

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ZONEI URBALE FUNCȚIONALE SUCEAVA 2021 - 2030

REGENERAREA URBANĂ	1
Importanța regenerării urbane integrate în dezvoltarea durabilă a orașelor	1
Valul renovării – reabilitarea clădirilor conform principiilor sustenabilității	4
Metodologie	5
Abordarea regenerării spațiilor publice reprezentative	6
Abordarea regenerării cartierelor	7
Regenerarea urbană a spațiilor publice reprezentative.....	9
Bune practici de reabilitare a spațiului public.....	9
Regenerarea spațiilor verzi și valorificarea cadrului natural.....	12
Regenerarea spațiilor liniare – principalele coridoarele de mobilitate	20
Regenerarea zonei centrale și a zonelor construite protejate.....	26
Regenerarea patrimoniului construit.....	34
Regenerarea urbană integrată a cartierelor	37
Analiza atractivității cartierelor din Municipiul Suceava și zona sa periurbană	37
Bune practici de regenerare a spațiului public în cartierele de locuințe colective.....	43
Oportunități de regenerare în cartierele de locuințe colective	47
Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări	65

REGENERAREA URBANĂ

IMPORTANȚA REGENERĂRII URBANE INTEGRATE ÎN DEZVOLTAREA DURABILĂ A ORAȘELOR

Spațiul public este o componentă definitorie a atractivității unui oraș și a calității vieții pe care acesta o asigură locuitorilor, reprezentând locul în care oamenii își pot petrece timpul liber, se pot întâlni și unde pot construi spiritul de comunitate. Calitatea și gradul de accesibilitate al spațiului public joacă un rol important pentru calitatea vieții din oraș. Termenul general de spațiu public nu include doar spațiile publice bine definite, precum parcurile, piețele publice sau locurile de joacă, dar și străzile sau fațadele clădirilor, toate jucând un rol important pentru vitalitatea și atractivitatea unui oraș.

Spațiile publice se împart în trei categorii principale:

- **Spații publice de tip suprafață:** spații publice ample, cu rol de coagulare, ce reprezintă un punct de atracție la nivelul orașului, precum parcurile, grădinile publice sau centrul civic.
- **Spații publice punctuale:** de dimensiuni reduse (mai puțin de 3 ha), preponderent de interes local, precum scuaruri, piațete sau locuri de joacă pentru copii, ce preiau rolul unor dotări de proximitate, importante în calitatea locuirii din cartiere.
- **Spații publice liniare:** elemente de legătură între punctele de atracție ale unui oraș, precum zonele pietonale, bulevardele, străzile amenajate cu mobilier urban pentru activități de odihnă sau socializare.

Având în vedere că regenerarea urbană este o prioritate la nivel european și o direcție de acțiune finanțabilă din fonduri externe nerambursabile (Fondul European de Dezvoltare Regională și Mecanismul de Redresare și Reziliență) cu un buget estimat de 1,5 mld. Euro, autoritățile publice trebuie să adopte o abordare proactivă în identificarea oportunităților de regenerare de la nivelul orașelor pe care le reprezintă sau de la nivelul zonelor metropolitane din care fac parte, caz în care proiectele se pot dezvolta în parteneriat cu consiliile județene.

Urmărind o abordare integrată, administrația publică trebuie să stabilească zonele prioritare de regenerare urbană. Intervențiile asupra spațiului public trebuie gândite într-o viziune de ansamblu, pentru a evita intervențiile punctuale și a maximiza impactul investițiilor asupra tuturor nivelurilor ierarhice (municipal, cartier, punctual), având în permanență ca scop îmbunătățirea calității vieții.

Lista completă a spațiilor eligibile pentru regenerare urbană, prin proiecte finanțabile din fonduri externe nerambursabile, conform ordonanței de urgență ce reglementează măsurile pentru aceste proiecte, include:

- a) zonele centrale;
- b) zonele istorice și zonele construite protejate;
- c) spațiile publice din interiorul ansamblurilor de locuințe colective, respectiv, ansambluri de locuințe sau zone cu locuințe de tip condominiu;
- d) zona autogărilor și gărilor centrale și secundare, feroviare și portuare, situate în interiorul sau la limita localităților urbane, indiferent dacă sunt în uz, abandonate, sau au altă destinație;
- e) falezile, malurile și insulele râurilor, fluviului și lacurilor din interiorul localităților urbane;
- f) haldele de steril și depozitele de deșeuri închise de pe raza localităților urbane;
- g) zonele rezidențiale periferice destructurate, zonele de blocuri degradate și așezări informale din mediul urban;
- h) siturile industriale dezafectate, zonele cu infrastructuri majore dezafectate, situri militare dezafectate;
- i) grădinile și parcurile publice urbane, parcurile dendrologice, grădinile botanice;
- j) piețele agroalimentare urbane.¹

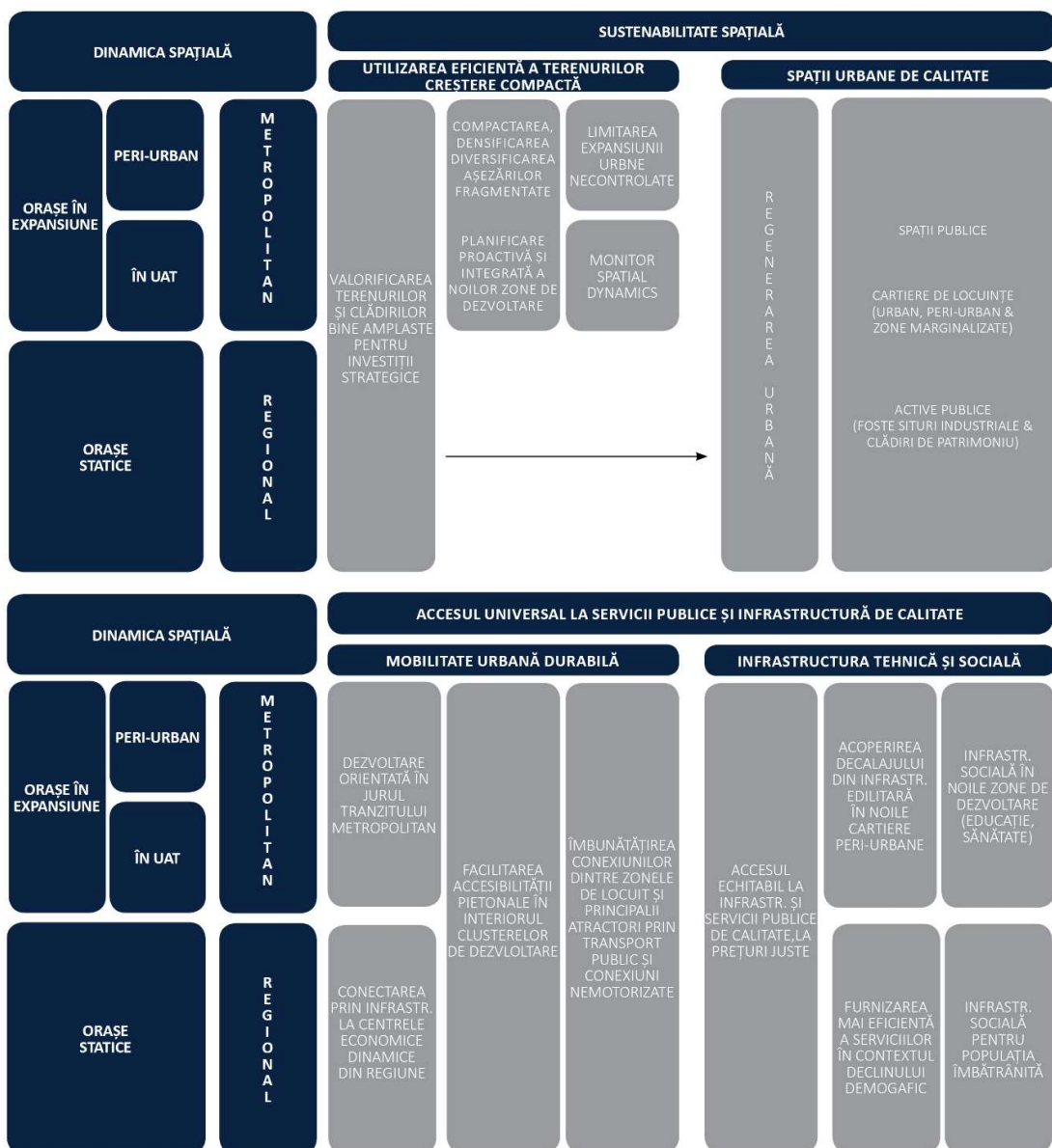
¹ Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene, *OUG privind stabilirea unor măsuri pentru proiectele de regenerare urbană finanțabile din fonduri externe nerambursabile.*

Intervențiile de regenerare trebuie să fie prioritizate în funcție de nevoile diferite ale cartierelor, așa cum reies ele din analiza urbană a acestora. Municipiul Suceava este un oraș complex, ce se confruntă cu problema duală a scăderii calității vieții din cartierele nucleului urban și expansiunea urbană necontrolată în inelul periurban, manifestată prin

- îmbătrânirea fondului construit și problematica parcărilor din cartierele dense de blocuri
- infrastructura deficitară din
 - cartierele de locuințe unifamiliale mai puțin dezvoltate - Burdujeni și Ițcani
 - cartierele periurbane, formate în urma expansiunii urbane necontrolate.

Așadar procesul de regenerare urbană se va ghida atât după măsurile recomandate de Politica Urbană a României – obiectivele prioritare ale *sustenabilitatea spațiale* și *accesului echitabil la infrastructură și servicii publice de calitate*, cât și după **nevoile și oportunitățile specifice fiecărui cartier.**

Figura 1. Prioritizarea măsurilor de regenerare și dezvoltare urbană în funcție de dinamicile spațiale.



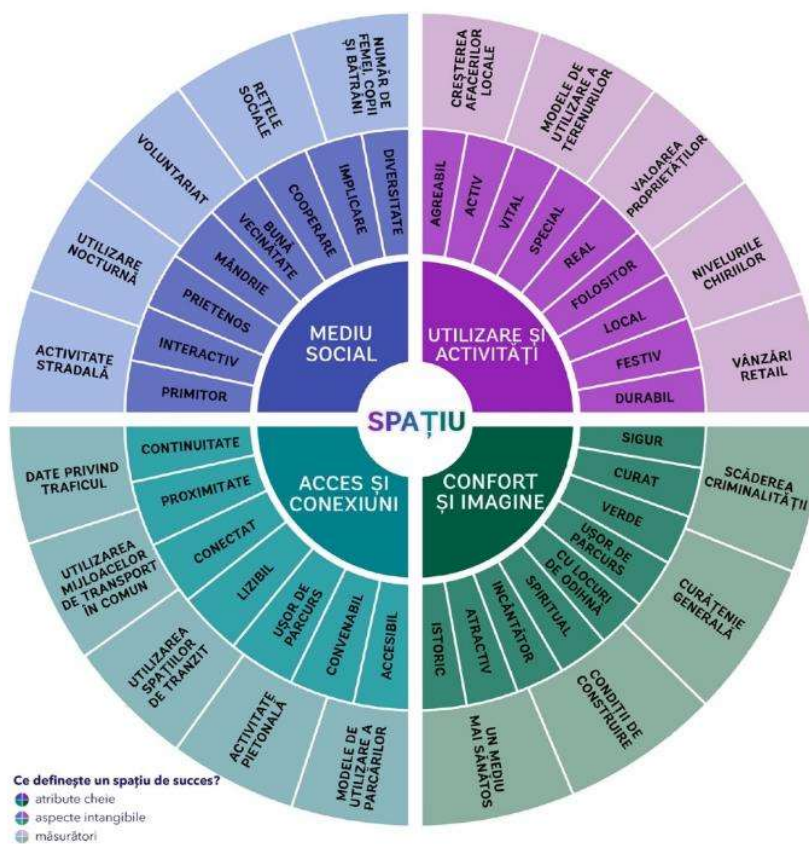
Sursa: autorii.

Următoarele instrumente pregătitoare pot facilita procesul de prioritizare și elaborare a proiectelor, maximizând totodată impactul investițiilor:

- Inventarierea comprehensivă și actualizată a spațiilor verzi, a spațiilor publice, a clădirilor de patrimoniu și a activelor publice cu potențial de reconversie funcțională (situri industriale dezafectate, situri militare dezafectate) pentru protejarea, regenerarea și valorificarea lor.
- Colaborarea cu alte entități publice sau private, dar și cu administrațiile învecinate sau cu consiliul județean, pentru a facilita valorificarea resurselor strategice ce nu se află în administrația primăriei (ex. infrastructura verde-albastră, situri industriale sau militare dezafectate).
- Coordonarea proiectelor de regenerare cu alte obiective și investiții strategice, ca de exemplu corelarea reabilitării unui spațiu public cu planurile de mobilitate sau stimularea investițiilor private într-o zonă prioritară prin investiții în calitatea spațiilor publice.
- Organizarea unor concursuri de soluții de urbanism și arhitectură pentru promovarea calității proiectelor și a caracterul inovativ al soluțiilor.

Gradul de atractivitate și impactul unui spațiu asupra comunității depind de calitatea spațiului public, de accesibilitatea, imaginea, funcționalitatea și gradul de incluziune al acestuia. Așadar, în conturarea unui spațiu public de calitate trebuie luat în considerare un spectru larg de paliere, dincolo de arhitectura și planificarea spațiului, urmărind patru paliere generale: 1) accesul și conectivitatea, 2) utilizarea și activitățile propuse, 3) confortul și imaginea, 4) impactul asupra mediului social.

Figura 2. Elemente definitorii pentru un spațiu public de succes



Sursa: Prelucrare date Project for Public Spaces, în SIDU București.²

² Project for Public Spaces, *What makes a great place?*, <https://www.pps.org/article/grplacefeat>

VALUL RENOVĂRII – REABILITAREA CLĂDIRILOR CONFORM PRINCIPILOR SUSTENABILITĂȚII

Vechimea fondului construit urban reprezintă o provocare pentru dezvoltarea sustenabilă a orașelor, o provocare întâmpinată atât la nivel național unde 87% din locuințele urbane au fost construite înainte de 1990, cât și la nivelul Uniunii Europene, unde 85% din clădiri au fost construite acum mai mult de 20 de ani și se preconizează că 85%-95% din ele vor exista și în 2050.

Abordarea Europeană, detaliată în *Valul Renovării și Pactul Verde European*, vizează reducerea consumului de energie din combustibili fosili de care sunt responsabile clădirile, ele fiind unul din consumatorii principale de energii, fiind responsabile pentru 40% din consumul total de energie din UE în timp ce în România, sectorul gospodăriilor și sectorul terțiar reprezintă 45% din consumul României.

- **accelerarea reabilitării termice a fondului construit**, public și privat pentru a atinge obiectivul performanței energetice, prin modernizarea energetică a clădirilor existente, atât prin anvelopări / termo-izolații, așa cum se practică deja în România, cât și prin modernizarea sistemelor centralizate de furnizare a utilităților termice și electrice;
- **creșterea numărului de clădiri a căror consum de energie este aproape egal cu zero (nZEB) pentru noile clădiri**, prin utilizarea de surse de energie regenerabilă și un grad mare de eficiență energetică.

Valul Renovării va contribui direct la conservarea clădirilor cu valoare culturală și la creșterea atractivității locuințelor existente și a calității vieții, contribuit astfel atât la valorificarea patrimoniului construit, limitarea expansiunii urbane necontrolate – suburbanizarea și scăderea consumului de energie generat de industria construcțiilor.

Urmând obiectivul eficientizării energetice, se recomandă o abordare integrată a renovării, atât la nivelul clădirii cât și la nivelul cartierelor, care să includă și reducerea riscului seismic, experize tehnice ale structurii de rezistență și eventualele consolidări necesare, intervenții de accesibilizare a clădirilor pentru persoanele cu mobilitate redusă – mai ales în contextul îmbătrânirii populației, dar și alte intervenții arhitecturale precum valorificarea acoperișurilor clădirilor pentru spații publice sau pentru montarea de panouri solare și stabilirea unor ghiduri cromatice și de imagine la nivelul cartierelor, pentru a le adapta noilor standarde de locuire. Aceasta abordare integrată este explorată prin inițiativa europeană *New European Bauhaus*, ce încurajează soluțiile situate la intersecția dintre inovație, cultură, incluziune socială, știință și tehnologie

Obiectivele Valului Renovării atât la nivel european, cât și național, pot fi realizate doar prin acțiunea la nivel local, ținând:

- dublarea ratei de renovare a clădirilor cu scopul eficientizării energetice, la nivel european, așa cum este specificat în strategia – *“Valul Renovării în Europa – Ecologizarea clădirilor noastre, crearea de locuri de muncă, îmbunătățirea calității vieții”* (2020)
- reducerea de minim 30% a consumului de energie pentru clădirile rezidențiale și de 30% a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru clădirile publice, a proiectelor finanțate din *Planul Național de Redresare și Reziliență*
- ținerea pragurilor maxime de eficiență și respectarea directivelor europene, a legislației naționale și a specificațiilor tehnice pentru eficientizarea energetică și construirea de clădiri nZEB, ca de exemplu *Strategia Națională de Renovare pe Termen Lung (SRTL)*, *Planul de creștere a numărului de clădiri nZEB* (2014), *Legea nr. 372/2005* și *Legea nr. 101/2020* privind modificarea și completarea legii nr. 372/2005, conform Directivei UE 2018/844 privind performanța energetică și a Directivei 2012/27 privind eficiența energetică.

Secțiunea aceasta descrie sintetic procesul de analizare a spațiilor publice în scopul regenerării urbane, trasând pașii necesari înțelegerii contextului local și trasarea principalelor direcții de intervenție. Analiza spațiilor publice și strategia de regenerare urbană abordează tematica regenerării printr-o abordare structurată în funcție de scara urbană a intervențiilor:

- **regenerarea spațiilor publice reprezentative**, la scară municipală sau metropolitană;
Din această categorie se disting intervențiile de revitalizare a zonelor istorice, de reabilitare și extindere a spațiilor verzi și de valorificare a caracterului de spațiu public al principalelor coridoare de mobilitate.
- **regenerarea cartierelor de locuințe**, la scara unității de vecinătate și a insulelor urbane;
Din această categorie se disting intervențiile specifice de regenerare a ansamblurilor de locuințe colective, cele ce vizează conectivitatea și mixitatea funcțională și socială în cartierele de locuințe individuale sau extinderea și modernizarea infrastructurii tehnico-edilitare, sociale și a conexiunilor la transportul public în zonele periurbane.

Regenerarea urbană are ca scop îmbunătățirea cadrului fizic, al vitalității și dinamicilor socio-economice din mediul urban, prin modernizarea, reabilitarea sau extinderea unor spații sau clădiri neperformante, degradate, slab utilizate sau abandonate, cu scopul creșterii atractivității orașului și a calității vieții urbane. Sintetizând literatura de specialitate dar și exemplele de bună practică din domeniul regenerării urbane, se disting următoarele **principii directoare**:

- ***principiul regenerării urbane integrate***
- ***principiul conectivității și al unității de vecinătate***
- ***principiul mixității funcționale***
- ***principiul inclusivității și al coeziunii sociale***
- ***principiul calității și autenticității în reabilitarea spațiului public***

Regenerarea spațiului public trebuie să fie un obiectiv prioritar atât al orașelor dinamice, aflate în expansiune, cât și al celor aflate în contracție, care se confruntă cu provocări demografice, economice sau spațiale, deși prioritizarea acțiunilor poate diferi în funcție de tipologia orașului și particularitățile contextului local. Regenerarea urbană are un impact direct asupra primelor trei obiective strategice din Politică Urbană a României:

- ***orașe verzi și reziliente***, prin intervențiile de scădere a dependenței față de automobil și de promovare a deplasărilor nemotorizate, dar și prin intervențiile de integrare, regenerare și valorificare a spațiilor verzi și a infrastructurii verzi-albastre, pentru a crește accesul cetățenilor la spații verzi și pentru a asigura un mediu verde și curat;
- ***orașe competitive și productive***, prin crearea unor spații publice de calitate, care să stimuleze atractivitatea orașului pentru locuire, muncă și investiții, dar și prin valorificarea eficientă a clădirilor și terenurilor bine amplasate pentru investițiile strategice;
- ***orașe echitabile și incluzive***, prin creșterea accesului echitabil la utilități, servicii și dotări publice, prin accesibilizarea domeniului public pentru toți cetățenii – inclusiv cei vârstnici sau cu dizabilități și prin crearea unor spații comunitare incluzive, care să stimuleze spiritul comunitar.

Abordarea regenerării spațiilor publice reprezentative

Regenerarea spațiilor publice reprezentative necesită analizarea concomitentă a următoarelor componente și abordarea integrată a revitalizării și interconectării acestora:

- spațiile verzi și elementele cadrului natural;
- zonele centrale ale orașului / zonele istorice și a zonele construite protejate;
- patrimoniul construit - cultural, arhitectural, industrial și clădirile de utilitate publică;
- principalele coridoare de mobilitate de la nivelul orașului.

Identificarea spațiilor verzi și a resurselor cadrului natural a fost realizată cu ajutorul *Registrului Spațiilor Verzi* elaborat la nivelul municipiului, acolo unde acesta este disponibil, al informațiilor primite de la Direcția Generală a Domeniului Public, al platformei Google Maps, al bazei de date Corine Land Cover și al bazei de date Natura 2000 a Agenției Europene de Mediu³. Analizarea resurselor s-a axat pe următoarele criterii de evaluare:

- cuantificarea suprafeței spațiilor verzi, din prisma suprafeței pe cap de locuitor, raportat la standardul de 26 m² reglementat la nivel național și european – acest pas reprezintă primul nivel de analiză, ce ne ajută să identificăm oportunitățile și provocările în asigurarea accesului echitabil la spațiu public;
- identificarea spațiilor verzi accesibile publicului larg, precum parcurile și grădinile publice - un pas important având în vedere că multe din suprafețele cuantificate la pasul anterior, nu sunt amenajate ca spații publice propriu-zise sau nu au o calitate satisfăcătoare;

Principalele coridoare de mobilitate la nivelul orașului au fost identificate atât prin analiza empirică a structurii țesutului urban, cât și prin analiza „științifică”, din punct de vedere spațial (geometric), a gradului de accesibilitate al tramei stradale, analiză elaborată de Space Syntax România, prin modelele metodologice elaborate de aceștia. Acestea sunt identificate prin analiza sistemului stradal la nivel „global” – probabilitatea ca un segment să fie tranzitat utilizând calea cea mai scurtă de deplasare între oricare două puncte din sistem. Aceste străzi cu un grad mare de accesibilitate coincid cu arterele mari de circulație, însă dincolo de intensitatea traficului auto, aceste artere deschid anumite oportunități:

- sunt propice desfășurării de activități economice, datorită gradului mare de accesibilitate și al traficului pietonal generat, însă pentru asta ele trebuie să îndeplinească anumite criterii calitative, care să le facă propice mobilității pietonale și activităților de promenadă;
- profilul stradal permite reconfigurarea lor sub forma unor coridoare ecologice care să conecteze și să integreze principalele spații verzi, elementele cadrului natural sau punctele de atracție de importanță municipală.

Pe lângă acestea, s-au analizat principalele spații publice din zona centrală – spații de tip suprafață (ex. parcuri, piețe civice), spații liniare (ex. zona pietonală, elementele de legătură), spațiile punctuale (ex. scuaruri) și **patrimoniul construit, cultural, arhitectural și industrial**, identificat prin lista monumentelor istorice realizată de Ministerul Culturii dar și alte obiective de interes local, ce nu sunt incluse formal în această listă.

Pentru a prioritiza și a detalia măsurile de regenerare urbană, aceste spații trebuie analizate din punct de vedere calitativ, prin evaluarea unor aspecte cheie:

- conectivitatea la principalele rețele pietonale, de transport public și nemotorizat;
- gradul de reprezentativitate al spațiului public și scara umană a elementelor urbanistice;
- existența și calitatea mobilierului urban, iluminatului public, gradului de umbră etc.;
- gradul de acces al persoanelor cu mobilitate redusă în spațiul public și contribuția acestuia la coeziunea socială.

³ European Environment Agency, Natura 2000 Network Viewer, <https://natura2000.eea.europa.eu/>

Abordarea regenerării cartierelor

Îmbătrânirea fondului construit și creșterea dependenței față de automobil au un impact negativ asupra calității vieții din cartierele de locuințe. În cartiere, se disting două problematici generale:

- accesul limitat la dotări de cartier și spații publice în proximitatea locuințelor, conform principiului accesibilității pietonale;
- prioritizarea traficului auto în fața deplasărilor nemotorizate și parcările ce sufocă domeniul public, problematici ce se răsfrâng asupra calității spațiului public și al mobilității pietonale.

Totodată provocările și oportunitățile sunt nuanțate în funcție de tipologia cartierelor, astfel impunându-se o abordare diferențiată pentru:

1. **ansamblurile de locuințe colective din perioada socialistă,** ce cuprind 69,7% din locuințele urbane, unde trebuie prioritizate cu precădere regenerarea blocurilor, rezolvarea problematicei parcărilor și creșterea accesului la dotări și spațiu public de calitate;
2. **zonele de locuințe unifamiliale din interiorul nucleul urban,** cu un țesut urban dens, unde trebuie prioritizată facilitarea accesibilității pietonale și creșterea gradului de acces la dotări de cartier.
3. **așezările rurale aflate în administrarea orașului** unde trebuie asigurat accesul la servicii publice de bază și conexiunea cu nucleul urban.

Zonele marginalizate și așezările informale necesită o abordare adaptată la condițiile de trai din comunitățile identificate, atât prin investiții în infrastructură - de la asigurarea serviciilor publice de baza la prețuri accesibile, la managementul deșeurilor și la regenerarea fondului construit sau construirea de noi locuințe sociale, cât și prin programe de dezvoltare comunitară și integrare socială – programe de recalificare, asistență socială, accesul la educație.⁴

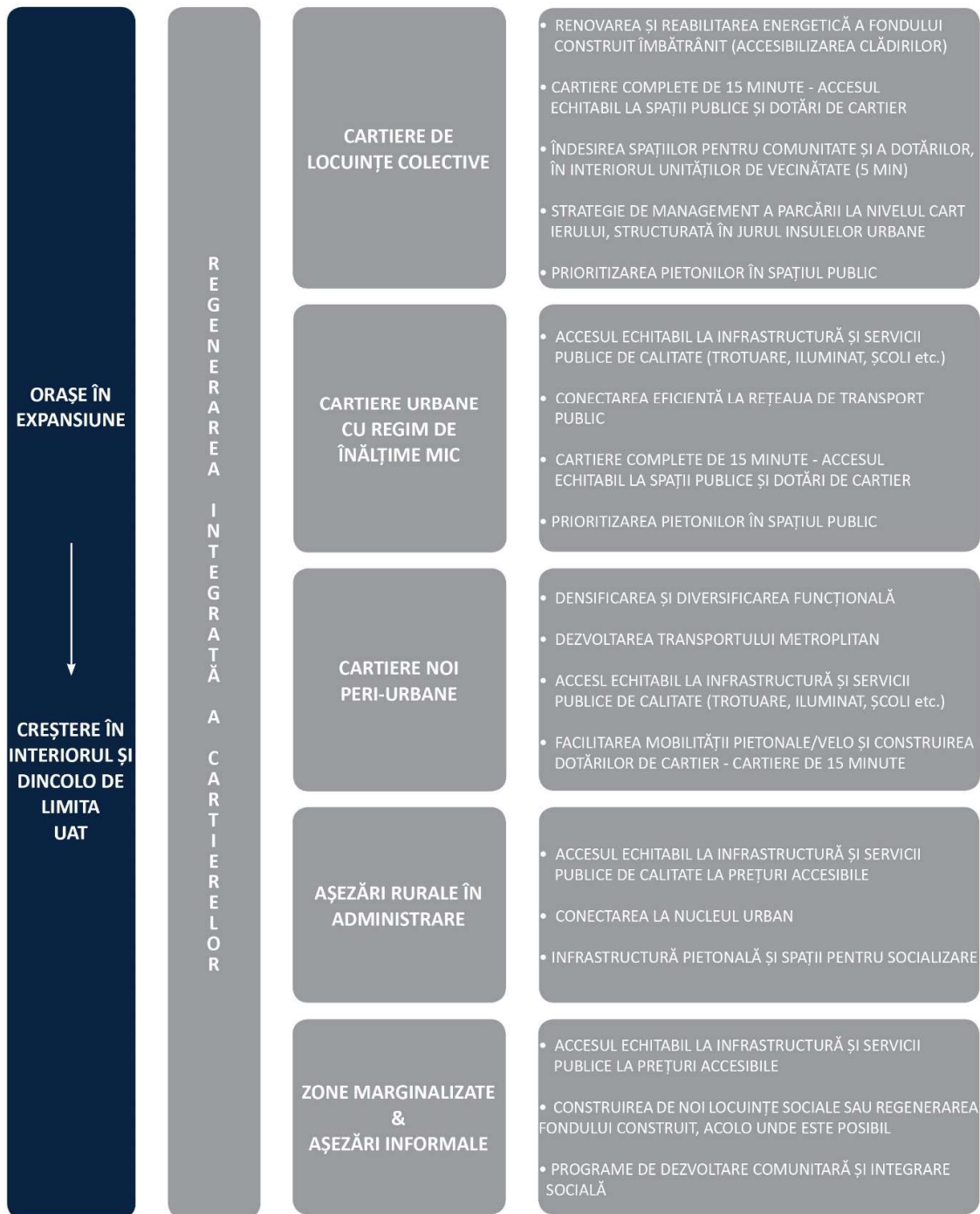
Abordarea regenerării cartierelor trebuie să urmărească analizarea fondului construit și identificarea oportunităților de revitalizare într-o manieră structurată, conform următoarelor principii:

- **Principiul abordării integrate a spațiilor verzi,** ce vizează valorificarea tuturor spațiilor verzi din interiorul cartierului, de la buzunare verzi la parcuri, și interconectarea lor, prin consolidarea unor coridoarelor ecologice de-a lungul principalelor axe de mobilitate, care vor defini totodată limitele cartierelor.
- **Principiul mixității funcționale și al complementarității dotărilor de cartier,** ce vizează conturarea unor *cartiere complete de 15-20 minute*, un concept urbanistic ce urmărește facilitarea accesului în proximitatea locuinței la un set complet de dotări - transport public, școală, grădiniță, teren de sport, loc de joacă, spații de socializare, magazin de proximitate etc. Principiul ghidează prioritizarea intervențiilor de regenerare urbană din cadrul unui cartier, urmărind obținerea unei complementarități a activităților și serviciilor oferite.
- **Principiul unităților de vecinătate,** ce vizează facilitarea accesibilității pietonale a tuturor rezidenților la servicii și spații publice de calitate, prin structurarea intervențiilor în jurul unor *unități de vecinătate*, ce urmează principiul accesibilității pietonale într-o rază de 400 m (5 minute), distanța optimă pe care un om o parcurge confortabil pietonal⁵. După implementarea acestui principiu, intervențiile pot merge chiar mai departe, prin densificarea dotărilor în jurul unor comunități locale, cu o rază de deservire de aproximativ 200 m (2.5 minute).
- **Principiul ierarhizării spațiului public,** ce vizează configurarea unor insule urbane, în cadrul cărora să se desfășoare reorganizarea locurilor de parcare și structurarea spațiului deschis conform gradului de accesibilitate, conturând atât spații publice cât și private.

