

STUDIU URBANISTIC

DELIMITAREA ZONELOR DE REGENERARE URBANĂ LA NIVELUL MUNICIPIULUI SUCEAVA

Necesar pentru finantarea unor proiecte de regenerare urbană



BENEFICIAR:

Municipiul Suceava



S.C. DUAL STUDIO S.R.L.

ECHIPA DE ELABORARE:

Atestați Registrul Urbișiștilor din România:

Urb. Adrian-Nicolae CIOANGHER

Urb. Irina-Anamaria CIOANGHER

Urb. Elena-Cristina PELMUȘ

Urb. Laura-Elena TUCAN

Urbișiști:

Urb. Minerva CIOIU

Urb. Tania DOBRE

Data elaborării:

Mai-August 2023

Proiect nr.:

16885 din 02.05.2023



CUPRINS

CAPITOL I – NOTĂ METODICĂ GENERALĂ.....	10
I.1 Descrierea obiectivelor studiului.....	10
I.2 Descrierea metodologiei de lucru / analiză – stabilirea setului de indicatori pe care se va fundamenta analiza	11
I.3 Surse documentare, iconografice, cartografice	13
I.3.1. Cărți, articole.....	13
I.3.2. Studii	13
I.3.3. Site-uri web.....	14
I.4 Prezentarea echipei de specialiști.....	14
CAPITOL II – ANALIZA TERITORIULUI STUDIAT, DIN PERSPECTIVĂ EVOLUTIVĂ ȘI ACTUALĂ.....	18
II.1 Evoluția teritoriului studiat, cu evidențierea zonelor cu valoare istorică.....	18
II.1.1. Analiza evoluției teritoriului studiat	18
II.1.2. Particularități morfologice ale evoluției teritoriului orașului	28
II.1.3. Concluzii. Identificarea zonelor cu valoare istorică	49
II.2. Valori ale patrimoniului construit (monumente istorice, zone de protecție și zone construite protejate).....	57
II.3. Caracteristicile țesutului urban din perspectivă morfologică.....	66
II.3.1. Principalele caracteristici morfologice ale țesutului urban al municipiului Suceava	66
II.3.2. Particularitățile morfologice ale țesutului urban aferent zonelor de expansiune.....	71
II.3.3. Concluzii. Evidențierea zonelor destructurate care au rezultat în urma procesului de expansiune urbană	78
II.4. Centralitatea și policentralitatea în cadrul orașului.....	81
II.5. Calitatea locuirii, cu evidențierea spațială a caracteristicilor particulare.....	85
II.5.1. Caracteristici socio-demografice ale municipiului.....	85
II.5.2. Calitatea locuirii în cartierele din municipiul Suceava	88
II.5.3. Concluzii. Cartiere de locuit dezavantajate	112
II.6. Economia municipiului, cu evidențierea spațială a caracteristicilor particulare	117
II.6.1. Turism și agrement	123

II.7. Elemente ale cadrului natural	126
II.8. Disfuncționalități. Discrepanțe în dezvoltarea spațială. Identificarea zonelor cu probleme economice, sociale, culturale, ecologice de mediu și la nivelul echipamentelor și serviciilor publice de interes general.....	129

CAPITOLUL III – IDENTIFICAREA ZONELOR SUSCEPTIBILE LA TRANSFORMARE (care pot deveni obiectul unor operațiuni de regenerare urbană).....148

LISTĂ FIGURI

FIGURA 1 – Metodologia de identificare a zonelor în care se pot demara operațiuni urbane de regenerare urbană	12
FIGURA 2 – Reteaua de localități a Bucovinei la nivelul anului 1910.....	23
FIGURA 3 – Suceava în anul 1870 (Pictură pe pânză - Franz Xavier Knapp).....	25
FIGURA 4 – Harta Moldovei realizată la mijlocul Secolului al XVI-lea.....	28
FIGURA 5 - Suceava, plan de ansamblu 1778	29
FIGURA 6 - Suceava, plan de ansamblu 1781	31
FIGURA 7 - Suceava, plan (cadastru) 1830	32
FIGURA 8 - Suceava, plan (cadastru) 1856	34
FIGURA 9 – Strada comercială din Suceava în anul 1871	35
FIGURA 10 - Suceava, plan 1909.....	37
FIGURA 11 – Clădirea Primăriei din Burdujeni	37
FIGURA 12 - Suceava, plan 1910.....	39
FIGURA 13 – Calea ferată din interiorul orasului în dreptul Bisericii Sfântul Nicolae ...	39
FIGURA 14 - Suceava, plan cadastral 1912.....	41
FIGURA 15 – Gara Suceava din interiorul orasului.....	42
FIGURA 16 – Planul de tragere 1917	43
FIGURA 17 – Strada comercială (Ulita mare) din Burdujeni	44
FIGURA 18 – Planul sovietic – începutul anilor 60.....	46
FIGURA 19 – Imagine satelitară Suceava – anul 2001	48
FIGURA 20 – Evoluția orasului – sec XIV- Prezent	50
FIGURA 21 – Identificarea zonelor cu valoare istorică	52
FIGURA 22 – Țesutul urban în anii 1856-1912-2023.....	54
FIGURA 23 – Cetatea de Scaun a Sucevei, monument istoric cod LMI SV-II-a-A-05449	60
FIGURA 24 – Gara Suceava Nord-Ițcani, monument istoric cod LMI SV-II-m-B-05468	61
FIGURA 25 – Gara Suceava-Burdujeni, monument istoric cod LMI SV-II-m-B-05470.	61
FIGURA 26 – Localizarea valorilor de patrimoniu construit și a construcțiilor reper	65
FIGURA 27 – Caracteristici morfologice ale orașului Suceava – zona Areni.....	67
FIGURA 28 – Caracteristici morfologice ale Cartierului Ițcani	69
FIGURA 29 – Caracteristici morfologice ale Cartierului Burdujeni	70
FIGURA 30 – Dezvoltarea zonelor rezidențiale din proximitatea UAT Suceava.....	71
FIGURA 31 – Direcții de expansiune ale orașului (dezvoltate în intervalul 1990-2023)74	

FIGURA 32 – Tramă stradală și parcelar dezvoltate pe zone cu destinație agricolă (zona Gheorghe Doja).....	75
FIGURA 33 – Tramă stradală și parcelar dezvoltate pe zone cu destinație agricolă (zona Cuza Vodă, intrare dinspre Botoșani).....	76
FIGURA 34 – Disfuncții ale parcelarului – deschidere mai mare decât adâncimea, parcele neunitare (zona Gheorghe Doja)	77
FIGURA 35 – Disfuncții ale fondului construit – aliniere, dispunere față de limitele laterale și posterioare (zona Gheorghe Doja)	77
FIGURA 36 – Identificarea zonelor de expansiune urbană pe foste terenuri agricole și a zonelor destructurate.....	79
FIGURA 37 – PUZ Zona Centrală a Municipiului Suceava.....	82
FIGURA 38 – Distribuția zonelor cu caracter central și a spațiilor de tip piațetă.....	84
FIGURA 39 – Evoluția populației municipiului Suceava.....	86
FIGURA 40 – Densitatea fondului construit și a locuitorilor la nivel de cartier	87
FIGURA 41 – Schemă a calității locuirii	89
FIGURA 42 – Zone cu o calitate slabă a locuințelor – Cartier Areni	90
FIGURA 43 – Zone cu o calitate slabă a locuințelor – Cartier Burdujeni.....	91
FIGURA 44 – Zone cu o calitate slabă a locuințelor – Cartier Centru	91
FIGURA 45 – Zone cu o calitate slabă a locuințelor – Cartier Mărășești și Cartier George Enescu.....	92
FIGURA 46 – Zone cu o calitate slabă a locuințelor – Cartier Alexandru cel Bun și Cartier Zamca	92
FIGURA 47 – Zone cu o calitate slabă a locuințelor – Cartier Ițcani.....	93
FIGURA 48 – Zone cu o calitate slabă a locuințelor – Sat Burdujeni și Cartier Hărbărie	93
FIGURA 49 – Infrastructură rutieră deficitară – Cartier Ițcani și Sat Burdujeni	94
FIGURA 50 – Zone cu o infrastructură rutieră deficitară – Cartier Areni.....	94
FIGURA 51 – Zone cu o infrastructură rutieră deficitară – Cartier George Enescu și Cartier Mărășești.....	95
FIGURA 52 – Zone cu o infrastructură rutieră deficitară – Cartier Hărbărie și Cartier Alexandru cel Bun.....	95
FIGURA 53 – Zone cu o tramă stradală de calitate nesatisfăcătoare.....	96
FIGURA 54 – Accesibilitatea și deservirea cu transport în comuna.....	98
FIGURA 55 – Deservirea zonelor rezidențiale cu instituții de învățământ.....	101
FIGURA 56 – Deservirea orașului cu unități medicale	102
FIGURA 57 – Sistemul de spații verzi.....	104
FIGURA 58 – Zone cu spații verzi afectate - Cartier Areni.....	105

FIGURA 59 – Calitatea spațiilor publice	108
FIGURA 60 – Zonă urbană dezavantajată – Zona Mirăuți.....	111
FIGURA 61 – Aspecte ale calității locuirii pe cartiere. Densitatea fondului construit..	115
FIGURA 62 – Aspecte ale calității locuirii pe cartiere. Densitatea locuitorilor	116
FIGURA 63 – Evoluția numărului de firme în municipiului Suceava	118
FIGURA 64 – Evoluția numărului de angajați în municipiului Suceava.....	118
FIGURA 65 – Distribuția firmelor și angajaților la nivelul municipiului Suceava	119
FIGURA 66 – Evoluția cifrei de afaceri în municipiului Suceava	120
FIGURA 67 – Zone industriale care necesită conversie funcțională	122
FIGURA 68 – Evoluția numărului de structuri de primire turistică	123
FIGURA 69 – Evoluția numărului înnoptări în structuri de primire turistică	124
FIGURA 70 – Zone de agrement la nivelul municipiului Suceava	125
FIGURA 71 – Calitățile cadrului natural.....	127
FIGURA 72 – Vedere către Parcul Șipote și Cetatea de Scaun	128
FIGURA 73 – Disfuncționalități ale zonelor cu caracter central.....	130
FIGURA 74 – Disfuncționalități ale zonelor cu valoare istorică	132
FIGURA 75 – Disfuncționalități ale zonelor construite protejate și ale zonelor de protecție ale monumentelor istorice	134
FIGURA 76 – Zone disfuncționale din cadrul ansamblurilor de locuit.....	136
FIGURA 77 – Zone disfuncționale aferente malurilor râurilor, lacurilor și oglinzilor de apă	138
FIGURA 78 – Zona punctelor de oprire feroviară / gări.....	140
FIGURA 79 – Zone disfuncționale din cadrul siturilor industriale dezafectate	142
FIGURA 80 – Zone disfuncționale aferente zonelor de expansiune urbană.....	144
FIGURA 81 – Zone disfuncționale aferente zonelor de agrement și turism.....	146
FIGURA 82 – Zone de regenerare urbană la nivelul municipiului Suceava	151
FIGURA 83 – Zone de regenerare urbană identificate la nivelul municipiului Suceava	154

LISTĂ TABELE

TABEL 1 – Spații publice cu valoare istorică sau elemente de infrastructură	53
TABEL 2 – Valori ale patrimoniului construit clasate în Lista Monumentelor Istorice 2015	57
TABEL 3 – Situri înscrise în Repertoriul Arheologic Național	62
TABEL 4 – Propuneri de clasare în Lista Monumentelor Istorice, conform PUG aprobat	64
TABEL 5 – Suprafața spațiilor verzi în municipiul Suceava pe categorii	103
TABEL 6 – Suprafața parcurilor și zonelor punctuale de spațiu verde în municipiului Suceava	105
TABEL 7 – Tipologii de spații verzi în municipiul Suceava	107
TABEL 8 - ZUM la nivel de cartiere în municipiul Suceava	110
TABEL 9 – Aspecte ale calității locuirii pe cartiere	112
TABEL 10 – Aspecte ale calității locuirii pe cartiere	113

| 0 1

**NOTĂ
METODICĂ
GENERALĂ**

CAPITOL I – NOTĂ METODICĂ GENERALĂ

I.1 Descrierea obiectivelor studiului

Scopul prezentului studiu întocmit în vederea *Delimitării Zonelor de Regenerare urbană la nivelul Municipiului Suceava* este de a stabili zonele care pot fi supuse operațiunilor urbane de regenerare urbană și pentru care se poate obține finanțare, în conformitate cu *Ordonanța de Urgență nr. 183 / 2022 privind stabilirea unor măsuri pentru finanțarea unor proiecte de regenerare urbană*.

În sensul Ordonanței de Urgență nr. 183 / 2022, **„regenerarea urbană este operațiunea urbanistică de transformare, renovare și reabilitare a unor zone din cadrul unităților administrativ-teritoriale [...], cu scopul îmbunătățirii calității mediului construit și natural din zonele supuse operațiunii, prin intermediul acțiunilor integrate și coordonate ce vizează îmbunătățirea condițiilor economice, sociale, culturale, ecologice de mediu, precum și dezvoltarea echipamentelor și serviciilor publice de interes general.”**

Totodată, **„zona de regenerare este zona delimitată și declarată ca atare de către autoritățile administrației publice locale competente, care cuprinde obligatoriu imobile aflate integral sau parțial pe raza unităților administrativ-teritoriale urbane sau imobile învecinate situate în unități administrativ-teritoriale diferite, pentru care a fost stabilită necesitatea declanșării operațiunii de regenerare urbană.”**

Astfel, **analizele multicriteriale aferente prezentului studiu** servesc ca fundament pentru delimitarea zonelor susceptibile operațiunilor de regenerare urbană, prin stabilirea unui set relevant de criterii cantitative și calitative, a căror interpretare critică conduce la delimitarea spațială a zonelor aflate în dificultate și care necesită intervenție imediată în vederea remedierii problemelor identificate.

Zonele care pot fi supuse procesului de regenerare urbană, identificate prin prezentul studiu, **nu trebuie tratate izolat**, prin proiecte locale, individuale, ci trebuie abordate integrat, având **o viziune holistică de dezvoltare a întregului municipiu**. În acest sens, zona va fi tratată ca o componentă a orașului și orice propunere, care va viza o anumită zonă de regenerare identificată prin prezentul studiu, **va fi analizată în strânsă relație cu efectele pe care le va avea în buna dezvoltare și funcționare a orașului**.

1.2 Descrierea metodologiei de lucru / analiză - stabilirea setului de indicatori pe care se va fundamenta analiza

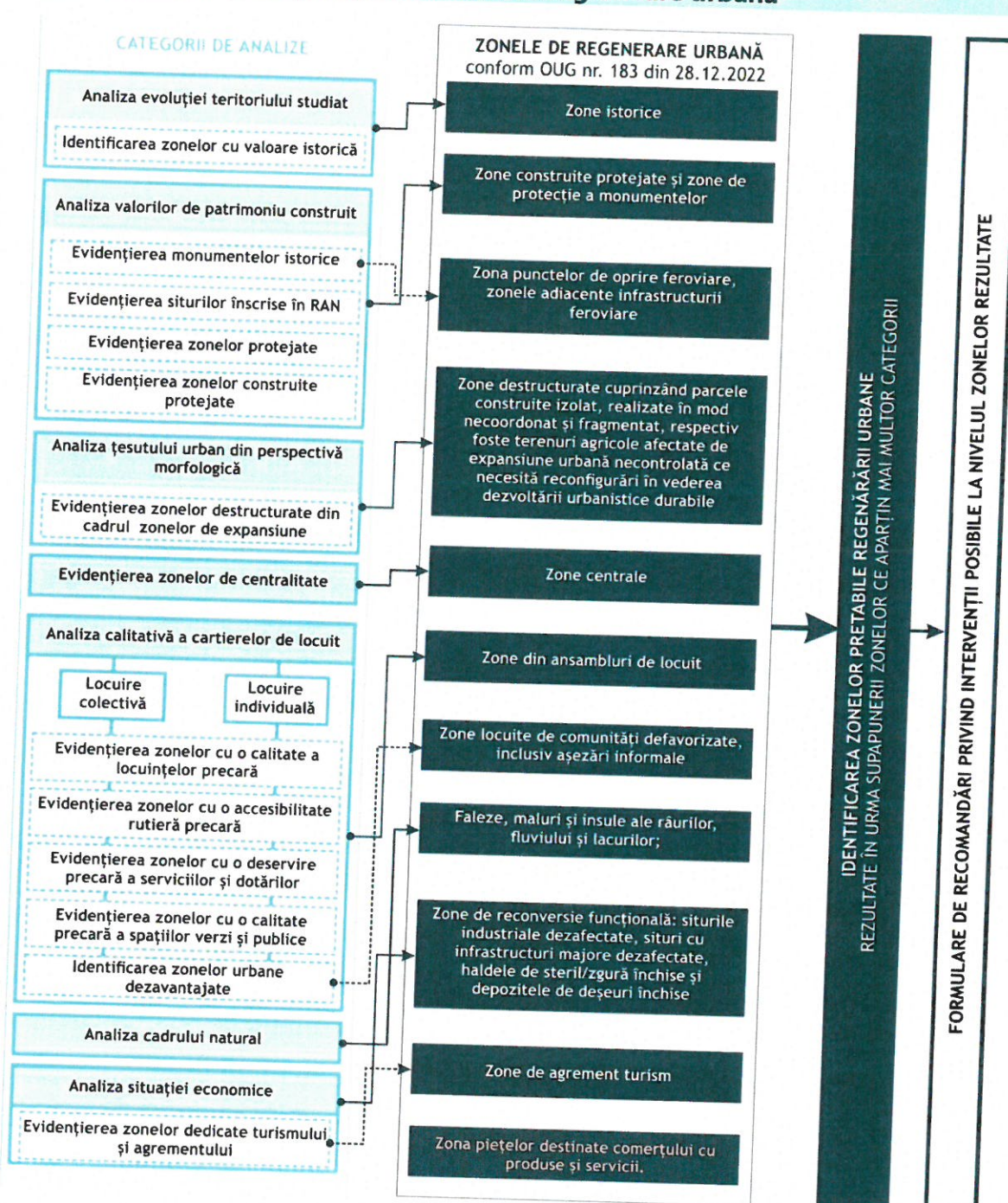
Din punct de vedere metodic, studiul a procedat selectiv la surprinderea cu prioritate a unor aspecte de ordin cantitativ și calitativ, care au vizat identificarea tipologiilor de zone finanțabile în baza *Ordonanței de Urgență nr. 183 / 2022 privind stabilirea unor măsuri pentru finanțarea unor proiecte de regenerare urbană*, respectiv:

1. Zona centrală;
2. Zone istorice;
3. Zone construite protejate și zone de protecție a monumentelor;
4. Zone din ansambluri de locuit;
5. Zona autogărilor, stațiilor, haltelor și punctelor de oprire feroviare, zonele adiacente infrastructurii feroviare, zonele activelor feroviare dezafectate, precum și zonele adiacente porturilor/locurilor de operare;
6. Faleze, maluri și insule ale râurilor, fluviului și lacurilor;
7. Zone locuite de comunități defavorizate, inclusiv așezări informale;
8. Zone de reconversie funcțională: siturile industriale dezafectate, situri cu infrastructuri majore dezafectate, situri militare dezafectate, haldele de steril/zgură închise și depozitele de deșeuri închise;
9. Zone destructurate cuprinzând parcele construite izolat, realizate în mod necoordonat și fragmentat, respectiv foste terenuri agricole afectate de expansiune urbană necontrolată ce necesită reconfigurări în vederea dezvoltării urbanistice durabile;
10. Zone de agrement și turism;
11. Zona piețelor destinate comerțului cu produse și servicii.

Astfel, metodologia de lucru a vizat stabilirea unui set clar de analize multicriteriale, care pe baza datelor statistice, surselor bibliografice, precum și vizitei în detaliu desfășurată pe teren, să conducă la identificarea zonelor care să fie subiectul operațiunilor de regenerare urbană (vezi *Figura 1*).

Ulterior identificării acestor zone, s-a aplicat o **evaluare matriceală**, care, să conducă la **prioritizarea intervențiilor imediat necesare**, în funcție de problemele cumulate din toate tipologiile de categorii.

FIGURA 1 – Metodologia de identificare a zonelor în care se pot demara operațiuni urbane de regenerare urbană



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

1.3 Surse documentare, iconografice, cartografice

1.3.1. Cărți, articole

- Academia Română, Filiala Iași, Centru de studii „Bucovina”, Rădăuți, *Bucovina în descieri geografice, istorice, economice și demografice*, Editura Academiei Române, București, 1998;
- Alexandru, Mihai, *Policentralitate și coerență metropolitană*, Editura Asociația ARTA în dialog, București, 2020;
- *Atlasul istoric al orașelor din România, seria A, Moldova, fasc. 1, Suceava / Städtgeschichtsatlas Rumäniens, Reihe A, Moldau, 1. Lieferung, Suceava (Suczawa)* (coord. Mircea D. Matei), București, 2005;
- Cioangher, Adrian, *Patrimoniu industrial din Bucovina. Prezervare și valorificare la scară teritorială*, Editura universitară Ion Mincu, București, 2022;
- Iorga, Nicolae, *Neamul românesc în Bucovina*, Editura institutului de arte grafice Minerva, București, 1905;
- Iosep, Ioan, Ursu, Constantin-Emil, Pologheanu, Simona – *Planul Districtului Bucovina în 72 de secțiuni întocmit după ridicările geometrice în anii 1773, 1774, 1775 de Departamentul Cezaro-Crăiesc al Statului Major General*, Editura Karl A. Romstoffer, Suceava, 2011;
- Ranci, Costanzo, *Social Vulnerability in Europe. The New Configuration of Social Risks*, 2010;

1.3.2. Studii

- Direcția pentru Cultură, Culte și Patrimoniu Cultural Național a Județului Suceava, *Studiul de fundamentare istoric definirea zonelor protejate*;
- *Google Earth – imagini satelitare*;
- Plan Urbanistic General al municipiului Suceava, aprobat cu Hotărârea de Guvern a României nr. 518/26.05.2023;
- Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă a Municipiului Suceava, 2021-2030;
- *Planul urbanistic Zonal Zona Centrală a Municipiului Suceava, aprobat în anul 2009*;
- *Lista monumentelor istorice 2015*
- *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Urbane Funcționale Suceava 2021-2030.*

1.3.3. Site-uri web

- <https://www.wikiwand.com/sl/Suceava;>
- [https://nelucrasiun.files.wordpress.com/2011/06/moldova-1595.jpg;](https://nelucrasiun.files.wordpress.com/2011/06/moldova-1595.jpg)
- <https://dragusanul.ro/category/suceava-in-1871/-;>
- <http://lazarus.elte.hu;>
- [https://imageromania.ro/produs/burdujeni-primaria/;](https://imageromania.ro/produs/burdujeni-primaria/)
- [https://www.facebook.com/legacy/notes/1793071710989999/;](https://www.facebook.com/legacy/notes/1793071710989999/)
- [https://www.geo-spatial.org/vechi/maps/download-planuri-tragere.php;](https://www.geo-spatial.org/vechi/maps/download-planuri-tragere.php)
- [https://dragusanul.ro/burdujeni-plopeni-salcea-si-dumbraveni-in-1904/;](https://dragusanul.ro/burdujeni-plopeni-salcea-si-dumbraveni-in-1904/)
- <https://www.primariasv.ro;>
- [https://www.listafirme.ro/;](https://www.listafirme.ro/)
- <http://www.cultura.ro/>
- [http://ran.cimec.ro/.](http://ran.cimec.ro/)

1.4 Prezentarea echipei de specialiști

Echipea de elaborare a prezentului studiu a fost compusă din specialiști **atestați de Registrul Urbaniștilor din România**, precum și din **urbaniști**, cu o experiență vastă și îndelungată în elaborarea studiilor de fundamentarea și a documentațiilor de amenajarea teritoriului și urbanism.

Specialiștii implicați au formație de urbaniști, cu specializări diferite, care au adus un plus de valoare abordării la toate scările teritoriale și urbane (de la analize macro-teritoriale, la analize zonale, de detaliu). Astfel, echipa de elaborare a prezentului studiu a fost compusă din:

- **Urb. Adrian-Nicolae CIOANGHER** – urbanist atestat de către Registrul Urbaniștilor din România pentru coordonarea elaborării documentațiilor de amenajarea teritoriului - simbolul B, coordonarea elaborării documentațiilor de urbanism – simbolurile D, E, coordonarea elaborării părților din documentațiile de amenajarea teritoriului și urbanism – simbolurile F6, G6, urbanist diplomat, cu specializare în patrimoniu cultural. Urbanistul a contribuit atât la coordonarea prezentului studiu, cât și la elaborarea propriu-zisă a acestuia. Experiența îndelungată dobândită prin participarea în numeroasele tipuri de documentații

de amenajarea teritoriului și urbanism a condus la cunoașterea în profunzime a tuturor problematicilor particulare ale municipiului.

- **Urb. Irina-Anamaria CIOANGHER** - urbanist atestat de către Registrul Urbaniștilor din România pentru coordonarea elaborării documentațiilor de amenajarea teritoriului -simbolul B, coordonarea elaborării documentațiilor de urbanism – simbolurile D, D3, Dz0, E, coordonarea elaborării părților din documentațiile de amenajarea teritoriului și urbanism – simbolurile F6, G6, urbanist diplomat, cu specializare în peisaj cultural. Urbanistul a contribuit atât la coordonarea prezentului studiu, cât și la elaborarea propriu-zisă a acestuia. Aplecarea urbanistului către înțelegerea peisajului cultural cu toate componentele sale, în conexiune directă cu patrimoniul cultural, a constituit un aport valoros în procesul de analiză multicriterială al municipiului Suceava.
- **Urb. Elena-Cristina PELMUȘ** – urbanist atestat de către Registrul Urbaniștilor din România pentru coordonarea elaborării documentațiilor de urbanism – simbolurile Dz0, E, coordonarea elaborării părților din documentațiile de amenajarea teritoriului și urbanism – simbolurile G5, licențiat în urbanism, cu specializarea în mobilitate, dobândită prin absolvirea masterului „Mobilitate urbană”. Cunoștințele specialistului în domeniul mobilității urbane au asigurat înțelegerea în profunzime a problematicii accesibilității auto la nivelul întregului municipiu, precum și la nivelul cartierelor de locuit. În plus, specialistul a asigurat o înțelegere cuprinzătoare a necesităților orașului din punct de vedere a asigurării unei mobilități alternative și sustenabile.
- **Urb. Laura-Elena TUCAN** - urbanist atestat de către Registrul Urbaniștilor din România pentru coordonarea elaborării documentațiilor de urbanism – simbolurile D, D3, Dz0, E, coordonarea elaborării părților din documentațiile de amenajarea teritoriului și urbanism – simbolurile G5, specialist atestat Ministerul Culturii în domeniul 2 – Urbanism istoric și D – Șef de proiect de specialitate, licențiat în urbanism, cu specializare în managementul orașelor, dobândită prin absolvirea masterului „Management Urban pentru Orașe Competitive”. Urbanistul a contribuit atât la coordonarea prezentului studiu, cât și la elaborarea propriu-zisă a acestuia. Întreaga experiență a specialistului cumulată până în prezent în elaborarea și coordonarea documentațiilor de urbanism, precum și a studiilor de fundamentare a condus la identificarea problematicilor specifice municipiului.

Urbiști

- **Urb. Minerva CIOIU** – licențiat în urbanism, cu specializarea în amenajarea teritoriului, fiind în prezent studentă la masterul de „Amenajarea Teritoriului și Dezvoltare Regională”. Participarea specialistului la elaborarea studiului aduce un plus de valoare datorită experienței dobândite prin analiza localităților din perspectivă teritorială și a relațiilor care se stabilesc între localitățile polarizatoare, de tip municipiu reședință de județ și unitățile administrativ-teritoriale din imediata vecinătate.
- **Urb. Tania DOBRE** - licențiat în urbanism, cu specializarea în amenajarea teritoriului, fiind în prezent studentă la masterul de „Amenajarea Teritoriului și Dezvoltare Regională”. Participarea specialistului la elaborarea studiului aduce un plus de valoare datorită experienței dobândite la elaborarea documentațiilor de urbanism de tip Plan Urbanistic General pentru municipii reședință de județ și datorită specializării în amenajarea teritoriului, care îi conferă specialistului o viziune integratoare, de ansamblu.

| 02

**ANALIZA TERITORIULUI
STUDIAT, DIN
PERSPECTIVĂ EVOLUTIVĂ
ȘI ACTUALĂ**

CAPITOL II – ANALIZA TERITORIULUI STUDIAT, DIN PERSPECTIVĂ EVOLUTIVĂ ȘI ACTUALĂ

II.1 Evoluția teritoriului studiat, cu evidențierea zonelor cu valoare istorică

II.1.1. Analiza evoluției teritoriului studiat

Prima atestare documentară a localității Suceava și a Cetății de Scaun s-a realizat în anul 1388 odată cu emiterea unei scrisori a Voievodului Petru I Mușat referitoare la împrumutul acordat regelui polon Vladislav Jagello. Cu toate acestea, cercetările arheologice realizate de-a lungul timpului au scos la iveală dovezi ale locuirii pe acest teritoriu mult mai timpurii, așa cum sunt menționate în cadrul **Studiului de fundamentare istoric defînirea zonelor protejate**: *“Cât privește perioada de trecere la epoca bronzului, cele mai consistente și semnificative descoperiri s-au făcut chiar pe teritoriul orașului (zona spitalului județean); mormintele în ciste de piatră, aparținând culturii amforelor globulare, ilustrează legăturile microzonei Sucevei cu arii culturale ce se întind până în zona Nistrului Superior. În sfârșit, tot pe teritoriul orașului (chiar în perimetrul Curții domnești), descoperirea unui valoros tezaur constituit din mărgele de chihlimbar și de os, din brățări și pandantive de bronz - tezaur aparținând culturii Noua (de la sfârșitul epocii bronzului) - prezintă un interes special pentru cunoașterea succesiunii comunităților umane preistorice din zonă.”¹*

Studiul subliniază faptul că dovezi ale locuirii în zona învecinată localității au fost identificate anterior acestei perioade și că dovezile arheologice atestă faptul că nu se poate discuta despre o locuire constantă în același areal pe teritoriul actual al orașului Suceava până spre sfârșitul secolului al XIII-lea.

“Ceea ce ține însă de domeniul certitudinilor este faptul că, la sfârșitul secolului al XIII-lea - dacă nu, mai curând, la începutul secolului al XIV-lea - se produce o anumită structurare topografică a așezării de la Suceava, structurare care vine să confirme tocmai realitatea semnalată mai înainte, și anume concentrarea locuirii în zona de nord-est a

¹ Direcția pentru Cultură, Culte și Patrimoniu Cultural Național a Județului Suceava, *Studiul de fundamentare istoric defînirea zonelor protejate*, pag. 22

actualului oraș, zonă care va constitui, ulterior, vatra cea mai veche și mai intens locuită a orașului medieval.”²

La acest lucru a contribuit și perioadele de relativă stabilitate care au urmat odată cu întemeierea Statului Moldav ca urmare a celor două Descălecări (1347 Dragoș Vodă și 1363 Bogdan I Vodă).

Trebuie subliniat rolul extrem de important al acestui oraș în perioada Medievală, care datorită poziției (la intersecția unor importante rute comerciale) a căpătat în foarte scurt timp un rol economic important și statut de Capitală a Moldovei. La acest aspect au contribuit și deciziile unor domnitori, care au consolidat de-a lungul timpului caracterul de centru economic și politic. Este de remarcat în mod special rolul domnitorului Petru I Mușat, care în anul 1388 a mutat Capitala Moldovei de la Siret la Suceava, beneficiind astfel de o poziție favorabilă în raport cu unele dintre principalele rute comerciale care tranzitau Moldova. Tot domnitorului Petru I Mușat i se datorează construcția celor două cetăți ale orașului, Cetatea de la Apus (astăzi cunoscută ca Cetatea Șcheia) și Cetatea de Scaun, care a fost ulterior întărită de către domnitorul Ștefan cel Mare.

În perioada Medievală, Suceava a constituit locul de desfășurare al unor evenimente marcante, care au presupus pe de o parte distrugerii și asedieri, dar și măsuri care au contribuit la dezvoltarea orașului. Este de remarcat în anul 1401, înființarea Mitropoliei autocefale a Moldovei, în biserica Sfântul Gheorghe (Mirăuți), mutată începând cu anul 1522 în nou ridicata Catedrala Mitropolitană din Suceava, cu hramul Sfântul Gheorghe (astăzi cunoscută sub denumirea de Mănăstirea Sfântul Ioan cel nou de la Suceva, care are statut de Monument UNESCO). De asemenea, este de remarcat contribuția domnitorului Ștefan cel Mare, care a întărit sistemul de fortificații al Cetății de Scaun.

Un alt ilustru domnitor a fost fiul acestuia, Petru Rareș, care a construit Biserica Sfântul Dumitru, devenită ulterior un reper extrem de important, în jurul căreia a gravitat activitatea comercială a orașului. După decesul acestuia, poate fi amintită implicarea soției domnitorului (Elena Doamana), care a contribuit la clădirea în anul 1551 a bisericii de piatră cu hramul Învierea lui Hristos.

În anul 1561 Voievodul Alexandru Lăpușneanu a finalizat realizarea turnului din incinta Bisericii Sfântul Dumitru, care a devenit astăzi unul dintre cele mai importante

² Direcția pentru Cultură, Culte și Patrimoniul Cultural Național a Județului Suceava, *Studiul de fundamentare istoric definirea zonelor protejate*, pag. 23

repere ale orașului. Tot el a fost cel care (constrâns de Imperiul Otoman) a fost nevoit să abandoneze Cetatea de Scaun a Sucevei și să mute Capitala Moldovei la Iași.

Acest moment este asociat și cu un ușor recul în ceea ce privește dezvoltarea orașului, acesta conturând un tot mai pregnant caracter comercial și meșteșugăresc în raport cu poziția față de principalele rute comerciale. Cu toate acestea, interesul față de trecutul extrem de important al orașului, dar și nivelul de dezvoltare economică, a făcut ca anumiți domnitori să-și îndrepte atenția asupra restaurării și consolidării Cetății de Scaun, precum și asupra edificării unor noi biserici. Spre exemplu, domnitorul Ieremia Movilă a finalizat în anul 1596 reparațiile la Cetatea de Scaun a Sucevei. De asemenea Domnitorul Vasile Lupu a realizat în anul 1637 reparații la Curtea Domnească și la Cetatea de Scaun. Tot el, a ridicat în anul 1643 biserica Sfântul Ioan Botezătorul (cunoscută astăzi ca Biserica Coconilor sau a Domnițelor).

De asemenea, orașul Suceava a fost martorul unui moment extrem de important pentru istoria noastră și anume intrarea în anul 1600 în Cetatea de Scaun a Sucevei a domnitorului Mihai Viteazul, care a realizat astfel prima unificare politică a Țărilor Române sub o singură conducere.

În ceea ce privește evoluția în plan teritorial a orașului, aceasta este surprinsă în special de descrierile unor călători străini sau a unor rapoarte, precum și în multiplele cercetări arheologice realizate în diverse părți ale orașului.

Primele urme de locuire care sugerează o așezare concentrată cu caracteristici urbane au fost localizate în proximitatea bisericii Sfântul Gheorghe (Mirăuți), care așa cum a fost prezentat anterior, în anul 1401, găzduia deja Mitropolia autocefală a Moldovei. Acest lucru demonstrează pe de o parte importanța deosebită a acestui loc și sugerează pe de altă parte existența unui nucleu (vatra veche a orașului), care a existat anterior și care era organizat în jurul acestei biserici.

În același timp, mutarea Capitalei Moldovei la Suceava a presupus dezvoltarea unui nou centru politic și administrativ așezat mai către sud-vest, care poate fi identificat în proximitatea Curții Domnești și în care domnitorul Petru I Mușat a ridicat pentru prima dată o clădire reprezentativă din lemn pentru aparatul administrativ. În proximitatea Curții Domnești au fost construite în mai multe etape diverse locuințe, care conform cercetărilor arheologice ar fi aparținut unor familii nobiliare, fiind realizate în general din materiale durabile (piatră și mai rar din cărămidă).

Noul centru politic și administrativ a stimulat ridicarea în mai multe etape a unor biserici (așa cum a fost menționat anterior).

Concomitent cu acest proces, este de menționat dezvoltarea în afara limitelor orașului, în cadrul unor poziții strategice, a celor două cetăți, dintre care s-a remarcat în mod special Cetatea de Scaun.

Deși orașul a avut în primele sale etape de dezvoltare sisteme de fortificații de tip palisadă și valuri de pământ, respectiv șanturi de apărare (așa cum a rezultat din cercetările arheologice), în etapele sale viitoare de evoluție s-a bazat în mod special pe prezența cetăților și în particular a Cetății de Scaun, care a fost în nenumărate rânduri asediată. În scopul completării sistemului de fortificație, Domnitorul Alexandru cel Bun a ridicat în timpul domniei sale (1400-1432), un sistem de apărare care acoperea un areal de 108 ha și care era format din șanț și palisadă. Acest sistem a fost însă abandonat în secolul al XVII-lea.

În acest context, zonele mai puțin fortificate sau nefortificate au fost expuse și au căzut pradă mai multor incendii și distrugerii. Un astfel de moment este înregistrat în anul 1476, când oastea otomană condusă de sultanul Mehmet al II-lea a ocupat și incendiat orașul, asediind fără succes Cetatea de Scaun. Pierderi semnificative a avut loc și în Curtea Domnească, care a fost reconstruită și reparată în mai multe etape.

Un rol deosebit de important în dezvoltarea orașului l-a avut comunitatea armenească, prezentă aici începând cu secolul al XIV-lea. Această comunitate, care se ocupa în mod special cu comerțul și meșteșugăritul, s-a așezat în partea vestică a orașului (influențând direcția de dezvoltare a acestuia), conturând cu trecerea timpului un amplu cartier care conține astăzi două biserici (Biserica Sfântul Simion – sau Biserica Tunul Roșu – ridicată în anul 1513 și Biserica Sfânta Cruce - ridicată mai spre est în anul 1521). Acestei comunități i se datorează și construcția încă mai de devreme, adică din anul 1512 a Mănăstirii Hagigadar, în afară orașului către sud (astăzi în Comuna Moara).

În raport cu poziția acestui cartier, comunitatea armenească a ridicat în anul 1606, la limita vestică a orașului, mănăstirea Zamca, care a fost fortificată cu zid de apărare și valuri de pământ spre sfârșitul secolului al XVII-lea.

Începând cu sfârșitul secolului XVIII-lea evoluția teritoriului aflat astăzi în componența orașului Suceava a urmat un curs total diferit.

Pe fondul războiului ruso-turc 1768-1774 și al neutralității Imperiului Habsburgic (bazată pe tratatul de la Constantinopol din anul 1772), acesta a primit o suprafață de peste 10.000kmp, din zona de nord a Moldovei. Arealul va purta începând cu anul 1775 numele de Bucovina, având inițial statut de Ducat, cu Capitala la Cernăuți.

Date specifice despre nivelul de dezvoltare al orașului la acel moment pot fi obținute din două surse principale: *Planul Districtului Bucovina și Raportul Generalului Spleny von Mihaldy*.

În perspectiva alipirii acestui teritoriu, administrația austriacă a realizat o serie de evaluări ale arealului care a intrat oficial în componența Imperiului Habsburgic în anul 1775. Este de menționat *Planul Districtului Bucovina*, realizat în intervalul 1773-1778 în 72 de secțiuni și care surprinde principalele particularități legate de formele de relief, respectiv utilizarea terenurilor, precum și sistemul principal de drumuri sau rețeaua de localități, care la acel moment era cu mici excepții slab dezvoltată. Este de menționat faptul că acest plan surprinde limitele inițiale ale Teritoriului Bucovinei luate în discuție cu Imperiul Turc și care până la nivelul anului 1776 au mai fost restrânse în anumite zone.

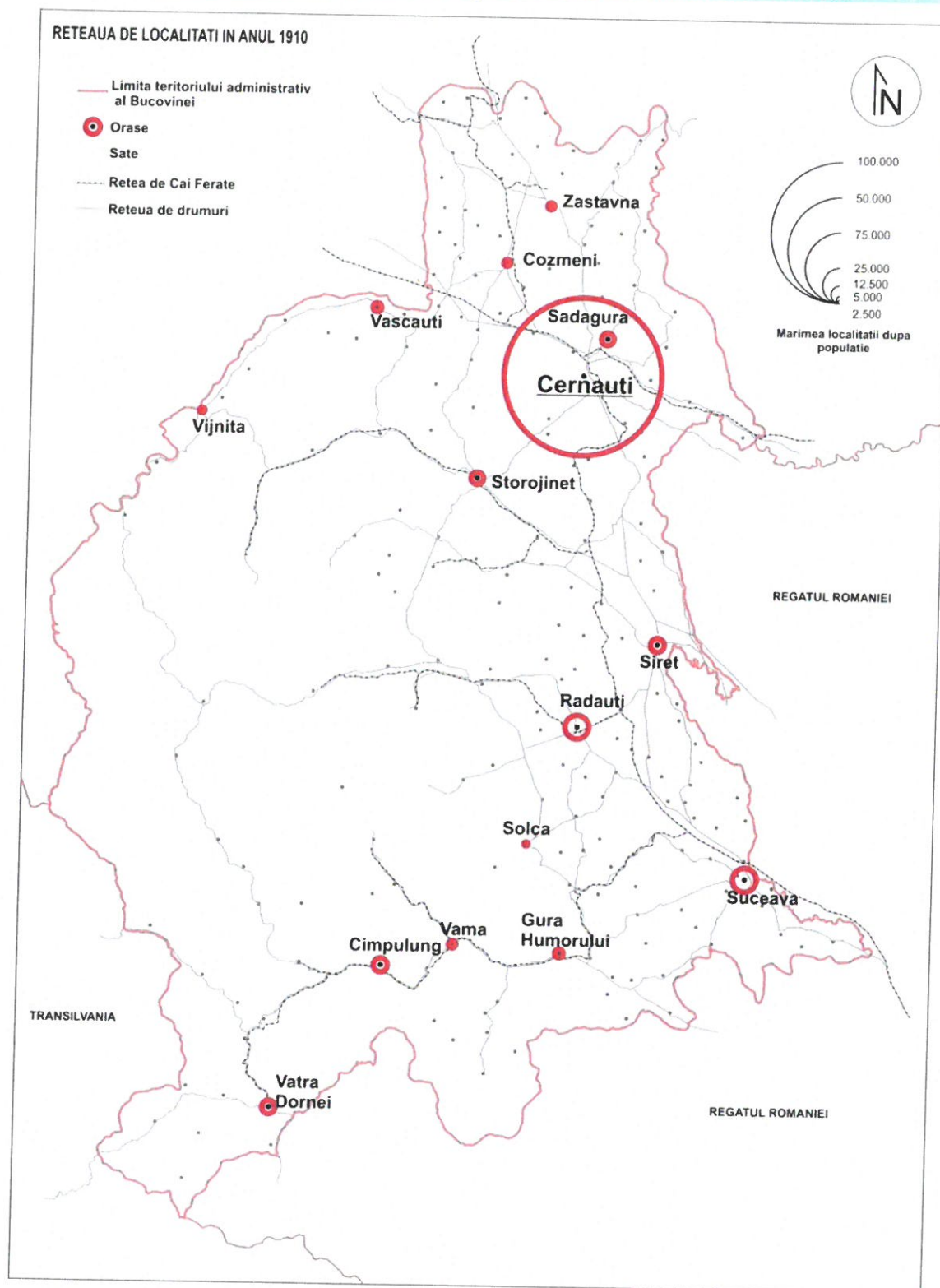
Gradul general de dezvoltare al Bucovinei la acel moment este surprins și de un raport al Generalului Spleny von Mihaldy (devenit primul Guvernator al Bucovinei în intervalul 1775-1778), care a publicat în anul 1775 un raport intitulat *Descrierea Districtului Bucovinean*. Raportul s-a bazat pe evaluările pe care acesta le-a realizat anterior alipirii teritoriului Bucovinei la Imperiul Habsburgic (în intervalul 1773-1775).

În ceea ce privește sistemul de localități al Bucovinei, Generalul Spleny von Mihaldy remarca Suceava ca fiind cea mai dezvoltată localitate din punct de vedere economic și demografic, urmată de Cernăuți, Siret și Vijnița.

„Dintre acestea, orașul Suceava este cel mai distins și populat, care a fost pe vremuri reședința Principelui Moldovei, cum depun mărturie ruinele multor biserici, case, pivnițe și diverse bolți subterane că fusese odinioară un oraș bine populat și dedat negoțului”³

³ Academia Română, Filiala Iași, Centru de studii „Bucovina”, Rădăuți, *Bucovina în descrieri geografice, istorice, economice și demografice*, Editura Academiei Române, București, 1998, pag. 51

FIGURA 2 – Reteaua de localități a Bucovinei la nivelul anului 1910



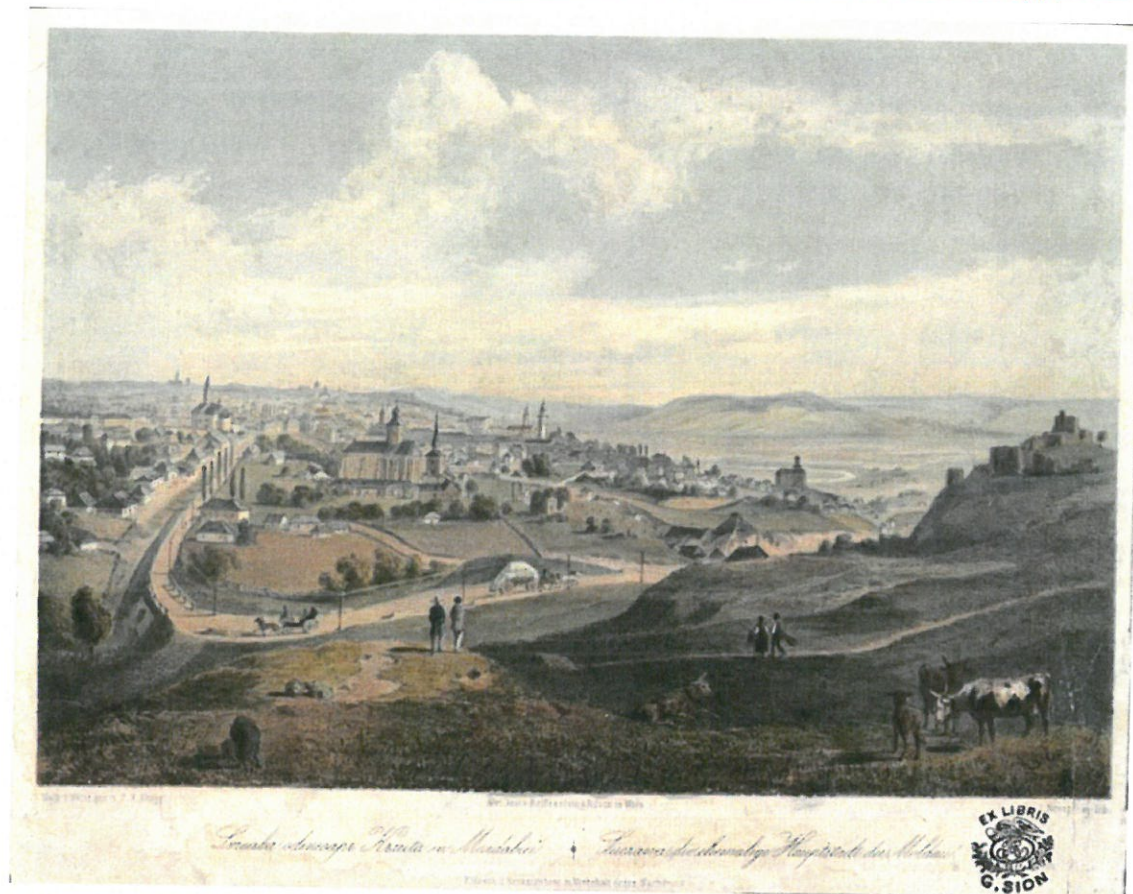
Sursa: Cioangher, Adrian, Patrimoniul industrial din Bucovina. Prezervare și valorificare la scară teritorială, Editura universitară Ion Mincu, București, 2022, pag. 135

În ceea ce privește starea generală a construcțiilor importante din cadrul orașului, trebuie menționat faptul că anterior integrării Sucevei în limitele Imperiului Habsburgic, aceasta a trecut prin mai multe evenimente cu impact negativ. Spre exemplu, în anii 1653 și 1657, Cetatea de Scaun a fost asediată. De asemenea, în anul 1678 a avut loc un cutremur puternic care a provocat mari pagube, conducând la prăbușirea turnului cel mare al Cetății. Apoi, în anul 1691, în cadrul unei campanii împotriva turcilor, armata poloneză în frunte cu regele Ioan Sobieski, a cucerit orașul stabilindu-și cartierul general la Mănăstirea Zamca, pe care a și întărit-o cu sistemul de fortificație pe care îl regăsim și astăzi. Și nu în ultimul rând, sunt de menționat războaiele ruso-turce, care au afectat atât Muntenia și Moldova, inclusiv Suceava.

Sub administrația Imperiului Habsburgic și mai apoi a Dublei Monarhii Austro-Ungare (din 1867), orașul Suceava și-a pierdut din importanță, din punct de vedere strategic și chiar economic.

Decizia stabilirii Capitalei Districtului Bucovinean la Cernăuți a stimulat puternic dezvoltarea acestuia în defavoarea orașului Suceava. De asemenea, la nivelul sistemului de localități s-a conturat de-a lungul timpului o dezvoltare dezechilibrată. Spre exemplu, orașul Cernăuți a avut o creștere a populației de 4900% într-un interval de doar 155 de ani (2.280 de locuitori în 1775 comparativ cu 112.427 de locuitori în anul 1930). Mare parte din această creștere a fost bazată pe migrație din alte părți ale imperiului. În comparație cu acesta, celelalte centre urbane existente la nivelul anului 1775 sau apărute ulterior, nu depășeau nici unul cu mai mult de 17.000 de locuitori la nivelul anului 1930. Excepție nu făcea nici Suceava, care înregistra un total de 17.028 de locuitori.

Situația trebuie privită în ansamblu, pentru că în comparație cu celelalte centre urbane ale Bucovinei, Suceava constituia poartă de intrare în imperiu dinspre Moldova, fiind amplasat chiar la graniță. Acesta este probabil motivul pentru care s-a luat în considerare stabilirea Capitalei Ducatului în altă parte și pe cale de consecință, diminuarea roului acestui oraș. La fel de probabile sunt și argumentele legate de securitatea frontierelor Imperiului Habsburgic, rezultând astfel statutul pe care l-a primit orașul Suceava, fiindu-i subliniat caracterul economic și de schimb comercial.

FIGURA 3 – Suceava în anul 1870 (Pictură pe pânză - Franz Xavier Knapp)


Sursa: <https://www.wikiwand.com/sl/Suceava> - accesat în data de 07.07.2023

Statutul de oraș poartă de intrare în imperiu este explicat și de dezvoltarea ulterioară a liniei de cale ferată dinspre Liov-Cernăuți către granița cu Moldova, adică spre Suceava. De asemenea, prezența celor două gări (Ițcani - austriacă și Burdujeni – românească), care se află în prezent la distanță de aproximativ 2 km una față de cealaltă în interiorul orașului, argumentează acest aspect. Ambele gări au fost odinioară stații de graniță, fiind construite în competiție pentru a deservi cele două state. În acest context, este de remarcat rolul orașului Suceava, care a facilitat schimburile comerciale în directă relație cu dezvoltarea căilor de comunicație.

