

L i v i u V E L U D A

**Expansiune urbană
și
dezvoltare teritorială durabilă**

Editura universitară "Ion Mincu"
București, 2023

Volum publicat în cadrul proiectului

ExcelDR – „Promovarea excelenței în cercetarea doctorală de arhitectură și urbanism”

Proiect finanțat prin Fondul pentru Finanțarea Cercetării Științifice Universitare – FFCSU UAUIM 2023

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

VELUDA, LIVIU

Expansiune urbană și dezvoltare teritorială durabilă / Liviu Veluda. - București : Editura Universitară "Ion Mincu", 2023
ISBN 978-606-638-318-9

71

Lucrarea de față reprezintă strict punctul de vedere al autorului. Responsabilitatea lucrării îi revine în întregime autorului, atât în ceea ce privește conținutul, cât și forma.

Toate drepturile rezervate. Nicio parte din această publicație nu poate fi reprodușă, stocată sau transmisă prin orice mijloace de natură electronică, mecanice, de copiere, înregistrare sau alte forme fără permisiunea scrisă a autorului și a editurii.

© 2023, Editura Universitară „Ion Mincu”, Strada Academiei, nr.18-20, sector 1, București, cod 010014, tel. 40.21.30.77.193

*Mulțumesc pentru sprijinul acordat în
elaborarea tezei de doctorat domnilor
profesori Florin Machedon – sub
îndrumarea căruia am elaborat această
lucrare și Cătălin Sârbu – care m-a
susținut și ajutat în acest demers științific.
De asemenea adresez mulțumiri familiei,
colegilor și tuturor celor care mi-au fost
alături și m-au susținut în timpul
elaborării tezei de doctorat.*

Prefață / 8

Introducere / 14

Partea I - Context privind extinderea orașului – premise istorice și tendințe de dezvoltare durabilă / 33

1. Extinderea orașului și urbanizarea / 34

1.1. Dezvoltarea așezărilor umane / 34

1.2. Extinderea spațială a orașului datorită urbanizării / 39

1.3. Concluzii / 44

2. Premise istorice pentru zona periurbană privită ca un sistem de relații / 46

2.1. Premise istorice privind apariția conceptului de zonă periurbană / 46

2.2. Definirea spațiului periurban în context actual / 48

2.3. Zona periurbană privită ca sistem / 52

2.4. Concluzii privind conceptul de zonă periurbană / 54

3. Tendințe și perspective de dezvoltare spațială durabilă pe plan european / 56

3.1. Perspective ale dezvoltării spațiale în Europa (ESDP) / 56

3.2. Noduri ale dezvoltării policentrice în contextul politicii de coeziune economico-spațiale la nivel european / 69

3.3. Principii directoare privind dezvoltarea teritorială durabilă a continentului european¹ / 74

3.4. Strategii pentru dezvoltarea spațială integrată în zona centrală europeană – Danubiană și Adriatică (VISION Planet) / 77

3.5. Concluzii / 78

P a r t e a II – Elemente morfologice și model de analiză a limitelor expansiunii urbane / 80

¹ Conferința Europeană a Miniștrilor Responsabili cu Amenajarea Teritoriului CEMAT- Hanovra sept. 2000

4. Elemente funcționale și constitutive în expansiunea urbană / 81

4.1. Factori ce influențează expansiunea teritorială / 81

4.2. Elemente constitutive implicate în cercetarea complexă a expansiunii orașelor / 87

4.3. Concluzii / 91

5. Model de analiză dinamică a limitelor expansiunii urbane / 93

5.1. Evaluarea elementelor componente în organizarea zonei periurbane / 93

5.2. Model de analiză dinamică multicriterială - definirea teritoriului periurban al municipiului Suceava / 99

5.3. Concluzii / 122

P a r t e a III – Documentații elaborate și elemente metodologice comparative a patru studii de caz privind expansiunea urbană în România / 124

6. Spațiul periurban componentă a orașului contemporan durabil / 125

6.1. Noțiunea de spațiu – abordare și delimitare / 125

6.2. Abordarea spațiului periurban / 130

6.3. Funcțiile orașului externalizate în spațiul periurban / 132

6.4. Concluzii / 134

7. Expansiunea urbană în orașul din România / 136

7.1. Apariția și dezvoltarea spațiului periurban / 136

7.2. Zona metropolitană – ca deziderat / 138

7.3. Aglomerațiile urbane – potențial de evoluție metropolitană / 147

7.4. Concluzii privind posibile zone de expansiune metropolitană / 154

7.5. Exemple de documentații privind expansiunea urbană / 160

7.6. Concluzii privind exemplele prezentate / 185

8. Elemente metodologice comparative ale studiilor de caz din România / 187

8.1. Determinări ale configurației spațiale a teritoriului / 187

8.2. Cercetare comparativă a patru studii de caz relevante din România: Sibiu, Târgu-Mureș, Brașov și Brăila-Galați / 189

8.3. Elemente metodologice privind dinamica expansiunii studiilor de caz / 223

9. Concluzii generale, elemente de aplicabilitate și noutate a cercetării / 240

9.1. Concluzii generale / 240

9.2. Elemente de aplicabilitate și noutate / 245

9.3. Întrebări deschise pentru viitor / 251

P a r t e a 4 – Anexe / 252

A1. Definiții termeni (de specialitate) utilizați / 253

A2. Bibliografie / 259

a.2.1. Acte normative / 259

a.2.2. Cărți, reviste, articole / 260

a.2.3. Studii, teze de doctorat, cursuri / 265

a.2.4. Documente, strategii, programe / 266

a.2.5. Documentații de amenajarea teritoriului și urbanism / 269

a.2.6. Surse WEB / 270

PREFAȚĂ

Expansiunea așezărilor umane urbane reprezintă la scara istoriei una dintre fațetele cele mai evidente ale evoluției civilizației. Continua creștere dimensională urbană a ultimelor două secole, expresie a dinamicii economice, reprezintă tematica generală în care se încadrează subiectul tezei doctorale analizate.

Odată cu integrarea României în Uniunea Europeană, una dintre componentele esențiale ale gestiunii dezvoltării a spațiului Comunitar a devenit realizarea documentațiilor de amenajare a teritoriului care urmăresc încadrarea în prevederile documentelor comunitare.

Pe cale de consecință, cercetarea s-a desfășurat în contextul unui proces continuu care vizează de mai mulți ani reorganizarea sistemelor de amenajare teritorială în țările europene. Unul dintre principiile esențiale ale acestei activități se referă la amenajarea teritoriului, care reprezintă o activitate complexă de gestionare spațială a unui teritoriu, capabilă să ofere cadrul strategic pentru dezvoltarea complexă, coerentă și durabilă a societății.

Studiul cuprins în lucrarea pe care o prefățăm se înscrie în amplul proces de cercetare prin care România, în calitate de stat membru al Uniunii Europene, susține procesul de coeziune economică și socială promovat în documentele europene, în cadrul căruia amenajarea teritoriului și urbanismul se află printre domeniile prioritare. Conform principiilor respectării suveranității statelor membre în elaborarea strategiilor și politicilor proprii, documentele elaborate au statut de recomandare sau reprezintă convenții a unei dezvoltări concertate a teritoriului european.

Subiectul lucrării are, pe lângă actualitatea și stringența cuvenite fenomenului expansiunii și o promițătoare deschidere către identificarea și nuanțarea mijloacelor de planificare spațială care relaționează dezvoltarea orașului cu aceea a teritoriului din care face parte, în condițiile unei dezvoltări echilibrate.

Coordonatele majore între care s-a desfășurat studiul au fost programele de guvernare sectorială, Conceptul Strategic de Dezvoltare Teritorială – România 2030, precum și secțiunile specializate ale Planului de Amenajare a Teritoriului Național (P.A.T.N.), toate indicând direcțiile de dezvoltare ale domeniilor care vizează teritoriul național.

Cercetarea doctorală pe care o prezentăm foarte pe scurt, se intitulează **“Expansiune urbană și dezvoltare teritorială durabilă”** și se încadrează într-o mai largă tematică orientată către o problemă ce pleacă de la o serie de întrebări care constituie o preocupare permanentă a studiilor teoretice și ale celor

practice din urbanism, orientate către definirea limitelor orașului și ale modului de creștere a acestuia, abordând aspectele care definesc mediul urban în relațiile cu teritoriul în care se dezvoltă așezările urbane.

Pe cale de consecință, studiul s-a orientat către aspecte referitoare la elementele contextuale privind regionalizarea sau problematica generală a periurbanului, vizând în primul rând zona de influență a orașului și spațiul metropolitan. Elementul dinamic specific fenomenului studiat îl reprezintă mutațiile de natură morfologică și funcțională care caracterizează creșterea și expansiunea orașului.

Subiectul specific cercetat, referitor la dinamica dezvoltării zonelor tampon dintre oraș și marele teritoriu a constituit una dintre preocupările permanente ale proiectelor pe care autorul le-a coordonat sau în care a fost implicat în cadrul preocupărilor sale profesionale, rezultatul final fiind consistent fundamentat pe acestea.

Specificitatea subiectului abordat prin această cercetare a necesitat o muncă de finețe datorită necesității separării extrem de fragile între aspectele teoretice și cele practice a acestor două tipuri de activități. Astfel, unul dintre obiectivele studiate a avut în vedere dialogul spațial și funcțional dintre creșterea urbană și teritoriu, atât din perspectivă teoretică dar și din cea practică, orientat către gestionarea impactului pe care mediul urban îl exercită asupra zonelor adiacente.

Textul studiului de față își propune să sistematizeze, sub cele mai relevante aspecte ale sale temele complementare ale expansiunii urbane și a dezvoltării teritoriale durabile într-o abordare orientată preponderent către cea din urmă. Studiul propune un interes concentrat asupra problematicii zonei periurbane care reprezintă atât o arie de creștere, cât și teritoriul unor transformări complexe privind structura spațial-funcțională a acestora.

Această cercetare și-a asumat explicit limitele prin aceea că se concentrează către studiul transformărilor coroanei urbane apropiate de orașe, lăsând în afara studiului problemele care țin de structura internă a orașelor sau de istoria genezei dezvoltării acestora.

Este bine de subliniat faptul că expansiunea urbană este percepută de către o parte a specialiștilor domeniului amenajării teritoriului și urbanism ca fiind doar o creștere a populației urbane și a întinderii spațiale a teritoriului orașului. Ea are loc în urma concentrării de activități și a populației, a densificării fluxurilor materiale și informale și se exprimă nu doar extensiv și intensiv ci și prin diversificarea fenomenelor pe care teritoriul studiat le prezintă, procese care evidențiază capacitatea de autoreproducere a orașului.

Rezultatul cercetării a vizat interogații legate de structurile și procesele semnificative din teritoriul periurban de natură să constituie liniile de forță ale unui management urban coerent al zonelor de expansiune urbană, componentă a studiului care întregeste abordarea practică a lucrării.

Introducere

Contextualizarea națională și europeană a domeniului ales, precum și definirea conceptelor de bază cu care operează cercetarea permite încă din acest capitol introductiv o necesară delimitare a subdomeniului considerat în cadrul acestei cercetări.

Acest capitol introductiv, bine articulat prin logica desfășurării demersului de cercetare se constituie totodată într-o fundamentare profesionistă și sigură a derulării cercetării doctorale, constituind totodată temeiul unei lucrări coerente, atât prin remarcabilele aspecte metodologice generale cât și sub raportul exigențelor complexe cerute de subiectul ales, orientate clar prin demersul științific și aplicativ demonstrat.

Partea I - Context privind extinderea orașului – premise istorice și tendințe de dezvoltare durabilă

Prin **Capitolul I (*Extinderea orașului și urbanizarea*)** autorul a reușit pe un spațiu restrâns o definire clară a problematicii complexe a expansiunii urbane, dovedind o gândire sintetică, precum și discernământ în alegerea elementelor care definesc fenomenul studiat. Această abordare a avut în vedere direcțiile unei cercetări orientate și către obiectivele dezvoltării durabile, aspect impus de “*puternica antropizare a teritoriului înconjurător marelui oraș sau a zonei sale de periferie și în consecință reducerea treptată a oportunităților și a bazei de resurse pe care acesta le poate oferi*”.

Capitolul - II (*Premise istorice pentru zona periurbană privită ca un sistem de relații*) prezintă evoluția conceptului de zonă periurbană dintr-o dublă perspectivă: aceea a unei viziuni istorice, la fel ca și definirea stipulată în legislația specifică din România.

Această dezvoltare a lucrării se desfășoară în cadrul unei gândiri structurate și sistemice, modalitate de studiu prezentă de altfel în toată desfășurarea cercetării, rezultatele parțiale ale capitolului excelând prin eficiență metodologică în raport cu obiectivele tezei.

Capitolul III (*Tendențe și perspective de dezvoltare spațială durabilă pe plan european*) reprezintă una dintre cele mai complex articulate sinteze ale cercetării doctorale, făcând legătura atât cu direcțiile europene ale dezvoltării teritoriale și urbane cât și cu liniile de forță ale conceptului dezvoltării durabile.

Această sinteză parțială identifică exact structurile conceptuale pe care se bazează dezvoltarea textului și propune sugestiile operaționale privind relația oraș – teritoriu înconjurător, fundamentând în consecință dezvoltarea elementelor aplicative ale tezei.

Partea a II-a - Elemente morfologice și model de analiză a limitelor expansiunii urbane - se remarcă la început, prin **Capitolul IV (*Elemente funcționale și constitutive în expansiunea urbană*)** printr-o analiză detaliată și

pertinentă a tipurilor și cauzelor expansiunii urbane prin care este aprofundat studiul care conduce către identificarea legăturilor structural-funcționale dintre oraș și teritoriul său periurban. Acest lucru este realizat printr-o solidă fundamentare și recalibrare a demersului metodologic, necesar pentru evidențierea criteriilor de delimitare a spațiului periurban.

Capitolul V (*Model de analiză dinamică a limitelor expansiunii urbane*) este dedicat identificării și analizei componentelor structurale ale teritoriului periurban. Orientarea aplicativă a acestei părți a cercetării este prioritară, relevată prin relaționarea domeniului practic al amenajării teritoriului cu cel analitic al componentelor spațial-funcționale ale zonei periurbane.

Analiza prin studiu de caz a unui model metodologic de analiză dinamică multicriterială a teritoriului periurban s-a făcut prin alegerea pentru studiu a Municipiului Suceava. Această parte este întinsă, având elemente descriptive detaliate, dar concluziile metodologice parțiale, cuprinse în cadrul mai larg al exemplului, dar și cele din finalul capitolului, au permis formularea (deși destul de discretă) a unei metodologii coerente a studiului întreprins și deschiderea către domeniul practic al subiectului.

Partea a III-a (Documentații elaborate și elemente metodologice comparative a patru studii de caz privind expansiunea urbană în România) se caracterizează printr-o marcată dimensiune aplicativă a cercetării.

Capitolul VI (*Spațiul periurban - componentă a orașului contemporan durabil*) a condus către o serie de concluzii bazate pe o cercetare aprofundată asupra impactelor reciproce oraș – teritoriu periurban și prezintă implicațiile reciproce în ceea ce privește expansiunea urbană și reprezintă o contribuție semnificativă la studiul “zonei de creștere” spațială susținută de fenomene complexe de natură în primul rând spațiale, funcționale și economice.

Cel de **al VII-lea capitol (*Expansiunea urbană în orașul din România*)** cuprinde în special o serie de studii de caz dar spre deosebire de alte abordări similare, autorul aduce în discuție elemente consistente de context teritorial, inclusiv cel european. Referirile și scurtele analize în ceea ce privește expansiunea unora dintre cele mai mari orașe din România (Municipiului București Sistemul urban Timișoara – Arad Municipiul Cluj Municipiul Brașov Municipiul Constanța Sistemul urban Brăila – Galați) reprezintă o fundamentare importantă în ceea ce privește modalitățile concrete ale expansiunii urbane în țara noastră.

Capitolul VIII (*Elemente metodologice comparative a studiilor de caz din România*) are un marcat caracter metodologic, prezent în ceea ce privește trecerea în revistă a unor aglomerații urbane românești care prezintă potențial de evoluție metropolitană. Concluziile preliminare privind această parte a capitolului reprezintă o fundamentare a unor ipoteze de continuare a cercetărilor privind spațiul exterior orașului și mai ales cele referitoare la distincția necesară

oraș-spațiu periurban-aglomerație urbană-teritoriu metropolitan pentru teritoriul României.

Studiile de caz prezentate sunt bazate pe proiecte complexe referitoare la teritoriul periurban al unor mari orașe din România, la care autorul tezei a participat nemijlocit în calitate de șef de proiect sau de elaborator și reprezintă concluziile unor cercetări pluridisciplinare aprofundate.

Identificarea criteriilor de caracterizare și identificare a teritoriilor analizate comparativ sunt foarte clar definite, acest aspect constituind unul dintre cele mai importante elemente de fundamentare a cercetării care s-a materializat prin această carte.

Capitolul IX cuprinde *Concluzii generale, elemente de aplicabilitate și noutate a tezei de doctorat*. Acestea sunt pe deplin demonstrate de studiul teoretic riguros și din aplicarea ideilor acestuia în cadrul proiectelor prezentate, dar mai ales prin înțelegerea caracterului complex al fenomenului expansiunii urbane și al permanenței temei dezvoltării spațiale durabile.

Teza aduce elemente de noutate în privința unei viziuni teritoriale asupra expansiunii urbane și concentrarea sintezelor parțiale și ale celor finale asupra spațiului periurban, cu consecințe benefice asupra politicilor de dezvoltare teritorială.

Formulare unor întrebări care vizează continuarea cercetărilor acestui domeniu evidențiază pe de o parte caracterul deschis al întregului proces de studiu, materializat în cadrul lucrării, iar pe de altă parte exprimă disponibilitățile importante ale autorului pentru aprofundarea subiectului și dezvoltarea tematicii tezei.

În cadrul concluziilor și aprecierilor finale din cadrul lucrării, autorul a abordat frontal mai multe dintre temele care definesc expansiunea urbană, axându-se cu precădere asupra direcțiilor de cercetare care conduc către un management mai eficient al fenomenului. Referitor la această orientare, este cu atât mai meritorie fundamentarea teoretică pe care o dovedește lucrarea și conexiunile necesare cu aspectele generale ale politicilor de dezvoltare.

Direcția de studiu a acordat o deosebită atenție aspectelor metodologice ale cercetării fenomenului expansiunii urbane în zona periurbană. Această caracteristică este excelent corelată cu problemele generale ale amenajării spațiului european, preocupare permanent prezentă de-a lungul tezei pentru problemele dezvoltării durabile.

Unul dintre cele mai importante merite acestei cercetări doctorale materializate și în cartea pe care am prezentat-o este evidențierea cu claritate și foarte bine argumentată a cauzelor și impactelor pe care le produce expansiunea urbană. Din perspectiva particulară a scării spațiale abordate remarcăm caracterul de noutate a abordării subiectului și deosebitele rezultate științifice ale studiului, rezultat al orientării autorului către diferitele elemente ale expansiunii urbane.

Demersul aplicativ al acestei cercetări, este excelent ilustrat în lucrare prin reușita și consistenta analiză, profesionist detaliată în cadrul studiilor de caz și reprezintă unul dintre atuurile principale privind înalta calitate a studiului prezentat.

Este de remarcat în acest context documentarea pe care s-a bazat realizarea cercetării, care a depășit prin diversitatea și discernământul alegerii surselor tentația unei abordări lineare a studiului și a susținut o gândire preocupată de multiple conexiuni între fapte și idei.

Dincolo de aspectele teoretice, lucrarea evidențiază clar faptul că amenajarea teritoriului și urbanismul reprezintă instrumentele complementare cele mai adecvate privind decizia la nivel național și local în ceea ce privește elaborarea strategiilor și politicilor de dezvoltare teritorială durabilă.

Urmărirea consecventă a obiectivelor cercetării, la fel ca și rezultatele acestora s-au materializat printr-o deschidere a tematicii către noi dezvoltări teoretice și practice în condițiile complexității problematicii impuse de subiectul abordat.

Lucrarea succint prezentată mai sus relevă importanța acestei cercetări doctorale și calitatea concluziilor formulate, cu impact potențial asupra cercetării dinamicii de creștere a orașelor în raport cu teritoriul periurban.

De asemenea subliniem importanta contribuție metodologică care a stat la baza cercetării materializată prin aceasta lucrare, precum și nuanțările originale care vizează subiectul precum și remarcabila dimensiune aplicativă a acestei cercetări, orientată către realizarea proiectelor pentru zonele periurbane în care se desfășoară expansiunea urbană, definită sub toate aspectele sale complexe, spațial-morfologice și funcționale.

Remarcăm faptul că autorul a valorificat cu eleganță importanta sa experiență profesională în domeniul spațiului periurban, fapt care a stat, împreună cu celelalte aspecte enumerate la baza structurării unei lucrări complexe și logic construite.

Rezultat al unei ample proces de documentare care a necesitat studiul unei largi diversități de texte de specialitate, precum și prin modalitățile diverse de investigare a temei abordate (remarcăm în mod special modelul clepsidrei și folosirea pe scară largă a cercetării comparative), lucrarea prezentată în această introducere reprezintă, prin rezultatele originale, o cercetare deschisă care trasează cadrul general și accentele necesare pentru continuarea cercetării subiectului abordat

Prof. univ. dr. arh. Cătălin Niculae Sârbu
Universitatea de arhitectură și Urbanism
“Ion Mincu”, București

INTRODUCERE

Demersul științific de față, pornește de la necesitatea *cercetării domeniului amenajării teritoriului și urbanismului prin prisma necesităților de continuă cunoaștere din mediul academic în care autorul lucrării își desfășoară activitatea*, pe de o parte și de la *nevoia de înțelegere a orașului și a spațiului care se găsește dincolo de acesta*, pe de altă parte.

Citeam undeva, mai demult, o întrebare – “*Unde începe orașul fără porți?*” (Virilio P, 2001, p.17) și apoi văzând răspunsul dat de același autor al întrebării – [...] *probabil că în spirite, în această anxietate pasageră care îi surprinde pe cei care revin dintr-un concediu îndelungat*[...] (Idem.) m-am întrebat și eu... într-adevăr: *Unde începe orașul? Unde se termină orașul? Unde este granița dintre oraș și restul teritoriului?*

Textul de față al cercetării - ***Expansiune urbană și dezvoltare teritorială durabilă*** – va încerca să abordeze o serie de aspecte legate de ***oraș*** (sau ***mediul urban***), de limitele sale, de teritoriul în care există și se dezvoltă orașele. Problematika centrului și a periferiei sunt sintagme care se regăsesc tot mai des în viața noastră ca specialiști când vine vorba despre “regionalizare” sau “periurban”, zonă de influență sau zone metropolitane. Toate acestea au un numitor comun – acela al mărimii din ce în ce mai semnificative (și de multe ori accelerate) a orașelor în general și a impactului pe care această ***creștere sau expansiune*** îl are asupra teritoriului învecinat. Aceste zone vecine orașelor (mai ales a celor mari și foarte mari) poate reprezenta un moment în care se discută despre o (re)echilibrare a urbanului, despre echilibrul între mediul natural și cel construit cu efecte asupra nivelului de viață a locuitorilor orașului de astăzi (și acestor zone învecinate) și mai cu seamă a generațiilor viitoare.