⁴ Politica Urbană a României, Livrabilul 3 – Contribuții la Politica Urbană 2020-2035, Document însoțitor 8: *Marginalizare, sărăcie și excluziune în orașele românești.*

⁵ Jan Gehl, *Cities for People*, September 2010.

Figura 3. Măsuri de regenerare urbană a cartierelor din orașele dinamice.



Sursa: autorii.



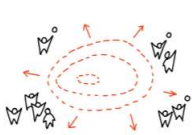

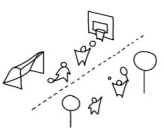

REGENERAREA URBANĂ A SPAȚIILOR PUBLICE REPREZENTATIVE

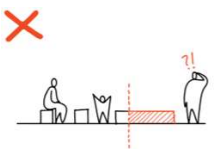

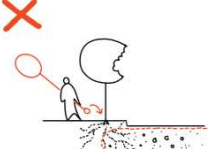

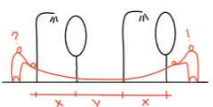

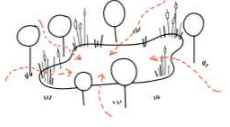
Bune practici de reabilitare a spațiului public

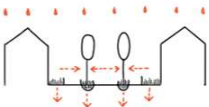

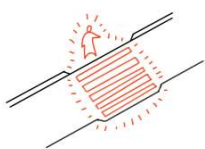
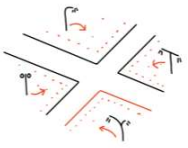

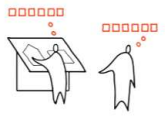
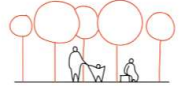
Există o serie de principii pentru amenajarea spațiilor publice, în funcție de destinația acestora. Extragem în tabelul de mai jos măsuri propuse pentru spații publice în general, spațiile verzi, locurile de joacă pentru copii, spații publice în cartiere istorice și spații publice în cartiere noi, referindu-ne la estetică, materialitate, elemente vegetale, elemente edilitare, managementul apelor pluviale sau mobilier urban.

Spațiile publice sunt eminentamente pietonale, cu posibilitatea accesului bicicletelor (diferențiere între deplasarea în viteză și cea lentă a acestora din urmă). Un spațiu public este, de asemenea, definit de calitatea limitelor lui, de felul în care arată clădirile din jur și de cât de mult este construit între aceste limite (în raport cu cât este de deschisă).

Tabel 1. Măsuri propuse pentru spațiile publice de suprafață și cele punctuale

	Ideograme	Măsuri	LJ	ZI	CN	PA	SP
1		Locurile de joacă ar trebui integrate în amenajarea generală a spațiului public	x				
2		Când se alege amplasamentul pentru un loc de joacă, trebuie analizate contextul urban și dorințele locuitorilor	x				
3		Scara amenajărilor trebuie adaptată la context. Proporțiile, zonificarea și capacitatea locului de joacă trebuie să reiasă din caracteristicile sitului ales.	x				
4		Un loc de joacă îngrădit trebuie implementat doar în situațiile în care anumite măsuri de siguranță impun acest lucru.	x				
5		Rolul locurilor de joacă este acela de a încuraja libertatea copilului și autocunoașterea.	x				
6		Pentru a integra comunitatea locală, locurile de joacă trebuie să atragă persoane din mai multe categorii de vârstă. În amenajare, trebuie integrate mese de picnic, jocuri pentru toate vârstele și locuri de ședere.	x				

	Ideograme	Măsuri	LJ	ZI	CN	PA	SP
7		Orice element pentru siguranța traficului trebuie să aibă un caracter urban. Faptul că acestea sunt temporare, nu trebuie să fie o scuză pentru o formă strict utilitară, care nu are un design potrivit.					x
8		Înainte ca infrastructura tehnică să fie plasată sub pământ, este necesar un studiu compozițional și funcțional al spațiului public care urmează să fie modificat.		x	x		x
9		Traseele de utilități subterane trebuie să fie poziționate în funcție de aliniamentele de copaci existente. Ele trebuie să permită plantarea arborilor în viitor, în funcție de caracteristicile fiecărui spațiu public. Rădăcinile trebuie împiedicate să străpungă fâșia plantată și să afecteze zona de siguranță a utilităților. Rădăcinile și infrastructurile tehnice pot fi protejate prin mijloace tehnologice diverse, nu doar prin separarea lor fizică.	x	x	x	x	x
10		Grilajele de scurgere și alte elemente deschise trebuie poziționate cu gratiile perpendiculare pe direcția de mers, nu paralele.					x
11		Pentru a păstra ritmul străzii și aliniamentul de copaci, toate cerințele tehnice pentru iluminatul stradal, liniile aeriene și nevoile biologice ale copacilor trebuie luate în calcul în planurile dedicate infrastructurilor tehnice și de transport.	x	x	x	x	x
12		Managementul apelor pluviale poate fi aplicat în orice spațiu public. Dacă absorbția nu poate fi realizată de străzi, apele pot fi direcționate spre parcurile adiacente.	x	x	x	x	x
13		Orice luci de apă planificat în parcuri sau piese ornamentale cu apă trebuie să ia în considerare managementul apelor pluviale.	x	x	x	x	x

	Ideograme	Măsuri	LJ	ZI	CN	PA	SP
14		Un sistem de canalizare descentralizat necesită un concept integrat de peisagistică în cadrul spațiului public, luând în considerare caracterul local.	x	x	x	x	x
15		Iluminatul stradal trebuie gândit într-un context mai larg, pentru a ține seama atât de aspectele legate de siguranța traficului, cât și de aspectele arhitecturale, urbane și estetice, precum și de efectele obositoare ale iluminării excesive.					x
16		În cazul trecerilor de pietoni, este important ca pietonii să fie iluminați pentru șoferi, și viceversa.					x
17		Proiectarea unei surse de lumină ar trebui aleasă în funcție de caracterul general al zonei. Pentru spațiile de categorii mai importante pot fi utilizate surse de lumină cu aspect fizic diferit față de cele folosite în mod regulat.		x			
18		Dacă designul mobilierului stradal nu face parte din proiectul arhitectural general al unui spațiu, autoritățile locale și alți manageri trebuie să aleagă mobilierul standard dintr-un catalog de mobilier pentru spații publice. În cazul în care un astfel de catalog nu există, el ar trebui elaborat.	x	x	x	x	x
10		Administrațiile locale ar trebui să încerce să standardizeze chioșcurile și să conceapă un design unic pentru diferite mărimi pe care acestea le pot avea		x	x		x
20		Reabilitarea unei străzi trebuie să aibă ca parte integrată reînnoirea aliniamentului. Copacii utilizați în conturarea aleilor trebuie să aibă trunchiul drept, să permită cosmetizare și să reziste la condițiile mai dure din mediul urban. Disponerea corectă a pomilor dintr-un masiv vegetal poate să contribuie pozitiv la crearea unei compoziții, cu coroane intercalate, care să contureze un spațiu public unitar, umbrit.	x	x	x	x	x

Sursă: Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane, Banca Mondială, 2020⁶

⁶ Legendă: LJ – locuri de joacă, ZI – zone istorice, CN – cartiere noi, PA – parcur și spații verzi, SP – orice spațiu public

Regenerarea spațiilor verzi și valorificarea cadrului natural

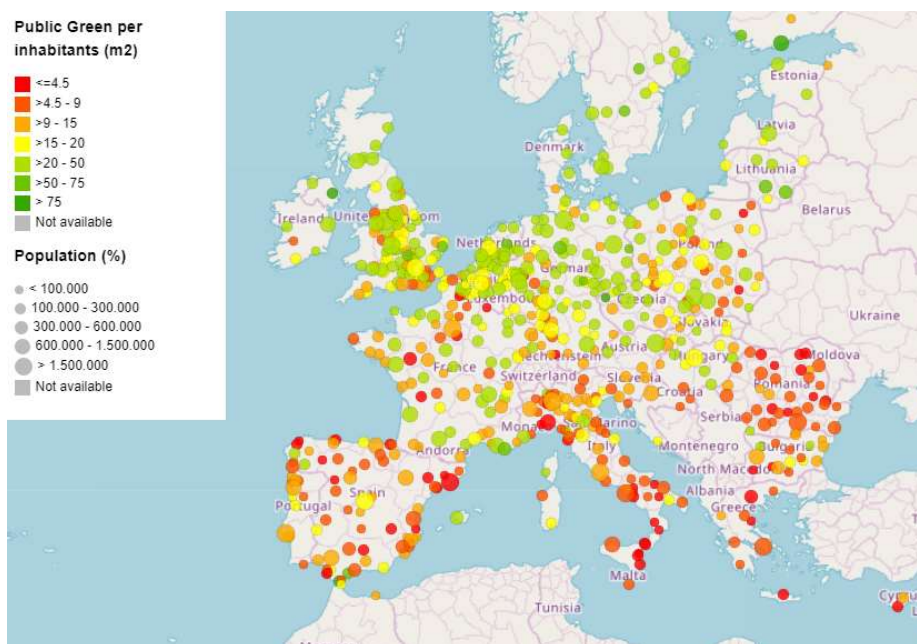
Amenajările de tipul spațiilor verzi sunt importante nu doar pentru rolul lor estetic și în petrecerea timpului liber, dar și pentru impactul pe care spațiul verde îl joacă în crearea unui mediu sănătos și plăcut pentru oameni. Totodată spațiile verzi pot contribui la ameliorarea calității aerului, la combaterea efectului de insula de căldură urbană, la reducerea zgomotului urban sau la managementul riscului de inundații.

Accesul la spații verzi de calitate influențează direct calitatea vieții din oraș, bunăstarea și sănătatea locuitorilor, așadar conservarea și extinderea suprafețelor acoperite cu verdeață și facilitarea accesului tuturor cetățenilor la spații publice verzi, în proximitatea locuinței trebuie să fie o prioritate în dezvoltarea urbană, în ciuda unor eventuale politici de densificare a anumitor zone urbane.

Totodată, infrastructura verde-albastră reprezintă o resursă importantă pentru creșterea calității vieții din orașe, iar municipalitățile ar trebui să acorde mai multă atenție valorificării inteligente a acestor resurse, atât în scopuri recreative dar și în adaptarea la schimbările climatice și combaterea poluării urbane. Adesea pe teritoriul orașelor sau în inelul periurban se află resurse importante de vegetație, situri NATURA 2000 sau lacuri, ce ar trebui privite în ansamblu, ca un ecosistem urban ce pot suplini suprafața de spațiu verde limitată din interiorul cartierelor dense sau lipsa acestora în noile cartiere periurbane.

Conform prevederilor legislative de la nivel național și european, orașele trebuie să dispună de un minim de 26 m² de spațiu verde pe cap de locuitor, prag pe care 73,4% din orașele din România nu îl respectă. Totuși, chiar și în cazul celor care îndeplinesc acest minim, este important de evaluat calitatea acestor spații și din punct de vedere al accesibilității și al dotărilor. În extinderea rețelei de spațiu verde sau regenerarea spațiilor existente, este important să se urmeze principiul accesibilității echitabile, facilitând accesul pietonal al tuturor locuitorilor la un spațiu verde – Politica Urbană a României recomandă setarea unui standard de 15 m² / capita într-o rază de 10 minute de mers pe jos (800 m).

Figura 4. Suprafața spațiului public verde accesibil pe cap de locuitor la nivelul Uniunii Europene



Sursa: JRC – Maes et al, 2019⁷

⁷ European Commission, *Space and the City*, <https://urban.jrc.ec.europa.eu/thefutureofcities/space-and-the-city#the-chapter>

Suprafața spațiilor verzi de care dispune Municipiul Suceava este de 247 ha (2.47 km²), conform datelor puse la dispoziție de INS în 2019, ceea ce înseamnă o medie de 26.81 m² / capita raportat la populația stabilă din 2011 și respectiv 19.72 m² / capita raportat la populația cu domiciliul de la 1 ianuarie 2020. Așadar municipiul Suceava se află la limita îndeplinirii necesarului de 26 m² de spațiu verde pe cap de locuitor stabilit la nivelul Uniunii Europene și ulterior adoptat la nivel național.⁸ Din cele 319 orșae ale României, 234 nu îndeplinesc acest standard, respectiv 35 din cele 41 de reședințe de județ. În ierarhia orașelor din România după suprafața spațiului verde pe cap de locuitor raportată la populația cu domiciliul, Suceava ocupă locul 145 din 319, sub media națională de 25.68 m² / capita, iar printre reședințele de județ se situează în prima jumătate a clasamentului, pe poziția 18 din 41. Pe de altă parte, 294 din cele 319 orașe din România, inclusiv municipiul Suceava, nu îndeplinesc norma recomandată de OMS de 50 m² / capita.

Suprafața parcurilor urbane din Municipiul Suceava este de 21.31 ha, adică 2.31 m² / capita raportat la populația stabilă din 2011, respectiv 1.70 m² / capita raportat la populația cu domiciliul de la 1 ianuarie 2020. Acesta este un indicator ce reflectă mai exact accesul populației la spații publice verzi de calitate, întrucât în suprafața totală a spațiilor verzi intră și proprietăți ce nu pot fi efectiv utilizate ca spațiu public, chiar dacă modul de raportare variază între regiuni și țări. Media spațiului verde accesibil publicului de la nivelul Uniunii Europene este de 18.2 m² conform unui studiu din 2019, toate orașele României incluse în studiu situându-se sub această medie.

În municipiul Suceava au fost identificate 4 parcuri municipale, de o importanță semnificativă pe plan local, prin amplasarea, suprafața sau caracteristicile lor dar și câteva alte grădini și parcuri secundare. Cele patru parcuri municipale, cu o suprafață mai mare de 10,000 m² sunt:

- **Parcul Dendrologic Șipote – Cetate:** este cea mai extinsă zonă verde a orașului, ocupând o suprafață de 393,130 m², cu variații de teren semnificative, zone împădurite și zone înierbate generoase. Începând cu anii '90 acesta a aparținut Direcției Silvice Suceava, având statut de pădure, și nu a făcut parte din intravilanul orașului, astfel nu factorizează în suprafața spațiilor verzi pe cap de locuitor. Acesta are un potențial deosebit de a deveni un loc de recreere și promenadă, însă calitatea mobilierului urban lasă de dorit iar destinația și gestionarea parcului de către Direcția Silvică au limitat investițiile de reabilitare și toaletare dar și reconversia funcțională a pădurii înapoi în utilizarea inițială de parc. Totuși, ca urmare a unui demers de schimb de terenuri între CJ Suceava și Direcția Silvică inițiat în 2016, în 2019 au intrat în administrarea municipiului 105 ha din Pădurea Zamca și 50 ha din Parcul Șipote – trupul Cetate Brădet, unde s-a inițiat procedura de reamenajarea unei zone de agrement pentru care trebuie obținută finanțare europeană.
- **Parcul Central “Profesor Ioan Nemeș”:** localizat în zona centrală, lângă Prefectura Suceava, se întinde pe o suprafață de 17,658 m² și găzduiește Muzeul de Științe ale Naturii și Biserica Sf. Ioan Nepomuk. Acesta are un grad mare de umbră și este amenajat cu alei și mobilier urban generos, fiind unul din cele mai active spații publice din oraș.
- **Parc Universitate:** amplasat în sud-estul orașului, în apropierea Universității și al stadionului Areni, se întinde pe o suprafață de 10,805 m². El dispune de mobilier urban generos, un loc de joacă pentru copii și de o zonă pentru activități sportive.
- **Parcul Curtea Domnească:** este o zonă verde ce se întinde pe 11,171 m², în jurul ruinelor cetății și în apropierea Bisericii Sf. Dumitru. Acest spațiu verde poate fi modernizat și valorificat mai mult în scopuri de socializare și recreere prin montarea de mobilier urban, ca parte a proiectului de regenerare urbană ce vizează ansamblului Curții Domnesti.

⁸ Ordonanța de urgență nr. 114 / 2007 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2005, privind protecția mediului, obligând autoritățile administrației publice locale să asigure din terenul intravilan o suprafață de minimumă de 26 m²/capita.

La acestea se adaugă **Zona de Agrement Tătărași**, ce acoperă o suprafață efectivă de 12,056 ha, din care 30,646 m² înregistrați ca și spațiu verde în Registrul Spațiilor Verzi. Această zonă de agrement oferă spații verzi amenajate și diverse facilități pentru petrecerea timpului liber, respectiv teren de minifotbal și baschet, teren de tenis, teren de minigolf și un loc de joacă pentru copii. Un proiect important vizează consolidarea versantului vestic din zona iazului din parcul de agrement și reabilitarea aleilor și spațiilor deschise din jurul iazului.

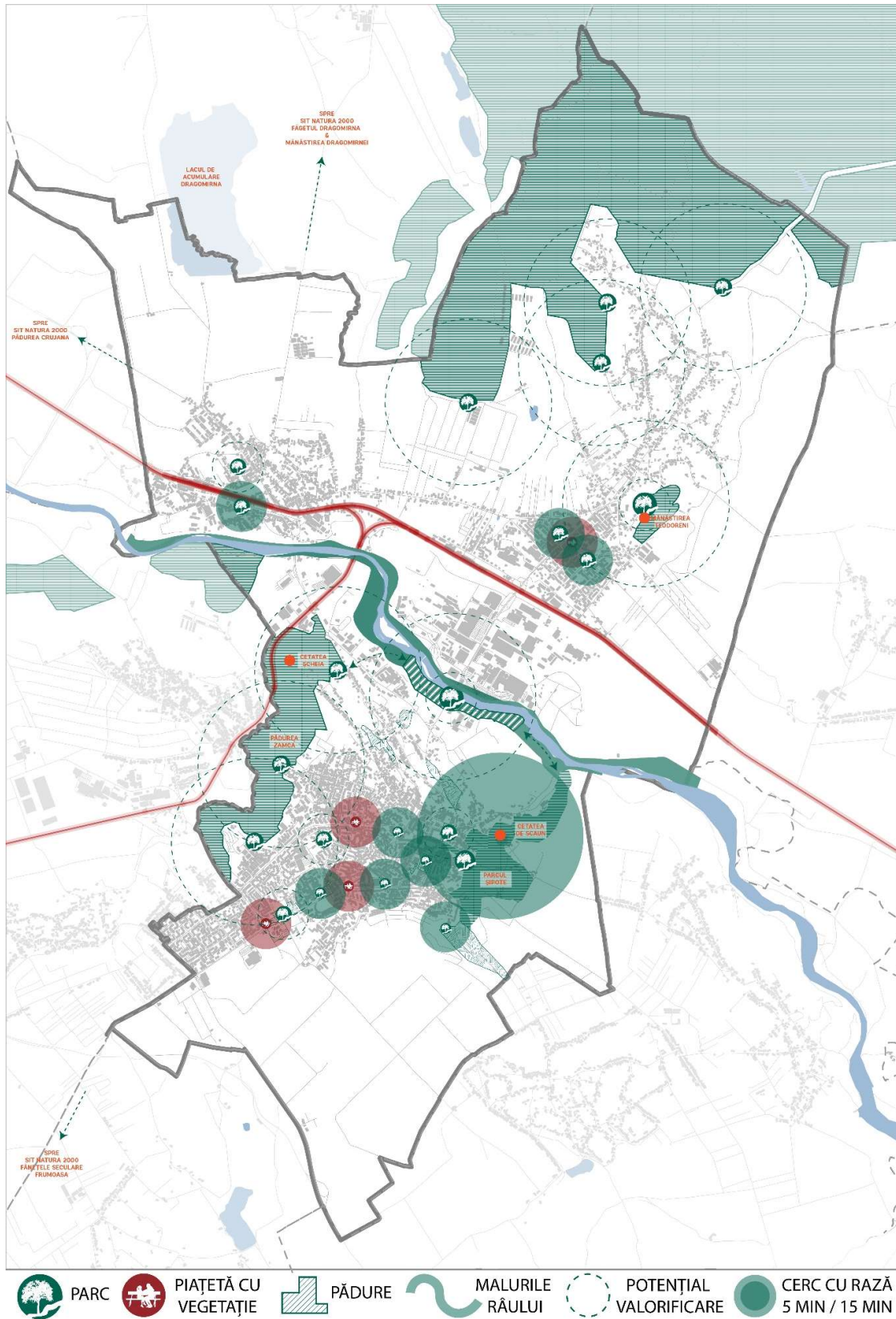
Pe lângă aceste spații publice verzi de tip suprafață (mai mari de 1 ha), mai există diverse **spații verzi punctuale sau piațete și scuaruri amenajate cu gazon și arbuști**, cu un impact pozitiv asupra cartierelor în care se află, ce adesea încorporează locuri de joacă pentru copii sau spații de socializare. Lista comprehensivă a acestora se regăsește în tabelul de mai jos.

Tabel 2. Spațiile verzi punctuale din Municipiul Suceava

Denumire	Suprafață	Cartier	Observații
Parc Prefectură	4,713 m ²	Zona centrală	Piața Steagurilor, amenajat ca o piațetă în jurul statuii „Bucovina Înaripată”.
Parcul “Trei Bărboși” (Palatul de Justiție)	4,809 m ²	Zona centrală	Amplasat lângă palatul de Justiție, este un spațiu activ, fiind amenajat cu mobilier urban pentru odihnă și socializare (bănci, mese de șah).
Parcul “Simion Florea Marian”	1,865 m ²	Zona centrală	Spațiu verde de tip scuar, amenajat cu arbori și verdeață, ce necesită modernizarea mobilierului urban.
Parcul “Vladimir Florea”	2,533 m ²	Zona centrală, Cartierul Mărășești Cartierul Areni	Piațetă amenajată cu arbuști și mobilier urban în fața primăriei.
Parc Areni	1,303 m ²	Zona centrală, Cartierul Mărășești Cartierul Areni	Zonă verde vis a vis de Primărie, ce poate fi activată prin suplimentarea mobilierului urban.
Parc Catedrală	2,155 m ²	Cartierul Zamca Cartierul Mărășești	Piațetă amenajată cu arbuști și mobilier urban în fața Catedralei Nașterii Domnului.
Parc “La Familia” (Bucovina)	431 m ²	Zona Centrală	Între magazinul Bucovina și Sediul PNL.
Parc Romtelecom	1,177 m ²	-	-
Parc Spital	2,154 m ²	-	-
Parcul Gării Ițcani (1 Mai)	6,533 m ²	Cartierul Ițcani	Parcul din fața gării a fost reabilitat în 2003 și este amenajat cu alei, suprafețe verzi gazonate și mobilier urban.
Parc Primărie Burdujeni – Parcul Copiilor	1,330 m ²	Cartierul Burdujeni	Loc de joacă și socializare, betonat parțial, ce dispune de umbra arborilor din aliniamentul stradal.
Parc Intersecția OMV Obcini	4,022 m ²	Cartierul Obcini	Spațiu verde de tip scuar amenajat cu gazon, arbori și arbuști și cu mobilier urban pentru odihnă și socializare.

Sursa: Administrația Domeniului Public Suceava și Registrul Spațiilor Verzi Suceava.

Figura 5. Spațiile verzi existente și suprafețele cu potențial de dezvoltare.



Sursa: Autorii, pe baza datelor din Open Street Maps.

Gradul de accesibilitate al parcurilor principale din municipiul Suceava este de 20.29 minute, acestea fiind concentrate în zona centrală, pe axa Bd. 1 Mai – Str. Ștefan cel Mare – Str. Ana Ipătescu, conturând un coridor ecologic de importanță municipală, ce leagă principalele obiective culturale ale orașului și deservind totodată comunitățile locale din cartierele Centru, Mărășești, Areni și George Enescu. Pe de altă parte, cartierele Ițcani, Burdujeni, Hărbărie, Zamca și Obcini dispun de spații verzi mai limitate, situația fiind mai acută în primele două zone. Totodată, în noile zone de dezvoltare, din localitățile Șcheia, Moara și Ipotești nu au fost concepute spații pentru comunitate. De aceea este importantă elaborarea unei analize a resurselor de spațiu verde neaccesibil și a spațiilor cu potențial de regenerare din interiorul cartierelor (ex. spații acoperite cu garaje) dar și a profilelor stradale, pentru a identifica noi oportunități de extindere a spațiilor verzi de calitate, ușor accesibile tuturor cetățenilor, utilizând principiul accesibilității pietonale de 10 de minute. Această analiză va fi detaliată în secțiunea dedicată regenerării cartierelor, pentru o abordare integrată.

Suprafețele verzi din jurul blocurilor de locuințe reprezintă o resursă importantă în extinderea accesibilității, însumând o suprafață de 799,196 m²⁹, ce poate fi valorificată în scopul amenajării unor spații publice în proximitatea locuințelor, pentru a crește calitatea vieții din cartiere. Aceste spații pot fi valorificate în colaborare cu asociațiile de proprietari și necesită desființarea gardurilor ce înconjoară aceste spații și restricționează accesul locatarilor și transformarea spațiilor în scopuri recreative, prin toaletarea și păstrarea vegetației existente, amenajarea de alei, amplasarea de mobilier urban (bănci, mese de șah, mese ping-pong, coșuri de gunoi, iluminat) și acolo unde este necesar, plantarea de arbori pentru a asigura umbrirea.

Tabel 3. Tipologii de spații verzi în Municipiul Suceava

Cartier	Suprafața Spațiu verde	Parcuri	Scuaruri	Culoare protecție infr.
Cartier Areni	12,70 ha	1,08 ha	6,47 ha	0,23 ha
Cartier Burdujeni	38,64 ha	0 ha	20,27 ha	6,06 ha
Cartier George Enescu	23,43 ha	3,62 ha	12,4 ha	0,14 ha
Cartier Ițcani	8,39 ha	0 ha	0,86 ha	1,15 ha
Cartier Mărășești	6,87 ha	0 ha	5,33 ha	0,31 ha
Cartier Obcini	14,05 ha	0 ha	11,31 ha	0,53 ha
Cartier Zamca	4,96 ha	0 ha	4,10 ha	0 ha
Centru	15,86 ha	2,88 ha	10,31 ha	0,47 ha
Zona Industrială Traian Vuia	6,04 ha	0 ha	1,22 ha	1,62 ha

Sursa: Registrul Spațiilor Verzi Suceava

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. Lacul de Acumulare Dragomirna, poate fi de asemenea valorificat în scopul activităților de promenadă, agrement și pescuit.

Relația orașului cu râul Suceava a fost până acum neglijată însă ea reprezintă o oportunitate cu potențial de regenerare ce va avea un impact la nivel municipal, în creșterea atractivității orașului și a calității vieții locuitorilor. Râul Suceava se poate transforma dintr-o barieră fizică între zona de locuințe și zona industrială și de servicii, în elementul de legătură, care să aducă această zonă neprietenoasă din mijlocul orașului mai aproape de scara umană. Proiectul de regenerare urbană a malurilor râului în dreptul podului Suceava poate reprezenta punctul de plecare spre valorificarea integrată a zonei.

⁹ Direcția Domeniul Public Suceava.

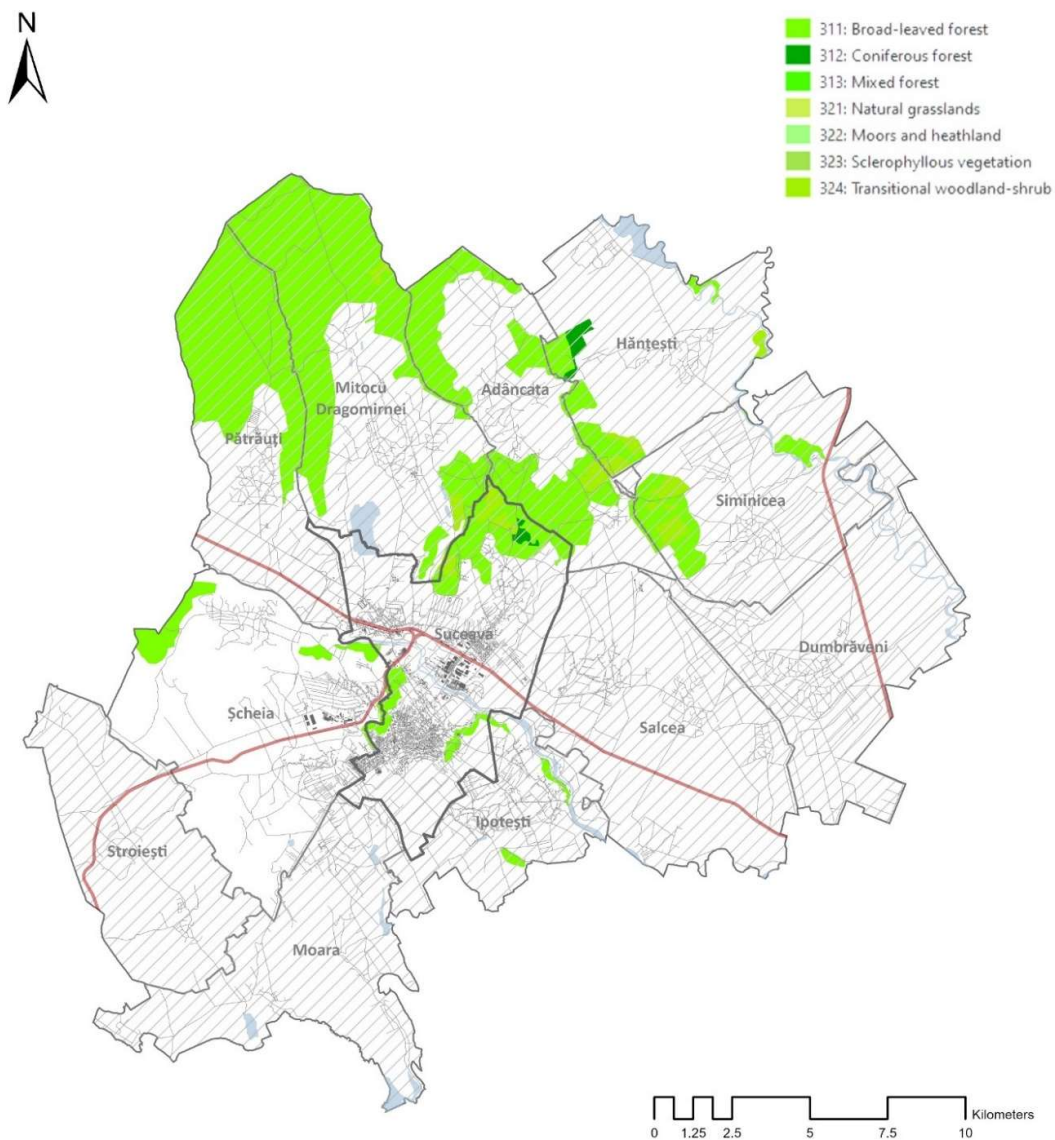
Tabel 4. Oportunități de valorificare a resurselor naturale din Municipiul Suceava.