Prezența punctului de frontieră a determinat și dezvoltarea celor două localități Burdujeni și Ițcaniul nou (localitatea Ițcani vechi fiind aplatată în zona serpentinelor, foarte aproape de Suceava s-a dezvoltat în relație directă cu aceasta). De asemenea, dezvoltarea activităților productive de mare capacitate poate fi direct asociată cu dezvoltarea infrastructurii rutiere și feroviare, valea Râului Suceava devenind un important areal de dezvoltare.

În ceea ce privește dezvoltarea arealelor care sunt astăzi componente ale municipiului Suceava (Burdujeni și Ițcani), acestea s-au concretizat în jurul unor lăcașe de cult. Satul Ițcani s-a dezvoltat în jurul unei biserici ctitorită la sfârșitul Secolului al XIV-lea de un boier moldovean, numit Iațco. Aceasta a funcționat ca mănăstire de maici, iar începând cu anul 1453, aceasta a primit dreptul de a-și întemeia un sat pentru cei care lucrau în folosul mănăstirii. Localitatea Ițcani s-a dezvoltat în timp în două areale (zona serpentinelor / vatra veche, Ițcanii vechi și în lunca Râului Suceava, în vecinătatea punctului de frontieră, Ițcanii noi).

Istoria satului Burdujeni este strâns legată de asemenea de ridicarea în anul 1597 a Mănăstirii Teodoreni. În proximitatea acesteia s-a dezvoltat satul începând cu cea de-a doua jumătate a secolului al XVII, care a gazduit inițial lucrători la moșia acestei mănăstiri.

Evoluția în paralel (și într-o oarecare măsură inter-dependentă) a celor două areale componente ale actualului teritoriu al Municipiului Suceava a avut loc până la nivelul anului 1918, când întregul teritoriu al Bucovinei a intrat în componența României Mari.

În ceea ce privește dezvoltarea de ansamblu a orașului, în perioada de administrare austriacă (1775-1918), aceasta a avut la început o evoluție lentă, însă s-a accentuat spre final. Procesele de modernizare evidentă ale orașului se contată abia începând cu jumătatea secolului al XIX-lea, când sunt implementate diverse măsuri de dezvoltare urbană, care au condus la reconfigurarea parțială a zonei centrale. De asemenea, este de remarcat procesul de evoluție și dezvoltare de la sfârșitul secolului XIX- începutul secolului XX, când a fost introdusă linia de cale ferată, a fost ridicată Gara de la Ițcani, s-a electrificat orașului, a fost introdusă apa potabilă și au existat măsuri de restaurare inclusiv pentru biserici și Cetatea de Scaun.

În intervalul 1895-1904, arhitectul austriac Karl A. Romstofer a realizat lucrări de cercetare arheologică la Cetatea de Scaun, a degajat suprafețele de pământ care acopereau ruinele și a consolidat părți din zidurile de apărare.

În ceea ce privește maniera de restaurare a construcțiilor de cult, aceasta a condus în nenumărate situații la nemulțumiri în rândul comunităților de români.

Istoricul Nicolae Iorga, remarcă în cadrul vizitei pe care a realizat-o în Bucovina la începutul secolului XX: *"Și mai târcată decât Sf. Gheorghe e acea biserică a Mirăuților. Tige scânteietoare, piatră rasă, sfinți de Viena. Ți se strânge inima când intri în lăcașul*

de minunată răbdătoare și costisitoare parodie, în care au fost gonite toate amintirile.”⁴
De asemenea, referindu-se la Biserica Învierea Domnului: *”Biserica Elenei, văduva lui Rareș, închinată la 1551, pentru pomenirea soțului mort și mântuirea sufletului ctitoarei, a trecut în mâna Rutenilor uniți, cari au spălat-o, au curățit-o au văpsit-o și i-au spânzurat clopote de o foarte ciudată zidărie.”⁵*

După alipirea Bucovinei la Regatul Românie, evoluția orașului a continuat, deși s-a remarcat un proces de reconfigurare a structurii demografice (o pondere importantă a etincilor germani părăsind orașul).

După anul 1947, când s-a schimbat regimul politic, orașul Suceava a intrat într-un intens proces de industrializare, care a condus la o creștere demografică explozivă și la o dezvoltare extensivă a orașului. În acest context, cele două localități învecinate (Burdujeni și Ițcanii noi) au intrat în componența orașului, iar teritoriul interstițiar a fost ocupat de noi construcții.

După anul 1990, în cadrul orașului se constată cel puțin patru procese importante:

- Evoluția în plan teritorial realizată prin edificarea de noi construcții, în special rezidențiale;
- Restructurarea zonelor industriale și reutilizarea suprafețelor acestora;
- Întărirea caracterului de centru economic baza pe dezvoltarea comerțului (specializare pe comerț);
- Descreștere demografică.

În ceea ce privește calitatea dezvoltării urbane, în ultimii ani, se remarcă o preocupare a creșterii acesteia prin intermediul investițiilor implementate sau aflate în curs de realizare. Cu toate acestea, calitatea spațiilor publice nu reflectă întotdeauna valoarea istorică excepțională a anumitor areale din cadrul orașului.

⁴ Iorga, Nicolae, *Neamul românesc în Bucovina*, Editura institutului de arte grafice Minerva, București, 1905, pag.24

⁵ Ibidem, pag.26

II.1.2. Particularități morfologice ale evoluției teritoriului orașului

Analiza caracteristicilor țesutului urban din perspectivă morfologică s-a realizat în mod special prin raportare la planurile istorice. Deși teritoriul Moldovei a făcut obiectul unor reprezentări cartografice încă de la mijlocul Secolului al XVI-lea, gradul de detaliere al acestora nu oferă indicii despre particularitățile țesutului urban al orașului Suceava.

FIGURA 4 – Harta Moldovei realizată la mijlocul Secolului al XVI-lea



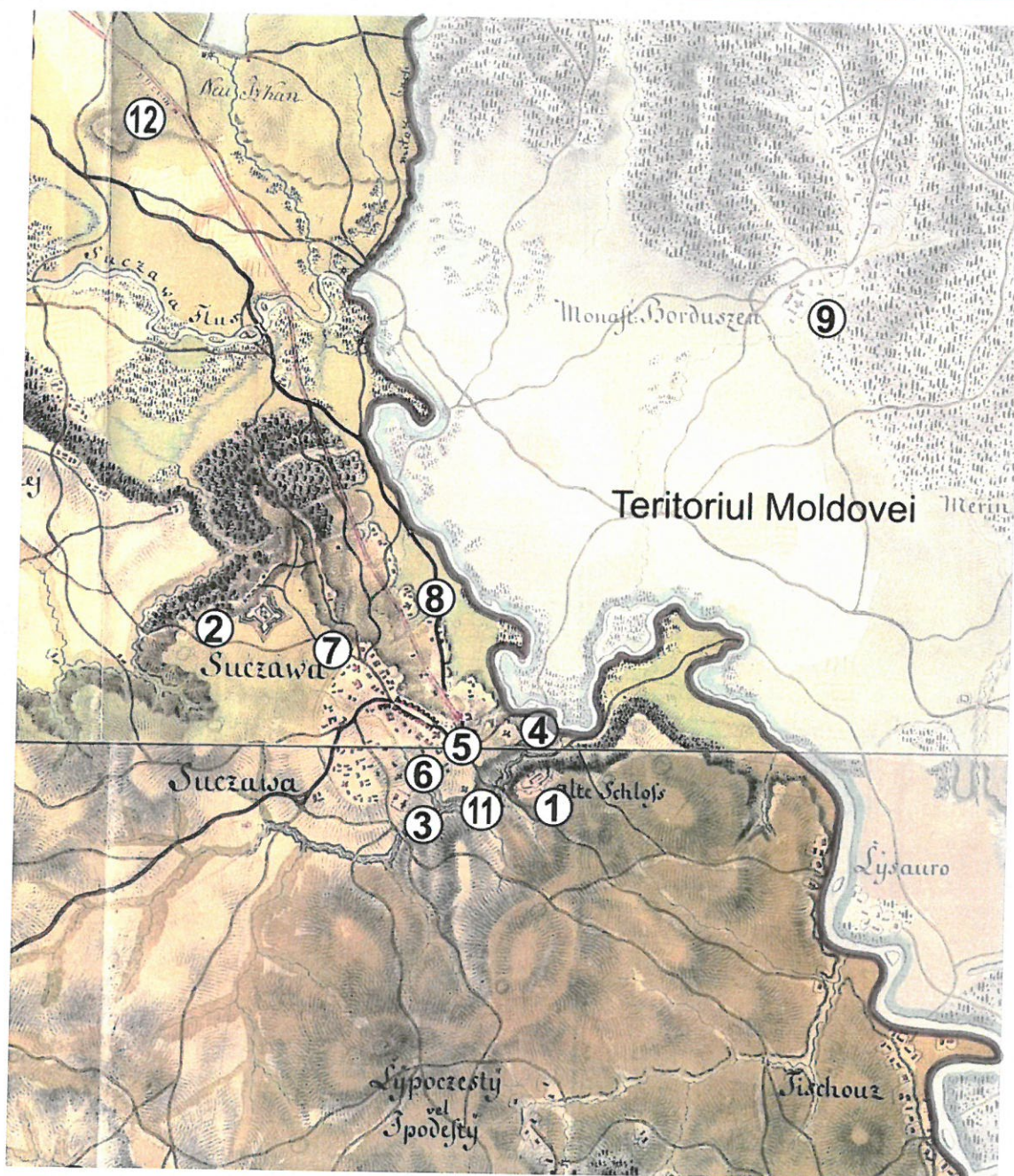
Sursa: <https://nelucratiun.files.wordpress.com/2011/06/moldova-1595.jpg>

Astfel, reprezentările în plan ale orașului apar mult mai târziu, în special după transferul teritoriului Bucovinei către Imperiul Habsburgic, la sfârșitul secolului al XVIII-lea. Analiza acestor planuri ilustrează procesul de dezvoltare din perspectivă urbanistică, oferind indicii asupra întinderii orașului și asupra structurii țesutului urban.

Dezvoltarea oraşului Suceava la nivelul anului 1778

Planul Districtului Bucovina ilustrează nivelul de dezvoltare în plan teritorial al oraşului Suceava la nivelul anului 1778 (imediat după momentul anexării la Imperiul Habsburgic).

FIGURA 5 - Suceava, plan de ansamblu 1778



Sursa: Prelucrare pe baza Planului Districtului Bucovina în 72 secţiuni, întocmit după ridicări geometrice în anii 1773, 1774, 1775 de Departamentul Cezaro-Crăiesc al Statului Major General, Secţiunea 52, 59, 1778, Suceava

În raport cu poziția Cetății de Scaun, orașul era dezvoltat către direcția vestică, pornind de la baza Dealului Cetății, înspre Mănăstirea Zamca. Deși gradul de detaliere al planului nu este unul foarte ridicat din cauza scării de reprezentare, se remarcă totuși o dezvoltare în general organică, excepție făcând zona comercială, care era organizată la nord de Biserica Sfântul Dumitru, sugerând astfel o dispunere de tip front continuu, unde cel mai probabil erau organizate prăvălii și ateliere meșteșugărești. Celelalte areale erau mai răsfirate, cu o densitate a locuirii foarte redusă. În ceea ce privește calitatea fondului construit, Raportul Generalului austriac Spleny von Mihaldy indică faptul că în linii mari, starea generală a orașului nu era una foarte bună. Locuințele, cu mici excepții, erau în general realizate din lemn, existând o serie de construcții cu beciuri cu bolți de piatră aferente zonelor comerciale. Bisericile nu erau foarte bine îngrijite, iar unele dintre ele se aflau în stare de ruină.

Deși nu sunt disponibile date legate de parcelar, cel mai probabil (având în vedere dispunerea clădirilor) acesta nu era structurat, având astfel forme neregulate.

În ceea ce privește elementele reper, în afara Cetății de Scaun și a Mănăstirii Zamca, a căror planimetrie este ușor de recunoscut, se pot remarca bisericile existente la acel moment (3 – Mănăstirea Sfântul Ioan cel nou de la Suceva, 4- Biserica Sfântul Gheorghe /Mirăuți, 5 – Biserica Sfântul Dumitru, 6 – Biserica Învierea Domnului, 7 – Biserica Armenească Sfântul Simion / Turnul Roșu, 8 – Biserica Adormirea Maicii Domnului din Ițcanii vechi). Acest plan menționează și prezența Bisericii Sfânta Vineri (poziția numărul 9 pe plan), care a dispărut între timp și care era amplasată la baza Dealului Cetății, în limitele actualului Parc Șipote.

În arealul nordic, (la poziția 9) este evidențiată prezența Mănăstirii Teodoreni, marcată pe plan cu denumirea de Burdujeni și a unei zone cu caracteristici rurale dezvoltată la nord față de aceasta. Este de menționat faptul că, la acel moment, această zonă, împreună cu întregul areal aflat la nord față de Râul Suceava, se afla pe teritoriul Moldovei.

Pe de altă parte, localitatea Ițcanii noi (poziția 12 – Noul Ițcani pe plan), era slab dezvoltat în comparație cu Burdujeni, fiind poziționat în special în lungul drumului principal.

În această perioadă trama stradală era de tip organic, fiind reprezentată ierarhizat în raport cu destinațiile către centre importante, cum ar fi Siret, Rădăuți sau Gura Humorului.

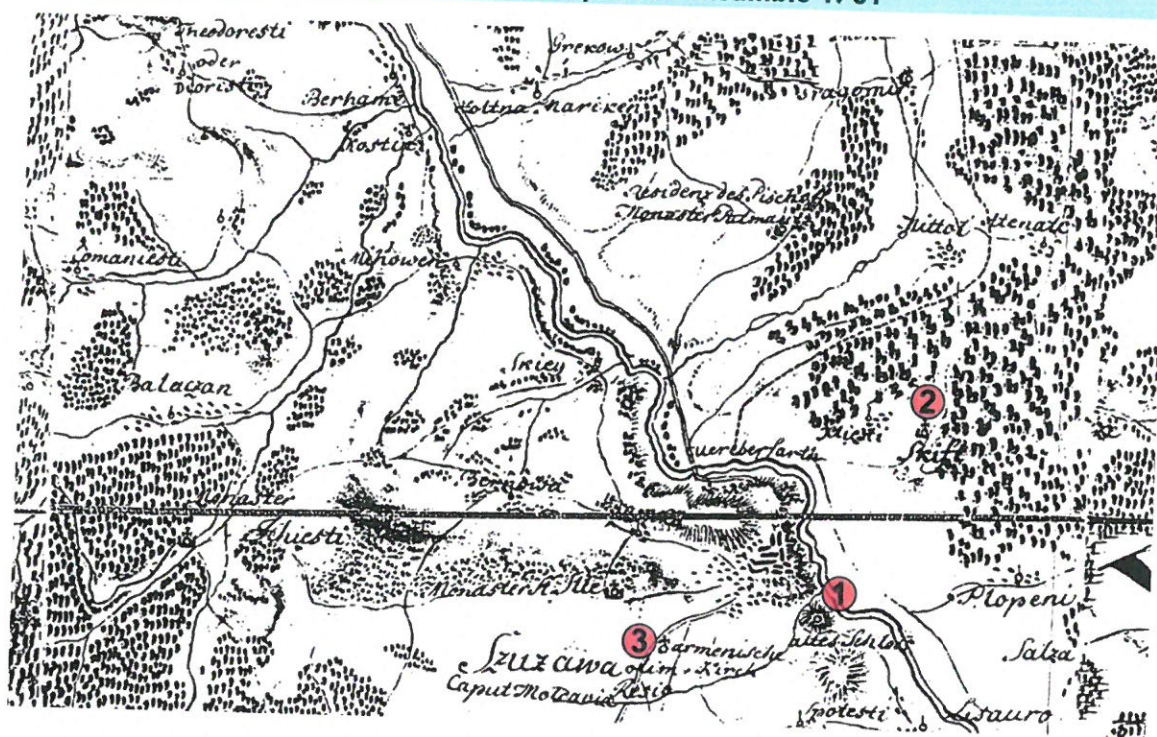
Traseele tramei stradale idincă prezența unor areale importante, care sunt dispuse în raport cu acesta. Spre exemplu, în raport cu drumul principal care tranzita sinuos zona construită a orașului (cu o importantă înflexiune pe direcția nord-vest), se poate distinge pe latura sudică o amplă zonă care curpindea atât Curtea Domnească, cât și Mănăstirea Sfântul Ioan. La nord de Biserica Sfântul Dumitru, se conturează foarte clar zona comercială / de târg, care este definită ca o piațetă definită de fondul construit, cu o densitate mult mai ridicată în comparație cu alte zone ale orașului.

Curtea Domnească nu este foarte clar definită, aspect care ne indică faptul că la acel moment își pierduse importanța.

Dezvoltarea orașului Suceava la nivelul anului 1781

Deși gradul de detaliere al planului din 1871 nu este unul foarte ridicat, se pot identifica câteva particularități ale dezvoltării orașului.

FIGURA 6 - Suceava, plan de ansamblu 1781



Sursa: Prelucrare pe baza planșei din Atlasul istoric al orașelor din România, seria A, Moldova, fasc. 1, Suceava / Städtegeschichteatlas Rumäniens, Reihe A, Moldau, 1. Lieferung, Suceava (Suczawa) (coord. Mircea D. Matei), București, 2005)

Gradul de urbanizare este în continuare unul scăzut, predominând terenurile agricole și suprafețele împădurite. Se evidențiază totuși clar o densitate mult mai ridicată a nucleului central în comparație cu actualele cartiere (foste localități) Ițcani și

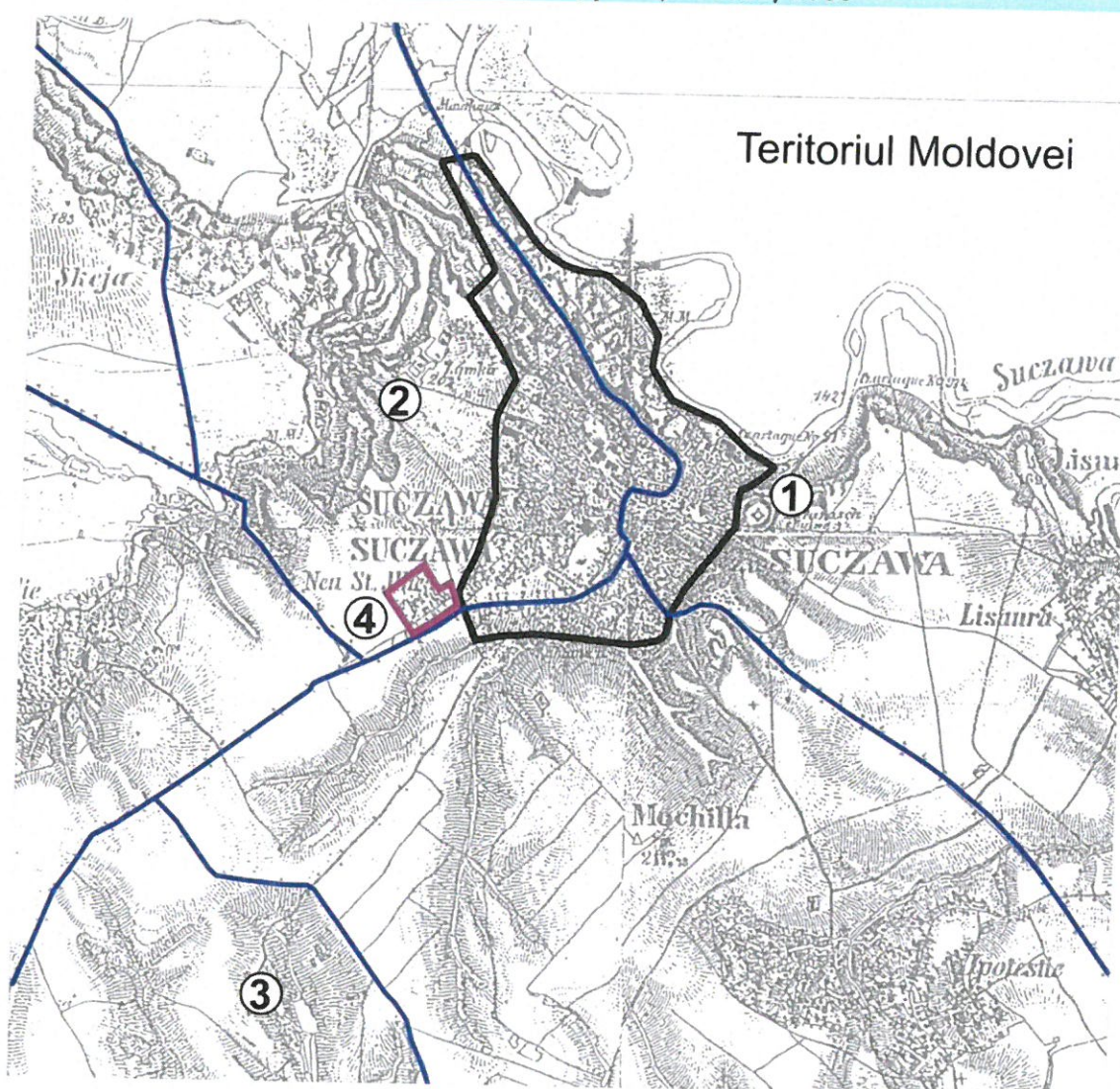
Burdujeni. În ceea ce privește localitatea Burdujeni (aflată la acel moment după graniță – pe teritoriul Moldovei), planul consemnează prezența Mănăstirii Teodoreni (poziția 2 pe plan), în a cărei vecinătate nu se remarcă un fond construit compact.

În zona sud-vestică a orașului Suceava, în afara acestuia, se poate identifica prezența Mănăstirii armenești Hagigadar (poziția 3 pe plan).

Trama stradală este una organică și slab dezvoltată, remarcându-se prezența axei de circulație nord-sud/vest.

Dezvoltarea orașului Suceava la nivelul anului 1830

FIGURA 7 - Suceava, plan (cadastru) 1830



Sursa: Prelucrare după bază date echipa de elaborare studiu

Planul din anul 1830, realizat de locotenentul Maurer, deși nu are un grad de detaliere foarte ridicat, surprinde diverse particularități ale dezvoltării orașului.

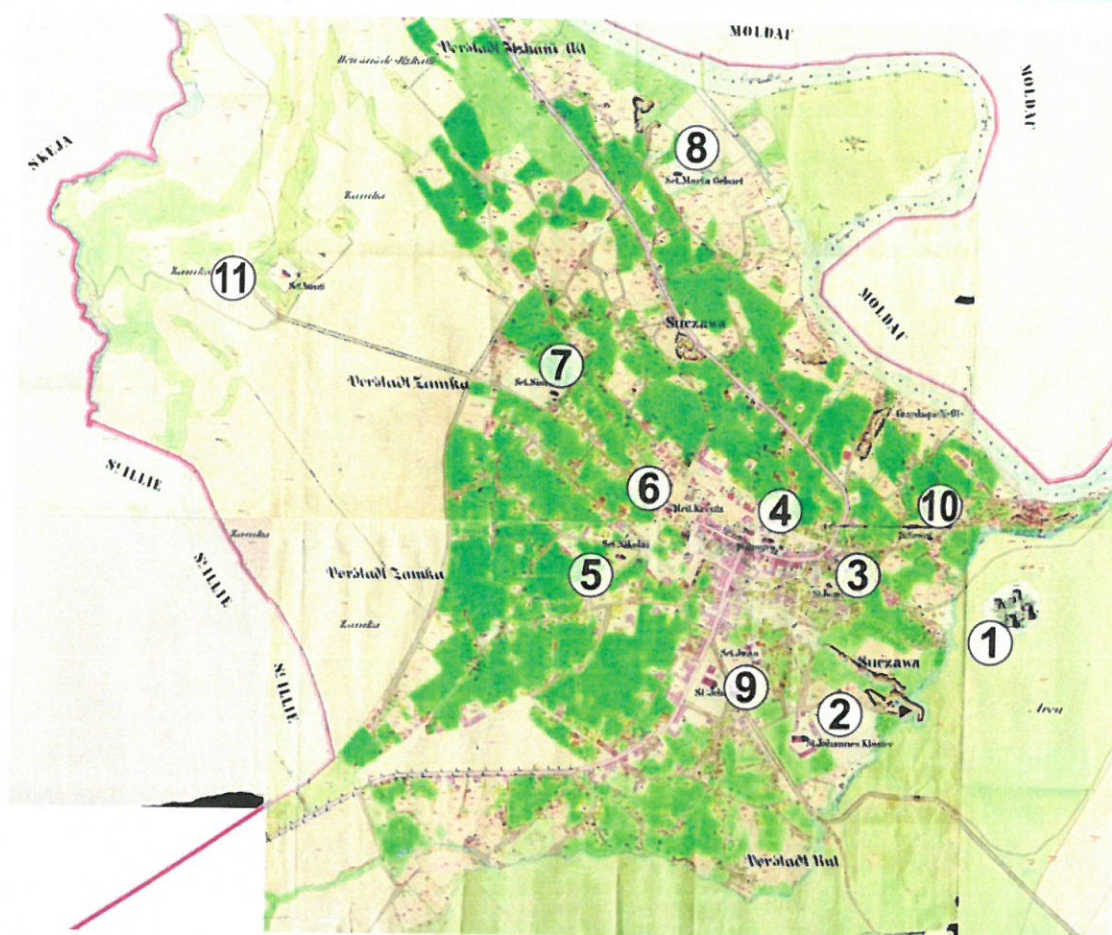
Reprezentarea sugerează un teritoriu cu caracteristici urbane, cu zone construite compacte, care s-au dezvoltat relativ proporțional pe direcțiile est și vest în raport cu strada principală. În zona de sud, strada principală urmărește traseul actual al Bulevardului 1 Mai, apoi în zona Mănăstirii Sfântul Ioan, urcă spre nord și urmărește traseul actualei Străzi Ștefan cel Mare, până în dreptul Bisericii Sfântul Dumitru. Acest lucru indică faptul că, în comparație cu ilustrarea din planul 1778, traseul drumului principal a fost schimbat între timp, coborând mai către sud. Acest lucru indică primele măsuri de reconfigurare a țesutului urban pentru zona centrală.

Sunt evidențiate foarte clar și principalele legături cu exteriorul, care s-au păstrat pe același traseu până în prezent (legăturile cu Ipotești și Lisaura spre est, legătura nord-vestică către Vatra Dornei prin Șcheia de la intersecția cu amplasamentul actual al Spitalului nou și legăturile spre sud și est pe direcțiile actuale către Moara și București).

De asemenea, este de remarcat dezvoltarea unui trup al satului Sfântul Ilie în imediata proximitate a orașului Suceava, în afara teritoriului administrativ al acestuia (marcat pe plan la poziția 4 cu denumirea Noul Sfântul Ilie). Acest areal a fost înglobat între timp în Suceava, pe locul acestuia fiind amenajată în prezent Universitatea din Suceava.

Dezvoltarea orașului Suceava la nivelul anului 1856

Planul cadastral din anul 1856 evidențiază mult mai în detaliu particularitățile țesutului urban de la acel moment. Acest plan ilustrează doar arealul construit și teritoriul administrativ al orașului, teritoriu care se întindea de la granița cu satul Ițcani, urmărirea cursul Răului Suceava (deci granița cu Principatul Moldovei), apoi se întindea spre est până la granița cu Lisaura și Ipotești, iar spre sud și vest mult după Mănăstirea Hagigadar, pe teritoriul actual al Comunei și Satului Moara. Reprezentări în plan al Satelor Ițcanii noi și Burdujeni nu au putut fi identificate la nivelul acestei perioade, dar cert este faptul că ambele s-au dezvoltat în mod special după organizarea punctului de trecere a frontierei din zona Ițcanii noi.

FIGURA 8 - Suceava, plan (cadastru) 1856


Sursa: Prelucrare după bază date echipa de elaborare studiu

În comparație cu nivelul de dezvoltare în plan teritorial surprins de hărțile anterioare (în special cele din 1778 și 1781), se remarcă la nivelul anului 1856 un caracter pregnant urban cu elemente de fond construit bine organizate în baza unor reguli de dezvoltare clar definite. Aceste particularități sunt scoase în evidență de fondul construit organizat în lungul străzii principale, care avea un traseu relativ regulat și care tranzita orașul de la sud-vest, către nord, înspre Ițcani. Traseul inițial al străzii principale urmărea cu aproximație direcția actualei Străzi Mihai Viteazul (adică mai la nord față de traseul marcat în anul 1856) și apoi cobora de la Biserica Armenească Sfânta Cruce, pe traseul actual al Străzii Armenească, unde era dezvoltată zona comercială.

Raportat la planurile anterioare, se remarcă o intenție clară de organizare a tramei stradale și a parcelarului, în mod special în zona centrală și în proximitatea arterei principale de circulație. De altfel, la nivelul anului 1841 este menționată regularizarea "Străzii Mari", explicând astfel modul de organizare al țesutului urban din

proximitatea acesteia. Tot în vederea dezvoltării oraşului, este de menţionat introducerea în anul 1845 a iluminatului cu gaz lampant, elemente care indică un proces de modernizare.

FIGURA 9 – Strada comercială din Suceava în anul 1871



Sursa: <https://dragusanul.ro/category/suceava-in-1871/>- accesat în data de 05.07.2023

În lungul Străzii Mari, pe segmentul care definea Zona Centrală, fondul construit era organizat în special alipit sau înşiruit (de tip front continuu) pe un parcellar cu forme mult mai regulate şi cu dimensiuni variabile. În imediata vecinătate a Bisericii Sfântul Dumitru, care încă din Perioada Medievală constituia nucleul comercial şi meşteşugăresc al oraşului, se remarcă predominanţa construcţiilor dispuse în front continuu, aşezate pe un parcellar cu dimensiuni în general reduse.

Acest nucleu comercial se dezvoltă în mod special pe direcţia nord-vest, către Cartierul Armenesc, urmărind actualul traseu al Străzii Armeneşti. De asemenea, în zonele de nord şi vest faţă de strada comercială, se pot identifica în plan trei areale libere, organizate sub forma unor pieţete, care constituiau încă din Perioada Medievală locul de desfăşurare al unor târguri.

În ceea ce priveşte traseul Străzii Mari, este de remarcat faptul că un segment din această stradă s-a păstrat până în prezent. Este vorba despre segmentul Străzii Ştefan cel Mare, care se dezvoltă de la intersecţia cu Strada Ana Ipătescu, până în dreptul Bisericii Sfântul Dumitru şi care astăzi tranzitează Piaţa Centrală a oraşului.

În ceea ce privește calitatea fondului construit, este de remarcat faptul că acesta era realizat din materiale durabile (în mod special cărămidă) și era dispus la aliniament în lungul Străzii Mari. În celelalte zone ale orașului se remarcă o calitate mai slabă a acestuia, iar modul de dispunere în raport cu parcelarul și cu căile de acces par să nu sugereze respectarea unor reguli urbanistice clare. În aceste areale trama stradală era în general bine organizată, deși se remarcă încă trasee neregulate și profile variabile. De asemenea, parcelarul este mai neregulat, predominând suprafețele alocate grădinilor și o densitate de construire mult mai redusă în comparație cu Zona Centrală.

În ceea ce privește reperele urbane care mai pot fi identificate și în prezent se remarcă prezența unor direcții principale de dezvoltare a sistemului de circulație. De asemenea, se pot identifica principalele biserici, la care s-a adăugat Biserica Romano-Catolică Sfântul Ioan Nepomuk, finalizată în anul 1836 și care este amplasată cu deschidere la Strada Mare. De asemenea, se pot remarca incintele fortificate, Cetatea de Scaun (aflată în stare de ruină la acel moment) și Mănăstirea Zamca.

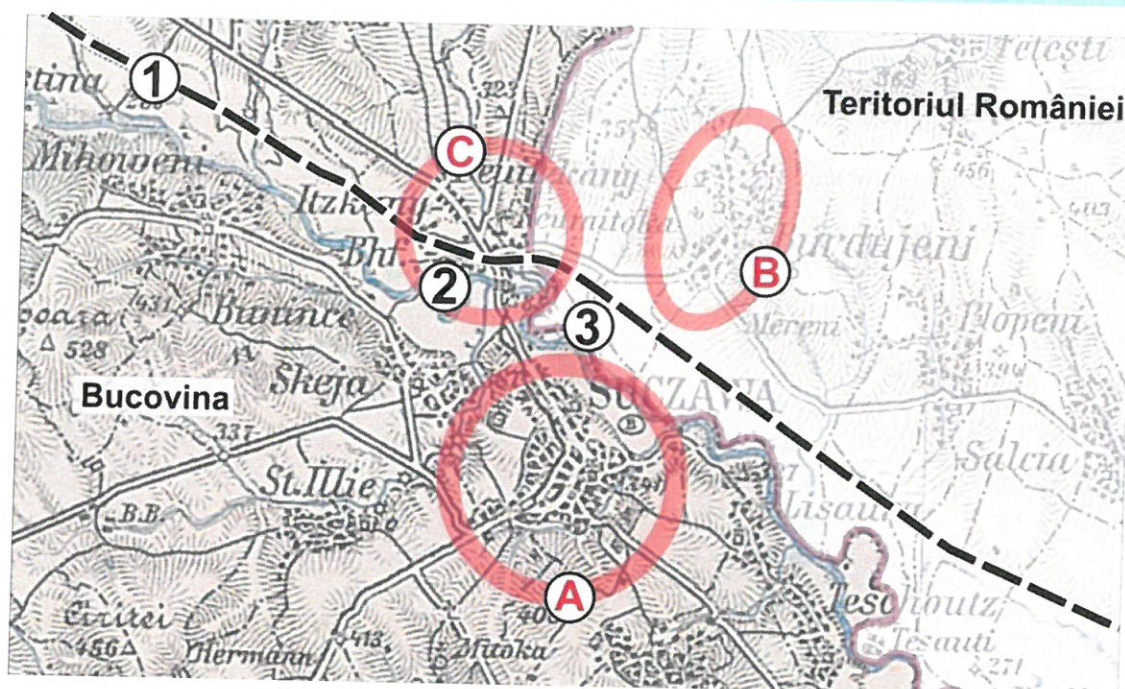
Curtea Domnească pe de altă parte nu apare pe plan, pe locul acesteia dezvoltându-se treptat fondul construit. De altfel, țesutul urban a avansat pe toate direcțiile în comparație cu cel de la nivelul anului 1778, inclusiv către Dealul Cetății de Scaun (pe direcția est).

Dezvoltarea orașului Suceava în intervalul 1909-1912

Evoluția orașului în intervalul 1909-1912 este surprinsă de trei planuri cu grad de detaliere diferit. În cadrul planului realizat în 1909 de austrieci se remarcă nivelul de dezvoltare al principalelor areale care formează teritoriul actual al orașului Suceava.

Nucleul principal (vatra veche a orașului, marcată pe plan cu litera A) se prezintă ca un teritoriu compact cu o dezvoltare în plan spațial puțin semnificativă ca întindere în raport cu planul anterior din anul 1856.

FIGURA 10 - Suceava, plan 1909



Sursa: Prelucrare pe baza planului austriac 1909 (<http://lazarus.elte.hu> - accesat 03.07.2023)

FIGURA 11 – Clădirea Primăriei din Burdujeni



Sursa: <https://imageromania.ro/produs/burdujeni-primaria/> - accesat 05.07.2023

Teritoriul localității Burdujeni are o dezvoltare mult mai evidentă în raport cu imaginea surprinsă în planul din anul 1778.

Suprafața construită este mai amplă, are o densitate mai mare, constatându-se o evoluție către sud, spre drumul principal (actuala Stradă Gherghe Doja). În zona de contact cu drumul principal (dezvoltat pe direcția est-vest), se conturează un areal cu caracter de centralitate, unde era amplasată primăria (construcție care se mai păstrează și astăzi) dar și școala.

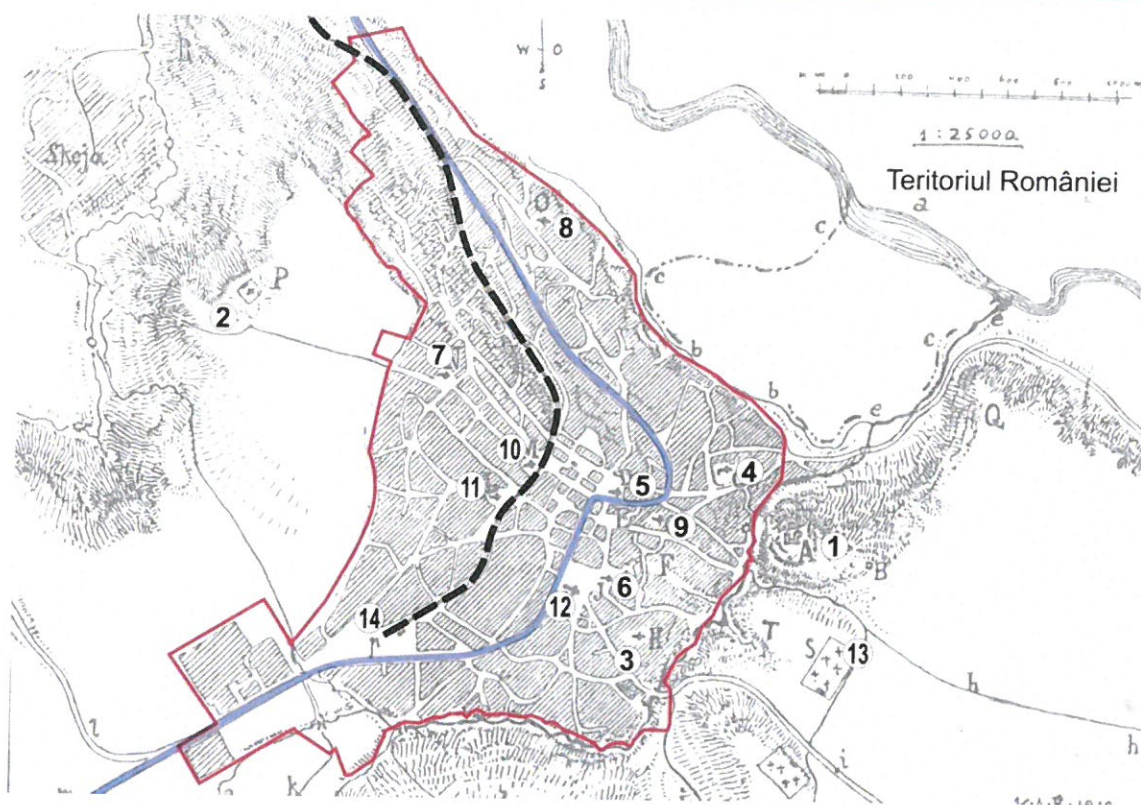
O dezvoltare evidentă se remarcă și la nivelul localității Ițcanii noi, care ocupă o suprafață mult mai amplă și avea o predilecție a dezvoltării în mod special către nord.

Sistemul principal de drumuri care asigură legătura cu exteriorul este clar evidențiat în cadrul acestui plan. Este de remarcat în mod special legătura est-vest dezvoltată la nord față de Râul Suceava (pe teritoriul României), care asigură conexiunea dintre localitatea Ițcani (punct de frontieră) și localitatea Burdujeni și care mai apoi se continuă spre est către Botoșani. Dezvoltarea acestei legături a venit ca o necesitate de asigurare a conexiunii între cele două state și deci de a facilita transportul de bunuri și persoane între acestea.

Pe o direcție aproximativ paralelă cu acest drum se poate remarca prezența infrastructurii de cale ferată (marcată pe plan cu cifra 1), care s-a dezvoltat din ambele direcții către punctul de frontieră de la Ițcani. Pe teritoriul Bucovinei construcția acestei rețele s-a realizat dinspre Liov-Cernăuți-Siret către Ițcani și a fost pusă în exploatare în anul 1869. În paralel, s-a dezvoltat și calea ferată de pe teritoriul României, care asigură legătura dintre Roman-Burdujeni/Ițcani, aceasta fiind inaugurată la două luni distanță față de cea de pe teritoriul Bucovinei. Gara Ițcani (evidențiată pe plan cu cifra 2) a fost inaugurată în anul 1871, iar Gara Burdujeni (evidențiată pe plan cu cifra 3), de pe teritoriul României, a fost dată în folosință în anul 1902.

Planul orașului realizat la nivelul anului 1910 surprinde în mod special teritoriul orașului Suceava, sugerând o dezvoltare compactă a suprafețelor construite. În zona vestică a orașului, în proximitatea Cetății de Scaun, este remarcată prezența cimitirului care se află și astăzi pe același amplasament.

FIGURA 12 - Suceava, plan 1910



Sursa: Prelucrare după planșă de la Arhivele Naționale ale Statului, Sucursala Suceava

FIGURA 13 – Calea ferată din interiorul orasului în dreptul Bisericii Sfântul Nicolae



Sursa: <https://www.facebook.com/legacy/notes/1793071710989999/> - accesat 05.07.2023

De asemenea, se poate remarca prezența infrastructurii de cale ferată care asigură legătura dintre Ițcanii noi și Suceava. Această infrastructură, pusă în funcțiune în anul 1897, urca în oraș pe zona serpentinelor, pe un traseu aproximativ paralel cu drumul principal (actuala Stradă Cernăuți).

În timpul călătoriei de la vama Ițcani spre Suceava, istoricul Nicolae Iorga remarcă: *"Alături, un alt pod, mai mare, mai tare și mai frumos, e dungat de linia de fier a trenului ce vine din Ițcani și duce spre Suceava."*⁶

Traseul avea stație de oprire terminus pe amplasamentul actualului scuar Vladimir Florea din fața Policlinicii, respectiv în vecinătatea Palatului de Justiție (zona Areni). Arealul în care era amplasată stația era configurată ca o zonă amplă liberă în care se organiza târgul săptămânal de vite.

În imaginile cele mai elocvente în ceea ce privește configurația țesutului urban de la acel moment pot fi remarcate în planul orașului Suceava realizat la nivelul anului 1912.

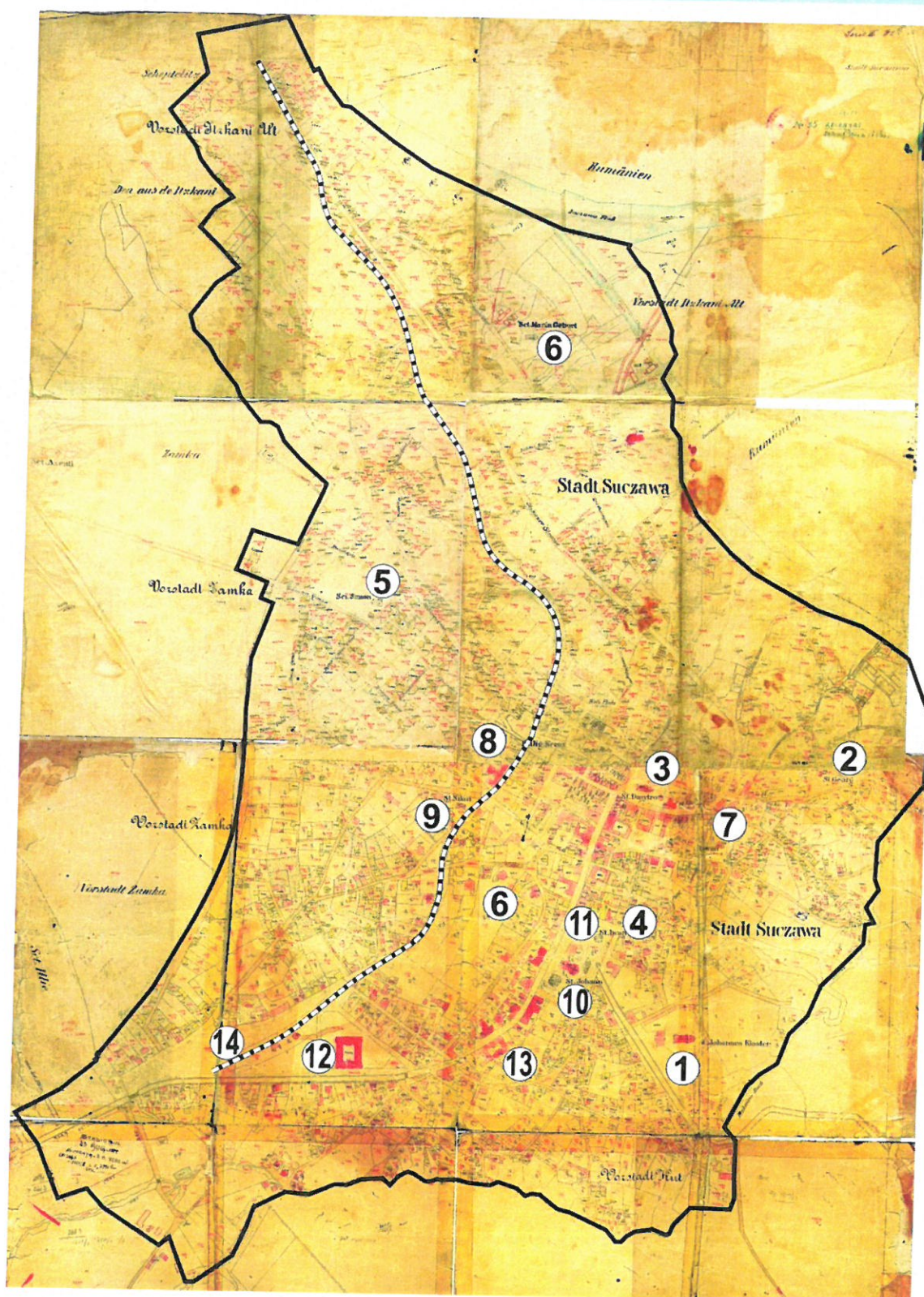
La fel ca în cazul planului din anul 1856, în cadrul acestuia se poate remarca configurația tramei stradale, a parcelarului și a fondului construit.

În comparație cu planul cadastral anterior, acesta ilustrează o dezvoltare mult mai compactă, cu un parcelar fragmentat și cu o densitate de construire mult mai ridicată, în contextul în care nu se remarcă o evoluție semnificativă în plan teritorial (o extindere a zonelor construite). Cu toate acestea, se pot identifica în continuare rezerve mari de teren și suprafețe libere care au permis de-a lungul timpului diverse destinații. Astfel de areale sunt amplasate în general către periferia orașului, însă există și suprafețe libere în zonele mai compacte, în mod special în zona nordică a străzii principale.

În ceea ce privește fondul construit, acesta păstrează în linii mari configurația inițială în lungul străzii principale, cu clădiri amplasate la aliniament și cu front în general continuu în zona comercială de lângă Biserica Sfântul Dumitru.

⁶ Iorga, Nicolae, *Neamul românesc în Bucovina*, Editura Institutului de arte grafice Minerva, București, 1905, pag.17

FIGURA 14 - Suceava, plan cadastral 1912



Sursa: Prelucrare după bază date echipa de elaborare studiu

În lungul străzii principale se pot identifica inserții noi, unele dintre acestea păstrându-se până în prezent (Clădirea Palatului de Justiție și actuala clădire a Muzeului de Istorie). De asemenea, este important de remarcat și reconfigurarea spațiului din proximitatea Bisericii Catolice, care găzduiește primul spațiu verde amenajat (pe amplasamentul actualului Parc Central).

Trama stradală este mult mai bine organizată, aceasta având de principiu profile în general constante.

FIGURA 15 – Gara Suceava din interiorul orasului

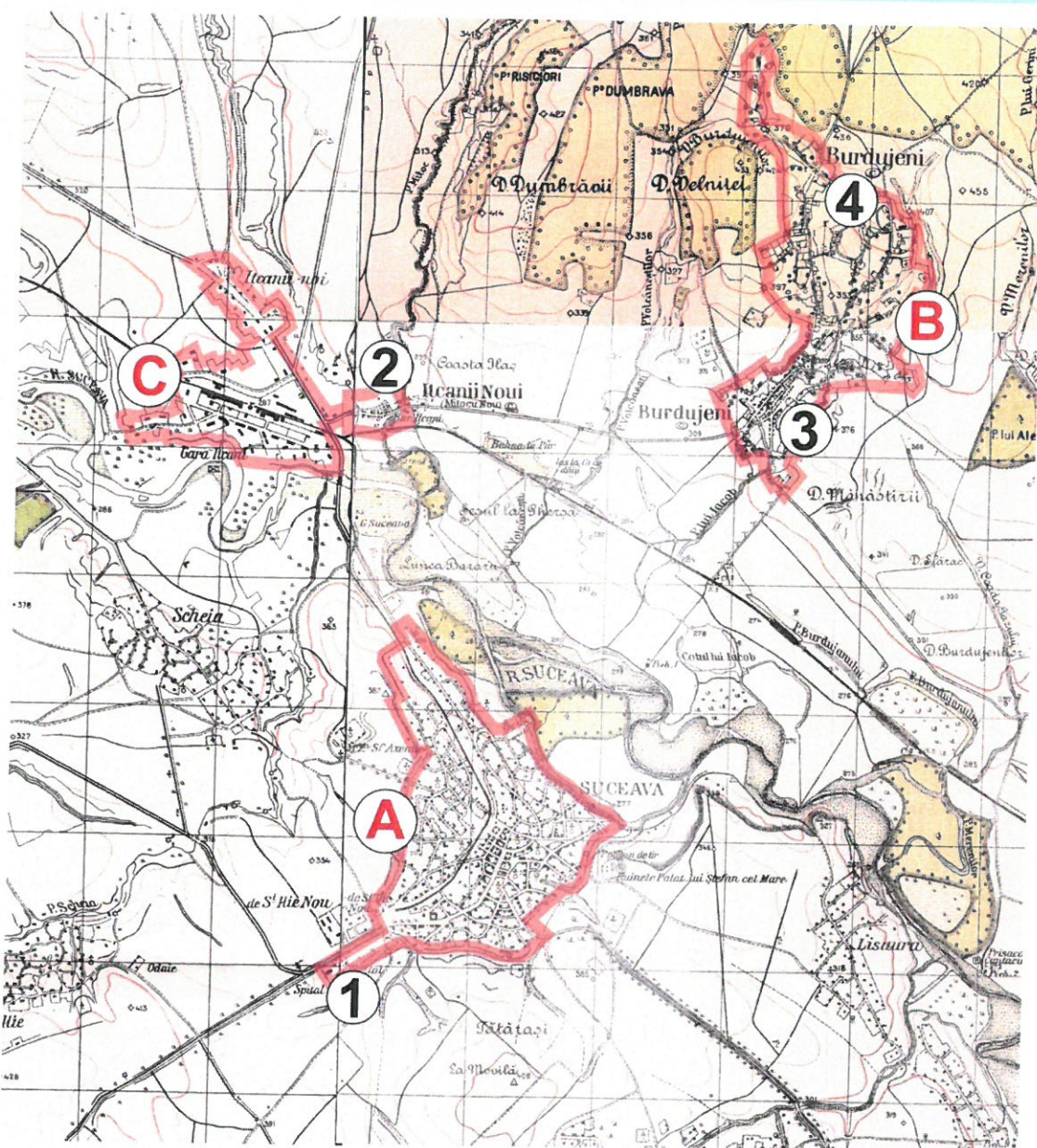


Sursa: <https://www.facebook.com/legacy/notes/1793071710989999/> - accesat 05.07.2023

De asemenea, se remarcă prezența căii ferate și clădirea Gării din Suceava, care au funcționat până în anul 1916.

Dezvoltarea orasului Suceava la nivelul anului 1917

Nivelul de dezvoltare (la începutul Secolului XX), al întregului teritoriu care face astăzi parte din limita administrativă a municipiului Suceava, este cel mai bine evidențiat de planurile directe de tragere realizate de armata română în perioada Primului Război Mondial. În cadrul acestui plan sunt evidențiate atât zonele construite aferente celor 3 localități (A-Suceava, B-Burdujeni și C-Ițcanii noi), cât și vecinătățile acestora.