În contextul ideilor prezentate, extrem de simplu, lucrarea va încerca să cerceteze zona înconjurătoare orașului, din punct de vedere teoretic, ca fenomen al expansiunii acestuia, ca abordare la intersecția unor principii de dezvoltare a teritoriului cu modalități de intervenție și ameliorare a unor disfuncții – pe de o parte, dar și localizabil în teritoriu, cu aspectele sale concrete, reale, din practica profesională. Aceste transformări ale teritoriului zonei de expansiune au la bază principii de dezvoltare integrată, care asigură un echilibru între aspectele sociale, economice, ecologice și elementele ale capitalului natural. Toate aceste aspecte sunt de fapt principii ale ***dezvoltării durabile***².

² Cea mai cunoscută definiție a dezvoltării durabile este cu siguranță cea dată de Comisia Mondială pentru Mediu și Dezvoltare (WCED) în raportul “Viitorul nostru comun”, cunoscut și sub numele de Raportul Brundtland: “dezvoltarea durabilă este dezvoltarea care urmărește satisfacerea nevoile prezentului, fără a compromite posibilitatea generațiilor viitoare de a-și satisface propriile nevoi” (http://ro.wikipedia.org/wiki/Dezvoltare_durabilă)

Subiectul de cercetare propus ***Expansiune urbană și dezvoltare teritorială durabilă*** va aborda, aşadar, o serie de aspecte legate de expansiunea urbană în spaţiul adiacent marilor oraşe privit din perspectiva unei dezvoltări echilibrate şi durabile a teritoriului. Se vor avea în vedere problemele complexe care afectează principalele procese şi fenomene actuale, existente la nivelul marilor oraşe, în zona de interferenţă dintre spaţiul urban şi cel adiacent acestuia, precum şi noile relaţii urban – rural. Parteneriatele urban - rural tind să joace un rol din ce în ce mai important în procesul de echilibrare a structurii urbane, al dezvoltării reţelelor de transporturi publice, al revitalizării şi diversificării economiei zonelor rurale, al creşterii productivităţii infrastructurilor, al dezvoltării spaţiilor de agrement pentru populaţiile urbane, al protecţiei şi valorificării patrimoniului natural şi cultural.³

Subiectul referitor la dinamica dezvoltării zonelor “tampon” *dintre oraş şi marele teritoriu* a constituit una dintre *preocupările mele profesionale importante, fiind şef de proiect cu cercetarea şi elaborarea unor planuri de amenajare a teritoriului referitoare la zona periurbană a unor municipii din Romania.*

Domeniul lucrării – perspectivă asupra subiectului

Scop şi necesitate

Lucrarea de faţă se va înscrie în domeniul cercetării ştiinţifice şi al laturii teoretice a domeniului amenajării teritoriului, în sfera cercetării dezvoltării teritoriale printr-o abordare preponderent legată de un spaţiu de nişă, cel al oraşului dar şi cel al teritoriului dinafara acestuia. Subiectul cercetării ştiinţifice în domeniul amenajării teritoriului şi urbanismului este unul extrem de delicat datorită separării extrem de fragile între aspectele teoretice şi cele practice a celor două tipuri de activităţi.

De aceea unul din dezideratele acestei lucrări de cercetare – pe lângă cel personal, enunţat anterior – se vrea a fi unul care să poată face faţă „dialogului” controversat dintre creşterea urbană şi teritoriu (din punct de vedere teoretic) prin prisma impactului pe care îl exercită mediul urban asupra zonelor adiacente (din perspectiva practică), a realităţii din „teren”, a activităţilor de proiectare ale domeniului.

Subiectul de cercetare propus pentru textul de faţă – ***Expansiune urbană şi dezvoltare teritorială durabilă*** – va încerca să trateze subiectul din punct de vedere al teritoriului “larg”, într-o abordare preponderent teritorială a zonei periurbane. Cercetarea va încerca să cuprindă o serie de aspecte legate de fenomenul expansiunii urbane din punct de vedere teoretic, contextul în care acest fenomen a apărut în societatea modernă, dinamica sa, precum şi – în partea

³ Schema de Dezvoltare a Spaţiului Comunitar (SDEC /ESDP), - UE, Postdam, mai 1999

aplicativă a studiului – anumite studii de caz relevante pentru expansiunea urbană, în orașele din România.

Studiul poate avea valențe de instrument științific, ceea ce ar putea fi o oportunitate venită în sprijinul specialiștilor din domeniile amenajării teritoriului și urbanism pentru a stabili și ierarhiza o serie de probleme pe care lucrarea le va releva existente la nivelul zonelor de expansiune urbană. Studiul poate avea și scopul de a fi folosit de specialiștii decidenți ai administrațiilor și organismelor locale de decizie, la nivel teritorial, pentru o mai “largă” arie de înțelegere a problemelor teoretice și practice în vederea aplicării mai eficiente a unor prevederi și măsuri în realitatea în care își desfășoară activitatea. ***Prin exemplele analizate și comparate în cadrul cercetării, latura aplicativă a studiului poate fi utilă în domeniul amenajării teritoriului și urbanism ca un eventual suport de elemente metodologice comparative.***

Lucrarea va încerca să prezinte o imagine de ansamblu asupra expansiunii urbane în general și a spațiului periurban, în particular, cu o cazuistică pentru România, deschizând perspective către (re)formarea unui cadru teoretic și practic, actualizat, către planificarea gestionării coordonate a resurselor în contextul relației urban-rural și al globalizării acestui început de secol. În contextul amplificării problemelor legate de exploatarea resurselor în mod durabil precum și al faptului că acestea se vor epuiza la un moment dat, presiunea va fi pusă pe resursele strategice ale orașelor și a teritoriilor lor de influență aflate în expansiune, ce vor necesita strategii și planificări optime și eficiente, cu care să răspundă noilor provocări.

Necesitatea acestui studiu are ca argument scara spațială intermediară a teritoriului studiat – despre care se vor face referiri în text, ca parte teoretică și studii de caz, prin exemple comparative cu elemente metodologice, ca parte practică – situată la interferența dintre problematicile amenajării teritoriului și urbanism. Prin inserarea unor elemente de dezvoltare sectorială detaliate în studiile de caz și prin integrarea acestora ca elemente de fundamentare în documentațiile de urbanism, îndrăznim să credem că acest studiu va putea fi oportun, sau măcar de interes pentru domeniile precizate.

Abordarea domeniului la nivel european și național

Odată cu integrarea în Uniunea Europeană a României, documentațiile de amenajare a teritoriului urmăresc încadrarea în prevederile documentelor comunitare. Conform principiilor respectării suveranității statelor membre în elaborarea strategiilor și politicilor proprii aceste documente au statut de recomandare sau reprezintă convenții la care statele pot să adere. Rolul lor este în principal de realizare a unei dezvoltări concertate a teritoriului european.

În ultima decadă are loc un proces evident de reorganizare a sistemelor de amenajare teritorială în țările europene. Direcția principală a acestui proces ce continuă și astăzi, este îndreptată către descentralizarea planificării și trecerea responsabilităților de la guvern către niveluri locale și regionale. În zonele

limitrofe marilor orașe în special, nevoia unui nivel regional mai puternic este reflectată de dezvoltările organizatorice recente. Drept urmare, aceste zone au o poziție excepțională în cadrul sistemului regional, național și județean de amenajare a teritoriului.

Amenajarea teritoriului, ca activitate complexă de gestionare spațială a unui teritoriu, oferă cadrul strategic pentru dezvoltarea coerentă și durabilă a întregului continent european și constituie o preocupare permanentă pentru toate statele.

Unul dintre principiile directoare pentru dezvoltarea durabilă a continentului european este acela de a promova îmbunătățirea relațiilor dintre mediul urban și cel rural. Parteneriatele urban - rural tind să joace un rol din ce în ce mai important în procesul de echilibrare a structurii urbane, al dezvoltării rețelelor de transporturi publice, al revitalizării și diversificării economiei zonelor rurale, al creșterii productivității infrastructurilor, al dezvoltării spațiilor de agrement pentru populațiile urbane, al protecției și valorificării patrimoniului natural și cultural⁴.

La nivel european, recomandările Agendei teritoriale 2020 încadrează dezvoltarea urbană într-un context teritorial legat de Strategia Europa 2020 și promovează o dezvoltare teritorială policentrică echilibrată, precum și utilizarea în orașe, zone rurale și regiuni specifice a abordărilor de dezvoltare integrată. Astfel, prima prioritate a Agendei Teritoriale a Uniunii Europene 2020 (TA 2020) – adoptată în 2011 ca document cheie în ghidarea eforturilor UE de dezvoltare regională – este de a promova o dezvoltare teritorială policentrică și echilibrată. În document se subliniază importanța marilor centre urbane ca motoare ale creșterii economice, în regiunile lor și pentru întreaga UE. Documentul subliniază, de asemenea, importanța dezvoltării orașelor mici cu scopul de a reduce polarizarea teritorială a performanțelor economice.

România, ca recent stat membru al Uniunii Europene, susține procesul de coeziune economică și socială promovat în documentele europene de referință, proces în cadrul căruia amenajarea teritoriului și urbanismul sunt între domeniile prioritare.

Anul 2001 a marcat apariția Legii privind amenajarea teritoriului și urbanismului (nr. 350/2001, completată prin Legea nr.289/2006), prin care s-au adus modificări la legislația din 1991, definindu-se activitatea și obiectivele amenajării teritoriului și urbanismului în acord cu documentele europene recente. Totodată au fost redefinite principalele tipuri de documentații, precum și cadrul în care se desfășoară inițierea, finanțarea, avizarea și aprobarea documentațiilor de amenajare a teritoriului, și urbanism.

⁴ „**Perspective ale dezvoltării spațiale în Europa**” (ESDP) formulează principalele direcții de dezvoltare spațială ale continentului european și anume: dezvoltarea unui sistem urban policentric și o nouă relație urban – rural; asigurarea accesului la informație și cunoaștere; dezvoltarea durabilă, gestionarea prudentă, protecția naturii și a moștenirii culturale.

Scopul de bază al amenajării teritoriului îl constituie *armonizarea la nivelul întregului teritoriu a politicilor economice, sociale, ecologice și culturale, stabilite la nivel național și local pentru asigurarea echilibrului în dezvoltarea diferitelor zone ale țării, urmărindu-se creșterea coeziunii și eficienței relațiilor economice și sociale dintre acestea* (Conform Legii nr. 350/2001).

Amenajarea teritoriului se adresează *întregului spațiu național, fiind o activitate obligatorie, continuă și de perspectivă. Alături de urbanism, amenajarea teritoriului își propune să gestioneze teritoriul, printr-un ansamblu de activități complexe de interes general, ce contribuie la dezvoltarea spațială echilibrată, la protecția patrimoniului natural și construit, la îmbunătățirea condițiilor de viață în localitățile urbane și rurale* (Idem).

Activitatea de amenajare a teritoriului constă în transpunerea în teritoriu a strategiilor, politicilor și programelor de dezvoltare durabilă în profil spațial, precum și în urmărirea aplicării acestora în conformitate cu documentațiile de specialitate legal aprobate. Se exercită pe întregul teritoriu al României, pe baza principiului ierarhizării, coeziunii și integrării spațiale, la nivel național, regional și județean.

Obiectivele principale ale amenajării teritoriului sunt următoarele: (Idem)

- *dezvoltarea economică și socială echilibrată a regiunilor și zonelor, cu respectarea specificului acestora;*
- *îmbunătățirea calității vieții oamenilor și colectivităților umane;*
- *gestionarea în spiritul dezvoltării durabile a resurselor naturale și a peisajelor naturale și culturale;*
- *utilizarea rațională a teritoriului.*
- *conservarea și dezvoltarea diversității culturale.*

În prezent există programele de guvernare sectorială, Conceptul Strategic de Dezvoltare Teritorială – România 2030, precum și cele șase secțiuni specializate ale Planului de Amenajare a Teritoriului Național (P.A.T.N.) care indică direcțiile de dezvoltare pentru anumite domenii ce vizează teritoriul național. Aceste secțiuni au caracter de reglementare și sunt legiferate astfel:

- **PATN Secțiunea I - Rețele de transport** prin Legea nr. 363 din 21 septembrie 2006;
- **PATN Secțiunea II-a – Apa** prin Legea nr. 171 din 24 noiembrie 1997;
- **PATN Secțiunea a III-a - Zone Protejate** prin Legea nr. 5 din 6 martie 2000;
- **PATN Secțiunea a IV-a - Rețeaua de Localități** prin Legea nr. 351 din 6 iulie 2001;
- **PATN Secțiunea a V-a - Zone de risc natural** prin Legea nr. 575 din 22 octombrie 2001;

- **PATN Secțiunea a VIII-a Zone Turistice** prin Legea nr. 190 din 26 mai 2009.

Dintre toate cele șase secțiuni enumerate mai sus, considerăm ca fiind foarte utile, prin prisma subiectului abordat de lucrarea de față, *Secțiunea I - Rețele de transport și Secțiunea a IV-a - Rețeaua de Localități*.

Definire generală privind noțiunile de bază

Întorcându-mă la retorica enunțată anterior – *de unde începe orașul?* sau *unde el se termină?* – consider ca fiind necesare câteva informații generale sau de bază privind titlul acestei cercetări – ***Expansiune urbană și dezvoltare teritorială durabilă*** – situată în sfera dezvoltării spațial-teritoriale. Voi face câteva referiri sumare la anumiți termeni folosiți în textul științific, care vor fi reluați apoi, în logica succesiunii structurii, prin exemplele prezentate, precum și în elementele metodologice a studiilor de caz.

Generic vorbind, expansiunea se referă la o extindere, la o acumulare de obiecte, sau duce cu gândul la o acumulare cantitativă, deci practic la o ***creștere***. Expansiunea poate fi privită și ca o „*extindere a dominației economice și politice a unei puteri asupra unor țări și popoare străine; acaparatoare de teritorii, de sfere de influență*” (DEX, 2009, p.371) sau ca o *dezvoltare economică impetuoasă*, (Idem.) se poate percepe și ca ceva ce te duce cu gândul la „deschis”, un spațiu deschis.

În dezvoltarea spațială, de regulă termenul de ***expansiune*** este asociat în cele mai multe cazuri cu acela de ieșire, de „dincolo de limite”, de ieșire în exteriorul limitelor (Sârbu C., 2014, p.46). sau aceea de ***creștere cantitativă***. Procesul expansiunii implică diverse caracteristici particulare care pot caracteriza fenomenul, asocierea cea mai frecventă făcându-se la fenomenele fizice – *creșterea energiei*⁵

În cuprinsul lucrării termenul *expansiune* va fi folosit cu sensul de *creștere, de depășire a limitei convenționale a teritoriului administrativ al orașului*. Expansiunea urbană va fi considerată ca fiind un „*fenomen care vizează doar întinderea*” (Sârbu C., 2014, p.46) sau ca o extensie a spațiului care „*poate fi aplicat atât urbanului, privit ca atribut și expresie al unui mod de existență cât și orașului*” (Idem.). Când vorbim despre oraș ne vom referi atât la structurile sale fizice, cât și la procesele socio-economice ce se desfășoară în limitele interioare ale sale, în teritoriul limitrof sau pe suprafețe foarte extinse, supra-teritoriale.

Expansiune urbană poate fi înțeleasă ca fiind un mod de a „*gândi și simți orașul și limitele sale*” (Idem.) prin prisma condițiilor istorico-geografice pe care le cuprinde și ca o așezare umană cu o mare concentrare a populației (care

⁵ Creștere a volumului unui sistem fizico-chimic; creștere a volumului de gaz; extindere pe un spațiu a unui gaz (DEX, 2009, p.371)

activează în economie, servicii, funcții instituțional-administrative) alături de o densitate construită extrem de mare (fluxuri materiale și energetice).

În contextul celor prezentate, putem adăuga că *expansiunea urbană “este percepută de către o parte a specialiștilor domeniului amenajării teritoriului și urbanism ca fiind o creștere de populație urbană și o întindere spațială a spațiului urban al orașului. Ea are loc în urma concentrării de activități și a populației, a densificării fluxurilor materiale și informale și se exprimă nu doar extensiv și intensiv ci și prin calitatea de a disemina și multiplica activități, precum și prin capacitatea de autoreproducere a orașului”* (Idem).

Însuși termenul de **urbanism** ne duce cu gândul la ceva ce aparține orașului, care are legătură cu orașul sau cu construcții orășenești, amplasate în oraș.

Plecând de la oraș, ca fiind considerat un **mediu urban**⁶ pentru înțelegerea termenului, în sens general valabil, trebuie să fim mai exacți și să considerăm urbanismul ca fiind o “*știință a proiectării și planificării lucrărilor de construire, de sistematizare, de reconstruire sau de restructurare a unei așezări omenești*”. (DEX, 2009, p.1174). Tehnic vorbind, urbanismul are o serie de definiții care exprimă, din punct de vedere al specialistului, mecanismul unei așezări umane ca fiind *un ansamblu de reguli care guvernează, dezvoltarea și amenajarea rațională a orașului(orașelor)*⁷. Dată fiind multidisciplinaritatea domeniului urbanismului, el este definit și prin lentila altor discipline care îi sunt conexe (sociologia, sau geografia) ca fiind de asemenea un ansamblu al “*activităților de organizare a componentelor materiale (cadru natural, resurse economice, cadru construit, populație, etc.) ale unităților teritoriale de locuire (sat, comună, oraș, zonă, teritoriu național, etc.) în scopul îmbunătățirii calității vieții*” (Zamfir C., Vlăsceanu R, 1993⁸)

Din punct de vedere legislativ, în România – conform Legii nr. 350/2001⁹ – **urbanismul** are ca “*principal scop stimularea evoluției complexe a localităților, prin elaborarea și implementarea strategiilor de dezvoltare spațială, durabilă și integrată, pe termen scurt, mediu și lung*” (Legea nr.

⁶ Care ține de oraș, privitor la oraș; orășenesc (DEX, 2009, p.1174)

⁷ Interpretare simplificată a definiției urbanismului: *ansamblul regulilor care guvernează, dezvoltarea și amenajarea rațională a aglomerațiilor urbane* (conform ADEF: 40 ans de politique fonciere en France, Paris, 1986 și Legea locuinței nr. 114/1996)

⁸ Zamfir C., Vlăsceanu R, 1993, Dicționar de sociologie, citat în Ministerul Educației și Cercetării, Planul Național pentru Cercetare-Dezvoltare și Inovare – Programul AMTRANS – Subprogramul Amenajarea teritoriului și Urbanism, Model conceptual și metodologic pentru stabilirea sistemului de relații în domeniul planificării strategice regionale în România din perspectiva dezvoltării durabile a zonelor funcționale/metropolitane și a aglomerațiilor urbane, 2004, Coordonator proiect: INCD URBANPROIECT, parteneri: Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, SC PRODOMUS SA, IHS România, SC URBANA SA, Volum 4 – Ghid de termeni de specialitate.

⁹ Legea nr. 350/2001, modificată și completată de Legea nr. 242/2009, privind amenajarea teritoriului și urbanismului

350/2001); iar **activitatea de urbanism** cuprinde “toate localitățile țării, organizate în rețea, pe baza ierarhizării și distribuției echilibrate a acestora în teritoriu” (Idem.) iar “aplicarea obiectivelor are în vedere întregul teritoriu administrativ al orașelor și comunelor sau zone din acestea” (Idem.).

Concluzionând simplificat cele enunțate mai sus, putem afirma că urbanismul este de fapt o organizare după anumite reguli a unor localități, deci o **organizare urbană a localităților**.

Caracterul acestor localități este diferit, în sensul că unele aparțin urbanului, “au caracter urban, citadin” (DEX, 2009, p.1174) și se caracterizează prin **urbanizare**, iar celelalte aparțin **ruralului**, adică *satelor sau comunelor* (DEX, 2009, p.968). Urbanizarea poate fi privită ca fiind *nașterea sau creșterea orașelor și a populației urbane, inclusiv ansamblul mutațiilor legate de această dezvoltare* (Chabot G., et.al., 1970). Dacă privim la o altă scară, mai de ansamblu, avem de a face cu o “concentrare crescândă a populației în aglomerări de tip urban” (Le petit Larousse illustre, Larousse, Paris, 1992, p.1018) sau cu amenajarea unui spațiu vast, în “vederea creării și dezvoltării unei aglomerații de tip urban” (Le petit Larousse illustre, Larousse, Paris, 1992, p.1018).

Toate aceste procese, fenomene, și acțiuni descrise și definite mai sus se desfășoară într-un cadru spațial, într-o “întindere de pământ (delimitată) în care se exercită o anumită autoritate” (DEX, 2009, p.1119) și care se numește **teritoriu**. Acest spațiu, este *mărginit, recunoscut și apărut* (Idem) și poate asigura (de cele mai multe ori) *necesitățile de supraviețuire, alimentare și apărare* (Idem) ale celor care îl ocupă. Deci, spus, sub o altă formă mai complexă, teritoriul este un proces “de însușire a spațiului prin fragmentări succesive, pe baza criteriilor și principiilor de structurare a mediului din punct de vedere antropic” (Machedon Florin; 2006, p.50). Astfel putem observa că spațiul este decis de multitudinea de elemente care contribuie la conformarea sa și că teritoriul “este un fragment de spațiu cu aspect, structură și funcțiuni specifice deosebite de ale altor fragmente de spațiu” (Juillard 1962)¹⁰. Prin prisma domeniului de studiu al acestei lucrări de cercetare, o definiție mai aproape de realitate este considerată a fi cea a lui M. Godelier, care afirmă că **teritoriul** “poate fi considerat ca o porțiune de natură (mediu natural) în care omul sau societatea își revendică și garantează, unei părți a membrilor săi, drepturi stabile de acces, control și folosință asupra resurselor pe care vrea și este capabil(ă) să le exploateze” (Godelier; 1984, p.112)¹¹

În legătură cu cele prezentate mai sus, putem vorbi despre “ansamblul acțiunilor de pregătire a unui teritoriu prin executarea unor lucrări de echipare, asanare, nivelare, plantare sau defrișare, etc. pentru a-l face corespunzător

¹⁰ Juillard, 1962, citat în Machedon Florin; 2006, Metode de analiză morfologică a țesuturilor urbane, Editura Universitară “Ion Mincu”, București, p. 51.

¹¹ Godelier; 1984, citat în Machedon Florin; 2006, Metode de analiză morfologică a țesuturilor urbane, Editura Universitară “Ion Mincu”, București, Idem.

*unor destinații și funcțiuni stabilite prin studii de sistematizare” (Erdeli. G., 1999)¹², care se încadrează în domeniul **amenajarea teritoriului**. Conform Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului scopul de baza al amenajării teritoriului (după cum s-a mai afirmat anterior) constituie **“armonizarea la nivelul întregului teritoriu a politicilor economice, sociale, ecologice și culturale, stabilite la nivel național și local pentru asigurarea echilibrului în dezvoltarea diferitelor zone ale țării, urmărindu-se creșterea coeziunii și eficienței relațiilor economice și sociale dintre acestea”***

În contextul actual, al globalizării societății noastre, este necesar mai mult ca oricând să putem *asigura un echilibru în ceea ce privește teritoriul, între mediul natural și cel construit cu efecte pozitive asupra nivelului de viață a locuitorilor teritoriului de astăzi, dar mai cu seamă a generațiilor viitoare*. Dezvoltarea, în forma ei generală, exprimă *“acțiunea de trecere prin diferite faze progresive, spre o treaptă superioară, pentru a evolua”* (DEX, 2009, p.310) în contextul în care – să spunem – teritoriul unde se petrece acest fenomen *“se extinde dobândind proporții însemnate”* (Idem). Importanța și rolul pe care dezvoltarea societății îl are privind desfășurarea vieții, în general, a făcut ca respectarea *“resurselor naturale și eco-sistemele, suport al vieții pe Pământ, care garantează eficacitatea economică, dar fără a pierde din vedere finalitățile sociale care sunt lupta contra sărăciei, împotriva inegalităților, împotriva excluderilor, prin căutarea echității”* (Comisia Europeană – Erkki Liikanen) să se numească **dezvoltare durabilă**. În România procesul dezvoltării durabile este legiferat prin Legea nr. 350/2001 care prin reglementările sale – *“satisfacerea necesităților prezentului, fără a se compromite dreptul generațiilor viitoare la existență și dezvoltare”*(Legea 350/2001 și Raportul Brundtland al CMMD, 1997)¹³ – contribuie la o dezvoltare spațială coerentă a teritoriului național.