Zonă cu potențial de regenerare	Recomandările aferente
<p>1. <u>Parcul Dendrologic Șipote-Cetate</u></p> <p>Potențial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creșterea calității spațiilor publice reprezentative ale Sucevei. • Facilitarea deplasărilor nemotorizate între monumentele istorice din zona centrală. • Creșterea accesibilității la spațiu verde din noile zone rezidențiale din localitatea Ipotești. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Intervenții de reamenajare a aleilor și de modernizare a mobilierului urban și a iluminatului public din Parcul Șipote - Cetate. 2. Crearea unui traseu pietonal care să faciliteze deplasările nemotorizată între Mănăstirea Sf. Ioan, Cetatea de Scaun și Biserica Sf. Gheorghe Mirăuți prin reabilitarea unui fost traseu de pelerini. 3. Conectarea prin piste de biciclete și alei de alergare / promenadă, de noile zone rezidențiale din localitatea Ițcani. Cartierul Lisaura se află la o distanță în linie dreaptă de 800 m față de Cetatea de Scaun a Sucevei, însă acum, accesul se poate face doar pe DC69, pe un drum de 2 km, neamenajat pietonilor.
<p>2. <u>Pădurea Zamca</u></p> <p>Potențial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Extinderea rețelei de spații verzi cu o suprafață mai întinsă de 10 ha, la nivelul municipiului. • Creșterea accesibilității pietonale la spațiu verde din cartierele Obcini, George Enescu, Zamca și localitatea Șcheia. • Facilitarea deplasărilor nemotorizate din localitatea Șcheia spre stațiile de transport public din oraș. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Amenajarea de alei pietonale, piste de biciclete și de alergare prin Pădurea Zamca și dotarea cu iluminat public și mobilier urban pentru recreere. 2. Valorificarea și facilitarea accesului înspre situl arheologic Cetatea Șcheia și Mănăstirea Zamca. 3. Conectarea prin piste de biciclete și alei de promenadă prin Pădurea Zamca, a localității Șcheia de cartierele din vestul municipiului Suceava și stațiile de transport public. De exemplu, printr-un traseu direct prin pădure, estul localității Șcheia se află la 1 km – mai puțin de 15 min de mers pe jos, de stația Casa de Pensii din Șcheia iar S-E localității (parcul logistic / retail).
<p>3. <u>Malurile Râului Suceava</u></p> <p>Potențial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Extinderea spațiului public verde, cu suprafețe mai întinse de 10 ha, de importanță municipală. • Prin valorificarea zonelor inundabile, se vor crea spații publice verzi care să deservească zone cu un deficit în acest sens, precum cartierul Ițcani. • Facilitarea conexiunilor nemotorizate între cartierele vestice ale Sucevei (Ițcani – Hărbărie – Zamca), rezolvând un punct vulnerabil în conexiunea nemotorizată din oraș – Gara Suceava. • Conectarea Pădurii Zamca de Parcul Șipote Cetate, printr-o centură verde propice activităților de agrement. • Conectarea malurilor râului cu fosta zonă industrială, crescând gradul de permeabilitate al acesteia. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Facilitarea conexiunilor pietonale / velo spre noua zonă de agrement propusă de-a lungul malului stâng al râului Suceava. Calea Unirii, principala axă de conexiune dintre cele trei fragmente ale orașului, este o arteră intens circulată, ce nu dispune de un spațiu pietonal sigur și plăcut și poate duce la izolarea zonei de agrement între două zone cu caracter industrial. Așadar, se recomandă: <ol style="list-style-type: none"> a. Conectarea zonei de agrement cu cartierul Hărbărie și stabilirea unui traseu pietonal prin cartierul Hărbărie, spre centru. b. Separarea mijloacelor de transport nemotorizat, în zona podului Sucevei, prin introducerea unei pasarele pietonale dinspre Iulius Mall / Bazar, spre zona de agrement. 2. Amenajarea malurilor râului dincolo de zona de intervenție, prin transformarea zonelor inundabile în spații de agrement. Puncte cheie: sudul cartierului Ițcani, Pădurera Zamca – malurile apei – Parcul Șipote – Cetate, Hărbărie.

Totodată, în jurul Municipiului Suceava există resurse bogate de pădure - 1210.13 ha în raza de 5 km și 938.12 ha în raza de 10 km și cinci arii naturale protejate (NATURA 2000) cu potențial de valorificare atât în creșterea calității vieții, cât și în scopuri turistice – Rezervația Pădurea Crujana în Pătrăuți, Rezervația Făgetul Dragomirna în Mitocu Dragomirnei, Fânețele seculare Frumoasa din comuna Moara, și ariile protejate Siretul Mijlociu – Bucecea și Acumulările Rogojești – Bucecea, din comuna Hăntêști.

Pădurile din nordul orașului, de la limita teritorială cu localitățile Adâncata, Mitocu Dragomirnei și Pătrăuți pot constitui un pol de atracție la nivelul întregii zone urbane funcționale, pot facilita accesul către Manastirea Dragomirna și pot deservi cartierele Aleea Dumbărvii și Burdujeni Sat, ce momentan nu sunt deservite de nici un spațiu public. De asemenea, dealurile din spatele Mănăstirii Teodorenii pot fi amenajate cu trasee de promenadă.

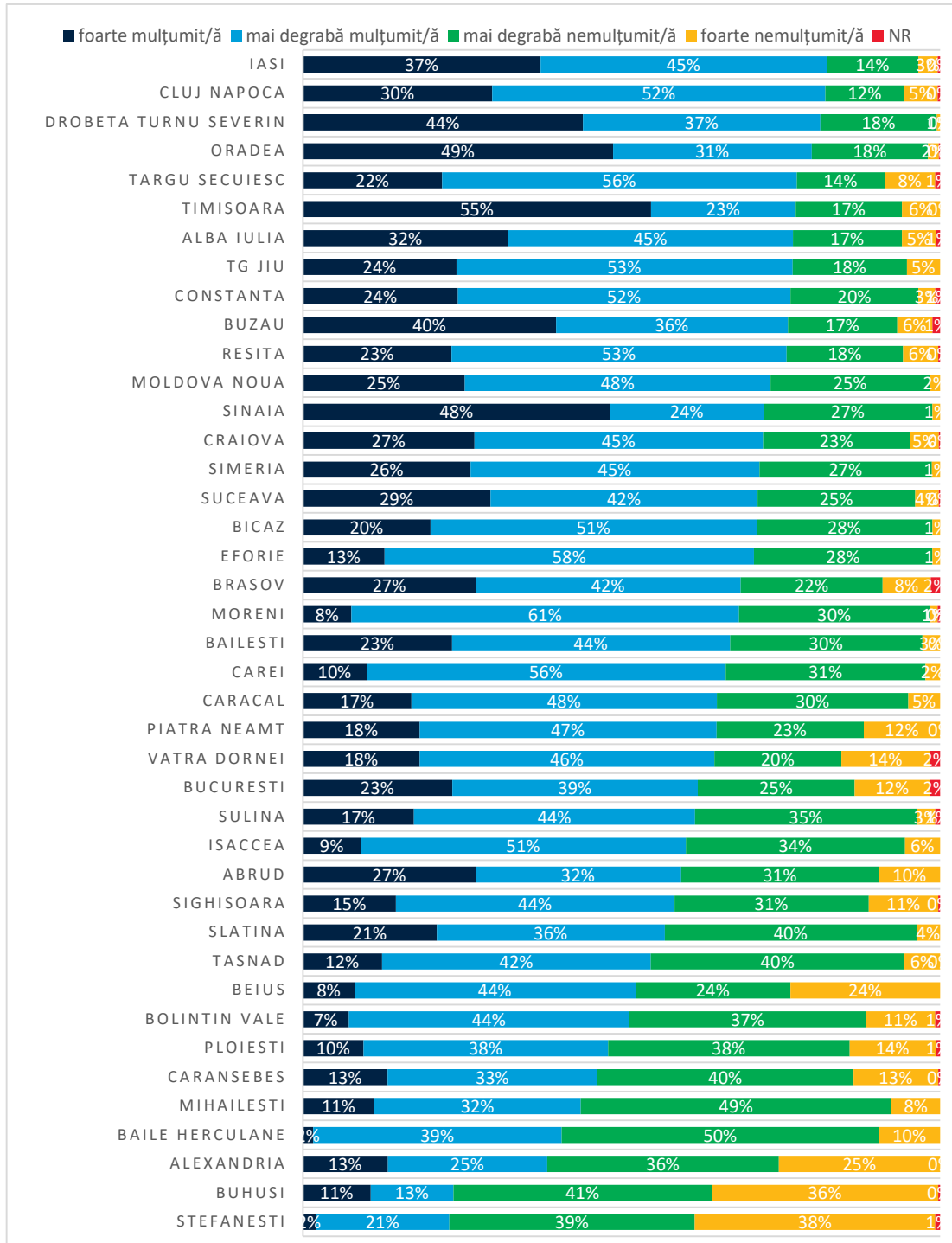
Figura 6. Resursele verzi și albastre din Zona Urbană Funcțională Suceava.



Sursa: Autorii, pe baza datelor din Corine Land Cover

Gradul de satisfacție al cetățenilor municipiului Suceava cu privire la spațiile verzi, analizat în cadrul Barometrului Urban realizat în cadrul proiectului prin care este elaborată Politica Urbană a României, a indicat că un **procent de 71% din populație este mulțumită sau mai degrabă mulțumită**, în timp ce doar 4% s-au declarat foarte nemulțumiti, astfel Suceava clasându-se pe locul 15 din 41 de orașe analizate.

Figura 7. Cât de mulțumiți sunteți de spațiile verzi, precum parcurile și grădinile din orașul dvs.....[orașul dvs.]-comparație



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

Regenerarea spațiilor liniare – principalele coridoarele de mobilitate

Spațiile publice liniare cuprind atât spațiile dedicate activităților de promenadă și *loisir*, precum zonele pietonale reprezentative, malurile amenajate ale râurilor sau porțiunile din bulevarde amenajate cu mobilier urban, cât și toate străzile orașului, ce în esență sunt spații publice, chiar dacă prea puține sunt valorificate.

Străzile au potențialul de a fi reconfigurate, astfel încât ele să stimuleze activitatea economică, să faciliteze un mediu sigur și plăcut pentru promenadă sau alte deplasări nemotorizate, să fie coridoare ecologice și chiar să funcționeze ca un spațiu public propriu-zis, prin implementarea unor politici de partajare sau prin amenajarea trotuarelor cu mobilier urban. Măsurile de regenerare urbană a acestor spații ar trebui să urmărească concomitent următoarele direcții de acțiune:

- **îmbunătățirea calității spațiilor publice liniare reprezentative**, precum aleile pietonale, ca parte integrată a regenerării zonelor centrale sau a coridoarelor verzi;
- **regenerarea principalelor coridoare de mobilitate de importanță municipală**, îmbunătățind conectivitatea în mediul urban și schimbând paradigma prioritizării modurilor de deplasare, de la autoturism, la pieton și mijloacele nemotorizate: pieton > biciclist > transport în comun > autovehicul personal;
- **reconfigurarea străzilor din cartierele de locuit**, facilitând deplasările pietonale, partajarea străzilor și dinamizarea fațadelor și a activităților de la parterul blocurilor – măsurile vor fi elaborate în capitolul dedicat regenerării integrate a cartierelor.

La nivelul orașelor din România există pentru categorii de străzi, în funcție de intensitatea traficului auto și a rolului pe care îl au în structura tramei stradale și a orașului. Fiecare categorie în parte prezintă diferite oportunități și limitări pentru regenerarea urbană, însă o caracteristică dominantă a acestora, în momentul actual, este orientarea cu prioritate a măsurilor și intervențiilor către confortul automobilului, în detrimentul pietonilor și al celorlalte mijloace de transport.

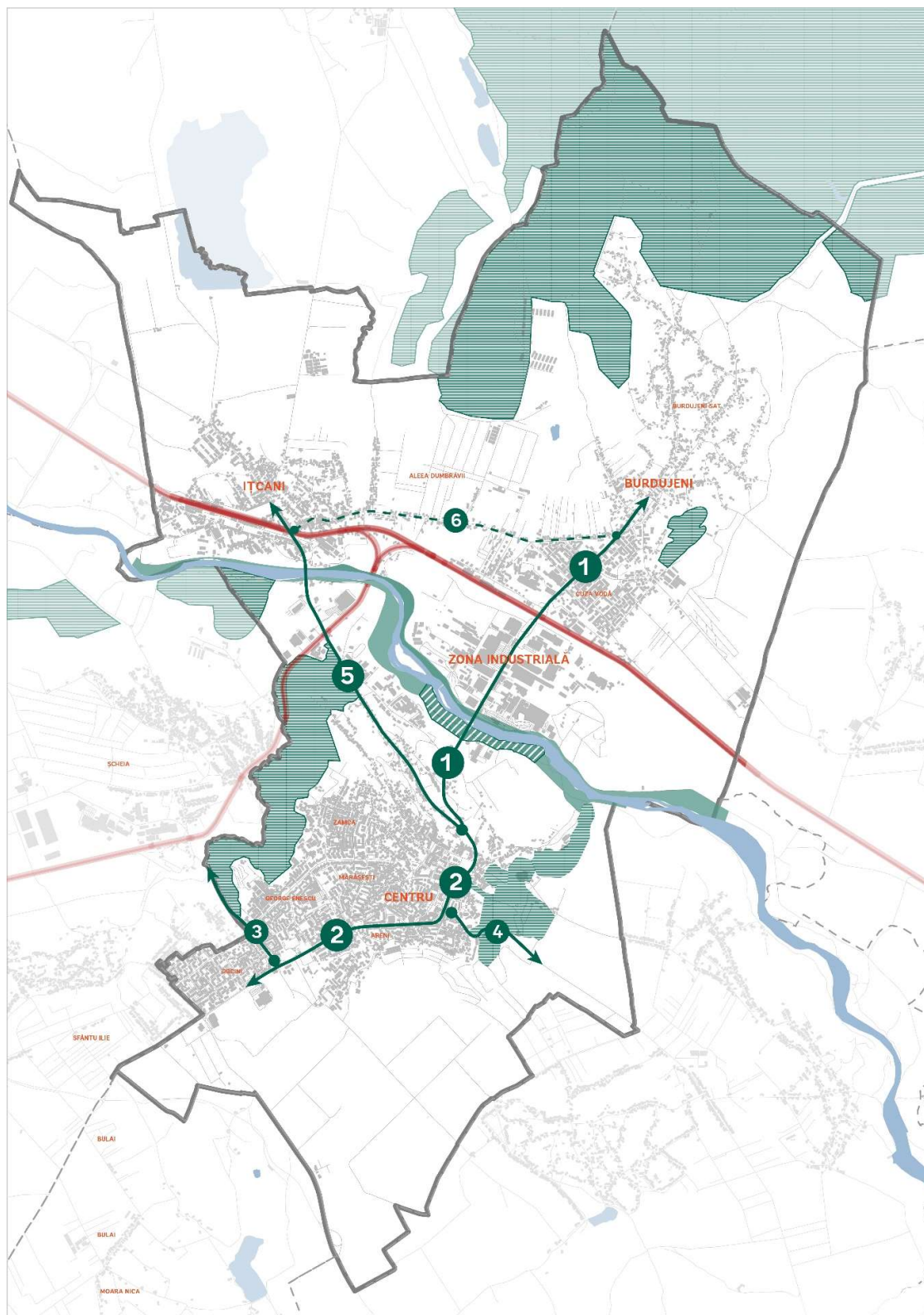
- Străzile de categoria I – magistralele;
- Străzile de categoria a II-a – de legătură;
- Străzile de categoria a III-a – colectoare;
- Străzile de categoria a IV-a – de folosință locală;

Străzile din categoriile I și II au un rol important în conectivitatea de la nivelul municipiului, preluând fluxurile majore ale orașului și asigurând conexiunea între zonele funcționale și de locuit și fiind suprapuse de regulă cu principalele coridoare de transport în comun. Adesea ele coincid cu artere importante pentru activitatea economică a orașului și pentru conectarea principalelor spații publice sau obiective culturale, așadar necesitând o atenție sporită asupra siguranței și confortului pietonilor sau bicicliștilor. O stradă configurată cu atenție pentru scara umană, cu vegetație, iluminat public adecvat și mobilier urban, va avea un impact pozitiv asupra activității economice și va deveni un spațiu pentru promenadă și socializare.

Dimensiunea economică și dimensiunea socială se consolidează reciproc, însă ambele sunt condiționate de calitatea amenajării spațiului public - o stradă cu magazine, dar neprietenoasă circulației pietonale, ori una amenajată cu grijă pentru pieton însă căreia îi lipsește mixitatea funcțională nu va genera fluxul pietonal necesar pentru ca activitatea economică să prospere. O stradă sigură, cu spații pentru odihnă și socializare și cu diversitatea economică, va fi mereu atractivă și va avea un mare potențial economic.

Este necesară o schimbare de paradigmă în prioritizarea mijloacelor de transport, printr-o abordare axată în primul rând pe scăderea dependenței față de automobil și facilitarea transportului public și al mijloacelor nemotorizate de deplasare, pentru a atinge obiectivele sustenabilității și rezilienței și a construit un oraș verde, cu spații publice de calitate.

Figura 8. Principalele coridoare de mobilitate de la nivelul Municipiului Suceava.



1. CALEA UNIRII

2. STR. ANA IPĂTESCU - BD. 1 MAI

3. CALEA OBCINELOR

4. STR. MITROPOLIEI - STR. PARCULUI


5. STR. CERNĂUȚI - STR. G. A. GHICA

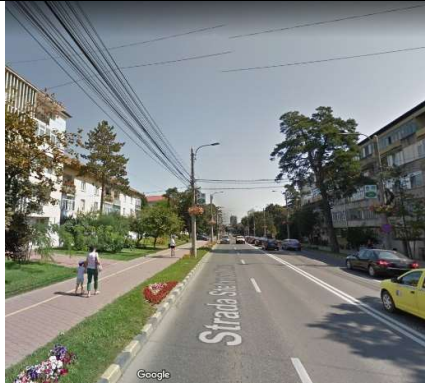
6. STR. GREORGHE DOJA

Sursa: Autorii, pe baza analizei Space Syntax și hartă suport din Open Street Maps.

Această secțiune analizează oportunitățile de regenerare a principalelor artere din Municipiul Suceava, cele ce joacă un rol important în conectarea cartierelor de zona centrală și principalii atractori. Tabelul de mai jos sintetizează recomandările punctuale pentru coridoarele de importanță ‘globală’ identificate prin analiza Space Syntax și ilustrate în harta de mai jos.

Tabel 5. Străzi cu grad mare de accesibilitate la nivel global (1.2 km – 15 min), de importanță municipală

Zonă cu potențial de regenerare	Recomandările aferente
<p>1. Calea Unirii</p> <p>Potențial de regenerare:</p> <p>Principala legătura N-S, important în valorificarea potențialului de dezvoltare economică și reurbanizare a fostei zone industriale, dar și în conectarea cartierelor Ițcani și Burdujeni de zona centrală.</p>	<p>1. Facilitarea legăturilor pietonale alternative în punctele de interes, acolo unde gradul de permeabilitate este redus, ca de ex. Podul Sucevei - Uzina de Cultură, viitoarea zonă de agrement, Iulius Mall și în refuncționalizarea fostei zone industriale spre o mixitate de funcțiuni.</p> <p>2. Creșterea calității spațiului pietonal în segmentul ce parcurge cartierul Burdujeni (Cuza Vodă), pt. a susține în siguranță activitățile economice.</p>
<p>2. Str. Ana Ipătescu - Bd. 1 Mai</p> <p>Potențial de regenerare:</p> <p>Arteră importantă pentru zona centrală ce face legătura între cele două nuclee, cel cultural / istoric și cel administrativ, ce generează</p> <p>Starea actuală:</p> <ul style="list-style-type: none"> + activitate comercială la parterul blocurilor + trotuare în stare bună + zona umbrită, amenajarea cu gazon și flori + mixitate funcțională și puncte de interes importante + culoar ecologic – conectează principalele parcuri și zone de socializare - traficul intens (4 benzi) - piste de biciclete amenajate pe trotuar - lipsa mobilierului urban pentru socializare și odihnă - lipsa unei imagini unitare a clădirilor de locuințe și a mobilierului urban (ex. stații autobuz, chioșcuri) 	<p>1. Calitatea spațiului public și a elementelor de design urban: Amenajarea de spații pentru odihnă și socializare, prin introducerea unor elemente de mobilier urban în scuarurile și zonele verzi din fața blocurilor, sau prin regândirea unor elemente existente folosite informal (ex. marginile de beton ale jardinierei pot fi acoperite cu lemn pentru a crea locuri de stat jos mai prietenoase).</p>  <p>2. Regenerarea blocurilor conform unei viziuni unitare – utilizând o schemă de culoare, o abordare uniform în tratarea balcoanelor etc. Încurajarea reconversiei parterurilor blocurilor pentru intensificarea și diversificarea activităților comerciale, conform unei imagini unitare (ex. ghid de bune practici și identitate vizuală).</p>



3. **Str. Nicolae Bălcescu**

Potențial de regenerare:

Arteră importantă ce străbate Centrul Civic al Sucevei pe direcție E-V, trece prin zona pietonală (Str. Ștefan cel Mare - esplanada Casei de Cultură) pe care o desparte în două, are potențialul de a integra mai bine punctele de interes din zonă și a valorifica mai bine fluxul pietonal pentru stimularea activităților comerciale.

Starea actuală:

- + activitate comercială diversificată și obiective culturale de o parte și de alta
- + amenajarea intersecțiilor prietenos circulației pietonale (scururi de trecere ample etc.)
- + identitatea vizuală unitară a clădirilor de blocuri din piața centrală
- alăturarea traficului și mașinilor parcate cu activitățile comerciale și recreative, scade calitatea spațiului public din zona esplanadei
- întrerupe fluxurile pietonale spre Curtea Domnească și segmentul de N al zonei pietonale iar trecerile de pietoni frecvente, necesare pentru fluxul pietonal, creează congestie în trafic
- calitatea spațiului public scade odată ce ne îndepărtăm de intersecția cu Str. Ștefan cel Mare

1. **Reamenajarea Str. Nicolae Bălcescu ca spațiu pietonal (sau partajat).** Redirecționarea traficului motorizat va facilita accesibilitatea între cele două sectoare ale străzii pietonale Ștefan cel Mare, astfel obținând o zonă pietonală continuă, ceea ce va stimula activitățile comerciale și recreative.



2. **Reabilitarea clădirilor de blocuri** ce înconjoară spațiul pietonal, conform unei viziuni unitare care să pună în valoare elementele arhitecturale specifice acestora. Limitarea intervențiilor proprietarilor asupra fațadelor blocurilor, care să vină în contradicție cu specificul arhitectural al acestora.
3. **Reamenajarea spațiului public din fața blocului 10** – intersecția cu Str. Mihai Viteazul, printr-o abordare incluzivă, care să permită accesul persoanelor cu dizabilități sau a celor cu cărucioare pentru copii.



4. Calea Obcinelor

Potențial de regenerare:

Artera principală ce leagă cartierele Areni, Obcini și George Enescu dar și Șcheia de oraș, concentrează principalele activități economice și comerciale din aceste cartiere. Îmbunătățirea calității spațiului pietonal poate facilita mobilitatea pietonală în zonă.

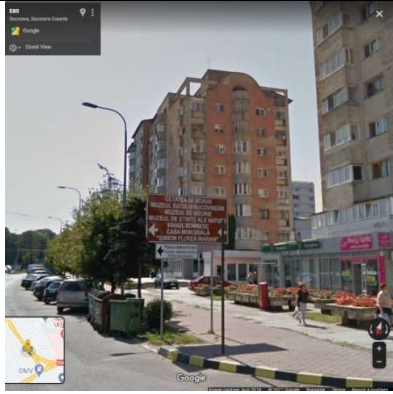
Starea actuală:

- + retrageri mari ale clădirilor față de bulevard, cu diverse tipuri de amenajări (zone terasate, zone amenajate cu jardiniere cu flori, grădini de bloc)
- + activitate comercială de-a lungul bulevardului – magazine de proximitate, farmacii, bănci
- + proximitate față de pădurea Zamca
- frecvența scăzută a trecerilor de pietoni
- volumul mare de trafic (4 benzi)
- suprafața pietonală este fragmentată și sufocată de mașini parcate (amenajate sau ilegale),
- lărgimea efectivă a trotuarului este mică (piste de biciclete pe trotuar, spațiul rămas fragmentat de stâlpi de iluminat / obstacole etc.)
- spațiile verzi din jurul blocurilor nu sunt valorificate, deși sunt în stare bună (ex. sunt închise cu gard)
- +/- țesut urban continuu/nefragmentat în zona de legătură cu Șcheia, distanța 20 min, lipsa mixității funcționale, gradul scăzut de accesibilitate nemotorizată

1. **Elaborarea unei strategii pentru managementul parcarii, la nivel de cartier,** pentru reorganizarea locurilor de parcare astfel încât să se obțină o utilizare eficientă a resurselor generoase de spațiu deschis de pe bulevard, permițând valorificarea lor în scopuri recreative. Calea Obcinelor fiind o arteră intens circulată, este importantă separarea zonelor pietonale și a activităților recreative de trafic.



2. **Creșterea gradului de accesibilitate nemotorizată,** prin asigurarea lățimii minime a trotuarului, amenajarea unor piste pentru biciclete care să corespundă standardelor – acum ele sunt trasate pe trotuar. Spațiile terasate din fața magazinelor (cu trepte) trebuie regândite astfel încât să fie respectat principiul incluziunii și să fie posibil accesul tuturor, în toate anotimpurile – persoane cu dizabilități, vârstnici, părinți cu cărucioare pentru copii.
3. **Calitatea spațiului public și a elementelor de design urban:** retragerea mare a clădirilor față de bulevard permite amenajarea acestei zone sub forma unui spațiu public liniar, cu spațiu pietonal și activități de socializare.
4. **Stimularea diversificării spațiilor comerciale existente la parterul blocurilor cu cafenele, restaurante:** spațiul permite amenajarea de terase și cafenele, fără a limita accesibilitatea pietonală, iar investițiile în calitatea spațiului public vor stimula diversificarea funcțiilor iar la rândul lor, ele vor contribui la conturarea unui spațiu de promenadă.
5. **Regenerarea blocurilor conform unei viziuni unitare** – utilizând o schemă de culoare, o abordare uniform în tratarea balcoanelor etc. Valorificarea grădinilor din fața acestora ca spațiu pentru comunitate: permiterea accesului (acum sunt închise cu gard) amenajarea cu mobilier urban / alei.



5. **Str. Cernăuți – Str. Grigore Alexandru Ghica**
(segment zona Gării Ițcani – Podul Unirii)

Potențial de regenerare:

Axă ce leagă cartierul Ițcani/Gara, de zona centrală, prin cartierul Hărbărie dar și principala cale de acces spre zona logistică / retail dintre acestea (Selgros).

Starea actuală:

- + Cartierul Hărbărie: țesut urban cu caracter inedit, zonă bogată în vegetație
- Str. Cernăuți: grad mic de accesibilitate pietonală: trotuare înguste, cu obstacole, pavaj degradat, lipsa rampelor la trecerile de pietoni, mașini parcate de trotuar
- Str. Cernăuți: lipsa punctelor de interes de-a lungul străzii (activităților comerciale / a serviciilor), număr mare de clădiri abandonate / în stare de degradare
- Zona Gării: accesibilitatea și integrarea cu mijloacele de transport în comun în zona Gării Ițcani, este deficitară (transfer între stațiile Pasarela (30) și Pasaj CFR (5,28))

1. **Creșterea gradului de accesibilitate pietonală în cartierul Hărbărie, pe Str. Cernăuți:** se poate stimula revitalizarea unei zone în declin și se poate valorifica relieful atipic al cartierului (Drumul Serpentinilor, vegetație bogată, pante abrupte, mici platouri).

2. **Creșterea gradului de permeabilitate pietonală și a legăturilor dinspre Str. Cernăuți spre cartier,** poate stimula apariția activităților economice care să crească accesul la servicii de cartier – regenerare dar și adaptarea pentru nevoile unei populații în curs de îmbătrânire, cartierul fiind o veche zonă de case a orașului.

3. **Regenerarea spațiului pietonal în zona Gării Ițcani – Podul Unirii –** astfel se poate asigura mobilitatea pietonală sigură în zona gării, legătura pietonală peste liniile de cale ferată și integrarea mai bună a mijloacelor de transport în comun (Gara Ițcani – Liniile 30 (stația Pasarela) – liniile 5, 28 (stația CFR) în zona pasarelei. De asemenea, având în vedere traficul pietonal generat de schimburile intermodale, în zonă ar putea fi încurajate activitățile economice, care să deservească și comunitatea locală.

6. **Str. Mitropoliei – Str. Parcului**

Potențial de regenerare:

Principala cale de acces auto spre două obiective cheie ale Sucevei – Cetatea de Scaun și Mănăstirea Sf. Ioan, este totodată una din cele două rute de acces către comuna în expansiune Ipotești.

Având în vedere potențialul amenajarea unor trasee pietonale prin Parcul Șipote-Cetate și volumul de trafic auto, această rută nu este vizată pentru intervențiile de regenerare urbană a spațiului public.

Această cale de acces dispune de o alee pietonală la marginea pădurii, în dreptul parcului Șipote, separată de trafic pe anumite porțiuni și amenajată cu mobilier urban, ce ar trebui legată mai bine cu traseele prin pădure (ex. semnalizarea mai bună a traseelor în punctul de intersecție). Această rută poate facilita conexiunea dinspre parcul de agrement Tătărași și estul cartierului Areni – dar este necesară creșterea accesibilității pietonale pe Str. Brădetului.

Regenerarea zonei centrale și a zonelor construite protejate

Zonele istorice, cele protejate și centrele civice ale orașelor au un rol important în consolidarea identității locale, prin autenticitatea și bogăția lor arhitecturală, fiind elemente ce trebuie protejate și valorificate. Tot în zona centrală se regăsesc de regulă principalele spații publice reprezentative ale orașului, precum piețele publice și străzile pietonale, concentrând astfel activități economice și recreative ce conferă dinamism vieții publice.