FIGURA 16 – Planul de tragere 1917


Sursa: Prelucrare pe baza planului desărcat de pe <https://www.geo-spatial.org/vechi/maps/download-planuri-tragere.php>- accesat în data de 05.07.2023

La o analiză comparativă a suprafețelor ocupate de zonele construite, se remarcă localitățile Suceava și Burdujeni, care au dezvoltare în plan teritorial aproximativ similară. Trebuie totuși menționat faptul că localitatea Burdujeni s-a dezvoltat într-un areal în care particularitățile reliefului au determinat o extensie rarefiată a zonelor construite. Este astfel de remarcat localizarea unor zone construite cu caracteristici diferite. Arealul nordic are un pronunțat caracter rural, în timp ce partea sudică se definește ca o zonă de tip urban, în care densitatea de construire este mult mai ridicată,

iar dispunerea clădirilor este organizată în raport cu trama stradală. Fondul construit este dispus la aliniament cuplat sau înșiruit, sugerând astfel caracteristicile unei zone, care are un pronunțat caracter comercial.

Beneficiind de prezența legăturii cu punctul de frontieră de la Ițcani, localitatea Burdujeni a întrunit condițiile pentru a stimula dezvoltarea activităților comerciale și meșteșugărești. În acest context, această localitate a îndeplinit în intervalul 1775-1918 rolul de Poartă de intrare în Moldova, rol similar cu orașul târg Suceava (deși scara dezvoltării era una mai redusă).

FIGURA 17 – Strada comercială (Ulita mare) din Burdujeni



Sursa: <https://dragusanul.ro/burdujeni-plopeni-salcea-si-dumbraveni-in-1904/> - accesat n data de 06 .07.2023

Se poate discuta astfel de o stimulare a dezvoltării venită dintr-o necesitate, în contextul în care Suceava nu mai putea îndeplini acest rol pentru Moldova după anexarea teritoriului Bucovinei. Acest lucru explică localizarea zonei centrale la intersecția cu drumul de legătură cu vama (est-vest). În raport cu acest areal central, unde s-au localizat de-a lungul timpului principalele instituții, s-a dezvoltat o strada comercială pe direcția nordică (pe traseul actualei Străzi 22 Decembrie 1989). În imediata vecinătate a acesteia, parcelarul și fondul construit aveau caracteristici similare, rezultând astfel o densitate de contruire mult mai ridicată în raport cu zona nordică.

În ceea ce privește localitatea Suceava, aceasta nu prezintă o dezvoltare semnificativă în raport cu anul 1912, putând fi remarcată prezența Spitalului vechi (poziția 1 pe plan), care nu era cuprins în cadrul planului anterior, deși fusese ridicat în intervalul 1891-1903.

În comparație cu cele două centre de tip urban (Suceava și Burdujeni), localitatea Ițcanii noi conținea 3 areale cu caracteristici diferite:

- arealul nordic unde erau localizată, încă din anul 1778, o zonă construită care fusese dezvoltată în lungul drumului principal (vatra Ițcanilor noi);
- arealul sudic dezvoltat în proximitatea gării și a căii ferate - în care s-a configurat un spațiu de tip piațetă, delimitat de construcțiile gării și frontul de locuințe de la sud;
- arealul estic dezvoltat în imediata vecinătate a punctului de trecere a frontierei (marcat cu 3 pe plan) și care încă mai păstrează vechile caracteristici.

Dezvoltarea orașului Suceava în intervalul 1918-1960

Așa cum s-a menționat și anterior, după anul 1918, teritoriul actual al municipiului Suceava a devenit parte a României, continuându-și dezvoltarea independent (dar în același timp prin influență reciprocă) până la nivelul anului 1956, când localitățile Burdujeni și Ițcanii noi au fost integrate în Suceava, devenind cartiere ale acestuia.

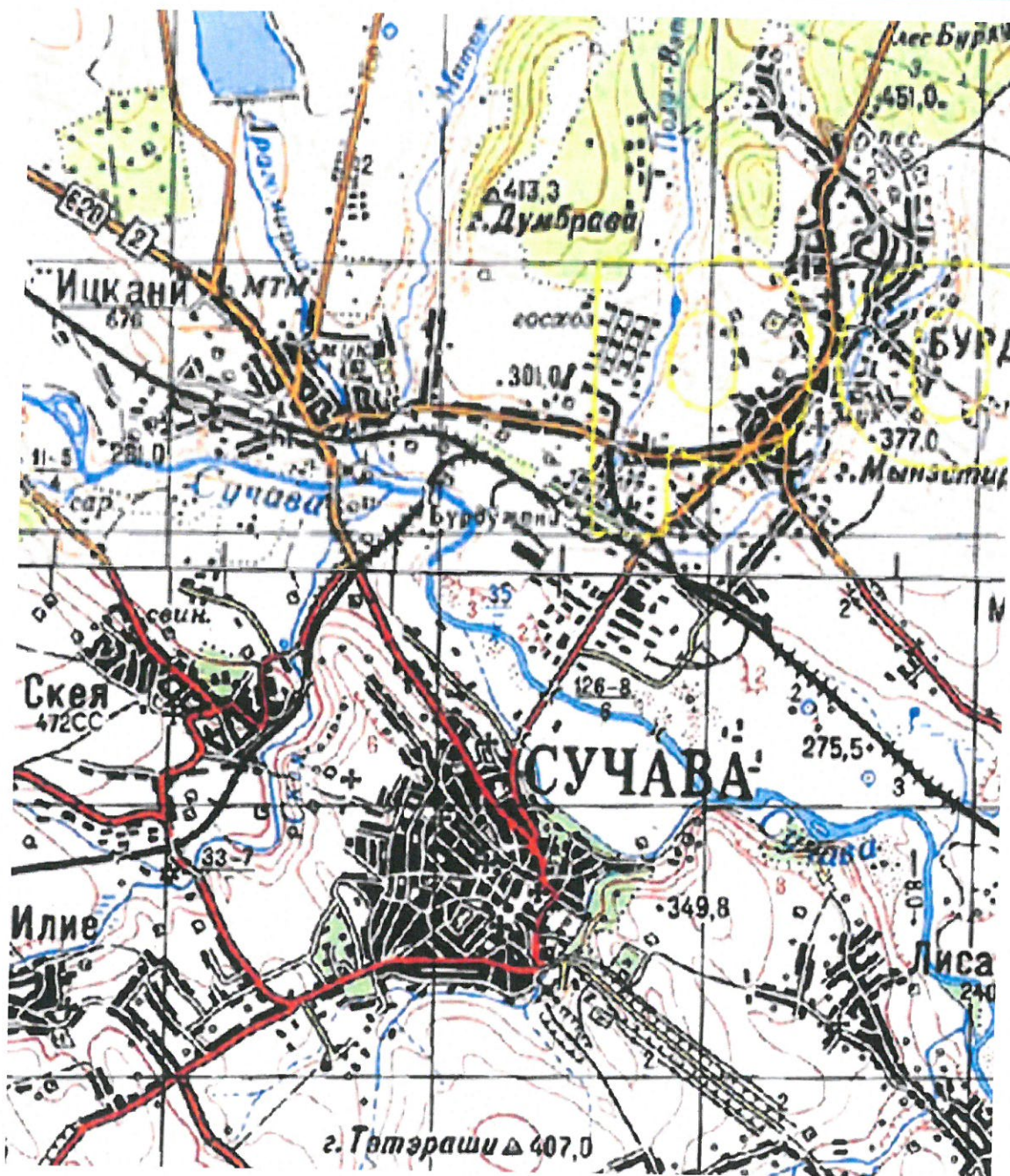
În perioada interbelică s-au dezvoltat activitățile productive în special în lunca Râului Suceava, beneficiind de o poziție favorabilă în raport cu infrastructura de cale ferată. Acest proces de dezvoltare a activităților productive a continuat în special după anul 1947. Cel mai intens proces de dezvoltare a acestora s-a realizat spre sfârșitul anilor 50 până la mijlocul anilor 70, fenomen care a condus la o creștere demografică semnificativă.

Planul realizat de Uniunea Sovietică la începutul anilor 60, surprinde perioada de început a dezvoltării extensive și de ansamblu a orașului. În raport cu planul de la 1917 nu se remarcă procese de dezvoltare semnificativă a nucleului orașului Suceava, în schimb cele mai evidente transformări s-au produs în cartierele Burdujeni și Ițcani. În Burdujeni se constată primele stadii de evoluție a zonei industriale, fiind deja ridicate Centrala de prelucrare a lemnului (1959) și Combinatul de Celuloză și Hârtie (1962). De asemenea, zonele rezidențiale s-au extins pe două axe paralele către sud, către

platforma industrială și către vest, înspre Ițcani, în lungul actualului Bulevard Gheorghe Doja.

Cartierul Ițcani a evoluat de principiu în limitele anterioare, crescându-și densitatea de construire, fiind completat în mod special arealul dintre zona gării și fosta vamă.

FIGURA 18 – Planul sovietic – începutul anilor 60



Sursa: Prelucrare după bază date echipa de elaborare studiu

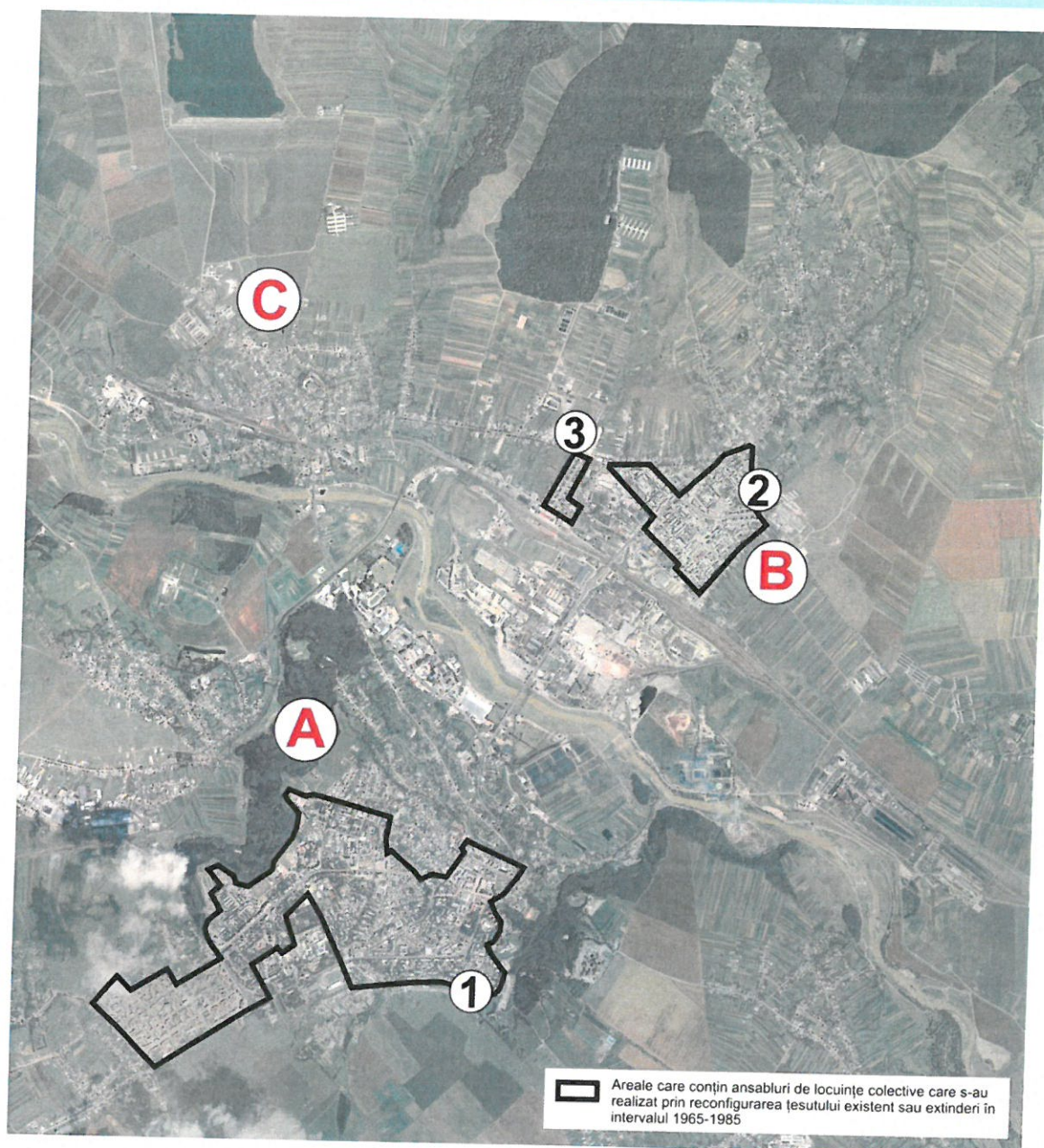
În ceea ce privește trama stradală, aceasta a fost completată în raport cu necesitățile de dezvoltare ale orașului, fiind remarcată în mod special legătura nord-sud, care asigură conexiunea dintre Suceava și Burdujeni, tranzitând albia Râului Suceava și zona industrială.

Dezvoltarea orașului Suceava după anul 1960

Dezvoltarea industrială a orașului a condus la un flux migrator crescut, care s-a accentuat în special după anul 1960 și mai pregnant în intervalul 1971-1975. În raport cu numărul locuitorilor înregistrați de datele statistice realizate la nivelul anului 1930 (adică un total de 24.156 locuitori așezați în toate cele 3 localități – Suceava, Burdujeni și Ițcanii noi), dezvoltarea industrială din perioada comunistă a condus la creșterea de peste 4 ori a numărului de locuitori. În acest context, concomitent cu dezvoltarea industrială, orașul a suferit transformări importante în ceea ce privește țesutul urban. Ansamblurile de locuințe colective au fost inserate în cadrul orașului începând cu anii 60, acest proces continuând până la începutul anului 1990. Dezvoltarea s-a produs atât prin inserția de locuințe colective în interiorul țesutului urban deja existent (prin reconfigurare) cât și prin extindere în areale neconstruite (Cartierele George Enescu, Mărășești, Zamca, Areni și Cartierul Burdujeni dezvoltat la tangența cu zona industrială în intervalul 1975-1985). În paralel, prin reconfigurarea zonei de locuințe individuale Sfântul Ilie, care se dezvoltase la marginea orașului și care a fost înglobată ulterior în limitele acestuia, s-a realizat ansamblul de locuințe colective Obcini, fiind practic cel mai nou cartier al orașului. Primele intervenții de acest tip au fost realizate începând cu anul 1960 și au vizat cu predilecție areale aflate acum în Zona centrală sau în imediata vecinătate a acesteia.

Aceste intervenții au avut efecte profunde în mod special asupra parcelarului și a fondului construit, care au suferit pierderi semnificative în mod special în fosta zonă comercială. Aceasta a fost demolată în integralitate în perioada anilor 70, iar reconfigurarea ei a produs efecte iremediabile asupra caracterului orașului. De altfel, în urma acestui proces, Suceava mai păstrează doar câteva construcții sau ansambluri valoroase punctuale, dispersate la nivelul orașului, majoritatea acestora provenind din Perioada Medievală. Construcțiile cele mai valoroase care încă s-au mai păstrat sunt cu precădere biserici sau ansambluri fortificate.

FIGURA 19 – Imagine satelitară Suceava – anul 2001



Sursa: Prelucare pe satelit preluat de pe Google Earth

În ceea ce privește construcțiile de locuințe care au în prezent valoare de monument istoric, acestea sunt localizate în special în fostul cartier armenesc, care nu a fost supus unor intervenții de reconfigurare.

II.1.3. Concluzii. Identificarea zonelor cu valoare istorică

Așa cum s-a putut observa din descrierile anterioare, se poate considera că abia începând cu secolul al XIV-lea și mai ales după mutarea Capitalei de la Siret la Suceava se poate vorbi despre o așezare de tip urban. Astfel, dacă discutăm despre evoluția întregului teritoriu cuprins în limitele administrative actuale, vor trebui luate în considerare trei nuclee (Suceava, Burdujeni și Ițcani). Ritmul și nivelul de dezvoltare a fost diferit, însă toate cele trei nuclee s-au influențat reciproc de-a lungul timpului până la mijlocul secolului XX, când acestea au devenit parte integrantă a aceluiași oraș.

În ceea ce privește dezvoltarea orașului Suceava, așa cum a fost prezentat anterior și cum de altfel se poate remarca și din *Figura nr. 20*, aceasta s-a petrecut dinspre est către vest. Vatra orașului s-a configurat în vecinătatea Bisericii Mirăuți (devenită biserică a Mitropoliei Moldovei), întinzându-se mai apoi până la baza Dealului Cetății.

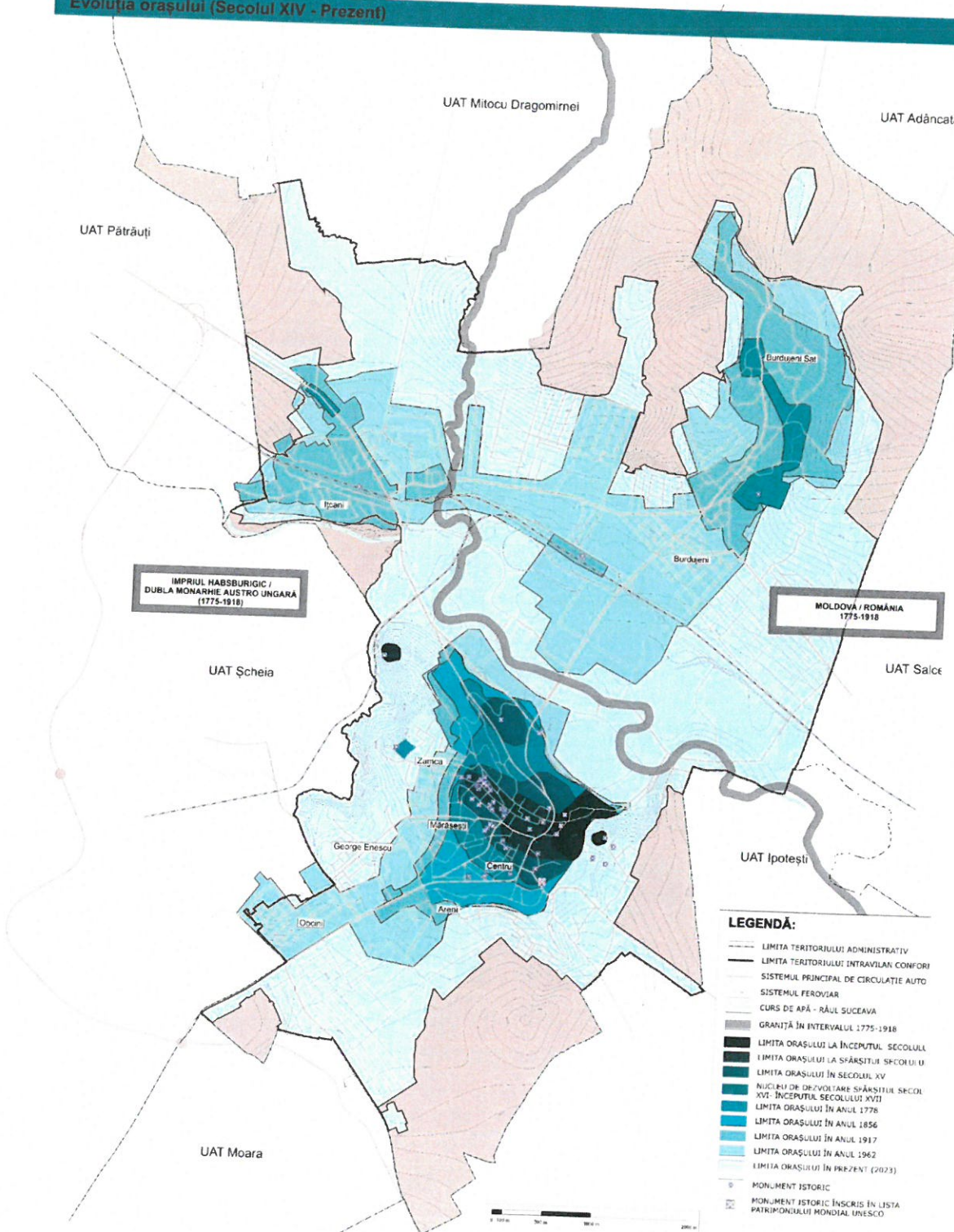
În mod evident, ridicarea Cetății de Scaun a fost un factor determinant care a influențat atât coagularea vetrei orașului, cât mai ales evoluția sa în Secolul XIV. Din considerente strategice dar și din constrângeri ale reliefului, orașul s-a dezvoltat treptat în primele etape pe direcția vestică, nord-vestică și sud-vestică.

Prezența celei de-a doua cetăți nu a influențat evoluția orașului, mai ales în contextul în care aceasta a fost utilizată o scurtă perioadă de timp.

Localitatea Burdujeni are ca punct central al dezvoltării Mănăstirea Teodoreni (Burdujeni). În primele faze ale evoluției sale, această localitate a avut tendința de a avansa către nord, având un caracter preponderent rural. Odată cu preluarea Bucovinei de către Imperiul Habsburgic, caracterul localității s-a schimbat treptat. Prezența punctului de frontieră de la Ițcani și existența rutei comerciale de legătură est-vest au stimulat dezvoltarea localității și treptat au determinat transformarea caracterului acestuia. Astfel, localitatea a avansat către sud, la intersecția cu drumul comercial, unde și-a localizat centrul. Arealul central, dar și un segment de stradă dezvoltat către nord, s-au concretizat în timp ca un nucleu comercial și meșteșugăresc. În acest context, fiind prima localitate aflată la frontieră, aceasta s-a dezvoltat și a preluat rolul de Poartă de Intrare în Moldova, îndeplinind un rol similar cu cel al Sucevei.

FIGURA 20 – Evoluția orașului – sec XIV- Prezent

Evoluția orașului (Secolul XIV - Prezent)

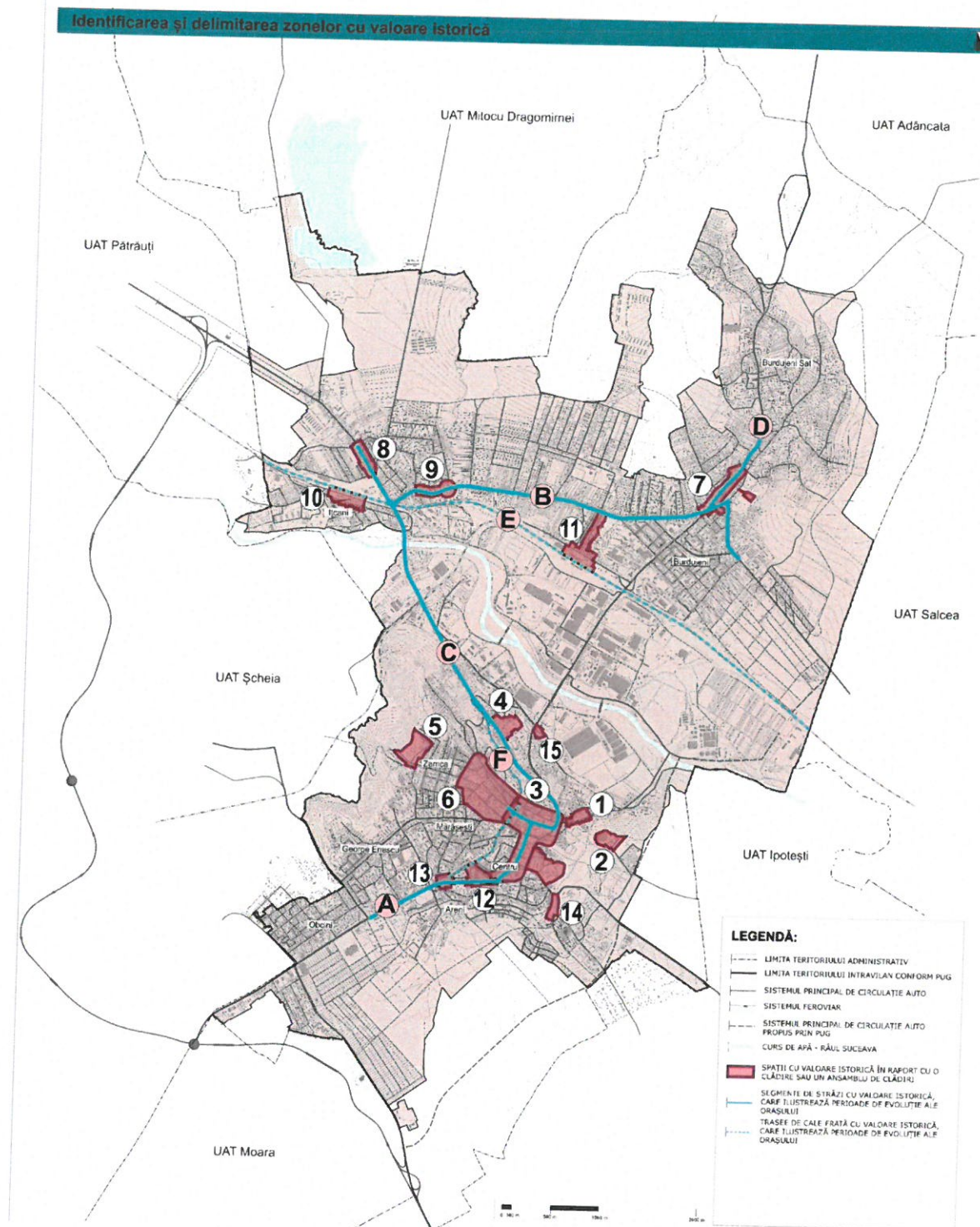


Sursa: Echipa de elaborare a studiului

În ceea ce privește localitatea Ițcani, aceasta s-a format inițial la poalele dealului orașului Suceava (în zona serpentinelor). Cu toate acestea, în Perioada Medievală, în lungul drumului de legătură cu Siret, pe partea nordică a Râului Suceava, s-a format o nouă așezare care a purtat numele Ițcanii noi. Dezvoltarea acestei localități a fost influențată, odată cu preluarea Bucovinei în anul 1775, de Imperiul Habsburgic. Din considerente strategice și funcționale s-a mai dezvoltat un nou nucleu în imediata vecinătate a punctului de frontieră. Apoi, odată cu introducerea căii ferate și realizarea Gării Ițcani, localitatea a avansat către sud, devenind astfel mai compactă.

În cazul orașului Suceava, tendința de dezvoltare către vest a fost susținută și de prezența comunității de armeni, care s-au așezat în această parte a orașului, edificând la începutul secolului al XVII-lea, Mănăstirea Zamca. La zona de confluență a Cartierului Armenesc cu nucleul orașului (care a inclus și Curtea Domnească), în imediata vecinătate a Bisericii Sfântul Dumitru, s-a dezvoltat zona comercială și meșteșugărească, care a fost demolată în anii 70. În ceea ce privește caracterul simbolic și valoarea istorică, se poate considera că Biserica Sfântul Dumitru și spațiul său adiacent reprezintă unul dintre principalele areale reper ale orașului. La fel de importantă, chiar dacă nu se remarcă de-a lungul timpului ca o prezență constantă, este Curtea Domnească (orașul dezvoltându-se peste ruinele acesteia, așa cum o demonstrează planurile istorice). Aceasta a avut principalul rol de coagulare a dezvoltării orașului în Perioada Medievală și de dezvoltare a activităților economice. În directă relație cu ea au fost edificate ulterior alte construcții simbol ale orașului (Turnul lui Alexandru Lăpușeanu, Biserica Domnițelor, Biserica Învierea Domnului sau Mănăstirea Sfântul Ioan, etc.).

FIGURA 21 – Identificarea zonelor cu valoare istorică



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

TABEL 1 – Spații publice cu valoare istorică sau elemente de infrastructură

SPATII PUBLICE CU VALOARE ISTORICĂ SAU ELEMENTE DE INFRASTRUCTURĂ	
SPATII PUBLICE CU VALOARE ISTORICĂ ÎN CARE SE REGĂSESC ELEMENTE DE FOD CONSTRUIT REPREZENTATIVE	
1	Arealul aflat în jurul Bisericii Mirăuți – vatra veche a orașului
2	Cetatea de Scaun și platoul din zona de intrare
3	Vechea zonă comercială împreună cu zona administrativă (Curtea Domnească)
4	Arealul aflat în jurul Bisericii Adormirea Maicii Domnului – vatra veche a localității Ițcani
5	Mănăstirea Zamca și vecinătățile imediate
6	Cartierul Armenesc – zona cu cea mai mare concentrare de monumente istorice
7	Fostul nucleul comercial și arealul central al localității Burdujeni
8	Nucleul Ițcanilor noi – a doua vatră a localității Ițcani
9	Spațiul aferent fostei vămi de la Ițcani
10	Piața Gării Ițcani
11	Piața Gării Burdujeni și axul de acces
12	Spațiul adiacent Închisorii / Primăriei / Palatului de Justiție
13	Fosta piață de vite și Piața a Gării Suceava
14	Fosta uzină electrică
15	Fosta uzină de apă
TRASEE SAU SEGMENTE DE TRAMĂ STRADALĂ / ELEMENTE DE INFRASTRUCTURĂ	
A	Stradă principală în lungul căreia s-a dezvoltat zona administrativă și comercială a orașului Suceava
B	Drum principal și comercial de legătură între vama de la Ițcani și localitatea Burdujeni. Legătură principală între Bucovina ca parte a Imperiului Austriac și Principatul Moldovei
C	Drum principal de legătură între Ițcanii noi (zona vămii și ulterior a gării) și orașul Suceava
D	Strada comercială și meșteșugărească a localității Burdujeni
E	Cale ferată principală care asigură legătura dintre Imperiul Habsburgic și Principatul Moldovei
F	Segmente de traseu de cale ferată secundară care asigură legătura dintre Gara Ițcani și Gara Suceava

Sursa: Echipă elaborare studiu

În directă relație cu dezvoltarea localității este Cetatea de Scaun, fiind una dintre cele mai importante prezențe și care face trimitere la istoria bogată a orașului. Prezența

acesteia a contribuit într-un mod hotărâtor la dezvoltarea aşezării în Perioada Medievală. Poziția strategică, dar și configurația acesteia, a făcut din Cetatea de Scaun unul dintre puținele sisteme de fortificație care nu a putut fi cucerit prin lupte directe. În acest context, existența și dezvoltarea orașului a putut continua, chiar dacă istoria consemnează multiple distrugeri înregistrate ale orașului aflat la baza sa.

La fel de important pentru dezvoltarea orașului este nucelul configurat în secolul al XV-lea în proximitatea Mănăstirii Adormirea Maicii Domnului. Acest areal a facilitat dezvoltarea zonei rezidențiale din zona Ițcanilor vechi, care odată cu dezvoltarea orașului Suceava a fost tratat înglobat în cadrul acestuia.

Un alt areal important este Mănăstirea Zamca. Deși nu a avut un rol semnificativ în dezvoltarea orașului, poziția acesteia a influențat într-o oarecare măsură evoluția sa. Un element de particularitate al acestei mănăstiri a fost relația sa cu vecinătățile naturale. Odată cu dezvoltarea orașului și în mod special după anul 1960, acest specific a început din nefericire să se piardă. Acest proces s-a accentuat și mai mult în ultimii ani, zonele nou construite avansând până la limita sa.

De-a lungul perioadelor de evoluție, Suceava și-a definit și alte elemente ale structurii urbane, care au evoluat de-a lungul timpului și care încă se mai păstrează.

Țesutul urban, în linii mari, a fost reconfigurat în mai multe etape, păstrându-se prea puține elemente reper care mai amintesc de istoria bogată a acestui oraș.

FIGURA 22 – Țesutul urban în anii 1856-1912-2023



Sursa: Echipă elaborare studiu

Elementele de fond construit provenite din Perioada Medievală sunt dispersate în general la nivelul arealului zonei centrale. De asemenea, nici elementele de fond construit sau parcellar provenite din Perioada Habsburgică nu s-au păstrat în număr foarte mare. Cu toate acestea, pot fi identificate diverse areale care încă mai păstrează elemente de fond construit vechi și care au avut o contribuție semnificativă la dezvoltarea orașului. Gara de la Ițcani este un astfel de exemplu. Spațiul definit de Piața Gării, împreună cu scuarul și cu frontul sudic de locuințe este unul dintre cele mai reprezentative spații la nivel de oraș care, din nefericire, este extrem de slab valorificat. În raport cu importanța sa la nivelul dezvoltării de ansamblu a orașului, acest spațiu poate fi considerat ca fiind nucleul acestui cartier (fostă așezare) chiar dacă vatra fostei localități se află la aproximativ 3km distanță. Acest spațiu, împreună cu arealul în care era localizată vama, au fost centrele de greutate ale dezvoltării Ițcanilor noi.

În același timp, arealul din fața actualei Prefecturi, împreună axul Străzii Ștefan cel Mare (segmentul de la intersecția cu Bulevardul Ana Ipătescu, până la Biserica Sfântul Dumitru) sunt spații reper, care păstrează frânturi din istoria dezvoltării orașului. Acest ax a făcut parte din Strada Mare, a cărui traseu a fost regularizat în anul 1841 și în lungul căruia s-a dezvoltat zona economică și administrativă în perioada austriacă.

La fel de important pentru istoria dezvoltării orașului este și Cartierul Armenesc, care păstrează încă suficiente elemente de țesut urban din perioadele anterioare. De altfel, acest areal concentrează cel mai mare număr de monumente istorice clasate, chiar dacă cele mai multe dintre acestea sunt de grupă valorică B.

În directă relație cu dezvoltarea elementelor de infrastructură, la nivelul țesutului urban, încă mai pot fi regăsite elemente care amintesc de dezvoltarea orașului. În zona serpentinelor două segmente de stradă (Strada Șipotului și Strada Ștefan Ștefureac) împreună cu actuala Stradă Mihai Viteazul amintesc de fostul traseu al căii ferate care venea de la Gara Ițcani și urca în orașul Suceava. Actuala piață care găzduiește Scuarul Vladimir Florea are valoare istorică, constituind piața Gării Suceava, dar și locul de desfășurare al târgului de vite.

Alte două spații care pot fi asociate cu evoluția orașului la începutul secolului XX sunt cele care au găzduit uzina electrică, pusă în funcțiune în anul 1908 și uzina de apă, pusă în funcțiune în anul 1912. Ambele ansambluri încă se mai păstrează, iar uzina de apă a fost supusă unui proces de conversie funcțională fiind transformată în Centrul de Cultură Urbană și Peisaj, respectiv sediul al Ordinului arhitecților.

În ceea ce privește celelate două localități integrate în cadrul orașului (Burdujeni și Ițcanii noi) și acestea păstrează diverse elemente reper care amintesc de evoluția de ansamblu a Sucevei. Unele dintre aceste elemente sunt mai puțin vizibile și pot fi trecute ușor cu vederea fără a sugera o potențială valoare istorică. Spre exemplu, axul est-vest reprezentat de actuala Stradă Gheoghe Doja, care în trecut lega localitățile Burdujeni și Ițcanii noi nu ilustrează o valoare excepțională evidentă. Cu toate acestea, în lungul său pot fi regăsite 3 nuclee importante care sunt sau merită a fi evidențiate. Unul dintre cele mai importante nuclee este în mod evident spațiul alocat fostei vămi. Din păcate însă, astăzi nu s-a mai păstrat nici un element evident care să facă trimitere directă la importanța strategică a acestui loc. Cu toate acestea, pe acel amplasament s-au mai păstrat 4 construcții pe frontul nordic (segmentul cuprins între străzile Constantin Moraru și Epaminonda Bucevschi), care cel mai probabil au făcut parte din locuințele funcționarilor vămii și care merită a fi cercetate cu atenție, respectiv valorificate împreună cu arealul învecinat.

Un al doilea nucleu și poate cel mai ușor de remarcat este axul (Strada Jean Bart) și Piața Gării Burdujeni. Acest spațiu are o valoare excepțională în special pentru istoria recentă a Sucevei ca parte a teritoriului care a rămas în granițele Principatului Moldovei și mai apoi a României.

Al treilea nucleu și care astăzi nu este foarte bine evidențiat este fostul centru împreună cu artera comercială a Burdujeniului. Acest areal aflat la confluența Stăzii Gheorghe Doja, cu Strada 22 Decembrie 1989, respectiv Strada Cuza Vodă a reprezentat motorul dezvoltării economice a fostei localități. În interiorul acestui areal era concentrată activitatea economică, tot aici fiind localizate și principalele instituții ale fostei localități Burdujeni. Deși anumite construcții cu valoare istorică și arhitecturală încă mai există, caracterul comercial și caracteristicile țesutului urban au dispărut odată cu evoluția orașului din perioada comunistă. Cu toate acestea, segmentele de tramă stradală care încă s-au mai păstrat împreună cu acele construcții reper, pot constitui obiectul unor amenajări care să scoată în evidență valoarea istorică excepțională a amplasamentului.

II.2. Valori ale patrimoniului construit (monumente istorice, zone de protecție și zone construite protejate)

Principalele valori ale patrimoniului construit au fost clasate în Lista Monumentelor Istorice. La nivelul Municipiului Suceava au fost înregistrate un total de 84 de poziții în Lista Monumentelor Istorice din anul 2015, din care 46 sunt din grupa valorică A (din care 1 este inclus în Lista Patrimoniului Mondial UNESCO – Biserica Sf. Gheorghe a Mănăstirii Sfântul Ioan cel nou de la Suceava) și 38 sunt de grupă valorică B.

TABEL 2 – Valori ale patrimoniului construit clasate în Lista Monumentelor Istorice 2015

VALORI ALE PATRIMONIULUI CONSTRUIT CLASATE ÎN LISTA MONUMENTELOR ISTORICE -2015				
	Cod LMI	Denumire	Adresa	Datare
1	SV-I-s-A-05389	Cetatea Scheia -Suceava	"Dealul Șeptilici", la marginea de NV a orașului	sf. sec. XIV
2	SV-I-s-A-05390	Platoul din fața Cetății de Scaun	"Câmpul Șanțurilor", la marginea de E a orașului și pantele de N ale dealului	sec. XIV - XVII
3	SV-I-s-A-05391	Situl arheologic "Vechiul centru medieval Suceava"	Zona cuprinsă de str. P. Rareș (N),	
4	SV-I-m-A-05391.01	Ansamblul Curții Domnești	Zona cuprinsă de str. P. Rareș (N), A. Ipătescu (E), N. Bălcescu (S), Ștefan cel Mare (V)	sec. XIV - XIX
5	SV-I-m-A-05391.02	Vechiul centru medieval al orașului Suceava	Zona cuprinsă de str. P. Rareș (N), A. Ipătescu (E), N. Bălcescu (S), Ștefan cel Mare (V)	sec. XIV - XIX
6	SV-I-s-A-05392	Situl arheologic "Orașul medieval Suceava"	Zona cuprinsă între str. Cetății, Luca Arbore, Ștefăniță Vodă	
7	SV-I-m-A-05392.01	Vatra orașului medieval Suceava	Zona cuprinsă între str. Cetății, Luca Arbore, Ștefăniță Vodă	sec. XIII - XVII
8	SV-I-m-A-05392.02	Fortificația premușatină	Zona cuprinsă între str. Cetății, Luca Arbore, Ștefăniță Vodă	sec. XIII - XIV și XVII
125	SV-II-a-A-05449	Cetatea de Scaun a Sucevei	La marginea de E a orașului	sec. XIV

126	SV-II-m-A-05449.01	Fortul Mușatin	La marginea de E a orașului	sec. XIV
127	SV-II-m-A-05449.02	Incinta exterioară	La marginea de E a orașului	1476 - 1477
128	SV-II-m-A-05449.03	Șanț de apărare	La marginea de E a orașului	sf. sec. XV
129	SV-II-m-A-05449.04	Zid de contraescarpă	La marginea de E a orașului	a doua jum. a sec. XV
130	SV-II-m-B-21030	Fosta uzină de apă	Str. Apeductului f.n.	
131	SV-II-s-B-05451	Vechea zonă comercială a Sucevei	Str. Armenească și Dragoș Vodă ambele fronturi de clădiri monument	sec. XIX
132	SV-II-m-B-05450	Liceul "Ștefan cel Mare"	Str. Alecsandri Vasile 3	1893
133	SV-II-m-A-05452	Biserica armenească "Sf. Cruce"	Str. Armenească 1	sec. XVI
134	SV-II-m-B-05453	Casă	Str. Armenească 7	sec. XIX
135	SV-II-m-B-05454	Casa de lemn Hopmeier	Str. Armenească 13	sf. sec. XIX
136	SV-II-m-B-05455	Casa Pâțu	Str. Armenească 14	sec. XVIII - XIX
137	SV-II-m-B-05456	Casa Seserman	Str. Armenească 18	sf. sec. XVIII
138	SV-II-m-B-05457	Casa Roșu	Str. Armenească 24	sec. XVIII
139	SV-II-m-B-05458	Casă	Str. Armenească 26	sec. XIX
140	SV-II-m-B-05459	Casa Frățian	Str. Armenească 31bis	sec. XVII
141	SV-II-m-B-05460	Casă	Str. Armenească 47	mijl. sec. XVIII
142	SV-II-m-B-05461	Casă	Str. Bălcescu Nicolae 3	sec. XIX
143	SV-II-m-B-05462	Casă	Str. Creangă Ion 17	sec. XIX
144	SV-II-a-B-05463	Mănăstirea Teodoreni - Burdujeni	Str. Cuza Vodă 19	sec. XVI - XIX
145	SV-II-m-B-05463.01	Biserica "Înălțarea Domnului"	Str. Cuza Vodă 19	sec. XVI, transf. 1785
146	SV-II-m-B-05463.02	Chilii vechi	Str. Cuza Vodă 19	sf. sec. XVI
147	SV-II-m-B-05463.03	Turn clopotniță	Str. Cuza Vodă 19	1597
148	SV-II-m-B-05463.04	Zid de incintă	Str. Cuza Vodă 19	sec. XVIII
149	SV-II-m-B-05464	Casa Hagi	Str. Dragoș Vodă 10	sec. XIX, adăugiri sf. sec. XIX
150	SV-II-m-B-05465	Casa de lemn Colonescu	Str. Dragoș Vodă 13	sec. XIX
151	SV-II-m-B-05466	Casa de lemn Ignătescu	Str. Dragoș Vodă 23	sec. XIX
152	SV-II-a-A-05467	Ansamblul bisericii "Sf. Simion"	Str. Enescu George 51	sec. XVI
153	SV-II-m-A-05467.01	Biserica "Sf. Simion"	Str. Enescu George 51	sec. XVI
154	SV-II-m-A-05467.02	Turn clopotniță	Str. Enescu George 51	1551
155	SV-II-m-B-05468	Gara Suceava Nord-Ițcani	Str. Gării 4	1876
156	SV-II-a-A-05469	Mănăstirea "Sf. Ioan cel Nou"	Str. Ioan Vodă Viteazul 2	sec. XVI - XIX
157	SV-II-m-A-05469.01	Biserica "Sf. Gheorghe"	Str. Ioan Vodă Viteazul 2	1514 - 1522
158	SV-II-m-A-05469.02	Clisiarniță - paraclis	Str. Ioan Vodă Viteazul 2	1629
159	SV-II-m-A-05469.03	Stăreție	Str. Ioan Vodă Viteazul 2	sec. XIX
160	SV-II-m-A-05469.04	Chilii	Str. Ioan Vodă Viteazul 2	sec. XIX
161	SV-II-m-A-05469.05	Clopotniță	Str. Ioan Vodă Viteazul 2	1589
162	SV-II-m-B-05470	Gara Suceava-Burdujeni	Str. Iorga Nicolae 7, Cartier Burdujeni	1869
163	SV-II-a-A-05471	Ansamblul "Curtea Domnească"	Str. Ipătescu Ana f.n.	sec. XIV - XVII

164	SV-II-m-A-05471.01	Palatul Domnesc - ruine	Str. Ipătescu Ana f.n.	mijl. sec. XIV
165	SV-II-m-A-05471.02	Turn locuință - ruine	Str. Ipătescu Ana f.n.	sec. XIV
166	SV-II-m-A-05471.03	Turn de poartă - ruine	Str. Ipătescu Ana f.n.	sec. XIV
167	SV-II-m-A-05471.04	Anexă - ruine	Str. Ipătescu Ana f.n.	1486
168	SV-II-m-A-05472	Biserica "Învierea Domnului" - Vascesenia	Str. Ipătescu Ana 14	1551
169	SV-II-m-A-05473	Biserica "Adormirea Maicii Domnului" - Ițcanii Vechi	Str. Labiș Nicolae 17	1639
170	SV-II-m-A-05474	Biserica "Sf. Nicolae" - Prăjescu	Str. Mihai Viteazul 2	1611
171	SV-II-m-A-05475	Biserica "Sf. Gheorghe" - Mirăuți	Str. Mirăuți 17	sec. XIV, XVII
172	SV-II-m-B-05476	Hanul Domnesc, azi Muzeu etnografic	Str. Porumbescu Ciprian 5	mijl. sec. XVII
173	SV-II-m-B-05477	Casă	Str. Prunului 1	sec. XIX
174	SV-II-m-B-05478	Casa Costin Tarangul	Aleea Simion Florea Marian 2	sec. XIX
175	SV-II-a-A-05479	Ansamblul bisericii "Sf. Dumitru"	Str. Ștefan cel Mare 1	sec. XIV-XVI
176	SV-II-m-A-05479.01	Biserica "Sf. Dumitru"	Str. Ștefan cel Mare 1	1534 - 1635
177	SV-II-m-A-05479.02	Ruinele bisericii vechi	Str. Ștefan cel Mare 1	sec. XIV - XV
178	SV-II-m-A-05479.03	Clopotniță	Str. Ștefan cel Mare 1	1560
179	SV-II-m-B-05480	Fosta Prefectură, azi Complexul Muzeal "Bucovina"	Str. Ștefan cel Mare 33	1898
180	SV-II-m-B-05481	Clădirea administrativă a orașului, azi Prefectura și Consiliul Județean Suceava	Str. Ștefan cel Mare 36	înc. sec. XX
181	SV-II-m-B-05482	Fostul tribunal, căpitănie districtuală și închisoare	Str. Ștefan cel Mare 58	1885
182	SV-II-m-A-05483	Biserica "Nașterea Sf. Ioan Botezătorul" (a Coconilor)	Str. Ștefăniță Vodă 3	1643
183	SV-II-m-B-05484	Casă	Aleea Trandafirilor 4	sf. sec. XVIII
184	SV-II-a-A-05485	Mănăstirea Zamca	Str. Zamca f.n.	sec. XVI-XVII
185	SV-II-m-A-05485.01	Biserica "Sf. Axentie"	Str. Zamca f.n.	1551
186	SV-II-m-A-05485.02	Paraclisul "Sf. Grigore"	Str. Zamca f.n.	1606
187	SV-II-m-A-05485.03	Paraclisul "Sf. Maria"	Str. Zamca f.n.	sec. XVII
188	SV-II-m-A-05485.04	Chilii	Str. Zamca f.n.	sec. XIX
189	SV-II-m-A-05485.05	Zid de incintă	Str. Zamca f.n.	sec. XVII
190	SV-II-m-A-05485.06	Turn clopotniță	Str. Zamca f.n.	1606
191	SV-II-m-A-05485.07	Fortificația de pământ	Str. Zamca f.n.	1691
489	SV-IV-m-B-05688	Cripta-cavou a familiei dr. Otto Binder	În cimitirul orașului	1914
490	SV-IV-m-B-05689	Monumentul lui Ștefan cel Mare	În parcul Cetății de Scaun	1975
491	SV-IV-m-B-05690	Mormântul logofătului George Cantacuzino	În cimitirul orașului	1812
492	SV-IV-m-B-05691	Mormântul lui Simion Florea Marian	În cimitirul orașului	1907
493	SV-IV-m-B-05692	Cripta-cavou a familiei Rodzina Sessuski Hasenorzow	În cimitirul orașului	1834
494	SV-IV-m-B-05693	Mormântul lui Grigore Vindereu (1830-1888)	În cimitirul orașului	1826

495	SV-IV-s-B-05694	Muzeul Satului Bucovinean	În Parcul Cetății de Scaun a Sucevei	sec. XIX
496	SV-IV-m-B-05695	Statuia lui Petru I Mușat	Piața 22 Decembrie 1989, lângă Casa de Cultură	1976
497	SV-IV-m-B-05696	Casa folcloristului Simion Florea	Aleea Simion Florea Marian 4	înc. sec. XIX

	Monument istoric înscris în lista Patrimoniului Mondial UNESCO
	Monument istoric grupa valorică A
	Monument istoric grupa valorică B

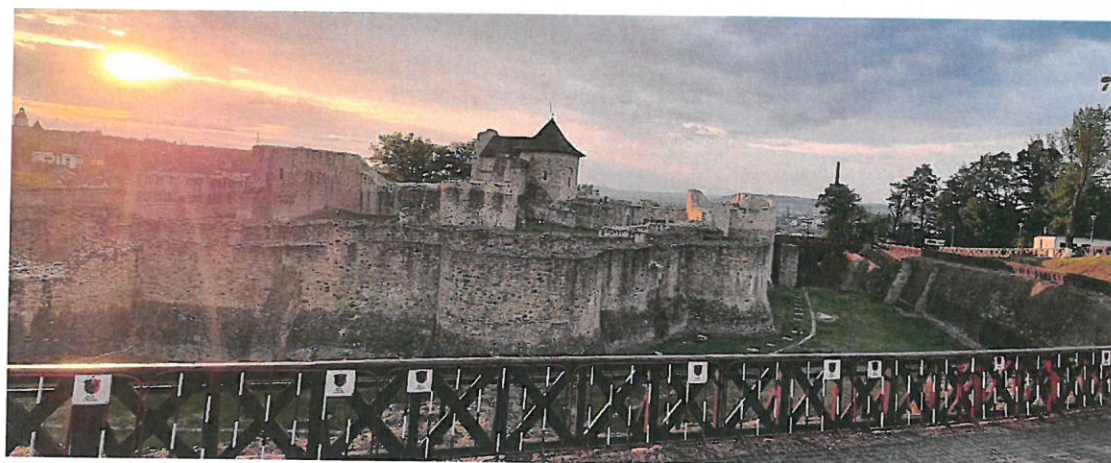
Sursa datelor: Lista monumentelor Istorice 2015

FIGURA 5 – Identificarea construcțiilor monument istoric prezente în Zona Centrală a orașului



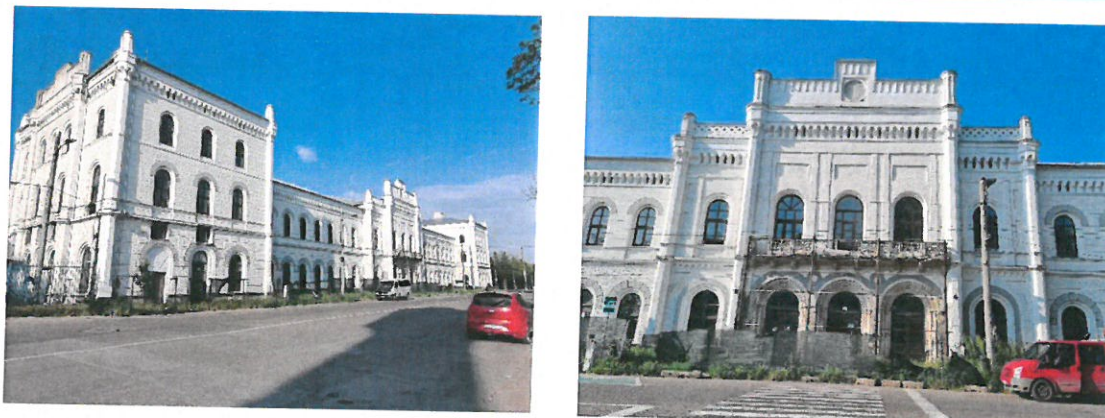
Sursa: Echipa de elaborare a studiului

FIGURA 23 – Cetatea de Scaun a Sucevei, monument istoric cod LMI SV-II-a-A-05449



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

FIGURA 24 – Gara Suceava Nord-Ițcani, monument istoric cod LMI SV-II-m-B-05468



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

FIGURA 25 – Gara Suceava-Burdujeni, monument istoric cod LMI SV-II-m-B-05470



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

Suplimentar față de Lista Monumentelor Istorice mai sunt înregistrate în Repertoriul arheologic (RAN) un număr de 15 poziții pentru siturile arheologice definite la nivelul Municipiului Suceava:

TABEL 3 – Situri înscrise în Repertoriul Arheologic Național

REPERTORIUL ARHEOLOGIC (RAN)				
Cod RAN	Denumire	Categorie	Tip	Cronologie
146272.08	Situl Mănăstirii Zamca (Sf. Oxen) de la Suceava	structură de cult/religioasă	mănăstire	Epoca medievală / sec. XVII, a doua jum. a sec. XVI, 1551, 1606, 1691
146272.15	Biserica Adormirea Maicii Domnului - Ițcani Vechi de la Suceava	structură de cult/religioasă	biserică	Epoca medievală / 1501-1600, sec. XIV, 1601/1639-1700, sec. XIV-XV
146272.07	Biserica armeano-gregoriană Sfânta Cruce de la Suceava	structură de cult/religioasă	biserică	Epoca medievală / 1521, adăugiri 1776, transf. 1918
146272.18	Ansamblul sitului medieval al bisericii Sf. Gheorghe Mirăuți din Suceava. În apropierea Curții Domnești din Suceava, cartierul Mirăuți	construcție de cult	biserică și necropolă	Epoca medievală / Sec. XVII, sec. XIV-sf. sec. XVI, (sf. Sec. XIV - sf. sec. XVI)
146272.02	Situl arheologic de la Suceava - Turnu Roșu	locuire civilă	așezare	Epoca medievală / sec. XIV-XV
146272.05	Situl arheologic de la Suceava - Ferma 2 Ițcani	locuire civilă	așezare	Neolitic, Eneolitic, Epoca migrațiilor, Epoca bronzului / sec. V-VI
146272.17	Ansamblul sitului medieval al bisericii Sf. Gheorghe Mirăuți din Suceava. În apropierea Curții Domnești din Suceava, cartierul Mirăuți	structură de cult/religioasă	biserică	Epoca medievală, Epoca modernă / sec. XVIII, sec. XIV, XVI, XVII, XVIII, XIX, sec. XVII, 1375 - 1391 - sec. XVII
146272.11	Biserica Sf. Ioan Botezătorul din Suceava. Curtea Domnească	construcție	biserică	Epoca medievală
146272.10	Platoul din fața Cetății de Scaun-Câmpul Șanțurilor. la marginea de E a orașului și pe pantele de N ale dealului	fortificație	fortificație	Epoca medievală, Epoca bronzului / sec. XIV-XVI
146272.06	Mănăstirea Sf. Ioan cel Nou de la Suceava	structură de cult/religioasă	mănăstire	Epoca medievală, Epoca modernă / 1514 - 1522, adăugiri 1579 și 1828, sec. XVII sec.