¹² Erdeli G., Dicționar de geografie umană, 1999, citat în Ministerul Educației și Cercetării, Planul Național pentru Cercetare-Dezvoltare și Inovare – Programul AMTRANS – Subprogramul Amenajarea teritoriului și Urbanism, Model conceptual și metodologic pentru stabilirea sistemului de relații în domeniul planificării strategice regionale în România din perspectiva dezvoltării durabile a zonelor funcționale/metropolitane și a aglomerațiilor urbane, 2004, Coordonator proiect: INCD URBANPROIECT, parteneri: Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, SC PRODOMUS SA, IHS România, SC URBANA SA, Volum 4 – Ghid de termeni de specialitate.

¹³ Legea nr. 350/2001, modificată și completată de Legea nr. 242/2009, privind amenajarea teritoriului și urbanismului și Raportul Brundtland al CMMD, 1997, citat în Ministerul Educației și Cercetării, Planul Național pentru Cercetare-Dezvoltare și Inovare – Programul AMTRANS – Subprogramul Amenajarea teritoriului și Urbanism, Model conceptual și metodologic pentru stabilirea sistemului

de relații în domeniul planificării strategice regionale în România din perspectiva dezvoltării durabile a zonelor funcționale/metropolitane și a aglomerațiilor urbane, 2004, Coordonator proiect: INCD URBANPROIECT, parteneri: Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, SC PRODOMUS SA, IHS România, SC URBANA SA, Volum 4 – Ghid de termeni de specialitate.

Textul acestui subcapitol a încercat să definească, însă fără pretenția exhaustivității, o serie de termeni de bază, fundamentali pentru cercetarea de față – care fie apar în titlul acestei lucrări și contribuie la logica sa științifică – pentru o mai bună înțelegere a complexității și/sau pentru o interpretare corectă a conținutului ce va fi parcurs în continuare. O serie de alți termeni de specialitate (aglomerație urbană, zonă periurbană, zonă metropolitană, ș.a.) vor fi definiți și/sau explicați pe parcursul capitolelor tezei, în funcție de problematica abordată a capitolului respectiv¹⁴.

Delimitarea ariei de acoperire a studiului

Textul cercetării de față își propune să sistematizeze însă, dar nu exhaustiv, *tema expansiunii urbane și a dezvoltării teritoriale durabile într-o abordare preponderent teritorială*. Înțelesul fenomenului expansiunii urbane poate să însemne extinderea modului de viață urban – pe de o parte și al relațiilor specifice cu teritoriul și resursele sale, expresie a culturilor urbane și a mobilităților – pe de altă parte. Expansiunea se produce la nivelul așezării umane pe cele două paliere ale aspectelor cantitative și calitative. Aspectul cantitativ este legat de creșterea numărului populației și extinderea teritorială a așezării (în accepțiunea uzuală) iar aspectul calitativ ține de serviciile și modul de producție din mediul urban și rural. Această dinamică complexă se manifestă în cadrul așezării umane și atrage după sine expansiunea populației și a fondului construit într-un evident proces de densificare.

Studiul propune un interes concentrat asupra problematicii zonei periurbane care reprezintă o arie de creștere, pe de o parte, cât și teritoriul unor transformări complexe privind structura spațial funcțională a acestor zone, pe de altă parte. Procesele ce se desfășoară în cadrul acestui areal periurban au o desfășurare mult mai rapidă decât în alte cazuri (de exemplu: zone metropolitane) și cuprind “părțile tinere” ale orașului aflat în expansiune.

Datorită multitudinii fenomenelor și proceselor complexe care se petrec la nivelul acestor areale, *studiul nu își propune să abordeze probleme ce țin de structura internă a orașelor și nici de istoria genezei dezvoltării acestora, ci de transformările “coroanelor” apropiate de orașe și – uneori – a zonei de influență a așezării urbane, ce poate avea un nou rol în dezvoltarea spațială macro-teritorială*. De asemenea lucrarea nu își propune dezvoltarea unor teorii privind dezvoltarea inegală (de genul relației centru-periferie) sau aspecte legate de dezechilibrele regionale ce au la bază decalajele cronologice, uneori inerente.

¹⁴ Pentru ușurință, lucrarea conține, la sfârșit, un capitol ce cuprinde definiții pentru anumiți termeni la care se face referire în textul tezei

Demersul studiului științific al cercetării

Ipoteze și întrebări de cercetare

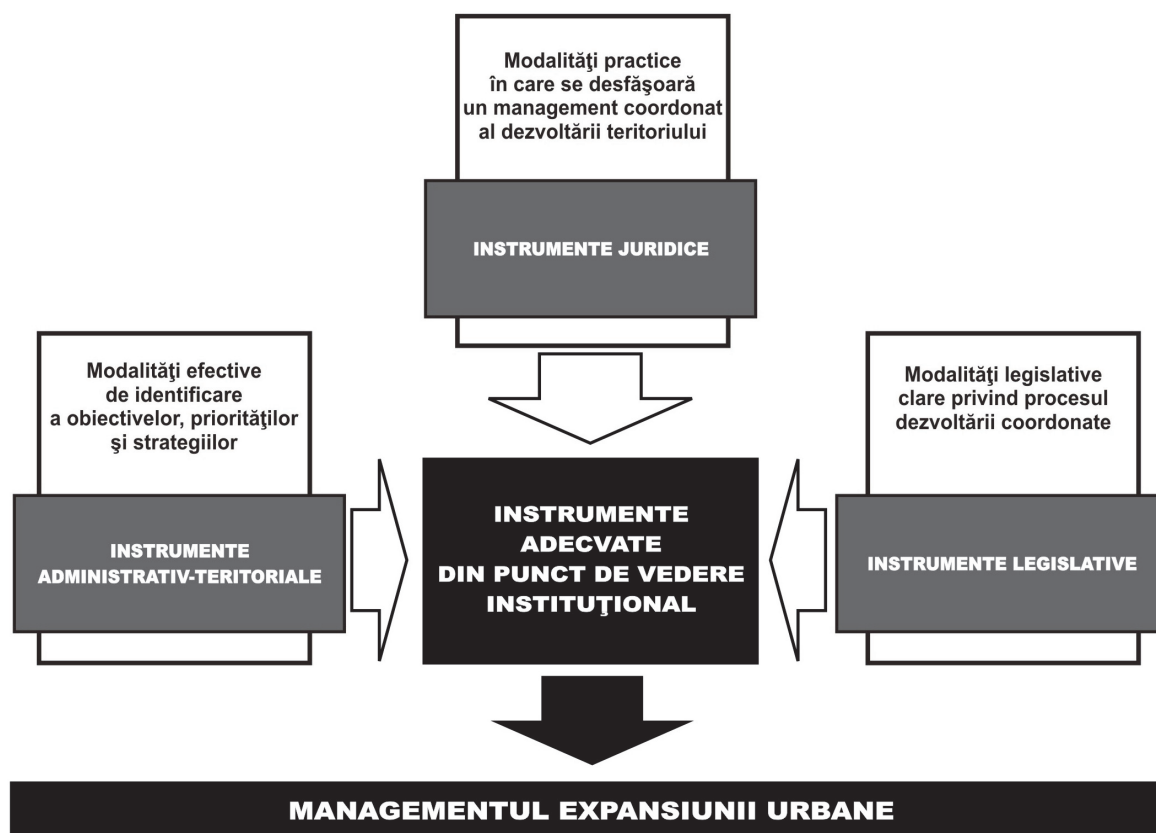
Cercetarea științifică din punct de vedere teoretic, propune ipoteze de explicare a fenomenelor și definește studii experimentale care să testeze aceste ipoteze. Acești pași trebuie să fie repetabili pentru a permite previziunea rezultatelor viitoare. Teoriile care circumscriu domenii largi de întrebări pot să adune mai multe ipoteze împreună într-o structură coerentă, iar acest lucru poate ajuta pentru formularea unor noi ipoteze sau să plaseze grupuri de ipoteze într-un context.

Deși ordinea pașilor poate varia în funcție de subiect și de cercetător, următoarele etape sunt de obicei părți ale celor mai multe dintre cercetările formale, atât cele fundamentale, cât și a celor aplicate și pe care urmează să le aplic mai departe, în cadrul acestei cercetări individuale: ipoteze și întrebări de cercetare, adunarea datelor, analiza datelor, definițiile generale și conceptuale, concluzii și păreri personale.

Fenomenele actuale ce țin de sfera așezărilor umane sunt evidente și globale – creșterea comercială, extinderi ale orașelor, ș.a – ele accelerându-se în perioada istorică relativ recentă, mai exact în ultimii o sută de ani. Procesul de colonizare a avut ca rezultat generalizarea modelului european al orașului, inclusiv ale problemelor specifice de evoluție ale acestuia care au avut legătură cu (r)evoluția tehnicii omenerii (putem da ca exemplu în acest sens, evoluția automobilului, sau a comunicațiilor, etc)

Principalul teritoriu unde se exercită evidentele fenomene de expansiune îl reprezintă spațiul periurban. Stadiul dinamicii acestui teritoriu reprezintă un “punct cheie” în înțelegerea și managementul expansiunii urbane care se manifestă în abordarea acestui studiu (vezi fig. nr. 1)

Figura nr. 1 – Schema procesului de management al expansiunii urbane a teritoriului periurban



Sursa datelor: autorul cercetării

În contextul ipotezelor enunțate anterior, se poate formula întrebarea principală de cercetare și setul de întrebări secundare de cercetare ale acestei teze:

Întrebarea principală de cercetare:

Care sunt structurile și procesele semnificative din teritoriul periurban de natură să constituie liniile de forță ale unui management urban coerent al acestor zone de expansiune?

Întrebări secundare de cercetare:

Este zona periurbană un sistem deschis de relații între oraș și zona înconjurătoare?

Cum este influențată expansiunea urbană a delimitării zonei periurbane?

Este delimitarea expansiunii urbane un mod de manifestare a dinamicii teritoriale?

În ce context au evoluat orașele mari din România din punct de vedere spațial-teritorial și care sunt caracteristicile acestei evoluții?

Modul de expansiune al orașelor în zona periurbană este de natură să transmită influențe în teritorii mult mai mari?

Cum influențează morfologia teritoriului determinările configurației spațiale ale dezvoltării?

Este mobilitatea un factor determinant al expansiunii urbane actuale?

Obiective

Obiectivele lucrării de cercetare de față - ***Expansiune urbană și dezvoltare teritorială durabilă*** – constituie elementele țintă pe care argumentarea cercetării încearcă să le atingă, prin aspecte legate de expansiunea urbană în spațiul adiacent marilor orașe privit din perspectiva unei dezvoltări echilibrate și durabile a teritoriului.

Studiul are perspectiva atingerii următoarelor ținte:

- Posibil instrument de lucru cu valențe metodologice comparative în ceea ce privește concepția amenajării teritoriului la diferite scări de percepție.
- Noi perspective către formarea unui cadru teoretic și practic deschis, pentru planificarea gestionării coordonate a resurselor în contextul relației urban-rural.
- Abordare specifică privind managementul proceselor de dezvoltare a structuri spațial-teritoriale particulare produse în dinamica zonei de expansiune
- Manifestarea expansiunii teritoriale în teritoriu și influențele acesteia asupra dezvoltării supra-teritoriale
- Coroborarea aspectelor fenomenului expansiunii urbane din punct de vedere teoretic într-o abordare teritorială.

Structura

Lucrarea ce a propus ca subiect de cercetare *Expansiune urbană și dezvoltare teritorială durabilă* a fost structurată ținând seama atât de problematica abordată, pe de o parte, cât și de coerența prezentării din punct de vedere al structurii conținutului lucrării, pe de altă parte.

Structura lucrării este împărțită în ***patru părți distincte***, ce constituie “pilonii” pe care se sprijină demersul științific al subiectului. Acestea sunt intitulate astfel:

Partea I – Context privind extinderea orașului – premise istorice și tendințe de dezvoltare durabilă

Partea a-II-a – Elemente morfologice și model de analiză a limitelor expansiunii urbane

Partea a-III-a – Documentații elaborate și elemente metodologice comparative a patru studii de caz privind expansiunea urbană în România

Partea a-IV-a – Anexe.

Fiecare din aceste părți ale cuprinsului conține un număr de ***capitole și subcapitole***, (mai puțin Partea a-IV-a) care au rolul de a structura lucrarea

pentru o parcurgere și o identificare mai ușoară a textului. Cuprinsul lucrării debutează cu un *capitol introductiv* (separat, față de cele patru părți) care conține:

Introducere

Domeniul lucrării – perspectivă asupra subiectului

Demersul studiului științific al cercetării

Sucesiunea celorlalte *nouă capitole* respectă ordinea celor patru părți ale lucrării și cuprind următoarele aspecte – pe scurt – după următoarea logică:

Partea I

Capitolul 1 – Extinderea orașului și urbanizarea – cuprinde elemente introductive privind creșterea extensivă a așezărilor și extinderile datorate urbanizării, cu accent pe evoluția, cauza și efectul acestor fenomene la nivel teritorial.

Capitolul 2 – Premise istorice pentru zona periurbană privită ca un sistem de relații – descrie teorii privind apariția zonei periurbane a orașului prin prisma geografiei și relevă aspecte de contextul actual a zonei periurbane văzută ca un sistem de relații caracteristice între elementele componente acestuia (aspecte caracteristice sistemului)

Capitolul 3 – Tendințe și perspective de dezvoltare spațială durabilă pe plan european – prezintă tendințele și perspectivele dezvoltării spațiale în Europa, cu accent pe relațiile urban-rural și prin dezvoltarea policentricității în contextul politicii de coeziune economică și spațială, respectând principiile directe privind dezvoltarea durabilă a continentului.

Partea a-II-a

Capitolul 4 – Elemente funcționale și constitutive în expansiunea urbană – prezintă o serie de factori naturali și antropici, ce pot influența creșterea orașului și evidențiază elementele constitutive ale cercetării expansiunii urbane cu ajutorul relațiilor și criteriilor teoretice privind stabilirea limitelor teritoriale ale acesteia.

Capitolul 5 – Model de analiză dinamică a limitelor expansiunii urbane – este un capitol în care se descrie o evaluare teoretică a elementelor componente în organizarea unei zone periurbane și se prezintă, apoi, modelul practic al unui studiu elaborat, cu prezentarea acestor elemente și a analizelor multicriteriale pentru definirea limitelor zonei periurbane a municipiului Suceava.

Partea a-III-a

Capitolul 6 – Spațiul periurban componentă a orașului contemporan durabil – cuprinde o serie de aspecte teoretice legate de noțiunea de spațiu și influența acestuia asupra orașului ca și componentă a dezvoltării durabile când se referă la zona exterioară acestuia

Capitolul 7 – Expansiunea urbană în orașul din România – are rol de tranziție către contextul românesc ocupându-se de problemele orașului din România în contexte diferite privind zona metropolitană și aglomerațiile urbane cu potențial de creștere, având în final o serie de exemple de documentații elaborate în arii geografice diferite pentru a exemplifica contextul diferitelor scări spațiale în care se produce expansiunea urbană.

Capitolul 8 – Elemente metodologice comparative a studiilor de caz din România – analizează și concluzionează problematica dezvoltării spațiale în România (prin prisma factorului mobilității) prin cercetarea comparativă a patru studii de caz relevante, cu precădere orașe mari, identificând o serie de elemente metodologice și criterii de caracterizare/identificare privind dinamica expansiunii la diferite scări spațiale

Capitolul 9 – Concluzii generale, elemente de aplicabilitate și noutate a lucrării – grupează concluzii generale privind subiectul tezei precum și aspecte de aplicabilitate și noutate al acesteia, în final lăsând loc de noi *posibile reflecții pentru viitor* în ceea ce privește cercetarea dezvoltării și planificării spațiale.

Partea a-IV-a

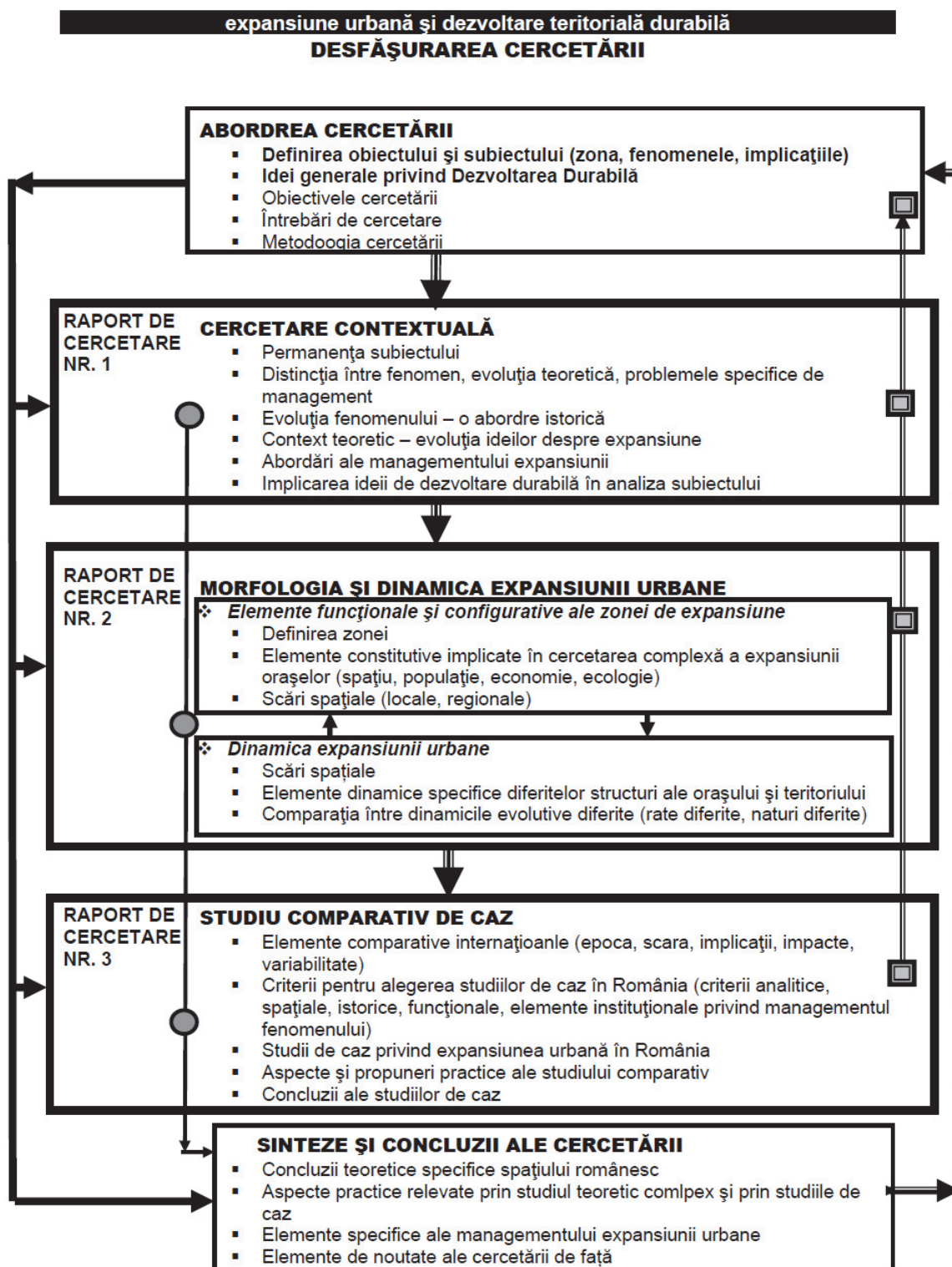
a1. Listă figuri

a2. Listă tabele

a3. Definiții termeni (de specialitate) utilizați

a4. Lista bibliografică

Figura nr. 2 – autor: urb. Veluda L. – Schema desfășurării cercetării – planul de idei



Sursa datelor: autorul cercetării

Metoda științifică de cercetare se referă la tehnici de investigare a fenomenelor, la dobândirea de cunoștințe noi, precum și la corectarea și integrarea cunoașterii precedente. Pentru a fi calificată drept științifică, o metodă a interogării trebuie să se bazeze pe adunarea de dovezi observabile, empirice și măsurabile, subiect al unor principii specifice raționale. O metodă științifică (ce a fost aplicată și în cazul de față) constă din colectarea de date prin observare și experimentare și prin formularea și verificarea ipotezelor.

O serie întregă de autori, teoreticieni, filozofi și sociologi cu renume (Neil Leach, Baudrillard, Nouvel, s.a.) au subliniat că trăim într-o lume în care ne bazăm prea mult pe percepție, în detrimentul celorlalte simțuri, din cauza căreia suntem împinși spre detașare, izolare și uneori exterioritate. Imaginea și “calculatorul” au pus stăpânire pe oamenii societății de astăzi, deci, și pe arhitecți, care sunt “bombardați” cu excesiv de multe informații, cărora, de cele mai multe ori, nu le pot face față, datorită avalanșei cu care acestea sunt receptate. Trăim în secolul XXI, în care tehnica și viteza de obținere a informației au avansat foarte mult, iar imaginea ne stăpânește din ce în ce mai acut; condiția noastră nu a suferit îmbunătățiri esențiale, ci dimpotrivă, înrădăcinarea condiției umane, în mod paradoxal, a avut (și are) de suferit.

Metodele folosite în lucrarea de cercetare au avut la bază elemente din conceptul filosofic de **rizom**, introdus pentru prima dată de Gilles Deleuze și Felix Guattari, în lucrarea *A Thousand Plateaus: capitalism and schizophrenia* (trad. în limba engleză de Brian Massumi, 1987). Rizomul este o imagine a gândirii, bazată pe rizomul botanic (tulpina subpământeană), pe baza căruia se realizează multiplicitatea, care are conexiuni multiple precum și elemente de intrare/ieșire non-ierarhice în reprezentarea și interpretarea datelor. Astfel, acest concept **se opune structurilor arborescente** (diviziuni ale lui Unu – concepția constantă a filozofiei tradiționale, ca reprezentare a absolutului) existente până atunci: structurarea după Unu presupune relații stabile, ramificații de tip arborescent după genuri și specii (conform unei logici binare, în care rădăcina se divide – devine doi, apoi patru etc.). Acestui tip de gândire i se impută că **nu a acordat o suficientă atenție sau înțelegere multiplicității** (fiindcă totul se construiește în jurul rădăcinii). Într-o cultură arborescentă baza o reprezintă sistemul și un determinism sistemic: Linia este subordonată punctului, diagonala orizontalei și verticalei, linia conturează, realizând un striaj (multiplicitatea rămâne subordonată lui Unu). În acest mod se definește spațiul de tip striat, ca fiind unui al culturilor arborescente, cu caracter exclusiv binar, segmentat.