Calitatea spațiilor publice este esențială atractivității zonei centrale, atât pentru activități de *loisir* orientate spre localnici, cât și pentru turiști. Calitatea clădirilor, a spațiilor publice și conexiunile facile între acestea sunt importante în valorificarea zonelor istorice și a specificului cultural în scopuri turistice, dar și în crearea unui mediu atractiv pentru investitori. Pentru a proteja specificul locului, este necesar să se reglementeze și să se implementeze măsuri care să asigure respectarea contextului arhitectural în intervențiile și construcțiile viitoare. Jan Gehl identifică următoarele elemente esențiale unui spațiu public de calitate, care să dinamizeze viața publică¹⁰:

- **Siguranța – Protection**
 - Protecția față de traficul auto
 - Siguranța spațiului public (prevenirea criminalității)
 - Protecția împotriva elementelor senzoriale neplăcute (ploaie, vânt, arșiță)
- **Confortul – Comfort**
 - Spațiu potrivit pentru promenadă
 - Spațiu potrivit pentru staționare (staying & standing)
 - Spațiu potrivit pentru a sta jos
 - Spațiu potrivit pentru a observa mediul înconjurător
 - Spațiu potrivit pentru a interacționa (hearing & talking)
 - Spațiu potrivit pentru joacă și recreere
- **Calitatea spațiului public / Plăcerea – Enjoyment**
 - Spațiu dimensionat la scara umană
 - Valorifică aspectele pozitive ale climatului (soare, umbră etc.)
 - Calitățile estetice

Piețele tradiționale ale zonelor istorice și compacte ale unui oraș, definite de clădirile care le înconjoară, sunt, de obicei, printre spațiile publice de cea mai înaltă calitate. Calitatea unei piețe este, de asemenea, dependentă de proporțiile ei (de exemplu raportul suprafeței și al înălțimii clădirilor din jur). Adesea, spațiile publice (re)gândite în perioada socialistă nu au fost concepute la o scară umană, ci ca spații deschise întinse, care creează un mediu ostil pentru activitățile recreative. Structurile de dimensiuni reduse, mobilierul urban și copacii pot crea o tranziție plăcută de la nivelul străzilor până la înălțimile clădirilor din jur. Totodată, ar trebui să existe o conectivitate pietonală continuă în interiorul și între spațiile publice, deoarece barierele în calea mișcării naturale a pietonilor fragmentează spațiul public, reduc dinamismul spațiilor izolate și au un impact negativ asupra percepției calității spațiului public.

Zona centrală a municipiului Suceava concentrează principalele spații publice și obiective culturale ale municipiului, iar în ultimii ani s-a aflat într-un proces continuu de regenerare urbană, fiind reamenajate o serie de spații publice și pietonale. Țesutul urban al zonei centrale din Suceava a fost puternic modificat în perioada comunistă, principalele spații publice din prezent având amprenta arhitecturală și urbanistică specifică perioadei – Espalanada Casei de Cultură a Sucevei și zona pietonală a Str. Ștefan cel Mare. Acestea au avantajul de a fi spații multifuncționale, ce permit organizarea diverselor evenimente culturale, însă în afara ocaziilor speciale, calitatea spațiului public poate fi crescută prin intervenții punctuale asupra detaliilor urbanistice și a mobilierului urban, care să readucă aceste spații la scara umană.

¹⁰ Gehl Institute, The Public Life Diversity Toolkit 2.0, 2016

Gradul de accesibilitate al centrului este important, având în vedere că aici sunt concentrate majoritatea spațiilor recreative și culturale. În Municipiul Suceava, 38% din populație se află la o distanță de cel mult 15 minute de mers pe jos de zona centrală – Primăria Suceava, raportat la populația stabilă determinate la ultimul recensământ (2011). Mai mult, 12% din populație se află la 20 de minute de centru, 8% la 30 de minute, însă 39% se află la o distanță mai mare sau egală cu 60 de minute, cu un grad de accesibilitate redus. Structura urbană fragmentată a Sucevei, face ca un procent semnificativ din populație să se afle la o distanță însemnată de zona centrală, cu precădere locuitorii cartierelor Burdujeni și Ițcani, acolo unde se simte nevoia clădirii unor centre de cartier, care să includă spații publice, activități recreative și funcțiuni comerciale și culturale, care să deservească comunitățile locale.

Conform datelor puse la dispoziție de Ministerul Culturii, Suceava are un număr de 85 de monumente de patrimoniu, printre acestea fiind 45 monumente de interes național sau universal (52,9%) și 40 de monumente de interes local (47,7%). Din punct de vedere structural, monumentele se împart în patru categorii în funcție de natura lor, iar la nivelul municipiului Suceava ele se împart astfel:

- 9 (10,6%) monumente de arheologie - de tip I
- 67 (78,8%) monumente de arhitectură - de tip II
- 9 (10,6%) monumente memoriale și funerare – de tip IV

Monumentele istorice din municipiul Suceava sunt cu preponderență legate de istoria medievală a orașului și de patrimoniul religios al acestuia. Potențialul turistic al acestora ar putea fi valorificat prin stabilirea unor trasee pietonale care să le lege. Printre cele 85 de monumente se remarcă următoarele grupări ce pot defini zone de regenerare:

- 1) **Zona centrului medieval și comercial:** “Vechiul centru medieval al orașului Suceava”, “Ansamblul Curții Domnești”, Biserica Armenească Sf. Cruce, Liceul Ștefan cel Mare, Biserica Sf. Dumitru și “Vechea zonă comercială a Sucevei” dintre Str. Armenească și Str. Dragoș Vodă, ce cuprinde case patrimoniu arhitectural. Specificul arhitectural al zonei începe să fie modificat de construcții (Clădirea Băncii Transilvania), iar spațiului pietonal este sufocat de mașini parcate, străzile fiind mai mult unele de tranzit, ce nu pun în valoare specificul locului.

Tabel 6. Casele patrimoniu arhitectural din Vechea zonă comercială a Sucevei.

Cod LMI	Denumire	Adresă	Datare
SV-II-m-B-05453	Casă	Str. Armenească nr.7	Sec. XIX
SV-II-m-B-05454	Casa de lemn Hopmeier	Str. Armenească nr. 13	Sf. Sec. XIX
SV-II-m-B-05455	Casa Pâțu	Str. Armenească nr.14	Sec. XVIII-XIX
SV-II-m-B-05456	Casa Seserman	Str. Armenească nr. 18	Sf. Sec XVIII
SV-II-m-B-05457	Casa Roșu	Str. Armenească nr. 24	Sec. XVIII
SV-II-m-B-05458	Casă	Str. Armenească nr. 26	Sec. XIX
SV-II-m-B-05459	Casa Frățian	Str. Armenească nr. 31bis	Sec. XVII
SV-II-m-B-05460	Casă	Str. Armenească nr. 47	Mij. Sec. XVIII
SV-II-m-B-05464	Casa Hagi	Str. Dragoș Vodă nr. 10	Sec. XIX
SV-II-m-B-05465	Casa de lemn Colonescu	Str. Dragoș Vodă nr. 13	Sec. XIX
SV-II-m-B-05466	Casa de lemn Ignătescu	Str. Dragoș Vodă nr. 23	Sec. XIX

Sursa: Ministerul Culturii

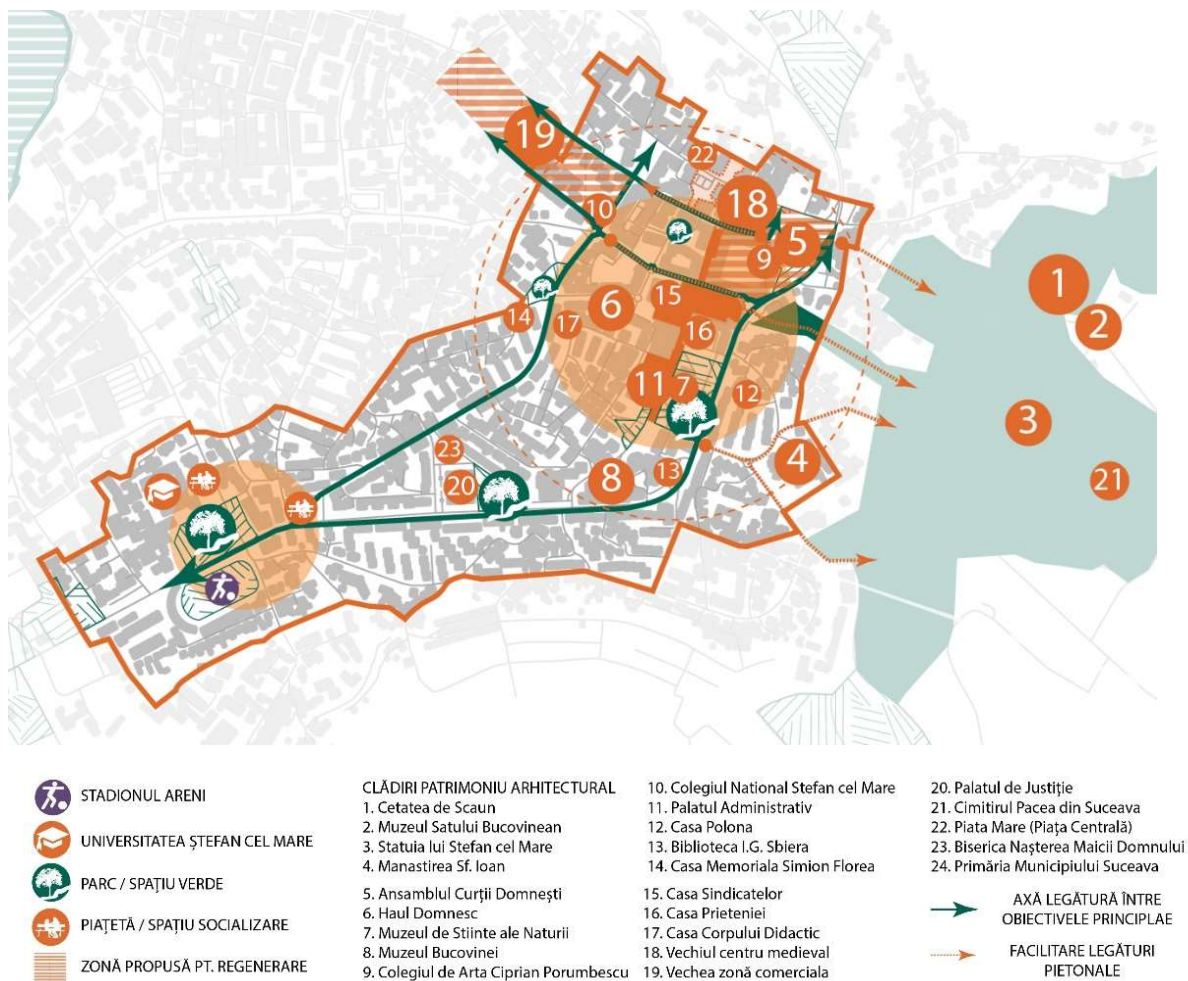
- 2) **Zona de regenerare Șipote - Cetate:** Cetatea de Scaun a Sucevei, Muzeul Satului Bucovinean, Monumentul lui Ștefan cel Mare, Biserica Sf. Gheorge și Mănăstirea Sf. Ioan cel Nou –obiectiv UNESCO și 5 monumente funerare din cimitirul Pacea (ex. Cripta Cavou a fam. Dr. Otto Binder, Mormântul Logofătului George Cantacuzino, Mormântul lui Simion Florea Marian);

- 3) **Zona de regenerare Cetatea Șcheia - Pădurea Zamca:** Cetatea Șcheia, Mănăstirea Zamca și clădirile componente sitului religios - Biserica Sf. Axentie, Paraclisul Sf. Grigore, Paraclisul Sf. Maria, chiliile, zidul de incintă, turnul clopotniță.

Principalele obiectivele culturale sunt grupate în două zone distincte din centrul Sucevei, conturând astfel o „zonă centrală bipolară”, formată din:

- 1) **polul istoric și cultural** ce cuprinde Centrul Civic, esplanada Casei de Cultură, zona pietonală de pe Str. Ștefan cel Mare, situl arheologic “Vechiul centru medieval Suceava”, Palatul Administrativ (Prefectura Suceava), Muzeul de Științele Naturii, Centrul Cultural *Dom Polski* dar și ansamblul Curții Domnești, a cărei reabilitări face obiectul unui proiect prioritar PDR Nord-Est. În vestul Centrului Civic se află “vechea zonă comercială a Sucevei”, obiectiv de patrimoniu de interes local, o zonă cu clădiri a căror arhitectură merită să fie valorificată, împreună cu alte obiective culturale și de patrimoniu de interes local, precum Biserica Armenească Sfânta Cruce, Colegiul Național Ștefan cel Mare, bustul lui Mihai Eminescu din fața Bisericii Sf. Nicolae și parcul și casa memorială „Simion Florea Marian”;
- 2) **polul administrativ**, ce concentrează clădiri cu funcțiuni administrative și de afaceri precum Primăria Municipiului Suceava, Universitatea Ștefan Cel Mare, Stadionul Areni.

Figura 9. Zona centrală Suceava – principalele obiective.



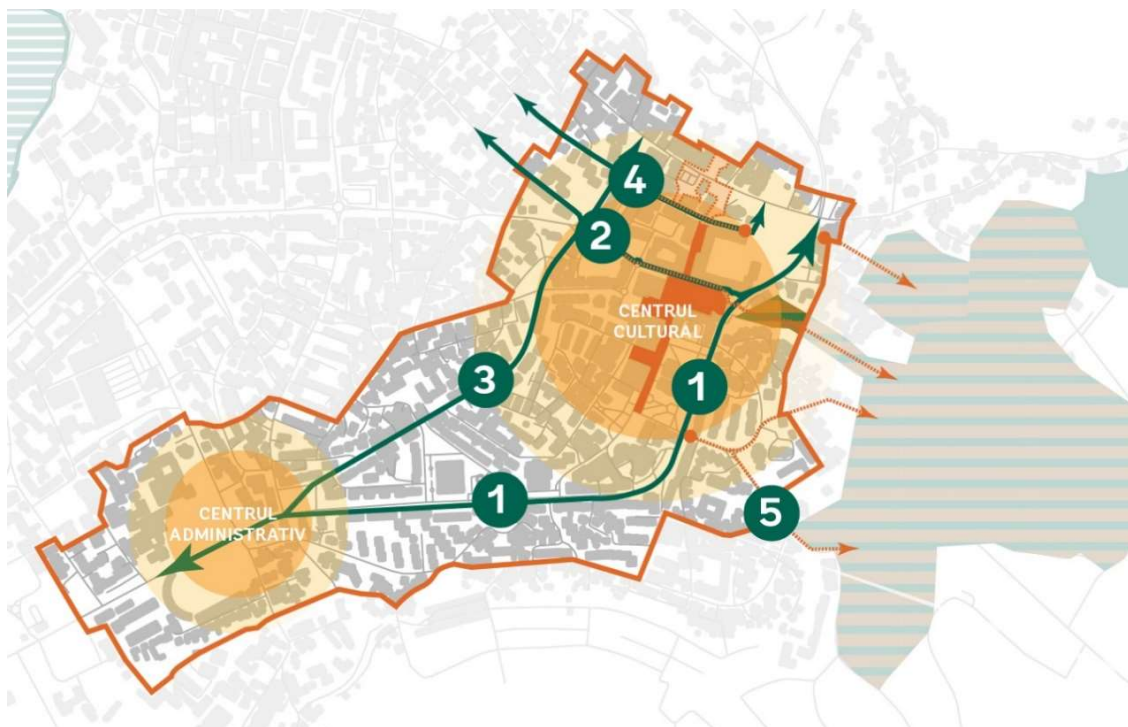
Sursa: autorii, hartă suport din Open Street Maps

Accesibilitatea pietonală între cei doi poli și între principalele obiective de patrimoniu este critică în construirea unui centru dinamic, atractiv și al unui spațiu public de calitate, în special în lipsa unei moșteniri arhitecturale însemnate. Principalele artere ce unesc cei doi poli sunt Str. Ștefan cel Mare – Str. Ana Ipătescu și Str. Mihai Viteazul, iar în arealul dintre acestea există numeroase alte obiective de interes, precum Palatul de Justiție, Muzeul Bucovinei, Magazinul Bucovina și Biserica Nașterea Maicii Domnului. Continuitatea pietonalului de pe Strada Ștefan cel Mare este fragmentată de Str. Nicolae Bălcescu, ceea ce dă un caracter de tranziție segmentului pietonal din nordul acesteia. Zonă din extremitatea nordică a centrului civic este sufocată de parcări ce deservește piața agroalimentară și autogara – ce urmează a fi mutată, însă ar putea fi redată pietonilor și integrată în pietonalul zonei centrale, conectând astfel două zone propuse spre regenerare - Ansamblul Curtea Domnească și “vechea zonă comercială a Sucevei.”

Un obiectiv prioritar al intervențiilor de regenerare ale zonei centrale ar trebui să fie facilitarea mobilității pietonale și nemotorizate, precum și amenajarea unor spații public punctuale, de-a lungul acestora. Având în vedere numărul mare de obiective culturale, clădiri administrative și de servicii, dar și clădiri de patrimoniu din zona centrală, țesutul urban dens prezintă un grad mare de diversitate, ce creează un mediu propice deplasărilor pietonale.

Calitatea patrimoniului construit, cu precădere a fațadelor este de asemenea importantă pentru atractivitatea zonei, iar municipalitatea ar trebui să acorde o atenție deosebită proiectelor de reabilitare a fațadelor clădirilor, atât ale clădirilor publice și a blocurilor, cât și prin colaborarea cu proprietarii clădirilor de patrimoniu.

Figura 10. Zona centrală Suceava –coridoarele cu grad mare de accesibilitate.



Sursa: autorii, hartă suport din Open Street Maps

Analiza Space Syntax ne indică arterele și nodurile din zona centrală ce au un grad mare de accesibilitate pietonală din punct de vedere geometric. Datorită fluxului pietonal generat aceste străzi sunt propice pentru desfășurarea de activități economice, iar nodurile pentru amenajarea unor spații publice pentru socializare și odihnă. Totuși pentru a putea fi valorificate în scopuri economice și recreative, ele trebuie să aibă un grad mare de calitate a spațiului urban, pornind de la calitatea pietonalului, la mobilier urban și elemente peisagistice la scara umană și la aspectul fațadelor ce le înconjoară. Tabelul de mai jos evaluează calitățile urbanistice ale coridoarelor și nodurilor identificate prin Space Syntax și vine cu recomandări specifice pentru fiecare.

Tabel 7. Străzi și noduri cu grad mare de accesibilitate, cu potențial de valorificare la nivelul zonei cetrale

Zonă cu potențial de regenerare	Recomandările aferente
<p>1. Str. Nicolae Bălcescu</p> <p>Potențial de regenerare:</p> <p>Arteră importantă ce străbate Centrul Civic al Sucevei pe direcție E-V, trece prin zona pietonală (Str. Ștefan cel Mare - esplanada Casei de Cultură) pe care o desparte în două, are potențialul de a integra mai bine punctele de interes din zonă și a valorifica mai bine fluxul pietonal pentru stimularea activităților comerciale.</p> <p>Starea actuală:</p> <ul style="list-style-type: none"> + activitate comercială diversificată și obiective culturale de o parte și de alta + amenajarea intersecțiilor prietenos circulației pietonale (scururi de trecere ample etc.) + identitatea vizuală unitară a clădirilor de blocuri din piața centrală - alăturarea traficului și mașinilor parcate cu activitățile comerciale și recreative, scade calitatea spațiului public din zona esplanadei - întrerupe fluxurile pietonale spre Curtea Domnească și segmentul de N al zonei pietonale iar trecerile de pietoni frecvente creează congestie în trafic - calitatea spațiului public scade o dată ce ne îndepărtăm de intersecția cu Str. Ștefan cel Mare 	<p>1. Reamenajarea Str. Nicolae Bălcescu ca spațiu pietonal (sau partajat). Redirecționarea traficului motorizat va facilita accesibilitatea între cele două sectoare ale străzii pietonale Ștefan cel Mare, astfel obținând o zonă pietonală continua, ceea ce va stimula activitățile comerciale și recreative.</p>  <p>2. Reabilitarea clădirilor de blocuri ce înconjoară spațiul pietonal, conform unei viziuni unitare care să pună în valoare a elementele arhitecturale specifice acestora. Limitarea intervențiilor proprietarilor asupra fațadelor blocurilor, care să vină în contradicție cu specificul arhitectural al acestora.</p> <p>3. Reamenajarea spațiului public din fața blocului nr. 10 – intersecția cu Str. Mihai Viteazul, printr-o abordare incluzivă, care să permită accesul persoanelor cu dizabilități sau a celor cu cărucioare pentru copii.</p> 

2. **Str. Mihai Viteazu**

Potențial de regenerare:

Stradă ce leagă Centrul Civic de zona centrului administrativ (primăria, universitatea), de-a lungul căreia se găsesc câteva obiective culturale și spații publice de interes local (Biserica Sf. Nicolae, parcul Simion Florea Marian, piațeta Florea Vladimir), blocuri din perioada socialistă dar și diverse activități economice de importanță municipală (ex. policlinica, notariat).

+ calitatea spațiului pietonal este satisfăcătoare (renovate recent, suficient de late, umbrit)

+ mixitatea funcțională și activitatea economică dinamică

- volumul mare de trafic și mașini parcate,

+/- blocurile au o retragere mare față de stradă și dispun de spații verzi generoase, ce totuși nu sunt valorificate ca spații pentru comunitate, fiind îngrădite.

1. **Valorificarea spațiului din fața Bisericii**

Nașterii Maicii Domnului (momentan parcare)- zona din spatele Tribunalului, punând în valoare arhitectura atipică a clădirii, facilitând legătura cu parcul Tribunalului și obiectivele culturale situate de-a lungul Str. Ana Ipătescu. Prin regândirea strategiei de management a parcării la nivelul zonei centrale, acest spațiu inedit poate fi transformat într-o piațetă.

2. **Valorificarea spațiilor verzi din fața clădirilor de locuințe**, cu intervenții minimale asupra cadrului natural, pentru a crea spații de odihnă și socializarea de-a lungul străzii. Există deja o inițiativă de a contura astfel de spații pentru comunitate (la nr. 54), însă și aici mobilierul și amenajarea necesită modernizare.



3. **Str. Vasile Alecsandri**

Potențial de regenerare:

Stradă ce mărginește la V, partea nordică a Centrului Civic și face legătura cu piața centrală, autogara și vechea zonă comercială a Sucevei dintre Str. Armenească și Str. Dragoș Vodă.

+ pe latura unde se învecinează cu centrul civic, spațiile de la parterul blocurilor sunt valorificate în scopuri comerciale

+/- calitatea spațiului public din fața spațiilor comerciale este scăzută, însă ele au potențial de a servi și ca spații de odihnă / socializare / de luat masa

- accesibilitatea pietonală la intersecția cu Str. Armenescă și autogara este redusă: trotuare întrerupte, aglomerare de mașini parcate ilegal / pe trotuar, lipsa unei treceri de pietoni spre autogară în acest punct

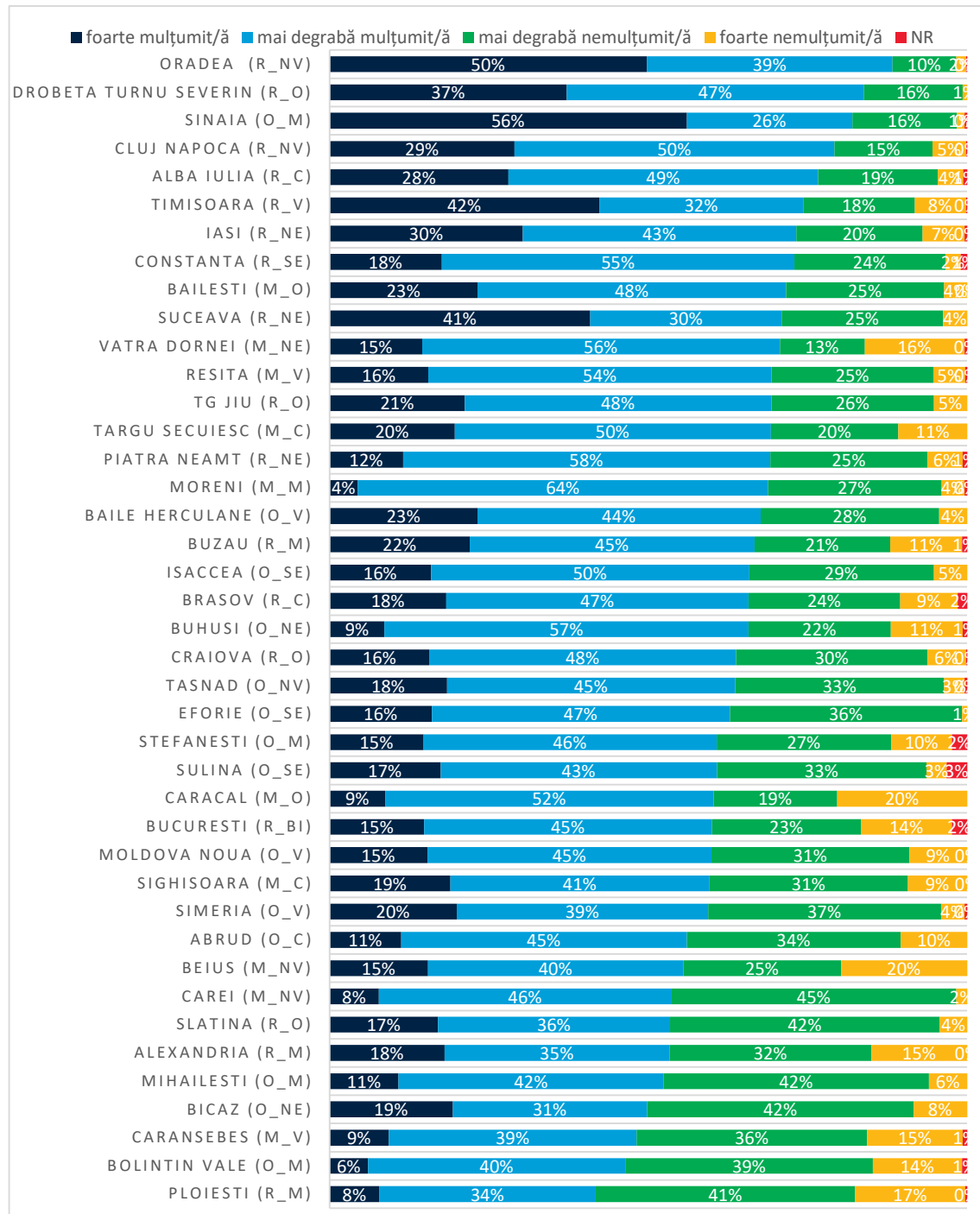
1. Facilitarea accesibilității pietonale și a conexiunilor cu zona centrală și cu vechea zonă comercială, cu precădere în segmentul din dreptul autogării Suceava, acolo unde nu există suficiente treceri de pietoni, iar spațiul public este sufocat de mașini parcate – recomandarea trebuie să fie integrată cu noul proiect ce se va dezvolta pe locul autogării, ce urmează a fi mutată.

2. Accesibilizarea scuarului cu scări de la intersecția Str. Vasile Alecsandri și Str. Nicolae Bălcescu, pentru a asigura accesul sigur în zona scărilor a tuturor cetățenilor.

3. Regândirea zonei din jurul pieței agroalimentare, sub forma unui spațiu pietonal, integrat cu zona pietonală de pe Str. Ștefan cel Mare și ansamblul Curtea Domnească.

Gradul de satisfacție al locuitorilor Sucevei cu privire la starea spațiilor publice din oraș, , analizat în cadrul Barometrului Urban realizat în cadrul proiectului prin care este elaborată Politica Urbană a României, a indicat că un procent de **71% din respondenți sunt foarte mulțumiți sau mai degrabă mulțumiți, 41% din aceștia sunt foarte mulțumiți, și doar 4% sunt foarte nemulțumiți, astfel Suceava situându-se pe poziția 10 din 41 de orașe analizate.**

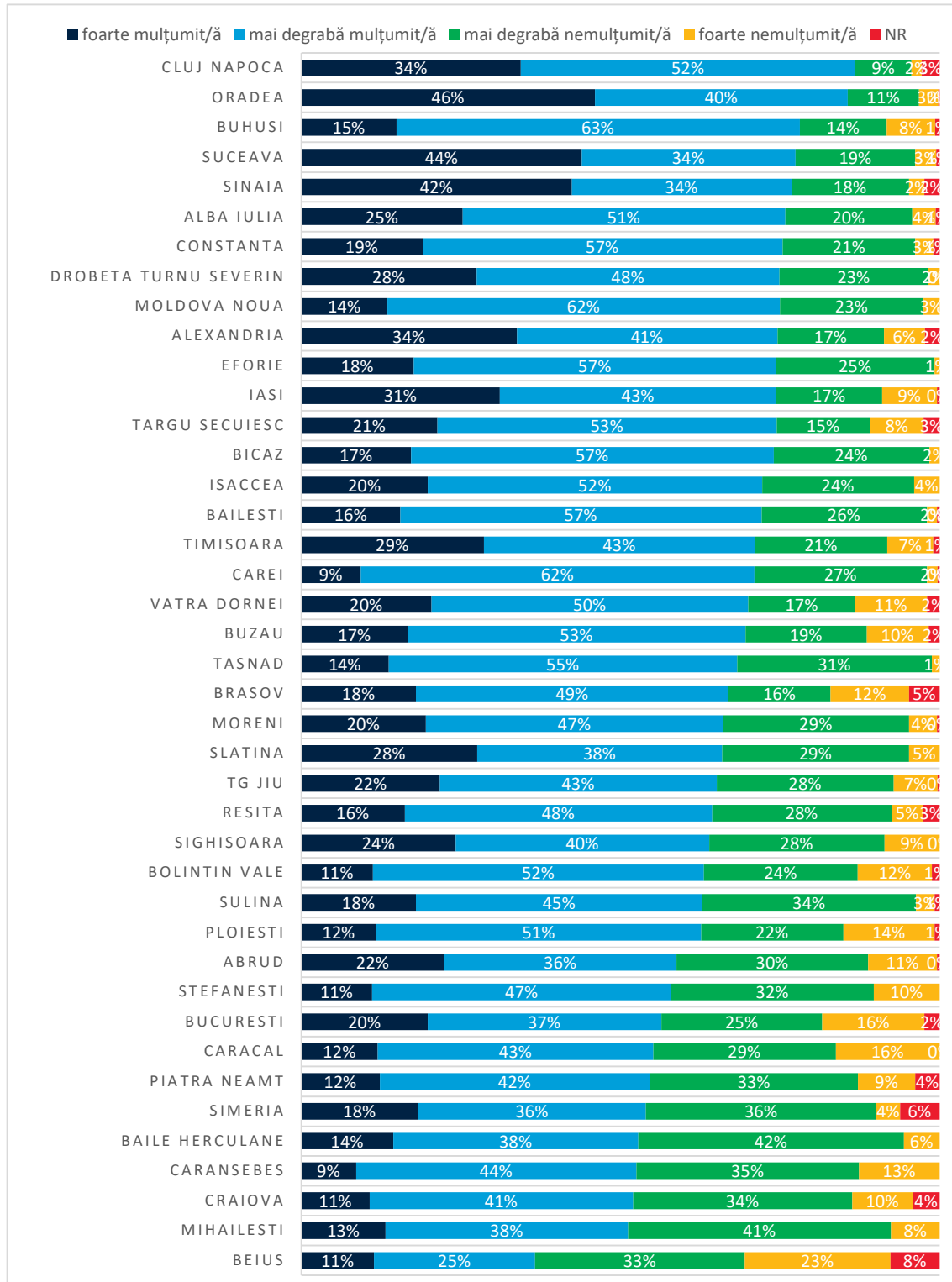
Figura 11. Cât de mulțumiți sunteți de spațiile publice, precum piețele publice, zonele pietonale din orașul dvs - comparație



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

În ceea ce privește siguranța în spațiile publice, Suceava se situează pe locul 4 din 41, cu un procent de 78% al populației declarându-se foarte mulțumită, cu doar 3% fiind foarte nemulțumiți și 19% mai degrabă nemulțumiți.