REPERTORIUL ARHEOLOGIC (RAN)				
Cod RAN	Denumire	Categorie	Tip	Cronologie
				XVII, sec. XIX, sec. XVI, 1629, 1589
146272.09	Casa de lemn Ungureanu Samoilă (Seserman) de la Suceava	construcție	casă	Epoca medievală, Epoca modernă / sec. XVIII, 4/4 sec. XVIII
146272.12	Situl arheologic de la Suceava-cartier Burdujeni	locuire	așezare și necropolă	Epoca medievală, Eneolitic / sec. XV
146272.04	Situl arheologic de la Suceava- Orașul medieval. între străzile Cetății, Luca Arbore, Petru Mușat, inclusiv incinta Bisericii "Sf. Gheorghe - Mirăuți"	locuire	locuire	Epoca medievală / sec. XIII
146272.03	Situl arheologic de a Suceava-Vechiul centru medieval. întreaga zonă cuprinsă între Str. Petru Rareș (N), Ana Ipătescu (E), Nicolae Bălcescu (S), Ștefan cel Mare (V)	locuire	curte domnească	Epoca medievală / sec. XIV - XIX
146272.01	Cetatea de la Scheia - Suceava - Dealul Șeptilici. la marginea de NV a orașului	locuire civilă	cetate	Epoca medievală / sec. XIV

Sursa datelor: Repertoriul arheologic national (<http://ran.cimec.ro> - accesat în data de 26.07.2023)

În afara monumentelor istorice și siturilor arheologice deja clasate, în cadrul Planului Urbanistic General al Municipiului Suceava, aprobat în anul 2023 au fost propuse spre clasare un număr de alte 11 obiective, care pot fi regăsite în tabelul de mai jos:

TABEL 4 – Propuneri de clasare în Lista Monumentelor Istorice, conform PUG aprobat

PROPUNERI DE CLASARE ÎN LISTA MONUMENTELOR ISTORICE CONFORM PUG APROBAT	
Nr.	Propunere de clasare în LMI
1	Casa de cultura inclusiv fronturile construite adiacente
2	Hotel " Arcasul " (Continental)
3	Universitatea " Ștefan cel mare " + Planetariu
4	Piața de la policlinica inclusiv fronturile construite adiacente
5	IRIC
6	Depoul Gării Burdujeni
7	Școala Jean Bart
8	Fosta Primărie Burdujeni
9	Rezervorul de apa
10	Uzina electrica
11	Depou Gara Ițcani

Sursa datelor: Planul Urbanistic General al Municipiului Suceava - aprobat în anul 2023

În raport cu monumentele istorice clasate la nivelul Municipiului Suceava sunt definite atât zone de protecție ale monumentelor istorice cât și un număr de 6 zone construite protejate:

- ZCP.1. Zona construită protejată - PIAȚA CENTRALĂ;
- ZCP.2. Zona construită protejată - CURTEA DOMNEASCĂ;
- ZCP.3. Zona construită protejată - STR. PETRU RAREȘ;
- ZCP.4. Zona construită protejată - STR. MIHAI VITEAZUL;
- ZCP.5. Zona construită protejată - PIAȚA ARENI;
- ZCP.6. Zona construită protejată - STR. AUREL VLAICU, IȚCANI.

Acestea zone construite protejate vizează prezervarea unor fragmente de țesut urban care și-a pastrat de-a lungul timpului caracterul unitar.

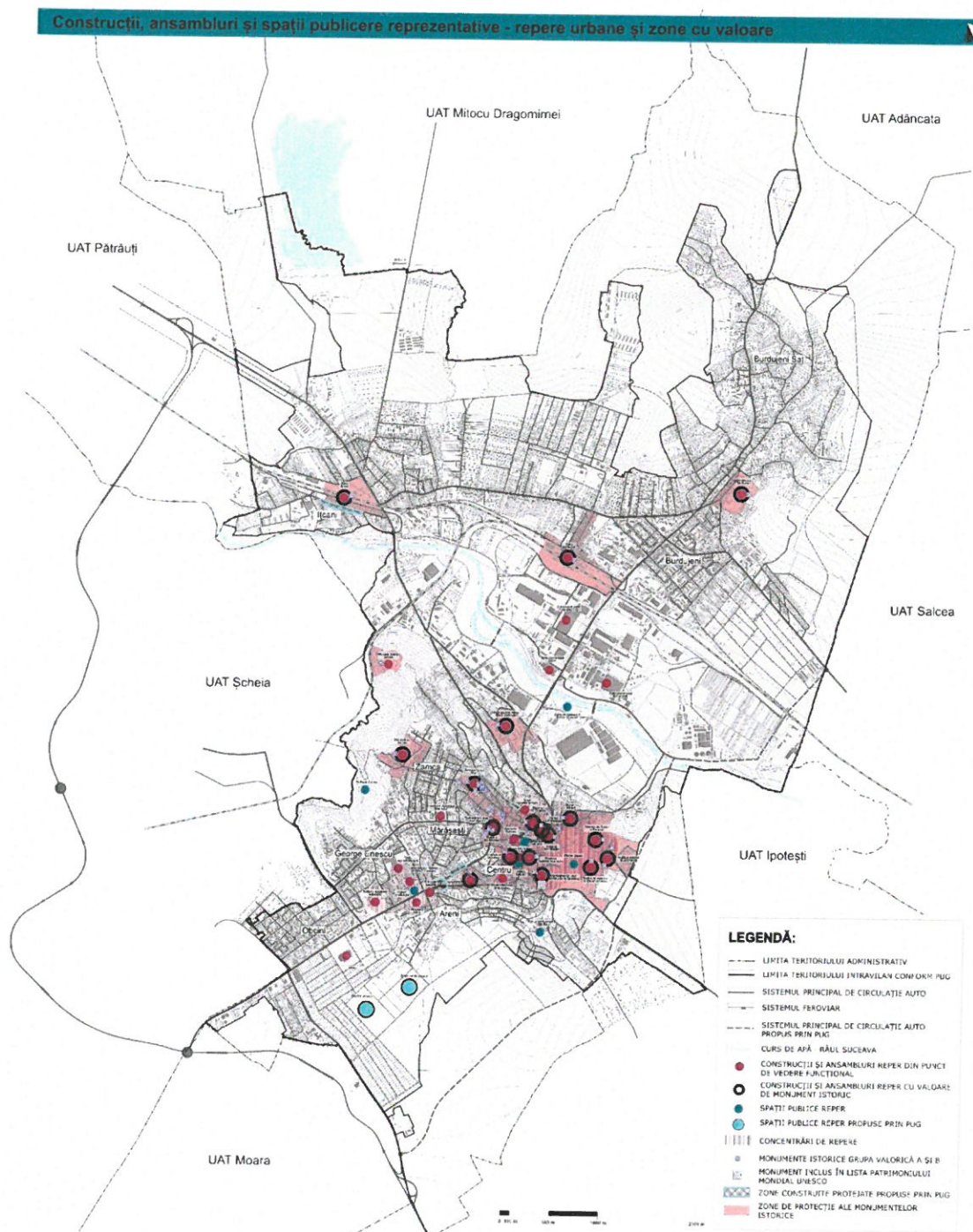
Localizarea arealelor cu valoare istorică a fost realizată în cadrul *Figurii nr. 23*, care ilustrează 8 zone compacte ale limitelor de protecție ale monumentelor istorice, definite ca sume ale tuturor valorilor cuprinse în interior. Astfel, în limita nucleului orașului Suceava este definită cea mai amplă zone de protecție, care se întinde de la Cartierul Armenesc până la Platoul Cetății de Scaun, respectiv a Muzeului Satului Bucovinean. Această delimitare este argumentată de prezența mai multor monumente istorice cu valoare individuală, dar și de ansamblu, care sunt concentrate într-un areal relativ restrâns.

Celelalte 7 zone de protecție au fost definite în raport cu prezența unor monumente istorice, care sunt localizate dispersat la nivelul orașului.

În ceea ce privește zonele construite protejate, acestea nu conțin imobile cu valoare istorică sau arhitecturală excepțională, însă au o valoare urbanistică de

ansamblu, fiind definite ca zone compacte sau ca areale care conțin fragmente de fronturi unitare.

FIGURA 26 – Localizarea valorilor de patrimoniu construit și a construcțiilor reper



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

În raport cu prevederile Ordinului 183/2022 *privind stabilirea unor măsuri pentru finanțarea unor proiecte de regenerare urbană*, (Articolul 4, Alineatul 5), toate aceste zone de protecție ale monumentelor istorice, precum și zonele construite protejate, pot face obiectul unor proiecte de regenerare urbană.

De asemenea, în raport cu propunerile de clasare a unor noi monumente istorice, pot fi definite în viitor și alte zone de protecție, care pot face obiectul unor proiecte similare.

II.3. Caracteristicile țesutului urban din perspectivă morfologică

II.3.1. Principalele caracteristici morfologice ale țesutului urban al municipiului Suceava

În raport cu evoluția istorică a orașului, se pot remarca diferite trăsături pe care teritoriul actual le reflectă în raport cu etapele și cu contextul în care s-au dezvoltat cele trei mari unități componente (Suceava, Burdujeni și Ițcani).

Așa cum sa fost menționat și anterior, dezvoltarea orașului a fost influențată de mai mulți factori de ordin economic, social și mai ales geo-politic. Prezența graniței, care a fragmentat cândva teritoriul actual al orașului, a influențat modul și nivelul de dezvoltare al celor trei unități componente ale Sucevei. În raport cu țesutul tradițional medieval, orașul a fost reconfigurat în două etape majore:

- spre sfârșitul Secolului al XIX-lea-începutul Secolului al XX-lea, sub influență austriacă și
- în perioada comunistă începând cu anii '60.

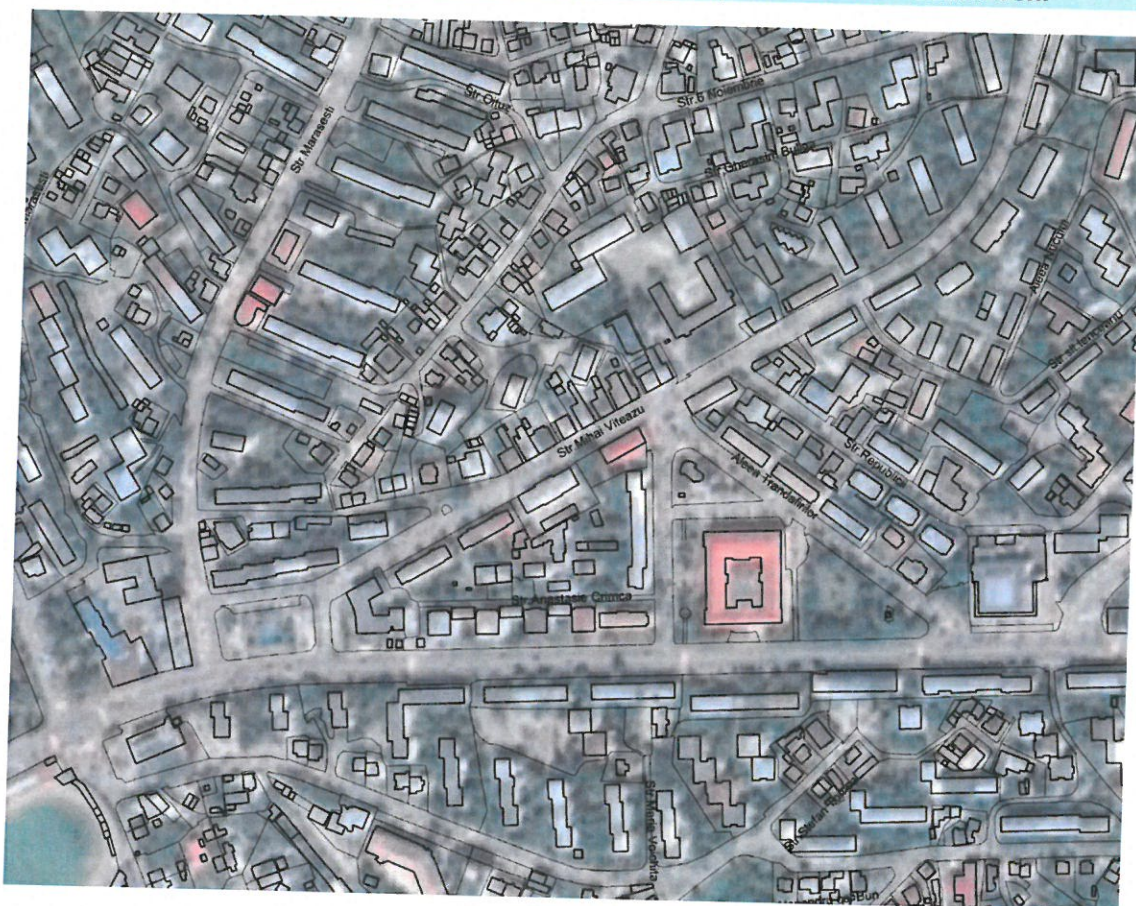
Prima etapă a fost una mai firească și a presupus rectificarea unor străzi și evoluția parcelarului plecând de la configurația inițială. Procesul de densificare a orașului s-a produs dinspre zona comercială, respectiv strada principală, către periferii. În acest context, nu se poate discuta despre o expansiune semnificativă a orașului, datorită rezervelor suficiente de teren din interiorul zonei construibile.

În comparație cu prima etapă, cea de-a doua (din perioada comunistă) a avut un impact major asupra dezvoltării orașului, conducând la reconfigurarea unor zone vaste și la o evoluție intensivă și extensivă a acestei așezări.

Zonele cele mai puternic afectate de acest proces au fost nucleul central al orașului, Cartierul Burdujeni și Lunca Râului Suceava.

În urma acestei etape de dezvoltare, au rezultat mai multe tipologii de țesut urban. Sistemul viar a fost reconfigurat și ierarhizat la nivelul întregului oraș, fiind astfel realizate conexiuni cu zone importante din cadrul acestuia. Cu toate acestea, orașul încă pastrează fragmente de tramă stradală organică care au profile variabile.

FIGURA 27 – Caracteristici morfologice ale orașului Suceava – zona Areni



Sursa: Prelucrare pe baza imaginilor satelitare Google Earth

În ceea ce privește parcelarul, în urma acestui proces au rezultat trei tipologii: organic (în special în zonele periferice, cu precădere în zona Burdujeni sat), lotizat (apărut concomitant cu reconfigurarea tramei stradale în anumite areale) și funcționalist (în vastele zone de reconfigurare și dezvoltare a ansablurilor de locuințe colective).

Nucleul orașului Suceava prezintă astăzi un mixt de trăsături, care au rezultat în urma suprapunerii intervențiilor din perioada comunistă peste țesutul urban dezvoltat în perioada anterioară.

Figura 28 ilustrează foarte clar aceste caracteristici ale țesutului urban, care este parțial configurat la anumite străzi principale și destructurat la cele secundare. Ansamblurile de locuințe colective sunt inserate peste țesutul de locuințe individuale, fără a exista o preocupare în ceea ce privește definirea unor fronturi. Acest lucru se remarcă atât în lungul Străzii Mărășești, cât și în cadrul arealului nordic al Străzii Mihai Viteazu. În astfel de situații, țesutul urban este unul de tip mixt, rezultat al suprapunerii parcelarului funcționalist peste parcelarul de tip organic. Există de asemenea trăsături ale unui parcelar lotizat pe frontul nordic al Străzii Mihai Viteazu.

În ceea ce privește celelalte două unități componente ale actualului oraș (Burdujeni și Ițcani), configurația țesutului urban reflectă procese diferite de dezvoltare. Zona Ițcani poate fi privită mai degrabă ca una de tranzit, prin prisma rolului tradițional al acesteia, în raport cu sistemul de așezări. Până la apariția gării și a pieței aferente, principalul nucleu în jurul căreia gravita dezvoltarea era punctul de frontieră. Totodată, după apariția gării, se poate remarca o grijă pentru configurarea unor spații publice de tip urban, lucru care este foarte bine evidențiat în cadrul planului de tragere de la nivelul anului 1917 (*FIGURA 16 – Planul de tragere 1917*). Cu toate acestea, dezvoltările rezultate în imediata vecinătate ilustrează caracteristici mai degrabă rurale, fiind prezente parcele cu adâncimi mari în care au fost dezvoltate grădinile, pe care le regăsim și astăzi.

O configurație similară este surprinsă și în planul sovietic din anii '60. Coroborând aceste aspecte și comparând cu situația actuală, rezultă faptul că zona Ițcani a fost una în care evoluția urbană și-a urmat cursul, fără a fi alterată semnificativ în perioada comunistă. De asemenea, această zonă, împreună cu Burdujeni sat sunt printre puținele areale din limita actuală a teritoriului orașului în care se păstrează configurațiile inițiale.

În ceea ce privește configurația actuală a țesutului urban, Cartierul Ițcani reflectă o dezvoltare semi-urbană, cu o tramă stradală relativ bine organizată, dar cu un parcelar în general destructurat. Arealul aflat la nord față de zona gării este mai bine structurat existând o relativă ordine în ceea ce privește continuitatea limitelor parcelelor (în special ale celor posterioare). Distribuția zonelor construite nu este una compactă, fiind prezente areale agricole ample și o tramă stradală cu o densitate scăzută și în anumite locuri cu fundături. Suprafețe importante ocupă și zona aferentă activității feroviare dar și activitățile de tip productiv sau depozitare.

FIGURA 28 – Caracteristici morfologice ale Cartierului Ițcani



Sursa: Prelucrare pe baza imaginilor satelitare Google Earth

Fondul construit este cel care asigură unitatea în plan a ansamblului, dispunerea acestuia față de aliniament sugerând respectarea unor reguli, imprimând în același timp un caracter urban.

În ceea ce privește fosta localitate Burdujeni, procesul de evoluție a dus din nefericire la alterarea specificului local. Cu excepția unor elemente de tramă stradală și a unor construcții publice pe care încă le mai regăsim, arealul sudic a fost reconfigurat în întregime. La fel s-a întâmplat și cu nucleul comercial și meștesugăresc, din care s-a mai păstrat doar traseul străzii. Această zonă a căpatat treptat un caracter rezidențial cu funcțiuni asociate locuirii.

FIGURA 29 – Caracteristici morfologice ale Cartierului Burdujeni

Sursa: Prelucrare pe baza imaginilor satelitare Google Earth

La sud-est față de Străzile Gheorghe Doja și Cuza Voda a fost realizat ansamblul de locuințe colective și dotări asociate locuirii (în mod special unități de învățământ). În acest context, se poate discuta despre o tramă stradală în general bine organizată, dar și organică în anumite areale. De asemenea, parcelarul prezintă caracteristici mixte, ca rezultat al suprapunerii intervențiilor funcționaliste peste dezvoltările anterioare, dar și al intervențiilor recente. Cu excepția frontului dezvoltat în lungul Bulevardului 22 Decembrie 1989 și a zonei de locuințe coective, parcelarul aferent locuințelor individuale este unul în general destructurat (cu forme, dimensiuni și amplasări diferite).

II.3.2. Particularitățile morfologice ale țesutului urban aferent zonelor de expansiune

FIGURA 30 – Dezvoltarea zonelor rezidențiale din proximitatea UAT Suceava



Sursa: Prelucrare pe baza imaginilor satelitare Google Earth

După anul 1990, procesul de dezvoltare și particularitățile țesutului urban trebuie privite în ansamblu, prin raportare atât la limitele administrative ale orașului, cât și la cele ale UAT-urilor învecinate.

Ca și în cazul altor centre urbane care au fost atractive din punct de vedere economic, al locurilor de muncă dar și al dotărilor publice (unități de învățământ, unități medicale, instituții culturale, etc.) și în cazul municipiului Suceava s-a manifestat un proces de dezvoltare/localizare a unor zone rezidențiale în imediata proximitate a graniței administrative.

Așa cum se poate remarca în *Figura 30*, acest proces de dezvoltare nu s-a manifestat cu aceeași intensitate în toate UAT-urile învecinate. A existat o predilecție a dezvoltării pe direcția sud-vest, sud și sud-est (localitățile Șcheia, Sfântu Ilie, Bulai și Ipotești).

În cadrul *Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Zonei Urbane Funcționale Suceava 2021-2030* sunt identificate 4 astfel de areale principale în care se constată un proces de expansiune urbană: Aleea Dumbrăvii din Suceava (proximitatea Străzii Gheorghe Doja), Sfântu Ilie / Bulai, Șcheia și Ipotești.

Această dezvoltare a fost una mai degrabă de tip spontan, fără a exista o viziune de ansamblu a expansiunii orașului Suceava dincolo de limitele sale administrative, pe teritoriile agricole ale unor UAT-uri învecinate. Acest proces a fost de altfel greu de anticipat și controlat de către administrația din Suceava, în contextul în care se manifestă pe alte teritorii administrative, deși efectele negative s-au reflectat în mod direct asupra orașului.

Acest proces de dezvoltare generează multiple probleme, care se manifestă asupra confortului de locuire, cât mai ales asupra modului de utilizare al terenului.

Una dintre cele mai frecvente probleme este adaptarea parcelarului agricol (cu loturi înguste și adânci) la cerințele de dezvoltare ale zonelor rezidențiale. Rezultă astfel dezvoltări în profunzime, ineficiente din punct de vedere al dotării cu echipamente tehnico-edilitare și cu o accesibilitate slabă din cauza sub-dimensionării tramei stradale. Un astfel de exemplu se remarcă în mod special în cazul dezvoltărilor din vecinătatea sudică și estică a Municipiului Suceava, în localitățile Sfântu Ilie, Bulai și Ipotești. În același timp pot fi remarcate configurații morfologice care reflectă un pregnant caracter rural, deși dezvoltările s-au sprijinit în cele mai multe cazuri pe documentații de urbanism. Lipsa viziunii de ansamblu a dezvoltărilor este evidențiată atât de trama stradală, cât și de parcelar (care are suprafețe și forme diferite). De

asemenea, lipsa dotărilor publice indică o slabă preocupare pentru rezervarea unor suprafețe dedicate pentru dezvoltarea acestora. Aceste aspecte sunt evidențiate de toate dezvoltările de zone rezidențiale realizate după anul 1990 în vecinătatea Municipiului Suceava.

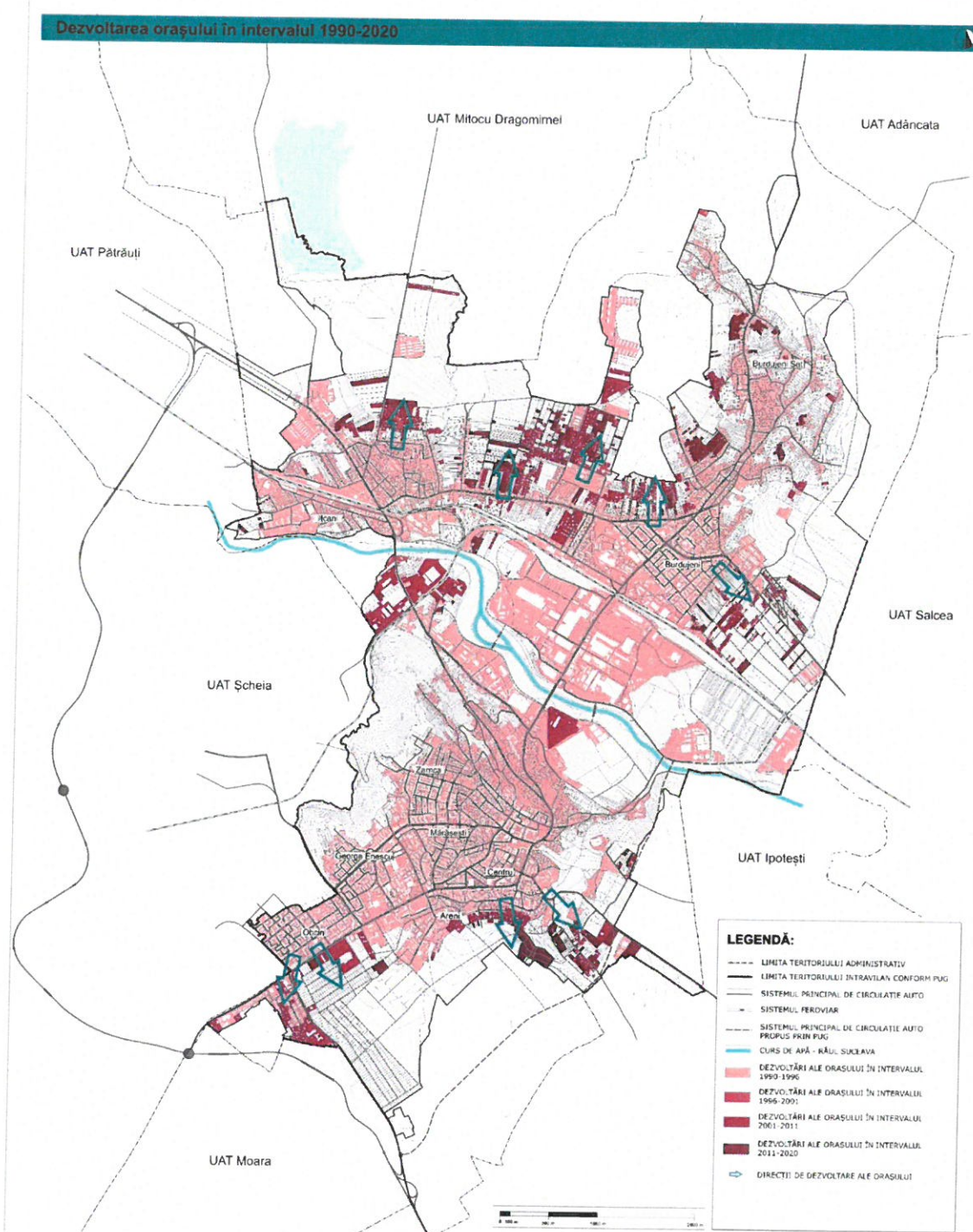
Configurația tramei stradale, dar și localizarea noilor dezvoltări în raport cu principalele drumuri de acces și mai ales în raport cu mijloacele de transport în comun generează probleme de accesibilitate, care se transpun în dependența față de autoturismul propriu. Toate aceste probleme se reflectă în final în cadrul municipiului Suceava, care oferă toate acele dotări care lipsesc în cadrul noilor dezvoltări.

În ceea ce privește dezvoltarea urbană a municipiului Suceava după anul 1990, se remarcă mai multe aspecte. În raport cu limita teritoriului intravilan, orașul a avut suficiente rezerve de teren care să susțină dezvoltarea. Cu toate acestea, însă, au existat și situații în care limita construibilă a fost extinsă prin intermediul unor documentații de tip PUZ. Cele mai importante dezvoltări au fost realizate la limita sudică (intersecția Bulevardului Sofia Vicoveanca cu Bulevardul 1 Decembrie 1918 – zona acces dinspre București / Metro) și zona de intrare dinspre Botoșani, la nord față de Strada Cuza Vodă. În ceea ce privește primul areal de extindere, pe lângă zona rezidențială și de servicii, este prezăcută dezvoltarea unui complex sportiv, care va conține un nou stadion, o zonă de distracție (tip aquapark) dar și un amplu spațiu verde. Cu toate acestea, deși suprafața reglementată are peste 100 de ha, interesul locuitorilor pentru dezvoltarea acestei zone a fost până în prezent foarte scăzut.

Așa cum rezultă din *Figura 31*, care evidențiază procesul de expansiune urbană după 1990 până în prezent, dezvoltarea zonelor construite s-a manifestat în mod special în jumătatea nordică a teritoriului intravilan al municipiului Suceava, în opoziție cu tendințele de dezvoltare ale ansamblurilor rezidențiale de pe teritoriul UAT-urilor învecinate (localizate în sud-vest, sud și sud-est față de teritoriul administrativ al municipiului). De asemenea, se remarcă o tendință de dezvoltare în zona Tătărași și în arealul sud-estic, la granița cu UAT Moara, respectiv localitatea Bulai.

Raportat la caracteristicile țesutului urban pe suprafața căruia s-a manifestat această dezvoltare, este de remarcat faptul că acesta prezintă caracteristici similare cu cele ale dezvoltărilor din proximitatea orașului. Suportul dezvoltării a fost un parcelar de tip agricol, care a generat aceleași probleme ca și în cazul dezvoltărilor anterior menționate.

FIGURA 31 – Direcții de expansiune ale orașului (dezvoltate în intervalul 1990-2023)



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

FIGURA 32 – Tramă stradală și parcelar dezvoltate pe zone cu destinație agricolă (zona Gheorghe Doja)



Sursa: Prelucrare pa baza imaginilor satelitare Google Earth

Trama stradală a avut ca suport al dezvoltării vechile drumuri de exploatare, care au fost transformate în străzi. Suplimentar au fost adăugate noi căi de acces, care au fost configurate după caracteristicile parcelarului agricol și care prezintă astăzi profile diferite, multe dintre acestea fiind sub-dimensionate (de aproximativ 5 m). Calitatea căilor de acces din cadrul acestor extinderi este de asemenea o disfuncție, cele mai multe fiind neamenajate corespunzător și slab echipate.

FIGURA 33 – Tramă stradală și parcelar dezvoltate pe zone cu destinație agricolă (zona Cuza Vodă, intrare dinspre Botoșani)



Sursa: Prelucrare pe baza imaginilor satelitare Google Earth

În ceea ce privește parcelarul se remarcă disfuncții generate de configurația fostelor loturi agricole, rezultând în multe situații loturi cu o adâncime mai mică decât deschiderea la stradă. De asemenea, suprafețele și modul de dispunere nu sunt unitare. În alte cazuri, din considerente de sub-dimensionare a deschiderii la stradă, s-a optat pentru amplasarea în adâncime a mai multor construcții pe aceeași parcelă.

FIGURA 34 – Disfuncții ale parcelarului – deschidere mai mare decât adâncimea, parcele neunitare (zona Gheorghe Doja)



Sursa: Prelucrare pe baza imaginilor satelitare Google Earth

Mai mult, fondul construit reflectă și acesta o dezvoltare semi-urbană. Modul de amplasare al construcțiilor pe parcelă indică lipsa unor reguli urbanistice de dezvoltare, existând rare situații în care se remarcă o dispunere unitară. Aceste caracteristici sunt specifice în mod special dezvoltărilor imobiliare necoordonate de specialiști.

FIGURA 35 – Disfuncții ale fondului construit – aliniere, dispunere față de limitele laterale și posterioare (zona Gheorghe Doja)



Sursa: Prelucrare pe baza imaginilor satelitare Google Earth

În cele mai multe cazuri, acest proces de dezvoltare a fost unul lent și neunitar, multe dintre aceste zone fiind și astăzi slab configurate. Există foarte multe loturi neconstruite, iar direcția dezvoltării se realizează de principiu dispre zonele constituite către periferii, deși există foarte multe construcții realizate la distanțe foarte mari față de zona configurată, neavând astfel vecinătăți construite, o accesibilitate facilă sau rețele tehnico-edilitare.

În ceea ce privește accesul la dotările publice, arealul aflat la nord față de Strada Gheorgh Doja este slab deservit. Aceeași situație se poate remarca și în cazul ansamblului de la intrarea dinspre Botoșani, precum și în cadrul unor zone care sunt în prezent constituite (Zona Ițcani).

II.3.3. Concluzii. Evidențierea zonelor destructurate care au rezultat în urma procesului de expansiune urbană

În raport cu aspectele prezentate anterior, se pot identifica 4 areale de dezvoltare, care au un grad de edificare diferit.

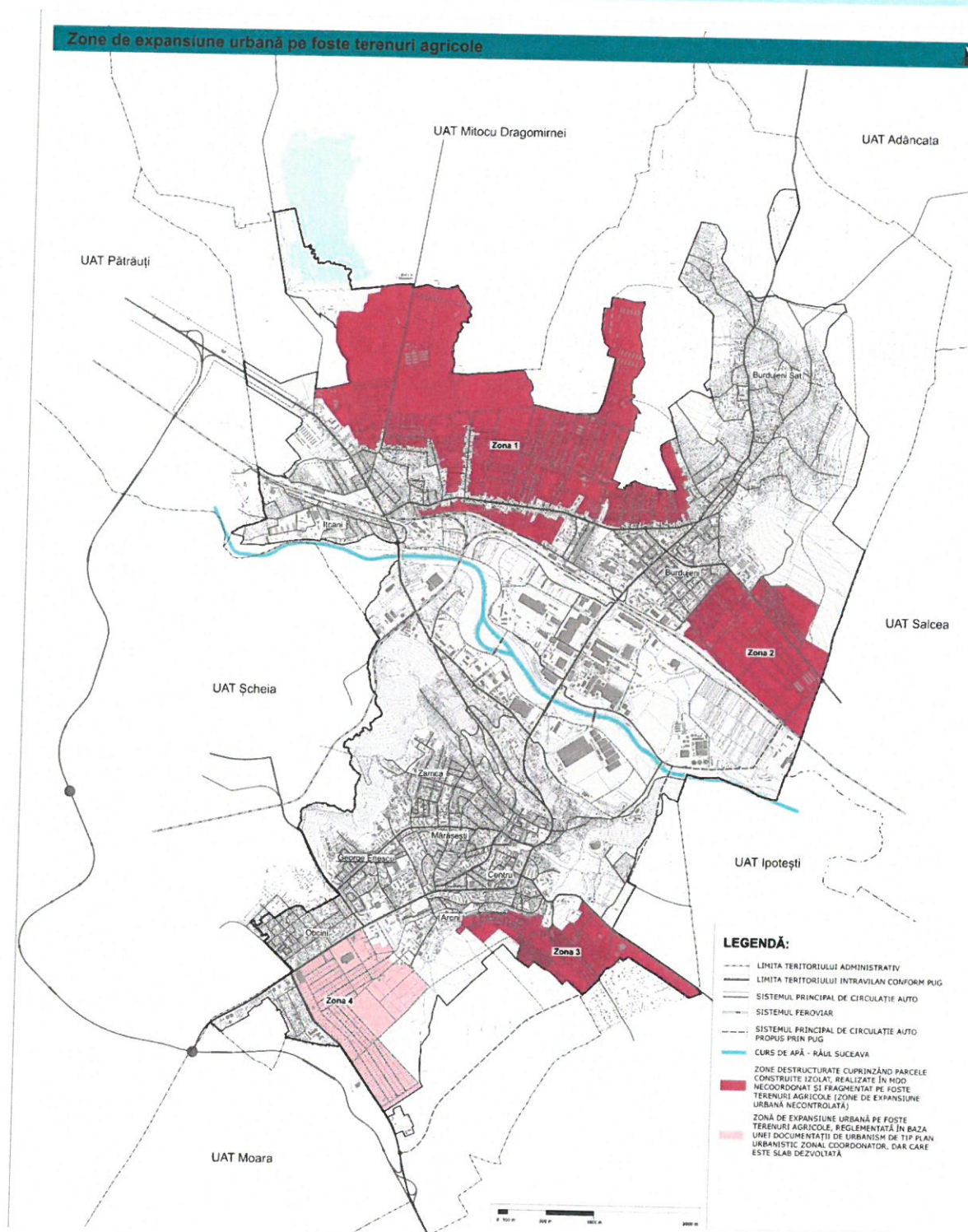
În raport cu suprafața pe care s-a realizat expansiunea orașului, zona nr. 1 este cea mai importantă în ceea ce privește atractivitatea pentru realizarea unor noi construcții, în general destinate locuirii.

Deși zona se întinde pe o suprafață amplă, densitatea de construire este una redusă din cauza dispersiei neunitare în teritoriul a zonelor de locuit. La acest aspect se adaugă și problemele generate de fostul parcelar agricol, care determină probleme de configurare corectă a țesutului urban.

Principala caracteristică a acestei zone este dezvoltarea de la sud către nord (dinspre zona constituită către periferie) deși există nenumărate exemple de dezvoltări punctuale, fără a se sprijini pe o infrastructură adecvată.

Zona nr. 2 are o atractivitate mult mai redusă în comparație cu prima în ceea ce privește nivelul de construire. Se remarcă concentrări la limita vestică a zonei, în imediata vecinătate a zonelor deja constituite și la limita nordică, unde a fost realizat un ansamblu de locuințe (cu probleme în ceea ce privește relația de vecinătate), în baza unei documentații de urbanism. La fel ca în prima situație, dat fiind nivelul scăzut de dezvoltare, nici diversitatea activităților nu este foarte mare.

FIGURA 36 – Identificarea zonelor de expansiune urbană pe foste terenuri agricole și a zonelor destructurate



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

Zona nr. 3 (Tătărași) a fost atractivă pentru investiții în special datorită poziției favorabile în raport cu zona centrală a orașului. La fel ca în celelalte cazuri, zona este destructurată datorită lipsei viziunii de ansamblu în ceea ce privește dezvoltarea, iar diversitatea activităților este mai mare, în special datorită prezenței zonei de agrement.

Zona nr. 4 are caracteristici diferite în raport cu celelalte. Aceasta a fost reglementată în baza unei documentații de urbanism de tip PUZ Coordonator, care cuprinde pe lângă ansambluri rezidențiale și alte activități conexe, inclusiv spații de agrement. Cu toate acestea, gradul de implementare al propunerilor este unul foarte redus. Lipsa investițiilor în activitățile propuse și în infrastructura proiectată a descurajat investițiile, acestea localizându-se punctual cu precădere la străzile principale.

Principale disfuncții identificate:

- Tramă stradală destructurată, cu un profil variabil și cu segmente subdimensionate;
- Discontinuități ale tramei stradale;
- Existența unor străzi cu fundătură fără loc de întoarcere;
- Prezența unor zone neirigate de sistemul de circulație, care au fost planificate în baza unor documentații de urbanism;
- Insule urbane cu deschideri mici (care determină un parcelar cu adâncimi reduse și deschideri la stradă mari);
- Insule urbane cu deschideri foarte mari (care determină dezvoltarea în profunzime a parcelarului și realizarea unor drumuri de servitute subdimensionate);
- Parcelar dezvoltat pe fostele loturi agricole, cu adâncimi și suprafețe foarte variate;
- Existența unor parcele agricole (cu deschideri mici și adâncimi foarte mari, care sunt prezente între fronturi construite);
- Parcele cu forme neregulate, determinate de dezvoltarea în profunzime (parcele L);
- Parcele cu raport neadecvat între deschidere și adâncime ($> 1/3$), care ilustrează o dezvoltare de tip rural;
- Fond construit amplasat pe parcelă fără respectarea unor retrageri specifice (lipsa alinierii, amplasare pe limita posterioară a parcelei sau retrageri mai mici de 2 m față de limitele laterale).
- Diversitate redusă a activităților și gradul scăzut de acoperire cu dotări publice.

II.4. Centralitatea și policentralitatea în cadrul orașului

Plecând de la caracteristicile centrului, acesta are o importantă valoare de reprezentare și se constituie în același timp ca spațiu de localizare al celor mai importante instituții și activități. Astfel, în lucrarea *Policentralitate și coerență metropolitană*, Mihai Alexandru afirma că: *"Activitățile care au loc în centru sunt dominante, prețioase, superioare; ca loc al puterii absolute cu capacitate de reunire, centrul impune o prefiltrare, o privilegiere în raport cu ceea ce oferă – accesibilitate, vizibilitate, prestigiu etc."*⁷

În ceea ce privește centralitate, există o distincție clară între aceasta și centru. Dacă centrul este un loc care poate fi identificat fizic după concentrarea activităților, centralitatea este o caracteristică de polarizare a diferitelor spații. Astfel, în cadrul centrului, pot fi remarcate mai multe tipuri de centralități. Aceste caracteristici de polarizare ale centralității nu se suprapun întodeauna peste limitele clare ale centrului. Astfel, Mihai Alexandru afirma că: *"Un loc de centralitate este un loc în care potențialul măsurat al centralității este mai puternic decât cel posedat de spațiile înconjurătoare fără a fi în același timp neapărat un centru, deci un spațiu pregnant prin conținut real și material."*⁸

În acest context, capacitatea de polarizare a unor spații poate indica centralități în afara limitelor zonei centrale, inclusiv la periferia orașului. Astfel, *"Centrul trebuie să se înscrie într-o pluralitate de centre sau de centralități (puneri în stare de centralitate), astfel încât elementele care devin determinante este natura și istoria sa, în timp ce centralitatea este generală, atemporală și spațială... Chiar dacă centru clasic deține în continuare, într-o formă sau alta, supremația, el este concurat de noi centralități sau de puneri în stare de centralitate, dezvoltate în zone periferice care devin puternic polarizante."*⁹

La nivelul municipiului Suceava se poate discuta atât despre centralitate, cât și despre policentralitate, așa cum vom vedea în continuare.

Zona centrală a Municipiului Suceava a fost definită în baza PUZ Zona Centrală, care a fost aprobat în anul 2009. Limita acesteia se suprapune peste vechea zonă

⁷ Alexandru, Mihai, *Policentralitate și coerență metropolitană*, Editura Asociația ARTA în dialog, București, 2020, pag.34

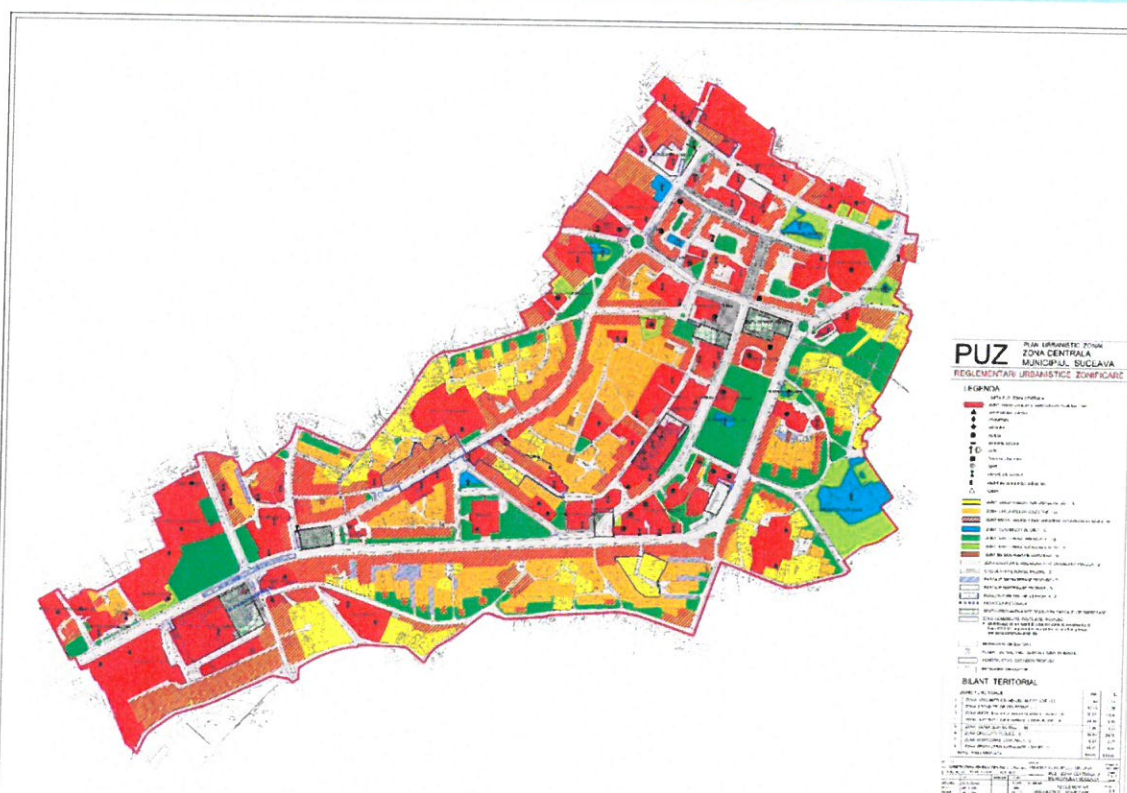
⁸ Ibidem, pag.38

⁹ Ibidem, pag.43

economică și administrative a orașului și înglobează noul centru administrativ împreună cu Spitalul și Universitatea Ștefan cel Mare (care sunt amplasate la granița sud-vestică). Totodată, conceptul care a definit această zonă a fost acela de a îngloba într-o singură limită vechiul și noul centru administrativ al Municipiului Suceava. Astfel, centrul municipiului Suceava concentrează mai multe centralități, care sunt definite de vocațiile spațiilor înglobate.

În ceea ce privește rolul acestei zone la nivelul întregului oraș, este de remarcat faptul că aceasta înglobează principalele funcțiuni reprezentative și concentrează spațiile publice cu cea mai ridicată calitate (exemplu. Piața 22 Decembrie). Tot aici sunt concentrate un număr însemnat de monumente istorice reprezentative ale orașului (Curtea Domnească, Biserica Sf. Dumitru și Turnul lui Alexandru Lăpușeanu, Mănăstirea Sf. Ioan cel nou de la Suceava, Biserica Învierii, Biserica Domnițelor, Prefectura, Tribunalul, Biserica Sf. Nicolae, etc.).

FIGURA 37 – PUZ Zona Centrală a Municipiului Suceava



Sursa: <https://www.primariasv.ro> - accesat în data de 26.07.2023

Cu toate acestea, din punct de vedere funcțional, Zona Centrală activează în complementaritate cu alte tipuri de spații care au o reprezentativitate scăzută, dar un grad foarte ridicat de polarizare. Spre exemplu, zona comercială din Lunca Râului

Suceava este percepută în prezent ca una dintre cele mai importante zone ale orașului. În interiorul acesteia, pe lângă activitățile comerciale, se desfășoară unele cu caracter cultural și chiar administrativ, prin localizarea unor instituții publice.

Această zonă funcționează în prezent ca un centru secundar neoficial (o centralitate), care polarizează un număr important de activități și de oameni. Gradul de atractivitate foarte ridicat al acestei zone generează unele dintre cele mai importante probleme de congestie a traficului, din cauza permeabilității scăzute a Râului Suceava și a sistemului viar subdimensionat.

La nivelul întregului oraș pot fi identificate diverse zone care polarizează un număr crescut de activități (în general comerciale), însă acestea nu pot fi definite ca areale cu caracter central, dar pot fi percepute în schimb ca centralități. În același timp, există zone din cadrul orașului care pot fi definite ca spații de tip central, însă lipsa amenajărilor specifice și diversitatea relativ scăzută de activități le fac neatractive, fiind astfel greu de perceput.

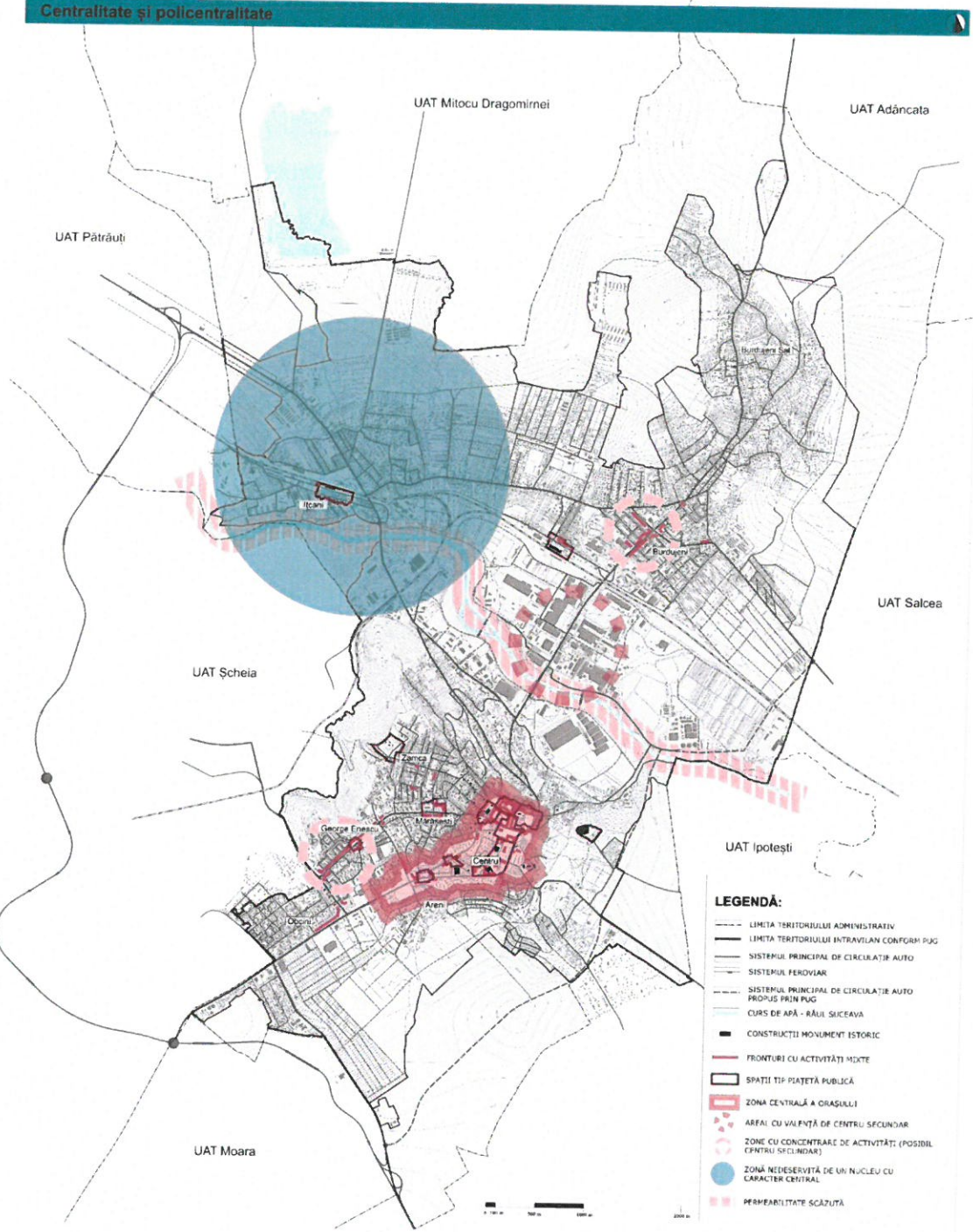
Un astfel de exemplu se află în Cartierul Burdujeni. Aici, poate fi identificată o concentrare de activități (în lungul Căii Unirii, până la intersecția cu Calea Burdujeni), care sugerează prezența unui posibil centru secundar de cartier. Deși nu este clar definit în prezent, acest areal ar putea fi conturat în viitor ca un spațiu reprezentativ la nivel de oraș.

