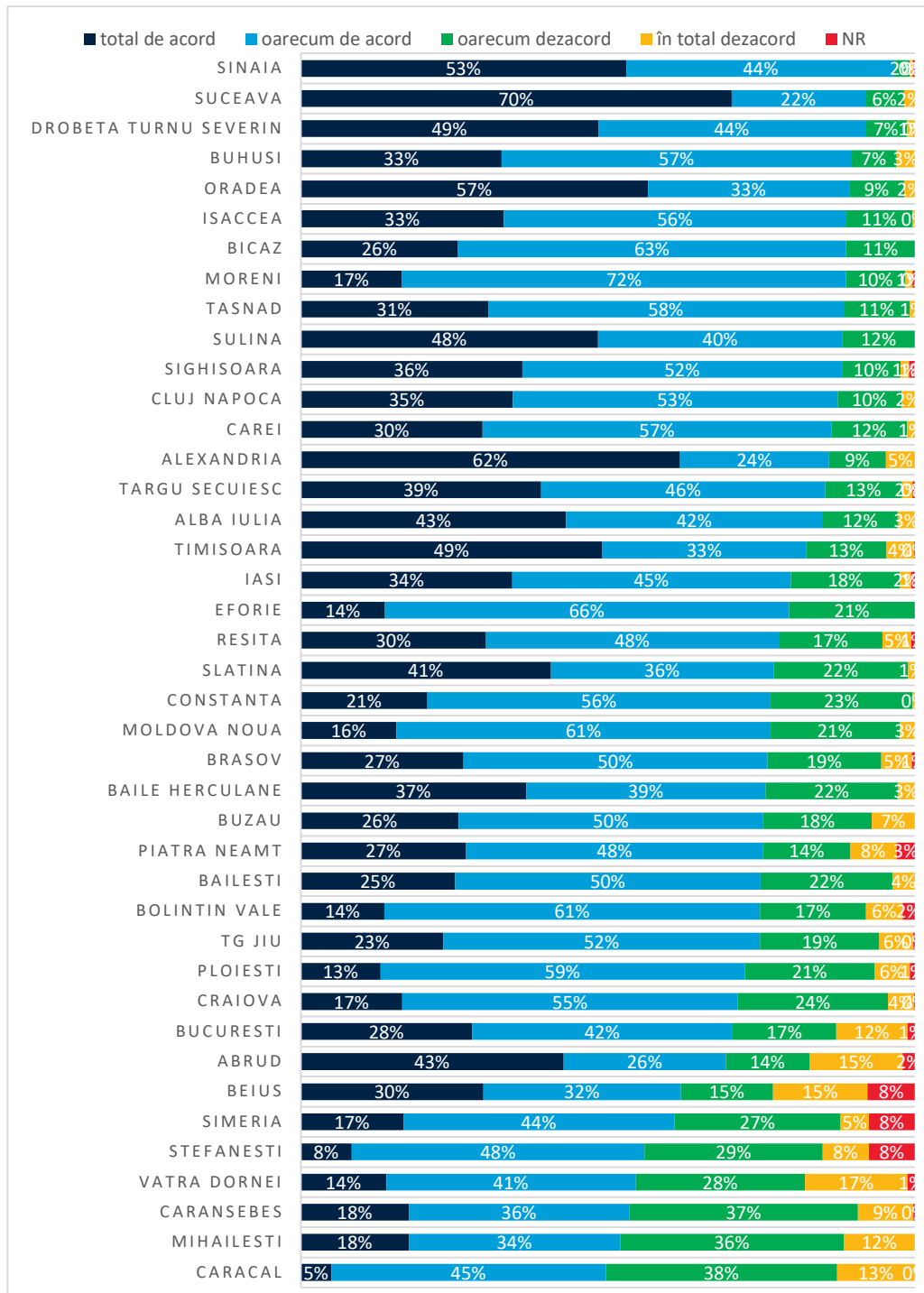
Figura 41. În ce măsură sunteți de acord cu următoarea afirmație: sunt mulțumit/ă să locuiesc în...[orașul dvs.]-comparație



Sursa: Politica Urbană a României, Barometrul privind Calitatea Vieții 2020.

În ceea ce privește siguranța în cartiere, Suceava se situează pe locul al doilea în ierarhia celor 41 de orașe analizate în cadrul Barometrului Urban, cu 70% din populație fiind total de acord cu afirmația 'mă simt în siguranță în cartierul meu' și 22% din populație fiind oarecum de acord, un procent de doar 1% fiind în total dezacord.