Figura 12. În ce măsură sunteți mulțumiți de siguranța în spațiile publice din orașul - comuna



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

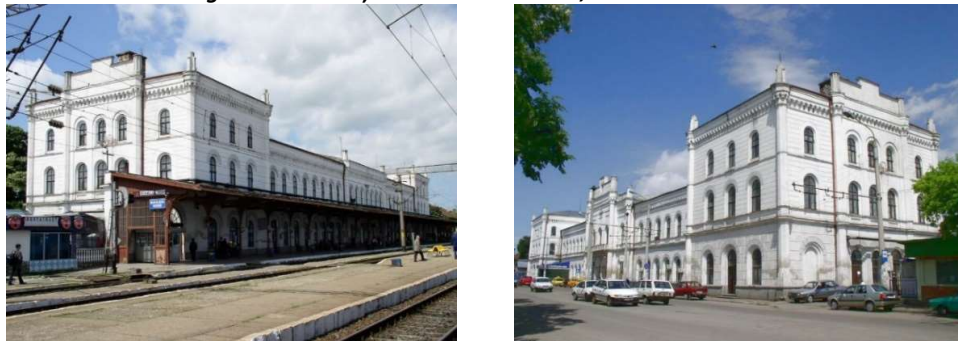
Regenerarea patrimoniului construit

Patrimoniul construit joacă un rol important în consolidarea identității și autenticității locale, atât patrimoniul cultural și monumentele istorice protejate, cât și alte clădiri reprezentative pentru comunitatea locală sau istoria orașului, fie ele parte din patrimoniul industrial al unui oraș sau clădiri ce găzduiesc funcțiuni publice de interes municipal, precum gările, autogările sau piețele agro-alimentare. Analiza atentă a acestora în contextul urban este necesară procesului de prioritizare a proiectelor de regenerare urbană, iar ea trebuie să urmărească următoarele direcții:

- **identificarea obiectivelor și clădirilor de patrimoniu vulnerabile**, ce au nevoie de reabilitare, modernizare sau de reglementări urbanistice suplimentare asupra zonei, pentru a proteja valoarea lor arhitecturală, a le crește funcționalitatea și a le integra mai bine în țesutul urban;
- **spațializarea și conectarea obiectivelor culturale** prin coridoare pietonale, velo sau prin liniile de transport public, pentru a unifica modul în care acestea sunt prezentate și a cristaliza identitatea culturală a orașului, având astfel un impact direct asupra atractivității turistice;
- **reconversia funcțională a clădirilor de patrimoniu abandonate**, urmărind valorificarea lor în folosul comunităților locale (ex. centre de cartier) și accelerarea procesului de regenerare, prin stabilirea de parteneriate public-private cu investitori interesați să le reabiliteze și să desfășoare activități economice / civice sau prin alte instrumente fiscale care să stimuleze reabilitarea clădirilor de valoare aflate în proprietate privată.

Suceava dispune de un patrimoniu industrial însemnat, cu potential de valorificare prin reabilitarea fizică și reconversia funcțională a acestora în spații publice, dar și în scop cultural și turistic, prin promovarea istoriei locului și crearea unui circuit dedicat. Printre clădirile monument istoric strâns legate de trecutul industrial al orașului, se numără Gara și Depoul Burdujeni, Gara și Depoul Ițcani, IRIC, Fosta Primărie Burdujeni și Uzina de Apă.

Figura 13. Gara Ițcani – Suceava Nord, monument istoric.



Sursa: Cezar Suceveanu, ro.wikipedia

Figura 14. Gara Burdujeni, monument istoric



Sursa: orasulsuceava.ro¹¹

¹¹ <https://orasulsuceava.ro/descopera/transport/gari/gara-cfr-suceava-burdujeni/>

Regenerarea Uzinei de Apă este un exemplu de bună practică în reactivarea patrimoniului industrial pentru scopuri comunitare, aici activând *Centrul de arhitectură, cultură urbană și peisaj* și totodată un proiect de arhitectură inovativ, nominalizat la premiile Mies van der Rohe în 2013. Filiala OAR Nord Est vizează extinderea proiectului printr-o sală multifuncțională, care să crească capacitatea clădirii de a organiza evenimente și seminarii. De asemenea, există diverse propuneri urbanistice care vizează integrarea Uzinei de Apă în țesutul urban, de exemplu prin facilitarea conexiunilor spre malurile râului Suceava – spre noua zonă de agrement, prin construirea unei pasarele pietonale spre Iulius Mall și fosta zonă industrială, dar și prin diversificarea funcțională a țesutului urban cu caracter industrial din preajma Uzinei de Apă.

Figura 15. Uzina de Apă Suceava – Centrul de arhitectură, cultură urbană și peisaj.



Sursa: Ordinul Arhitecților din România¹²

Figura 16. Propunere pentru integrarea Uzinei de Apă.

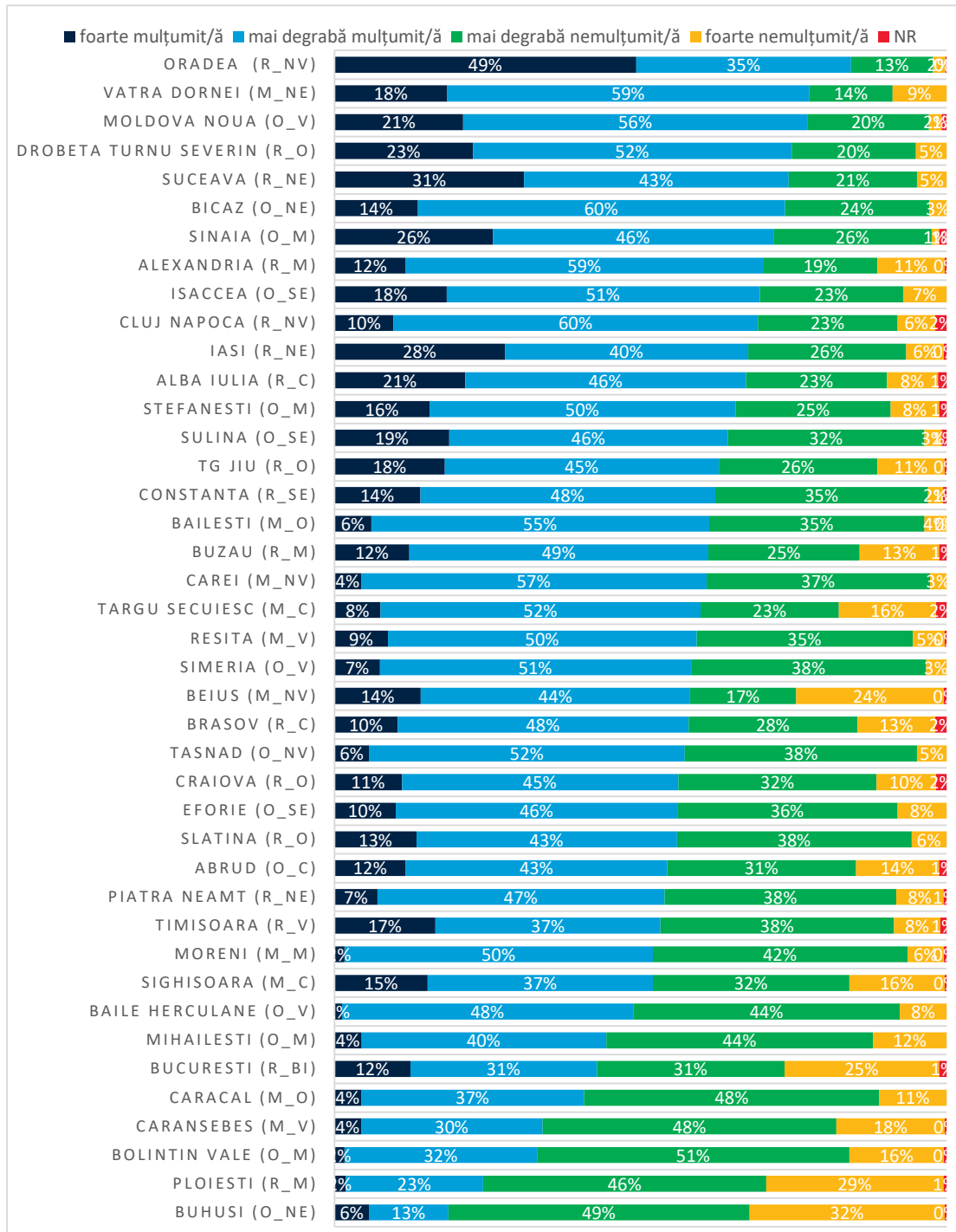


Sursa: Ordinul Arhitecților din România

¹² <https://www.oar.archi/buna-practica/uzina-de-apa-suceava-centru-de-arhitectura-cultura-urbana-si-peisaj>

Gradul de satisfacție al locuitorilor Sucevei cu privire la starea clădirilor din orașul, a indicat un procent de 74% de respondenție foarte mulțumiti sau mai degrabă mulțumiți, ceea ce plasează orașul pe locul 5 ierarhia celor 41 de orașe analizate, doar 5% din respondenți declarându-se foarte nemulțumiți.

Figura 17. Cât de mulțumiți sunteți de starea clădirilor din orașul dvs....[orașul dvs.]-comparație



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

Analiza atractivității cartierelor din Municipiul Suceava și zona sa periurbană

Structura cartierelor Municipiului Suceava și a zonei sale periurbane poate fi împărțită în:

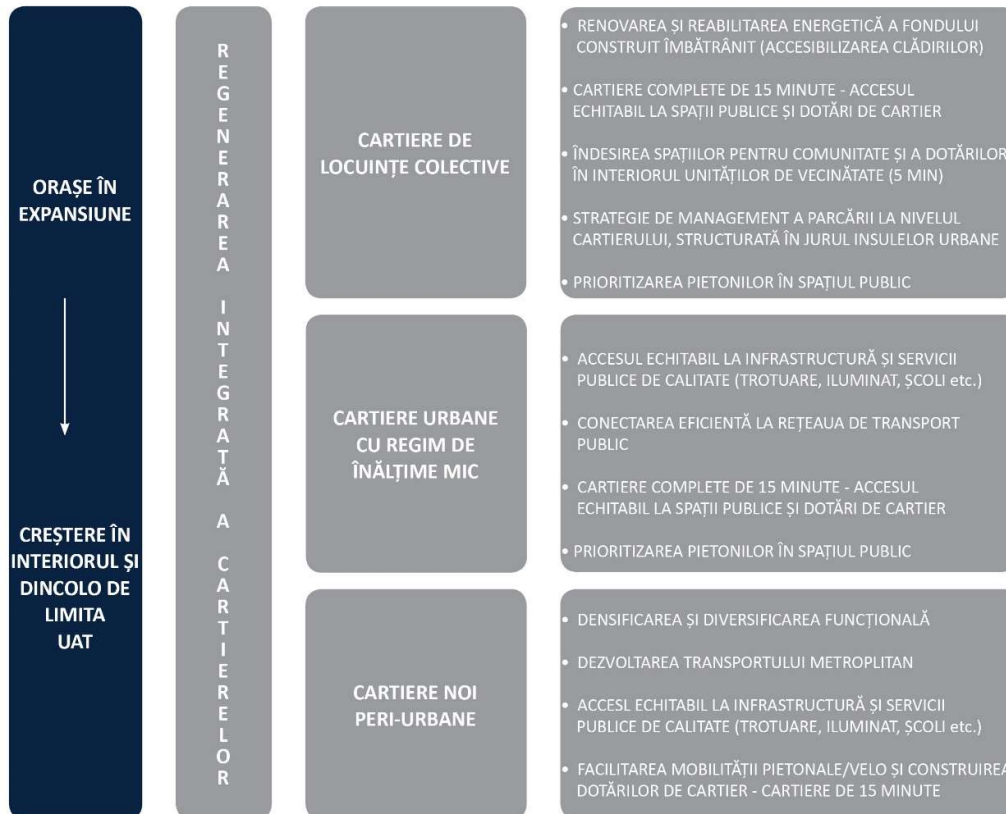
- 1) **Cartierele din zona centrală** – cartierele Centru, George Enescu, Areni, Obcini și Zamca, unde forma locativă dominantă este în ansambluri de locuințe colective din perioada socialistă. Acesta este o zonă compactă, unde distanțele pot fi parcurse pietonal și unde există un grad mare de conectivitate și acces la transportul public. Cartierul Hărbărie, în extremitatea nordică a zonei centrale, este o excepție, având un grad de accesibilitate foarte mic.
- 2) **Cartierele Ițcani și Burdujeni**, ce s-au dezvoltat independent de oraș, fiind separate de liniile de cale ferată și de platforma industrială. Cu excepția ansamblului de locuințe colective Cuza Vodă din sudul cartierului Burdujeni, acestea sunt constituite din locuințe unifamiliale și au caracteristici rurale – străzi neasfaltate, infrastructură edilitară și socială deficitară. De asemenea, aceste cartiere se întind pe suprafețe mai extinse față de cele din zona centrală și sunt greu de parcurs pietonal. Totodată, așa cum a rezultat din consultările publice, accesul la transport public și frecvența acestuia nu permite utilizarea acestuia cu regularitate și încredere. Zona Cuza Vodă este bine conectată la rețeaua de transport, fiind și capătul liniilor ce fac legătura cu zona centrală excepție, și are un grad mare de accesibilitate pietonală.
- 3) **Cartierele nou dezvoltate la periferia orașului**, atât în interiorul limitelor administrativ teritoriale - Aleea Dumbrăvii între Burdujeni și Ițcani, cartier în dezvoltare în estul cartierului Cuza Vodă, dar și în localitățile din primul inel periurban precum Șcheia, Sfântu Ilie, Moara (Bulai), Ipotești (Lisaura). Aceste cartiere sunt de regulă compuse din locuințe unifamiliale, prezintă un grad mare de fragmentare în dezvoltarea parcelelor și au deficiențe cu privire la infrastructura tehnico-edilitară, infrastructura de transport – atât străzi neasfaltate, trotuare lipsă cât și lipsa unor linii de transport public metropolitan, infrastructura socială de bază – școli, policlinici, dar și în ceea ce privește accesul la spații publice și dotări de cartier – locuri de joacă, de socializare, magazine de proximitate etc.

Pentru a scădea dependența față de automobil, în îndeplinirea obiectivului orașelor verzi și reziliente, este important de analizat amplasarea zonelor de locuințe în raport cu principalele coridoare de mobilitate, ce fac legătura între acestea și alte zone funcționale ale orașului. Procesul de prioritizare trebuie să urmărească asigurarea accesului echitabil la transport public prin extinderea rețelei de transport, eficientizarea liniilor de transport existente și creșterea frecvenței astfel încât transportul public să devină un mijloc de transport de încredere și facilitarea accesibilității pietonale sigure și confortabile spre stațiile de transport (trotuare suficient de late și iluminat public). În timp ce în cartierele din zona centrală, prioritară este facilitarea mobilității nemotorizate și managementul locurilor de parcare, pentru a crește calitatea vieții din interiorul acestora, în cartierele din nordul municipiului și în cele peri-urbane este primordială o mai bună conectare cu centrul și cu principalii atractori – angajatorii și zonele de servicii.

Accesul la dotările de cartier în proximitatea locuinței contribuie la creșterea calității vieții în cartiere, iar regenerarea urbană a cartierelor urmărind principiile complementarității și al unităților de vecinătate va contribui la scăderea dependenței de automobil, prin asigurarea facilităților necesare vieții de zi cu zi la o distanță confortabilă de parcurs pietonal. Analiza cartierelor ne indică un grad satisfăcător de deservire a cartierelor Centru, George Enescu, Mărășești și Areni din zona centrală dar și în cartierul Cuza Vodă din Burdujeni, mai scăzut în Zamca și Obcini, dar nesatisfăcător în cartierele Hărbărie, Ițcani, Burdujeni Sat și Aleea Dumbrăvii. Noile cartiere din localitățile periurbane, ce cele mai multe ori nu dispun de infrastructura necesară, o prioritate pentru acestea reprezentând extinderea și îmbunătățirea calității străzilor, a trotuarelor și construcția de școli și dotări de cartier.

Reabilitarea integrată a blocurilor din perioada socialistă, la nivelul imobilului, al cartierului și al palierelor de intervenție (eficiență energetică, arhitectură și structură), va contribui calitatea spațiului public și deopotrivă a locuirii, făcând aceste cartiere și clădiri opțiuni competitive pentru locuire. O atenție deosebită trebuie acordată accesibilizării clădirilor de locuințe, atât pentru a asigura accesul facil pentru persoanele cu dizabilități, a celor cu cărucioare pentru copii și a vârstnicilor, încurajând un stil de viață mai activ și implicarea în comunitate.

Figura 18. Priorități în regenerarea cartierelor din orașele dinamice.



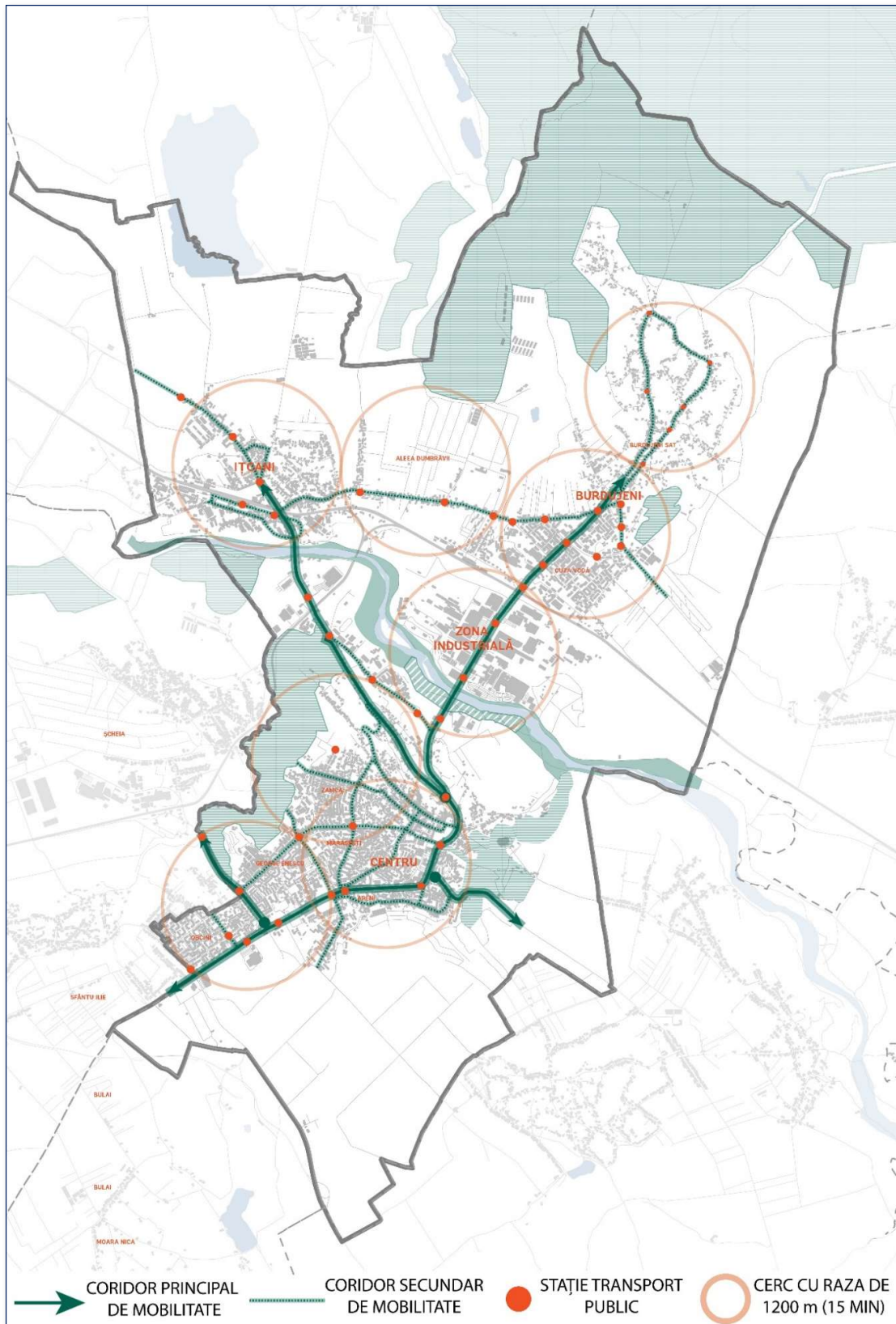
Sursa: autorii.

Tabel 8. Starea infrastructurii și gradul de acoperire al dotărilor din cartierele Sucevei.

Cartier	Trama stradală	Infrastructură pietonală	Infrastructură socială	Spații publice	Terenuri de sport
Centru	++	++	++	++	nu există
Mărășești	++	++	++	++	++
George Enescu	+/-	++	++	+ / -	-/+
Areni	+/-	-/+	++	++	++
Obcini	+	+	+/-	++	++
Zamca	+/-	-/+	++	-/+	-/+
Hărbărie	--	--	--	nu există	nu există
Ițcani	--	--	++	+/-	+/-
Burdujeni	+/-	-/+	++	++	-/+
Burdujeni Sat	--	--	+/-	nu există	nu există
Aleea Dumbrăvii	--	--	nu există	nu există	nu există

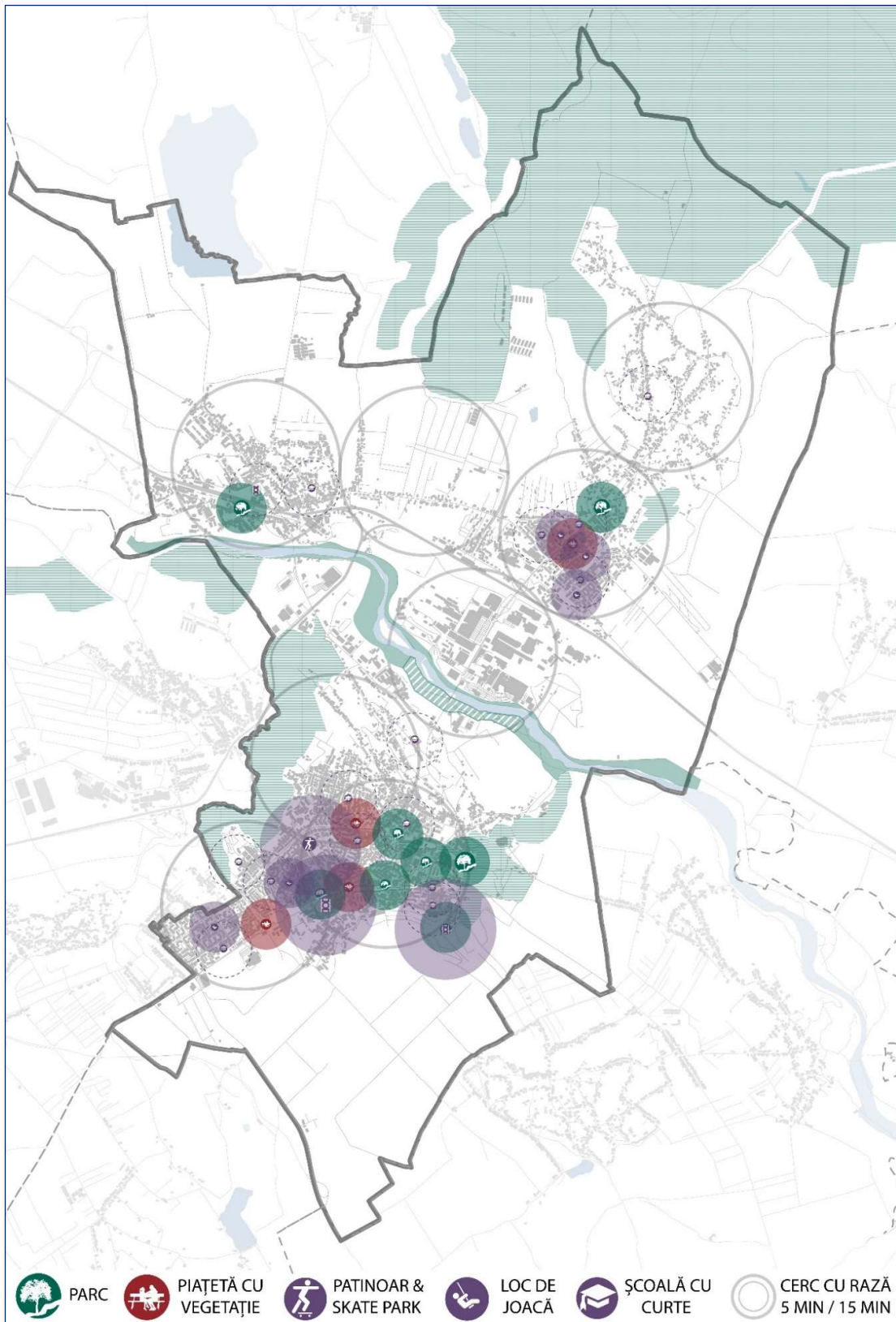
Sursa: Autorii, pe baza analizei situaționale.

Figura 19. Structura cartierelor municipiului Suceava în raport cu sistemul de transport și cel verde.



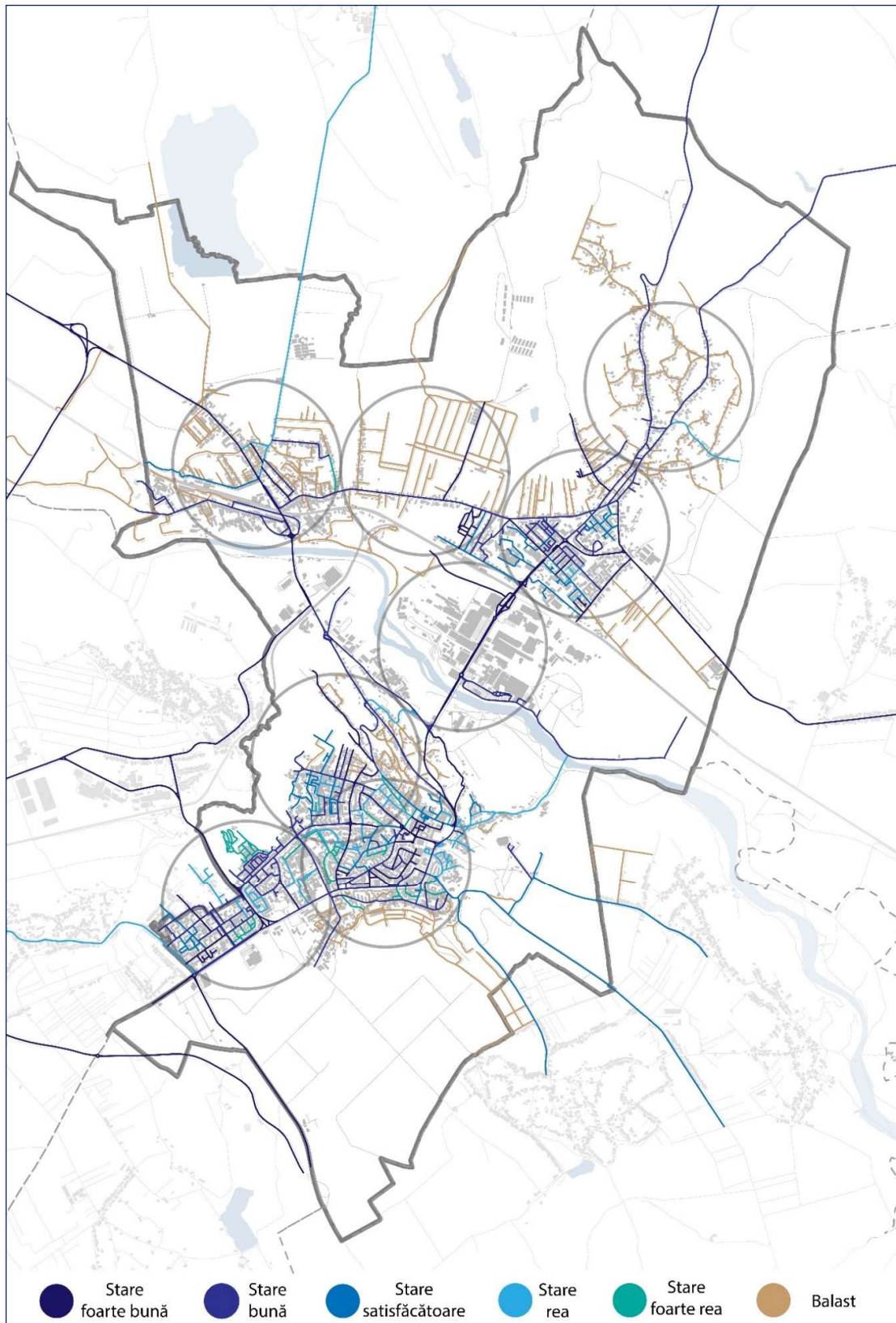
Sursa: Autorii, pe baza informațiilor TPL Suceava și Space Syntax, hartă suport Open Street Maps.

Figura 20. Structura cartierelor municipiului Suceava în raport cu spațiile publice și dotările de cartier.