Din perspectiva aspectelor legale referitoare la cercetarea în domeniu, Legea Amenajării Teritoriului și Urbanismului, nr. 350/2001 face o serie de precizări privind activitățile conexe de amenajare a teritoriului și de urbanism, care au ca obiect: *„cercetarea în domeniul amenajării teritoriului și al urbanismului și elaborarea studiilor de fundamentare a strategiilor, politicilor*

și documentațiilor de amenajare a teritoriului și de urbanism”, fără însă ca acestea să constituie mai mult decât un enunț fără finalitate în zona finanțării și aplicării rezultatelor cercetării.

Unul dintre modelele pe care, de asemenea, l-am utilizat, în activitatea individuală de elaborare dedicată acestei lucrări a fost **modelul clepsidrei**, utilizat adesea în cercetare. Acest model a urmărit ca investigația să înceapă cu un spectru larg de cercetare, a continuat cu concentrare pe informațiile cerute (aria de investigare s-a redus treptat), apoi a continuat cu obținerea rezultatelor și uneori sub forma discuțiilor deschise.

În decursul demersului științific, folositoare a fost și **cercetarea comparativă**, deoarece complexitatea analizei a putut fi rezultatul unei cercetări laborioase comparative a diferitelor tipuri de expansiune urbană la nivel teritorial, la diferite scări de analiză: scară locală, regională sau europeană. Pentru aceste paliere de analiză, lucrarea a urmărit o serie de aspecte legate mai curând de cercetarea secundară, deoarece majoritatea problemelor au fost deja descoperite în diferitele studii de specialitate, iar cercetarea mea încearcă doar să identifice anumite aspecte legate de ariile periurbane, care se vor restrânge până la nivel național/local, cu exemple din teritoriul românesc. La diverse scări spațiale am urmărit identificarea aglomerațiilor urbane, a zonelor periurbane; la scară regională s-au avut în vedere aspecte legate de concentrarea populației și restructurarea funcțională, expansiunea și diversificarea activităților economice; iar la scara primelor “coroane” ale localităților s-a identificat creșterea demografică și/sau expansiunea spațială a zonelor (dens) construite precum și urbanizarea / extinderea intravilanului.

Pentru formularea răspunsurilor la întrebările de cercetare, au mai fost utilizate și alte modalități de investigare și anume:

- *Consultarea literaturii de specialitate (cărți, articole, reviste de specialitate);*
- *Analizarea unor documente și documentații de dezvoltare și planificare urbană și teritorială – strategii, politici, planuri;*
- *Analizarea de legislație românească și programe internaționale*
- *Documentarea prin accesarea unor site-uri ale unor administrații publice, ale unor organizații profesionale și academice;*
- *Deplasare pe teren cu ocazia elaborării documentațiilor în orașele care vor alcătui cercetarea comparativă a studiilor de caz: Sibiu, Târgu-Mureș, Brașov, Brăila.*

Cuvinte “cheie”

Prin prisma subiectului ales pentru elaborarea acestei cercetări – *Expansiune urbană și dezvoltare teritorială durabilă* – **sintagmele** în jurul cărora gravitează lucrarea și care au caracterizat această cercetare au fost:

cuvintele cheie: *expansiune urbană, zonă periurbană, zonă metropolitană, sistem urban dezvoltare spațială, pol de creștere, accesibilitate, scări spațiale diferite, configurația teritoriului, căi de comunicații, mobilitate, elemente restrictive și de potențial ale dezvoltării*

Tehnoredactare

Lucrarea a fost redactată în patru părți distincte – trei privind subiectul propriu-zis al tezei și una de anexe – care conțin un număr de capitole și subcapitole, împreună cu figurile și tabele relevante, prezente acolo unde este cazul. Citatele din text sunt urmate, între paranteze, de sursa lor: autorul, anul și pagina/paginile.

Textul cuprinde note de subsol – pentru referințe, comentarii scurte sau pentru lămuriri ajutătoare – tabelele și figurile având, fiecare în parte, indicată sursa și – acolo unde a fost posibil – autorul. Între figuri și tabele (listate în anexe) se găsesc o multitudine de reproduceri de planuri/hărți, atunci când acestea au rol de exemplificare ilustrativă sau argumentativă.

P a r t e a I
Context privind extinderea oraşului
– premise istorice
şi tendinţe de dezvoltare durabilă

1. Extinderea oraşului şi urbanizarea

1.1. Dezvoltarea aşezărilor umane

Existenţa omului ca fiinţă socială a presupus apariţia unor grupuri de indivizi care au format aşezările umane ca prime forme de locuire, din punct de vedere istoric, însă, abordând problema dintr-o direcţie de vedere “darwinistă”, respectiv referindu-ne la evoluţie ca la un proces ireversibil, se ajunge în zilele noastre la un nivel extrem de complex al locuirii exprimat, destul de simplist, dar foarte cuprinzător, în două mari tipuri ale acesteia, şi anume rural şi urban. Aceste două tipuri coexistă şi au creat o serie de relaţii generate de anumiţi factori, mai mult sau mai puţin importanţi din punct de vedere ierarhic.

Explozia demografică din ultimele decenii, cauză şi efect al unor profunde mutaţii în civilizaţia umană a ultimului secol, ridică din ce în ce mai acut problema resurselor naturale şi a celor create de către om. Hrana, apa, locuinţa sunt cele mai stringente nevoi fundamentale, a căror baze de resurse se poate exprima printre altele şi în cererea pentru suprafeţe de teren pentru producţia agricolă şi pentru dezvoltarea aşezărilor umane.

Creşterea populaţiei urbane este conjugată cu dezvoltarea spaţială a oraşelor, iar dinamica acestor procese depăşeşte capacitatea societăţii de a le face faţă la standarde acceptabile. Alte fenomene se referă la “fuga” din urban către zonele adiacente oraşelor, mai liniştite¹⁵.

Ambele aspecte amintite aici au drept efect pe termen scurt şi mediu, o puternică antropizare a teritoriului înconjurător marelui oraş sau a zonei sale de periferie şi în consecinţă reducerea treptată a oportunităţilor şi a bazei de resurse pe care acesta le poate oferi. Se poate afirma că într-o perspectivă mai lungă de timp, reducerea opţiunilor viabile privind chiar dezvoltarea şi menţinerea standardelor vieţii urbane se vor diminua datorită exploziei necontrolate (în unele cazuri) a zonelor nou construite în periferia oraşelor.

1.1.1. Creşterea extensivă a oraşului

“Creşterea aşezărilor umane este un proces istoric caracterizat de faze succesive de concentrare şi dispersie a activităţilor şi populaţiei, cu o anumită exprimare spaţială în ceea ce priveşte întinderea şi structurarea cadrului construit. Această dinamică are o natură complexă, profund influenţată de către natură, instituţii, comportamente, activităţi economice”. (Sârbu Cătălin, 2001, p.3)

¹⁵ Idee preluată în urma discuţiilor cu Sârbu Cătălin

A fost posibilă identificarea unui ciclu urban al schimbării pentru orașele Europei în perioada ultimilor 50 de ani. După război, orașele au cunoscut o perioadă de urbanizare, apoi de suburbanizare, urmată de dezurbanizare, pentru ca ultimele perioade să fie marcate de fenomene de reurbanizare, toate acestea strâns legate de o serie de schimbări economice care s-au petrecut în perioadele respective.

“Așezarea umană, rezultat al unor evoluții dintre cele mai diferite în timp și spațiu, reprezintă expresia sintetică a nivelului material și spiritual al unei societăți, devenind marca cea mai originală a unei culturi”. (Sârbu Cătălin, 2005, p.5)

Evoluția istorică determinată de o componenta socio-economică a condus la o multitudine de forme și moduri de așezări umane, care mai de care mai diverse.

Dacă vorbim în sens filosofic despre loc ar trebui să plecăm de la începuturile arhitecturii, de la *originea arhitecturii* - aceea de la care, obiectul de arhitectură începe și din care își extrage esența - *este în sit*. Arhitectura are pentru Heidegger, caracter anetic: ea absoarbe seva “parfumurilor” sale din solul în care este așezată (construită), ca și din contextul fizic, istoric sau cultural: *“Prin urmare, spațiile își capătă esența din locuri și nu din așa-numitul spațiu”* (Heidegger, 1995, p.185). Nu este vorba, precum se poate înțelege, despre un sol oarecare, ci despre pământul natal (în sensul de sit, de unde începe, se naște arhitectura) sau loc. Spațiul în care locuim („locuirea este modul în care muritorii sunt pe pământ” Heidegger, 1995, p.179) este pliat în două: ce este și cum este perceput el ca fenomen. Astfel, putem vorbi despre *spațiul propriu zis* și ne amintim de la Heidegger că nu este vorba despre *spatium* ci de *raum*, de loc¹⁶, de pământul care se propune în operă sau despre ansamblul operei lui Christian Norberg-Schulz, la care spațiul este „*organizarea tridimensională a elementelor care compun un loc*”.

Astfel, putem afirma că omul își pune amprenta pe *locul* unde trăiește, din cele mai vechi timpuri până astăzi și percepe *raum-ul*, astăzi, ca fiind o așezare urbană sau rurală.

Privind în trecut, de-a lungul istoriei omenirii observăm că au existat o serie de momente critice (sau de criză), de cele mai multe ori pline de tensiune, ca urmare a unor dificultăți (economice, politice, sociale etc.) care s-au manifestat în societate. Marea criză economică (prima jumătate a secolului trecut) a fost caracterizată de o scădere dramatică a activității economice

¹⁶ loc natal, cel care dă naștere casei

mondiale, iar orașele din întreaga lume au suferit puternic de pe urma acesteia (activitatea în construcții a fost practic oprită).

Perioada crizei economice a slăbit societățile din acea epocă, și astfel a urmat o perioadă dificilă marcată de instabilitate militară și noi doctrine politice. În toată aceasta perioadă tulbure, marcată de Războiul Mondial, influența politicului și a războiului au fost semnificative atât în societate, cât și în ceea ce privește dezvoltarea spațială a așezărilor umane. De asemenea, dezvoltarea spațială a localităților a fost puternic marcată de-a lungul vremii de condițiile naturale locale specifice, de resursele economice ale spațiului unde se află, sau de structurile socio-economice specifice unei anumite arii de civilizație. Cu toate acestea, „*procesele de restructurare a componentelor fenomenului urban se desfășoară în mod neomogen la scara orașului și a teritoriului, astfel încât extinderea lor spațială prezintă adesea fenomene caracterizate de disparități sociale și economice, exprimate în forme specifice arhitectural-urbanistice*” (Sârbu Cătălin, 2005, p.5) caracteristice zonelor de influență și susținere precum și ale celor de trecere către teritoriul periurban.

Dezvoltarea așezărilor evoluează fie în cadrul unor structuri închise, monocentrice, caracterizând ruralul sau orașele dezvoltate concentric, fie circumscris unui policentrism urbanistic, bazat pe specializare și care mai păstrează un marcat contact cu mediul natural. O altă posibilitate de evoluție are loc în cadrul unor structuri deschise, (ne referim aici la ariile metropolitane și/sau periurbane) caracterizate de o expansiune spațială linear-tentaculară, care înglobează așezările învecinate, fiind vorba de o manifestare centripetă spațial a fenomenului de concentrare a populației¹⁷. Aceste forme de așezări umane sunt caracterizate de o competiție destul de acerbă a centrelor polarizatoare și de o regionalizare a dinamicii dezvoltării, orașul evoluând către regiunea urbanizată.

Independența orașului față de teritoriul său de influență poate fi concepută eventual numai în sens politic, pentru anumite epoci istorice; din punctul de vedere al supraviețuirii sale, el este dependent de teritoriul înconjurător, situație întâlnită atât în cazul polis-urilor grecești cât și în cazul orașelor medievale închise.

Creșterea orașelor în teritoriul periurban și mai ales în zonele sale periferice se face cu prețul modificării peisajului existent și apariției unui nou peisaj urban. O astfel de abordare a fenomenului poate fi pusă în relație și cu istoria ideii de peisaj. În sensul comun, periferia contrastează cu peisajul urban

¹⁷ Ne referim aici exclusiv la atracția exercitată de oraș asupra populației, în sens de centripetism (atracție)

al “centrului istoric” dar și cu peisajul rural căruia pare să-i fie apropiat.

Un exemplu de extindere programată a periferiei prin păstrarea structurii vechiului oraș și prin dezvoltarea periferiei prin formule urbanistice independente, îl constituie Amsterdam, la care s-a renunțat la “hausmanizarea” structurii urbane existente, în schimbul integrării celor două tipuri istorice printr-o rețea de spații verzi.

Londra constituie un alt exemplu de eficiență a politicii centurilor verzi care să limiteze extinderea marelui oraș existent; preluarea excesului de populație generată de dezvoltarea social-economică s-a realizat de către o “centură” de orașe noi, creația anilor ’60.

Pentru Paris s-a propus un plan similar, care să creeze o rețea ierarhizată de spații verzi și care să înglobeze întreaga zonă a periferiei și banlieu-lui marelui oraș, integrate funcțional.

Ultimele decenii ale secolului al XX-lea sunt marcate de creșterea interesului pentru zonele periferice ale orașelor, motivate pe de o parte de aspectele marcate de segregare economică și socială, iar pe de altă parte de profunde restructurări economico-industriale, care au eliberat terenuri urbane de funcțiile productive și care au provocat mari mutații în structura socio-profesională a locuitorilor urbani.

În Franța, Bessy – Pietri et Sicamois (2001) precizează că 3300 de comune au fost incluse într-o Suprafață Urbană între 1990 și 1999. Aceasta precizează o creștere de 45 % a numărului de comune periurbane ceea ce înseamnă o creștere cu aproape 900.000 de locuitori în cursul acestei perioade.

Întrebarea se pune deci de a ști dacă centura periurbană face parte din oraș sau nu. Astfel, *concepția noastră despre oraș este strâns legată de modul nostru de viață, ori acest mod de viață a evoluat cu o viteză ca și concepția despre oraș pe care noi am moștenit-o*¹⁸.

Acest oraș periurban nu mai este un oraș în sensul întinderii în general, adică un spațiu al frontierelor bine definite cu o unitate internă, permițând de a ierarhiza sau clasa diferitele tipuri de centralități. “Orașul nu este periurban în măsura în care tipul de spațiu pe care societatea contemporană îl produce la izbucnirea ierarhizării centrelor și deci a noțiunii de periferie. Printre Orașele Invizibile ale “Italo Calvino” orașul periurban al cărui centru este pretutindeni și a cărei circumferință (cerc) nicăieri” (Gilli Frederic, 2004).

“O suprafață urbană este o regroupare de comune definită într-un mod relativ pe baza migrărilor alternante în jurul unui pol urban” (Idem). Comunele

¹⁸ După Habermas (1986)

unei Suprafețe Urbane trimit mai mult de 40% din populația lor să lucreze în Suprafața (domeniu) Urban, în acest cadru, comunele periurbane fiind definite ca niște comune care aparțin Domeniului Urban.

Dacă adăugăm acesteia faptul că limitele s-au mărit cu noi comune care nu erau contabilizate ca periurban în 1990, creșterea populației periurbane este încă mai impresionantă. Existau 6900000 de locuitori în comunele periurbane în 1990, astăzi sunt 9300000, cam echivalentul aglomerării pariziene¹⁹.

“Mai curând cu dispariția orașului noi vom asista deci la apariția unui nou oraș, bazat pe criterii diferite. Ca și însemnarea Chalas (2000), care se referă la ștergerea unui anume oraș, clasic sau haussmanian, nu este înfrângere a orașului. Când un tip de oraș moare, este deja un alt tip de oraș care înflorește (se deschide). Nu este decât sa-l recunoaștem. Orașul nu încetează să se transforme. Orașul periurban este o nouă formă a raportului omului cu orașul și spațiul, el traducând geografic evoluția societății” (Idem).

Așadar, în plan practic, apoi în plan teoretic, problema zonelor periurbane, fie acestea considerate strict spațial la scara orașului sau regional, fie având în vedere aspectele economice, sociale sau culturale, reprezintă una dintre atât de multe provocări ale momentului. Se poate aprecia că cercetarea expansiunii orașelor în teritoriul de influență și susținere al acestora reprezintă un domeniu actual și de perspectivă, domeniu aflat în plină constituire și în permanentă reconfigurare.

Creșterea concentrică a orașelor este un fenomen remarcat de cercetători. Inițial, centrul comercial și de afaceri este înconjurat de o centură de locuințe pentru lucrători. Pe măsură ce acesta decade în ceea ce privește producerea de bunuri, ca urmare a migrației unor activități industriale către periferia orașului, gradul de ocupare a inelului de locuințe scade, precum și veniturile celei mai mari părți a locuitorilor acesteia. Populația se muta spre periferie, fie în apropierea zonelor industriale, fie în zone rezidențiale de lux, caracterizate de un anumit standard al calității mediului natural și construit. Această mișcare conduce la segregări spațiale și sociale, organizate mai mult sau mai puțin concentric (Park și Burgess 1925).

O variantă a modelului concentric de dezvoltare este acela propus de Babcock (în 1932) care ia în considerare influențele axelor de transport și explică apariția orașului tentacular ca formă specifică de dezvoltare spațială. Alte variante privind modelele de creștere și de segregare socio-funcțională a teritoriului orașelor sunt cele în sectoare având originea în centrul orașului

¹⁹ Gilli Frederic, referitor la zona periurbană a Parisului

(Homer Hoyt 1930), sau conceptul creșterii în pete sau multinuclear (Ullman 1950). Modelele nu pot fi mereu operaționale, de vreme ce poluarea și rețelele de drumuri sunt factori de presiune în sensul unei omogenizări a teritoriului urban.

Orașele mari și foarte mari (Berlinul, Londra, Parisul) încep după 1900 să se disperseze și să se desconcentreze.

Când orașul dă dovadă de dinamism, cartierele celor avuți se dezvoltă la periferia acestuia. Fenomenul este prezent în toate etapele istorice.

Extinderea unui tip urban de locuire în teritoriul limitrof orașelor, departe de agitația și aglomerația urbană, pare a se realiza în moduri diferite, în funcție de populația implicată în procesele respective. Un caz este acela al extinderii teritoriului orașului prin apariția spontană sau dirijată a zonelor pentru locuințe, în special, în faze incipiente, de-a lungul căilor principale de penetrație în oraș și destinate în majoritatea cazurilor populației sărace, imigrată din zonele rurale. Acest fenomen generează, ca un caz particular, cuprinderea și înglobarea așezărilor rurale vecine orașului aflat în expansiune sau aglutinarea mai multor așezări vecine.

Un alt mod de creștere, constă în realizarea unor reședințe de lux care să îmbine avantajele confortului unor locuințe de tip urban cu acelea ale locuirii “la țară”, fenomen care constituie o permanență în teritoriul european începând cu epoca Imperiului Roman, prezent în Renaștere (vilele realizate de Andreea Palladio în jurul Vicenței, sunt un exemplu), prezent și în cazul Parisului secolului al XVII-lea (despre periferia acestuia Boilleau afirma că “*bogații se găsesc la țară fără să iasă din oraș*”), ca și în alte cazuri. Acest ultim tip de extindere în teritoriu al unui tip de locuire urban poate fi considerat ca și un precursor al orașului grădină, dacă nu sub aspectul teoretic, sub acela al faptului de viață urbană. Aceste inserări izolate a locuințelor de diferite categorii de mărime și confort duc către o urbanizare difuză.

1.2. Extinderea spațială a orașului datorită urbanizării

Despre urbanizare putem spune că este, în zilele noastre, unul dintre cele mai importante fenomene care se desfășoară în acest început de secol XXI. Termenul de urbanizare este asemuit de cele mai multe ori cu cel de urbanism, și a fost definit, în secolul trecut ca fiind *ansamblul regulilor care guvernează nașterea, dezvoltarea și amenajarea rațională a aglomerărilor urbane*²⁰.

²⁰ ADEF: 40 ans de politique fonciere en France, Paris, 1986 și Legea locuinței nr.114/1996

Activitate operațională, integratoare, normativă, urbanismul are ca principal scop stimularea evoluției complexe a localităților, prin realizarea strategiilor de dezvoltare pe termen scurt, mediu și lung și care urmărește stabilirea direcțiilor dezvoltării spațiale a localităților urbane și rurale, în acord cu potențialul acestora și cu aspirațiile locuitorilor acestora. Urbanismul cuprinde toate localitățile țării, organizate în rețea, pe baza ierarhizării și distribuției echilibrate ale acestora în teritoriu, precum și aplicarea asupra acestora a obiectivelor pentru întreg teritoriul administrativ al orașelor și comunelor²¹.

Gradul de urbanizare a unui teritoriu se poate estima urmărindu-se ponderea populației urbane (din populația totală) a țării sau a unei unități administrativ teritoriale²². *“Evoluția gradului de urbanizare este determinată direct de ritmul și de nivelul atins de dezvoltarea economică a unei țări”.* (Erdeli George, 1999)

Urbanizarea este un fenomen și proces social global foarte complex, *“prin care se produce o transformare a structurilor sociale și profesionale, o restructurare a formelor de existență rurală și a vechilor forme urbane după modele noi”* (Zamfir C., Vlăsceanu R., 1993). Proces însoțind dezvoltarea civilizației umane de-a lungul întregii sale istorii, în locuri și momente diferite, în forme dintre cele mai diverse, conceptul a intrat în uz și este de regulă raportat la acumulări de ordin cantitativ privind creșterea populației urbane și extinderea spațială a orașelor.

Urbanizarea este un *“proces de dezvoltare intensă a orașelor existente și de creștere în ritm accentuat a numărului orașelor și a populației urbane. Urbanizarea este un fenomen obiectiv, specific perioadei contemporane, având la bază dezvoltarea socio-economică și evoluția politică a țărilor. Se poate realiza pe mai multe căi:*

- *prin extinderea orașelor existente*
- *prin trecerea unor așezări rurale în categoria celor urbane*

prin pătrunderea unor caracteristici urbane în toate tipurile de comunități” (Erdeli George, 1999)

Abordarea în mod special sub aceste aspecte a procesului urbanizării este limitativă, fiind departe de a oferi imaginea cauzelor, a direcției de desfășurare.

²¹ Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul

²² Potrivit Legii 350/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a IV-a – Rețeaua de localități, unitățile administrativ-teritoriale sunt comunele, orașele și județele. Unități administrativ-teritoriale de bază sunt orașele și comunele care cuprind una sau mai multe localități componente

Procesul urbanizării include schimbări ale modurilor de viață, dinamici de tip socio-economic, exprimate în structuri tehnologice și spațiale construite din ce în ce mai complexe. Prin chiar natura sa extrem de diversă, fenomenul cuprinde aspecte contradictorii care face și mai dificilă gestionarea sa. Tendința de creștere a orașelor are nevoie de abordări multidimensionale și multidisciplinare atât în profil teoretic (al elaborării modelelor și cercetării) cât și din punct de vedere practic (administrarea urbană). *“Efectele unor tensiuni sociale și/sau spirituale pot duce spre polarizări care vor determina diferențe în ceea ce privește dezvoltarea orașelor, ajungându-se la orașe duale sau chiar divizate”*. (European sustainable cities, Expert Group on the Urban Environment, European Commission, 1996, p.3)

“Urbanizarea înseamnă procesul de dezvoltare intensă a orașelor existente și de creștere în ritm accentuat a numărului orașelor și a populației urbane. Urbanizarea poate duce la fenomene de hipertrofie urbană, de creștere exagerată a populației unui oraș, mai ales prin migrații din spațiul rural, rezultând o dezvoltare haotică” (Sârbu Cătălin, 2005, p.10) .

O altă trăsătură specifică urbanizării o constituie schimbarea structurilor economice ale așezării, între care dezvoltarea sectorului terțiar este una dintre caracteristicile definitorii ale orașului aflat în dezvoltare.