Figura 42. În ce măsură sunteți de acord cu afirmația „mă simt în siguranță în cartierul meu”.



Sursa: Politica Urbană a României, Barometrul privind Calitatea Vieții 2020.

ANALIZA DIAGNOSTIC: CONCLUZII, PROVOCĂRI, TENDINȚE ȘI RECOMANDĂRI

| Provocări, tendințe și nevoi identificate | Recomandări |
|--|---|
| Dinamicile spațiale și principalele zone de dezvoltare | |
| <p>Suceava se află într-un proces de expansiune urbană necontrolată sub formă dispersată și de densitatea mică, fără o utilizare eficientă în prealabil a resurselor de teren din zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun (ex. cartierele Aleea Dumbrăvii, Șcheia, Lisaura – Iptești, Sf. Ilie, Bulai etc.)</p> <p>Este vizibil procesul de suburbanizare la periferia orașului, în special în zona de nord-vest și sud-est a orașului dar și în localitățile periurbane, din care se evidențiază Șcheia.</p> <p>Formele de dezvoltare sunt cu precădere nesustenabile, zonele de creștere având un caracter monofuncționale - zone rezidențiale sau parcuri de retail, cu deficiențe în ceea ce privește infrastructura rutieră, pietonală, dar și infrastructura tehnico-edilitară și cea socială. Acest fenomen generează următoarele provocări:</p> <ul style="list-style-type: none"> • costuri suplimentare generate de nevoia extinderii și mentenanței infrastructurii edilitare și de transport spre aceste zone; • ineficiența livrării serviciilor publice pe un areal mai întins, în zone cu densitate mica; • ineficiența construirii liniilor de transport în comun / creșterea frecvenței în zone fragmentate, cu densitate mică; • traficul congestionat pe principalele artere ce unesc aceste comunități periurbane de centru, ca urmare a distanței dintre locurile de muncă, cele de socializare, a serviciilor și a zonelor de locuințe; • ansambluri de locuințe neincluzive, fără infrastructură socială și pietonală, inaccesibile fără mașină (tinerilor / vârstnicilor), ce nu sunt construite în jurul unei comunități și pot duce la alienare socială. | <ul style="list-style-type: none"> • Planificare urbană proactivă care să limiteze expansiunea urbană necontrolată și să faciliteze implementarea unor politici care să stimuleze densificarea, compactarea și diversificarea funcțională a zonele ce nu respectă principiile de dezvoltare durabilă. • Alinierea planurilor de dezvoltare cu cele de mobilitate / transport și de echipare edilitară, pentru a asigura accesul echitabil la servicii publice și a reduce dependența de autoturism. • Inventarierea resurselor de teren și a patrimoniului construit pentru identificarea celor cu potențial de dezvoltare și valorificare în scop economic, rezidențial sau de utilitate publică - atât active publice din gestiunea primăriei, cât și a celor din gestiunea altor instituții publice. Un instrument critic în gestionarea acestor informații dar și în transparentizare și facilitarea dialogului în procesul de dezvoltare urbană este sistemul GIS, pe care orașul ar trebui să îl perfecționeze constant. • Identificarea unor posibile resurse de teren sau patrimoniu construit care să fie valorificate în scop economic. • Încurajarea dezvoltării preferențiale în anumite zone ale orașului, prioritizând zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun. • Gestionarea resurselor de teren și implementarea unor politici care să prioritizeze zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun. • Aplicarea acelorași standarde urbanistice pentru așezările compacte ce se întind pe teritoriul a doua UAT-uri / la nivel metropolitan |
| <p>Lipsa unei abordări integrate asupra dezvoltării și a investițiilor, a coordonării dintre proiectele urbanistice, cele de transport și de infrastructură edilitară. Dificultăți în gestionarea așezărilor ce fuzionează la granițele administrative dintre oraș și așezările peri-urbane.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Abordarea integrată de dezvoltare și coordonarea la nivel metropolitan a strategiilor de dezvoltare urbană, a planurilor urbanistice generale și a celor de transport și infrastructură. |