O caracteristică similară o prezintă Bulevardul George Enescu (segmentul dintre Calea Obcinelor și Strada Zorilor), din cartierul omonim, care polarizează o diversitate mare de activități și care poate funcționa ca un posibil centru de cartier.

În ceea ce privește zona nord-vestică a orașului, în arealul în care este amplasat Cartierul Ițcani, gradul de deservire cu dotări publice este foarte scăzut. În acest context, această zonă nu beneficiază nici de prezența unui spațiu cu caracter central definit ca atare, care să faciliteze dezvoltarea activităților care lipsesc.

Așa cum se poate remarca în *Figura 38*, la nivelul municipiului Suceava au fost identificate mai multe spații de tip piațetă, în care se pot contura pe viitor diverse spații cu caracter central. Se poate remarca faptul că cele mai multe dintre acestea se concentrează în limita zonei centrale. Un astfel de spațiu se afla și în Piața Gării Ițcani, care are și o puternică valoare de simbol pentru istoria și dezvoltarea orașului.

FIGURA 38 – Distribuția zonelor cu caracter central și a spațiilor de tip piațetă



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

În raport cu diversitatea activităților concentrate, configurația în plan a spațiului constituie un avantaj, însă localizarea unor centre secundare se poate realiza și în funcție de tendințele și proiectele de dezvoltare. Spre exemplu, noua zonă de

agrement, proiectată a se dezvolta la limita sudică a orașului, se poate constitui în viitor ca un important centru secundar în raport cu funcțiunile propuse și cu reprezentativitatea pe care o va avea.

II.5. Calitatea locuirii, cu evidențierea spațială a caracteristicilor particulare

II.5.1. Caracteristici socio-demografice ale municipiului

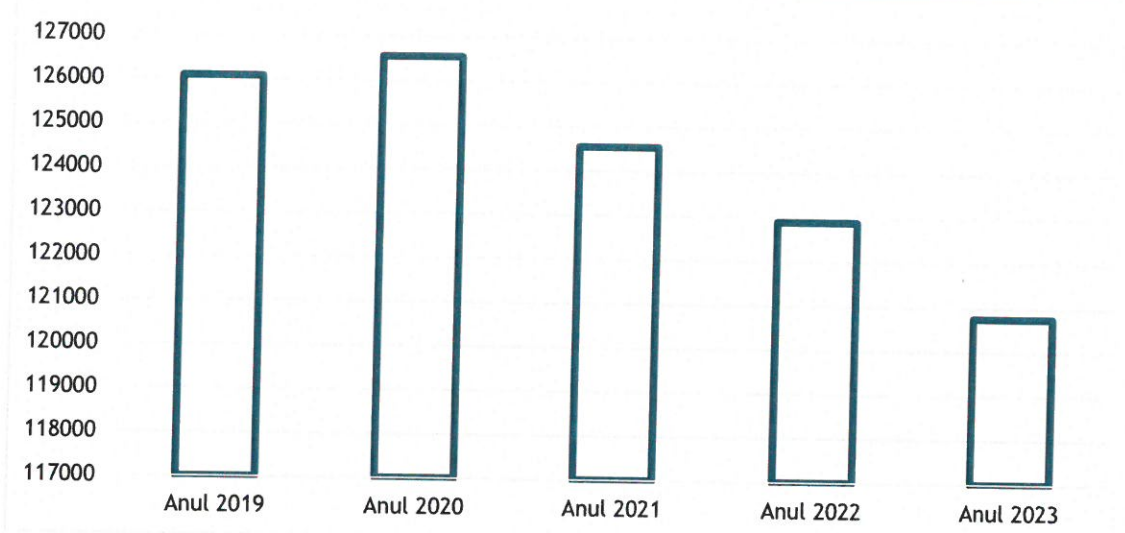
Conform ultimului recensământ din anul 2021, populația municipiului Suceava este de 84.322 persoane, mai puțin față de recensământul din 2011, când aceasta a fost de 92.121 persoane. Astfel, în ultimii zece ani populația a înregistrat o scădere cu 8,47% (mai exact cu 7.799 persoane). De asemenea, conform datelor recensământului din anul 2021, populația municipiului reprezintă 13,12% din populația județului. Comparativ cu alte municipii și orașe ale județului, orașul Suceava are cea mai numeroasă populație. Astfel, se poate aprecia că are mai multe resurse umane necesare dezvoltării, dar care sunt în scădere.

În ceea ce privește evoluția populației cu domiciliu în municipiul Suceava, conform datelor furnizate de INS, în ultimii cinci ani populația a înregistrat o scădere relativ constantă urmând aceeași direcție de scădere a populației înregistrată atât la nivel județean, cât și național. O excepție în această tendință de scădere a populației o reprezintă anul 2020, când, odată cu declanșarea pandemiei, s-a înregistrat o creștere atât a populației județului, cât și a populației municipiului (în anul 2020 populația municipiului Suceava a crescut cu 2.662 de persoane față de anul precedent).

În ceea ce privește densitatea populației, conform *SIDU ZUF Suceava 2021-2030*, municipiul Suceava are o densitate de 4244 loc / km², în anul 2020 "situându-se ușor sub media polilor de creștere de 4957 loc / km², conform datelor furnizate în 2020 de ANCPUI pentru suprafața perimetrului construit și cele mai recente date demografice."¹⁰

În anul 2023, densitatea populației cu domiciliu în municipiul Suceava este de 4052 / km², în scădere însă cu 4,52% față de anul 2020.

¹⁰ *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Urbane Funcționale Suceava 2021-2030*, pag. 239

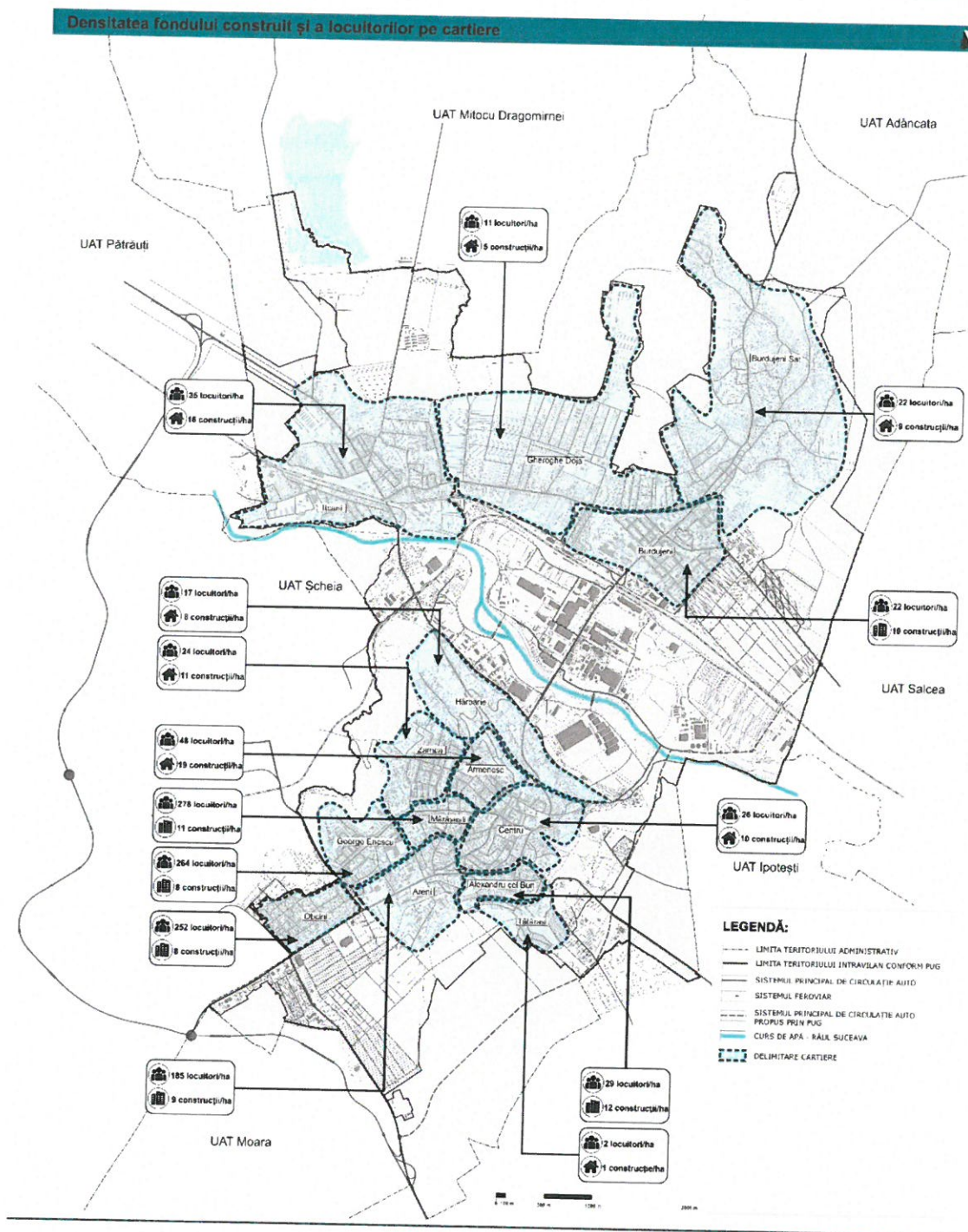
FIGURA 39 – Evoluția populației municipiului Suceava


Sursă date: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/> - accesat în data de 18.07.2023

În vederea aprecierii și determinării calității locuirii, doi indicatori sunt importanți: densitatea fondului construit și densitatea locuitorilor raportată la arealul cartierelor de locuit. Acești doi indicatori reflectă cât de dens este construit o anumită zonă și cât de mulți locuitori sunt concentrați într-un anumit cartier. Analiza acestor indicatori conduce la identificarea gradului de dotare cu dotări publice al cartierelor de locuit.

Astfel, din analiza densității fondului construit, reiese că cel mai dens construit cartier este cartierul Armenesc cu 19 construcții/ha, iar cel mai puțin dens cartier din punct de vedere al fondului construit este Tătărași cu o construcție/ha. Un alt cartier cu o densitate mai redusă a construcțiilor este Gheorghe Doja cu 5 construcții/ha. Printre cartierele cu o densitate mai ridicată a construcțiilor de paroximativ 10 construcții/ha și peste, se numără: Mărăsești, Zamca, Alexandru cel Bun, Centru și Ițcani (16 construcții/ha).

FIGURA 40 – Densitatea fondului construit și a locuitorilor la nivel de cartier



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

În schimb, în ceea ce privește densitatea locuitorilor pe cartiere, cel mai dens populat cartier este Mărășești cu 278 de locuitori pe hectar, urmat de cartierul George

Enescu, Obcini și Areni, ultimele trei cartiere având peste 180 de persoane pe hectar. Prin urmare, cartierele cele mai populate sunt cele care au ca tip de locuință predominantă locuirea colectivă. La polul opus, cartierul cu cea mai redusă densitate a locuitorilor este cartierul Tătărași cu 2 locuitori/ha (acesta având și cea mai redusă densitate a locuințelor). O densitate mică a populației este regăsită și în cadrul cartierului Gheorghe Doja cu 11 locuitori/ha, cu toate că suprafața acestui cartier este de 3.300 hectare. Acesta prezintă o densitate mică a locuitorilor și locuințelor deoarece cartierul nu este dezvoltat în mod compact și este dispersat pe o suprafață considerabilă. Ultimele două cartiere menționate au ca tip de locuire predominantă locuința unifamilială și sunt zone în curs de expansiune și dezvoltare ale orașului.

De asemenea, datele reprezentate în planul de mai sus, legate de densitatea fondului construit și a locuitorilor sunt strict cu caracter orientativ, raportându-se la fondul construit actual.

II.5.2. Calitatea locuirii în cartierele din municipiul Suceava

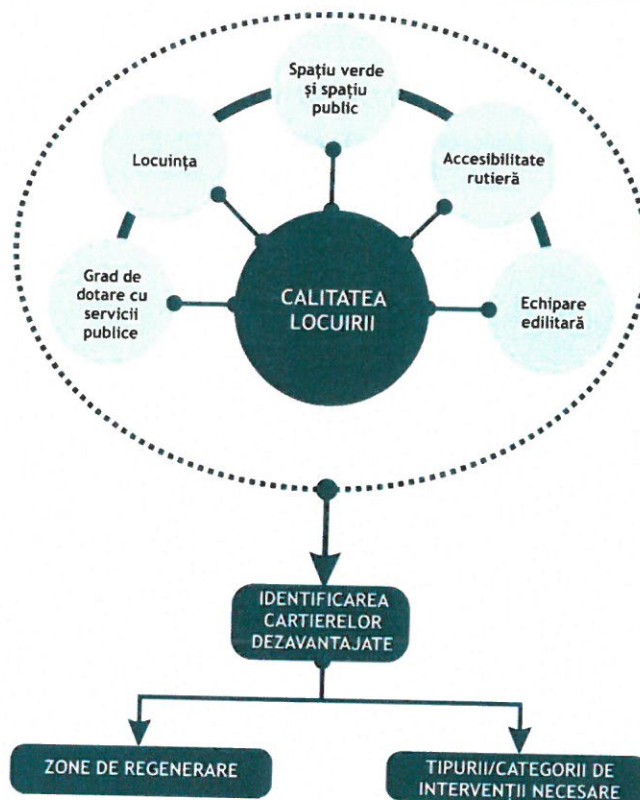
Calitatea locuirii reprezintă un concept complex deoarece cuprinde și este definit de mai multe aspecte care influențează modul de desfășurare al activităților zilnice ale populației.

Caracteristicile mediului fizic în cadrul căruia își desfășoară locuitorii activitatea, cuprind aspecte care influențează și determină calitatea locuirii precum: calitatea locuinței, a spațiilor verzi și publice, accesul și calitatea infrastructurii rutiere și edilitare, dar și accesul la dotări și servicii.

Astfel calitatea locuirii constituie un element cheie al calității vieții unei persoane.¹¹

¹¹ Ranci, Costanzo, *Social Vulnerability in Europe. The New Configuration of Social Risks*, 2010

FIGURA 41 – Schemă a calității locuirii



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

Calitatea locuinței

Conform *SIDU ZUF 2021-2030*, în 2019, suprafața medie locuibilă pe cap de locuitor era de 15.34 m² în municipiul Suceava, situându-se, astfel sub media județeană de 18.16 m² pe cap de locuitor și sub cea națională de 19.55 m² pe cap de locuitor. Prin urmare, calitatea locuinței (raportat doar la acest indicator) este mai redusă în municipiul Suceava. Acest lucru reiese și din analiza suprafeței medii locuibile per locuință care a fost în cadrul anului 2019 de 45.15 m² în municipiul Suceava, având astfel, o suprafață mai mică în comparație cu media națională de 47.73 m² și cea regională de 45.57 m².¹²

Conform aceleași surse menționate anterior, se apreciază că locuințele din ansamblurile de locuit prezintă o stare și o calitate precară a fondului construit "îmbătrânirea fondului construit din ansamblurile de locuințe colective din perioada socialistă și nevoia de regenerare rapidă a clădirilor care și-au depășit ciclul de

¹² Ranci, Costanzo, *Social Vulnerability in Europe. The New Configuration of Social Risks*, 2010, pag. 267

funcționare (mai mult de 50 de ani vechime).¹³ De asemenea, conform P.A.E.D.C. *Municipiul Suceava, 2021-2030*, blocurile de locuințe au un nivel scăzut de anvelopare. Aceste aspecte influențează negativ siguranța locuitorilor și trecătorilor, dar au și o influență asupra esteticii generale a spațiului public din cadrul ansamblului, prin urmare calitatea locuirii este afectată. De asemenea, municipiul Suceava se confruntă, pe lângă problema degradării fondului existent de locuințe, și cu problema extinderii necontrolate a ansamblurilor de locuințe la periferia orașului. Acest lucru necesită o atenție mai mare, mai ales în vederea asigurării corespunzătoare a spațiilor verzi publice și a dotărilor aferente locuirii.

Fiecare cartier al municipiului se confruntă cu diverse probleme în ceea ce privește calitatea locuinței. La nivelul ansamblurilor de locuințe colective, fondul construit este adesea unul învechit și necesită lucrări de renovare sau / și consolidare.

Cu toate că au fost realizate lucrări de reabilitare a locuințelor colective, aceste lucrări nu au fost realizate într-un mod unitar, în cadrul cartierelor existând blocuri care sunt reabilitate parțial (reabilitări doar la anumite apartamente, fiind cel mai probabil investiții individuale, ale proprietarilor). Această lipsă de unitate în ceea ce privește izolarea termică a blocurilor conduce la probleme termice, de siguranță, dar și se estetică urbană. O astfel de situație este identificată în cartierul Areni.

FIGURA 42 – Zone cu o calitate slabă a locuințelor – Cartier Areni



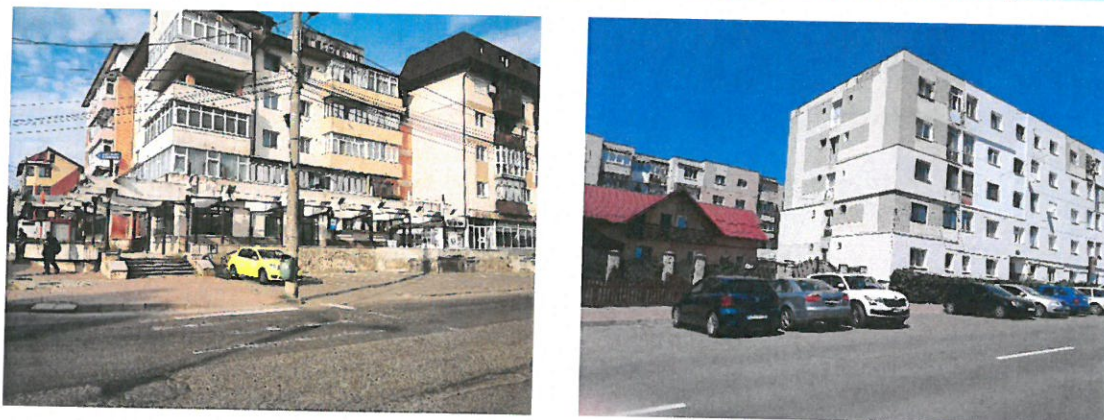
Sursa: Echipa de elaborare a studiului, Strada 6 Noiembrie

În cartierul Burdujeni, în fața Gării din Suceava (gară monument istoric care este element reper la nivelul orașului) sunt prezente o serie de blocuri, care sunt parțial reabilitate termic. De asemenea, în ceea ce privește modalitatea de închidere a

¹³ *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Urbane Funcționale Suceava 2021-2030*, pag. 258

balcoanelor (acolo unde există) și acesta este realizată în mod neunitar. Prin urmare, se apreciază că această zonă importantă a orașului prezintă o calitate scăzută a locuirii.

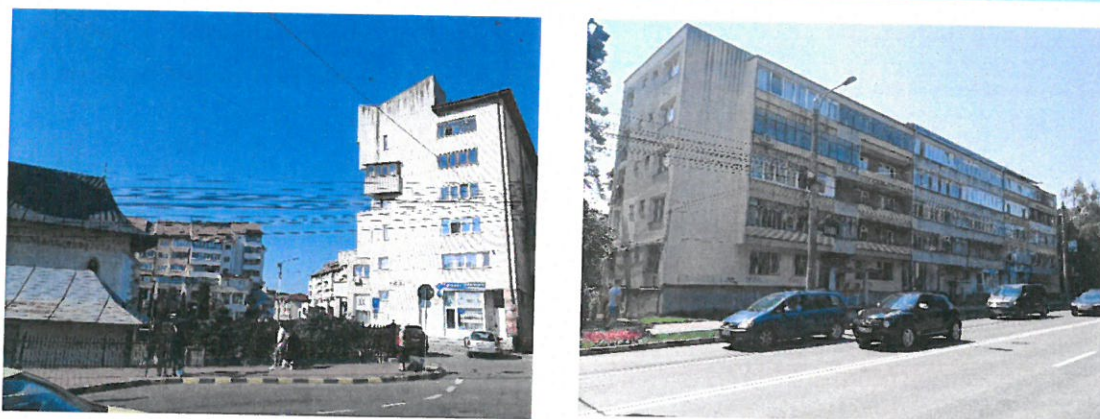
FIGURA 43 – Zone cu o calitate slabă a locuințelor – Cartier Burdujeni



Sursa: Echipa de elaborare a studiului, Strada Nicolae Iorga (stânga), Strada Jean Bart (dreapta)

O altă zonă importantă la nivelul orașului, din cadrul cartierului Centru, o reprezintă zona ce cuprinde Curtea Domnească alături de Biserica "Sfântul Dumitru". Aceste elemente sunt clasate ca monumente istorice și sunt considerate repere urbane în cadrul municipiului. Astfel, locuințele adiacente joacă un rol important în estetica unei astfel de zone. Cu toate acestea, blocurile de locuințe socialiste adiacente sunt reabilite în mod neunitar, mai ales în ceea ce privește coloristica, o parte dintre acestea nu sunt reabilite, iar unele prezintă mansardări neoriginale. În consecință, calitatea locuirii este una nesatisfăcătoare în acest carter. De asemenea, calitatea deficitară a locuințelor este sesizabilă și din alte zone din cadrul cartierului Centru.

FIGURA 44 – Zone cu o calitate slabă a locuințelor – Cartier Centru



Sursa: Echipa de elaborare a studiului, Zona Curții Domnești (stânga), Strada Ana Ipătescu (dreapta)

Alte zone ce cuprind locuințe colective cu o calitate precară sunt localizate în cadrul cartierelor Mărășești, George Enescu, Alexandru cel Bun și Zamca. În interiorul acestor zone, o serie de caracteristici comune legate de calitatea locuințelor sunt: izolarea termică neunitară, închideri diverse și disonante ale balcoanelor, goluri cu geometrie și coloristică variată, mansardări agresive etc.

FIGURA 45 – Zone cu o calitate slabă a locuințelor – Cartier Mărășești și Cratier George Enescu



Sursa: Echipa de elaborare a studiului, Strada Oituz – Cartier Mărășești (stânga), Aleea Lalelelor- Cartier George Enescu (dreapta)

FIGURA 46 – Zone cu o calitate slabă a locuințelor – Cartier Alexandru cel Bun și Cratier Zamca



Sursa: Echipa de elaborare a studiului, Strada Mitropoliei – Cartier Alexandru cel Bun (stânga), Strada Mărășești – Cartier Zamca (dreapta)

La nivelul ansamblurilor de locuire individuală, cartierul cu cele mai numeroase locuințe cu o calitate slabă este cartierul Ițcani. Acesta prezintă o serie de locuințe individuale într-o stare avansată de degradare sau locuințe reabilitate într-un mod neunitar (cu culori stridente sau/și materiale diferite pentru o aceeași clădire).

FIGURA 47 – Zone cu o calitate slabă a locuințelor – Cartier Ițcani



Sursa: Echipa de elaborare a studiului, Strada Aurel Vlaicu

De asemenea, o serie de locuințe cu o stare precară se regăsesc și în Burdujeni sat și zona Hărbăriei, unde se remarcă atât locuințe mai vechi în stare de degradare, cât și altele recent construite.

FIGURA 48 – Zone cu o calitate slabă a locuințelor – Sat Burdujeni și Cartier Hărbărie

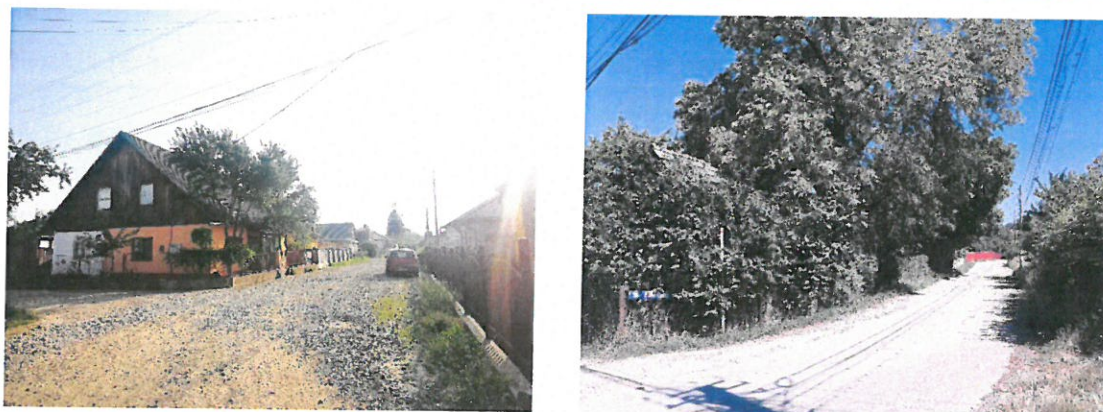


Sursa: Echipa de elaborare a studiului, Calea Plevnei – Sat Burdujeni (dreapta), Strada Mihail Sadoveanu – Cartier Hărbărie (stânga)

Accesibilitatea rutieră

În ceea ce privește calitatea tramei stradale, la nivelul cartierelor de locuit din municipiului Suceava, aceasta este una deficitară în special în partea de nord a teritoriului construit, foarte multe străzi fiind neasfaltate și subdimensionate, în special în zone ample din satul Burdujeni, cartierul Ițcani și zona Gheorghe Doja.

FIGURA 49 – Infrastructură rutieră deficitară – Cartier Ițcani și Sar Burdujeni



Sursa: Echipa de elaborare a studiului, Cartier Ițcani (stânga), Strada Căprioarei – Sat Burdujeni (dreapta)

Zone cu infrastructură rutieră de o calitate slabă se regăsesc și la nivelul zonelor compacte de locuire din sud-vest-ul teritoriului construit, în cartierele: George Enescu, Zamca, Areni, Mărășești, Obicini, Hărbărie, Alexandru cel Bun și Tătărași, multe străzi fiind în stadiu avansat de degradare, iar unele fiind neasfaltate. Un exemplu în acest sens este cartierul Areni, unde arterele de circulație sunt preponderent neasfaltate sau sunt asfaltate, dar prezintă o stare avansată de degradare, nu au trotuare sau dacă acestea există sunt subdimensionate. Prin urmare, sunt necesare acțiuni imediate în vederea îmbunătățirii calității spațiului public, în vederea creșterii siguranței și gradului de confort al locuitorilor și vizitatorilor.

FIGURA 50 – Zone cu o infrastructură rutieră deficitară – Cartier Areni



Sursa: Echipa de elaborare a studiului, Strada 6 Noiembrie

O altă problemă identificată în cadrul ansamblurilor de locuire colectivă (în special locuințele colective din perioada socialistă) este legată de spațiile de garare închise, dedicate parcării mașinilor. Acestea afectează negativ imaginea urbană și percepția din

spațiul public și reprezintă o utilizare în dezavantaj a terenurilor adiacente locuințelor, care conduc la o calitate slabă a spațiului public și deci, o calitate deficitară a locuirii.

FIGURA 51 – Zone cu o infrastructură rutieră deficitară – Cartier George Enescu și Cartier Mărășești



Sursa: Echipa de elaborare a studiului, Strada Zorilor – Cartier George Enescu (stânga), Strada Oituz – Cartier Mărășești (dreapta)

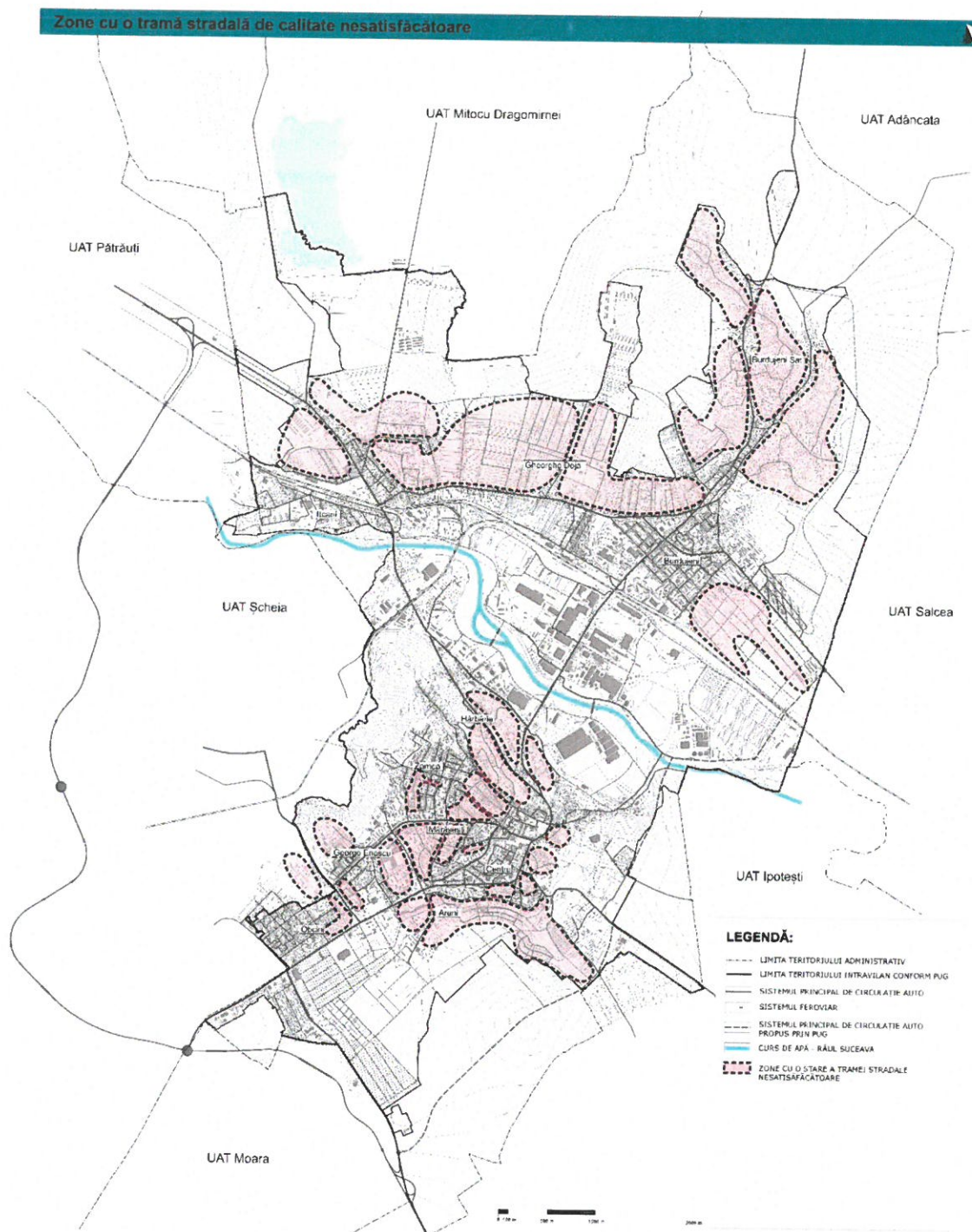
FIGURA 52 – Zone cu o infrastructură rutieră deficitară – Cartier Hărbărie și Cartier Alexandru cel Bun



Sursa: Echipa de elaborare a studiului, Strada Mihail Sadoveanu – Cartier Hărbărie (stânga), Strada Samoil Isopescu – Cartier Alexandru cel Bun (dreapta)

La nivelul orașului, printre cartierele cu o situație mai favorabilă a tramei stradale se regăsesc o parte a cartierului Centru și Burdujeni, majoritatea tramei stradale având o calitate satisfăcătoare, cu străzi asfaltate și dimensionate corespunzător pentru a facilita deplasarea pietonală. Un alt cartier cu o situație favorabilă a tramei stradale este și o parte a cartierului Zamca.

FIGURA 53 – Zone cu o tramă stradală de calitate nesatisfăcătoare



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

Pe de altă parte, zona de sud a orașului prezintă o densitate corespunzătoare asigurării deplasărilor și conexiunilor rapide, dar majoritatea străzilor sunt degradate și au o stare rea și foarte rea.

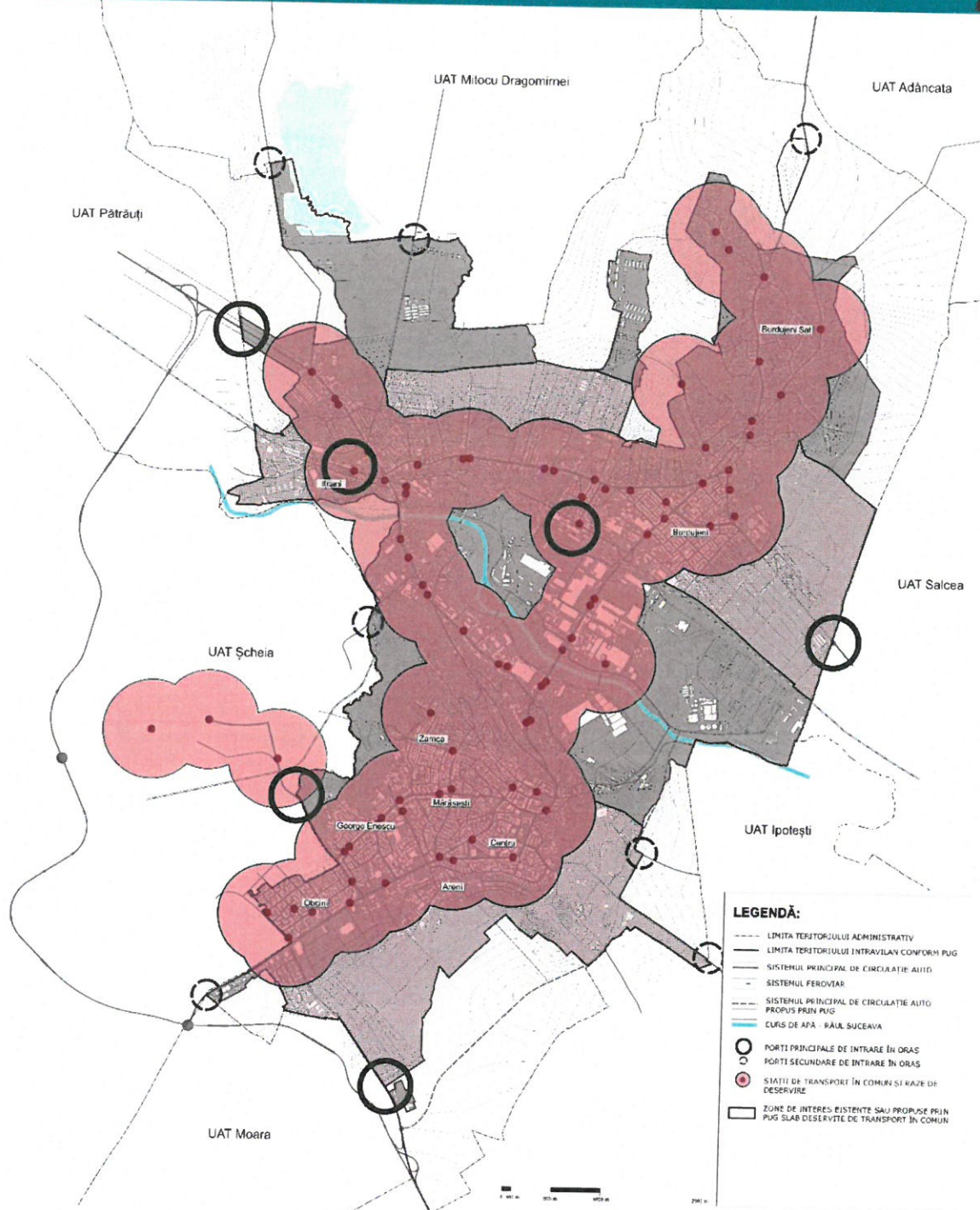
Gradul de accesibilitate și de deservire al transportului în comun este un factor important în cadrul unor cartiere de locuit, deoarece o bună accesibilitate face o zonă mai atractivă și reduce utilizarea autoturismului personal. Cartierele din zona de sud a municipiului Suceava sunt în principal bine deservite de transport în comun (cartierele: Centru, George Enescu, Areni, Mărășești, Obcini, Armenesc, Hărbărie, Alexandru cel Bun și Zamca). O excepție la această situație o reprezintă, însă, zona de expansiune a locuințelor din sud-est-ul teritoriului intravilan, care nu este în prezent deservită de nici un mijloc de transport în comun. Aceste dezvoltări sunt, însă, în fază incipientă, nefiind încă suficiente locuințe pentru a implementa transportul în comun. Prin P.U.G.-ul aprobat recent se propune însă extinderea transportului public în această zonă aflată în curs de constituire.

Totodată, cartierele amplasate în lungul circulațiilor principale sunt bine deservite de transportul public. Un exemplu în acest sens este reprezentat de cartierele Ițcani și Burdujeni care sunt bine deservite cu stații de transport în comun de-a lungul arterele principale, dar prezintă astfel și zone deficitare în acest sens. Zonele de expansiune ale locuințelor unifamiliale la est față de cartierul Burdujeni (zona de locuințe noi pentru tineri, zona Laniște), zona din partea de sud a cartierului Ițcani, zona de nord a cartierul Gheroghe Doja și cartierul Tătărași au o accesibilitate și o deservire slabă a transportului în comun, fiind astfel încurajată crearea de cartiere dormitor în care mijlocul de transport dominant este mașina personală.

În partea de nord a zonei construite a municipiului Suceava, satul Burdujeni, prezintă o bună accesibilitate și deservire a transportului în comun, excepție fiind o zonă în curs de expansiune a locuințelor individuale, din partea de est a satului.

FIGURA 54 – Accesibilitatea și deservirea cu transport în comuna

Accesibilitatea și deservirea cu transport în comun



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

Echiparea edilitară

Accesul și calitatea echipării edilitare în cadrul municipiului Suceava, reprezintă un aspect important pentru creșterea calității locuirii. Un acces echitabil la aceste servicii permite o mai bună gestionare a distribuției și a consumului de apă și de gaze naturale.

Conform datelor din *SIDU ZUF Suceava 2021-2030*, STA Mihoveni asigură alimentarea cu apă potabilă a următoarelor zone din cadrul municipiului: cartierul Ițcani, Cartierul Burdujeni (parțial) și zona industrială Traian Vuia. Conform aceleiași surse, în anul 2019, 99,40% este procentul care reprezintă gradul de acoperire al rețelei de alimentare cu apă. În cazul rețelei de canalizare procentul de acoperire este de 95,70%, aspect pozitiv pentru populația municipiului. De asemenea, în perioada 2010-2019 numărul abonaților la rețeaua de alimentare cu apă și canalizare a crescut cu 7,69%. În ceea ce privește activitatea de epurare, volumul de apă epurată a reprezentat 100% din volum de apă uzată, în anul 2019. Cu toate acestea, sunt înregistrate pierderi de apă în cadrul rețelei de alimentare cu apă potabilă de peste 60%.

Conform *Barometrului urban al Calității Vieții în Orașele din România, 2020*, realizat de Banca Mondială în colaborare cu Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, municipiul Suceava se află plasat pe locul al doilea în rândul orașelor din România privind gradul de mulțumire a populației față de curățenia din oraș (peste 80% din populație fiind satisfăcută de acest serviciu). Gradul de acoperire al acestui serviciu în mediul urban este de 100%, conform *SIDU ZUF Suceava 2021-2030*.

„În municipiul Suceava, energia termică în sistem centralizat este produsă în centrala de înaltă eficiență cu funcționare pe biomasă aparținând S.C. Bioenergy S.A. Suceava (producător independent de la care se cumpără energie termică), iar transportul, distribuția și furnizarea energiei termice sunt asigurate de operatorul S.C. Thermonet S.R.L. Suceava. Aceasta este prima centrală din România care utilizează biomasa (rumeguș, coji, crengi, rădăcini și resturi din exploatarea lemnului) în scopul producerii de energie termică pentru locuitorii unui municipiu, fiind pusă în funcțiune în 2013.” O problemă este semnalată însă: este vorba despre vechimea echipamentelor și punctelor termice (24 – 46 de ani), elemente ce fac parte din rețeaua de termoficare primară și secundară. În plus, mai puțin de 50% din populația municipiului este bransată la energie termică în rețea, iar în 2019 s-au înregistrat 526 de debransări.¹⁴ Acest lucru face ca

¹⁴ *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Urbane Funcționale Suceava 2021-2030*, pag. 477 - 480

încălzirea locuințelor să se realizeze prin mijloace individuale, unele dintre acestea conducând la poluarea mediului.

În ceea ce privește infrastructura de energie electrică, o problemă la nivelul municipiului este reprezentată de întreruperi neplanificate. Conform *P.A.E.D.C. Municipiul Suceava, 2021-2030*, deși 80% din rețeaua de distribuție a energiei electrice este amplasată în subteran acoperind întreaga rețea stradală, vechimea cablurilor pune mari probleme (vechimea acestora fiind de peste 50 de ani).

La nivelul cartierelor de locuit, satul Burdujeni este cel mai defavorizat în ceea ce privește echiparea edilitară. Cu toate că accesibilitatea facilităților echipărilor edilitare este una sporită, un număr crescut de locuitori nu sunt racordați la aceste facilități. Alte cartiere ce au o infrastructură edilitară deficitară sunt cartierele: Ițcani, Gheorghe Doja, Tătărași și zona Laniște.

Gradul de dotare cu servicii publice al cartierelor de locuit

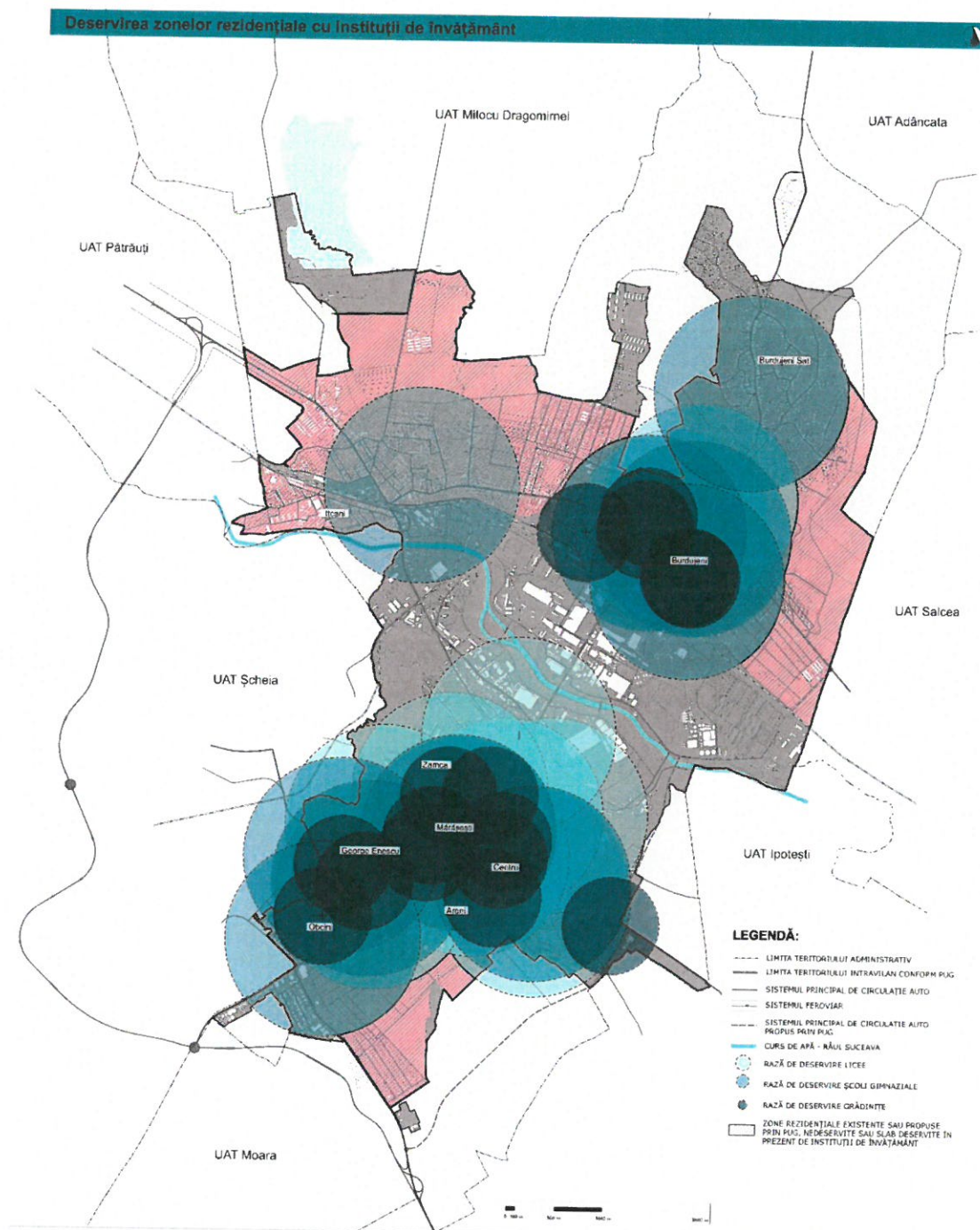
Accesul la servicii publice și gradul de dotare al cartierelor de locuit reprezintă aspecte care conduc la o bună desfășurarea a activităților zilnice, dar și la un confort sporit al populației la dotării complementare locuirii. Astfel pentru cartierele de locuit analiza gradului de dotare reprezintă un aspect important pentru determinarea calității locuirii.

Cartierele situate în zona de sud a municipiului, cartierele: Centru, George Enescu, Areni, Mărășești, Obcini, Armenesc, Alexandru cel Bun, Tătărași și Zamca, sunt foarte bine deservite de instituții de învățământ. O excepție se observă în extremitatea sudică a municipiului, zonă nedeservită de astfel de funcțiuni. În această zonă sudică a fost identificată și o problemă privind deservirea transportului în comun, în zonă neexistând tarsee de transport în comun și stații aferente.

Cartierul Burdujeni situat pe malul nordic al râului Suceava este bine deservit de unități de învățământ, aspect general valabil pentru cartierele de locuire colectivă ale municipiului. Astfel că zona Cuza Vodă, parte a cartierului Burdujeni în care predomină locuirea colectivă, este caracterizată de o calitate a locuirii sporită dată de o bună deservire a facilităților complementare locuirii, spre deosebire de zona estică a cartierului (zonele Laniște și Dealul Mânăstirii) și a satului Burdujeni, care sunt caracterizate de un nivel mai redus de dotare (nivel generat însă și de numărul scăzut de locuințele construite în aceste zone).

O zonă cu deficiențe majore în sensul accesului la unități de învățământ se observă în partea de nord-vest a teritoriului intravilan (inclusiv partea vestică a cartierului Ițcani, dar și o bună parte a cartierului Gheorghe Doja). Astfel sunt necesare acțiuni de remediere a acestui aspect pentru zonele în cauză.

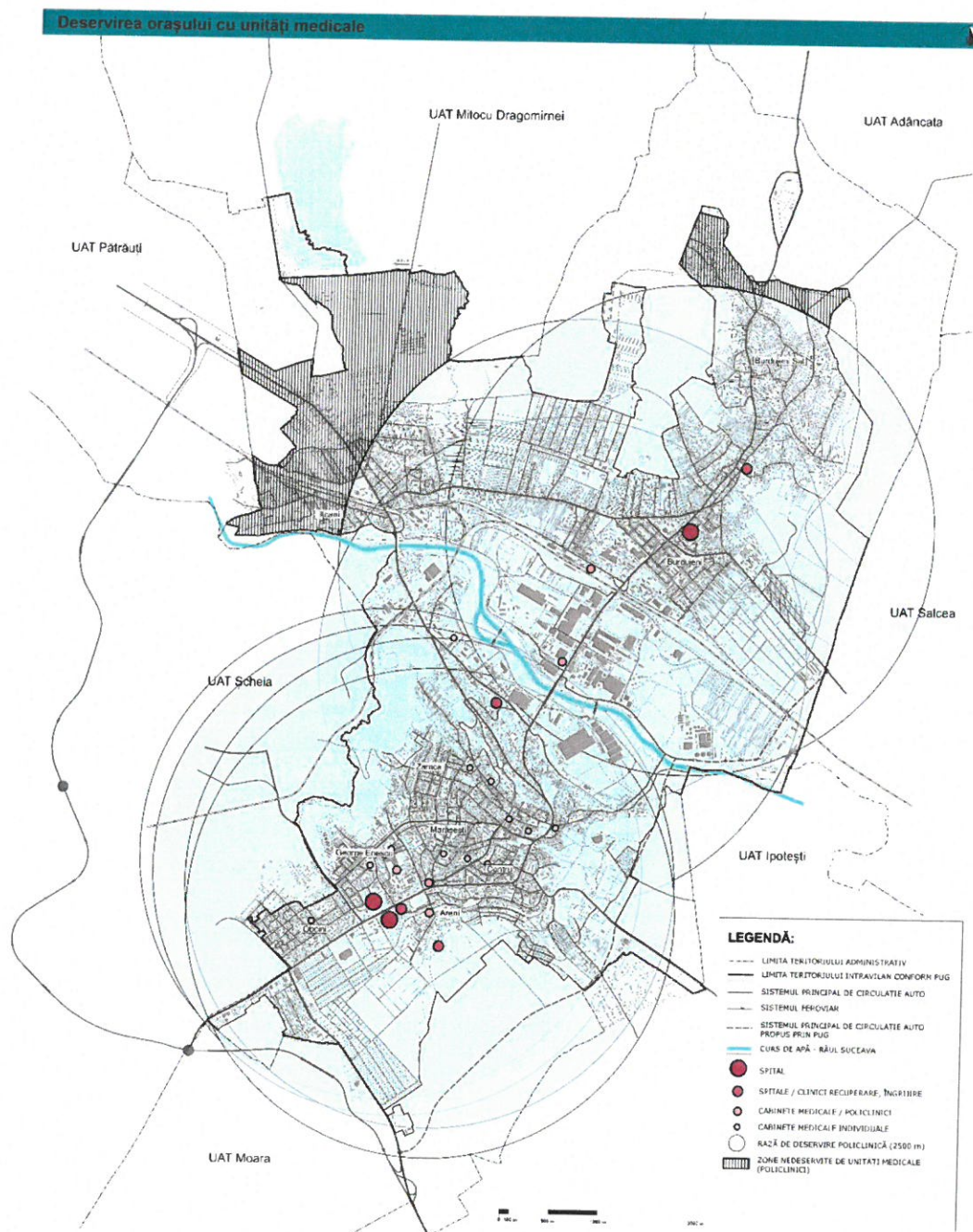
FIGURA 55 – Deservirea zonelor rezidențiale cu instituții de învățământ



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

În ceea ce privește unitățile medicale, teritoriul municipiului Suceava este bine deservit, majoritatea cartierelor fiind caracterizate de o accesibilitate facilă la astfel de funcțiuni. Zone nedeservite se regăsesc preponderent în nordul și nord-vestul municipiului, (în partea nordică a satului Burdujeni și în partea vestică a cartierului Ițcani.