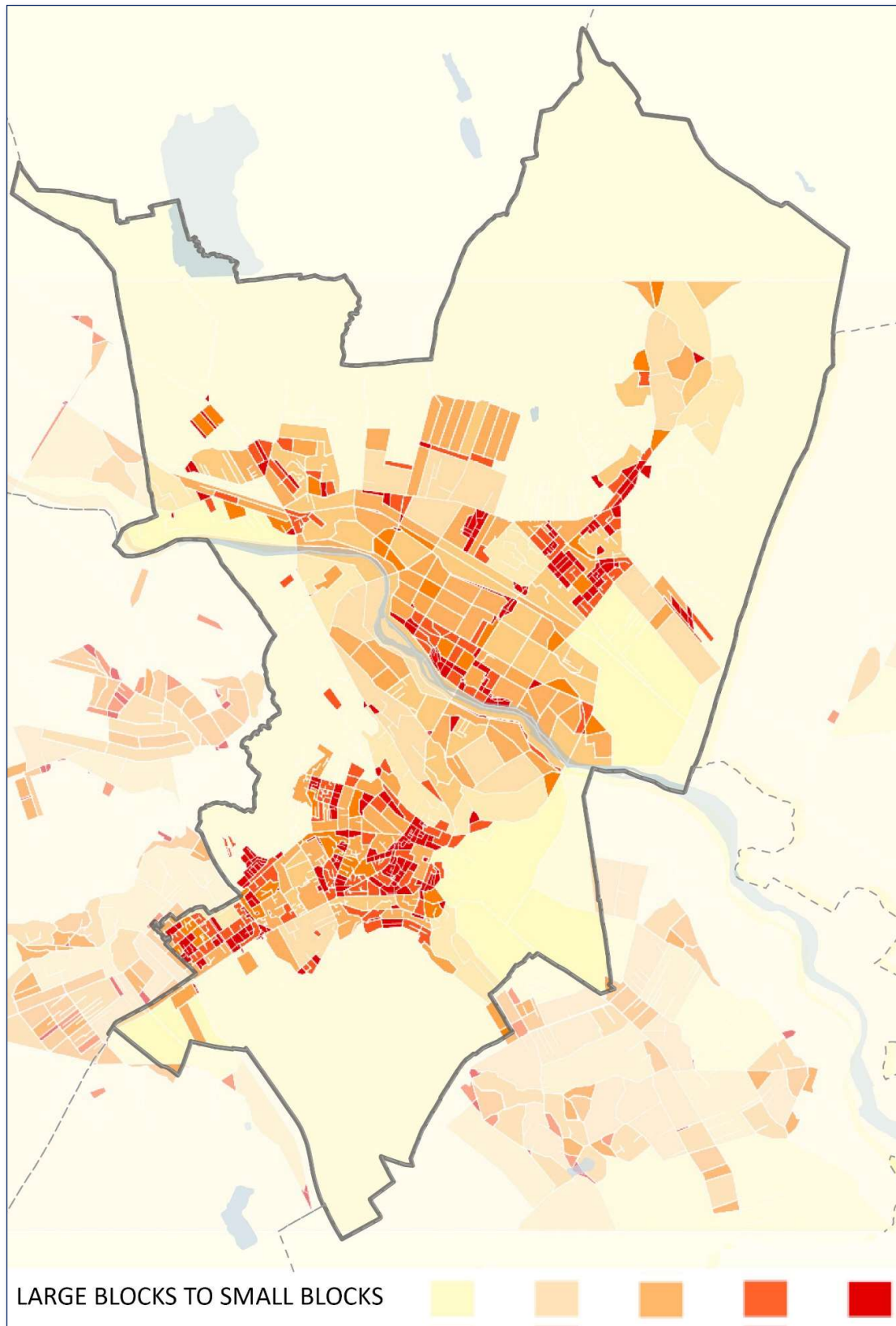
Sursa: Autorii, pe baza informațiilor TPL Suceava și Space Syntax, hartă suport Open Street Maps.

Figura 21. Starea tramei stradale în cartierele din Municipiul Suceava.



Sursa: Autorii, pe baza informațiilor de la Primăria Suceava, hartă suport Open Street Maps.

Figura 22. Structura insulelor urbane în cartierele Municipiului Suceava.



Sursa: autorii, prelucrare date din analiza Space Syntax.

Bune practici de regenerare a spațiului public în cartierele de locuințe colective

Procesul de regenerare a marilor ansambluri de locuințe și de prioritizare a intervențiilor necesită o abordare etapizată și structurată în jurul intervenției la diferite scări urbane (cartier → unitate de vecinătate → insula urbană). Tabelul de mai jos sintetizează măsurile și obiectivele propuse în *Ghidul de Regenerare Urbană* pentru marile ansambluri de locuințe colective, elaborat de Banca Mondială.¹³

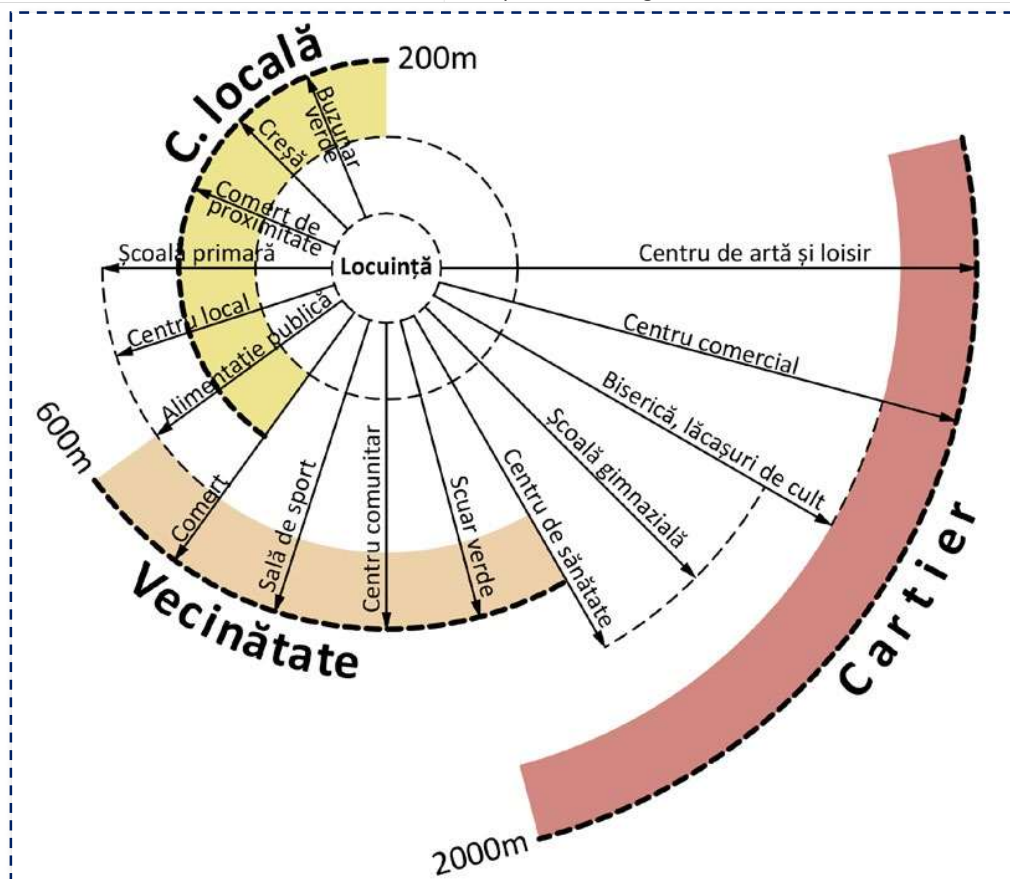
Tabel 9. Măsuri propuse pentru regenerarea cartierelor de blocuri

Obiectiv	Măsuri
<p>ETAPA 1.</p> <p>Consolidarea unui sistem verde integrat și facilitarea accesului echitabil la spații publice verzi în proximitatea locuinței.</p> <p>1. <u>Particularități ale cartierelor de blocuri:</u> suprafețe însemnate de zone cu plantații de arbori și arbuști, localizate între unitățile de locuit, ce de regulă nu sunt amenajate și nici accesibile dar pot fi valorificate ca spații verzi și investite cu funcționalități suplimentare (loc de joacă, mobilier urban pt socializare etc.) și astfel pot contribui la asigurarea necesarului de spațiu verde și de dotări la nivelul cartierului.</p> <p>2. <u>Particularități ale cartierelor periurbane:</u> posibilitatea dezvoltării în parteneriat public-privat a terenurilor nevalorificate.</p> <p>3. <u>Particularități ale cartierelor de locuințe individuale:</u> deși aici există limitări cu privire la resursele de teren, există posibilitatea unor intervenții temporare pe spațiile vacante și de reconfigurare a coridoarelor de mobilitate verde.</p>	<p>1. Identificarea și valorificarea diverselor tipologii de spații verzi publice</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buzunar verde (S=0.01 ha – 1 ha) la 200 m față de locuință (2.5 minute) • Scuar verde al “vecinătății” (S=1 ha – 6 ha) la 400 m față de locuință (5 min) • Scuar verde al “comunității” (S= 6 ha – 8 ha) la 800 m față de locuință (10 min) • Parc urban (S=18 ha-200 ha) = 1600 m (20 min) față de locuință • Parc natural / parc pădure (S>200 ha) = 3200 m față de locuință <p>2. Identificarea coridoarelor ecologice și integrarea spațiilor verzi într-un sistem integrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Străzile de categoria I și II permit reconfigurarea profilului stradal și introducerea de noi elemente ecologice – arbori aliniament, suprafețe verzi cu rol de biofiltru, petice de habitat spontan, prielnice facilitării mobilității nemotorizate, cu precădere accesul pietonal. <p>3. Valorificarea spațiilor verzi inaccesibile, dintre blocuri, a terenurilor virane sau a spațiilor vacante, sub forma unor buzunare verzi, investite cu funcționalități suplimentare, care să răspundă direct nevoilor comunității locale, urmărind totodată complementaritatea activităților și acoperirea nevoilor tuturor grupelor de vârstă</p>

¹³ The World Bank, Ghid de Regenerare Urbană, Iunie 2020.

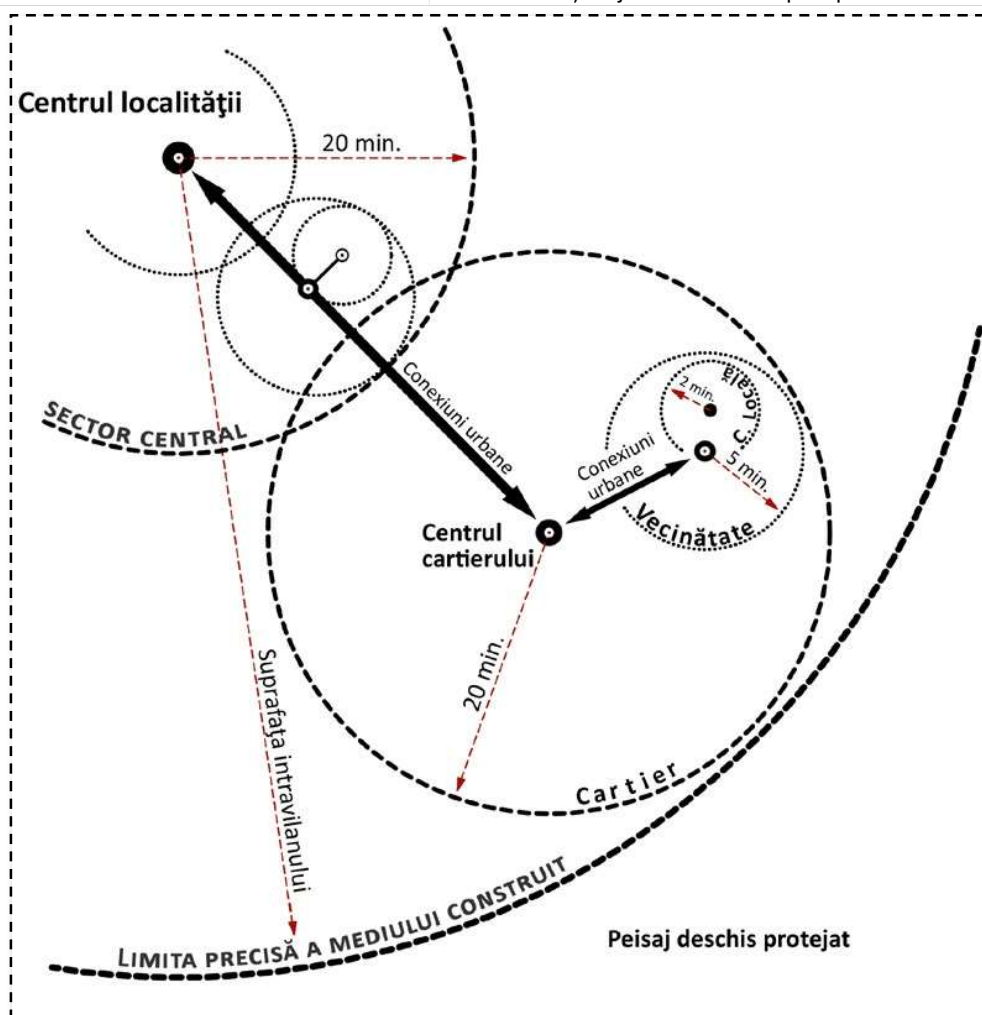
ETAPA 2.1.
Reorganizarea structurală și funcțională
a cartierului, în jurul unor
centre de cartier.

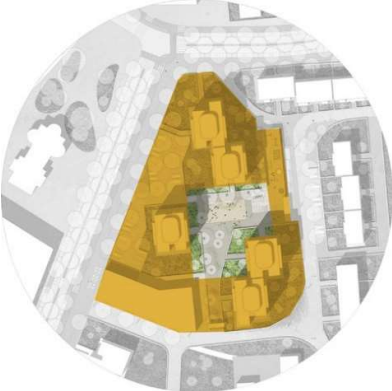
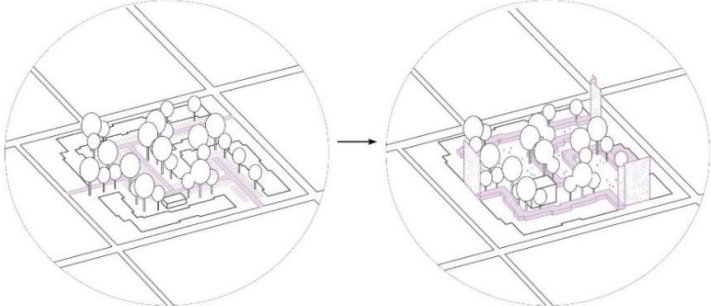
1. **Identificarea necesarului de dotări publice**, în funcție de nr. de locuitori și a dotărilor existente.
 - Comunități locale 150-250 m
 - școală primară ((2.500-4.000 loc)
 - medic de familie (2.500-3.000 loc)
 - comerț de proximitate (2.000-5.000 loc)
 - Unități de vecinătate 400-600 m
 - spații birouri comunitare (7.500 loc)
 - centru comunitar (7.000 – 15.000 loc)
 - alimentație publică (5.000 – 7.000 loc)
 - administrație locală (5.000 – 10.000 loc)
 - Cartier 2 – 6 km
 - centru sportiv (25.000 – 40.000 loc)
 - centru de cartier (25.000 – 40.000 loc)
 - bibliotecă (12.000 – 30.000 loc)
 - centru de sănătate (9.000 – 12.000 loc)
2. **Conturarea unor centre de cartier** cu funcțiuni recreative pentru toate grupele de vârstă (centru de tineret, club pentru seniori), culturale (cinematograf, galerie de artă)
3. **Valorificarea spațiilor sportive ale școlilor (curților) ca spații pentru comunitare**, în afara cursurilor, pentru a crește accesul la terenuri de sport.
4. **Reconversia funcțională a parterurilor blocurilor** aflate pe străzile cu grad mare de accesibilitate.



ETAPA 2.2
Definirea comunităților urbane în
interiorul cărora să se asigure accesul
pietonal la servicii și dotări de
comunitate.

1. **Aplicarea conceptului cartierului de 15-20 minute** în identificarea zonelor prioritare de regenerare, pornind de la elemente cheie ale funcționării acestora, precum sistemul de transport în comun. Cartierele pot fi identificate după:
 - morfologie - marile ansambluri de locuit din perioada socialistă au fost concepute sub formă de cartier
 - populație - cartierul concentrează, de regulă, o comunitate între 25.000-50.000 loc
 - lizibilitate – identificarea *clusterelor* de dezvoltare din zonele rezidențiale destructurate
2. **Reorganizarea structurală a cartierului în jurul unor comunități urbane ierarhizate**, fiecare scară îndeplinind un alt rol pentru comunitatea urbană.
 - *Unitate de vecinătate*: rază de deservire de 400 m, 5 min de mers pe jos, 5.000-10.000 loc
 - *Comunitatea urbană locală*: rază de deservire de 200 m, 2 min de mers pe jos, 2.000-3.000 loc
3. **Facilitarea mobilității pietonale și a conexiunilor urbane**, în interiorul unităților de vecinătate dar și între acestea și mijloacele de transport public.



<p style="text-align: center;">ETAPA 3. Configurarea unor insule urbane în interiorul cartierelor în cadrul cărora să se efectueze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reorganizarea parcărilor de reședință și prioritizarea circulației pietonale. 2. Ierarhizarea și amenajarea spațiului deschis, cu funcțiuni pentru comunitate. 	<p>Definirea insulelor urbane, în interiorul cartierelor de blocuri, prin analizarea lizibilității existente la nivelul cartierului, identificarea spațiilor deschise dintre blocuri și grupările de clădiri ce le delimitează. Adesea în marile ansambluri colective, blocurile sunt dispuse astfel încât ele definesc clar un spațiu semi-închis, similar unei curți interioare.</p>
<p style="text-align: center;">ETAPA 3.1. Managementul parcărilor de reședință, în jurul insulelor urbane</p> <p>Principii generale de management al parcărilor în marile ansambluri de blocuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • închiderea traficului în interiorul insulei urbane și dispunerea parcărilor în zona perimetrală a acesteia • redirecționarea parcărilor de rezidență de-a lungul străzilor principale, paralele cu direcția de deplasare sau în garaje subterane, supraterane, în sistem compus. 	<p>Abordarea 1. Recuperarea spațiului din interiorul insulei urbane din utilizarea ca loc de parcare și stabilirea unor alternative de parcare în zona perimetrală insulei urbane, de-a lungul străzilor.</p> <p>Abordarea 2. Construirea unor parcuri subterane sau semi-îngropate peste care se pot amenaja spații publice (ex. terenuri de sport).</p> <p>Abordarea 3. Construirea unor parcuri supra-etajate pe anumite terenuri virane sau eliberate în urma desființării garajelor individuale.</p> <p>Pentru a fi compatibile cu perspectiva unui viitor verde, în care primează mobilitatea nemotorizată și transportul public dar și pentru a aduce o contribuție pozitivă asupra comunității locale, structurile supraetajate destinate parcărilor trebuie gândite urmărind următoarele direcții:</p> <ul style="list-style-type: none"> • includerea unor spații pentru comunitate (ex. teren de sport pe acoperiș) și funcțiuni mixte la parter • multifuncționalitatea și adaptabilitatea spațiilor (ex. înălțimi libere mai mari ale etajelor, pentru a fi investite ulterior cu funcțiuni publice) • fațade interesante, care să creeze un ambient plăcut și un spațiu public de calitate (ex. fațade verzi, artă stradală / murală etc.)
<p style="text-align: center;">ETAPA 3.2. Ierarhizarea spațiului deschis din interiorul insulelor urbane</p>	<p>Structurarea și organizarea spațiului determinat de insulele urbane, conform unei ierarhii public-private, pentru a descompune scara macro la care au fost proiectate inițial clădirile și spațiul dintre ele și a le elibera din supra-aglomerarea cu mașini parcate. Spațiul delimitat de grupările de clădiri pot fi investite cu funcțiuni publice, orientate spre comunitatea locală (200 m), definind astfel centre secundare de cartiere.</p>
	

Sursa: Ghid de Regenerare Urbană – Marile ansambluri de locuințe, Banca Mondială, 2020.

Oportunități de regenerare în cartierele de locuințe colective

Acțiunile de regenerare trebuie să urmărească diminuarea dominației automobilului și prioritizarea deplasărilor nemotorizate, provocarea comună a cartierelor de locuințe colective fiind sufocarea spațiului public cu mașini parcate și lipsa de atenție pentru confortul pietonilor și spațiile pentru comunitate. Marile ansambluri de locuințe colective sunt cartiere complexe, ce necesită o abordare integrată, ce poate fi realizată cel mai eficient prin elaborarea unor masterplanuri la nivel de cartier, prin care să se elaboreze analiza diagnostic și să se identifice principalele provocări și oportunități.

- **Intervenții complexe ce necesită planuri coordonatoare - reconfigurarea parcărilor și a spațiilor deschise în jurul insulelor urbane.** Gradul de permeabilitate al țesutului urban și implicit dimensiunea insulelor urbane, influențează calitatea spațiului public – o zonă permeabilă, cu insulelor urbane de dimensiuni mici, creează un mediu propice deplasărilor pietonale. În Municipiul Suceava, gradul de permeabilitate este mai mare în zona centrală și în cartierele de blocuri, în timp ce zonele de case, noi sau vechi, au un grad de permeabilitate mai mic. Intervențiile posibile în jurul insulelor urbane cuprind: reconfigurarea spațiilor pentru parcare spre limitele exterioare ale acestora și în parcări multi-etajate pentru a recupera spații pentru comunitate, valorificarea spațiilor verzi și a spațiilor deschise din interiorul insulei, reconfigurarea străzilor locale ca spații partajate, atribuirea spațiilor recuperate cu funcțiuni complementare care să deservească comunitatea locală sau să formeze subcentre de cartier, reabilitarea locurilor de joacă și a mobilierului urban deja existent.
- **Linii de acțiune comune, prin care să se îmbunătățească punctual calitatea vieții din cartiere,** ce pot deveni programe ale administrației locale:
 - **amenajarea curților școlilor** astfel încât ele să deservească comunitatea locală în afara orelor de program, ca locuri de joacă sau spații pentru sport.
 - **valorificarea străzilor ca spații publice liniare:**
 - străzi cu grad mare de accesibilitate – valorificarea potențialului economic și comunitar
 - străzi de deservire locală – reconfigurarea ca spații publice partajate.
 - **valorificarea spațiilor deschise și refuncționalizarea lor cu dotări publice** – locuri de joacă, terenuri de sport, spații de socializare pentru diverse interese etc.
 - noduri cu grad mare de accesibilitate (ex. scuaruri),
 - spațiile verzi, inaccesibile, cu vegetație spontană, din preajma blocurilor,
 - terenuri virane sau alte spații recuperate în urma reconfigurării parcărilor.

Figura 23. Gran via de Ferran el Catolic, Valencia - Regenerarea unui coridor principal de mobilitate ca spațiu public liniar.



Sursa: Space Syntax pentru SIDU Suceava – Anexa 2.

Cartierul Mărășești

Amplasare și structură

Între cartierele Centru, Areni, George Enescu și Zamca, fiind astfel bine conectat la rețeaua de spații publice și dotări din zona centrală. Delimitat la V de Str. Universității, unde este amplasată Universitatea Stefan cel Mare și de-a lungul căreia există activitate economică dinamică (cafenele și restaurante) dar și un hiper-market ce deservește de asemenea cartierul. Cartierul este bine conectat la principalele linii de transport public (Stația Nordic, Stația Catedrală, Stația Primărie).

Mediul Construit

- **Dotări (15 min):**
educație, sănătate, cultură, servicii și comerț, skate-parc, patinoar
- **Spații civice / publice**
În interiorul cartierului se află patinoarul orașului și skate-parcul, spații publice de importanță municipală, precum și piațeta Mărășești, de la intersecția Str.Mărășești și Str. Mărăști.
- **Spații verzi**
Cartierul nu dispune de nici o zonă verde reprezentativă, însă se află în proximitatea Parcului Simion Florea Marian, Parcului Areni și Parcul Universitate.
- **Terenuri de sport**
Nu există terenuri de sport amenajate în interiorul cartierului.

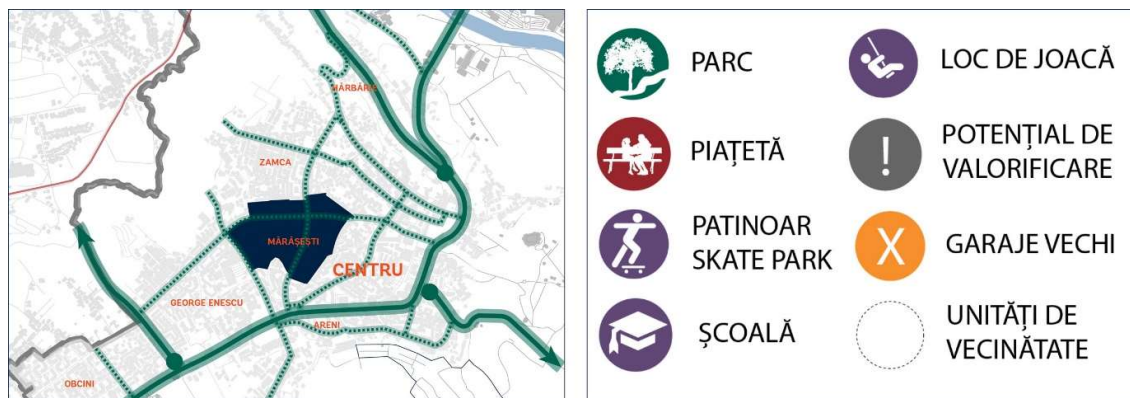
Trama stradală, accesibilitatea pietonală și stații de transport public

- **Starea coridoarelor principale** este una în general bună, acestea fiind reabilitate recent. Str. Universității își valorifică potențialul economic oferit de gradul mare de accesibilitate, concentrând spații publice și private pentru socializare însă Str. Mărășești și Bd. George Enescu ar beneficia de un grad mai mare de mixitate economică, prin reconversia funcțională a parterului clădirilor și prin amenajarea unor spații pentru odihnă și socializare în spațiile verzi nevalorificate din fața blocurilor.
 - Str. Universității, Str. Mărășești – infrastructură pietonală modernă, grad mare de accesibilitate, locuri de parcare amenajate.
 - Bd. George Enescu – Str. Mărăști – infrastructură pietonală modernă, trafic intens, piste de biciclete neconforme – amenajate pe trotuar.
- **Străzile secundare** au o infrastructură pietonală deficitară, cel mai adesea ele fiind sufocate de mașini parcate ilegal și neavând trotuare suficient de late. Străzile secundare pot fi reconfigurate pentru a prioritiza deplasările pietonale, inclusiv prin amenajarea lor în regim de străzi partajate. Străzile secundare cu grad mare de accesibilitate, identificate prin analiza Space Syntax la scara unităților de vecinătate, sunt cele mai tranzitate de pietoni și astfel asupra lor ar trebui intervenit cu prioritate. Recomandările pentru a facilita conectivitate și accesibilitatea pietonală în interiorul cartierului, sunt sintetizate în tabelul de mai jos.

Terenuri și active cu potențial de valorificare

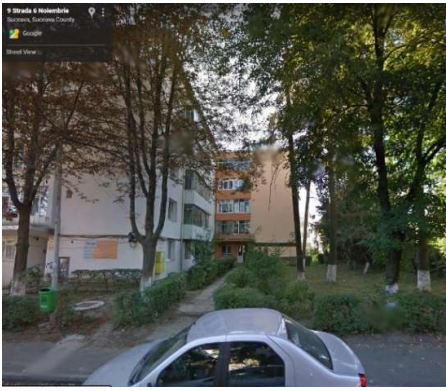
- **Spații verzi nevalorificate:** Există o zonă verde cu potențial de regenerare între Străzile Oituz și Str. Leca Morariu - topografia acestui spațiu este una în pantă, aceasta putând deveni un centru ce cartier pentru recreere, crescând astfel accesul la spații verzi în proximitatea locuințelor. De asemenea ansamblurile de blocuri dispun de spații verzi ce ar putea fi valorificate.
- **Spații ocupate de garaje individuale:** Spațiile ocupate de garajele vechi (ex. Str. Leca Morariu, Str. Oituz, în insulele urbane) reprezintă o resursă de teren ce poate fi valorificată.
- **Școli de dispun de curți:** Școala Gimnazială Nr. 3, Colegiul Economic Dimitrie Cantemir

Figura 24. Analiza Cartierului Mărășești



Sursa: Autorii, hartă suport Open Street Maps

Tabel 10. Străzi și noduri cu grad mare de accesibilitate dintr-o rază de accesibilitate de 400-800 m (5-10 min) identificate prin Space Syntax sau cu potențial de dezvoltare la nivelul sub-centrelor de cartier.

Zonă cu potențial de regenerare	Recomandările aferente
<p>1. Str. 6 Noiembrie</p> <p>Potențial de regenerare:</p> <p>O stradă secundară îngustă, cu trafic redus, ce se ‘înfundă’ în capătul sudic, fără infrastructură pietonală dedicată pe întreaga lungime, ce străbate o zonă de case și delimitează zona centrală de cartierul Mărășești. Aceasta stradă prezintă un grad mare de accesibilitate, ceea ce denotă potențialul de conturare a unui spațiu public liniar care să deservească cartierul.</p> <p>Starea actuală:</p> 	<ol style="list-style-type: none"> Transformarea străzii într-un spațiu partajat, care să restricționeze traficul auto doar pentru riverani și să armonizeze traficul pietonal și velo cu circulația mașinilor de reședință și necesarul de locuri de parcare din segmentul de nord. Prin elaborarea unei strategii de management a locurilor de parcare la nivelul cartierului, acest necesar poate fi redus la minim. Intervenții posibile: pavaj pentru zonele pietonale, marcarea pe sol și prin indicatoare a modului de partare, mobilier urban, Identificarea de ‘buzunare’ ce pot deveni spații pentru comunitate, precum grădinile neaccesibile din fața blocurilor din segmentul nordic al străzii. (ex. în imagine) 
<p>2. Str. Leca Morariu</p> <p>Potențial de regenerare:</p> <p>Alee ce deservește interiorul unui cvartal de blocuri, făcând legătura între Bd. Mărășești, intrările blocurilor din interiorul cvartalelor și parcurile de reședință. Strada este îngustă, bogată în verdeață și umbră, nu dispune de trotuare sau spații de recreere.</p> 	<ol style="list-style-type: none"> Transformarea străzii într-un spațiu partajat, care să restricționeze traficul auto doar pentru riverani și să armonizeze traficul pietonal și velo cu circulația mașinilor de reședință. Elaborarea unei strategii la nivelul cvartalului și a cartierului pentru managementul parcarilor, cu scopul de a utiliza mai eficient spațiul deschis de-a lungul Str. Leca Morariu. Valorificarea zonelor de vegetație din fața blocurilor și integrarea lor în noul spațiu partajat. Reamenajarea ‘buzunarelor’ de spațiu public rezultate: mobilier urban care să satisfacă nevoile tuturor grupelor de vârstă, pavaj și signalistică specifice spațiului partajat.