| Provocări, tendințe și nevoi identificate | Recomandări |
|---|---|
| <p>Forma fragmentată a nucleului urban al orașului Suceava, compus din două zone rezidențiale despărțite de râul Suceava și de o zonă extinsă cu țesut urban industrial și comercial, între care există o singură cale majoră de acces, ceea ce generează congestie în trafic și reduce accesibilitatea pietonală sau velo. Zona se află într-un proces de tranziție spre o zonă de retail de tip big box – design urban neprietenos pietonilor.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Coordonarea investițiilor la nivel metropolitan și la nivel sectorial (ex. infrastructura de transport cu infrastructura social/agrement). • Îmbunătățirea conectivității dintre cele trei fragmente ale orașului, prin crearea de noi puncte de conexiune dar și dinspre zonele de expansiune sau alte insule urbane slab conectate și centrul orașului, respectiv ceilalți atractori principali (parcuri de retail, spații publice și parcuri cu rol de coagulare, principalii angajatori). |
| <p>Lipsa infrastructurii sociale, a serviciilor publice/private și a spațiilor publice și de agrement în noile zone de dezvoltare, cresc dependența față de automobil și excluderea socială.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Adresarea disfuncționalităților rezultate din expansiunea urbană necontrolată și reducerea decalajului dintre dezvoltare, accesibilitate și echipare tehnico-edilitară. • Dezvoltarea rețelelor edilitare, a infrastructurii pietonale și sociale în zonele unde acestea sunt deficitare, cu precădere în comunitățile marginalizate și în zonele periurbane. |
| <p>Nu există un sistem de planificare și transport integrat la nivel metropolitan, generând o serie de provocări specifice:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se pierde oportunitatea unei zonificări funcționale integrate la nivel metropolitan, prin care de exemplu să se încurajeze dezvoltarea spațiilor industriale și logistice în afara nucleului urban. • Presiunea pusă de lipsa soluțiilor de transport în comun asupra principalelor puncte de intrare în oraș și a cartierelor unde acestea se găsesc. • Infrastructura pietonală și intermodală deficitară în interiorul noilor zone de dezvoltare. | <ul style="list-style-type: none"> • Regândirea mobilității în interiorul comunităților nou dezvoltate ce se confruntă cu disfuncționalități în acest sens. Intervențiile după caz pot implica: <ul style="list-style-type: none"> ○ Asfaltarea străzilor. ○ (Re)planificarea tramei stradale, acolo unde țesutul urban permite, pentru a o adapta la noile volume de trafic sau pentru a facilita accesul mijloacelor de transport în comun. ○ Construirea de trotuare sau amenajarea străzilor sub formă de spațiu partajat, acolo unde volumul de trafic o permite sau unde lățimea profilului stradal nu permite amenajarea de trotuare. |
| <p>Piața de birouri puțin dinamică și lipsa spațiilor de birouri de calitate care să atragă angajatori în oraș.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Dezvoltarea de parteneriate public-private prin care administrația locală să contribuie la dezvoltarea zonelor de interes prin investiții de regenerare urbană în cazul pieței de birouri și spații comerciale, sau prin facilitarea conectivității la infrastructura edilitară și de transport în cazul pieței industriale / logistice. • Încurajarea dezvoltării unor spații de birouri sau a altor activități economice atât în zona centrală, cât și în fosta zonă industrială. |

| Provocări, tendințe și nevoi identificate | Recomandări |
|---|---|
| Dinamica locuirii și calitatea fondului locativ | |
| Scăderea atractivității locuințelor din cartierele existente față de noile ansambluri rezidențiale. | <p>Reabilitarea blocurilor din perioada socialistă printr-o abordare comprehensivă, care să includă:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ intervenții arhitecturale la nivelul fațadelor, pentru a construi o imagine coerentă și plăcută din punct de vedere estetic. ○ reabilitare termică și eficientizarea energetică. ○ adaptarea blocurilor la nevoile unei populații aflate în proces de îmbătrânire prin facilitarea accesibilității persoanelor cu dizabilități și a vârstnicilor, astfel încât ei să fie încurajați să aibă o viață cât mai activă. ○ valorificarea teraselor blocurilor. |
| Îmbătrânirea fondului construit din ansamblurile de locuințe colective din perioada socialistă și nevoia de regenerare rapidă a clădirilor care și-au depășit ciclul de funcționare (mai mult de 50 de ani vechime) – ex. blocurile din zona Valea Rosie, Craiova Noua. | |
| Clădirile de locuințe colective nu respectă principiile accesibilității - nu sunt adaptate nevoilor persoanelor cu dizabilități, vârstnicilor etc. | |
| Lipsa unei abordări pro-active asupra problematicei eficienței energetice și a adoptării obiectivelor nZEB (nearly zero energy buildings), la clădirile nou construite sau în regenerarea clădirilor publice. | |