Creșterea din punct de vedere teritorial al orașelor poate anula urbanitatea din punct de vedere funcțional, așezarea umană tinde să treacă spre altă categorie, își pierde o mare parte din trăsăturile inițiale, mai ales la nivelul propriei identități.

Ceea ce denumim în general drept explozie urbană, este de fapt mai mult decât simptomul unei stări de fapt, *desfînțarea limitelor* fizice. Nucleul așezării, în speță, orașul istoric, este depășit ca și existență și se dezvoltă către conurbații. Urbanizarea noilor suprafețe se face în detrimentul celor agricole sau ale ecosistemelor naturale limitrofe orașului, micșorând capacitatea de suport și susținere a acestora.

1.1.2. Cauze și efecte ale urbanizării

Atracția față de o zonă (sau oraș) se manifestă în funcție de importanța la nivelul regiunii/țării, de profilul funcțional și nu în ultimul rând în funcție de mărimea acesteia în context teritorial mai larg. Marile centre urbane ale căror interes de factură economică, socială, culturală, s.a. depășește granițele fizice ale

sale pot fi exemple în acest sens, deoarece ele atrag forță de muncă (în special) din teritorii vecine, depășind uneori și granițele de stat. Populația este atrasă din areale regionale largi sau din alte state vecine din cauze economice, de cele mai multe ori. Pe lângă oportunitățile de ordin economic, întâlnim și o serie de oferte în ceea ce privește activitatea în plan social sau de servicii (comerț, îngrijirea sănătății, loisir, educație) pe care le oferă astfel de metropole. ”*Trecerea treptată a producției agricole către o organizare și folosind mijloace de tip industrial produce o masivă disponibilizare a forței de muncă, unde industrializarea oferă (teoretic) o posibilitate de absorbție a acesteia*” (Sârbu Cătălin, 2005, p.11).

Urbanizarea, ca efect al expansiunii se poate manifesta diferit în funcție de modelul cultural al populației, de tradițiile de locuire ale acesteia, care coroborate pot facilita trecerea sau nu către noul mod de viață urbană. De asemenea, elementele fizico-geografice și uneori cele istorice dintr-un anumit areal constituie un factor esențial și determinant pentru procesul de urbanizare. Procesul urbanizării nu se desfășoară constant în timp; el se poate manifesta cu intensități diferite în perioade și locuri diferite. Astfel, de la “*începutul apariției așezărilor urbane pe continentul european, apreciată a se fi petrecut în mileniile al II-lea și I î.Chr., procesul a continuat și pe parcursul Evului Mediu, iar în prezent Uniunea Europeană este cea mai urbanizată regiune a globului*” (Idem)

Astăzi densitatea populației pe glob este în creștere continuă ceea ce conduce, în mod evident, la o antropizare excesivă a elementelor naturale din teritoriul urban sau cel periurban. Astfel avem de-a face cu o creștere a fluxurilor energetice, materiale și informaționale, precum și o dezvoltare și diversificare a structurilor spațiale, tehnice sau organizatorice necesare funcționării zonei urbane în expansiune. Tendința de creștere a densității populației umane este o componentă a istoriei dezvoltării multor mari orașe.

Urbanizarea este de cele mai multe ori asociată cu ritmul de creștere ridicat al populației din mediul urban, orașele cunoscând schimbări majore în ceea ce privește periferia. Pe lângă dezvoltarea centrului, a nucleului orașului, marile centre urbane cunosc fenomenul dezvoltării suburbiilor sale, datorat în principal dezvoltării rețelelor de transport (metrou, transport rutier). Datorită acestui fapt avem de-a face cu o populație concentrată în aceste suburbii, uneori chiar dincolo de acestea. Procesul foarte complex prin care populația, cadrul construit și noile structuri urbane se revarsă dincolo de vechiul perimetru al orașului poartă numele de *exurbație*.

Dezvoltarea rezidențială din mediul rural, care înglobează, în majoritate populația din mediul urban (“Paradisul Verde” din comuna Corbeanca)

constituie un alt tip distinct de fenomen al expansiunii, ce poartă numele de *exurbie*. Datorită unei bune accesibilități o serie de zone rezidențiale se dezvoltă în jurul arealelor rurale, care au început să domine peisajele din jurul zonelor metropolitane ale marilor centre urbane. Ele reprezintă o formă de periurbanizare. Sunt o serie de specialiști care consideră exurbanizarea un remediu împotriva dezvoltării exagerate a orașelor²³

Creșterea populației urbane face, ca în timp, să crească și capacitatea de consum a orașului și implicit cel al resurselor acestuia, resurse finite și neregenerabile cum sunt terenurile construibile. Extinderea orașului în teritoriu are un efect important și asupra adâncirii disparităților cu ariile rurale. Prin aceste disparități se semnalează, de fapt, dezechilibre între structuri teritoriale aparținând unui oraș sau zone urbane și zonele din afara ariei urbane manifestate prin condiții de viață și muncă inegale sau prin potențiale de dezvoltare economică diferite. Așezările rurale cunosc fenomenul de simplificare și dispariție a ofertei de servicii pentru consum intern, acestea devenind dependente și mai mult de marele oraș, sau chiar de spațiul înconjurător acestuia.

“Problemele privind extinderea orașelor pot fi abordate numai în coordonare cu modalitățile de utilizare a terenului. Prioritățile sunt diferite pentru diferite nivele ale dezvoltării socio-economice: în țările în mai puțin dezvoltate, utilizarea terenului trebuie să se concentreze pentru accesul acestora la serviciile oferite de infrastructurile urbane, pentru creșterea siguranței locuirii în acele zone mai sărace, în timp ce în țările dezvoltate, folosirea terenurilor va fi cu precădere orientată către reducerea consumului de resurse și creșterea calității vieții urbane”. (Sârbu Cătălin, 2005, p.14)²⁴

Unul dintre principalele fenomene care caracterizează urbanizarea îl constituie concentrarea spațială a populației urbane, care de multe ori transformă ființa umană incapabilă să reacționeze la influența vieții orașului. Neil Leach, vorbește în *Anestetica* despre ideea asocierii noilor *“modele de comportament conștient cu peisajul înconjurător modern”*²⁵ oferindu-ne o abordare a vieții individului care trăiește în metropola modernă și în spațiul public al străzilor.

²³ Termen folosit de Sectorsky pentru a descrie marea „pană” triunghiulară de dezvoltare rezidențială în zona rurală de la nord de New York, pe o distanță de 16 kilometri de la marginea acestuia.

²⁴ Comentariile autorului privind World Resources – a guide to the global environment – The Urban Environment, 1996-1997, Oxford University Press, 1996, p. 116

²⁵ Neil Leach, *Anestetica (arhitectura ca anestezic)*, trad. Cornelia-Mirela Cătuneanu, București, ed. Paideia, 1999, p. 29, ideea aparține sociologului și filosofului german Georg Simmel în lucrarea *Metropola și viața spirituală* (1903)

Individul care trăiește în orașe sau metropole trebuie să fie adaptat la un ”bombardament” de stimuli dinspre spațiul public stradal al așezării urbane spre sine. După Simmel, individul care trăiește în metropola modernă este intelectualizat și sobru, fără manifestări emoționale. Acest individ al metropolei și-a dezvoltat o formă de mișcare dezinteresată, ecou al circulației banilor, având o înfățișare *blazată*. Incapacitatea de a reacționa suficient la influența orașului și a străzii asupra mintalului său o reprezintă blazarea, condiție defensivă la care reacționează individual împotriva stimulării excesive.

Suprarealiștii au recunoscut și ei natura intoxicantă a străzilor orașului/metropolei. Orașul cu zgomotele (claxoane) și luminile sale (reclame luminoase) era pentru ei ”*mai presus de orice tărâm de vis încântător care încingea și alimenta imaginația*”²⁶. Suprarealiștii au explorat potențialul drogurilor și alcoolului ca mijloace de întărire a percepției orașului, un astfel de drog fiind cel al *instantaneului*²⁷. Simmel și Baudelaire au ajuns la concluzia că metropola și spațiul străzii sale este o sursă de perpetuă intoxicare, cu efect narcotic, bazată pe principiul ”șocului”. Modernitatea este caracterizată de mișcări bruște și ferme cum ar putea fi închiderea/deschiderea obiectivului aparatului de fotografiat.

1.3. Concluzii

Ideile ce se pot desprinde după acest capitol de început ar fi existența unei puternice antropizări a teritoriului înconjurător marelui oraș sau a zonei sale de periferie și în consecință reducerea treptată a oportunităților și a bazei de resurse pe care acesta le poate oferi. Creșterea populației practic se confundă cu o creștere urbană și cu o dezvoltare a orașelor în plan spațial, iar dinamica acestor procese depășește uneori capacitatea societății de a le face față la standarde acceptabile. Sau măcar este pusă într-o oarecare dificultate.

În diferitele perioade istorice, dar mai ales după război, orașele trec prin diverse stadii ale urbanizării, apoi ale suburbanizării datorită unor serii de schimbări economice care s-au petrecut în perioadele respective. De aici se poate desprinde concluzia că omul își pune amprenta pe locul unde trăiește din cele mai vechi timpuri până astăzi, indiferent că este așezare urbană sau rurală. Aceste perioade de criză au slăbit societățile din acele vremuri și influența politicului și a războiului au fost semnificative atât în societate, cât și în ceea ce

²⁶ Idem, p. 31

²⁷ Ibidem, comentariu la Louis Aragon, *Taranul din Paris*, trad. Simon Watson Taylor, Pan Books, Londra, 1987, pp. 77-78.

privește dezvoltarea spațială a așezărilor umane. Această creștere (în perioadele propice) sau descreștere (pe perioada de criză) a făcut ca în teritoriul afectat și mai ales în zonele sale periferice, imaginea existentă să se modifice și să apară un nou peisaj urban. O astfel de abordare a fenomenului poate fi pusă în relație și cu istoria ideii de peisaj, care însă nu face obiectul acestui studiu. Totuși periferia contrastează cu peisajul urban al “centrului istoric” dar și cu peisajul rural căruia pare să-i fie (mai) apropiat.

Așadar, în plan practic, apoi în plan teoretic, problema zonelor de extindere, fie acestea considerate strict spațial la scara orașului sau regional, fie având în vedere aspectele economice, sociale sau culturale, reprezintă una dintre atât de multe provocări ale momentului. Se poate aprecia că cercetarea expansiunii orașelor în teritoriul de influență și susținere al acestora reprezintă un domeniu actual și de perspectivă, domeniu aflat în plină constituire și în permanentă reconfigurare. O dată cu creșterea teritorială a orașului și a populației ce îl locuiește, deci când orașul devine dinamic cartierele celor avuți se dezvoltă la periferia acestuia. Fenomenul este prezent în toate etapele istorice, ceea ce ne arată că extinderea unui tip urban de locuire (să spunem) în teritoriul limitrof orașelor, departe de agitația și aglomerația urbană, pare a se realiza în moduri diferite, în funcție de populația implicată în procesele respective.

Diferitele moduri de creștere a orașelor ne fac să analizăm extinderea spațială a acestora prin urbanizare, care este un fenomen și proces social global foarte complex. Acest fenomen integrat orașului, are nevoie de abordări multidimensionale și multidisciplinare atât în profil teoretic (al elaborării modelelor și cercetării) cât și din punct de vedere practic (administrarea urbană). Urbanizarea, ca efect al expansiunii se poate manifesta diferit în funcție de modelul cultural al populației, de tradițiile de locuire ale acesteia, care coroborate pot facilita trecerea sau nu către noul mod de viață urbană. Trebuie avut în vedere, însă, planul teritorial al creșterii care nu ar trebui să anuleze din punct de vedere funcțional așezarea umană, care astfel și-ar pierde o mare parte din trăsăturile inițiale, mai ales la nivelul propriei identități.

Unul dintre principalele fenomene care caracterizează urbanizarea și creșterea excesivă a orașului îl constituie concentrarea spațială a populației urbane, care de multe ori transformă ființa umană, incapabilă să reacționeze la influența vieții orașului.

Așadar, concluzia care se poate trage este că urbanizarea este de cele mai multe ori asociată cu ritmul de creștere ridicat al populației din mediul urban orașele cunoscând schimbări majore mai ales în ceea ce privește periferia.

2. Premise istorice pentru zona periurbană privită ca un sistem de relații

2.1. Premise istorice privind apariția conceptului de zonă periurbană

Noțiunea de **zonă periurbană** avea în accepțiunea curentă un sens bine conturat, care se referea *la spațiul din jurul unui centru urban important, spațiu caracterizat printr-o activitate strâns legată de acesta*. Creșterea orașelor ca urmare a procesului de urbanizare a determinat și creșterea complexității și a importanței zonei înconjurătoare, zonă care și-a extins limitele în funcție de mărimea, rolul și importanța pe plan regional și național, a orașului. În aceste condiții termenul de zonă periurbană care apare în literatura de specialitate ca: *banlieu* (în limba franceză), *Suburbs* sau *Urban Fringe* (în limba engleză), *Vorort* sau *Umland* (în limba germană), capătă un sens din ce în ce mai extins și interpretabil.

În evoluția istorică a conceptului se constată că problemele clasificării zonelor periurbane sunt strâns legate de conținutul și scopul studiilor efectuate, de opiniile autorilor. Există o perioadă de indecizie în privința definirii acestei zone, ea oscilând între termenul de zonă preorășenească și mediu urban înconjurător, regiune urbană, bazin urban, aglomerație urbană, coroană a orașului, regiune polarizantă etc.

În general, în literatura străină, zonele înconjurătoare orașelor sunt delimitate și caracterizate prin elemente referitoare la: **comerțul cu amănuntul, relațiile de comunicație, recrutarea forței de muncă, posibilitățile de cazare, aria de proveniență a elevilor și studenților, etc.** După caz, acestea sunt considerate ca având grade diferite de prioritate, ceea ce determină o mare diversitate opțională în cadrul problematicii generale.

2.1.1. Teorii privind zona periurbană ale geografilor străini

Fenomenul de periurbanizare pare a se fi născut în Franța anilor '60, o reacție la marile ansambluri urbane de locuit, de tip colectiv, care au marcat un eșec asemănător urbanismului funcțional caracteristic anilor '50.

În "*Les mots de la géographie*" **R. Brunnet** scria: "*periurban ... Este tot ceea ce înconjoară orașul și, în realitate, face parte din oraș prin activitățile și modul de viață al locuitorilor..., rolul acestor locuitori fiind acela de a furniza*

produse pentru aglomerația urbană, acest spațiu fiind, totodată, și spațiul nou urbanizat prin parcelări și construcții individuale”.

C. Cabanue, desemna **spațiul periurban** ca fiind: “...*spațiul situat la periferia unui oraș și a banlieului sau care este afectat de transformări profunde în plan demografic, economic, social, politic și cultural. Deversarea unui număr important de orașeni care vin să locuiască în comunele rurale, continuând să muncească în orașe, se traduce în peisaj printr-o modificare a nivelului de locuire, al echipărilor și al căilor de comunicație...; analiza spațiului periurban este foarte complexă, mai ales având în vedere faptul că se află la contactul a două spații cu o dinamică proprie și că formele pe care le îmbracă periurbanizarea sunt extrem de variate*”. (Câdea M. și Bran F, 2001, p.400).

Jacqueline Beaujeu-Garnier și **Georges Chabot** precizau (în anul 1963) că “*încă din secolul al XIX-lea au început să funcționeze asemenea zone în jurul unor orașe, limitate multă vreme la vecinătatea imediată a orașului și fiind reprezentate, deseori, de o bandă de terenuri în care predominau culturile de zarzavat*”. Creșterea orașelor și dezvoltarea circulației au condiționat o complexitate din ce în ce mai mare a zonei înconjurătoare, mai ales după Primul Război Mondial, când aceste zone au luat o extindere considerabilă și o importanță deosebită.

Jean Batiste atribuia (în anul 1964) aceluiași teritoriu din jurul Parisului două denumiri, **aglomerație** și **banlieue**, ca și **P. George** și **P. Randet** (în anul 1959), **aglomerație urbană** și **banlieue parisienne**, pentru același spațiu limitrof Parisului.

B. Kayser (în anul 1967) afirma că termenul de **bazin urban** corespunde celui de **zonă de influență**.

În “*Traité de géographie urbaine*”, zona înconjurătoare a orașului, capătă diferite denumiri: **R. Dickinson** o denumesc **regiune urbană**, **Hans Carol** o denumesc **regiune funcțională**, iar **Robert Platt** – **regiune de organizare**.

O. Boustedt și colaboratorii săi, într-un studiu asupra orașului Munchen, considerau că orașul împreună cu zona înconjurătoare, formează **regiunea urbană**, caracterizată printr-o structură profesională urbană și printr-o mare intensitate a migrațiilor alternante. Regiunea care înconjoară nucleul central al orașului și care ar corespunde cartierelor marginase, este numită **regiune complementară** și este încorporată la oraș. Tot în această lucrare se mai întrebuintează și termenul de **spațiu economic** care include localitățile rurale a căror producție este orientată spre orașul Munchen sau orașele subordonate (Idem).

Jean Gottman (în anul 1961) atribuie denumirea de *zonă suburbană* ținuturilor urbanizate din jurul orașelor americane și europene, care acoperă în diferite proporții necesitățile orașelor respective, în multe din acestea culturile solicitate de oraș și creșterea animalelor pentru lapte fiind preponderente (Idem).

Termenul de **umland** este introdus în anul 1922 de **A. Allix** și uzitat cu precădere de germani și scandinavi, termen ce desemnează zona din jurul orașelor, care are relații strânse cu acestea și suferă influențele sale.

M. Fillatre le Paul (în anul 1961) atribuie denumirea de *aglomerație multicomunală* orașului și comunelor sale periferice, iar **P. Bachelard** (în anul 1967) întrebuintează termenul de *rețea rutieră pre-urbană* (Idem).

Termenul *periurban* a fost utilizat printre alții de **J. Boutrais**, **P. J. Charvet** (în anul 1967) și de **B.J.Racine** (în anul 1970).

Pentru a face o comparație precizăm că **R. Dickinson** și **O. Jonasson** consideră “că cel mai apropiat areal de oraș trebuie să fie cel floricol (florile fiind mai fragile decât legumele), apoi cel legumicol, după care spre marginea zonei apar alte culturi ale agriculturii” (Iordan I., p.13)

2.1.2. Teorii privind zona periurbană ale geografilor români

Pentru **România**, primele studii geografice referitoare la teritoriile înconjurătoare orașelor considerate ca organisme legate prin raporturile zonă înconjurătoare - oraș, abordează: fie o gamă variată de relații (V. Mihăilescu în anul 1921), fie numai unele aspecte - în cele mai multe cazuri, în legătură cu **aprovizionarea** (V. Mihăilescu în anul 1924 și anul 1941, AI. Rădulescu în anii 1944 – 1946), cu **furnizarea forței de muncă** (V. Mihăilescu anul 1924), sau **atracția turistică** (C. Moisil anul 1934).

După al II-lea Război Mondial, gradul de interdependență în creștere al relațiilor din teritoriu, impun apariția unor studii monospecializate cu referire la agricultură (I. Mihai în anul 1968), sau silvicultură etc. Apoi, datorită intensificării puternice a relațiilor oraș-zonă înconjurătoare apare necesitatea unor studii complexe și sintetice care să cuprindă toate aspectele teritoriale ale acestor zone.

2.2. Definirea spațiului periurban în context actual

Spațiul calificat drept periurban este rar abordat într-o manieră geografică: ruraliștii îl văd adesea ca un avans nelimitat al orașului, iar urbaniștii îl percep ca o acompaniere a urbanului, căruia i-ar favoriza extinderea.

Fenomenul periurban este generalizat, având însă caracteristici diferite în funcție de mărimea orașului polarizator și de intensitatea relațiilor cu acesta. El nu poate fi privit singular, pentru că formează împreună cu alte elemente ale spațiului urban un sistem socio-spațial complex, rezultat ca un efect al infrastructurii și a funcțiilor și mai puțin în urma unor decizii politice.

„Periurbanul este un spațiu particular, lui atribuindu-i-se terminologie multiplă care reflectă o realitate complexă. El este o realitate fundamentală în geografia urbană, fiind o etapă intermediară în transformarea progresivă a lumii rurale sub influența urbanului” (Cândea M. și Bran F, 2001, p.399). Acest spațiu se caracterizează și printr-o dezvoltare economică accentuată, fiind văzut mai degrabă ca un cadru de viață cu o conotație modernă, pozitivă, în comparație cu periferia, suburbanul sau franjul urban, termeni mai vechi care au astăzi semnificații diferite.

“Spațiul periurban este un concept relativ nou dacă îl raportăm la cele două categorii clasice: urban și rural, fiind spațiul cel mai dinamic, “născut” la interferența acestora. El se definește prin rezultatul unui proces ireversibil de lungă durată” (Cândea M. și Bran F, 2001, p.401)

“Zona periurbană, la fel ca și periferia orașului trebuie înțeleasă mai degrabă ca o entitate complementară și nu auxiliară a orașului, mai exact, reprezintă o formă specifică de degradare a lui” (Gustav G, 1974, p.50).

„Zona periurbană este situată în spațiul de tranziție între oraș și marele teritoriu” (Sandu A. p.83). În cazul orașelor mari, această zonă are o importanță și o complexitate deosebită, constatându-se că acest spațiu împreună cu teritoriul urban, se constituie într-o zonă strategică importantă în dezvoltarea teritoriului în general. Această zonă are implicații pe toate treptele de dezvoltare, organizare și gestionare urbană.

Numim periurban *„o centură situată în afara orașului formată dintr-un spațiu mixt (sau integrat) unde se află agriculturi sau gospodării care ocupă funcții urbane”* (Gili F, 2004, p. 56).

„Periurbanul este un spațiu rural unde solurile sunt aici dedicate activităților productive agricole, este de asemenea un spațiu urban cu semnificație unde majoritatea populației active lucrează într-un centru urban efectuându-se migrații alternative. Întinderea orașelor este deci faptul că frontiera se împinge mai departe și mai ales întinderea de la frontiere și discontinuitatea spațiilor” (Gili F, 2004, p. 57).

„Dacă privim din punct de vedere etimologic, periurbanul înseamnă “în jurul orașului”, iar așa numitul rural-urban presupune un amestec urban-rural,

cele două noțiuni conținând diferențe de natură spațială și morfologică” (Cândea M. și Bran F, 2001, p.400)

„Distincția dintre rural și urban a fost relativ lesne de formulat atâta timp cât orașul este compact și auto-conținut în structurile spațiale și funcționale” (Mumford L.,1964, p. 483).

De asemenea se poate spune că *„zona periurbană reprezintă teritoriul larg, dotat și echipat, care înconjoară un pol urban cu important rol polarizator la nivel național și regional, la nivelul căruia relațiile de subordonare, coordonare și influențare reprezintă condiția echilibrului și a dezvoltării”* (Filipeanu A., 1994, p.5)

Sistemul oraș – zonă periurbană, reprezintă un însemnat pol de atracție cu semnificații pentru întreg nivelul național, iar *„înțelegerea complexă a acestui concept de zonă periurbană, reprezintă o premisă de perfecționare a cadrului operațional, de gestionare a resurselor precum și de organizare urbană, având potențialul de a crea suportul necesar pentru dezvoltarea unor practici economice și manageriale de tip partenerial și participativ”*. (Filipeanu A., 1994, p.45).