3. **Str. Oituz**

Potențial de regenerare:

Alee ce deservește interiorul unui cvartal de blocuri, făcând legătura între Str. Mărășești și Str. 6 Noiembrie, cu grad mare de accesibilitate. Strada este îngustă, bogată în verdeață și umbră, dar nu dispune de trotuare sau spații de recreere, însă este mărginită de un aliniament de garaje.



1. **Demolarea garajelor după elaborarea unei strategii de management a parcurii** în insula urbană și oferirea unei alternative.

2. **Reconfigurarea străzii pentru a asigura siguranța pietonilor** – fie prin amenajarea unui trotuar pe spațiul recuperat în urma demolării garajelor sau prin amenajarea ei ca spațiu partajat.

3. **Amenajarea terenului recuperat ca spațiu public pentru comunitatea locală** (mobilier urban, loc de joacă, facilități pentru sport)



4. **Nod: Bd. George Enescu cu Str. Grigore Ureche (piațetă – Catedrala)**

Potențial de regenerare:

În jurul blocului nr. 7 există activitate economică intensă și o piațetă separată de bulevard prin niște scări monumentale. Urbanistic spațiul deschide oportunități de regenerate, cu potențialul ca nodul să devină un subcentru de cartier, nu doar din perspectiva mixitatea funcționale existente dar și pentru socializare și recreere.

Acest nod este și un punct de așteptare pentru transportul public. Scările sunt folosite în momentul de față ca spațiu pentru stat, în așteptarea autobuzului, în ciuda stării avansate de degradare.

1. **Restricționarea accesului mașinilor** pe esplanada din fața blocului.

2. **Amenajarea esplanadei și a scărilor ca spațiu public** - reabilitarea scărilor, îmbrăcarea anumitor porțiuni cu lemn sau un material propice statului jos, introducerea unor elemente de mobilier urban creativ și de peisagistică, asigurarea accesibilității persoanelor cu dizabilități (în momentul de față există rampă, însă ea este blocată de mașinile parcate).



Figura 25. Garaje din cartierul Mărășești (Str. 6 Noiembrie nr. 45 – Str. Leca Morariu 14-28)



Sursa: Google Street View captions

Cartierul Zamca

Amplasare și structură

Între cartierele Mărășești, Hărbărie și Pădurea Zamca, aflându-se astfel la o distanță destul de mare de principalele spații publice și parcuri din zona centrală. Extremitatea nordică a cartierului – zona de case, este slab deservită de dotări de proximitate. Țesutul urban este unul foarte dens, în interiorul cvartalelor fiind de asemenea construite blocuri. Cartierul este conectat la rețeaua de transport public prin Stația Casa de Pensii (liniile 16,17) ce face legătura cu cartierul Mărășești, însă legătura cea mai facilă cu cartierul Mărășești, rămâne pe cale pietonală.

Mediul Construit

- **Dotări (15 min)**
educație, sănătate, servicii și comerț, loc de joacă, teren sport (privat)
- **Spații civice**
În interiorul cartierului nu există spații civice bine definite, cu excepția unui scuar verde amenajat cu bănci, pentru deservirea comunității locale, pe Str. Narciselor nr. 7A. La intersecția Str. Ion Neculce cu Str. Ion Băcilă, se află concentrate diverse magazine de proximitate (alimentar, farmacie etc) iar în fața lor, trotuarul se lărgeste, formând două scuaruri, pe ambele părți ale străzii, ce ar putea fi amenajate ca spații de odihnă și socializare, pentru întâlnirile spontane.
- **Spații verzi**
Cartierul nu dispune de nici o zonă verde reprezentativă amenajată, însă se află în proximitatea Pădurii Zamca, o resursă verde de importanță municipală. Amenajarea ei ar asigura accesul echitabil la spațiu verde în proximitatea locuințelor tuturor locuitorilor cartierului.
- **Terenuri de sport**
Cu excepția unui teren de fotbal ce aparține de o instituție privată (Centrul Creștin Filadelfia), nu există terenuri de sport amenajate în cartier.

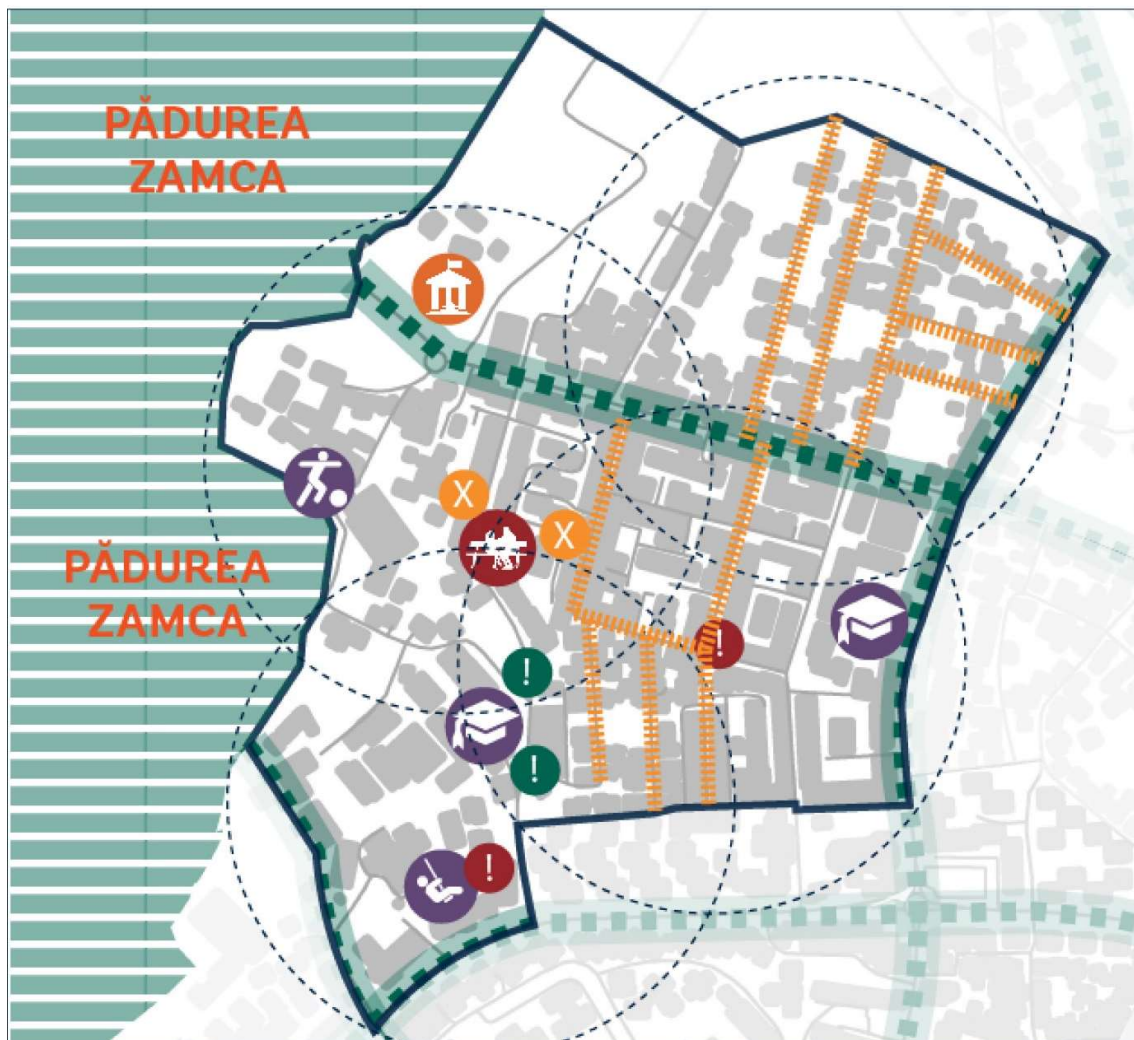
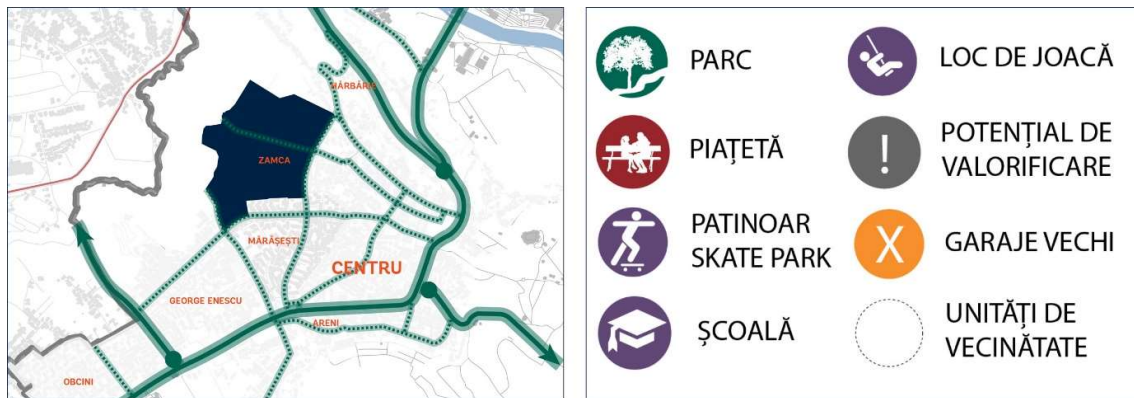
Trama stradală, accesibilitatea pietonală și stații de transport public

- **Starea coridoarelor principale**
 - Str. Zamca, Str. Mărășești – infrastructură pietonală ce necesită modernizare pe anumite segmente, este necesară reorganizarea parcărilor, întrucât trotuarele sunt sufocate de mașini parcate.
 - Str. Narciselor – infrastructura pietonală modernizată, însă pe alocuri nu suficient de lată sau întreruptă.
 - Bd. George Enescu – infrastructură pietonală modernă, trafic intens, piste de biciclete neconforme – amenajate pe trotuar.
- **Străzile secundare** au o infrastructură pietonală deficitară, cel mai adesea ele fiind sufocate de mașini parcate ilegal și neavând trotuare suficient de late.

Terenuri și active cu potențial de valorificare

- **Spații deschise (verzi) nevalorificate:** În spatele blocurilor de pe Bd. George Enescu nr. 2-4 și nr. 12 – cele două ansambluri sunt construite în oglindă, se află un două spații deschise generoase, ce se găsesc într-un stadiu avansat de degradare. Lipsa accesului automobilelor și suprafața extinsă a zonelor verzi pot face din acestea importante subcentru de cartier, permițând inclusiv amenajarea unui teren de sport sau a unui parc de cartier.
- **Spații ocupate de garaje individuale:** Str. Narciselor nr. 4
- **Școli ce dispun de curți:** Colegiul Mihai Eminescu, Colegiul Tehnic de Industrie Alimentară Suceava

Figura 26. Analiza Cartierului Zamca



Sursa: Autorii, hartă suport Open Street Maps

Tabel 11. Străzi și noduri cu grad mare de accesibilitate dintr-o rază de accesibilitate de 400-800 m (5-10 min), identificate prin Space Syntax, cu potențial de dezvoltare la nivelul subcentrelor de cartier

Zonă cu potențial de regenerare	Recomandările aferente
<p>1. Str. Zamca</p> <p>Potențial de regenerare:</p> <p>Stradă principale ce străbate cartierul Zamca, cu un grad mare de accesibilitate și în consență potențial de valorificare în scopuri economice, însă calitatea spațiului pietonal nu facilitează deplasările sigure, nu deschide oportunități de petrecere a timpului liber în comunitate și astfel limitează activitățile comerciale.</p> <p>Starea actuală:</p> <ul style="list-style-type: none"> + existența unor activități economice și a blocurilor, generează trafic pietonal + dotări ce deservește comunitatea locală (magazin alimentar, stație microbuz) + 'buzinare' de verdeață între blocuri - calitatea spațiului pietonal nu este satisfăcătoare: trotuare degradate, discontinue, mașini parcate de trotuar - lipsa unei strategii unitare de reabilitare a fațadelor blocurilor (ex. la nivelul unui singur bloc, există scheme cromatice diferite, sau chiar segmente ne-reabilitate) 	<p>1. Facilitarea accesibilității pietonale prin asigurarea de trotuare accesibile, de o lățime corespunzătoare, eliberarea trotuarelor de mașini parcate, reabilitarea segmentelor unde pavajul este degradat.</p> <p>2. Strategie de management la nivelul cartierului, care să soluționeze problema mașinilor parcate pe trotuare și să eficientizeze utilizarea domeniului public, lăsând astfel loc amenajării spațiilor pentru comunitate – ex. identificarea unor spații la o distanță de mers pe jos confortabilă (5-10 min) unde să se construiască parcări supraetajate.</p> <p>3. Valorificarea spațiilor verzi din fața clădirilor de locuințe, cu intervenții minimale asupra cadrului natural, pentru a crea spații de odihnă și socializarea de-a lungul străzii.</p>
<p>2. Nod: Str. Ion Neculce cu Str. Ion Băcilă</p> <ul style="list-style-type: none"> + Nod cu activitate comercială și trafic pietonal, vegetație. - Calitatea scăzută a spațiului pietonal: trotuare degradate, insuficient de late, mașini parcate pe trotuar, terasa cu magazine nu respectă regulile de accesibilitate. 	<p>1. Amenajarea celor două scuaruri cu mobilier urban – spațiu de socializare, va avea un impact pozitiv asupra calității vieții și va oferi oportunități de petrecere a timpului liber în cartier: mobilier urban, elemente de peisagistică, spații de odihnă.</p> <p>2. Facilitarea accesibilității pietonale în nodul identificat dar și în întreg cartierul: în zona scărilor (modernizare, rampe acces, eliminarea mașinilor parcate pe trotuar).</p>

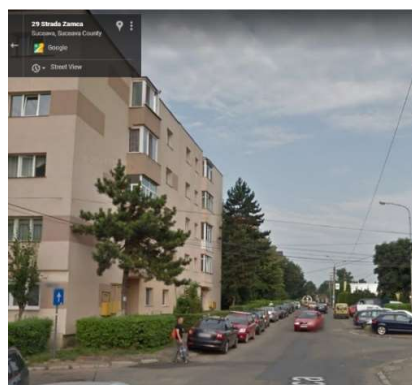


Figura 27. Resurse de teren din cartierul Zamca.



Cartierul George Enescu

Amplasare și structură

Între cartierele Zamca și Mărășești la est, cartierul Obcini la vest și Pădurea Zamca în extremitatea nordică. Țesutul urban este unul foarte dens, în interiorul cvartalelor fiind de asemenea construite blocuri. Există anumite 'buzunare verzi' nevalorificate în prejama blocurilor, însă în cea mai mare parte domeniul public este sufocat de mașini – densitate și resursele limitate de teren, fac necesară elaborarea unei strategii de management al parcărilor la nivelul cartierului și o reconfigurare a spațiului deschis în jurul insulelor urbane determinate anterior, ce ar putea îmbunătăți semnificativ calitatea vieții și gradul de acces la dotări de cartier. Cartierul este bine conectat la resursele din zona centrală și la rețeaua de transport public.

Mediul Construit

- **Dotări (15 min):**
Educație, sănătate, piața agroalimentară, servicii și comerț, loc de joacă
- **Spații civice**
În interiorul cartierului nu există spații civice bine definite, în afara unui scuar amenajat cu arbori și arbuști la intersecția dintre Str. Ocinelor și Bd. 1 Mai – lângă parcul Spitalului de Urgență. La extremitatea cu cartierul Mărășești se află Universitatea Stefan cel Mare.
- **Spații verzi:**
Cu excepția parcului Spitalului de Urgență Sf. Ioan cel Nou Suceava, nu există spații verzi amenajate care să deservească comunitatea locală. Parcul Spitalului, deși este menționat în registrul spațiilor verzi ca și spațiu public cu acces nelimitat, este separat de trotuar printr-un gard.
- **Terenuri de sport:**
Există două terenuri de sport private / cu acces public limitat pe Aleea Saturn nr. 6 și terenul de fotbal LPS, în extremitatea nordică, lângă Pădurea Zamca.

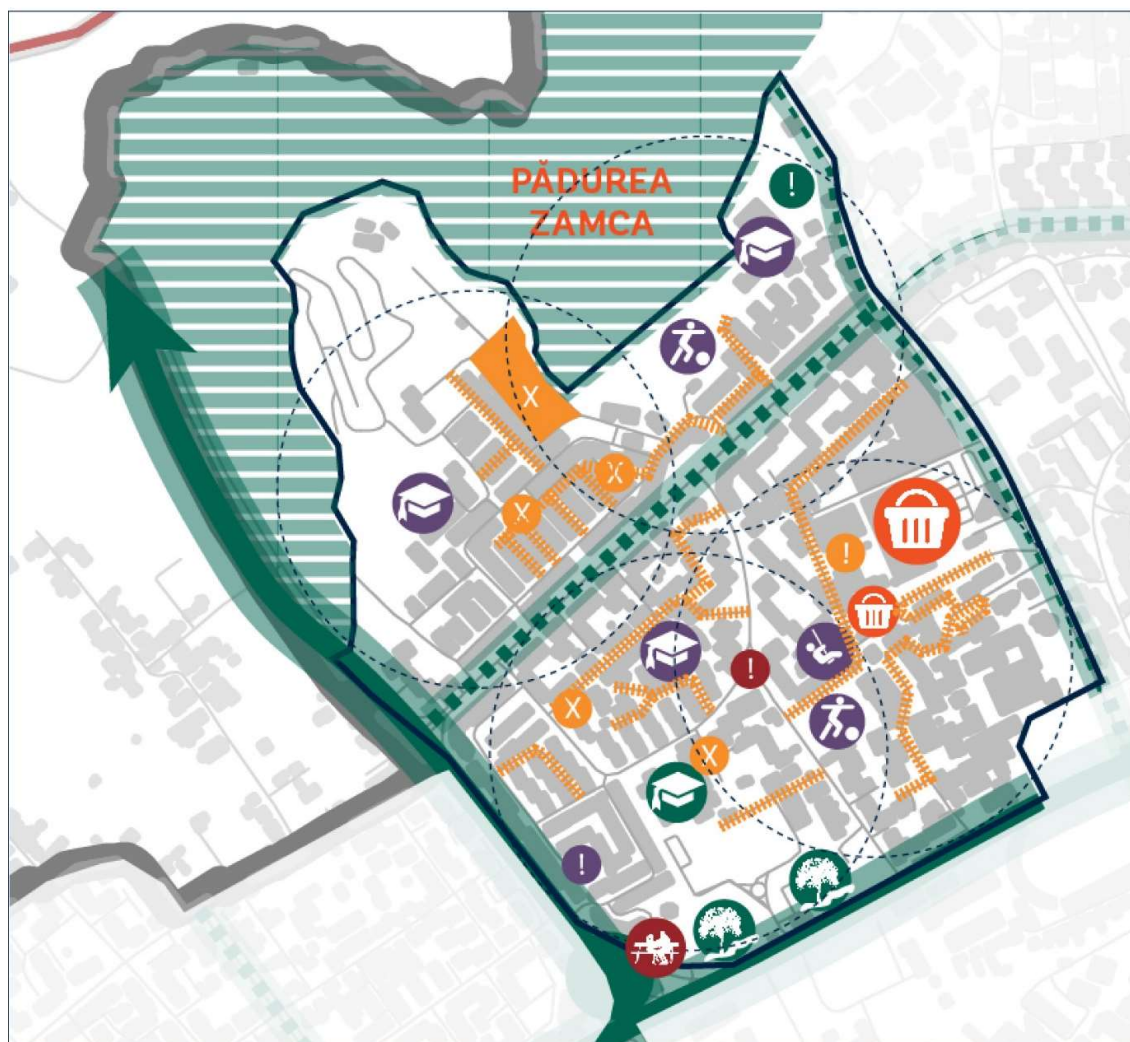
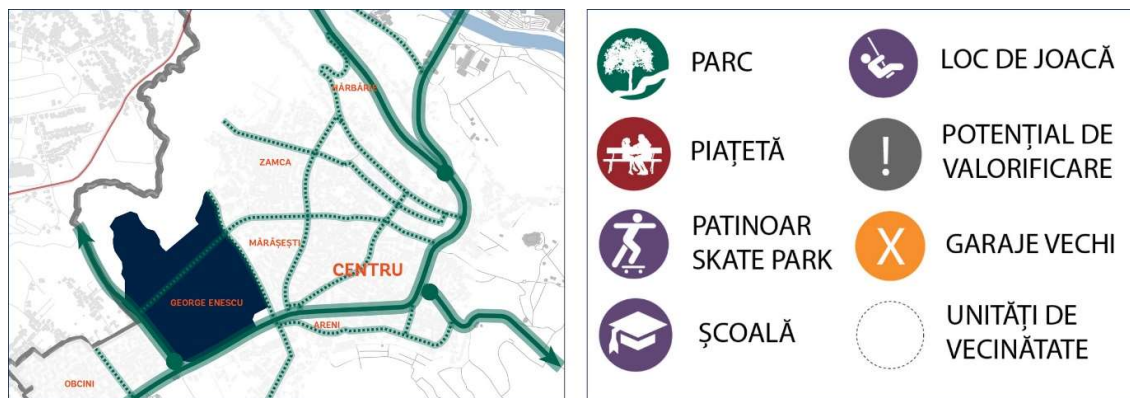
Trama stradală și accesibilitatea pietonală

- **Coridoarele principale de mobilitate** au o stare bună a carosabilului și a infrastructurii pietonale și valorifică potențialul economic dat de gradul mare de accesibilitate. Pot fi aduse îmbunătățiri pentru a crește gradul de confort al pietonilor (mobiliu urban, vegetație, lătirea trotuarelor), pentru a adăuga piste de biciclete conforme și a manageria mai eficient situația parcărilor de reședință, astfel încât spațiul public să nu pară sufocat de acestea.
- **Străzile secundare**, cele ce delimitează insulele urbane au de regulă trotuare suficient de late, însă acestea sunt sufocate de mașinile parcate uneori inclusiv pe trotuar, pe locuri neamenajate precum spații deschise (verzi) nevalorificate. Elaborarea unor strategii de management a parcerii va facilita mobilitatea pietonală, va fi benefic diversificării funcționale a parterului blocurilor și va deschide noi oportunități de amenajare a unor spații pentru comunitate.
- **Străzile și aleile din interiorul insulelor urbane** sunt foarte înguste, sufocate de mașini și nu dispun de trotuare, având un impact direct asupra siguranței pietonilor și a calității vieții. Se recomandă medierea diferitelor mijloace de transport prin amenajarea lor ca spații partajate, cu prioritizarea deplasărilor pietonale.

Terenuri și active cu potential de valorificare


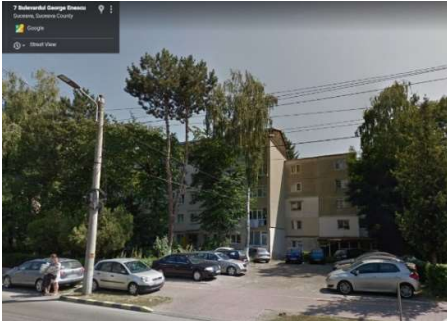




- **Spații deschise (verzi) nevalorificate:** Teren viran între DGASPC și Liceul cu Program Sportiv.
- **Spații ocupate de garaje individuale:** În extremitatea N-E a cartierului, între Terenul de Fotbal LPS, Aleea Jupiter și Cimitirul Sf. Ioan cel Nou, există o zonă întinsă acoperită cu garaje.
- **Școli ce dispun de curți:** Colegiul Național de Informatică Spiru Haret, Liceul cu Program Sportiv, Școala Gimnazială nr. 8.

Figura 28. Analiza Cartierului George Enescu



Sursa: Autorii, hartă suport Open Street Maps

Tabel 12. Străzi și noduri cu grad mare de accesibilitate dintr-o rază de accesibilitate de 400-800 m (5-10 min), identificate prin Space Syntax sau cu potențial de dezvoltare la nivelul insulelor urbane

Zonă cu potențial de regenerare	Recomandările aferente		
<p>1. Str. Universității</p> <p>Arteră principală ce mărginește de direcția N-S cartierele Mărășești și George Enescu și concentrează obiective de importanță locală și municipală (Patinoarul, Universitatea Stefan cel Mare), valorifică deja potențialul economic oferit de gradul mare de accesibilitate, prin calitatea satisfăcătoare a spațiului pietonal și mixitatea funcțiunilor pe care le concentrează.</p>			
<p>2. Bd. George Enescu</p> <ul style="list-style-type: none"> + trafic pietonal mare, activitate comercială mare, conexiuni la rețeaua de transport public - piste de biciclete trasate pe trotuar - volum mare de trafic (4 benzi) 	<p>Căutarea unui echilibru între spațiile de parcare și cele pentru oameni, prin regândirea strategiei de management a parcerii pentru o utilizare mai eficientă a spațiului – parcări de cartier, și identificarea unor ‘buzunare’ ferite de trafic care să fie amenajate pentru comunitate – ex. loc joacă, piațetă (ex. în imaginea de mai jos)</p>		
			
<p>3. Nod. Strada Zorilor – Str. Scurtă</p>	<p>4. Străzile secundare</p>		
			
<p>5. Străzile de importanță locală din interiorul insulelor urbane: Aleea Laleleor, Aleea Saturn, Aleea Jupiter</p>			
			

Cartierul Obcini

Amplasare și structură

La extremitatea de sud-vestică a municipiului Suceava, în vecinătatea cartierului George Enescu, a cartierului Sfântu Ilie din Șcheia. Cartierul este bine conectat la zona centrală prin transport public. Structura cartierului Obcini este compusă din cvartale de blocuri – de patru etaje, dispuse pe o tramă stradală de tip grilă. Clădirile sunt așezate astfel încât să definească spații publice asemănătoare unor curți interioare, spații ce sunt ocupate de regulă cu garaje, mașini parcate dar ele reprezintă resurse importante de teren ce pot fi valorificate pentru comunitate, în urma reconfigurării spațiilor de parcare la nivelul cartierului și în jurul insulelor urbane.

Mediul Construit

- **Dotări (15 min):**
Educație, sănătate, locuri de joacă, servicii și comerț
- **Spații civice / verzi**
Scur amenajate cu arbori și arbuști la intersecția dintre Bd. 1 Mai și Calea Obcinelor.
- **Terenuri de sport**
Nu există terenuri de sport amenajate în interiorul cartierului.

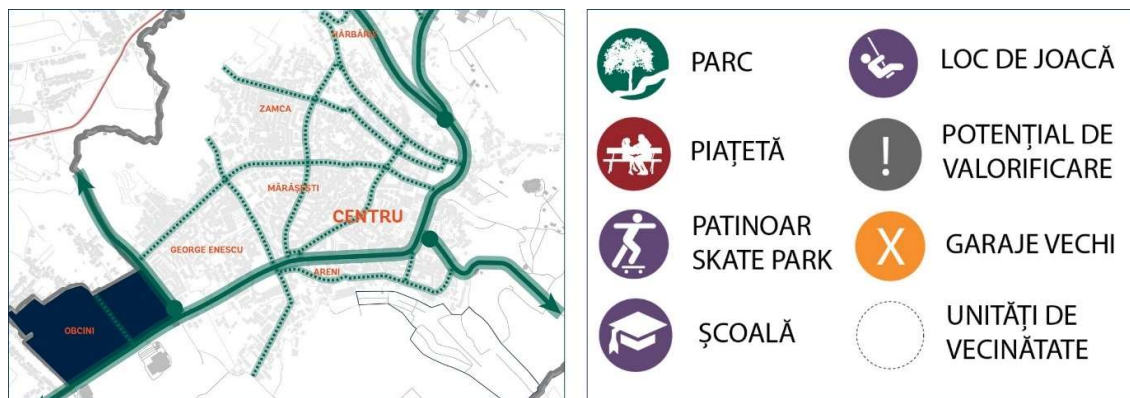
Trama stradală, accesibilitatea pietonală și stații de transport public

- **Coridoarele principale de mobilitate** au o stare bună a carosabilului și a infrastructurii pietonale și valorifică potențialul economic dat de gradul mare de accesibilitate. Pot fi aduse îmbunătățiri pentru a crește gradul de confort al pietonilor (mobiliier urban, vegetație, lățirea trotuarelor), pentru a adăuga piste de biciclete conforme și a manageria mai eficient situația parcarilor de reședință, astfel încât spațiul public să nu pară sufocat de acestea.
- **Străzile secundare**, cele ce delimitează insulele urbane au de regulă trotuare suficient de late, însă acestea sunt sufocate de mașinile parcate uneori inclusiv pe trotuar, pe locuri neamenajate precum spații deschise (verzi) nevalorificate. Elaborarea unor strategii de management a parcerii va facilita mobilitatea pietonală, va fi benefică diversificării funcționale a parterului blocurilor și va deschide noi oportunități de amenajare a unor spații pentru comunitate.
- **Străzile și aleile din interiorul insulelor urbane** sunt foarte înguste, sufocate de mașini și nu dispun de trotuare, având un impact direct asupra siguranței pietonilor și a calității vieții.

Terenuri și active cu potențial de valorificare

- **Spații deschise (verzi) nevalorificate:** interiorul insulelor urbane, spații verzi în fața blocurilor de locuințe
- **Spații ocupate de garaje individuale:** spațiile ocupate de garajele vechi în interiorul insulelor urbane (ex. Str. Castanilor) reprezintă o resursă de teren ce poate fi valorificată
- **Școli ce dispun de curți:** Școala Gimnazială Ion Creangă

Figura 29. Analiza Cartierului Obcini



Sursa: Autorii, hartă suport Open Street Maps

Figura 30. Terenuri cu potențial de valorificare în cartierul Obcini.



Tabel 13. Străzi și noduri cu grad mare de accesibilitate dintr-o rază de accesibilitate de 400-800 m (5-10 min), cu potențial de dezvoltare la nivelul sub-centrelor de cartier.