FIGURA 56 – Deservirea orașului cu unități medicale



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

Spații verzi și spații publice în cartierele de locuit

Calitatea și accesul la spațiile verzi reprezintă un aspect important în creșterea calității vieții locuitorilor. În ceea ce privește spațiul verde pe cap de locuitor, suprafața recomandată de Uniunea Europeană este de 26m² pe cap de locuitor, în timp ce norma recomandată de Organizația Mondială a Sănătății este de 50m² per locuitor. Conform *SIDU ZUF Suceava 2021-2030*, la nivelul județului Suceava suprafața verde pe cap de locuitor este de 20m², iar la nivelul municipiului Suceava suprafața de spațiu verde „este de 247ha (2,47km²), conform datelor puse la dispoziție de INS în 2019, ceea ce înseamnă o medie de 26,81m²/capita raportat la populația stabilă din 2011 și respectiv 19,72m²/capita raportat la populația cu domiciliul de la 1 ianuarie 2020. Așadar municipiul Suceava se află la limita îndeplinirii necesarului de 26m² de spațiu verde pe cap de locuitor.”¹⁵ Acesta este un aspect pozitiv pentru locuitorii municipiului. Suprafața existentă de spațiu verde poate fi valorificată prin întreținere corespunzătoare și prin extinderea sistemului de spații verzi în zonele nedeservite, în mod special în zonele de locuințe unifamiliale situate la periferia municipiului.

TABEL 5 – Suprafața spațiilor verzi în municipiul Suceava pe categorii

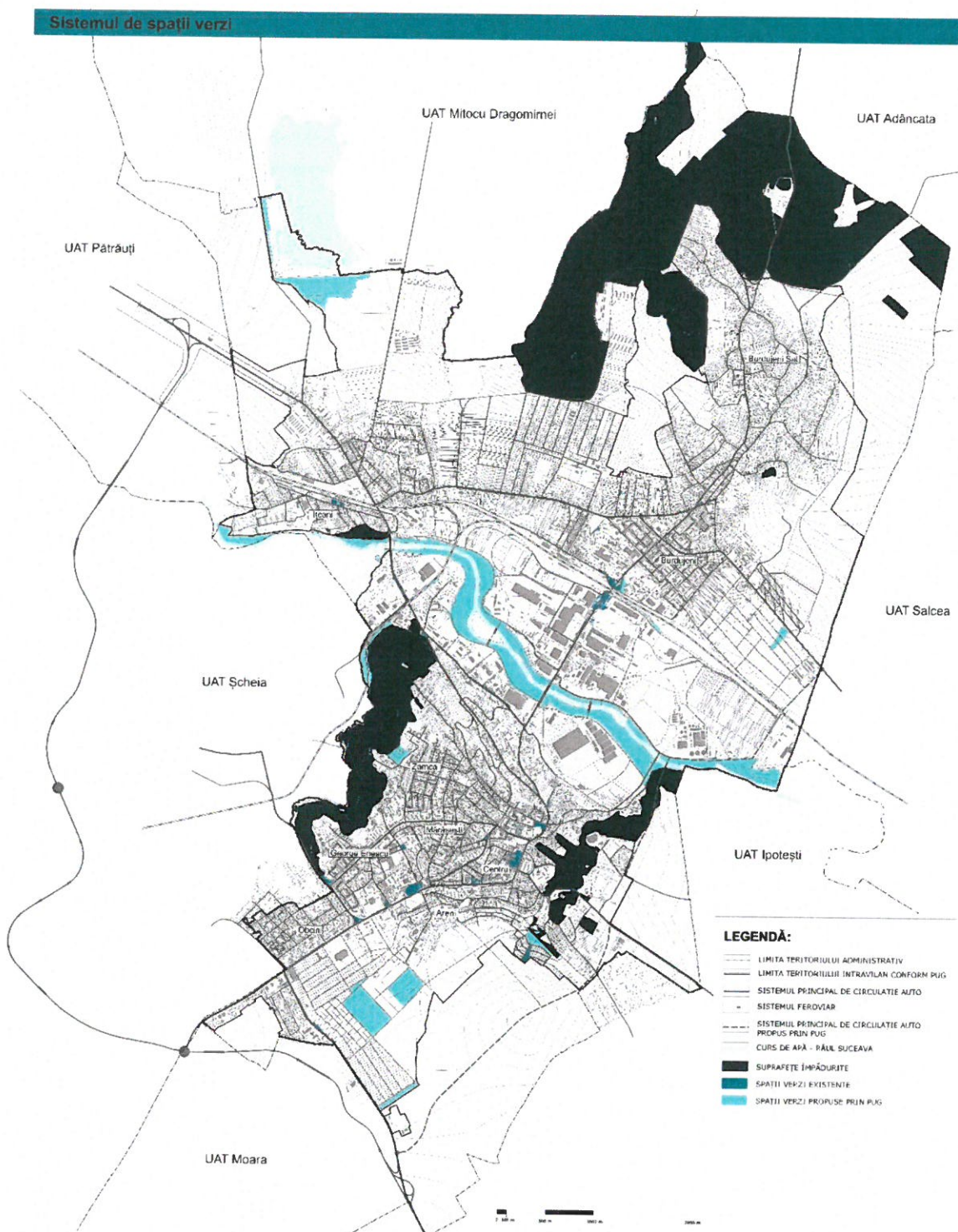
NR.	TIPOLOGII DE SPAȚII VERZI	SUPRAFAȚĂ
1	Parcuri	686.030 m ²
2	Scuaruri	326.475 m ²
3	Aliniamente	241.379 m ²
4	Terenuri (inclusiv terenuri afectate de alunecări)	1.120.000 m ²
5	Total suprafață destinată spațiilor verzi	2.373.884 m ²

Sursa: prelucrare autor pe baza datelor extrase din Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă a Municipiului Suceava, 2021-2030, pag. 76

La nivelul municipiului, majoritatea spațiilor verzi sunt concentrate în zona centrală compactă a municipiului, cartierele situate pe malul nordic al râului Suceava fiind mai slab deservite de astfel de spații (cartierele Ițcani și Burdujeni).

¹⁵ *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Urbane Funcționale Suceava 2021-2030*, pag. 258

FIGURA 57 – Sistemul de spații verzi



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

Cu toate că în cartierele din zona de sud, sunt prezente ample spații verzi, acestea nu sunt în totalitate întreținute corespunzător în special cele din cadrul ansamblurilor

de locuire colectivă. Spațiile verzi sunt sufocate de prezența mașinilor parcate și necesită lucrări de întreținere. De asemenea, spații verzi amplasate în vecinătatea unor repere importante la nivelul orașului necesită lucrări de amenajare și de pavare.

FIGURA 58 – Zone cu spații verzi afectate - Cartier Areni



Sursa: autori studiu, Cartier Areni

În ceea ce privește suprafața parcurilor la nivelul cartierelor de locuit, cea mai amplă suprafață se regăsește în cadrul cartierului Centru. De asemenea, posibilele spații verzi pretabile pentru diverse tipuri de intervenții sunt reprezentate de Parcului Gării Ițcani și Parcul Curții Domnești din cartierul Centru.

TABEL 6 – Suprafața parcurilor și zonelor punctuale de spațiu verde în municipiului Suceava

DENUMIRE PARC	SUPRAFAȚĂ	CARTIER	OBSERVAȚII
Parcuri municipale:			
Parcul Dendrologic Șipote – Cetate	393.130 m ²	-	Calitatea mobilierului urban este nesatisfăcătoare; Potențial deosebit de a deveni un loc de recreere și promenadă;
Parcul Central „Profesor Ioan Nemeș”	17.658 m ²	Centru	Grad mare de umbrire datorat vegetației abundente; Amenajat cu alei și mobilier urban generos;
Parc Universitate	10.805 m ²	Areni	Mobilier urban generos; Loc de joacă pentru copii și activități sportive;

Parcul Curtea Domnească	11.171 m ²	Centru	Necesită modernizare; Potențial de valorificare;
Zona de Agrement Tătărași	12.056 ha (30.646 m ² – spațiu verde înregistrat)	Tătărași	Numeroase facilități pentru sport și petrecerea timpului liber;
Spații verzi punctuale sau piațete și scuaruri amenajate cu gazon și arbuști:			
Parc Prefectură	4.713 m ²	Centru	Piața Steagurilor, amenajată ca o piațetă în jurul statuii „Bucovina Înariată”.
Parcul „Trei Bărboși” (Palatul de Justiție)	4.809 m ²	Centru	Spațiu activ; Mobilier urban generos pentru diferite activități;
Parcul „Simion Florea Marian”	1.865 m ²	Centru	Scuar cu spațiu verde generos; Necesită modernizarea mobilierului urban;
Parcul „Vladimir Florea”	2.533 m ²	Areni	Piațetă amenajată cu arbuști și mobilier urban;
Parc Areni	1.303 m ²	Areni	Zonă cu potențial ce necesită atenție sporită pentru amenajare;
Parc Catedrală	2.155 m ²	Mărășești	Piațetă amenajată cu arbuști și mobilier urban în fața Catedralei Nașterii Domnului; Necesită o mai bună amenajare a spațiului verde;
Parc „La Familia” (Bucovina)	431 m ²	Centru	Între magazinul Bucovina și Sediul PNL; Necesită amenajarea / modernizarea mobilierului urban;
Parc Romtelecom	1.777 m ²	-	-
Parc Spital	2.154 m ²	Obcini	-
Parcul Gării Ițcani (1 Mai)	6.533 m ²	Ițcani	Dispune de spațiu verde abundent; Potențial de valorificare pentru zone de regenerare;
Parc Primărie Burdujeni – Parcul Copiilor	1.330 m ²	Burdujeni	Loc de joacă amplu; Necesită o mai mare atenția îngrijirii spațiului verde;
Parc Intersecția OMV Obcini	4.022 m ²	Obcini	Spațiu verde bine amenajat.

Sursa: prelucrare autor pe baza datelor extrase din *SIDU ZUF Suceava, 2021-2030*, pag. 271 – 272, *Administrația Domeniului Public Suceava și Registrul Spațiilor Verzi Suceava*

Cartierul care dispune de cea mai amplă suprafață de spațiu verde este Burdujeni, conform datelor furnizate de Registrul Spațiilor Verzi (aflate în cadrul *SIDU ZUF Suceava 2021-2030*), urmat de cartierul George Enescu, în timp ce cea mai mică suprafață de spațiu verde raportat la suprafața zonei de locuit se regăsește la nivelul cartierului Zamca.

TABEL 7 – Tipologii de spații verzi în municipiul Suceava

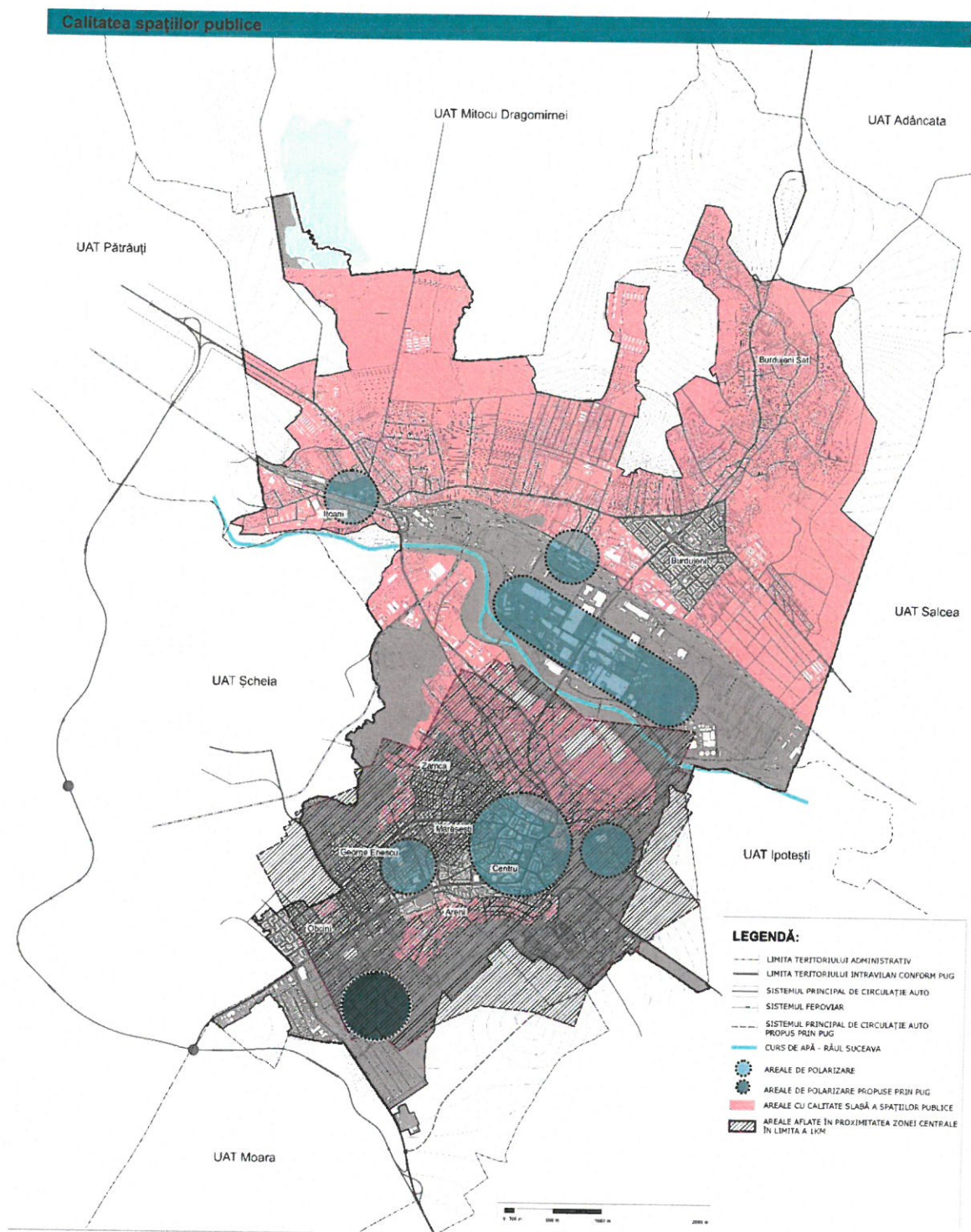
NR.	CARTIER	SUPRAFAȚĂ SPAȚIU VERDE	PARCURI	SCUARURI
1	Areni	12,70 ha	1,08 ha	1,08 ha
2	Burdujeni	38,64 ha	0 ha	20,27 ha
3	George Enescu	23,43 ha	3,62 ha	12,4 ha
4	Ițcani	8,39 ha	0 ha	0,86 ha
5	Mărășești	6,87 ha	0 ha	5,33 ha
6	Obcini	14,05 ha	0 ha	11,31 ha
7	Zamca	4,96 ha	0 ha	4,10 ha
8	Centru	15,86 ha	2,88 ha	10,31 ha

Sursa: prelucrare autor pe baza datelor extrase din *SIDU ZUF Suceava, 2021-2030*, pag. 274 și Registrul Spațiilor Verzi

În ceea ce privește calitatea spațiilor publice la nivelul municipiului se observă faptul că o mare parte a teritoriului intravilan prezintă o calitate slabă a spațiilor publice. În situația cea mai defavorizată din acest punct de vedere se regăsesc cartierele Ițcani, Gheorghe Doja și satul Burdujeni. Aspecte importante care accentuează slaba calitate a spațiilor publice sunt reprezentate de configurația spațiului pietonal sau chiar de lipsa acestora, starea precară a îmbrăcăminților asfaltice ale străzilor și dimensiunilor reduse, neconforme și lipsa spațiilor verzi / a vegetație de aliniment (aspecte care odată prezente sporesc confortul pietonilor în timpul deplasărilor).

Alte areale care prezintă o calitate slabă a spațiilor publice sunt identificate la nivelul cartierelor Areni, Zamca, Hărbărie, Tătărași și Obcini, dar și în întreaga zonă din sudul râului Suceava (zona comercială și industrială).

FIGURA 59 – Calitatea spațiilor publice



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

Zone urbane marginalizate

Modul prin care s-au stabilit zonele urbane marginalizate din municipiul Suceava a avut la bază, în principal, informațiile din cadrul *Atlasului zonelor urbane marginalizate din România*, realizat de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice în colaborare cu Banca Mondială. Modalitatea de delimitare a acestor zone a fost realizată pe parcursul mai multor etape și s-a bazat atât pe cercetări complexe de teren, cât și pe colectarea și analiza datelor statistice puse la dispoziție de către autorități. De asemenea, au fost realizate hărți ale marginalizării pe baza unor indicatori aferenți Recensământului din anul 2011 la nivel de sectoare de recensământ.

Prin urmare, cele trei criterii principale pentru definirea și analiza diferitelor tipuri de zone marginalizate sunt: capitalul uman (educație, sănătate, aspecte demografice), ocuparea forței de muncă și condițiile de locuire. În consecință, o zonă marginalizată reprezintă o zonă care nu îndeplinește în mod satisfăcător niciunul din aceste criterii, cumulând astfel mai multe dezavantaje.

Populația din zonele marginalizate de la nivelul județului Suceava este de 4,91% (pe baza datelor Recensământului Populației și Locuințelor din 2011), iar la nivelul municipiul Suceava acestea reprezintă o pondere de 1,14%, situându-se printre municipiile și orașele cu cel mai mic procent în acest sens, alături de municipiul Rădăuți.

În cadrul *Strategiei integrate de dezvoltare urbană a municipiului Suceava, 2016-2023* a fost realizat un tabel detaliat legat de zonele urbane marginalizate din cadrul municipiului. Astfel, în cartierul Burdujeni sunt localizați cei mai mulți locuitori la nivel de ZUM, mai exact 6.360 de locuitori (din care 1,38% romi), acesta fiind și o zonă care cuprinde cele mai multe dezavantaje (determinate pe baza criteriilor expuse mai sus de delimitare a unor astfel de zone) privind locuirea, ocupare și capitalul uman. Existența unor zone urbane marginalizate, în cadrul orașul conduce la discrepate în ceea ce privește echilibrul teritoriul și șansele de dezvoltare ale acestuia, acestea fiind zone slab dezvoltate.

TABEL 8 - ZUM la nivel de cartiere în municipiul Suceava

NR. ZUM	NUMELE ZUM	LOCAȚIE ZUM	NR. ESTIMAT DE LOCUITORI LA NIVELUL ZUM	DIN CARE ROMI	TIP DE ZONĂ URBANĂ MARGINALIZATĂ
1	Cartier Burdujeni	În parte de NE a orașului	6.360	88	Dezavantaje pe locuire; Dezavantaje pe ocupare; Dezavantaje pe capital uman; Zone urbane marginalizate;
2	Cartier Ițcani	În parte de NV a orașului	2.310	37	Dezavantaje pe ocupare; Dezavantaje pe capital uman; Zone urbane marginalizate;
3	Cartier Obcini	În parte de SV a orașului	2.224	1	Dezavantaje pe locuire;
4	Cartier Burdujeni Sat	În parte de NE a orașului	1.965	75	Dezavantaje pe locuire; Dezavantaje pe capital uman; Zone urbane marginalizate;
5	Zona Hărbărie – Traian Vuia	În parte de SV a orașului	914	70	Dezavantaje pe ocupare; Dezavantaje pe capital uman;
6	Cartier Zamca	În parte de Vest a orașului	786	10	Dezavantaje pe capital uman;
7	Cartier Centru	În parte centrală a orașului	590	83	Dezavantaje pe capital uman;
Total			15.149	din 365 romi	

Sursa: prelucrare autor pe baza datelor extrase din Strategia integrată de dezvoltare urbană a municipiului Suceava, 2016-2023, pag. 101 – 102

Zonele precum zona de nord-vest din cartierul Ițcani, partea de nord-vest a satului Burdujeni și zona Hărbărie, coincid cu zonele pentru care au fost identificate aspecte ce reflectă o slabă calitate a locuirii. Toate cele trei cartiere menționate anterior cuprind un număr considerabil de locuințe individuale aflate într-o stare accentuată de degradare, neizolate termic sau modernizate necorespunzător. De asemenea, arealele acestea sunt caracterizate de o tramă stradală deficitară cu părți carosabile neasfaltate sau degradate, dar și de spații publice neamenajate corespunzător, aspecte ce crează o imagine urbană neatractivă.

Primele două zone enunțate anterior nu sunt suficient deservite de utilități și funcțiuni complementare locuirii (unități de învățământ, unități medicale, spații verzi și echipare edilitară). Toate aceste aspecte menționate fac ca aceste areale să fie desemnate zone urbane dezavantajate și izolate.

Pe lângă zonele dezavantajate identificate mai sus se adaugă o nouă zonă dezavantajată, situată la est de Biserica „Sfântul Gheorghe Mirăuți” și la est de cartierul Hărbărie. Caracterul de zonă dezavantajată este dat de ponderea mare a populației de etnie romă și de calitatea scăzută a locuințelor, a tramei stardale și a spațiului public.

FIGURA 60 – Zonă urbană dezavantajată – Zona Mirăuți



Sursa: Echipa de elaborare a studiului, Strada Mirăuților – Zona Mirăuți

II.5.3. Concluzii. Cartiere de locuit dezavantaje

În ceea ce privește aspectele ce determină calitatea locuirii aplicate pentru cartierele municipiului Suceava sunt remarcate următoarele aspecte ca fiind deficitare sau pozitive, conform tabelului de mai jos:

TABEL 9 – Aspecte ale calității locuirii pe cartiere

CARTIERE:	CENTRU	MĂRĂȘEȘTI	GEORGE ENESCU	ARENI	OBCINI	ZAMCA	HĂRBĂRIE	IȚCANI	BURDUJENI
Tipologia predominantă de locuire:	LC, LU	LC	LC	LC	LC	LC	LU	LU	LC
ASPECTE:									
Calitatea locuinței	0	0	0	0	0	0	0	-	0
Trama stradală (S/G)	+/+	+/+	0 (+/-)	0 (+/-)	+/+	0 (+/-)	-/-	-/-	0 (+/-)
Infrastructură pietonală (S/G)	+/+	+/+	+/+	0 (-/+)	+/+	0 (-/+)	-/-	-/-	0 (-/+)
Acces la transport public	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Infrastructura socială (S/G)	+/+	+/+	+/+	+/+	0 (+/-)	+/+	-/-	+/+	+/+
Spații publice (S/G)	+/+	+/+	0 (+/-)	+/+	+/+	0 (-/+)	(-) NE	0 (+/-)	+/+
Terenuri de sport (S/G)	(-) NE	+/+	0 (-/+)	+/+	+/+	0 (-/+)	(-) NE	0 (+/-)	0 (-/+)
Infrastructură tehnico edilitară	+	+	+	+	+	+	+	-	-
Concluzie (însușire aspecte):									
Pozitive	10	12	6	8	8	4	2	3	5
Negative	1	-	-	-	-	-	8	6	1
Medii	1	1	4	3	2	5	1	2	4

CARTIERE:	CENTRU	MĂRĂȘEȘTI	GEORGE ENESCU	ARENI	OBCINI	ZAMCA	HĂRBĂRIE	IȚCANI	BURDUJENI
Legendă abrevieri: LC – locuire colectivă LU – locuire unifamilială S – starea infrastructurii G – gradul de acoperire NE – nu există FD – fără date - - negativ + – pozitiv 0 – mediu									

Sursa: prelucrare autor pe baza datelor extrase din *SIDU ZUF Suceava, 2021-2030*

TABEL 10 – Aspecte ale calității locuirii pe cartiere

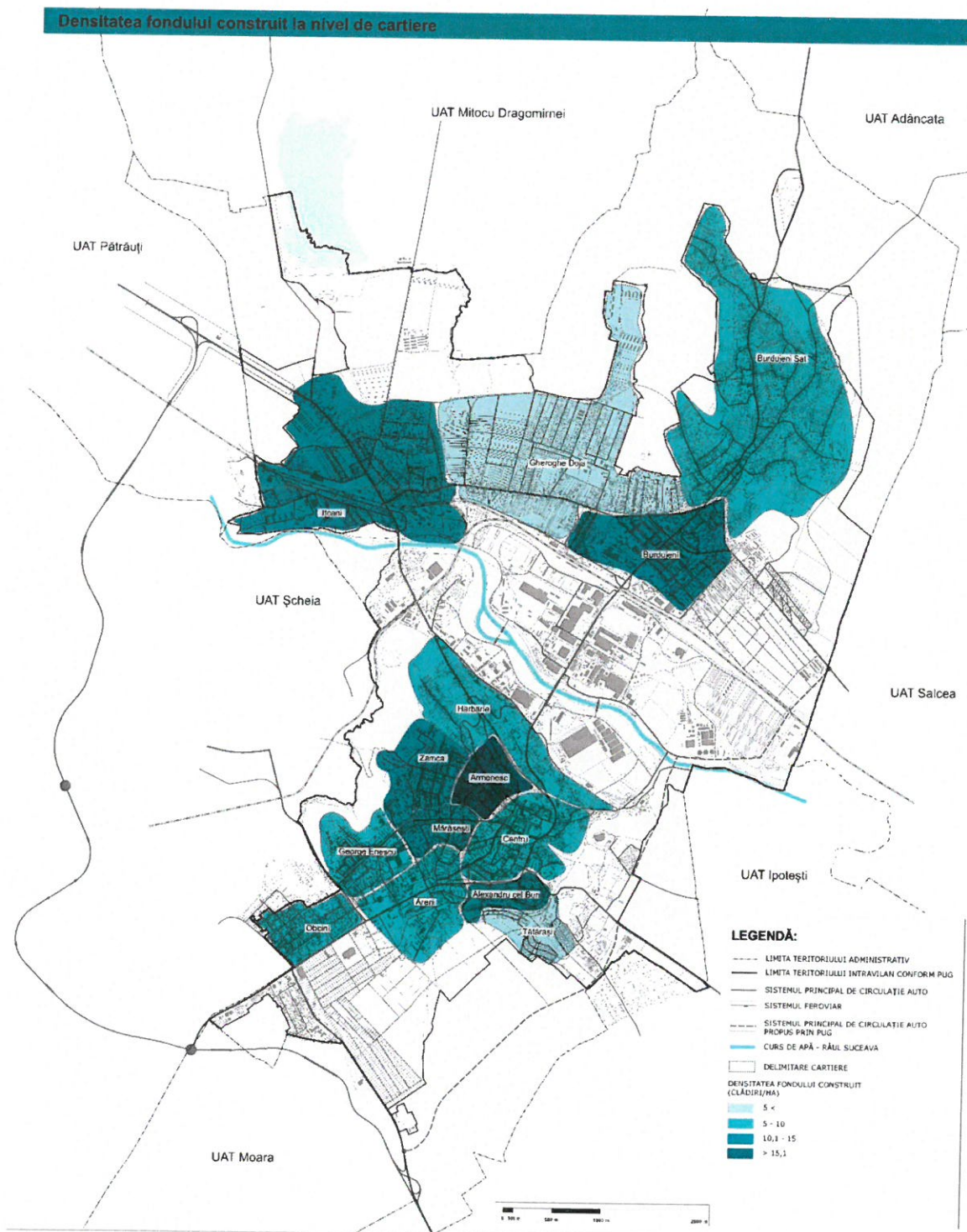
CARTIERE:	BURDUJENI SAT	GHEORGHE DOJA	ARMENESC	ALEXANDRU CEL BUN	TĂTĂRAȘI
Tipologia predominantă de locuire:	LU	LU	LU	LC, LU	LU
ASPECTE:					
Calitatea locuinței	-	-	0	0	+
Trama stradală (S/G)	-/-	-	+/+	0 (-/+)	-/-
Infrastructură pietonală (S/G)	-/-	-	0 (-/+)	0 (-/+)	-/-
Acces la transport public	+	(-) NE	+	+	-
Infrastructura socială (S/G)	0 (+/-)	(-) NE	+/+	+/+	+/-
Spații publice (S/G)	(-) NE	(-) NE	-/-	+/+	(-) NE

CARTIERE:	BURDUJENI SAT	GHEORGHE DOJA	ARMENESC	ALEXANDRU CEL BUN	TĂTĂRAȘI
Terenuri de sport (S/G)	(-) NE	(-) NE	-/-	-/-	+/-
Infrastructură tehnico edilitară	-	-	+	+	-
Concluzie (însușire aspecte):					
Pozitive	1	-	6	6	3
Negative	8	9	4	2	9
Medii	1	-	2	3	-
Legendă abrevieri: LC – locuire colectivă LU – locuire unifamilială S – starea infrastructurii G – gradul de acoperire NE – nu există - – negativ + – pozitiv 0 – mediu					

Sursa: prelucrare autor pe baza datelor extrase din SIDU ZUF Suceava, 2021-2030

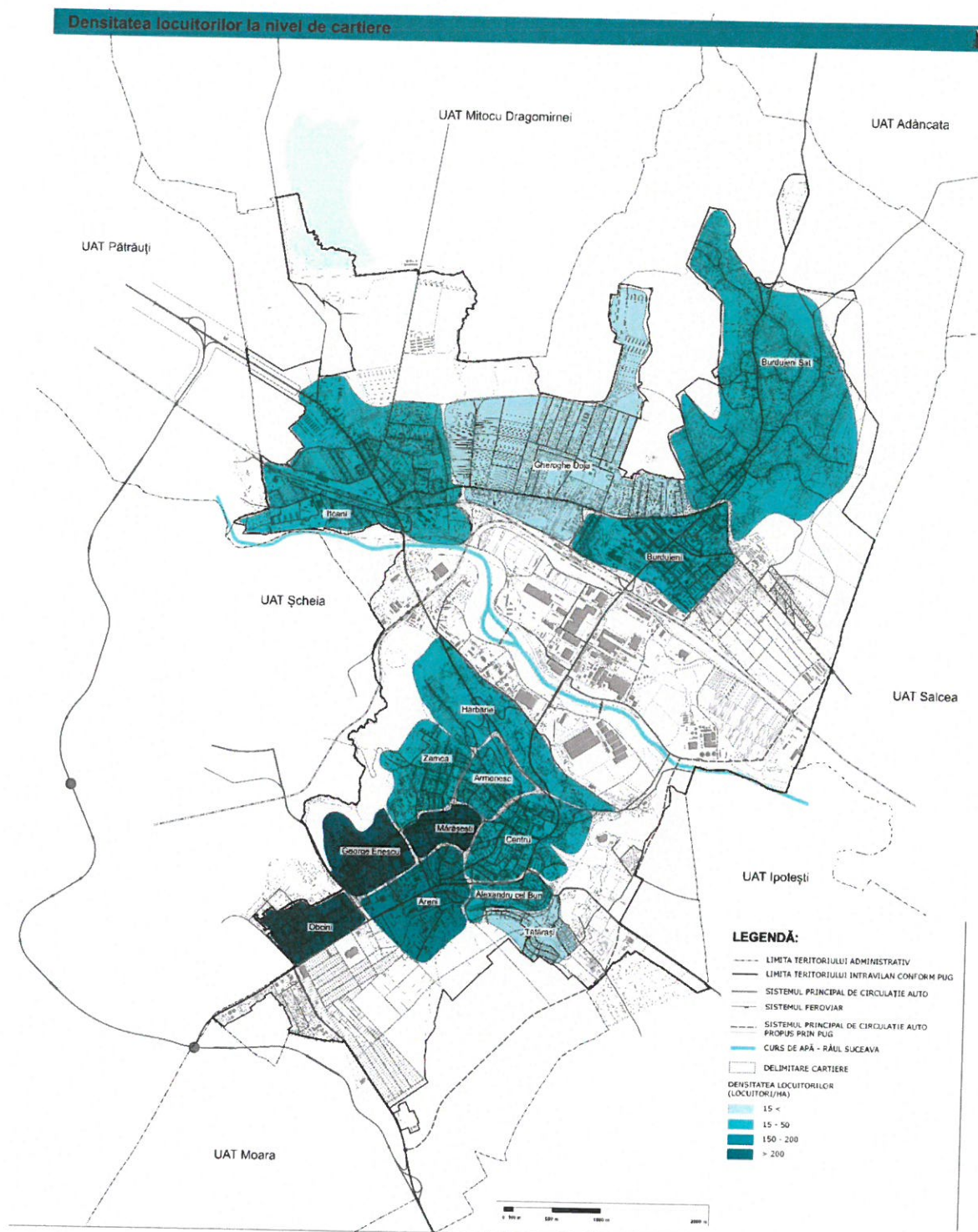
Astfel, din analiza tuturor criteriilor care stau la baza definirii calității locuirii se disting ca fiind cele mai deficitare cartierele: Tătărași, Gheorghe Doja, Burdujeni Sat, Hărbăriei și Ițcani. Primele două cartiere menționate anterior sunt zone aflate în proces de expansiune și care s-au dezvoltat în principal prin construirea de locuințe unifamiliale fără a beneficia însă de infrastructură rutieră, dotări și servicii satisfăcătoare. De asemenea, cartierul Gheorghe Doja aflat între Ițcani și Burdujeni, este cartierul care este în deficit în toate aspectele ce țin de calitatea locuirii. Alte cartiere aflate în situații similare sunt Burdujeni-sat, Hărbărie și Ițcani, având preponderent probleme legate de infrastructura de transport, dar și de accesibilitatea și calitatea dotărilor și a serviciilor.

FIGURA 61 – Aspecte ale calității locuirii pe cartiere. Densitatea fondului construit



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

FIGURA 62 – Aspecte ale calității locuirii pe cartiere. Densitatea locuitorilor



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

II.6. Economia municipiului, cu evidențierea spațială a caracteristicilor particulare

Analiza economică a municipiului Suceava este extrem de relevantă în procesul de identificare și delimitare a zonelor de regenerare urbană. Astfel, analiza repartiției în teritoriu a firmelor și angajaților indică zonele în care sunt concentrate activitățile economice, acolo unde acestea se aglomerează, precum și zonele în care este localizat un număr redus de activități.

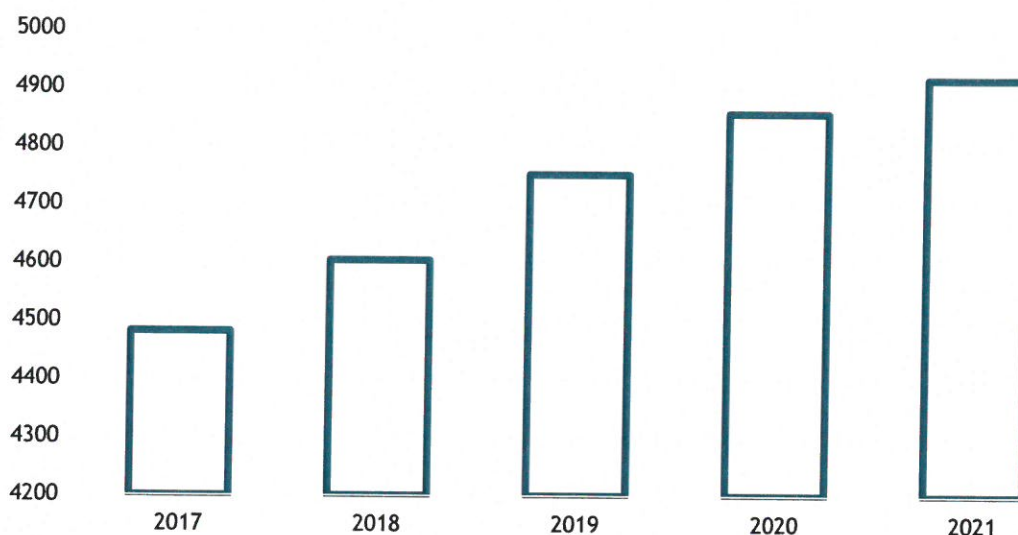
Activitatea de comerț cu ridicata și cu amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor este activitate care la nivelul municipiului Suceava indica în anul 2022 cel mai mare număr de firme, conform bilanțului firmelor realizat de site-ul *listafirme.ro*. Această activitate reprezintă 31,4% din totalul firmelor la nivelul municipiului. În contrast, activitățile ce țin de administrație publică, apărare; asigurări sociale din sistemul public prezintă cel mai redus număr de firme, reprezentând sub 1% din procentul firmelor situate în cadrul orașului.

De asemenea, din punct de vedere al evoluției numărului de firme la nivelul municipiului Suceava, acesta este în creștere constantă, în ultimii cinci ani înregistrând o creștere cu 10,34%. În schimb, raportat la evoluția numărului de angajați, în anul 2019 se înregistrează o creștere accentuată, urmată de o scădere bruscă cu 4,32% (mai precis 1.032 de angajați) în anul 2020. Această tendință descendentă a fost menținută inclusiv în anul 2021. O posibilă cauză a acestei scăderi este pandemia de Covid 19 care a avut influențe negative asupra forței de muncă.

În ceea ce privește distribuția spațială a firmelor și angajaților la nivelul municipiului Suceava, se observă că zonele cu concentrare mare de firme și angajați se identifică în partea de sud a municipiului, în cadrul cartierelor Mărășești, George Enescu, Centru, Zamca, Obcini și Alexandru cel Bun. Totodată, concentrările cele mai mari din zona de nord a municipiului Suceava se identifică într-un areal din cartierul Burdujeni.

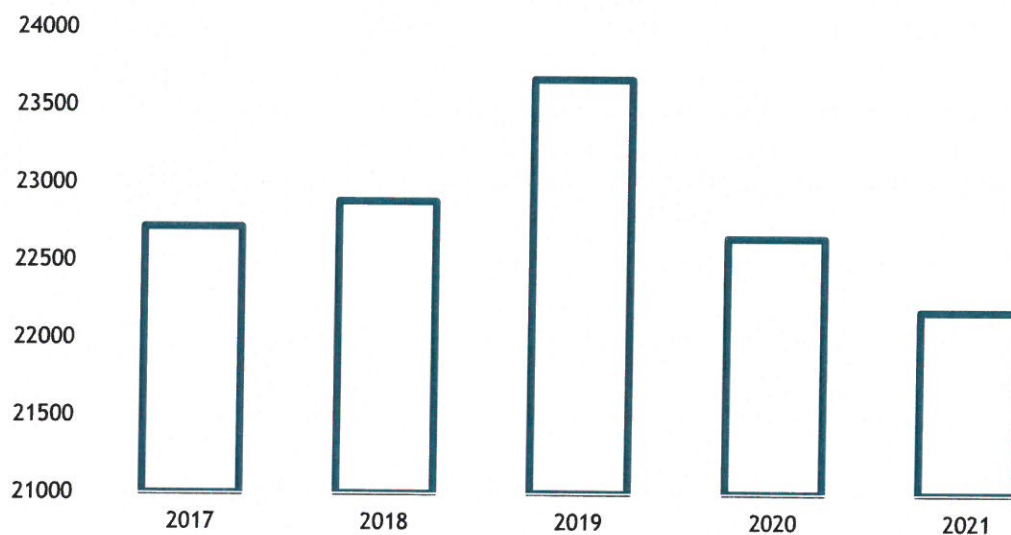
Pe de altă parte, concentrările cele mai reduse de firme și angajați sunt identificate în cartierele Ițcani (în nord-vest), Gheorghe Doja (partea de vest) și Burdujeni sat (partea de nord-vest). Prin urmare, aceste cartiere prezintă deficiențe în deservirea cu anumite servicii și găsirea unor locuri de muncă apropiate de locuințe pentru a reduce deplasările cu autovehiculul personal.

FIGURA 63 – Evoluția numărului de firme în municipiului Suceava



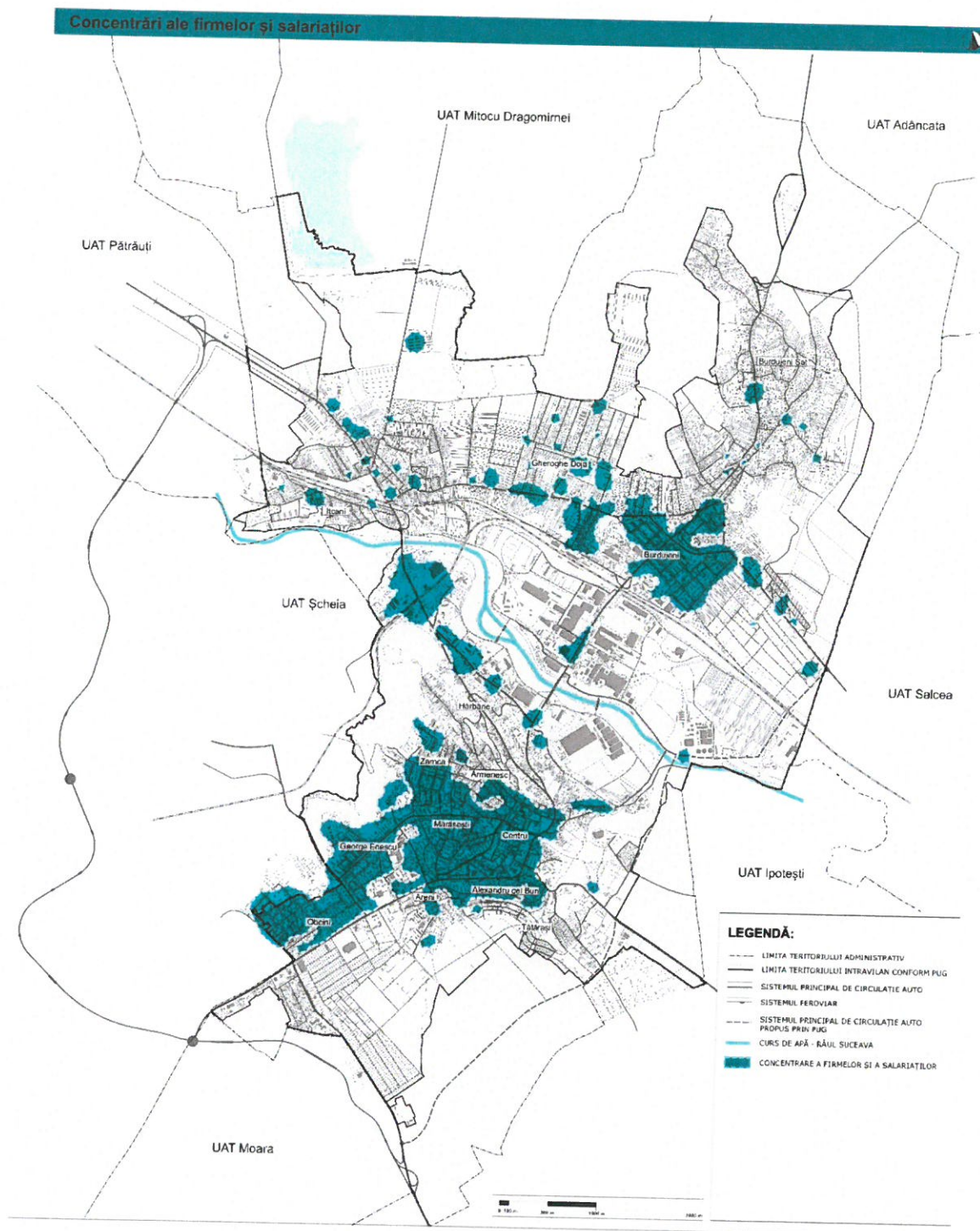
Sursă date: prelucreare autor pe baza datelor extrase de pe site-ul listafirme.ro - accesat în data de 03.08.2023

FIGURA 64 – Evoluția numărului de angajați în municipiului Suceava



Sursă date: prelucreare autor pe baza datelor extrase de pe site-ul listafirme.ro - accesat în data de 03.08.2023

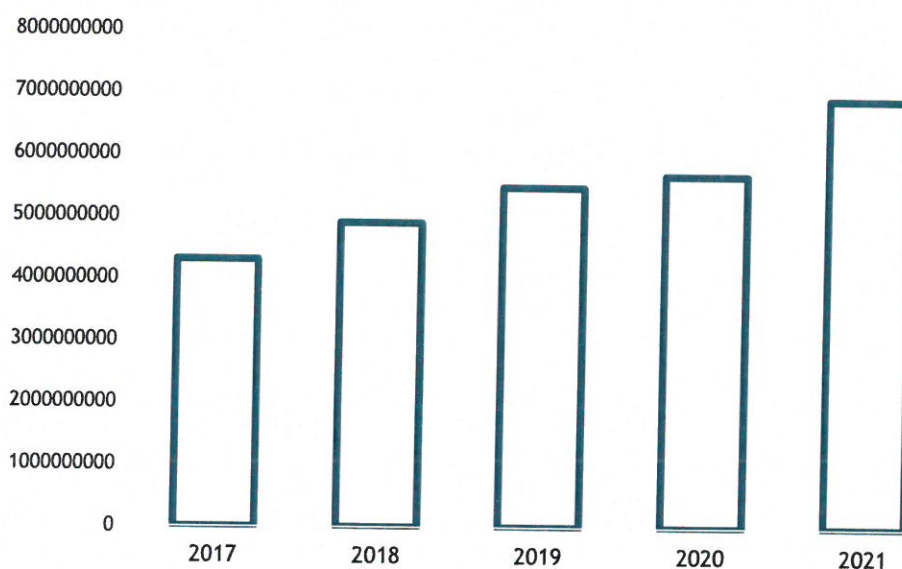
FIGURA 65 – Distribuția firmelor și angajaților la nivelul municipiului Suceava



Sursa: prelucreare autor pe baza datelor extrase de pe site-ul listafirme.ro - accesat în data de 03.08.2023

Pe de altă parte, raportat la evoluția cifrei de afaceri la nivelul municipiului, aceasta este într-o constantă creștere. O creștere mai accentuată s-a înregistrat la nivelul anului 2021, cu 17,79% față de anul 2020.

FIGURA 66 – Evoluția cifrei de afaceri în municipiului Suceava



Sursă date: prelucreare autor pe baza datelor extrase de pe site-ul listafirme.ro - accesat în data de 03.08.2023

Astfel, în prezent, profilul economic al municipiului Suceava este unul axat pe activități comerciale și de servicii, susținând caracterul inițial al orașului, de centru economic specializat pe comerț.

Însă, un factor istoric important care a influențat dezvoltarea economică a Sucevei, l-a reprezentat procesul de industrializare de după anul 1947, datorită căruia au fost create numeroase locuri de muncă. Zona principală de dezvoltare a industriei a fost localizată în zona centrală a orașului Suceava, în arealul adiacent râului Suceava.

În timp, în special după începutul secolului XIX, fosta zona industrială a fost supusă unui amplu proces de transformare și restructurare, conform *SIDU ZUF Suceava 2021-2030*, „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).”¹⁶ Dezvoltarea unor zone

¹⁶ *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Urbane Funcționale Suceava 2021-2030*, pag. 246

comerciale, de depozitare și de producție, în cadrul fostei zone industriale a generat o serie de probleme funcționale și de circulație la nivelul întregului oraș.

Astăzi, această zonă este cea mai disfuncțională în cadrul orașului, din cauza problemelor de accesibilitate pe care le generează. Fosta zonă industrială constituie o barieră atât la nivelul circulației pietonale, cât și al circulației auto, întrucât este tranzitată de o singură arteră de circulație, Calea Unirii. Această stradă este cea mai frecvent utilizată, fiind astfel supraaglomerată și suprasocilitată. Soluționarea acestei probleme funcționale și de accesibilitate reprezintă o necesitate la nivelul orașului, în vederea asigurării unei bune desfășurări a activităților locuitorilor.

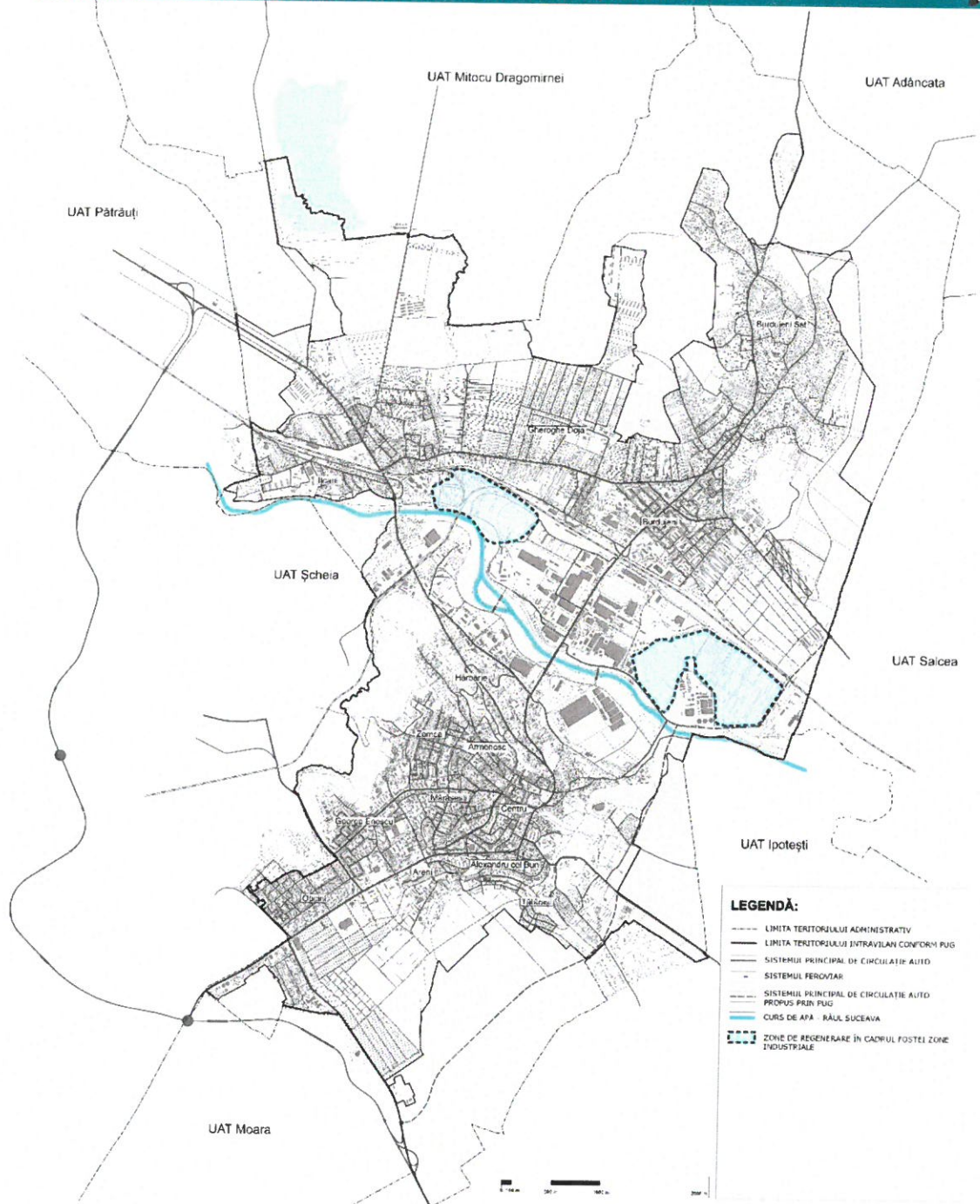
Prin urmare, o serie de măsuri în cadrul acestei zone ar trebui să vizeze crearea unei mixități funcționale, între spațiile de servicii, instituții și locuire în partea de vest față de Calea Unirii și o relocare a industrie către partea de est a fostei zone industriale. Problema permeabilității și irigării zonei necesită o abordare unitară și integrată la nivelul întregii zone industriale. De asemenea, această zonă prezintă disfuncționalități și la nivelul rețelei de spații verzi și spații publice, acestea fiind adesea inexistente sau amenajate necorespunzător.

Astfel, două posibile zone de regenerare la nivelul fostei zone industriale ar fi: prima, care este localizată în partea de est și învecinată cu S.C. TERMICA SA, iar a doua care este poziționată în partea de vest, într-o zonă în cadrul căreia se constată o tendință de dezvoltare a locuințelor. Prima zonă, cea din est, este menționată și în cadrul *Strategiei de dezvoltare spațială a Municipiului Suceava*, ca fiind o zonă pretabilă operațiunilor de regenerare urbană.