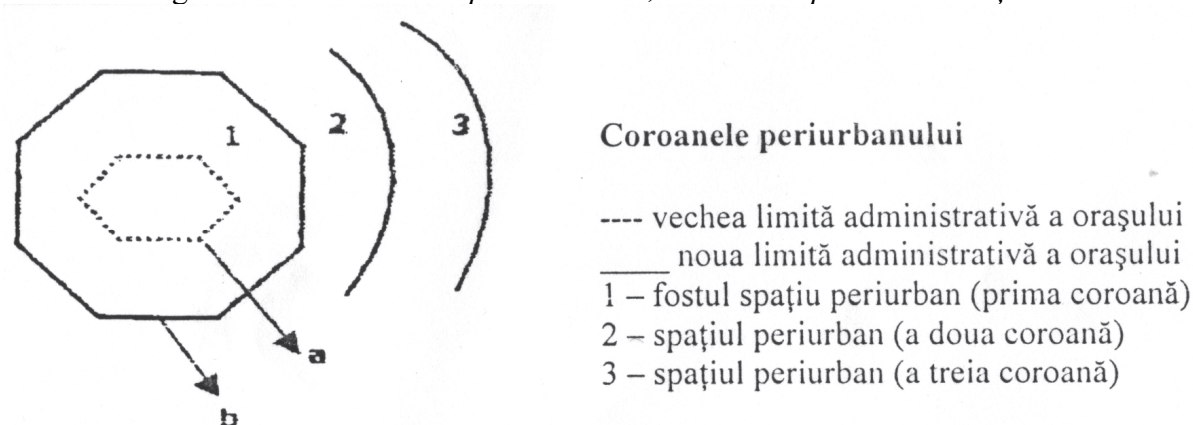
Așadar spațiul periurban este privit ca un spațiu rural, dedicat activităților productive, dar și un spațiu urban “cu semnificație” unde populația activă migrează alternativ. Spațiul periurban este acel spațiu din jurul nucleului urban, compact, unde se întrepătrunde un amestec de rural-urban. Din această perspectivă se poate accepta concepția lui B. Kayser (în anul 1982, în lucrarea “*La troisieme couronne periurbaine*”) pentru care spațiile periurbane reprezintă “*a doua coroană*”. Aceasta se întinde dincolo “*de o primă coroană*” – aceea unde periferia este sudată de oraș, atât fizic, cât și prin natura activităților – dar cu limite exterioare mai puțin evidente, căci ea este prin excelență dinamică, într-o expansiune permanentă (vezi fig. nr. 3)

Conceptul a apărut în literatura de specialitate anglo-saxonă în anii '40, pentru a descrie spațiul mutațiilor, al navetiștilor. El a fost necesar pentru a disocia spațiul de rezidență de cel de muncă și, apoi, de cel pentru comerț, deși la momentul respectiv se putea vorbi mai mult de o suburbanizare decât de o periurbanizare.

“Noțiunea de zonă periurbană are un conținut bine conturat, referindu-se la spațiul din jurul unui centru urban, caracterizat printr-o activitate strâns legată de aceasta. Dimensiunile sale sunt stabilite de criterii ce se bazează pe funcțiile teritoriului periurban în raport cu relațiile zonă – oraș și cu posibilitățile de care dispune pentru a satisface cerințele urbane. Aceste legături

strânse din zona periurbană și oraș sunt reprezentate atât de factorii economici și naturali cât și de cei umani” (Iordan I, p.13).

Figura nr. 3 – Coroanele periurbanului, odată cu expansiunea orașului



Sursa datelor: Căndea Melinda și Bran Florina, 2001, p. 400

2.2.1. Definirea zonei periurbane în legislația românească

În **legislația românească** în vigoare, conform Legii nr. 350 din 6 iulie 2001 privind Amenajarea Teritoriului și Urbanismul²⁸, **zona periurbană** este definită ca fiind: *suprafața din jurul municipiilor și orașelor, delimitată prin studii de specialitate, în cadrul căreia se creează relații de independență în domeniul economic, al infrastructurii, deplasărilor pentru muncă, asigurărilor cu spații verzi și de agrement, asigurărilor cu produse agroalimentare etc.*²⁹ (vezi fig. nr. 4)

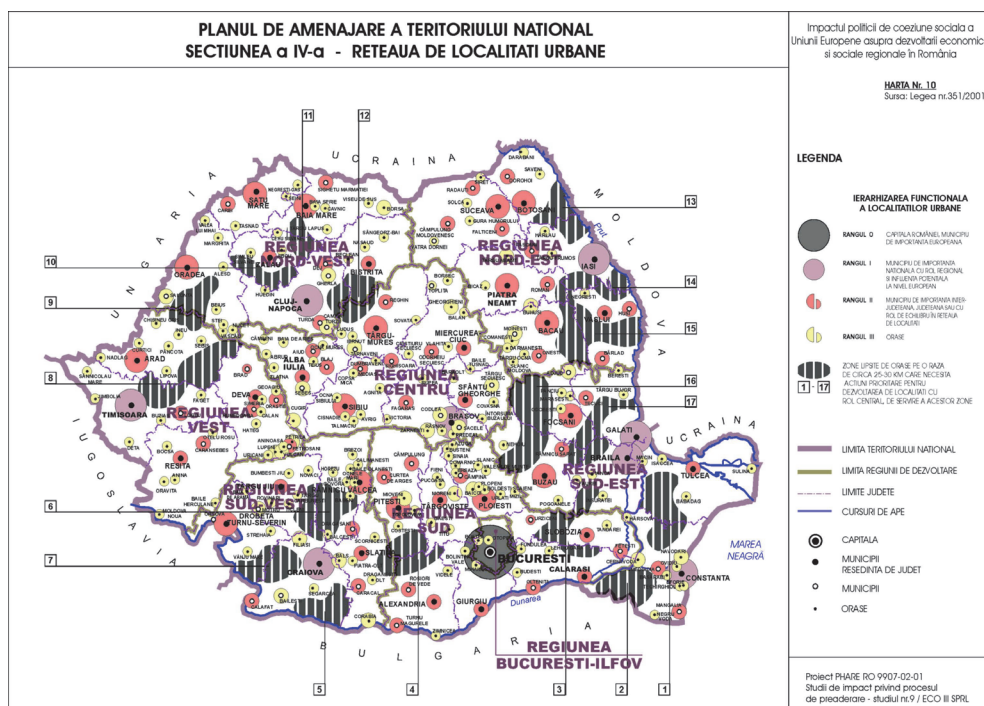
Caracteristicile unei astfel de zone sunt cumva similare cu ale zonei metropolitane, cu deosebirea ca o zonă metropolitană se constituie între marile centre urbane (capitala și municipii de rang I).³⁰

²⁸ actualizată cu modificările și completările ulterioare, prezentate în bibliografie, la secțiunea *Acte normative*

²⁹ Definiție conform Legii nr. 350/2001.

³⁰ Conform Legii nr. 351/2001.

Figura nr. 4 – Planul de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea a IV-a – Rețeaua de localități urbane



Sursa datelor: Planul de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea a IV-a – Rețeaua de localități urbane, MDRAP

2.3. Zona periurbană privită ca sistem

În cazul orașelor acest teritoriu ce formează zona periurbană poate fi asimilat cu un sistem, caracterizat prin existența unor elemente componente de bază: oraș, localități (comune, sate, în unele cazuri chiar așezări mai mici), teritoriul aferent. În definirea și înțelegerea conceptului de zonă periurbană, se impune deci integrarea caracteristicilor dominante, structurante, a acestor trei concepte: **oraș, teritoriu, comună** (sat) și a trei **nivele** (de bază) ale manifestării **relațiilor** în teritoriu: **oraș – teritoriu; oraș - comună** (sat); **comună** (sat) - **comună** (sat). Relaționarea dintre oraș și zonă periurbană, impune la nivelul politicilor urbane, dezvoltarea unui sistem care să poată răspunde următoarelor **criterii de organizare** (Filipeanu A., 1994, p.23).

- **Flexibilitate** – pentru a se putea adapta rapid la schimbări, fenomene și cerințe noi.
- **Echilibru** – pentru a putea permite înscrierea acestui sistem (oraș – zonă periurbană) în principiile unei dezvoltări durabile.
- **Integralitate** – pentru a putea realiza o coroborare armonioasă între spațiul natural, construit și factorul socio-economic, la diferite nivele de structurare.

- **Diversificare** – pentru a permite includerea unitară a tuturor opțiunilor libere și variate cu cele organizate și coordonate.

2.3.1. Aspecte caracteristice la nivelul sistemului

Conceptul de sistem (oraș – zonă periurbană) poate răspunde criteriilor generale de organizare, care la nivelul acestui sistem capătă o formă particularizată de manifestare. Astfel întâlnim o serie de **aspecte caracteristice** la nivelul **sistemului oraș – zonă periurbană** (Idem).

Aspecte caracteristice la nivelul relațiilor structurale

- Orice tip de relație manifestată între elementele sistemului produce, în anumite proporții, efecte atât orașului cât și zonei periurbane
- Influența exercitată de oraș este relația prioritară la nivelul sistemului
- Relațiile de subordonare limitată, sunt specifice zonei suburbane (zona subordonată funcțional orașului³¹).
- Relațiile de autonomie coordonată sunt specifice zonei periurbane
- Tipul de relații dintre elementele componente are un caracter dinamic transformabil.
- Relațiile la nivelul zonei periurbane se pot situa în trei sfere de cuprindere:
 - local (orășenesc - comunal)
 - județean – regional
 - național.
- Relația între oraș și teritoriu trebuie interpretată după caz, fie la nivel global (teritoriul zonei periurbane), fie la nivel de U.A.T (tot teritoriul administrativ al U.A.T.), fie la nivel intermediar (o porțiune din zona periurbană).

Aspecte caracteristice la nivelul elementelor componente

Limitele zonelor și subzonelor de influență din teritoriu, în majoritatea situațiilor nu coincid cu limitele administrativ teritoriale; acest aspect reprezintă justificarea în plan fizic pentru dezvoltarea unor forme de gestionare în cooperare cu soluționarea anumitor probleme locale și de mică întindere în planul U.A.T.-urilor. “Rezervele” teritoriului reprezintă elementul de justificare al interesului orașului către acesta, iar potențialitatea teritoriului exprimată prin

³¹ Este vorba aici despre acea zonă de la marginea orașului, sau zona preorășenească, care este subordonată din punct de vedere funcțional orașului.

“rezervele” de teren disponibile, reprezintă baza majoră a dezvoltării sistemului. De asemenea gradul de dezvoltare a sistemului depinde de eliminarea dezechilibrelor manifestate în plan global și la nivelul componentelor.

Aspecte caracteristice la nivelul zonei periurbane

Zona periurbană a orașului este un element teritorial intermediar (de tranziție) între planul administrativ local și cel județean. Acest element poate rămâne cu semnificația specifică în plan structural și funcțional, sau poate (eventual) căpăta statut juridic-administrativ.

Rezolvarea anumitor probleme sau litigii între interesele diferiților factori implicați în relațiile din cadrul sistemului, asigură **echilibrul** acestuia, cu condiția găsirii **interesului prioritar**. Interesul prioritar global la nivelul sistemului zonei periurbane este reprezentat de dezvoltarea echilibrată a acestuia, ca element component al teritoriului, cu condiția afirmării rolului reprezentativ al orașului. Așadar, interesul prioritar la nivelele intermediare ale sistemului se conturează în raport cu condițiile concrete și cu interesele prioritare existente la nivelul componentelor implicate (oraș și U.A.T.), în raport cu factorul implicat (circulații, locuire, poluare, etc) și în sensul urmăririi interesului prioritar global. La acest nivel intervine negocierea și inter-cooperarea.

2.4. Concluzii privind conceptul de zonă periurbană

De la accețiunea curentă a conceptului de zonă periurbană (*spațiul din jurul unui centru urban important*) odată cu evoluția istorică se constată că problemele clasificării zonelor periurbane sunt mult mai complexe odată cu creșterea orașului, a populației și sunt foarte strâns legate de conținutul și scopul studiilor efectuate, chiar de opiniile autorilor acestora, uneori.

În general, zonele periferice ale orașelor erau abordate de specialiști din domenii multidisciplinare, dar totuși conexe urbanismului, care veneau, în principal, din domeniul geografiei. Multitudinea de definiții și termeni ale specialiștilor străini care au studiat și abordat problema zonelor din jurul orașelor (*umland, aglomerație multicomunală, rețea rutieră pre-urbană*) cu mai bine de 50 de ani în urmă ne face să vedem fenomenul ca pe unul foarte complex și cu implicații certe în “viața” orașului și a teritoriului de dincolo de limitele lui.

În România denumirile și abordările privind aceste zone au fost de asemenea diferite de unde și necesitatea unor studii complexe și sintetice care să cuprindă toate aspectele teritoriale ale acestor zone (areale care erau folosite la

aprovizionare, la furnizarea forței de muncă sau care erau principala atracție turistică a unei zone rurale, din vecinătatea orașului).

Fiind un concept relativ nou, pentru acea vreme, din multitudinea de definiții se poate spune că spațiul periurban este un spațiu dinamic, al expansiunii, apărut la limita dintre urban și rural. El trebuie înțeles ca o entitate complementară și nu auxiliară a orașului. Așadar spațiul periurban este privit ca un spațiu rural, dedicat activităților productive, dar și un spațiu urban “cu semnificație” unde populația activă migrează alternativ. Spațiul periurban este acel spațiu din jurul nucleului urban, compact, unde se întrepătrunde un amestec de rural-urban.

Importanța acestor tipuri de spații teritoriale ample și foarte complexe, a fost înțeleasă ca atare de către specialiștii domeniului și definit în *legislația românească* în vigoare, conform Legii nr. 350 din 6 iulie 2001 privind Amenajarea Teritoriului și Urbanismul³².

În final putem contura anumite aspecte sintetice privind zonele periurbane ce se desprind din abordarea istorică a conceptului și a teoriilor formulate și anume:

- Zona periurbană este determinată de existența unui **pol urban major de influență** care este orașul (sau a mai multor poli, în cazul mai multor orașe aflate în aceeași arie) și a unui **teritoriu înconjurător** (zona). Acest teritoriu înconjurător cuprinde localități subordonate ca mărime și importanță polului urban sau polilor urbani
- Conținutul conceptului de “**zonă periurbană**” depășește pe aceea de zonă suburbană sau preorășenească, aceasta putând fi considerat mai corect ca “**zona de influență și susținere**” a unui centru urban important, de nivel regional sau național.
- Cu cât importanța **polului urban major** este mai mare, cu atât categoria relațiilor de influențare de la și înspre acesta poate deveni mai puternică și cu impact semnificativ la nivelul teritoriului în ceea ce privește dezvoltarea.
- Conceptul de zonă periurbană a orașelor importante, poate fi asimilat cu conceptul de **sistem**, caracterizat prin: existența unor **componente** de bază **orașul, localitățile** (comune și sate) și **teritoriul aferent** acestora – pe de o parte și a unor **relații complexe și integrate** stabilite între aceste componente – pe de altă parte.

³² actualizată cu modificările și completările ulterioare, prezentate în bibliografie, la secțiunea *Acte normative*

3. Tendințe și perspective de dezvoltare spațială durabilă pe plan european

3.1. Perspective ale dezvoltării spațiale în Europa (ESDP)

Pornind de la necesitatea afirmării și menținerii continentului european în cadrul procesului de globalizare și având în vedere procesele în curs de desfășurare în Europa (cum ar fi aderarea de noi state la UE) Consiliul Europei a cerut Comitetului de Miniștri, să definească o strategie socială care să vizeze răspunsuri la problemele societății. Dezvoltarea spațială poate contribui la realizarea acestui deziderat și, din acest motiv, au fost elaborate o serie de documente, dintre care amintim pe cele mai recente: “Perspective ale dezvoltării spațiale în Europa” și “Principii directoare privind dezvoltarea teritorială durabilă a continentului european”.

Trecând de la nivelul continentului la nivelul unor mari regiuni europene, putem spune că sunt prezente preocupări de natură asemănătoare, inclusiv privind modalitatea de a aplica principiile directoare și politicile prioritare la particularitățile regiunilor respective. În același timp, fiecare țară, pornind de la trăsături caracteristice specifice, își conduce propriile politici în materie, prin elaborarea unor documente cu caracter strategic.

Din bibliografie au fost preluate în acest capitol acele aspecte referitoare la rețelele de orașe și la aspectele care țin de teritoriu și de dezvoltarea acestuia.

3.1.1. Dezvoltarea spațială policentrică și relații noi între urban și rural

Conceptul dezvoltării policentrice trebuie implementat pentru a se realiza o dezvoltare regională echilibrată, chiar dacă UE este parte a economiei globale. Implementarea acestui concept va fi utilă în evitarea unor posibile viitoare concentrări economice și demografice excesive din zona centrală a UE. Potențialul economic al tuturor regiunilor din UE poate fi utilizat numai prin dezvoltarea unei structuri a așezărilor europene, mai policentrică.

O competitivitate mărită a UE la scară globală impune o mai puternică integrare a regiunilor în economia globală. În acest context, caracterul maritim al continentului oferă condiții de locație (amplasare) favorabile. Crearea și extinderea unor zone de integrare dinamică în economia globală asigură un instrument important pentru accelerarea creșterii economice și crearea de noi locuri de muncă.

Cooperarea între centrele urbane pentru dezvoltarea complementarității funcționale este singura posibilitate pentru asigurarea de piețe viabile și menținerea serviciilor și instituțiilor economice.

Orașele chiar îndepărtate pot coopera în rețea pentru rezolvarea unor probleme comune. În afara schimbului de experiență, pot fi identificate obiective comune sau pot fi implementate proiecte în cooperare. Aici pot fi menționate managementul traficului local, proiecte de urbanism, cooperarea între universități și centre de cercetare, managementul patrimoniului cultural și al centrelor istorice ale orașelor, integrarea imigranților în societatea urbană.

Cooperarea între orașe și regiuni peste granițele externe ale UE asigură o oportunitate importantă pentru întărirea relațiilor politice și economice, în același timp permițând cooperarea pe perioade de importanță strategică în domeniul infrastructurii și mediului.

Opțiuni de politici:

- Întărirea unui număr de zone largi de integrare economică globală în UE, echipate cu servicii și funcțiuni globale și de înaltă calitate, care să includă și zonele periferice, prin utilizarea de strategii de dezvoltare spațială transnațională.
- Întărirea unui sistem policentric și echilibrat al regiunilor metropolitane, cluster-e și rețele de orașe, printr-o mai strânsă cooperare între politicile structurale și politicile speciale TEN și îmbunătățirea legăturilor între rețelele de transport la nivel internațional / național și cele de nivel regional / local.
- Promovarea de strategii de dezvoltare spațială integrată pentru cluster-ele de orașe mari din statele membre, în cadrul cooperării transnaționale și transfrontaliere, incluzând zonele rurale și orașele mici și mijlocii adiacente.
- Întărirea cooperării pe teme specifice în domeniul dezvoltării spațiale, prin dezvoltarea de rețele transfrontaliere și transnaționale.
- Promovarea cooperării la nivel regional, transfrontalier și transnațional, cu orașe din statele nord, central și est europene și din regiunea Mediteranei; întărirea legăturilor nord-sud în Europa Centrală și de Est și a legăturilor vest-est în Europa de Nord.

Orașe și regiuni urbanizate dinamice, atractive și competitive

Regiunile UE pot fi competitive și își pot rezolva problemele legate de șomaj dacă orașele lor (în special cele aflate în afara zonelor de integrare globală și a regiunilor metropolitane) au un potențial economic suficient de puternic. Aici sunt incluse așa numitele “orașe portal” care asigură accesul la teritoriul UE (mari porturi maritime, aeroporturi intercontinentale, orașe târguri, centre culturale). Sunt incluse de asemenea orașe mai mici care sunt centre regionale active care pot revitaliza regiunile rurale aflate în stagnare. “Orașele portal” pot include și regiunile metropolitane amplasate periferic care își pot valorifica unele avantaje specifice (ex. costul scăzut al forței de muncă, legături cu centre economice din afara Europei sau cu state ne-membre).

Multe dintre orașele mai puțin dinamice ale UE au o bază economică slabă, dominată de un singur sector economic, al cărui declin are un impact negativ asupra întregii economii regionale. În prezent există o singură zonă geografică mai largă care participă la integrarea economică globală: este vorba de zona centrală a UE, pentagonul definit de metropolele Londra, Paris, Milano, Munchen și Hamburg. Această zonă oferă funcții și servicii puternice în economia globală, ceea ce înseamnă un înalt nivel al veniturilor și o infrastructură bine dezvoltată. Suplimentar există câteva insule izolate de creștere importantă (ex. Barcelona, regiunea Oresund) unde PIB nu este destul de înalt ca să schimbe semnificativ dezvoltarea spațială existentă neechilibrată în direcția obiectivelor ESDP.

Tendențele spațiale curente relevă în perspectivă o concentrare a activităților în acea zonă centrală și în special a funcțiunilor de înaltă calitate și caracter global. În perspectiva lărgirii europene, o concentrare viitoare a dezvoltării spațiale într-o singură zonă de importanță deosebită și având o integrare dinamică nu va conduce la reducerea disparităților dintre centru și periferii.

Este de aceea necesară o nouă strategie de dezvoltare spațială. Anterior, măsurile de dezvoltare spațială se concentrău în primul rând pe îmbunătățirea legăturilor dintre periferii și zona centrală, prin proiecte de infrastructură. În prezent este nevoie de o nouă abordare: crearea câtorva zone dinamice de integrare în economia globală, bine distribuite pe întreg teritoriul UE, care să cuprinsă o rețea de regiuni metropolitane internațional accesibile și teritoriul înconjurător lor (orașe și zone rurale de diferite mărimi).

Trebuie mai mult să se pună accentul pe servicii globale și de înaltă calitate în zonele metropolitane și în orașele mari din afara zonei centrale a UE.

Un alt obiectiv este realizarea treptată a unei rețele structurate pe tipuri de orașe (categorii). Politici potrivite pentru asigurarea unei infrastructuri eficiente la nivel transnațional, național și regional trebuie să sprijine și să completeze dezvoltarea respectivelor zone dinamice de integrare economică.

Trebuie identificate căi și proceduri care să permită orașelor și regiunilor să se completeze unele pe altele și să coopereze.

Cooperarea trebuie să funcționeze în rețelele de orașe la toate nivelele: regional, interregional, transnaționale și continental.

Promovarea complementarității între orașe înseamnă exploatarea avantajelor și depășirea dezavantajelor competitivității dintre ele, în același timp. Această complementaritate nu trebuie urmărită numai în domeniul economic dar și în ceea ce privește toate funcțiunile urbane, cum ar fi cultura, educația, infrastructura socială. Cooperarea trebuie să aibă un caracter voluntar (neimpus) și să aibă la bază drepturile egale ale partenerilor.

Orașele mari trebuie să-și crească interdependența funcțională cu teritoriile înconjurătoare. Această interdependență cere cooperarea voluntară peste granițele administrative între autoritățile locale, întărirea regiunii ca un tot în ceea ce privește competitivitatea. Domenii posibile de cooperare sunt: transportul local, managementul deșeurilor și desemnarea (planificarea) zonelor industriale și rezidențiale comune.

În zonele de graniță, rețele de cooperare transfrontalieră între orașe pot asigura modalități de depășire a dezavantajelor de dezvoltare.

Competitivitatea acestor orașe depinde deci de aplicarea politicilor de diversificare a bazei lor economice. În același timp, perspectivele zonelor rurale înconjurătoare se bazează pe competitivitatea orașelor. Bunăstarea materială și socială a orașelor este, de aceea, un factor important pentru dezvoltarea socială, de mediu și economică. Politicile de dezvoltare trebuie să se plezească pe condițiile locale.