Zonă cu potențial de regenerare	Recomandările aferente
<p>1. <u>Bd. Corneliu Coposu – Gavril Tudoras</u></p> <p>Potențial de regenerare:</p> <p>Bulevard principal ce străbate cartierul Obcini, cu grad ridicat de accesibilitate și deci cu potențial de valorificare în scopuri economice.</p> <p>Starea actuală:</p> <p>+/- deși spațiul pietonal a fost reabilitat recent, el este sufocat pe anumite segmente de mașini parcate sau este în dreptul stâlpilor de iluminat, nu mai este suficient de lat.</p> <p>+/- spațiul dintre blocuri și carosabil, creează buzunare ce pot fi amenajate ca spații publice, însă acestea sunt utilizate exclusiv pentru parcare (neamenajată).</p> <p>- Activitate economică scăzută</p> <p>+/- blocurile sunt în mare parte reabilitate, însă lipsește o viziune unitară asupra fațadelor.</p>	<p>1. Strategie de management la nivelul cartierului, care să soluționeze problema mașinilor parcate pe trotuare și să eficientizeze utilizarea domeniului public, lăsând astfel loc amenajării spațiilor pentru comunitate – ex. identificarea unor spații dedicate la o distanță confortabilă de parcurs pe jos (5-10 min) unde să se construiască parcări supraetajate.</p> <p>2. Amenajarea spațiilor dintre blocuri cu dotări de cartier (ex. loc de joacă, teren sport)</p>  <p>3. Înlocuirea și suplimentarea mobilierului urban degradat, din fața intrărilor blocurilor și păstrarea unui echilibru dintre infr socială și de parcare.</p>
<p>2. <u>Nod: Str.Statiunii și Str. Gavril Tudoras</u></p> <p>+ trafic pietonal mare generat de existența diverselor magazine de proximitate și a unei stații de transport public</p> <p>+ retragerea blocurilor de la stradă dă naștere unor spații destul de generoase, ce permit o amenajare diversă și asigură o lățime suficient de lată trotuarului</p> <p>+/- pe esplanada terasată din fața spațiilor comerciale există potențialul conturării unui spațiu de socializare și odihnă</p> <p>- lipsa prioritizării dotărilor pentru comunitate în spațiile generate între clădirile și carosabil (ex. utilizate doar ca parcare, nu există bănci în stația de autobuz)</p> <p>- sufocarea străzii cu mașini rezultă într-o calitate scăzută a spațiului public</p>	<p>1. Amenajarea esplanadei terasate din fața spațiilor comerciale cu spații pentru odihnă și socializare, prin introducerea unor elemente de mobilier urban și peisagistică sau prin regândirea unor elemente existente folosite informal (ex. o parte a scărilor poate fi acoperită cu lemn pentru a crea locuri de stat jos).</p>  <p>2. Regenerarea blocurilor conform unei viziuni unitare – utilizând o schemă de culoare, o abordare uniform în tratarea balcoanelor etc. Valorificarea spațiilor din fața acestora pentru comunitate, nu doar pentru parcare.</p> <p>3. Valorificarea spațiilor verzi din jurul blocurilor.</p>

Cartierul Areni

Amplasare și structură

În extremitate de sud a Municipiului Suceava, mărginit la nord de cartierele Centru, Mărășești și George Enescu. Poziționarea lui îl face să fie bine conectat la resursele din zona centrală, deși în interiorul limitelor propriu-zise ale cartierului există puține dotări de cartier. Structura cartierului este compusă din blocuri din perioada socialistă, cu spații verzi neamenajate și clădiri cu regim de înălțime mic dispuse între ele. Ansamblurile de blocuri sunt mărginite la sud de Str. Alexandru cel Bun și un aliniament de garaje individuale, iar străzile ce fac legătura dintre aceasta și Str. Ștefan cel Mare sunt străzi de importanță locală. La sud de Str. Nicolae Titulescu s-a dezvoltat o zonă de case, cu probleme specifice cartierelor periferice.

Mediul Construit

- **Dotări (15 min):** în interiorul cartierului - educație, sport și agrement, comerț și servicii, acces la resursele zonei centrale în 5-15 min de mers pe jos
- **Spații civice:** nu există spații publice / civice amenajate în cartier, însă spațiile publice ale zonei centrale sunt accesibile pietonal.
- **Spații verzi:** Parcul de Agrement Tătărași în est, cartierul în sine este unul foarte verde – spații verzi nevalorificate în proximitatea blocurilor
- **Terenuri de sport:** Stadionul Areni – principalul stadion al Sucevei, ce deține și pistă de atletism accesibilă cetățenilor, diverse facilități de sport și agrement în Parcul Tătărași

Trama stradală și accesibilitatea pietonală

- **Străzile secundare:** Str. Alexandru cel Bun – stare bună a infrastructurii și trotuarelor, locuri de parcare amenajate paralel cu trotuarul, dispune de un grad mare de accesibilitate și în consecință aici pot fi încurajate activitățile economice la parterul blocurilor (reconversia funcțională). De asemenea, amenajarea spațiilor verzi generoase dintre străzi și blocuri va crea un mediu mai plăcut și sigur pentru pietoni.
- **Străzile și aleile din interiorul cartierului** sunt foarte înguste, sufocate de mașini și nu dispun de trotuare, având un impact direct asupra siguranței pietonilor și a calității vieții. Se recomandă medierea diferitelor mijloace de transport prin amenajarea lor ca spații partajate, cu prioritizarea deplasărilor pietonale.

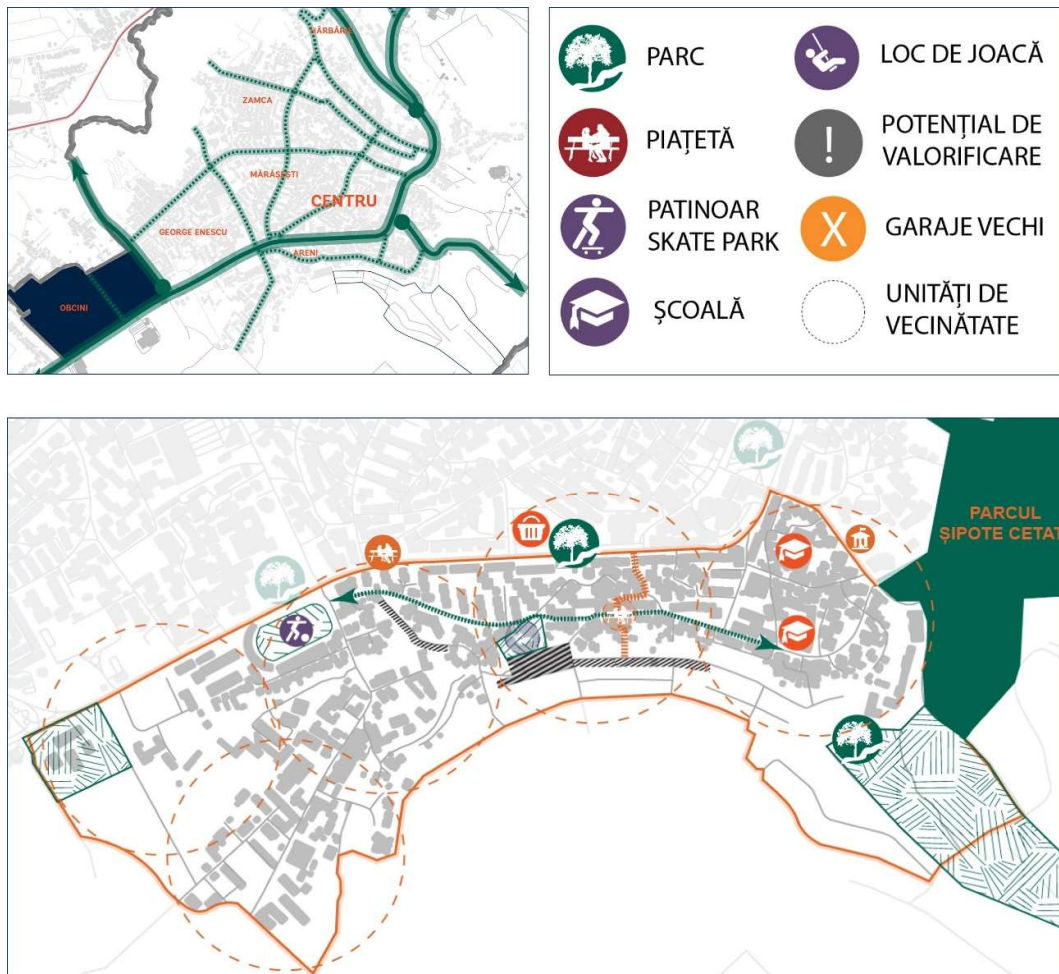
Terenuri și active cu potențial de valorificare

- **Spații deschise (verzi) nevalorificate:** resurse bogate de spații deschise acoperite cu vegetație în jurul blocurilor de locuințe, ce momentan sunt neamenajate
- **Spații ocupate de garaje individuale:** aliniament de garaje individuale la marginea de sud a cartierului, de-a lungul Str. Nicolae Titulescu
- **Școli ce dispun de curți:** Școala Gimnazială Nr. 1, Colegiul Tehnic Samuil Iposescu.

Figura 31. Terenuri cu potențial de regenerare în cartierul Areni



Figura 32. Analiza Cartierului Areni



Sursa: Autorii, hartă suport Open Street Maps

Tabel 14. Străzi și noduri cu grad mare de accesibilitate dintr-o rază de accesibilitate de 400-800 m (5-10 min), cu potențial de dezvoltare la nivelul subcentrelor de cartier

Zonă cu potențial de regenerare	Recomandările aferente
<p>1. Str. Stefan Dracinschi</p> <p>Potențial de regenerare:</p> <p>+ stradă cu grad mare de accesibilitate ce face legătura dinspre zona centrală cu cartierul Areni, preferată pentru deplasările pietonale.</p> <p>+/- resurse bogate de verdeață sub forma unor buzunare nevalorificate sau spații amenajate cu mobilier, dar aflate într-o stare avansată de degradare</p> <p>- strada este sufocată de mașini, nu dispune de trotuare și nu este prietenoasă pietonilor.</p>	<p>1. Transformarea străzii într-un spațiu partajat, care să restricționeze traficul auto doar pentru riverani și să armonizeze traficul pietonal și velo cu circulația mașinilor de reședință și necesarul de locuri de parcare din segmentul de nord. Prin elaborarea unei strategii de management a locurilor de parcare la nivelul cartierului, acest necesar poate fi redus la minim. Intervenții posibile: pavaj pentru zonele pietonale, marcarea pe sol și prin indicatoare a modului de parcare, mobilier urban,</p> <p>2. Identificarea de 'buzunare' ce pot deveni spații pentru comunitate, precum grădinile neaccesibile din fața blocurilor din segmentul nordic al străzii.</p>

Cartierul Burdujeni – Zona Cuza Vodă

Amplasare și structură

Mediul Construit

- **Dotări (15 min):**
educație, sănătate, servicii și comerț, locuri de joacă, piață agroalimentară
- **Spații civice:**
loc de joacă și socializare Parcul Copiilor (curtea Colegiului Tehnic "Al. Ioan Cuza", loc de joacă lângă Biserica Sf Andrei
- **Spații verzi:**
Nu există parcuri care să deservească zona Cuza Vodă, cu excepția unui spațiu verde de tip scuar amenajat la intersecția dintre Calea Unirii și Calea Burdujeni;
- **Terenuri de sport**
Nu există terenuri de sport amenajate în interiorul cartierului.

Trama stradală și accesibilitatea pietonală

- **Coridoarele principale de mobilitate** au o stare bună a carosabilului și a infrastructurii pietonale și valorifică potențialul economic dat de gradul mare de accesibilitate. Pot fi aduse îmbunătățiri pentru a crește gradul de confort al pietonilor (mobiliu urban, vegetație, lățirea trotuarelor), pentru a adăuga piste de biciclete conforme și a manageria mai eficient situația parcarilor de reședință, astfel încât spațiul public să nu pară sufocat de acestea.
- **Străzile secundare**, cele ce delimitează insulele urbane au de regulă trotuare suficient de late, însă acestea sunt sufocate de mașinile parcate uneori inclusiv pe protuar, pe locuri neamenajate precum spații deschise (verzi) nevalorificate. Elaborarea unor strategii de management a parcarii va facilita mobilitatea pietonală, va fi benefică diversificării funcționale a parterului blocurilor și va deschide noi oportunități de amenajare a unor spații pentru comunitate.
- **Străzile și aleile din interiorul insulelor urbane** sunt foarte înguste, sufocate de mașini și nu dispun de trotuare, având un impact direct asupra siguranței pietonilor și a calității vieții.

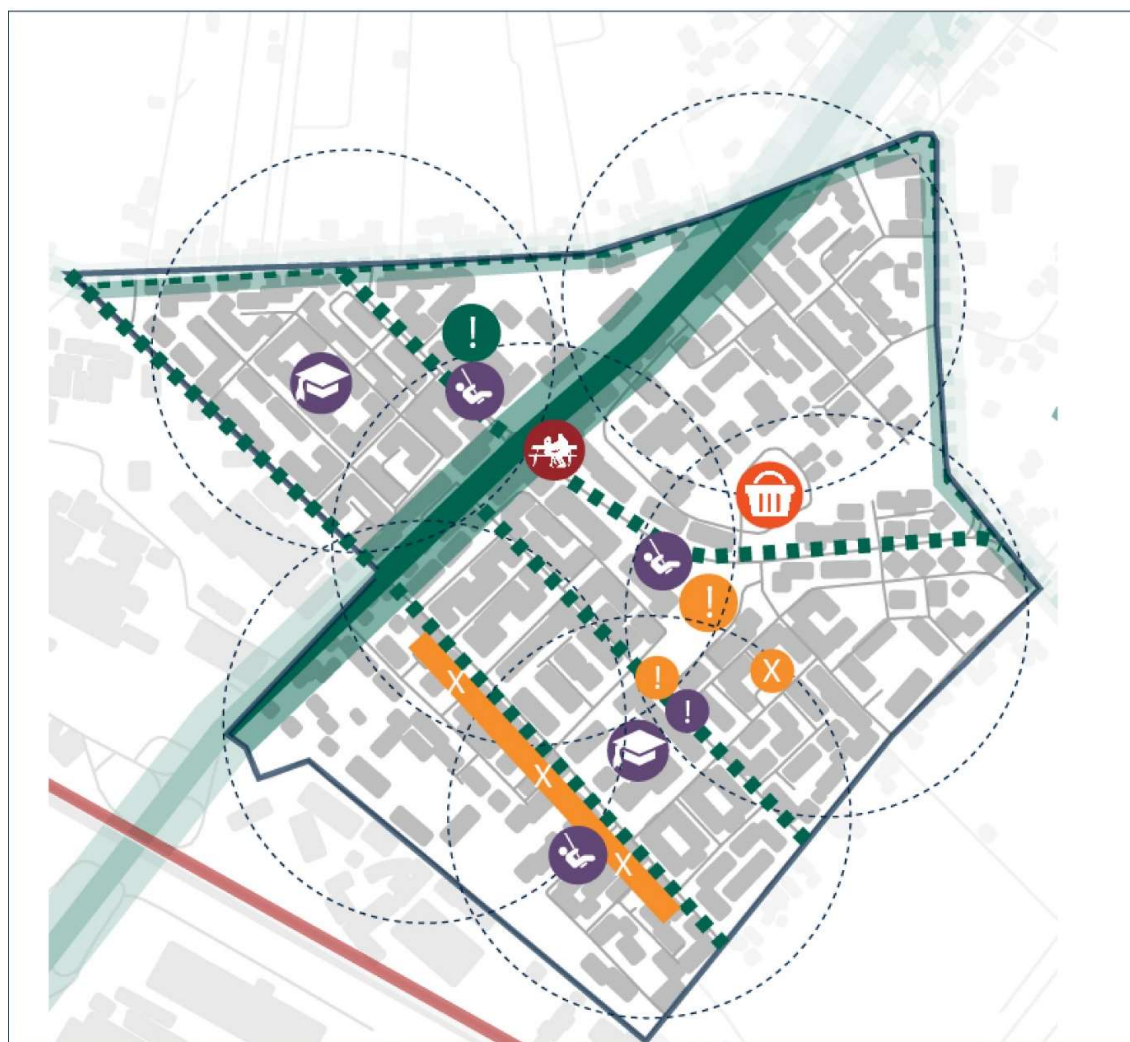
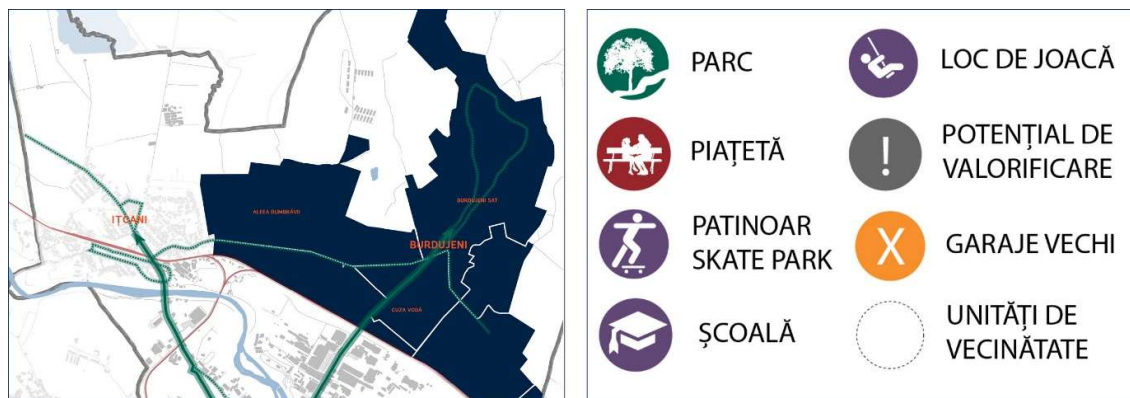
Terenuri și active cu potențial de valorificare

- **Spații deschise (verzi) nevalorificate:** teren viran mare între Calea Burdujeni și Str. Prieteniei, lângă Biserica Sf. Andrei – acesta dispune de un spațiu verde îngrădit; teren îngrădit în spatele clădirii de la Str. Calea Unirii nr. 49.
- **Spații ocupate de garaje individuale:**
- **Școli ce dispun de curți:** Școala Gimnazială Miron Costin, Școala Gimnazială Jean Bart, Școala Gimnazială Nr. 10

Figura 33. Oportunități de regenerare în cartierul Burdujeni – Cuza Vodă



Figura 34. Analiza cartierului Burdujeni



Sursa: Autorii, hartă suport Open Street Maps

ANALIZA DIAGNOSTIC: CONCLUZII, PROVOCĂRI, TENDINȚE ȘI RECOMANDĂRI

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
Regenerarea spațiului public și a resurselor de patrimoniu antropic și natural	
<p>Spațiul verde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Municipiul Suceava se află la limita îndeplinirii necesarului de 26 m² de spațiu verde pe cap de locuitor – 19,72 m² raportat la populația cu domiciliul de la 1 ianuarie 2020. • Accesul deficitar la spații verzi din cartierele Burdujeni și Ițcani și concentrarea resurselor și a parcurilor în zona centrală a orașului. • Zonele cu vegetație din cartierele de blocuri nu sunt utilizabile: ele nu sunt îngrijite corespunzător, sunt împrejmuite cu gard iar adesea sunt chiar ocupate sau blocate de mașini parcate. • Resurse verzi-albastre nevalorificate în zona periferică și în inelul peri-urban – pădurea Zamca, dealurile din spatele Mănăstirii Teodoreni, pădurile administrate de Ocolul Silvic Adâncata (N), siturile NATURA 2000. • Nevoie de regenerare a Parcului Dendrologic Șipote-Cetate și de conectare a obiectivelor culturale din interiorul acestora (Cetatea de Scaun, Muzeul Satului Bucovinean, Mănăstirea Sf. Ioan). 	<p>Extinderea și valorificarea resurselor verzi-albastre pentru a asigura accesul echitabil la spațiu verde.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Urmărirea obiectivului accesului echitabil la spațiu verde prin asigurarea de 15 m² / capita într-o rază de 10 minute de mers pe jos (800 m) • Valorificarea principalelor coridoare de mobilitate ca și coridoare ecologice (piste de bicicletet, trotuare sigure, separarea spațiului pietonal/velo de trafic etc.) • Valorificarea spațiilor verzi/deschise din cartierele de locuințe. • Identificarea unor terenuri în zonele peri-urbane pe care să fie amenajate spații verzi și dotări de cartier (ex. Aleea Dumbrăvii, Șcheia, Sf. Ilie etc). • Valorificarea resurselor verzi-albastre din interiorul orașului și din zona peri-urbană (lunca Sucevei, pădurea Zamca) prin amenajarea unor spații de agrement, piste de biciclete etc. • Regenerarea urbană integrată a Parcului Dendrologic Șipote Cetate și facilitarea mobilității pietonale între obiectivele de interes.
<p>Coridoarele de mobilitate cu grad mare de accesibilitate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dogația automobilului în prioritizarea intervențiilor și a mijloacelor de transport în comun. • Lipsa unor spații dedicate pentru parcare eficiente (la nivelul cartierelor) duce la supra-aglomerarea străzilor și a trotuarelor cu mașini parcate. • Calitatea spațiului pietonal este deficitară în multe zone din oraș, în special, pe străzile secundare și cele de importanță locală. • Potențialul economic și social al coridoarelor cu grad mare de accesibilitate nu este valorificat suficient, din cauza calității slabe a spațiului urban. 	<p>Creșterea calității spațiului pietonal și facilitarea unui mediu sigur și confortabil, ce presupune:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Investiții în infrastructura pietonală, pentru a asigura trotuare suficient de largi, fără obstacole, iluminat public adecvat, treceri de pietoni suficient de dese și chiar un nivel de umbră care să sporească confortul pietonilor pe timpul verii; • Aplicarea legislației cu privire la mașinile parcate ilegal pe trotuare și montarea unor bariere fizice care să oprească această practică, precum jardiniere, limitatori de parcare / bolarzi, sau alte elemente de vegetație sau mobilier urban. • Amenajarea de spații pentru odihnă și recreere, prin introducerea elementelor de mobilier urban în scuarurile și zonele verzi din fața blocurilor și în zonele unde lărgimea trotuarelor o permite. • Reconfigurarea profilului stradal pentru a extinde spațiul public, a calma traficul și unde este posibil, pentru a delimita o linie dedicată transportului public.

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
Regenerarea spațiului public și a resurselor de patrimoniu antropic și natural	
<p>Calitatea infrastructurii pietonale (trotuare, iluminat public, străzi asfaltate) în cartierele de locuințe individuale din zona de nord, Burdujeni, Burdujeni Sat, Ițcani, Aleea Dumbrăvii dar și în nordul cartierului Zamca.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pe străzile principale, acolo unde există conexiuni la liniile de transport public, trotuarele sunt foarte înguste, nu respectă standardele minime, sunt discontinue și pe alocuri sunt blocate de diverse obstacole precum stâlpii de iluminat, cutiile de gaze. • Pe străzile secundare infrastructura pietonală cel mai adesea lipsește complet, nu există trotuare, unele străzi nu sunt asfaltate, iar altele sunt prea înguste pentru a permite construirea trotuarelor. • Acești factori limitează accesibilitatea și deplasările nemotorizate în interiorul cartierului dar și utilizarea mijloace de transport în comun, crescând dependența față de automobil. 	<ul style="list-style-type: none"> • Extindere, reabilitarea și menținerea în stare bună a infrastructurii pietonale în toate zonele rezidențiale și facilitarea transportului pietonal și velo în interiorul acestora. • Străzile prea înguste pentru a construi un trotuar sau cele un volum mic de trafic, în zone cu un necesar mic de locuri de parcare pe stradă, pot fi amenajate ca spații partajate orientate către pietoni. • Gândirea unor strategii de management al parcerii la nivelul fiecărui cartier (ex. parcări supraterane) și o abordare proactivă în aplicarea legii cu privire la parcările ilegale și desființarea garajelor vechi, pentru a elibera spații ce pot fi transformate în folosul comunității.
<p>Spațiul public:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nevoia continuă de extindere și îmbunătățire a calității spațiului public, atât în zona centrală, cât și în zonele de locuințe. • Consolidarea identității locale, prin valorificarea bogăției arhitecturale și activarea spațiilor din zona centrală. • Calitatea și accesul echitabil la spații publice în proximitatea locuinței, la o distanță de 5-10 minute de mers pe jos. • Spațiile publice trebuie să fie gândite cu o atenție deosebită către detaliile arhitecturale și urbanistice, scara umană, siguranță și confort, dar și să concentreze un număr cât mai mare de funcțiuni. 	<p>Abordarea integrată asupra proiectelor de regenerare a spațiului public:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inventarierea și cartografierea activelor publice și a resurselor naturale și de patrimoniu, incluzând amplasarea, condiția în care se află și informații despre statutul juridic al proprietății. <ul style="list-style-type: none"> ○ Colaborarea cu alte instituții ale statului pentru valorificarea obiectivelor aflate în proprietatea / administrarea lor. ○ Aplicarea unor politici fiscale care să stimuleze restaurarea patrimoniului arhitectural aflat în proprietate privată • Stimularea creativității în amenajarea urbanistică și în soluțiile de arhitectură prin organizarea concursurilor de soluții. • Regenerarea spațiului public și accesibilizarea vecinătăților unui proiect de reabilitare și conectarea la traseele pietonale și rețeaua de transport public. • Respectarea legislației și a standardelor de bună practică în asigurarea accesibilității persoanelor cu dizabilități motorii și a nevăzătorilor în proiectele de regenerare. • Activarea / creșterea ofertei culturale și a utilizării spațiilor reabilitate prin parteneriate cu ONG-urile, teatrele private etc.

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
Regenerarea spațiului public și a resurselor de patrimoniu antropic și natural	
<p>Îmbătrânirea fondului construit (clădiri de locuințe colective, instituții publice) ce necesită intervenții arhitecturale, structurale și de eficientizare energetică, dar și adaptarea la noile standarde de locuire sau la principiile accesibilității universale.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Renovarea și reabilitarea energetică a fondului construit îmbătrânit, inclusiv accesibilizarea clădirilor și asigurarea înaltei eficiențe energetice, ținând spre un consum energetic cât mai aproape de zero. • Reabilitarea fondului construit îmbătrânit, printr-o abordare comprehensivă, care să includă: <ul style="list-style-type: none"> ○ intervenții arhitecturale la nivelul fațadelor, pentru a construi o imagine coerentă și plăcută din punct de vedere estetic. ○ reabilitare termică și eficientizarea energetică. ○ adaptarea clădirilor la nevoile unei populații aflate în proces de îmbătrânire prin facilitarea accesibilității persoanelor cu dizabilități și a vârstnicilor, astfel încât ei să fie încurajați să aibă o viață cât mai activă. ○ amenajarea teraselor blocurilor pentru folosirea în activități recreative . • Adoptarea unui standard și al unui set minim de indicatori tehnici care să fie respectați în efectuarea reparațiilor capitale / reabilitarea termică.
Regenerarea integrată a cartierelor	
<p>Cartierele de locuințe colective:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fondul construit îmbătrânit, ce are nevoie de reabilitarea energetică, arhitecturală și uneori chiar structurală. • Calitatea scăzută a spațiului public și insuficiența spațiilor verzi, pentru sport și recreere în proximitatea locuinței. • Sufocarea spațiului public, a trotuarelor și spațiilor deschise cu mașini și lipsa de priorizare a pietonului și a alor mijloace de transport nemotorizat. • Existența garajelor vechi de pe spațiul public, adesea utilizate doar ca depozitare, nu rezolvă problema parcării, fiind o utilizare ineficientă a resurselor de teren. • Supra-aglomerarea infrastructurii sociale (școli, grădinițe etc) ca urmare a familiilor ce își aduc copii din peri-urban și nu numai. 	<p>Creșterea atractivității cartierelor de locuințe existente prin regenerarea urbană integrată a acestora:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reconfigurarea spațiului public și a dotărilor pentru comunitate în jurul unor „cartiere complete de 15 minute” – în interiorul cărora locuitorii să aibă acces pietonal la spații publice și principalele funcțiuni necesare vieții de zi cu zi. • Îndesirea spațiilor pentru comunitate și a dotărilor în interiorul unităților de vecinătate / a insulelor urbane – o rază de deservire de 5 minute (400 m), răspunzând direct la nevoile comunităților locale. • Valorificarea și regenerarea curților școlilor ca spații pentru comunitate (în afara orelor de program). • Elaborarea unei strategii de management a parcărilor la nivelul cartierului, prin construirea unor parcări subterane sau supraterane, care să includă și dotări pentru cartier și prin reorganizarea parcărilor în jurul insulelor urbane, astfel încât să se faciliteze accesibilitatea pietonală în interiorul lor. • Prioritizarea pietonilor în spațiul public și îmbunătățirea infrastructurii pietonale deficitare.

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
<p>Cartierele urbane cu regim de înălțime mic (Burdujeni Sat, Ițcani) și cartierele peri-urbane:</p> <ul style="list-style-type: none"> Deficiențe în infrastructura tehnico-edilitară și dezvoltarea incrementală a tramei stradale, ce rezultă în subdimensionarea acesteia, străzi neasfaltate și trotuare lipsă. Calitatea scăzută a infrastructurii pietonale și lipsa spațiilor de socializare, a spațiilor verzi și a dotărilor de cartier. Infrastructură socială deficitară sau supra-aglomerată (ex. școli, grădinițe). Deconectarea față de zona centrală, acolo unde sunt concentrare principalele spații publice și servicii de importanță municipală. Lipsa piețelor, magazinelor alimentare, farmaciilor sau policlinicilor în interiorul cartierelor, astfel încât ele să fie accesibile pietonal. Acest fenomen este vizibil în cartierele din nordul orașului (Ițcani, Burdujeni, Burdujeni Sat) dar și în noile zone de dezvoltare rezidențială (Aleea Dumbrăvii, Șcheia, Sf. Ilie etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> Asigurarea accesului echitabil la infrastructură și servicii publice de calitate (trotuare, iluminat, școli, spații publice etc.) Cenectarea eficientă la rețeaua de transport public. Reconfigurarea spațiului public și a dotărilor pentru comunitate în jurul unor „cartiere de 15 minute” – în interiorul cărora locuitorii să aibă acces pietonal la spații publice și servicii de proximitate. Prioritizarea pietonilor în spațiul public și îmbunătățirea infrastructurii pietonale deficitare. Acoperirea golurilor din infrastructura tehnico-edilitară și de transport. Densificare și diversificarea funcțională, conform principiilor sustenabilității și al așezărilor compacte. Dezvoltarea transportului metropolitan și conectarea la nucleul urban și alți atractori principali. Facilitarea mobilității pietonale/velo și construirea unor dotări de cartier – rază de deservire 15 min.
<p>Comunitățile marginalizate / așezările informale:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone cu așezări informale sau cu o calitate precară a locuirii și confort foarte scăzut Infrastructură pietonală, tehnico-edilitară și socială deficitară. Zone de excludiune socială și lipsa unor conexiuni eficiente la nucleul urban și alți principali atractori. 	<ul style="list-style-type: none"> Accesul echitabil la infrastructură și servicii publice de calitate, la prețuri accesibile. Construirea de noi locuințe sociale sau regenerarea fondului construit, acolo unde este posibil. Programe de dezvoltare comunitară, integrare socială și (re)calificare. Conectarea prin transport public cu oportunitățile de angajare.