De menționat este faptul că toate problemele semnalate anterior, legate de accesibilitate, spații verzi și publice sunt necesar a fi abordate integrat, la nivel de ansamblu, nu doar punctual, acolo unde este identificată originea problemei. Astfel, dezvoltarea atât a zonei, cât și a orașului, va fi unitară și echilibrată.

FIGURA 67 – Zone industriale care necesită conversie funcțională

Posibile zone de regenerare în cadrul fostei zone industriale a municipiului Suceava

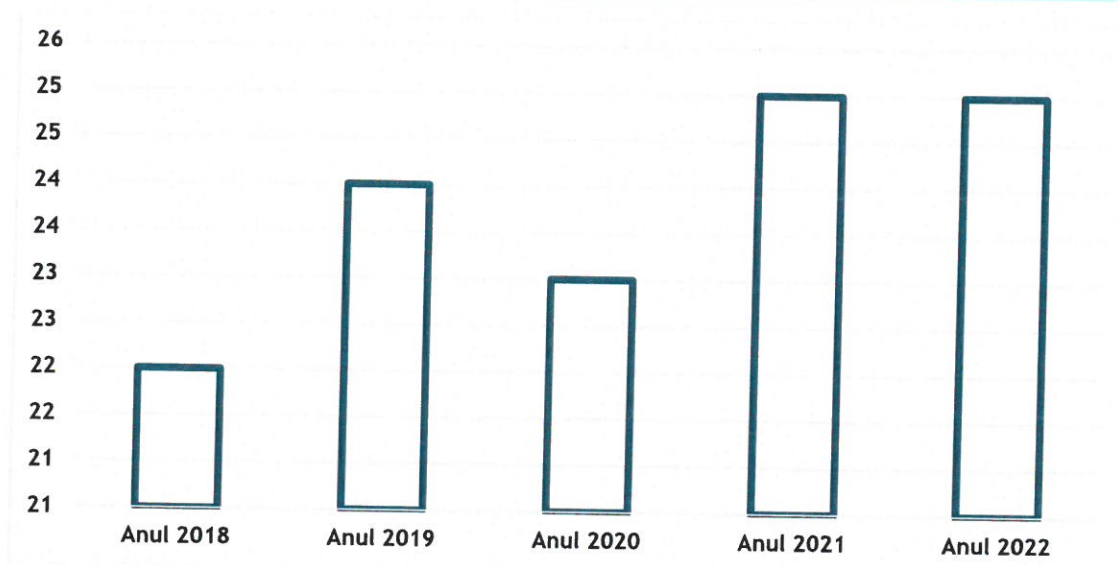


Sursa: Echipa de elaborare a studiului

II.6.1. Turism și agrement

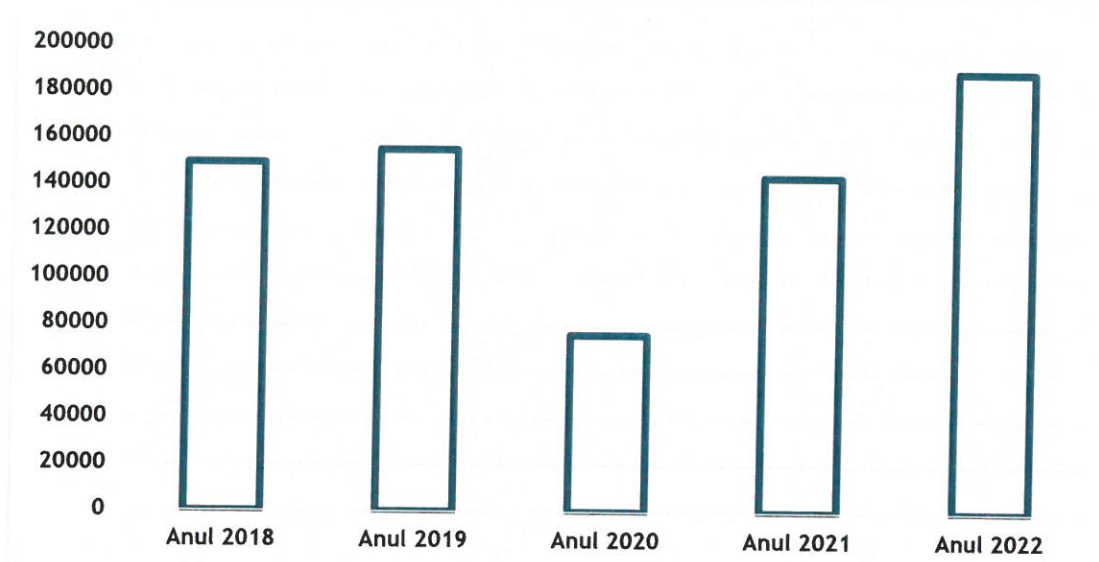
La nivelul anului 2022, coform site-ului *listafirme.ro*, numărul firmelor care activau în domeniul hotelurilor și restaurantelor reprezentau, din totalul de firme, doar 5,4% la nivelul municipiului Suceava. De asemenea, privind evoluția numărului de structuri de primire turistică, se observă o creștere fluctuantă a acestora în perioada cuprinsă între 2018 și 2022, o scădere înregistrându-se doar în anul 2020. Această scădere este cel mai probabil cauzată de pandemia de Covid 19, întrucât după această dată numărul cazărilor a început să crească.

FIGURA 68 – Evoluția numărului de structuri de primire turistică



Sursă date: <http://statistici.inse.ro:8077/tempo-online/> - accesat în data de 04.08.2023

Evoluția înnoptărilor în structuri de primire turistică în cadrul municipiului Suceava, urmează același trend precum cea a numărului de unități turistice, aceste date fiind conectate. Prin urmare, pandemia de Covid 19 a avut un impact major și asupra deplasărilor turistice. În anul 2020, față de anul 2019, înnoptările au scăzut cu 51,07%, ceea ce reprezintă peste jumătate din înnoptările din anul precedent. În anul 2022 însă, a fost însă înregistrată o creștere cu 59,81% față de anul 2020. Această evoluție reflectă un aspect pozitiv privind dezvoltarea turistică a orașului, întrucât evidențiază interesul turiștilor în vizitarea municipiului.

FIGURA 69 – Evoluția numărului înnoptări în structuri de primire turistică

Sursă date: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/> - accesat în data de 04.08.2023

Astfel, potențialul turistic și de agrement reprezintă resurse locale importante în dezvoltarea economică a municipiului pentru un orizont îndelungat de timp. Principalele resurse turistice ale municipiului sunt reprezentate de patrimoniul construit și cultural, având peste 450 de valori ale patrimoniului construit clasate în Lista Monumentelor Istorice din 2015.

Conform *SIDU Municipiul Suceava 2016-2023*, la nivelul municipiului sunt practicate mai multe forme de turism după cum urmează:

- Turism cultural – patrimoniu istoric și cultural, activități cultural-artistice;
- Turism religios – vizite în cadrul lăcașurilor sfinte și pelerinaje;
- Turism de afaceri – unități hoteliere cu facilități pentru organizarea conferințelor;
- Turism științific – centrul universitar al orașului.

La nivelul municipiului Suceava se identifică două zone mari de agrement: Parcul de Agrement Tătărași și Zona de Agrement Râul Suceava inaugurată recent, în anul 2021. Ambele zone sunt poziționate lângă un curs de apă și constituie o resursă naturală importantă care poate fi utilizată integral în scopuri de agrement.

Totodată, există numeroase resurse de teren ce pot fi utilizate ca spații pentru sport și agrement, în mod special fiind identificate de-a lungul oglinzilor de apă din municipiu.

FIGURA 70 – Zone de agrement la nivelul municipiului Suceava



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

De asemenea, *SIDU ZUF Suceava 2021-2027*, menționează o serie de zone cu potențial de valorificare turistică, recreere și agrement. „Cadrul natural, prin rețeaua verde-albastră, deschide noi oportunități de extindere a spațiilor de recreere și agrement

*și de creștere a accesibilității la spații verzi atât din cartierele Sucevei, cât și din localitățile periurbane aflate în expansiune. **Pădurea Zamca, Parcul Dendrologic Șipote Cetate și Malurile Râului Suceava reprezintă oportunități unice pe care orașul Suceava le poate valorifica pentru a crește atractivitatea orașului din punct de vedere turistic dar și al calității vieții.**"¹⁷*

II.7. Elemente ale cadrului natural

Relieful municipiului Suceava este situat în cadrul unității de relief Podișul Sucevei, având ca element definitoriu pentru evoluția acestuia, râul Suceava, care separă orașul în două părți. Relieful este caracterizat și de diverse platouri, daluri și coline, un element semnificativ fiind Dealul Țarinca (cu altitudinea maximă de 435 m, fiind cel mai înalt dintre dealurile care se regăsesc pe teritoriul municipiului).

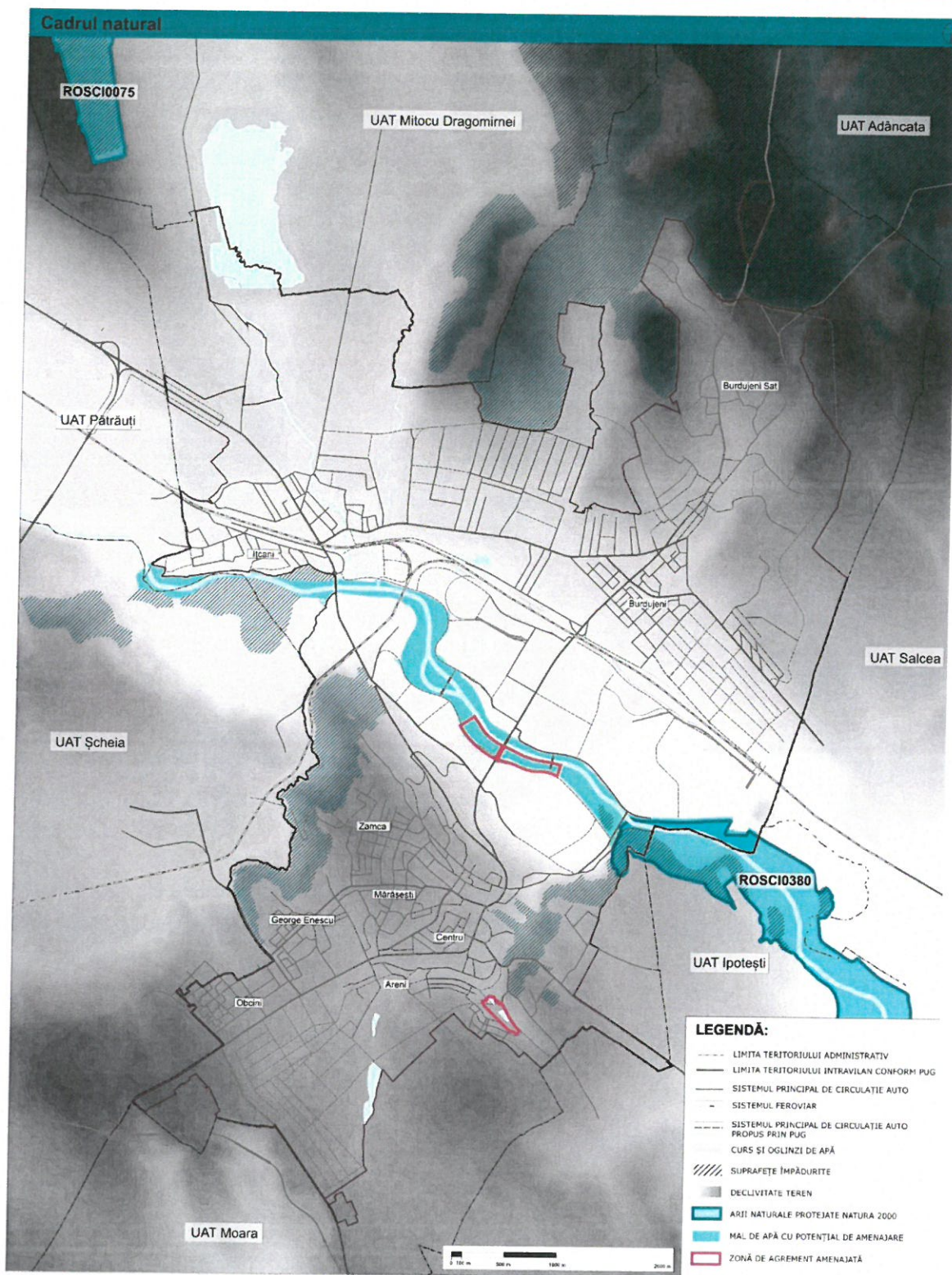
Declivitatea terenului este un element de particularitate a orașului, influențând astfel așezarea și dezvoltarea acestei localități.

Pe lângă spațiile verzi menționate în capitolul anterior, malurile și insulele aferente râurilor, fluviului și lacurilor sunt elemente importante ale peisajului, ce pot fi valorificate. Pentru municipiul Suceava un atu în această privință îl reprezintă zona de mal a râului Suceava. O parte din acest mal a fost amenajat prin intermediul unui proiect finalizat în anul 2023, care a vizat realizarea unei zone de agrement.

O altă resursă important de apă o reprezintă Lacul de acumulare Dragomirna (Lipoveni), situate în zona de nord a orașului, care poate deveni o important zonă de agrement. De asemenea, prezența unor oglinzi de apă (de mici dimensiuni) în interiorul orașului a facilitat realizarea unor amenajări care deservească locuitorii acestei localități. Se poate aminti amenajarea Zonei de Agrement Tătărași, care a fost data în folosință în anul 2018.

¹⁷ *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Urbane Funcționale Suceava 2021-2030*, pag. 274

FIGURA 71 – Calitățile cadrului natural



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

Un alt atu al orașului este prezența suprafețelor împădurite, care sunt dispuse atât în interiorul limitei administrative, cât și în imediata vecinătate a acesteia.

Se pot remarca în mod special suprafețele împădurite din zona de nord a orașului, care se întind de la limita teritoriului intravilan (Zona Burdujeni) către nord, pe teritoriul UAT-urilor Pătrăuți și Mitocul Dragomirnei. De asemenea, în interiorul limitei intravilanului au fost păstrate două suprafețe împădurite importante (Parcul Șipote și Pădurea Zamca), care sunt dispuse la limita estică, respectiv vestică a orașului și care urmează a fi amenajate.

FIGURA 72 – Vedere către Parcul Șipote și Cetatea de Scaun



Sursa: Mihaela Pilat

Este de remarcat și prezența unor arii naturale protejate Natura 2000, (ROSCI0075 – Pădurea Pătrăuți și ROSCI0380 – Râul Suceava Liteni), care se dezvoltă de principiu în afara teritoriului administrativ. Există totuși un areal restrâns al Ariei Naturale Protejate Natura 2000 - ROSCI0380 – Râul Suceava Liteni, care se dezvoltă pe limita municipiului pe o suprafață de aproximativ 29 ha în zona de est a acestuia.

II.8. Disfuncționalități. Discrepanțe în dezvoltarea spațială. Identificarea zonelor cu probleme economice, sociale, culturale, ecologice de mediu și la nivelul echipamentelor și serviciilor publice de interes general

În urma analizelor realizate s-au constatat pentru fiecare zonă o serie de disfuncționalități și discrepanțe. Acestea vor fi descrise succint pentru fiecare zonă, după cum urmează:

1. Zona centrală:

În raport cu concluziile rezultate din analiza centralității și policentralității orașului a rezultat faptul că orașul deține o serie de areale care sunt percepute ca având caracter de centralitate.

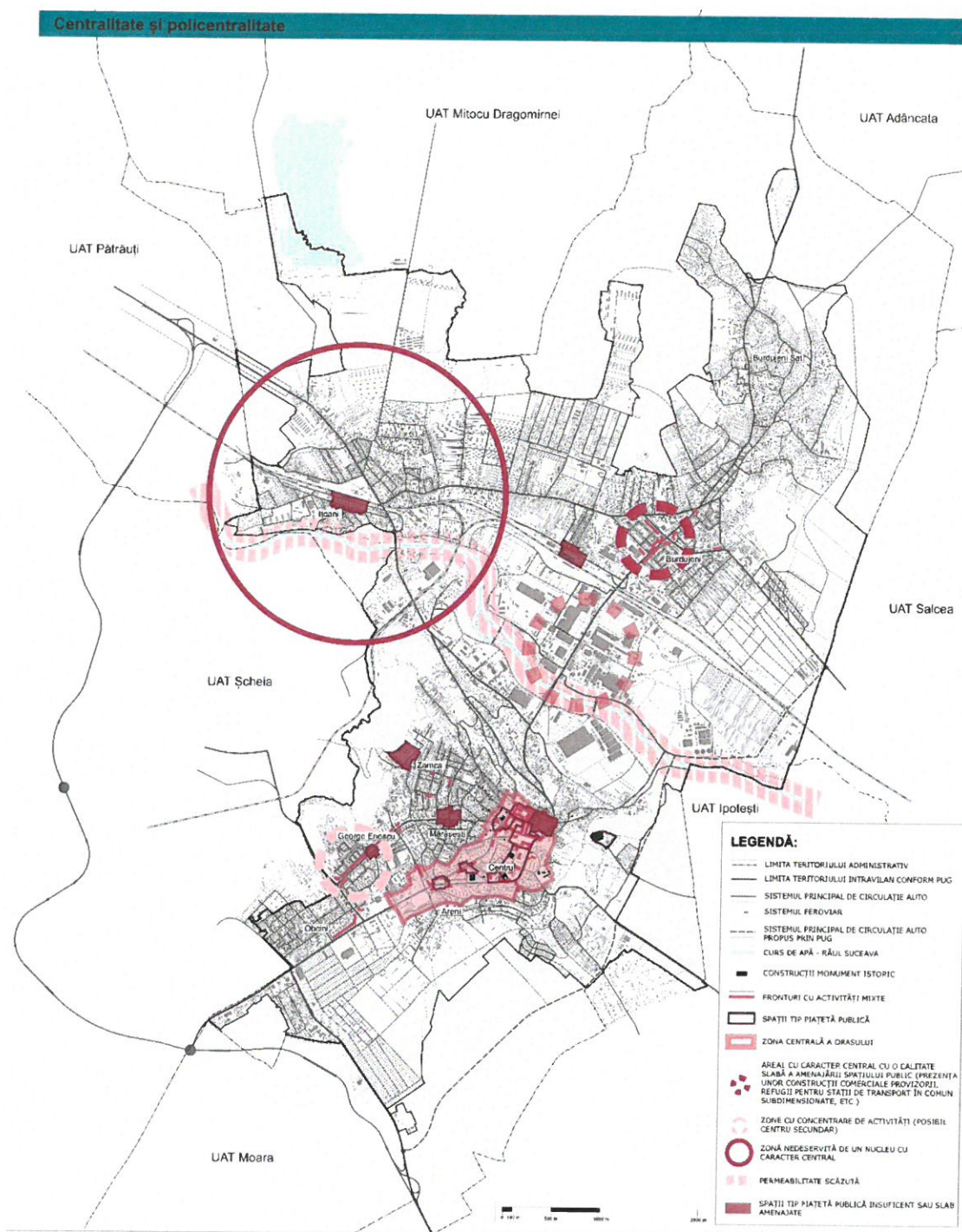
Cu excepția Zonei Centrale, care a fost reglementată în baza PUZ-ului aprobat în anul 2009, celelalte areale au un statut incert, fiind definite doar de concentrarea de activități. În cadrul PUG-ului aprobat în anul 2023 au fost reglementate din punct de vedere funcțional mai multe areale care pot concentra o diversitate ridicată de funcțiuni și activități, însă nu sunt integrate într-un sistem de tip policentral.

În ceea ce privește situația existentă, în urma analizelor specifice, au rezultat mai multe areale care prezintă disfuncționalități. Acestea sunt: zona aferentă Curții Domnești, zona intersecției de la Mărășești (intersecția Bulevardului George Enescu, cu Străzile Mărăști și Mărășești – zona Caterdală), arealul aferent Mănăstirii Zamca, intersecția Bulevardului George Enescu cu Strada Zorilor (zona Curcubeu), dar și arealele aferente celor două gări (Burdujeni și Ițcani).

De asemenea, la nivelul arealelor care ar putea să fie integrate într-un sistem de tip policentral, se remarcă în primul rând Zona Centrală, care în general nu prezintă disfuncționalități majore de ansamblu (cu excepția Curții Domnești), dar și alte zone care fie au primit un astfel de statut în mod artificial (a se vedea zona comercială din Lunca Sucevei), fie sunt slab definite (a se vedea Cartierul Burdujeni – segmentul din Calea Unirii până la intersecția cu Calea Burdujeni).

O altă disfuncționalitate majoră la nivelul sistemului policentral este lipsa unei zone de interes în Cartierul Ițcani, care să funcționeze ca centru de cartier.

FIGURA 73 – Disfuncționalități ale zonelor cu caracter central



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

2. Zone istorice:

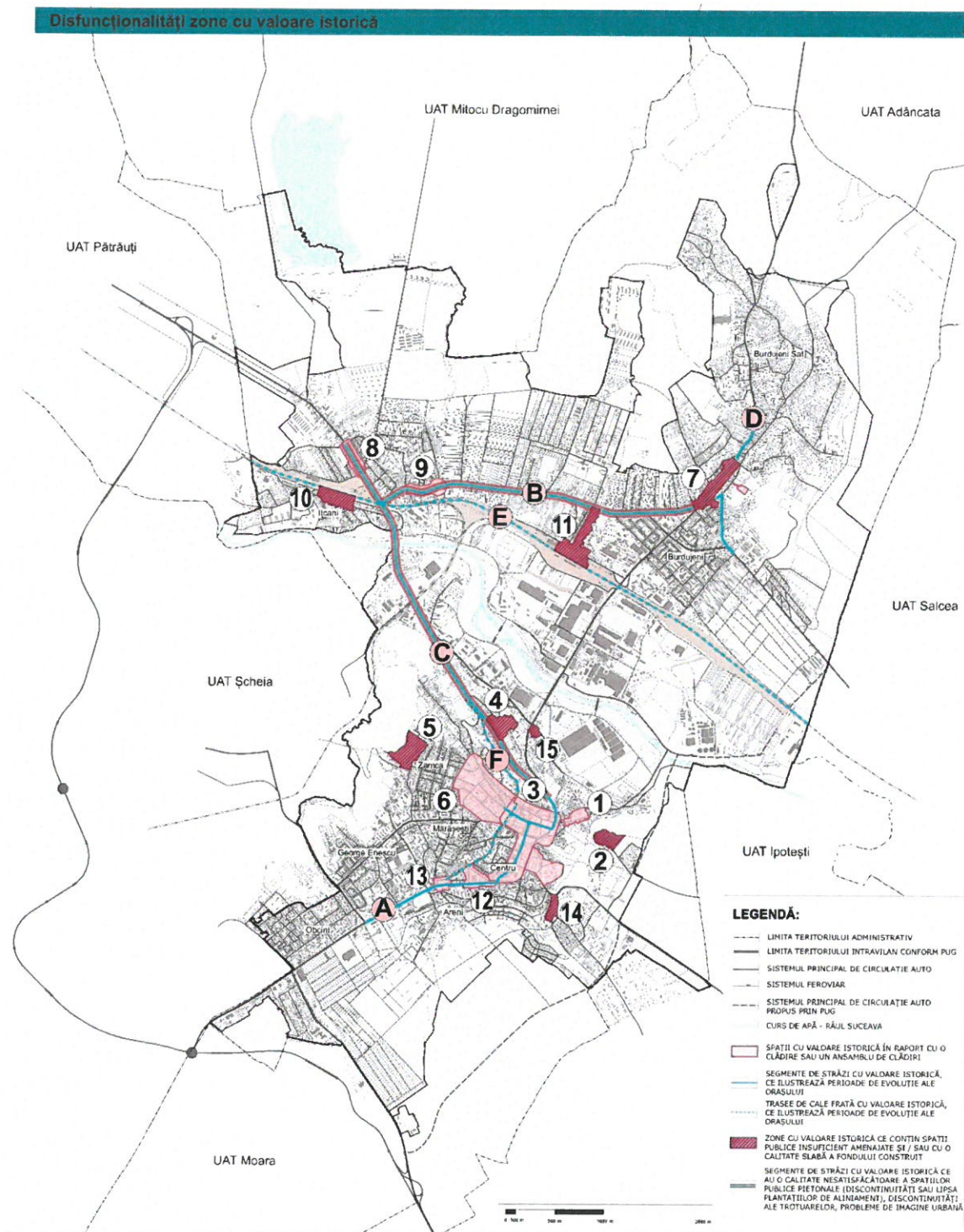
Zonele cu valoare istorică care au rezultat în urma analizei evoluției istorice a orașului Suceava sunt distribuite relativ dispersat. Excepție face arealul central, care concentrează mai multe categorii de spații publice și care sunt în general amenajate corespunzător. Există însă și excepții, în zona Curții Domnești, unde calitatea amenajărilor este nesatisfăcătoare.

În afara arealului central există mai multe spații cu caracter de centralitate și care au configurația specifică unor piațete publice, dar care sunt slab amenajate în ciuda valorii istorice. Aceste spații sunt amplasate de cele mai multe ori în vecinătatea unor monumente istorice sau a unor edificii importante. În afara spațiilor publice concentrate în anumite areale ale orașului, există și altele de tip linear, care urmează traseul unor rute importante și care sunt insuficient amenajate, în special pentru utilizare pietonală sau ciclabilă.

Printre spațiile care prezintă disfuncționalități în ceea ce privește calitatea spațiilor publice și a cadrului construit se numără: Curtea Domnească și spațiul adiacent, arealul din vecinătatea Mănăstirii Zamca, arealul din vecinătatea Bisericii Adormirea Maicii Domnului, arealele aferente gărilor Burdujeni și Ițcani, fosta zonă centrală / comercială a Burdujeniului, dar și spațiile aferente celor două ansambluri tehnico edilitare (Uzina Electrică și Uzina de Apă).

De asemenea, două axe importante, care au reprezentat legăturile istorice ale cartierelor orașului (foste localități) nu au o calitate crescută în ceea ce privește spațiul public și imaginea urbană: Strada Cerăuți și Strada Gheorghe Doja.

FIGURA 74 – Disfuncționalități ale zonelor cu valoare istorică



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

3. Zone construite protejate și zone de protecție a monumentelor:

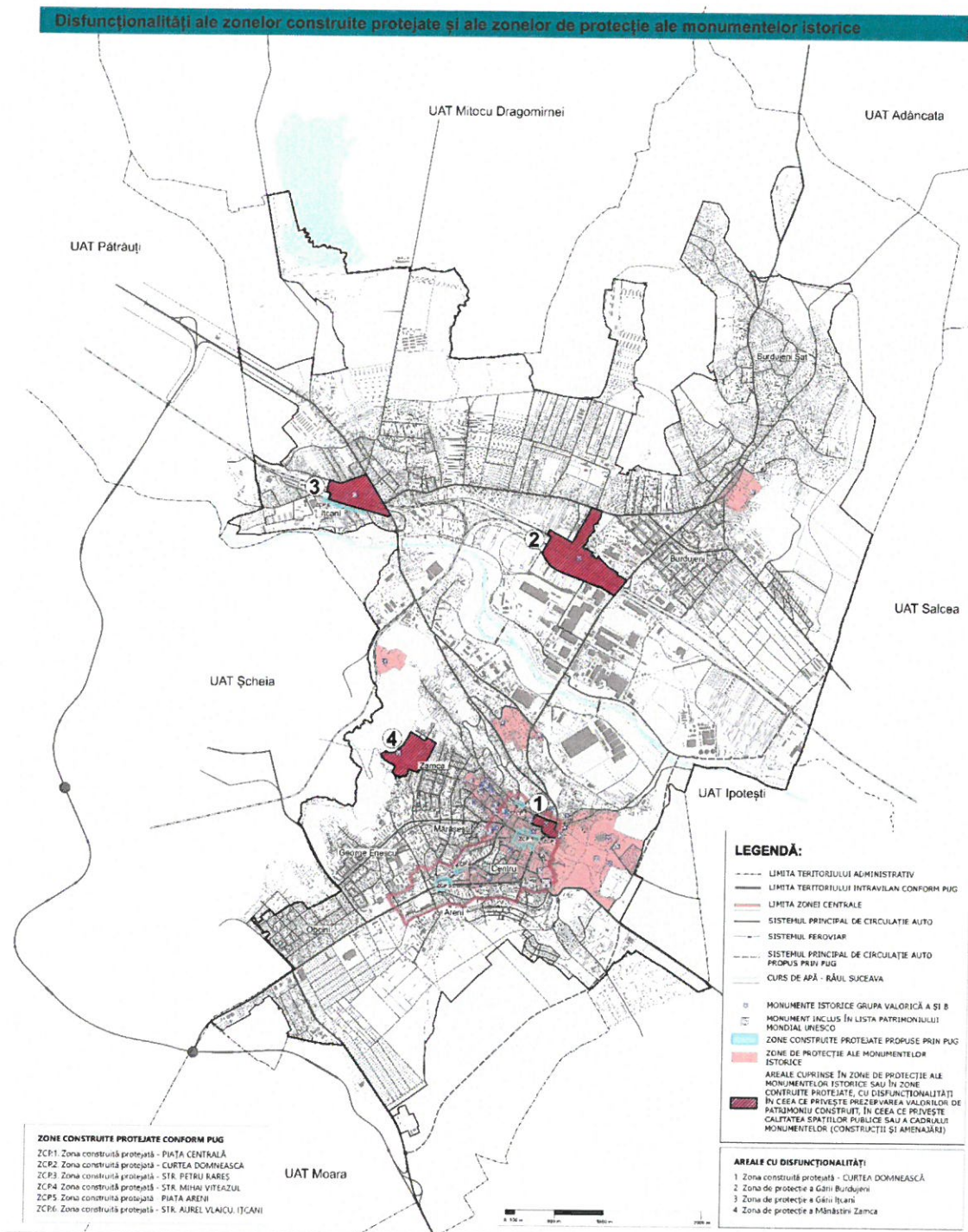
Zonele de protecție ale acestor monumente și zonele construite protejate sunt areale care au fost clar delimitate în baza studiului istoric aferent PUG Suceava, iar în interiorul acestora intervențiile asupra fondului construit vor fi limitate de prezența unor reglementări specifice.

Cea mai amplă zonă de protecție a monumentelor istorice se află în Zona Centrală, cu o extensie în Cartierul Armenesc. Cu toate acestea, cu excepția arealului Curții Domnești (care a fost inclus în Zona Construită Protejată nr. 2 - CURTEA DOMNEASCĂ), restul suprafețelor incluse în zona de protecție nu prezintă disfuncționalități semnificative. În schimb, în alte zone ale orașului pot fi remarcate diverse probleme.

Astfel, printre aceste zone se pot remarca arealele incluse în zona de protecție a Mănăstirii Zamca, a Gării Burdujeni și a Gării Ițcani (toate monumente din grupa valorică A), care fie sunt destructurate datorită expansiunii orașului, fie au o calitate slabă a amenajării spațiilor publice.

În ceea ce privește calitatea construcțiilor monument istoric, majoritatea dintre acestea (și în mod special cele din Grupa valorică A) au fost restaurate în ultima perioadă de timp. Excepție face Curtea Domnească, care a fost doar împrejmuită fără a fi amenajată și integrată în circuitul turistic.

FIGURA 75 – Disfuncționalități ale zonelor construite protejate și ale zonelor de protecție ale monumentelor istorice



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

4. Zone din ansambluri de locuit:

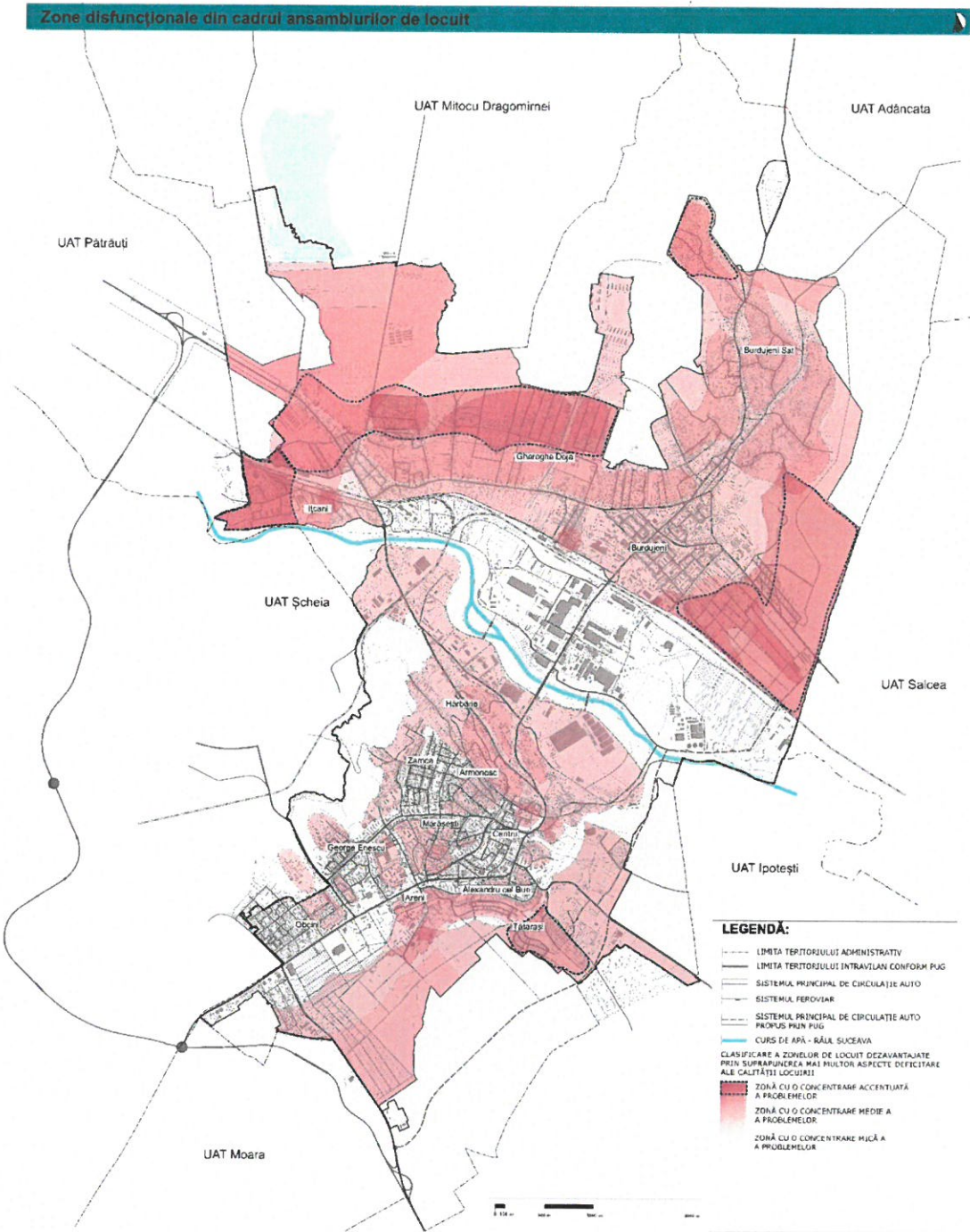
Principalele probleme indentificate la nivelul ansamblurilor de locuire colective sunt legate de starea locuințelor, o parte din acestea fiind în stare avansată de degradare, altele fiind izolate parțial și modernizate în mod neunitar. O altă problemă moajoră este legată de infrastructura de circulații, multe străzii fiind în stare avansată de degradare și nefiind dimensionate corespunzător pentru a oferi suficient spațiu pietonilor. Acest lucru afectează calitate spațiului public care este suprasaturat de mașini parcate, chiar și pe spațiile verzi, dar și de anexe dedicate parcărilor închise care afectează atât estetica urbană cât și resursa de teren adiacentă locuințelor colective. De asemenea, o altă problemă este legată de calitatea spațiilor verzi, o parte din acesta nefiind bine întreținute. Toate problemele menționate anterior se regăsesc punctual în toate cartierele din municipiul Suceava, însă cele mai deficitare ansambluri de locuit se regăsesc în cadrul cartierelor: Mărășești, George Enescu, Areni și Zamca.

În schimb, la nivelul ansamblurilor de locuire individuală problemele sunt mult mai numeroase și mai accentuate. Astfel, se identifică locuințe într-o stare accentuată de degradare (la nivelul cartierelor Ițcani, Hărbărie), cu numeroase străzi de o calitate deficitară, nefiind astfaltate și dimensionate corespunzător, în special în zonele de expansiune și dezvoltare ale orașului (la nivelul cartierului Gheorghe Doja). De asemenea, unele dintre aceste zone prezintă deficiențe din punct de vedere al echipării edilitare. Alte probleme la nivelul zonelor de locuire individuală sunt legate de gradul redus de acoperire cu dotări publice (Gheorghe Doja, Tătărași, sat Burdujeni, zona Laniște).

În cadrul ansamblurilor de locuit din municipiul Suceava se identifică și zone cu comunități defavorizare. Zona cu un cumul mare de probleme (calitate slabă a locuinței, tramă stradală deficitară, spațiu public neamenajat, comunitate de etnie romă) se regăsește la est de Cartierul Hărbărie, respectiv la est de Biserica „Sfântul Gheorghe Mirăuți”.

Pe lângă zona menționată anterior, alte zone dezavantajate se regăsesc în partea de NV a cartierului Ițcani și a satului Burdujeni. Acestea prezintă deficiențe în mai multe aspecte ce țin de calitatea locuirii precum: starea de degradare a locuințelor, trama stradală de o calitate nesatisfăcoare, insuficiența spațiilor verzi și publice sau starea degradată a celor existente, dar și deservirea neadecvată cu dotări (sănătate, educație, echipare edilitară).

FIGURA 76 – Zone disfuncționale din cadrul ansamblurilor de locuit



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

Reprezentarea de mai sus ilustrează problemele cumulative ce țin de calitatea locuirii precum: zonele nedeservite de dotări sanitare și educaționale, zone nedeservite de stații de transport în comun, zone cu o calitate nesatisfăcătoare a tramei stradale, zone cu spații publice nesatisfăcătoare, zone cu un acces deficitar la spațiile verzi și zone cu o calitate slabă a locuințelor.

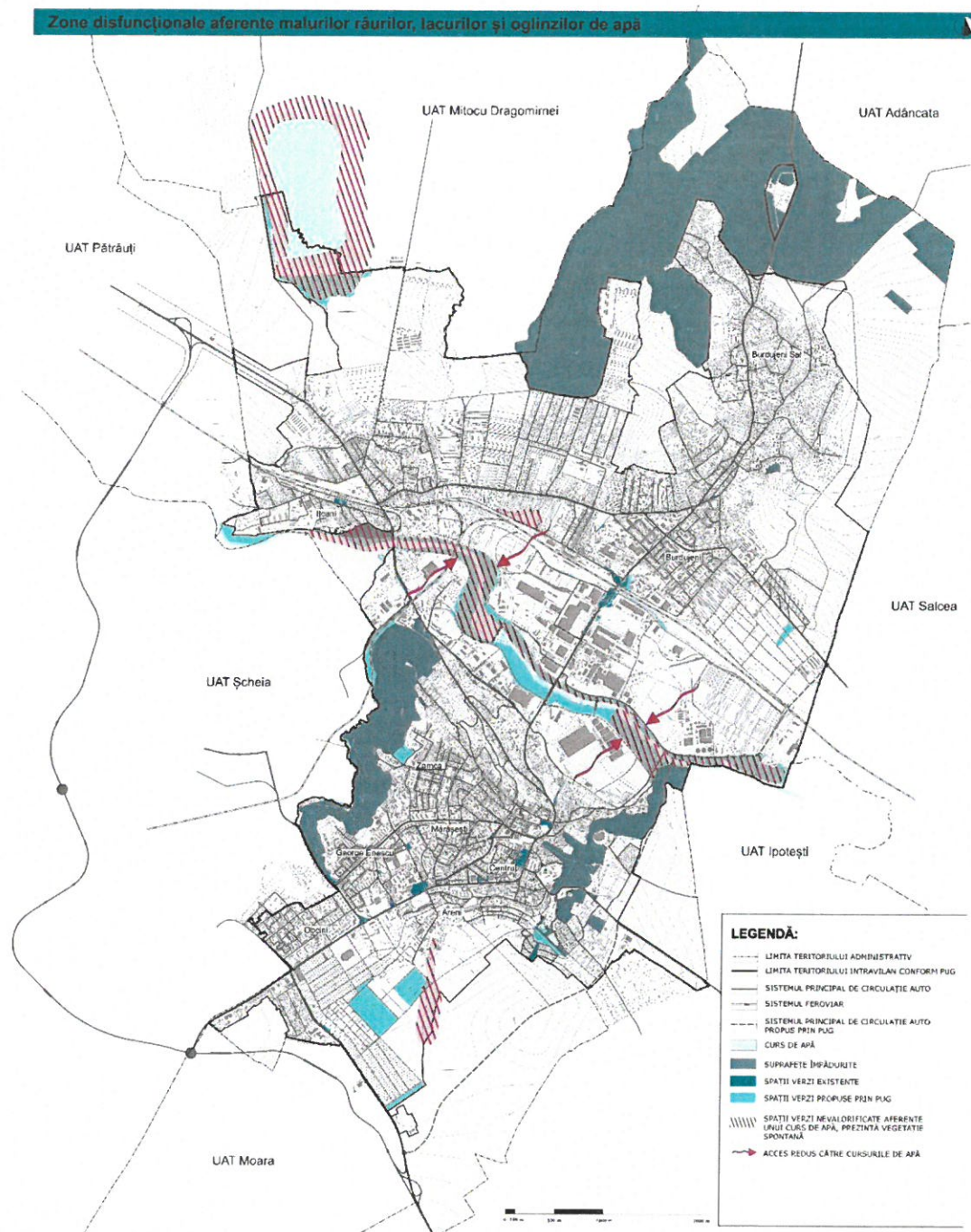
5. Faleze, maluri și insule ale râurilor, fluviului și lacurilor:

Malurile și insulele aferente râurilor, fluviului și lacurilor sunt elemente importante ale peisajului, ce pot fi valorificate. Din această privință, cel mai important element de cadru natural, care în prezent nu este suficient valorificat este reprezentat de râul Suceava. Acesta reprezintă o barieră între zonele de locuințe și spațiile comerciale.

Astfel, cursul de apă poate fi transformat într-un element de conexiune prin amenajarea malurilor râului, aspect îndeplinit parțial prin intermediul unui proiect care a vizat realizarea unei zone de agrement, care a fost finalizată în anul 2021. Dar restul terenului neacoperit prezintă vegetație spontană și pe alocuri un aspect neîngrijit.

Un alt element de cadru natural nevalorificat este situat în partea de nord a orașului și este reprezentat de Lacul Dragomirna (Lipoveni). De asemenea, la nivelul municipiului se poate identifica și o serie de oglinzi de apă (de mici dimensiuni) ce reprezintă elemente de potențial ce pot fi valorificate prin amenajarea acestora. Amenajarea malurilor râului Suceava, Lacului Dragomirna și oglinzilor de apă va crește accesul locuitorilor la spații verzi.

FIGURA 77 – Zone disfuncționale aferente malurilor râurilor, lacurilor și oglinzilor de apă



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

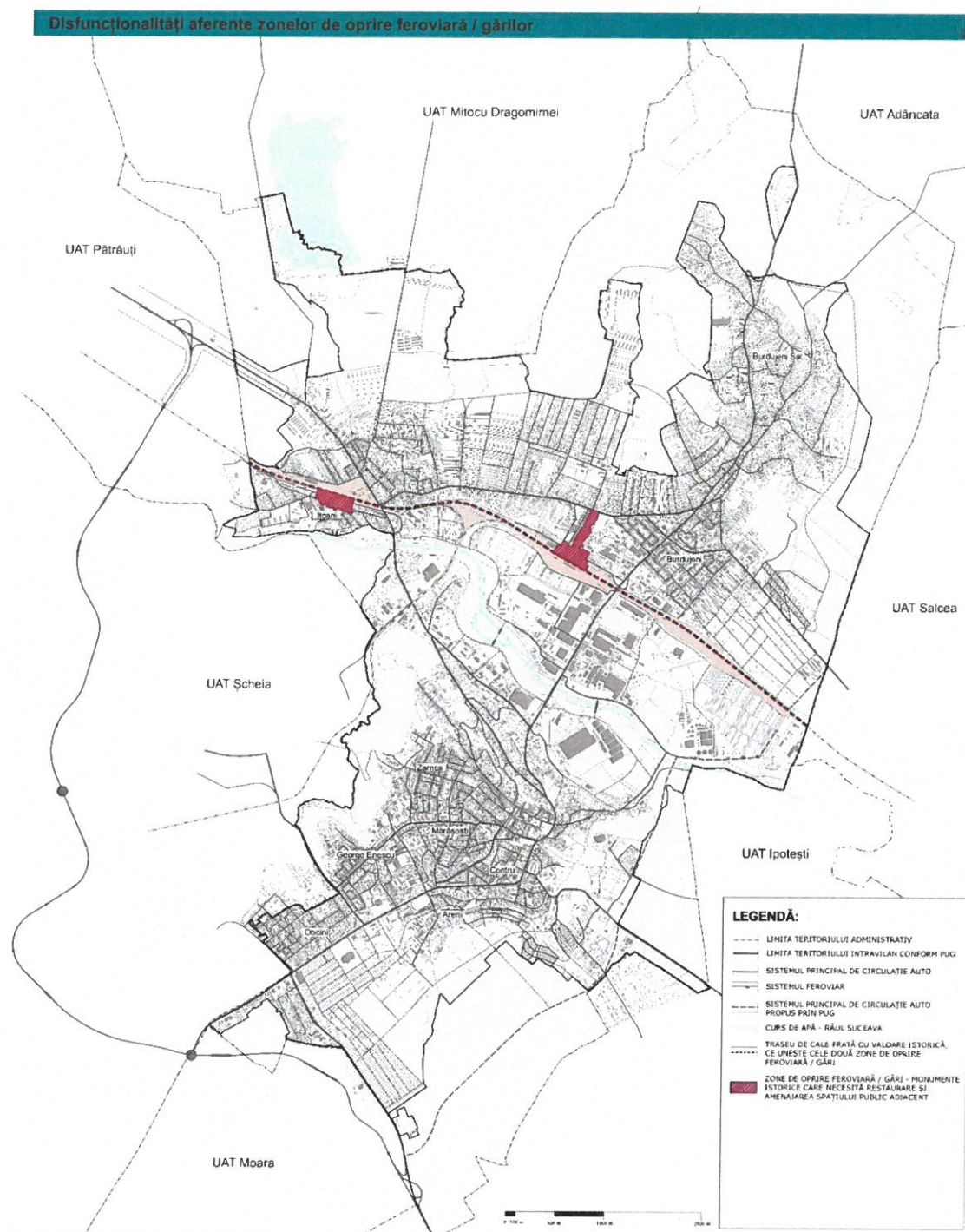
6. Zona punctelor de oprire feroviare:

Cele două puncte de oprire feroviară din municipiul Suceava sunt ambele monumente istorice (Gara Suceava-Nord-Ițcani, monument istoric înscris în Lista Monumentelor Istorice cu codul SV-II-m-B-05468, construită în anul 1876 și Gara Suceava-Burdujeni, monument istoric înscris în Lista Monumentelor Istorice cu codul SV-II-m-B-05470, construită în anul 1869) și au o valoare istorică, memorială și arhitecturală deosebită. Construcția celor două gări a fost realizată în paralel și a evidențiat cele două dominații diferite pe care le-a avut municipiul Suceava.

Cu toate că ambele gări au această valoare deosebită, ele nu sunt restaurate, iar spațiul public adiacent este neamenajat corespunzător, astfel încât să susțină importanța la nivelul municipiului Suceava a acestor clădiri.

Infrastructura feroviară care conectează cele două gări a fost și aceasta, ca și cele două gări, componentă celor două teritorii, Bucovina și teritoriul României. Pe teritoriul Bucovinei construcția acestei rețele s-a realizat dinspre Liov-Cernăuți-Siret către Ițcani și a fost pusă în exploatare în anul 1869. În paralel, s-a dezvoltat și calea ferată de pe teritoriul României, care asigură legătura dintre Roman-Burdujeni/Ițcani, aceasta fiind inaugurată la două luni distanță față de cea de pe teritoriul Bucovinei. La fel ca și cele două gări, și calea ferată necesită amenajare și intervenție în vederea susținerii axului important cu valoare istorică deosebită.

FIGURA 78 – Zona punctelor de oprire feroviară / gări



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

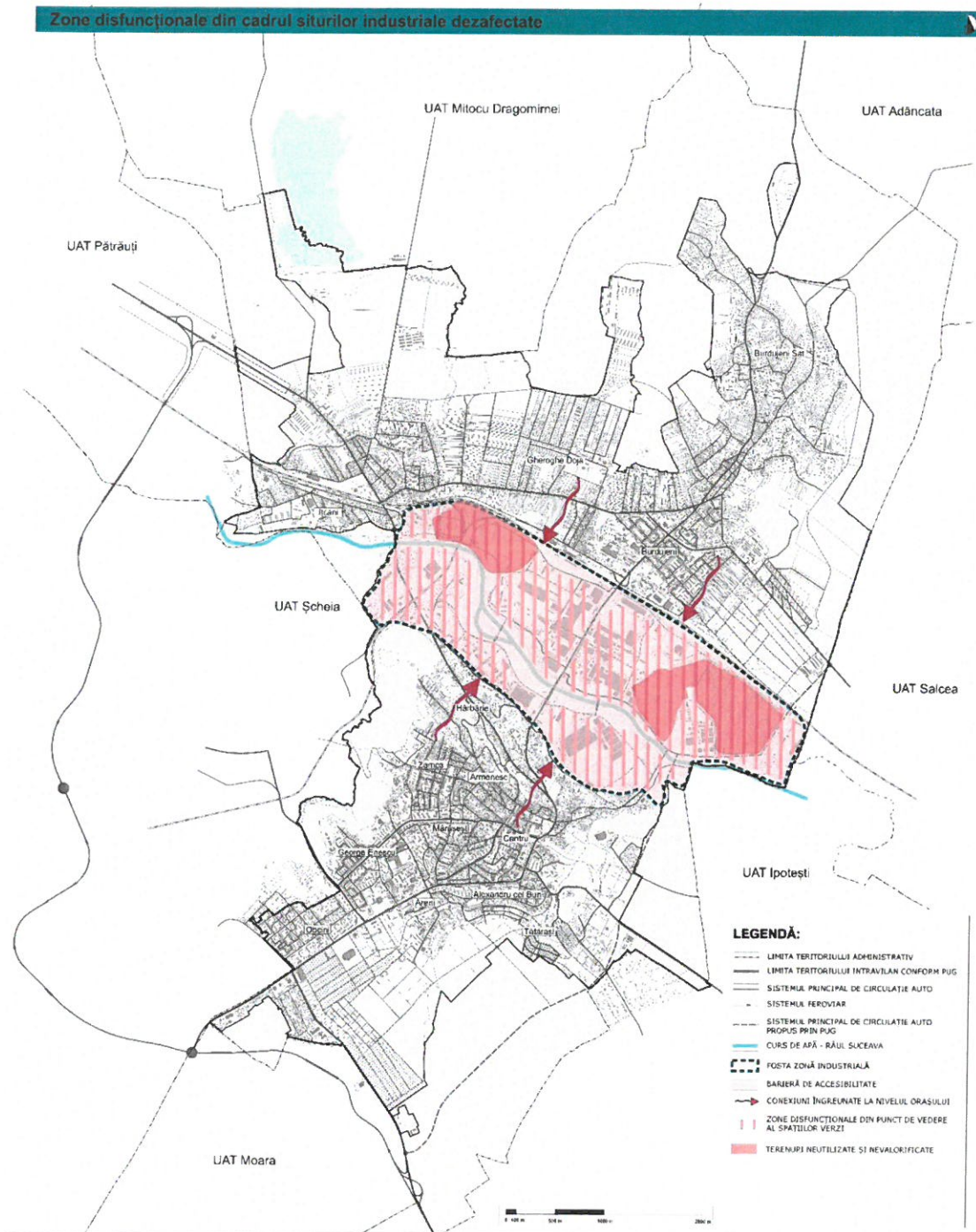
7. Zone de reconversie funcțională: siturile industriale dezafectate, situri cu infrastructuri majore dezafectate, situri militare dezafectate, haldele de steril/zgură închise și depozitele de deșeuri închise:

Pentru municipiul Suceava, zonele pretabile unei conversii funcționale se regăsesc la nivelul fostei zone industriale a orașului. Aceasta este situată în centrul municipiului și este în prezent, cea mai disfuncțională zonă, reprezentând o barieră funcțională și de accesibilitate (în principal) de la nord la sud a orașului.