Următoarele cinci aspecte au o importanță deosebită pentru dezvoltarea durabilă a orașelor:

- controlul expansiunii fizice a orașelor;
- varietatea de funcțiuni și grupuri sociale (este valabil în special pentru orașele mari în care părți importante din populație sunt amenințate de a fi excluse din societatea urbană);
- un management de economisire a resurselor ecosistemului urban (în special apa, energia și deșeurile);

- o mai bună accesibilitate prin diferitele tipuri de transport, care să fie nu numai eficient dar și în acord cu mediul;
- conservarea și dezvoltarea patrimoniului natural și cultural.

Dezvoltarea urbană durabilă oferă multe oportunități pentru conceptul “să gândim global și să acționăm local”. Conferința ONU de la RIO și cea de la Istanbul (Habitat II) au lansat o serie de măsuri globale care trebuie implementate la nivele naționale și locale.

Opțiunile de politici citate în acest capitol, și care sunt legate de Agenda 21 și Habitat Agenda, pot fi implementate cel mai bine printr-o strategie multi-sectorială și de dezvoltare urbană integrată.

Statele membre și autoritățile regionale trebuie să impună conceptul de “oraș compact” (orașul cu distanțe scurte) în ideea de a avea un mai bun control asupra expansiunii viitoare a orașelor. În context regional, cooperarea dintre oraș și zona rurală înconjurătoare trebuie să se intensifice și trebuie găsite noi forme de reconciliere a intereselor, pe bază de parteneriat.

Viitorul orașelor UE depinde de stăpânirea expansiunii sărăciei, a excluziei sociale și a reducerii (dispariției) anumitor funcțiuni urbane.

În ceea ce privește managementul ecosistemului urban, trebuie limitate atât producerea de deșeuri cât și consumul de resurse naturale (în special cele neregenerabile sau cu ciclu foarte lung de regenerare).

Se vor reduce poluarea aerului, solului și apei. Expansiunea zonelor naturale în interiorul orașelor, conservarea biodiversității și sisteme de energie comune pentru industrie și zonele rezidențiale sunt exemple de măsuri care se înscriu între politicile de mediu.

Parteneriatul urban - rural

Multe probleme locale nu pot fi soluționate fără o modalitate integrată de a privi orașele și teritoriile înconjurătoare lor. În mod practic, parteneriatul se exprimă prin cooperare și coordonare. Pentru ca procesul de cooperare să se dezvolte într-un parteneriat pe termen lung, trebuie create câteva precondiții:

- egalitatea și independența partenerilor;
- participarea voluntară în cadrul parteneriatului;
- luarea în considerație a diverselor condiții administrative;
- responsabilitate comună și beneficiu comun.

Parteneriatul dintre orașe și împrejurimile lor are câteva dimensiuni spațiale: o perspectivă regională, supra-regională, inter-regională și transnațională.

Perspectiva regională include parteneriatul dintre orașele de orice mărime și zonele înconjurătoare. Aceste două entități - ce formează regiunea - sunt responsabile în mod mutual pentru dezvoltarea viitoare. Orașele aflate în regiuni rurale au o funcțiune importantă - ca motor al creșterii pentru dezvoltarea economiei regionale. În zonele rurale cu puține localități, orașele pot oferi anumite standarde în asigurarea cu infrastructuri și servicii, ele pot atrage activități economice. În acest tip de zone, este foarte importantă prezervarea structurii (rețelei) de localități și a peisajului cultural.

Perspectiva supra-regională se referă la o separare marcată între zonele urbane și metropolitane, pe de o parte, și regiunile rurale pe de altă parte. În acest caz parteneriatul urmărește obținerea unui echilibru între diversele interese la scară mai mare, luându-se în considerație interesele economice și de mediu și aspectele sociale.

În cazul dimensiunii inter-regionale și transnaționale, predomină schimburile de experiență. Aici obiectivul nu este de a găsi un echilibru între diversele interese pe bază de parteneriat, ci de a evalua și valorifica experiențele acumulate în cooperarea dintre orașe și zonele înconjurătoare, pe probleme și inițiative specifice. Parteneriat înseamnă împărțirea costurilor și a beneficiilor, de exemplu asigurarea unei infrastructuri de înaltă calitate și necesitând un mare efort investițional (cum ar fi alimentarea cu apă a unei zone).

Noi forme de parteneriat oferă oportunitatea reevaluării schimbului de servicii dintre orașe și zonele vecine, ținându-se către crearea unei game de servicii regionale.

Alături de parteneriatul între administrații, parteneriatul bazat pe rețelele dintre companiile din orașe și din teritoriu joacă un rol important în economia regională. Sinergiile potențiale pot fi exploatate și trebuie inițiat procesul de învățare pentru a asigura companiilor aflate în vecinătate cunoștințe și informații.

Opțiuni politice

- Menținerea unei game de bază minimală de servicii și transport public în orașele mici și mijlocii din zonele rurale. În special în acelea în declin.
- Promovarea cooperării între orașe și zonele vecine pentru întărirea regiunilor funcționale.

- Integrarea zonelor înconjurătoare în strategiile de dezvoltare spațială a marilor orașe, în scopul unei planificări mai eficiente a utilizării terenurilor, acordându-se o atenție specială calității vieții în zonele sub-urbane.
- Promovarea și sprijinirea cooperării pe bază de parteneriat între orașele mici și mijlocii, la nivel național și transnațional prin proiecte comune și schimburi mutuale de experiență.
- Promovarea de rețele de campanii între IMM-uri din orașe și zonele înconjurătoare.

3.1.2. Tendințe actuale europene în dezvoltarea spațială

La nivel european, recomandările Agendei teritoriale 2020 încadrează dezvoltarea urbană într-un context teritorial legat de Strategia Europa 2020 și promovează o dezvoltare teritorială policentrică echilibrată, precum și utilizarea în orașe, zone rurale și regiuni specifice a abordărilor de dezvoltare integrată. Astfel, prima prioritate a Agendei Teritoriale a Uniunii Europene 2020 (TA 2020) – adoptată în 2011 ca document cheie în ghidarea eforturilor UE de dezvoltare regională – este de a promova o dezvoltare teritorială policentrică și echilibrată. În document se subliniază importanța marilor centre urbane ca motoare ale creșterii economice, în regiunile lor și pentru întreaga UE (*vezi fig. nr. 5*). Documentul subliniază, de asemenea, importanța dezvoltării orașelor mici pentru în scopul de a reduce polarizarea teritorială a performanțelor economice.

Referitor la politica de coeziune teritorială și regională a UE după 2013, în Rezoluția Parlamentului European din 7 octombrie 2010 se arată ca aceasta implică o abordare focalizată pe dezvoltarea teritorială, asigurând o dezvoltare policentrică prin crearea de sinergii și evitarea dispersării sectoriale a resurselor politicii regionale. În acest scop, trebuie să existe suficientă flexibilitate pentru a se ține seama de particularitățile regionale și pentru a sprijini regiunile rămase în urmă în eforturile lor de a-și depăși dificultățile socio-economice.

Orașele reprezintă motoarele economiei regionale și pot fi considerate drept agenți de catalizare pentru creativitate și inovare, la momentul actual. Cu toate acestea, tot aici se manifestă acut o serie de probleme cum ar fi șomajul și sărăcia. Diversele aspecte ale vieții urbane – economică, socială, culturală și de mediu – sunt strâns legate între ele și o politică de succes în domeniul dezvoltării urbane durabile presupune o abordare integrată. Această abordare

capătă o importanță sporită în actuala perioadă, dată fiind seriozitatea problemelor cu care se confruntă orașele (schimbările demografice, consecințele stagnării economice, impactul schimbărilor climatice).

Politicile destinate zonelor urbane au o mare semnificație pentru UE în ansamblul său, cunoscut fiind faptul ca propunerile Comisiei Europene privind politica de coeziune 2014-2020 urmăresc să stimuleze politicile urbane integrate pentru a intensifica dezvoltarea urbană durabilă în vederea consolidării rolului orașelor în acest context. Astfel, Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) ar trebui să sprijine dezvoltarea urbană durabilă prin intermediul unor strategii integrate care să abordeze provocările economice, climatice, sociale și de mediu din zonele urbane, și cel puțin 5 % din resursele FEDR alocate fiecărui stat membru vor fi investite în acțiuni integrate în favoarea dezvoltării urbane durabile, puse în aplicare prin intermediul instrumentului de investiții teritoriale integrate (ITI), iar gestionarea și punerea în aplicare a acestora vor fi delegate orașelor.

Atât Carta de la Leipzig cât și Declarația de la Toledo subliniază necesitatea acordării unei atenții sporite tendințelor mărite de excluziune socială și segregare spațială ce vor afecta un număr din ce în ce mai mare de regiuni și orașe, afectând abordarea clasică a dezvoltării urbane și generând noi provocări pentru autoritățile locale. Procesul de segregare spațială este puternic accentuat și de polarizarea socială care îngreunează din ce în ce mai mult accesul persoanelor cu venituri mici sau care fac parte din grupuri marginalizate la locuințe decente la prețuri accesibile.

Având în vedere numeroasele provocări cu care se confruntă orașele, un rol important pentru susținerea dezvoltării policentrice echilibrate îl are și eficientizarea procesului de planificare spațială. Utilizarea planificării spațiale ca instrument strategic generează efecte pozitive nu numai la nivelul orașelor, dar și o dezvoltare echilibrată la nivel regional.

În țara noastră, prin Strategia Națională pentru dezvoltare durabilă - Orizonturi 2013-2020-2030 aprobată prin HG nr. 1460/2008 se subliniază faptul că din perspectiva principiilor și obiectivelor dezvoltării durabile, evoluțiile la nivel regional prezintă o importanță crucială, accentuată în condițiile specifice ale României de tendința de creștere a disparităților teritoriale în ceea ce privește dezvoltarea economică și socială, utilizarea rațională a resurselor și calitatea infrastructurii de mediu.

În ceea ce privește politica de dezvoltare regională a României în cadrul aceleiași strategii se mai precizează ca în perspectiva anului 2015, obiectivul

național urmărește sprijinirea dezvoltării economice și sociale echilibrate teritorial și durabile a regiunilor României corespunzător nevoilor și resurselor lor specifice prin concentrarea asupra polilor urbani de creștere; îmbunătățirea condițiilor infrastructurale și a mediului de afaceri pentru a face din regiunile României, în special cele rămase în urmă, locuri mai atractive pentru a locui, a le vizita, a investi și a munci.

În acest scop, intervențiile sectoriale la nivel național vor fi completate prin acțiuni cu specific regional, subregional și local pentru a sprijini aplicarea principiilor dezvoltării durabile. Dezvoltarea echilibrată a tuturor regiunilor se va realiza printr-o abordare integrată, bazată pe combinarea investițiilor publice în infrastructura locală cu politici active de stimulare a activităților de afaceri și sprijinirea valorificării resurselor locale axându-se printre altele pe sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor ca poli urbani de creștere.

Unul dintre principiile directoare pentru dezvoltarea durabilă a continentului european este acela de a promova îmbunătățirea relațiilor dintre mediul urban și cel rural. Parteneriatele urban - rural tind să joace un rol din ce în ce mai important în procesul de echilibrare a structurii urbane, al dezvoltării rețelelor de transporturi publice, al revitalizării și diversificării economiei zonelor rurale, al creșterii productivității infrastructurilor, al dezvoltării spațiilor de agrement pentru populațiile urbane, al protecției și valorificării patrimoniului natural și cultural.

Figura nr. 5 – Harta Statelor Uniunii Europene –



Sursa datelor: <http://kgab.com/another-downturn-in-europe/>

Un alt aspect al tendințelor actuale ale planificării spațiului, după acum am văzut, este promovarea dezvoltării policentrice a rețelei de localități. Aceasta dezvoltare, ar presupune o creștere în importanță a anumitor localități cu rol de echilibru, care pot prelua din funcțiile municipiului diminuând astfel, presiunea asupra sa. Aceasta se poate realiza în contextul în care în principalele municipii și zonele limitrofe, pe lângă rolul de centre regionale, politice și administrative, reprezintă și o zonă predilectă pentru amplasamente preferate de centre de afaceri, cercetare/inovare și sedii de mari companii. De regulă, planificarea și dezvoltarea lor trebuie să facă față consecințelor unor densități ridicate, schimbărilor economice și sociale rapide, cererilor tot mai mari de transport, folosirii ineficiente a resurselor energetice, presiunii din spațiile suburbane, infrastructurii ineficiente și a migrației internaționale

Strategiile pentru implementarea proiectelor realizate pentru regiunile din Europa pot fi legate de următoarele cinci obiective majore ale dezvoltării regionale durabile:

- echilibrarea structurii spațiale urbane;
- îmbunătățirea calității vieții la nivel urban;
- menținerea identității regionale: renașterea moștenirii culturale;
- administrarea integrării: cooperarea dintre rețelele de infrastructura regională;
- noi parteneriate în planificare și implementare.

Regiunile din Europa Centrală și de Est au rolul de conducere a proceselor de restructurare economică națională, iar aglomerațiile urbane tind să profite de beneficiile economice provenite din dezvoltarea regională durabilă.

3.1.3. Liniile generale strategice de dezvoltare la nivelul continentului european

Capacitatea Europei de a stimula creșterea economică pentru toate regiunile sale și de a crea milioane de locuri de muncă depinde în mare măsură de crearea unor rețele de comunicații extinse pe întregul său teritoriu și care să lege diferitele sale regiuni într-o piață unică dinamică. Aceste rețele – reprezentând arterele de-a lungul cărora circulă sângele vieții economice europene – sunt constituite din infrastructura necesară pentru transportul bunurilor, serviciilor, persoanelor și informațiilor dintr-o zonă a Europei în alta (sau chiar la nivel transcontinental), deci, concret, din drumuri, căi ferate, trasee fluviale, trasee aeriene, sisteme de telecomunicații, rețele de distribuție a energiei (vezi fig. nr. 6).

Sprijinirea creării rețelelor transeuropene a fost adoptată formal ca prioritate comunitară prin Tratatul de la Maastricht asupra Uniunii Europene, asigurându-se în acest fel de conectarea sa la rețelele trans-europene de infrastructură și comunicații. Astfel se poate spune că sunt asigurate și o serie de conexiuni majore de infrastructură și transport chiar și la nivel intercontinental

3.1.4. Tendințe către schimbare în sistemul urban european

Uniunea Europeană se caracterizează printr-un grad înalt de urbanizare și existența unor regiuni puternice. O treime din populație trăiește în marile metropole. Spre deosebire de alte continente, tiparul spațial de localități ale UE se caracterizează prin zone rurale relativ dens populate. O altă treime a populației locuiește în orașe mici și mijlocii din afara aglomerațiilor. Evoluția

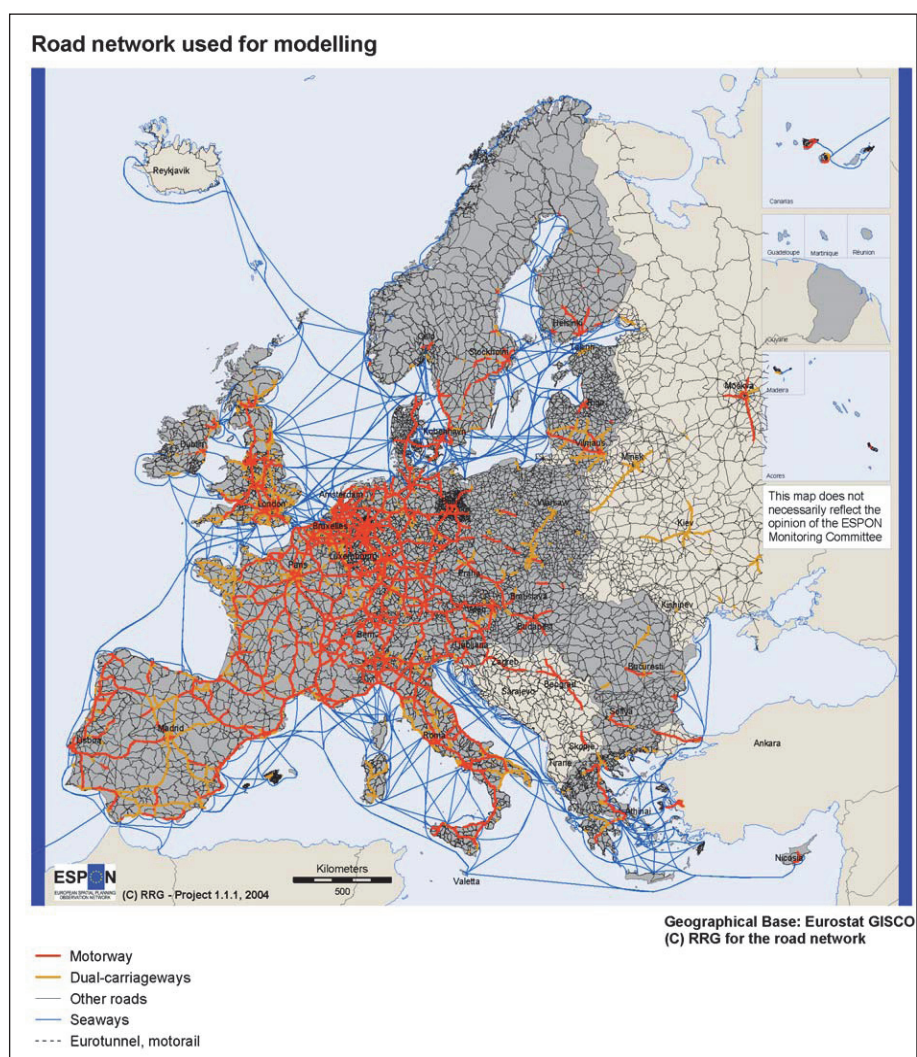
istorică a favorizat apariția unui puternic sistem urban policentric.

Schimbările tehnologice, politice, sociale și economice au impact asupra sistemului urban, al funcționării sale și al contextului spațial.

Necesitatea rețelelor urbane

Pentru dezvoltarea urbană și spațială, aceste schimbări reprezintă o mare provocare. Pe termen mediu, sistemul urban și structura de localități a UE nu se vor schimba fundamental. Orașele globale ca Londra și Paris, regiunile metropolitane ca Ruhr și Randstad, vor continua să dețină pozițiile dominante de astăzi.

Figura nr. 6 – *Rețeaua de căi de transport europeană*



Sursa datelor: Programul ESPON 2013³³

³³ ESPON 2013 – Rețeaua europeană de observare a dezvoltării și coeziunii teritoriale este un program operațional în cadrul Obiectivului Cooperare Teritorială Europeană al Politicii de Coeziune a Uniunii Europene prin care este finanțată cercetarea teritoriului european.

Totuși, noi funcțiuni și rețele pot avea un impact major asupra dezvoltării unor anume orașe sau regiuni. Marile orașe cooperează din ce în ce mai mult, de exemplu în dezvoltarea de funcțiuni complementare și împărțirea facilităților și serviciilor (specializare). Astfel de cooperări pot fi avantajoase pentru dezvoltarea regională deoarece ele îmbunătățesc gama de servicii oferite și condițiile economice ale regiunii, mărindu-i astfel competitivitatea.

Cooperarea dintre orașe și regiuni este în amplificare și dincolo de granițe. Diferitele sisteme politice și administrative pot fi o barieră pentru cooperarea transfrontalieră. Unele inițiative ca Saar-Lor-Lux (Saarbrücken, Metz, Luxembourg) și Torino - Haparanda pe granița Finlanda - Suedia, demonstrează că pot avea succes astfel de cooperări.

Un alt factor care face ca, cooperarea dintre orașe și atingerea efectelor de sinergie să fie necesare este prezența distanțelor mari în zonele slab populate. Suedia, de exemplu, a avut experiența pozitivă de legare a orașelor mijlocii prin trenuri de mare viteză cu scopul de a concentra potențialul lor economic și capacitatea zonei pentru pregătire, etc.

Schimbări în oportunitățile economice urbane

Cooperarea între orașe și regiuni în ceea ce privește investițiile este în creștere, și pentru multe dintre ele, menținerea sau recâștigarea competitivității este o provocare majoră și importantă. Multe orașe trebuie să-și dezvolte noi potențialuri economice. Vechi orașe și regiuni industriale trebuie să-și continue procesul de modernizare economică. Orașe și regiuni care depind în prea mare măsură de un singur sector economic - cum ar fi administrația publică, turismul sau activitatea portuară - trebuie să încerce să-și diversifice baza economică. Unele orașe din zone dominant rurale sau periferice vor întâmpina dificultăți în securizarea și dezvoltarea bazei lor economice. Orașe care își pot asuma funcțiuni speciale - ex orașe portal -își pot exploata poziția periferică spre efecte foarte pozitive.

Este important ca, competiția dintre orașe, regiuni și state membre să fie inclusiv socială și să aibă un caracter responsabil față de mediu.

Competiția necontrolată “folosind orice metodă disponibilă” va avea repercusiuni negative asupra orașelor și regiunilor pe termen mediu și nu va contribui la dezvoltarea durabilă a Europei.

Rolul și funcția zonelor rurale

Viitorul multor zone rurale devine tot mai legat de dezvoltarea așezărilor urbane aflate în ariile rurale. Este esențial ca orașul și zona lui vecină să poată să

își formuleze și să implementeze cu succes concepte de dezvoltare regională. într-o colaborare bazată pe parteneriat. Acest parteneriat urban - rural este diferit dacă zona este mai dens populată sau din contră.

În regiunile dens populate, zonele cu caracteristici rurale se află sub presiunea urbanizării, cu toate efectele secundare ce decurg din densitatea în creștere, inclusiv cele negative. Este vorba despre poluarea solului și a apei, fragmentarea spațiilor deschise, pierderea caracterului rural. Unele funcțiuni rurale, tradiționale, cum sunt agricultura extensivă, silvicultura, conservarea și dezvoltarea naturii, sunt strâns legate de existența unor zone deschise continue și consistente ca suprafață.

De aceea, o funcțiune cheie a dezvoltării spațiale este de a atinge un echilibru mai bun între dezvoltarea urbană și protejarea spațiilor libere (deschise). Ariile urbane și rurale sunt strâns interconectate. Zonele rurale beneficiază de activitățile culturale ale orașelor, în timp ce orașele beneficiază de valorile recreative ale spațiilor rurale.

Zonele rurale puțin populate, în special cele aflate departe de zonelor metropolitane, au șanse mai mari de a-și conserva caracterul rural. În multe regiuni, unele măsuri de dezvoltare la scară mică pentru îmbunătățirea structurii agricole sau a rețelei de localități au avut un impact negativ asupra mediului și, în particular, asupra peisajelor. În multe arii rurale din regiunile periferice ale UE, migrația amenință viabilitatea serviciilor publice și private. Patrimoniul cultural și natural al acestor zone rurale în pericol este elementul cheie care poate sta la baza inițiativelor de regenerare economică și socială, cum sunt turismul durabil și recreerea.

3.2. Noduri ale dezvoltării policentrice în contextul politicii de coeziune economico-spațiale la nivel european

Policentricitatea prezintă două aspecte complementare. Cel dintâi se referă la morfologie, respectiv la distribuirea zonelor urbane pe un teritoriu dat (număr de orașe, ierarhia, repartizarea). Cel de-al doilea privește relațiile dintre zonele urbane, respectiv rețelele de fluxuri și cooperare. În general, aceste fluxuri sunt legate de proximitate, deși rețelele pot fi independente de distanțele fizice.