De asemenea, aceasta reprezintă și o barieră de acces către râul Suceava dar, în același timp vecinătatea cu acest curs de apă reprezintă și un potențial ce poate fi valorificat prin amenajarea corespunzătoare a unor spații cu funcțiuni pretabile vecinătății acestui curs de apă (spații publice și verzi, zone culturale).

Două terenuri care în prezent nu sunt utilizate și reprezintă spații nefuncționale sunt amplasate în partea de est a fostei zone industriale (teren vecin cu S.C. TERMICA SA) și în partea de vest, învecintă cartierului Ițcani. Acestea reprezintă rezerve de teren ce pot găzdui funcțiuni mai puțin poluante și agresive pentru oraș (precum locuirea, spațiile publice și verzi) și reprezintă soluții pentru rezolvarea problemelor de accesibilitate. Însă disfuncționalitatea reprezentată de irigarea și permeabilitatea spațiului central al orașului este necesar să fie gândită în ansamblul fostei zone industriale, nu doar la nivelul zonelor pretabile pentru reconversie funcțională.

FIGURA 79 – Zone disfuncționale din cadrul siturilor industriale dezafectate



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

8. Zone destructurate cuprinzând parcele construite izolat, realizate în mod necoordonat și fragmentat, respectiv foste terenuri agricole afectate de expansiune urbană necontrolată ce necesită reconfigurări în vederea dezvoltării urbanistice durabile:

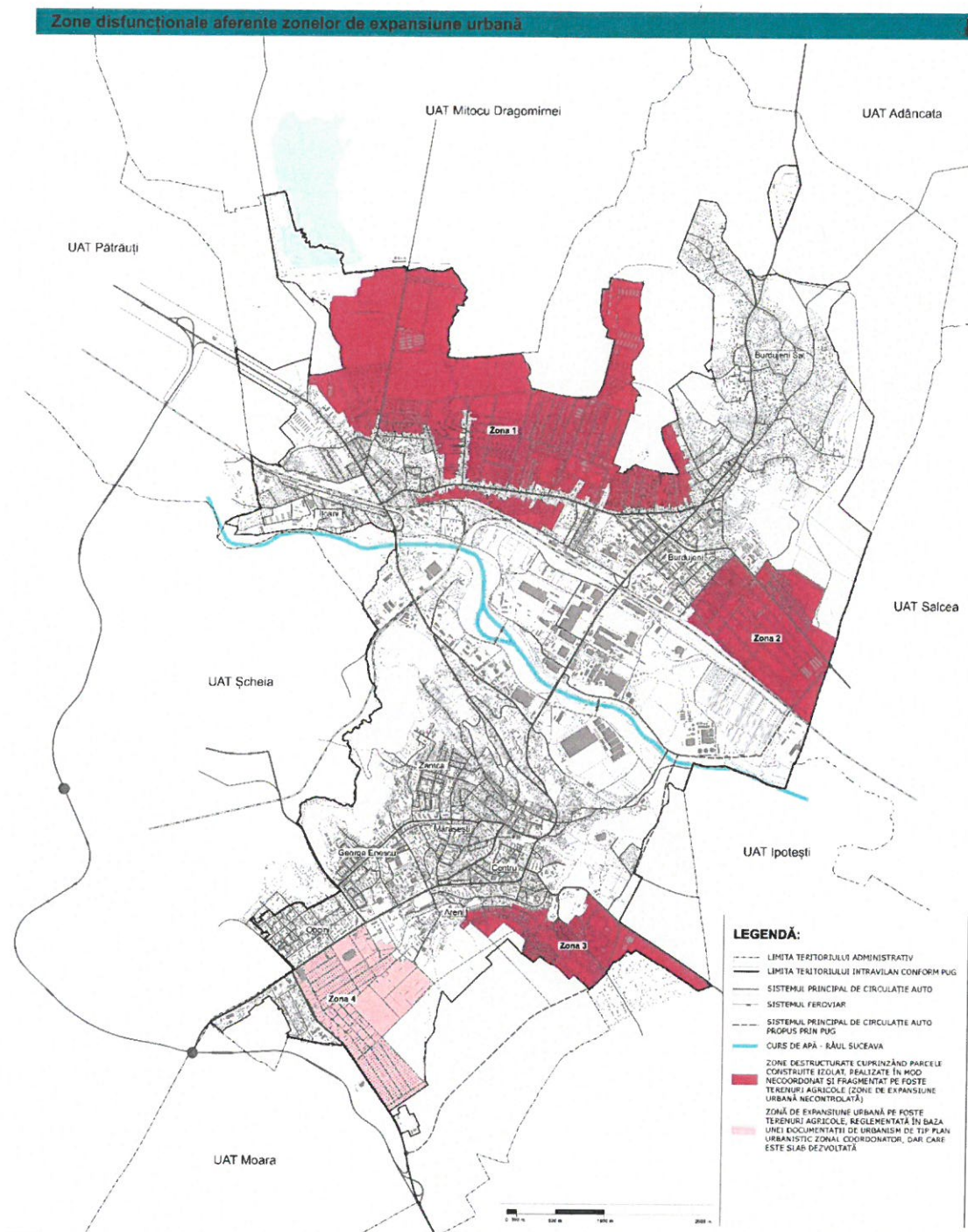
Principalele zone destructurate din cadrul municipiului Suceava sunt regăsite în partea de nord a teritoriului intravilan al orașului, fiind reprezentate de o mare parte din cartierul Gheorghe Doja. Zona s-a dezvoltat în special pe foste loturi dedicate activităților agricole, motiv pentru care parcelarul este destructurat, cu forme și dimensiuni neregulate, prezentând o dispersie neunitară în teroriu a zonelor de locuit.

O altă zonă destructurată din punct de vedere al țesutului urban este poziționată la marginea municipiului, în estul cartierului Burdujeni, fiind o zonă slab dezvoltată, cu o densitate scăzută a activităților.

Zonă Tătărași este de asemenea una destructurată deoarece dezvoltarea s-a făcut fără o planificare integrată și de ansamblu. Pe de altă parte însă, în zona de sud-est a municipiului Suceava se poate identifica o zonă proiectată corespunzător, dar concretizarea acesteia se realizează foarte lent și disipat.

Cele mai evidente probleme în cadrul acestor zone destructurate sunt legate de starea tramei stradale, gradul de conectivitate al acesteia, inexistența unei alinieri coerente a clădirilor, parcele cu dimensiuni variabile, parcele specific rurale, raport neadecvat între deschidere și adâncime ($> 1/5$) și acces redus la servicii și dotări publice.

FIGURA 80 – Zone disfuncționale aferente zonelor de expansiune urbană



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

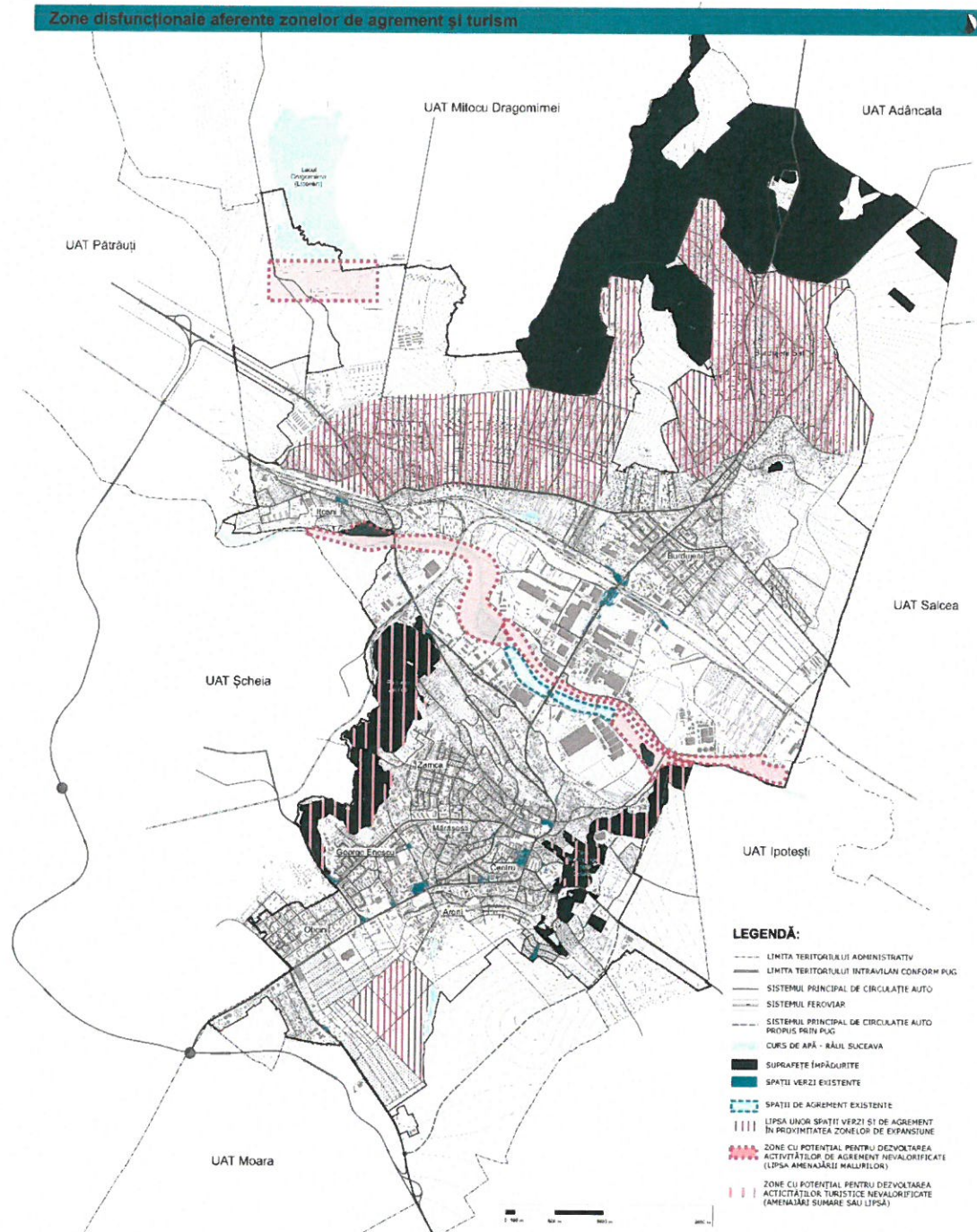
9. Zone de agrement și turism:

În cadrul teritoriului municipiul Suceava se regăsesc vaste areale cu potențial turistic și de agrement. Potențialul turistic este în principal datorat numeroaselor elemente de patrimoniu construit și cultural, iar potențialul de agrement este reprezentat de vastele zone de cadru natural. Având în vedere că la nivelul noilor zone de expansiune a locuirii către periferia orașului, spațiile verzi și de agrement sunt inexistente sau de o calitate nesatisfăcătoare, cu o vegetație spontană sau sufocate de mașini, dezvoltarea unor astfel de areale ar crește gradul de accesibilitate al cetățenilor la spații care să îmbunătățească starea fizică și psihică a acestora.

Astfel, la nivelul municipiului, în prezent, sunt existente doar două zone de agrement, mai precis Parcul de Agrement Tătărași și Zona de Agrement Râul Suceava inaugurată recent în anul 2021. Alte zone cu potențial turistic și de agrement sunt reprezentate de: Pădurea Zamca, Parcul Dendrologic Șipote Cetate, Lacul de Acumulare Dragmirna și malurile râului Suceva. Două dintre acestea: Pădurea Zamca și Parcul Dendrologic Șipote Cetate sunt obiectul unor proiecte care vizează amenajarea lor.

Însă, pe lângă acestea, există numeroase terenuri neutilizate în cadrul orașului ce pot fi utilizate și amenajate ca spații verzi și de agrement. Un teren pretabil în acest sens este identificat în sudul municipiului, unde poate fi amenajată o zonă de agrement în strânsă relație cu oglinda de apă din vecinătate.

FIGURA 81 – Zone disfuncționale aferente zonelor de agrement și turism



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

| 03

**IDENTIFICAREA ZONELOR
SUSCEPTIBILE LA
TRANSFORMARE**

CAPITOLUL III – IDENTIFICAREA ZONELOP SUSCEPTIBILE LA TRANSFORMARE (care pot deveni obiectul unor operațiuni de regenerare urbană)

Ca rezultat al analizei multicriteriale realizată la nivelul teritoriului administrativ al municipiului Suceava, au fost identificate următoarele tipuri de zone aflate în declin, susceptibile de transformare sau modificare prin operațiuni urbane de tip regenerare urbană, conform *Ordonanței de Urgență nr. 183 / 2022 privind stabilirea unor măsuri pentru finanțarea unor proiecte de regenerare urbană*:

TABEL 11 – Corespondență între zonele de regenerare urbană definite prin Ordonanța de Urgență nr. 183/2022 și zonele identificate în municipiul Suceava prin prezentul studiu

ZONE DE REGENERARE URBANĂ		
	Conform Ordonanței de Urgență nr. 183/2022	Identificate în municipiul Suceava prin prezentul studiu
A.	Zona centrală	A.1. Zona centrală – Curtea Domenească A.2. Zona cu potențial de centralitate Mănăstirea Zamca A.3. Zona cu potențial de centralitate George Enescu-Curcubeu A.4. Zona cu potențial de centralitate Mărășești-Catedrală A.5. Zonă cu potențial de centralitate – Gara Ițcani A.6. Zonă cu potențial de centralitate Gara Burdujeni
B.	Zone istorice	B.1. Fosta zonă comercială Burdujeni B.2. Zona Gării Ițcani B.3. Zona Gării Burdujeni B.4. Zona Mănăstirii Zamca B.5. Zona aferentă Bisericii Adormirea Maicii Domnului (Fosta Mănăstire Ițcani) B.6. Zona afrentă fostei uzine de apă B.7. Zona platoul Cetății de Scaun

		B.8. Zona afrentă fostei uzine electrice
C.	Zone construite protejate și zone de protecție a monumentelor	C.1. Zona de protecție a monumentului istoric Gara Ițcani C.2. Zona de protecție a monumentului istoric Gara Burdujeni C.3. Zona de protecție a monumentului istoric Mânăstirea Zamca C.4. Zona construită protejată Curtea Domnească
D.	Zone din ansambluri de locuit	Zone de locuire individuală: D.1.1. Zona din cartierul Tătărași D.1.2. Zona din cartierul Alexandru cel Bun D.1.3. Zona din cartierul Areni D.1.4. Zona din cartierul Ițcani D.1.5. Zona din cartierul Gheorghe Doja D.1.6. Zona din cartierul Burdujeni Zona de locuire colectivă: D.2.1. Zona din cartierul George Enescu D.2.2. Zona din cartierul Mărășești D.2.3. Zona din cartierul Centru D.2.4. Zona din cartierul Alexandru cel Bun
E.	Zona autogărilor, stațiilor, haltelor și punctelor de oprire feroviare, zonele adiacente infrastructurii feroviare, zonele activelor feroviare dezafectate, precum și zonele adiacente porturilor/locurilor de operare	E.1. Zona Gării Ițcani; E.2. Zona Gării Burdujeni
F.	Faleză, maluri și insule ale râurilor, fluviului și lacurilor	F.1. Zona de-a lungul malului râului Suceava (completare zonă de agrement) F.2. Zona de-a lungul bălții Icar F.3. Zona de-a lungul Lacului Dragomirna
G.	Zone locuite de comunități defavorizate, inclusiv așezări informale	Zone incluse în categoria Zone din ansambluri de locuit
H.	Zone de reconversie funcțională: siturile industriale dezafectate, situri cu infrastructuri majore dezafectate,	H.1. Zona fostului sit industrial zona adiacentă stație de epurare - Lunca Sucevei Vest

	situri militare dezafectate, haldele de steril/zgură închise și depozitele de deșeuri închise	H.2. Zona fostului sit industrial - Lunca Sucevei Est
I.	Zone destructurate cuprinzând parcele construite izolat, realizate în mod necoordonat și fragmentat, respectiv foste terenuri agricole afectate de expansiune urbană necontrolată ce necesită reconfigurări în vederea dezvoltării urbanistice durabile	I.1. Zona din cartierul Gheorghe Doja I.2. Zona din cartierul Burdujeni I.3. Zona din cartierul Tătărași
J.	Zone de agrement și turism	J.1. Zona de-a lungul malului râului Suceava (competare zonă de agrement) J.2. Zona din sud-vestul municipiului, din vecinătatea bălții Icar – Complex Sportiv / Agrement J.3. Zona de agrement Lac Dragomirna
K.	Zona piețelor destinate comerțului cu produse și servicii	Nu este cazul

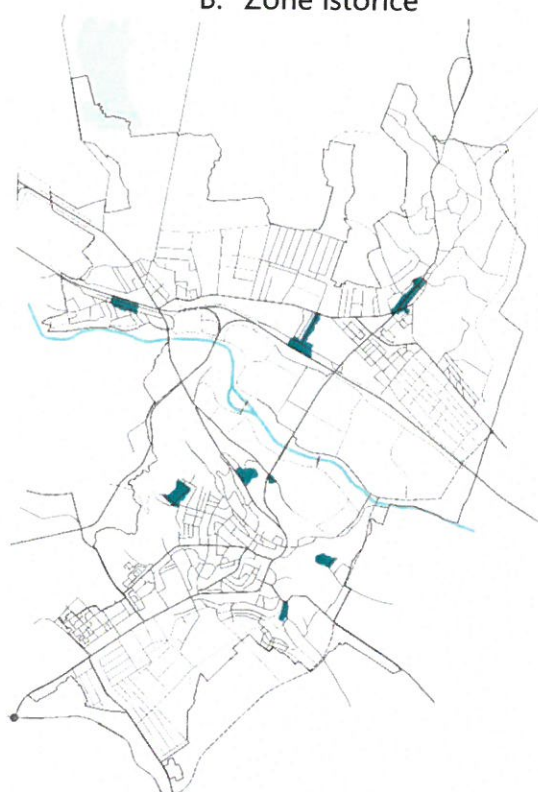
Sursa: Echipă elaborare studiu

FIGURA 82 – Zone de regenerare urbană la nivelul municipiului Suceava

A. Zone centrale



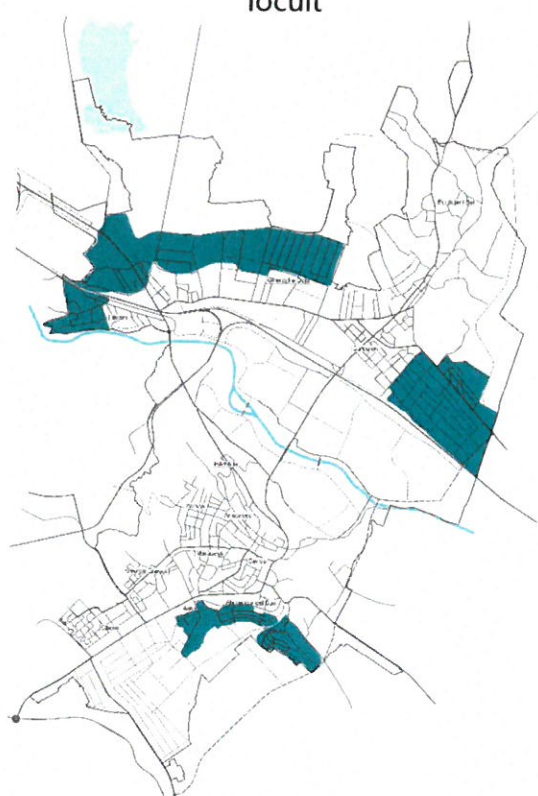
B. Zone istorice



C. Zone construite protejate și zone de protecție a monumentelor



D.1. Zone din ansambluri individuale de locuit



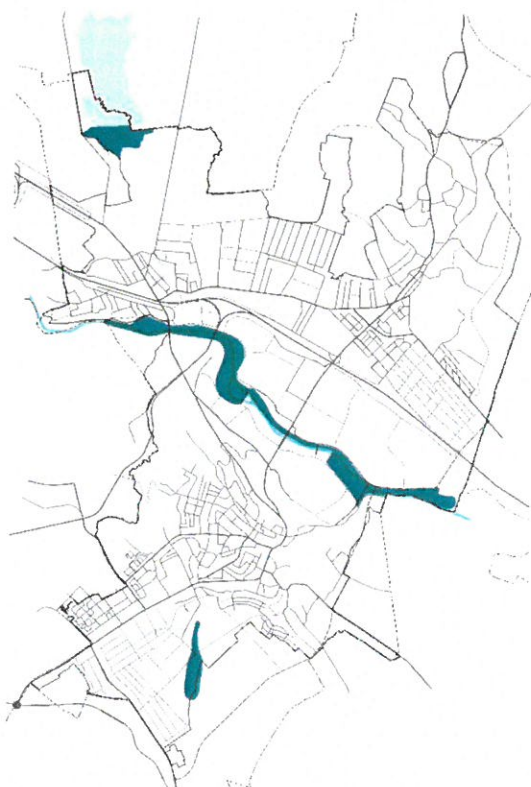
D.2. Zone din ansambluri colective de locuit



E. Zona punctelor de oprire feroviare



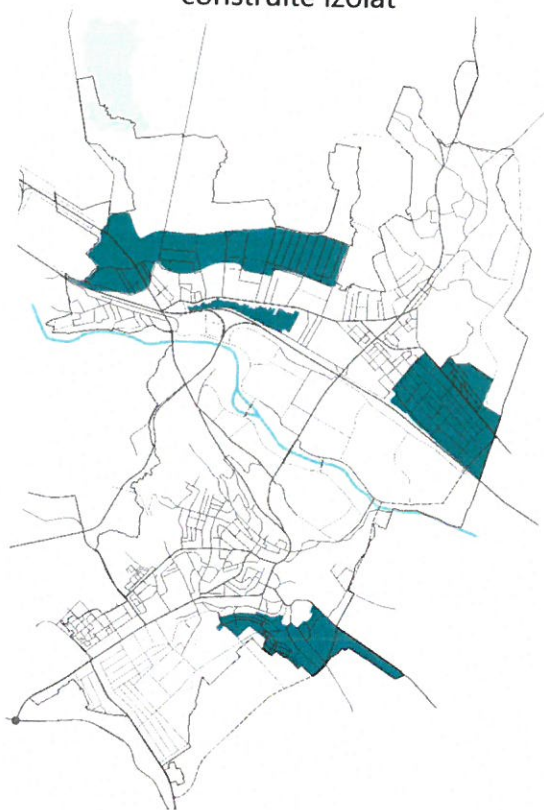
F. Maluri și insule ale râurilor



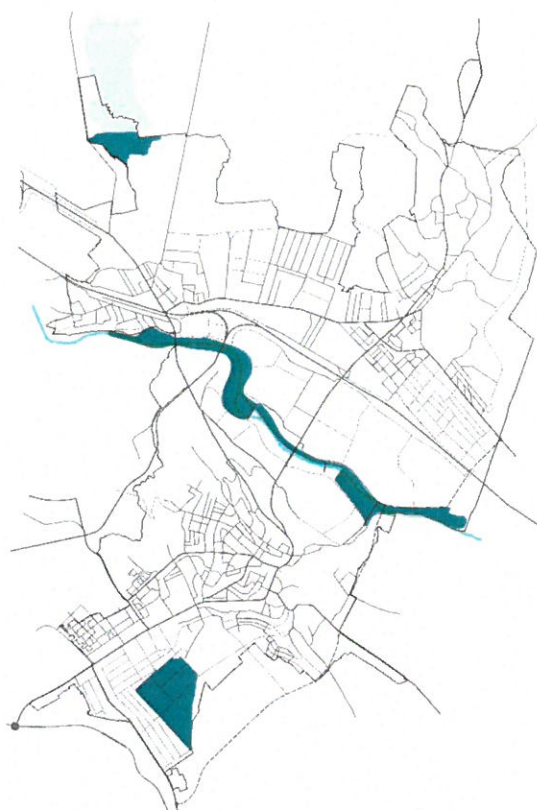
H. Zone de reconversie funcțională: siturile industriale dezafectate



I. Zone destructurate cuprinzând parcele construite izolat



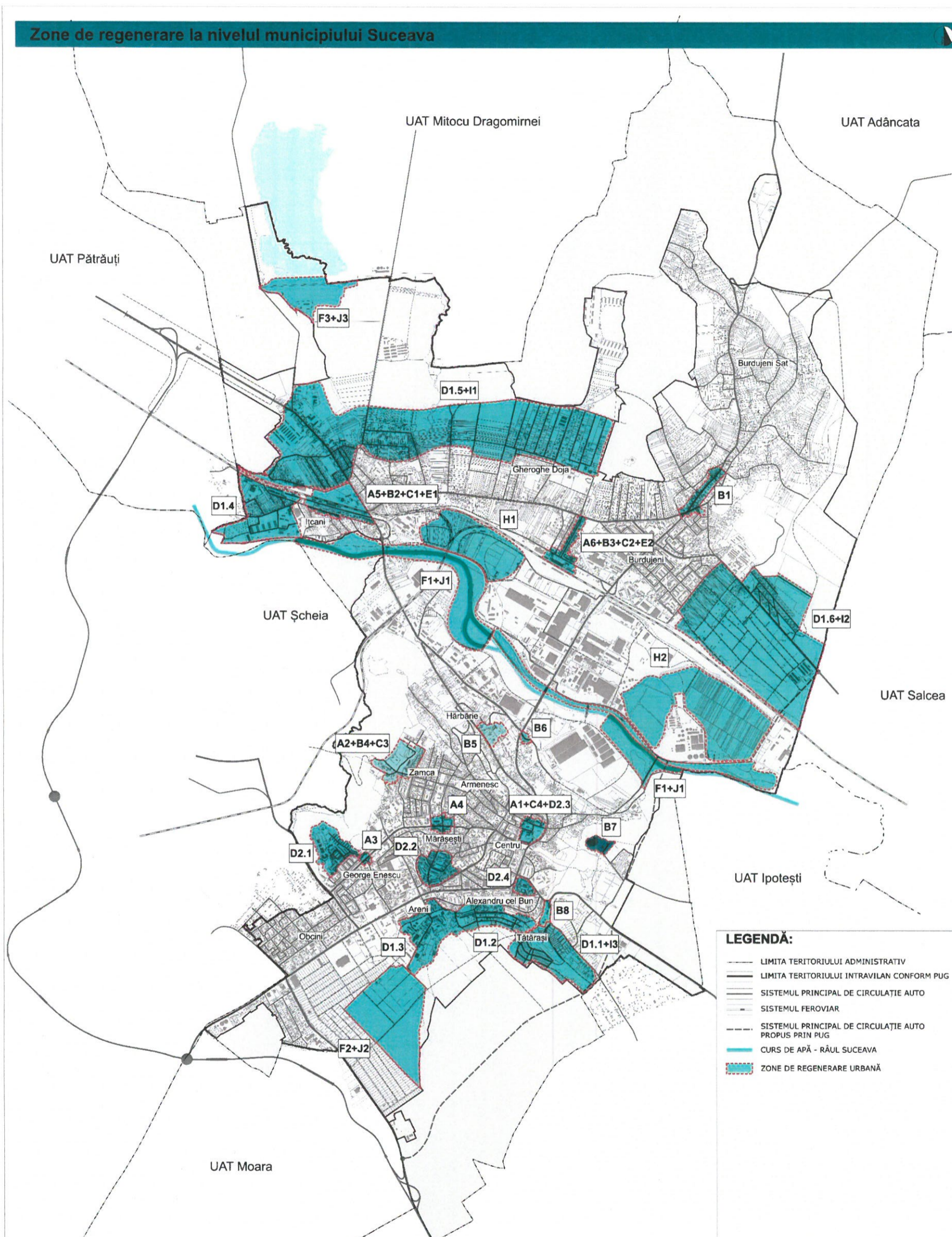
J. Zone de agrement și turism



Sursa: Echipă elaborare studiu

Așa cum se poate observa atât din tabelul prezentat anterior, cât și din delimitările spațiale ale zonelor de regenerare urbană delimitate în *Figura 82*, în conformitate cu *Ordonanța de Urgență nr. 183 / 2022 privind stabilirea unor măsuri pentru finanțarea unor proiecte de regenerare urbană*, o parte din zonele identificate se suprapun, întrucât sunt componente mai multor categorii menționate în *Ordonanța de Urgență nr. 183 / 2022*. Astfel, s-a procedat la delimitarea unică a unor zone care pot fi asimilate mai multor categorii din *Ordonanță*, așa cum se poate observa din figura de mai jos (*Figura 83*):

FIGURA 83 – Zone de regenerare urbană identificate la nivelul municipiului Suceava



Sursa: Echipa de elaborare a studiului

Zona A.5. (Zona cu potențial de centralitate Gara Ițcani) + B.2. (Zona Gării Ițcani) + C.1. (Zona de protecție a monumentului istoric Gara Ițcani) + E.1. (Zona Gării Ițcani)

Conform prevederilor *Ordonanței de Urgență nr. 183 / 2022 privind stabilirea unor măsuri pentru finanțarea unor proiecte de regenerare urbană*, zona aferentă Gării de nord - Ițcani se încadrează la mai multe categorii de intervenții care pot fi finanțate. Acest areal are în componență zona de protecție a monumentului istoric Gara de nord -Ițcani (având codul LMI 2015 SV-II-m-B-05468) precum și ZCP.6. Zona construită protejată - STR. AUREL VLAICU, IȚCANI.

Având în vedere configurația spațială a arealului, precum și valoarea sa istorică, ambientală și arhitecturală, este recomandată dezvoltarea unui centru de cartier, care să completeze sistemul de spații policentrale. Este de subliniat rolul extrem de important al acestui areal la nivelul orașului, care acționează ca poartă de intrare, și deci ca o carte de vizită a acestuia. În baza analizelor realizate, a rezultat faptul că în cadrul acestui cartier diversitatea activităților este redusă, fiind astfel necesară amenajarea unui spațiu reprezentativ la nivel de oraș și completarea cu dotări publice.

Intervenții prioritare:

- Amenajarea spațiului public care să pună în valoare gara (monument istoric) și celelalte construcții cu valoare (în special frontul de construcții inclus în Zona construită protejată nr. 6), prin:
 - completarea / dezvoltarea infrastructurii pietonale;
 - dezvoltarea sistemului de piste de biciclete (în corelare cu cel de la nivelul orașului);
 - dezvoltarea sistemului de spații plantate;
 - dezvoltarea sistemelor de creștere a siguranței (sisteme de supraveghere);
 - amenajarea cu mobilier urban;
 - dezvoltarea sistemului de parcaje publice;
 - amenajarea platformei pietonale de acces în gara și a zonei de primire (cu alveolă de acces auto – zonă de debarcare);
 - alte tipuri de amenajări necesare în funcție de proiect.
- Completarea zonei cu dotări publice care sunt insuficiente sau care lipsesc (instituții de învățământ, instituții sanitare, etc.)

Zona A.6. (Zonă cu potențial de centralitate Gara Burdujeni) + B.3. (Zona Gării Burdujeni) + C.2. (Zona de protecție a monumentului istoric Gara Burdujeni) + E.2. (Zona Gării Burdujeni)

Conform prevederilor *Ordonanței de Urgență nr. 183 / 2022 privind stabilirea unor măsuri pentru finanțarea unor proiecte de regenerare urbană*, zona aferentă Gării

Burdujeni se încadrează la mai multe categorii de intervenții care pot fi finanțate. Acest areal are în componență un areal mai restrâns față de zona de protecție a monumentului istoric Gara Suceava - Burdujeni (având codul LMI 2015 SV-II-m-B-05470).

Având în vedere configurația spațială a arealului, precum și valoarea sa istorică, ambientală și arhitecturală este recomandată amenajarea axului de acces (Strada Jean Bart) și a Pieței Gării. Este de subliniat rolul extrem de important a acestui areal la nivelul orașului, care acționează ca poartă de intrare, și deci ca o carte de vizită a acestuia.

Intervenții prioritare:

- Amenajarea spațiului public al Pieței Gării care să pună în valoare construcția monument istoric, prin:
 - completarea / dezvoltarea infrastructurii pietonale;
 - dezvoltarea sistemului de piste de biciclete (în corelare cu cel de la nivelul orașului);
 - dezvoltarea sistemului de spații plantate (având în vedere ponderea săzută a acestora);
 - dezvoltarea sistemelor de creștere a siguranței (sisteme de supraveghere);
 - amenajarea cu mobilier urban;
 - dezvoltarea sistemului de parcaje publice;
 - amenajarea platformei pietonale de acces în gara și a zonei de primire (cu alveolă de acces auto – zonă de debarcare);
 - alte tipuri de amenajări necesare în funcție de proiect.
- Amenajarea axului de acces (Străzii Jean Bart) către Piața Gării, prin:
 - reamenajarea spațiilor pietonale prin dezvoltarea plantațiilor de aliniament;
 - amenajarea sistemului de piste de biciclete;
 - reconfigurarea sistemului de parcaje publice, astfel încât să pună în valoare piața și clădirea Gării.

Zona B.1. (Fosta zonă comercială Burdujeni)

Având în vedere rolul extrem de important al acestui areal la dezvoltarea fostei localități Burdujeni (aici funcționând zonă comercială și meșteșugărească) și faptul că s-a păstrat configurația inițială a tramei stradale, este recomandată amenajarea spațiului public astfel încât să scoată în valoare importanța acestui areal pentru istoria și dezvoltarea orașului Suceava.

Intervenții prioritare:

- Amenajarea spațiului public, prin:
 - reamenajarea tematică a infrastructurii pietonale;
 - dezvoltarea sistemului de piste de biciclete (în corelare cu cel de la nivelul orașului);
 - dezvoltarea sistemului de spații plantate;
 - amenajarea cu mobilier urban, inclusiv panouri de informare despre istoria spațiului;
 - alte tipuri de amenajări necesare în funcție de proiect.

Zona B.5. (Zona aferentă Bisericii Adormirea Maicii Domnului - Fosta Mănăstire Ițcani)

În baza analizei valorilor istorice din prezentul studiu, a rezultat faptul că arealul aferent zonei B.5. a avut un rol extrem de important în istoria și dezvoltarea localității Ițcani (reprezentând vatra localității). În acest context, este recomandată amenajarea spațiilor publice, astfel încât să pună în valoare monumentul istoric (Biserica "Adormirea Maicii Domnului" – Ițcanii vechi, codul LMI 2015 SV-II-m-A-05473).

Intervenții prioritare:

- Amenajarea spațiului public, prin:
 - amenajarea străzii de acces (Strada Nicolae Labiș);
 - amenajarea sistemului de spații pietonale și piste de biciclete pe străzile adiacente;
 - amplasarea de panouri de informare inclusiv pe străzile adiacente, astfel încât să faciliteze punerea în valoare a monumentului;
 - alte tipuri de amenajări necesare în funcție de proiect.

Zona B.6. (Zona aferentă fostei Uzine de Apă)

Fosta uzina de apă (monument istoric având codul LMI 2015 SV-II-m-B-21030), în incinta căreia funcționează astăzi Centrul de Cultură Urbană și Peisaj, a avut un rol extrem de important în dezvoltarea orașului. Punerea în funcțiune a acesteia în anul 1912 a fost un moment important care a inițiat (alături de uzina electrică), procesul de modernizare a orașului Suceava. Deși ansamblul fostei Uzine de apă a fost supus unui proces de conversie funcțională, spațiul public adiacent acestuia este astăzi destructurat și insuficient amenajat.

Intervenții prioritare:

- Amenajarea spațiului, prin:
 - amenajarea sistemului de spații pietonale;
 - dezvoltarea sistemului de piste de biciclete (în corelare cu cel de la nivelul orașului);
 - amenajarea de spații plantate;
 - amenajarea cu mobilier urban, inclusiv panouri de informare despre istoria Uzinei de Apă inclusiv pe străzile adiacente, astfel încât să faciliteze punerea în valoare a monumentului;
 - alte tipuri de amenajări necesare în funcție de proiect.

Zona B.7. (Zona platoul Cetății de Scaun)

Cetatea de Scaun a Sucevei, împreună cu zona de acces din cadrul acesteia, a fost amenajată în ultima perioadă de timp. Cu toate acestea, strada de acces către Cetate (Aleea Cetății) este nesatisfăcător amenajată. De asemenea, zona adiacentă restaurantului și parcare publică nu au o calitate a amenajărilor foarte ridicată. În acest context, se recomandă amenajarea spațiului public în corelare cu sistemul deja existent în proximitate sau cu cel propus a se dezvolta prin viitoarele proiecte.

Intervenții prioritare:

- Amenajarea spațiului, prin:
 - amenajarea sistemului de spații pietonale pe Aleea Cetății;
 - dezvoltarea sistemului de piste de biciclete (în corelare cu cel de la nivelul orașului);
 - amenajarea locurilor de parcare, inclusiv pentru autocare;
 - completarea spațiilor plantate de aliniament;
 - amenajarea cu mobilier urban, inclusiv panouri de informare, astfel încât să faciliteze punerea în valoare a monumentului;
 - alte tipuri de amenajări necesare în funcție de proiect.

Zona A.1. (Zona centrală – Curtea Domnească) + C.4. (Zona construită protejată Curtea Domnească) + D.2.3. (Zona din cartierul Centru)

Curtea Domnească este arealul care a avut un rol extrem de important în evoluția și dezvoltarea orașului. Aici funcționa aparatul politic și administrativ al Moldovei în perioada Medievală, inclusiv după mutarea capitalei la Iași. Deși zona adiacentă a fost supusă în ultima perioadă de timp unui proces de modernizare (a se vedea măsurile de restaurare a ansamblului Bisericii Sfântul Dumitru sau a Bisericii Domnițelor), Curtea Domnească încă nu este amenajată și nu este inclusă în circuitul turistic deși are o valoare excepțională. În acest context, se recomandă cu prioritate amenajarea acesteia

și a spațiului adiacent astfel încât să fie pus în valoare Ansamblul "Curtea Domnească" (având codul LMI 2015 SV-II-m-A-05471 și pozițiile asociate 01-04).

Intervenții prioritare:

- Amenajarea Ansamblului "Curtea Domnească" și a spațiului adiacent, prin:
 - amenajarea Ansamblului "Curtea Domnească";
 - amenajarea sistemului de spații pietonale din proximitatea ansamblului astfel încât să fie pus în valoare;
 - amenajarea cu mobilier urban, inclusiv panouri de informare, astfel încât să faciliteze punerea în valoare a monumentului;
 - alte tipuri de amenajări necesare în funcție de proiect.

Zona A.4. (Zona cu potențial de centralitate Mărășești-Catedrală)

Acest areal este configurat sub forma unei piațete publice, care în prezent este nesatisfăcător amenajată. Zona cuprinde pe latura nord-estică un scuar care are o calitate slabă a amenajărilor.

Intervenții prioritare:

- Amenajarea spațiului public, prin:
 - amenajare scuar prin reducerea gradului de mineralizare;
 - amenajarea cu mobilier urban;
 - amenajarea sistemului de spații pietonale;
 - dezvoltarea sistemului de piste de biciclete,
 - alte tipuri de amenajări necesare în funcție de proiect.

Zona A.2. (Zona cu potențial de centralitate Mănăstirea Zamca) + B.4. (Zona Mănăstirii Zamca) + C.3. (Zona de protecție a monumentului istoric Mănăstirea Zamca)

Mănăstirea Zamca este unul dintre cele mai reprezentative monumente istorice ale orașului (având codul LMI 2015 SV-II-m-A-05485 și pozițiile asociate 01-07). Principalul element de particularitate al acestui areal a fost amplasarea acesteia în afara orașului, beneficiind astfel de o relație favorabilă cu cadrul natural. Acest caracter a început să dispară o dată cu trecerea timpului, în mod special în ultima perioadă de timp, ca urmare a procesului de expansiune a zonelor de locuit. În acest context, se recomandă amenajarea spațiilor publice adiacente și reglementarea modului de dezvoltare a fronturilor înveninate astfel încât să nu mai fie alterat cadrul monumentului istoric.

Intervenții prioritare:

- Amenajarea spațiului public, prin:
 - amenajarea sistemului de spații pietonale;
 - amenajarea spațiilor verzi prin păstrarea caracterului zonei;
 - amenajarea cu mobilier urban, inclusiv panouri de informare care să pună în valoare ansamblul;
 - dezvoltarea sistemului de piste de biciclete;
 - amenajarea unor parcaje publice în vecinătatea ansamblului monument istoric;
 - alte tipuri de amenajări necesare în funcție de proiect.
- Reglementarea modului de construire în vecinătate printr-o documentație de urbanism de tip PUZ CP.

Zona A.3. (Zona cu potențial de centralitate George Enescu-Curcubeu)

Acest areal este configurat sub forma unei piațete publice, care în prezent este nesatisfăcător amenajată. Zona cuprinde pe latura nord-vestică (în capătul Străzii Zorilor), un scuar care are o calitate slabă a amenajărilor.

Intervenții prioritare:

- Amenajarea spațiului public, prin:
 - amenajare scuar prin reducerea gradului de mineralizare;
 - amenajarea spațiilor pietonale (se recomandă extinderea spațiilor pietonale și renunțarea la parcare existentă în prezent în cadrul piațetei);
 - amenajarea unor spații verzi în cadrul piațetei,
 - amenajarea cu mobilier urban;
 - dezvoltarea sistemului de piste de biciclete,
 - alte tipuri de amenajări necesare în funcție de proiect.

Zona B.8. (Zona aferentă fostei Uzine electrice)

Fosta uzina electrică a avut un rol extrem de important în dezvoltarea orașului. Punerea în funcțiune a acesteia în anul 1908 a fost un moment important care a inițiat (alături de Uzina de apă), procesul de modernizare al orașului Suceava.

Intervenții prioritare:

- Amenajarea spațiului, prin:
 - amenajarea sistemului de spații pietonale;
 - dezvoltarea sistemului de piste de biciclete (în corelare cu cel de la nivelul orașului);

- amenajarea cu mobilier urban, inclusiv panouri de informare care să pună în valoare ansamblul;
- alte tipuri de amenajări necesare în funcție de proiect.

Zona D.1.1. (Zona din cartierul Tătărași) + I.3. (Zona din cartierul Tătărași), Zona D.1.5. (Zona din cartierul Gheorghe Doja) + I.1. (Zona din cartierul Gheorghe Doja) și Zona D.1.6. (Zona din cartierul Burdujeni) + I.2. (Zona din cartierul Burdujeni)

Aceste zone cuprind areale destinate locuințelor individuale, din cadrul cartierelor Tătărași, Gheorghe Doja și o parte din cartierul Burdujeni. Acestea sunt zone de expansiune realizate destructurat și cu probleme evidente la nivelul dotărilor și serviciilor publice. Astfel, principale probleme identificate în cadrul acestor zone sunt: dispunerea disipată a locuințelor, dimensiunile variate ale parcelelor deficiente privind accesibilitatea auto și pietonală (multe din străzi sunt neasfaltate și subdimensionate), echipare edilitară deficitară, spațiile publice și verzi inexistente sau neamenajate (cartierul Gheorghe Doja și zona de est a cartierului Burdujeni).

Intervenții prioritare:

- Amenajarea spațiului public și asigurarea necesarului de dotări și servicii public, prin:
 - completarea/dezvoltarea infrastructurii rutiere și pietonale;
 - dezvoltarea unui sistem de piste de biciclete;
 - dezvoltarea sistemului de spații publice, plantate și dedicate sportului (în special pentru zona aparținând cartierului Gheorghe Doja și celei de est față de cartierul Burdujeni);
 - extinderea transportului în comun;
 - extinderea echipării edilitare;
 - dezvoltarea dotărilor și serviciilor (educație și sănătate) în special în zona aparținând cartierului Gheorghe Doja și a celei de est față de cartierul Burdujeni.
- Creșterea coerenței dezvoltării urbanistice:
 - dezvoltarea parcelarului în mod unitar (dimensiune și raport);
 - încurajarea construirii în mod coagulat în teritoriu.

Zona D.1.2. (Zona din cartierul Alexandru cel Bun), Zona D.1.3. (Zona din cartierul Areni) și Zona D.1.4. (Zona din cartierul Ițcani)

Aceste areale cuprind preponderent zone de locuire individuală din cadrul cartierelor Alexandru cel Bun, Areni și Ițcani. Aceste zone sunt dezvoltate destructurat și prezintă disfuncții generate de inserția în zona de locuit a unor funcțiuni poluante, precum cele industriale. Alte probleme sunt legate de gradul de accesibilitate, dar și de

lipsa spațiilor publice și verzi. În plus, arealul din cadrul cartierului Ițcani este nedeservit de dotări și servicii publice. Astfel, sunt necesare acțiuni de îmbunătățire a calității locuirii care să conducă la creșterea nivelului de trai.

Intervenții prioritare:

- Amenajarea spațiului public și asigurarea necesarului de dotări și servicii publice, prin:
 - completarea/dezvoltarea infrastructurii rutiere și pietonale;
 - dezvoltarea unui sistem de piste de biciclete;
 - dezvoltarea sistemului de spații publice, plantate și dedicate sportului;
 - extinderea transportului în comun, în special în zona aparținând cartierului Ițcani;
 - dezvoltarea dotărilor și serviciilor (educație și sănătate) în special în zona aparținând cartierului Ițcani.
- Creșterea coerenței dezvoltării urbanistice:
 - dezvoltarea echilibrată între funcțiunile destinate locuirii și cele industriale.

Zona D.2.1. (Zona din cartierul George Enescu), Zona D.2.2. (Zona din cartierul Mărășești) și Zona D.2.4. (Zona din cartierul Alexandru cel Bun)

Aceste areale cuprind preponderent zone de locuire colectivă din cadrul cartierelor George Enescu, Mărășești și Alexandru cel Bun. Construcțiile din aceste zone sunt degradate, în mod special din cauza vechimii și a intervențiilor neunitare de renovare. Totodată, se identifică probleme la nivelul accesibilității și a stării avansate de degradare a circulațiilor carosabile, pietonale și a spațiilor de garare. Numărul mașinilor în creștere a condus cu timpul la supraaglomerare și la utilizarea spațiilor verzi ca locuri de parcare.

Intervenții prioritare:

- Amenajarea spațiului public, prin:
 - completarea/modernizarea infrastructurii rutiere și pietonale;
 - creșterea gradului de îngrijire al spațiilor verzi;
 - reducerea numărului de mașini parcate;
 - înlocuirea garajelor închise dedicate parcării autoturismelor cu spații publice și plantate;
 - realizarea de terenuri de sport atractive pentru tineri și copii, care să utilizeze spațiul existent dintre blocuri (spații care nu au o utilitate practică în prezent, de exemplu: locuri unde sunt parcate neregulamentar mașini).
„În ... Suceava găsim această condiție propice la intersecția unor străzi rezidențiale. Luând în considerare valoarea pe care o aduce un astfel de

spațiu pentru sănătate și socializare, traficul poate fi redirecționat pe străzile adiacente. Un teren de sport nu trebuie să fie doar funcțional, el poate fi și un element vizual atractiv prin utilizarea de grafică și culoare, ceea ce va determina locuitorii să își dorească să petreacă timp în acest spațiu sau în imediata lui vecinătate.”¹⁸

- Creșterea coerenței dezvoltării urbanistice:
 - reabilitarea și eficientizarea locuințelor colective în mod unitar (materiale și coloristică unitare și fără culori stridente).

Zona F.1. (Zona de-a lungul malului râului Suceava (completare zonă de agrement)) + J.1. (Zona de-a lungul malului râului Suceava (competare zonă de agrement)), Zona F.2. (Zona de-a lungul bălții Icar) + J.2. (Zona din sud-vestul municipiului, din vecinătatea bălții Icar – Complex Sportiv / Agrement) și Zona F.3. (Zona de-a lungul Lacului Dragomirna) + J.3. (Zona de agrement Lac Dragomirna)

Aceste zone cuprind malurile râului Suceava, a bălții Icar (într-o zonă extinsă față de aceasta) și lacului Dragomirna. În prezent, aceste zone prezintă o tendință de dezvoltare a turismului, serviciilor și agrementului, dar încă mai există areale mari de terenuri libere verzi care sunt neamenajate corespunzător și prezintă o vegetație spontană. Având în vedere expansiunea urbană în creștere a orașului către periferie, dar și numărul în creștere al turiștilor, este necesară consolidarea caracterului de agrement și sport a acestor zone și totodată creșterea accesului locuitorilor către elementele de cadru natural. Astfel, un prim pas în acest sens este ca zona existentă de promenadă de-a lungul râului Suceava să fie extinsă.

Intervenții prioritare:

- Amenajarea spațiului public, prin:
 - dezvoltarea aleilor pietonale de promenadă;
 - îngrijirea vegetației existente și a cursurilor de apă;
 - amenajarea spațiului verde (plantare de arbori și arbuști);
 - montarea de mobilier urban;
 - realizarea unui sistem dedicat pistelor de biciclete;
 - dezvoltarea unor spații/terenuri dedicate activităților sportive;
 - realizarea unei zone de agrement vecinătatea bălții Icar;
 - dezvoltarea unor spații/terenuri dedicate activităților de agrement.

¹⁸ Nae, A., Vințan, A., *Ghid de regenerare urbană a cartierelor comuniste*, pag. 151

Zona H.1. (Zona fostului sit industrial zona adiacentă stație de epurare - Lunca Sucevei Vest) și Zona H.2. (Zona fostului sit industrial - Lunca Sucevei Est)

Aceste zone sunt localizate în fosta zonă industrială, adiacent stației de epurare - Lunca Sucevei Vest și Est. Terenurile sunt în prezent neutilizate și prezintă vegetație spontană. Având în vedere faptul că, zona fostului sit industrial din Suceava reprezintă în prezent o barieră de acces de la nord la sudul teritoriului, dar și o barieră de acces către râul Suceava, sunt necesare intervenții care să crească permeabilitatea țesutului și să valorifice conectivitatea cu râul.

Intervenții prioritare:

- Amenajarea spațiului public, prin:
 - completarea/dezvoltarea infrastructurii rutiere, pietonale și ciclabile; Această dezvoltare este necesar să fie gândită în ansamblu, la nivelul întregului fost sit industrial, pentru a fi coerentă, conectată și pentru a soluționa problema de conectivitate ce afectează întregul oraș;
 - dezvoltarea aleilor pietonale de promenadă;
 - îngrijirea vegetației existente și a cursurilor de apă;
 - dezvoltarea unui sistem de spații verzi, publice și dedicate sportului;
 - montarea de mobilier urban.
- Creșterea coerenței dezvoltării urbanistice:
 - dezvoltarea unor zone rezidențiale calitative în cadrul zonei din est;
 - dezvoltarea unor spații dedicate culturii.

Echipa de elaborare:

Atestați Registrul Urbașiștilor din România:

Urb. Adrian-Nicolae CIOANGHER

Urb. Irina-Anamaria CIOANGHER

Urb. Elena-Cristina PELMUȘ

Urb. Laura-Elena TUCAN

Urbașiști:

Urb. Minerva CIOIU

Urb. Tania DOBRE