Putem vorbi despre policentricitate în două situații diferite. Examinând o rețea de localități/un sistem urban la scara continentului sau a teritoriului național, policentricitatea se manifestă când sistemul este caracterizat de existența mai multor orașe plasate la nivele diferite, în loc să fie dominat de un

singur oraș. La acest nivel, politicile policentrice stimulează creșterea centrelor și a regiunilor din afara nucleului central. La scară regională sau locală, policentricitatea există când două sau mai multe orașe îndeplinesc funcțiuni care sunt complementare și, cu atât mai mult, când orașele cooperează unele cu altele pentru a putea să funcționeze împreună, ca un singur oraș mai mare. La acest nivel, politicile în favoarea policentricității stimulează diviziunea funcțională a muncii precum și fluxurile și nivelul de cooperare dintre orașele învecinate. Cele două situații se intersectează când, de exemplu, integrarea policentrică la nivel regional contribuie la contrabalansarea dominanței centrului național.

Policentricitatea a apărut ca un concept empiric în anii 1930, odată cu elaborarea teoriei locurilor centrale. Conceptul de policentricitate a fost evocat pentru prima oară la nivel european în momentul adoptării în anul 1944 a principiilor de la Leipzig în cadrul procesului ESDP. Policentricitatea este un obiectiv-cheie al politicilor promovate de ESDP. Se speră că o structură urbană cu un caracter policentric mai accentuat va contribui la o dezvoltare regională mai echilibrată, la reducerea disparităților regionale, la creșterea competitivității europene, la integrarea mai avansată a regiunilor europene în economia globală și la o dezvoltare durabilă.

Policentricitatea este opusă monocentricității, în care asigurarea serviciilor și atribuțiile de gestiune teritorială sunt concentrate într-un singur centru. Policentricitatea este, de asemenea, opusul expansiunii urbane în care structura de centre secundare este dizolvată într-un continuu spațial nestructurat. Dimpotrivă, policentricitatea implică promovarea unor rețele urbane echilibrate și multiscalare (multi-nivel), care sunt cele mai benefice din punct de vedere social și economic, atât pentru zonele centrale, cât și pentru zonele periferice (ale unui teritoriu național).

La nivel european (macro), policentricitatea este privită ca un model alternativ util pentru accelerarea dezvoltării regionale, mai echilibrată în raport cu teritoriul european. Astfel, o Europă policentrică este considerată o alternativă atractivă la un spațiu european dominat de Pentagon, zona delimitată de Londra, Hamburg, München, Milano și Paris, care constituie nucleul european și generează aproximativ 14% din Produsul său Intern Brut. (*vezi fig. nr. 7*). Această situație este comparată prin contrast cu aceea a Statelor Unite, unde există mai multe zone de integrare globală.

Conceptul de policentricitate nu se limitează la zonele metropolitane de mari dimensiuni și se referă la un sistem ierarhizat care să exprime potențialul așezărilor de pe suprafața întregii Europe.

Aplicarea la nivelul teritoriului întregii Europe a policentricității este gândită în sensul promovării unor zone de integrare economică globală mai extinse, care să se adauge Pentagonului

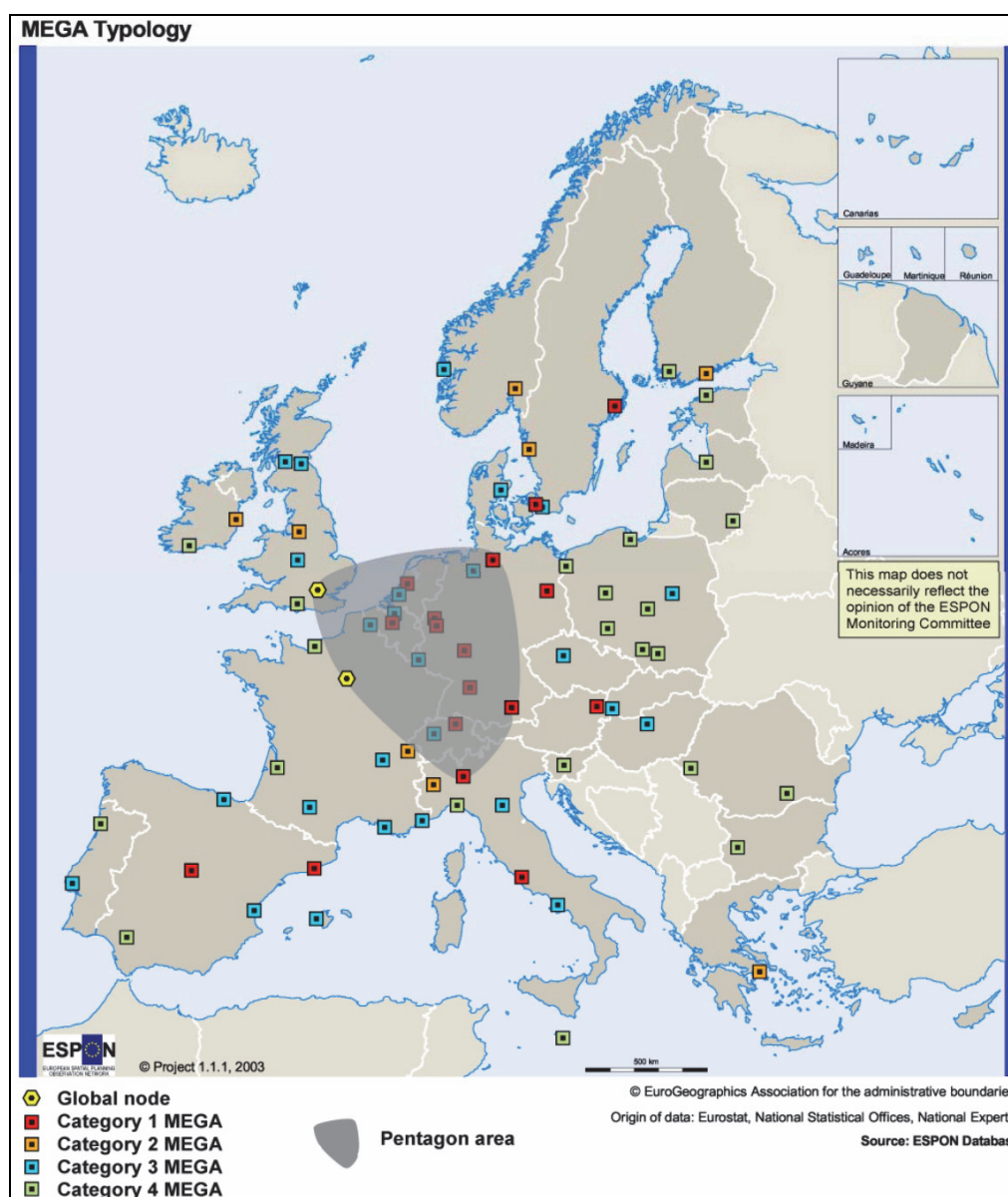
La nivel interregional (mezo) importante sunt complementaritățile urbane. Două sau mai multe orașe, se pot completa unele pe altele din punct de vedere funcțional, oferind cetățenilor și companiilor din hinterlandurile lor reunite, acces la funcțiuni urbane care ar putea să fie oferite numai de orașe de rang mai înalt. ESDP recomandă ca în loc să concureze între ele pentru realizarea și derularea acelorași funcțiuni urbane, orașele ar trebui să coopereze, punând laolaltă activele existente, îndeosebi pe cele care sunt complementare.

În contextul dezvoltării la scară intraregională (micro), elementele pe care se pune accent sunt complementaritățile funcționale și economice urbane. O regiune urbană poate să își îmbunătățească performanța economică printr-o cooperare mai strânsă și prin îmbunătățirea legăturilor în cadrul regiunii. Astfel, aplicarea la nivel intraregional a policentralității promovează strategiile de dezvoltare spațială integrată pentru grupări (clustere) de orașe.

Ideea de dezvoltare policentrică evoluează paralel cu mutația politicilor regionale către instituirea și dezvoltarea unor competențe regionale specializate, către realizarea de sinergii și consolidarea punctelor forte, prin rețele regionale de specialiști, furnizori, învățământ specializat și piețe regionale de specialiști, furnizori, învățământ specializat și piețe ale muncii. Multe din aceste elemente sunt ascunse în deprinderi, capacități și competențe care sunt greu de codificat și, ca atare, greu de reprodus în altă parte.

Potrivit studiilor ESPON, dezvoltarea policentrică a teritoriului constituie o preocupare importantă a statelor membre ale UE, dintre care 16 state membre au dezvoltarea policentrică la nivel național ca plan oficial, 1 stat membru ca plan informal și 4 state membre prevăd dezvoltarea policentrică la nivel regional.

Figura nr. 7 – Zone de creștere metropolitană în afara pentagonului



Sursa datelor: Programul ESPON, 2005, Map 5.3, p119

Obiectivul general al dezvoltării sistemelor policentrice urmărește distribuția funcțiilor economice și/ sau economic relevante în cadrul sistemului de așezări umane (urbane) cu următoarele sub-obiective:

- Coeziune prin diminuarea discrepanțelor în dezvoltarea urbană;
- Consolidarea și dezvoltarea competitivității urbane.

Definiția clasică a policentrismului regional este aceea că o regiune are mai mult de două orașe care sunt independente din punct de vedere istoric și nu formează o ierarhie. Aceste orașe sunt plasate unul în proximitatea celuilalt/celorlalte, au o relație funcțională și sunt complementare.

Totuși, în cadrul fiecărei regiuni pot fi identificate sisteme policentrice diferite, după punctul de vedere din care sunt privite:

- funcțional – alcătuit din funcțiuni urbane diferite și complementare;
- economic – sisteme puternic integrate în piața muncii, în clustere industriale și comerț;
- politic – sisteme care conlucrează pe strategii comune.

Un deziderat politic major este găsirea unui compromis just pentru buna guvernare în cadrul limitelor spațiale.

3.2.1. Concepte legate de policentricitate, referitoare la zonele urbane

Cele trei concepte cheie legate de policentrism sunt: aglomerarea urbană (AU/UA), zona urbană funcțională (FUA/ZUF), și zona metropolitană de creștere (MEGA/ZMeC).

Nu există o definiție comună europeană pentru aglomerările urbane (AU/UA), care se referă la zone construite contigue. Cea mai generalizată definiție este dată de Națiunile Unite, dar nu este standardizată. Alte organizații precum CORINE și NURSEC, au desfășurat, de asemenea, activități de bază privind clasificarea zonelor construite contigue. Cel mai important aspect este identificarea nucleului FUA/ZUF, respectiv definirea poziției centroidului FUA/ZUF.

Ulterior, a fost necesară identificarea ponderii populației care trăiește în zonele construite contigue ale FUA/ZUF, pentru a include apoi într-o estimare a ratei de urbanizare a țării. Numărul de locuitori al AU/UA este, de asemenea, un factor important în această analiză: se poate afirma că numai acele AU/UA care depășesc un anumit prag pot fi calificate drept zone urbanizate. Zonele funcționale urbane (FUA/ZUF) sunt alcătuite dintr-o municipalitate-nucleu (sau municipalitate clasificată AU/UA) la care se adaugă zone adiacente în care se produce fenomenul deplasărilor zilnice pentru muncă. FUA/ZUF cunoaște omologii la nivel național – denumite „regiune urbană funcțională”, „zonă de deplasări pentru muncă”, „bazin de navetism”, „zonă de navetism” și altele similare – în 18 țări (Austria, Belgia, Rep. Cehă, Danemarca, Elveția, Finlanda, Franța, Germania, Grecia, Italia, Luxemburg, Marea Britanie, Norvegia, Olanda, Suedia, Slovacia, Slovenia și Ungaria – „centre regionale ale forței de muncă”).

Pentru România, legislația în vigoare, denumeste acest tip de zonă urbană funcțională, limitrofă municipiilor și orașelor, ca fiind zona periurbană sau zonă metropolitană. Caracteristicile acestor zone sunt oarecum similare, cu deosebirea

că, în România, o zonă metropolitană se constituie între marile centre urbane, care sunt capitala și municipiile de rangul I.

ZUF care au o populație de 20.000 locuitori sunt considerate urbane; dacă au un rol funcțional în cadrul sistemului urban național, sunt considerate urbane chiar ZUF mai mici. ZUF sunt elemente constitutive ale regiunii policentrice. Regiunile policentrice consistă din două sau mai multe ZUF care se consolidează reciproc. Regiunile urbane policentrice se regăsesc la două niveluri: nivelul (sub) național (regiunile policentrice naționale) și nivelul transnațional (regiunile policentrice transfrontaliere).

Conceptele spațiale “cheie” în materie de zone urbane sunt: (vezi tabelul. nr. 1)

Tabelul nr. 1 – autor: urb.Veluda L. – Tabel ce conține concepte spațiale de zone urbane

Acronimul	Semnificația
AU (UA)	Aglomerare urbană
ZUF (FUA)	Zonă urbană funcțională
MEGA	Zonă metropolitană europeană de creștere

Sursa datelor: Programul ESPON 2013

3.3. Principii directoare privind dezvoltarea teritorială durabilă a continentului european³⁴

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

- promovarea coeziunii teritoriale prin intermediul unei dezvoltări socio-economice echilibrate și prin creșterea competitivității;
- promovarea dezvoltării funcțiilor urbane și dezvoltarea relațiilor urban-rural;
- promovarea unor condiții de accesibilitate mai echilibrate;
- dezvoltarea accesului la informație și cunoaștere;
- reducerea agresiunii asupra mediului;
- valorificarea și protejarea resurselor și a patrimoniului natural;

³⁴ Conferința Europeană a Miniștrilor Responsabili cu Amenajarea Teritoriului CEMAT- Hanovra sept. 2000

- valorificarea patrimoniului construit ca factor al dezvoltării;
- dezvoltarea resurselor energetice, concomitent cu asigurarea securității;
- promovarea unui turism de calitate și durabil;
- limitarea preventivă a efectelor catastrofelor naturale.

Aceste principii și direcții de dezvoltare trebuie să guverneze activitatea amenajării teritoriului pe continentul european, iar România prin recunoașterea și aplicarea acestor principii, se va integra cu adevărat în spațiul regional-european.

3.3.1. Măsuri de amenajare pentru teritoriile caracteristice ale Europei

Zonele urbane

În procesul de urmărire a obiectivului unei dezvoltări policentrice a sistemelor urbane europene, ca măsuri complementare, în afară de cea care se referă la întărirea potențialului economic, următoarele sunt propuse în vederea unei dezvoltări durabile a orașelor și a zonelor urbane:

- Dezvoltarea strategiilor adaptate contextului local, ce vizează depășirea consecințelor restructurărilor economice;
- Ghidarea extinderii spațiale a orașelor: limitarea tendințelor de suburbanizare prin intermediul destinării pentru construcții a terenurilor în orașe, activarea parcelelor intercalate în vederea construirii, dezvoltarea tehnicilor de construcție care economisesc terenuri, politici de dezvoltare a cartierelor centrale ale orașelor, îmbunătățirea calității vieții din zonele urbane, inclusiv prin conservarea și crearea de noi spații verzi și ecosisteme existente;
- Regenerarea zonelor urbane în declin și combinarea funcțiilor și grupurilor sociale în cadrul structurii urbane, în special în marile orașe, unde sunt în curs de apariție zone de excludere socială;
- O gestionare prudentă a ecosistemului urban, în special în ceea ce privește spațiile libere, spațiile verzi, apa, energia și deșeurile;
- Dezvoltarea mijloacelor de transport care să fie atât eficiente cât și să respecte mediul. Acest lucru trebuie să contribuie la o mobilitate durabilă;
- Înființarea unor organisme de planificare intercomunale pentru coordonarea amenajării între diferite orașe și municipalități. Orașele noilor state membre ale Consiliului Europei trebuie să facă față unor provocări specifice, ca cele apărute, de exemplu, în cazul stocului

imobiliar privatizat. Tendințele în evoluție în materie de suburbanizare și segregare, ce rezultă din nevoia de recuperare în ceea ce privește accesul la proprietatea rezidențială (la locuințe proprii) pot fi atenuate prin intermediul unei oferte suficiente de terenuri de construcție în aglomerările urbane.

Zonele rurale

Pentru a asigura o dezvoltare autonomă a zonelor rurale atât ca spațiu de viață, de desfășurare a activităților economice și de recreere, cât și ca spațiu natural, sunt propuse următoarele măsuri, complementare principiilor:

- conservarea și valorificarea resurselor endogene ale zonelor rurale în vederea diversificării bazei economice și a mobilizării populației și a actorilor economici;
- promovarea orașelor mici și mijlocii ca și a satelor importante ca furnizori de servicii pentru propriile hinterlanduri rurale și ca zone de amplasare pentru I.M.M.;
- creșterea gradului de accesibilitate a zonelor rurale;
- îmbunătățirea condițiilor de viață a locuitorilor din zonele rurale și creșterea atractivității lor pentru toate grupele de populație, precum tinerii cât și vârstnicii. Acest lucru implică un rol activ pentru întreprinderile agricole și silvice, valorificarea patrimoniului natural și cultural, eliminarea agresiunilor asupra mediului și echiparea cu o infrastructură suficientă și cu noi servicii, în special în domeniul turismului;
- îmbunătățirea ofertei și a marketingului produselor regionale de înaltă calitate provenind din agricultură, din silvicultură și artizanat, meșteșuguri;
- promovarea unei utilizări a solului de către întreprinderile agricole și silvice, adaptată contextelor locale și care contribuie în egală măsură la conservarea diversității biologice. Compensarea daunelor în cazul divergențelor între întreprinderile agricole și silvice de pe o parte și protecția naturii și întreținerea peisajelor pe de altă parte;
- promovarea creării de locuri de muncă (angajare) la un înalt nivel de calificare în cadrul diversificării bazei economice, în special prin crearea posibilităților de lucru în afara agriculturii prin aplicarea noilor tehnici de informare și comunicare. În diverse țări membre ale Consiliului Europei, populația rurală reprezintă încă o parte semnificativă din populația națională. Cu scopul de a preveni fluxurile migratorii nedorite pe distanțe

mari, sunt necesare politici solide de dezvoltare rurală.

Acest sistem prioritar de dezvoltare urbană a permis apariția unui grup relativ puternic de orașe de mărime medie.

Multe întreprinderi industriale noi au fost amplasate în aceste orașe, majoritatea construcțiilor de locuințe au fost realizate aici. Fără industrializare, orașele nu aveau nici o șansă să primească alocații pentru investiții. Au apărut orașe noi, "socialiste" în timp ce unele orașe tradiționale au decăzut.

În același timp, unele localități erau dezavantajate:

- În primul rând, orașele mai mici, fără funcții centrale administrative
- Orașele care nu se potriveau cu cadrul de centru administrativ, mediu și uniform. Pentru orașele, având zonă de gravitație și atracție dincolo de teritoriul lor administrativ - și uneori dincolo de granițele de stat – sistemul nu a permis aceste funcțiuni uniforme. Este cazul orașelor Kracovia în Polonia, Brno în Cehia, Lvov în Ucraina, Leipzig și Dresda în fosta R.D.G.
- Orașele capitală de importanță europeană - au fost izolate de alte centre ale Europei, fiind obligate la o existență provincială, departe de principalul curent economic european și de dezvoltare culturală

3.4. Strategii pentru dezvoltarea spațială integrată în zona centrală europeană – Danubiană și Adriatică (VISION Planet)

3.4.1. Viziunea asupra structurii spațial teritoriale

Rețele de orașe și regiuni

O precondiție a unei reale integrări spațiale este existența unor contacte apropiate și frecvente între diferiții actori implicați în dezvoltarea spațială integrată.

Terenul comun pentru realizarea unei rețele, poate fi de diferite naturi:

- Vecinătatea geografică. Se pot realiza rețele între orașe aflate pe ambele părți ale graniței sau aflate în aceeași regiune geografică. Motivația pentru rețele poate fi utilizarea externalității pozitive (în mediu, în infrastructură) - valorată prin vecinătatea geografică. De același tip sunt rețelele de-a lungul unui fluviu sau litoral (porturi fluviale și maritime; ex. Donauhansa între porturile dunărene). Există 38 de orașe de peste 30.000 locuitori pe

malurile Dunării, 28 pe coasta Adriaticii și 6 la Marea Neagră - în zona VISION. Majoritatea acestora nu este inclusă în nici o rețea.

- Similaritatea caracterului funcțional și a problemelor.

3.5. Concluzii

O abordare integrată și teritorială este multidimensională, adaptată la caracteristici și rezultate specifice situației din teren. Aceasta poate presupune depășirea granițelor administrative și poate necesita o mai mare disponibilitate din partea diferitelor niveluri de guvernare de a coopera și de a coordona acțiuni pentru realizarea unor obiective comune. În plus, aceasta corespunde noului obiectiv de coeziune teritorială introdus de Tratatul de la Lisabona, care recunoaște că la nivel european nu se poate realiza o coeziune economică și socială în lipsa punerii unui accent mai puternic pe impactul teritorial al politicilor UE.

Dezvoltarea spațială poate contribui printr-o strategie socială care să vizeze răspunsuri la problemele societății. Pentru o dezvoltare regională echilibrată este necesară dezvoltarea policentrică chiar dacă UE este parte a economiei globale. Implementarea acestui concept va fi utilă în evitarea unor posibile viitoare concentrări economice și demografice excesive din zona centrală a UE.

Din tendințele și orientările europene un important aspect îl constituie cooperarea între centrele urbane pentru dezvoltarea complementarității funcționale. Orașele chiar îndepărtate pot coopera în rețea pentru rezolvarea unor probleme comune, iar cooperarea între regiuni peste granițele externe ale UE asigură o oportunitate importantă pentru întărirea relațiilor politice și economice, în același timp permițând cooperarea pe perioade de importanță strategică în domeniul infrastructurii și mediului

Politica de integrare economică globală în Uniunea Europeană este un deziderat actual care pune accentul pe servicii globale și de înaltă calitate aflate în zonele metropolitane și în orașele mari din afara zonei centrale a UE. Se dorește așadar întărirea unui sistem policentric și echilibrat al regiunilor metropolitane, cluster-e și rețele de orașe, printr-o mai strânsă cooperare între politicile structurale și politicile speciale TEN precum și îmbunătățirea legăturilor între rețelele de transport la toate scările spațiale. Cooperarea trebuie să funcționeze în rețelele de orașe la toate nivelurile (regional, interregional, transnațional și continental) pe teme specifice, în domeniul dezvoltării spațiale, prin rețelele transfrontaliere și transnaționale.

Orașele mari trebuie să-și crească interdependența funcțională cu teritoriile înconjurătoare prin cooperarea voluntară peste granițele administrative între autoritățile locale, pentru întărirea regiunii ca un tot în ceea ce privește competitivitatea. Domenii posibile de cooperare sunt: transportul, managementul deșeurilor și desemnarea (planificarea) zonelor industriale și rezidențiale comune.

Orașele sunt motoarele economiei europene și pot fi considerate catalizatoare pentru creativitate și inovare în întreaga UE. Politicile destinate zonelor urbane au o mai mare semnificație pentru UE în ansamblul său. Cu toate acestea, tot aici se manifestă acut o serie de probleme cum ar fi șomajul și sărăcia. Diversele aspecte ale vieții urbane – economică, socială, culturală și de mediu – sunt strâns legate între ele și o politică de succes în domeniul dezvoltării urbane durabile presupune o abordare integrată.

Cele trei concepte cheie legate de policentrism sunt: aglomerarea urbană (AU/UA), zona urbană funcțională (FUA/ZUF), și zona metropolitană de creștere (MEGA/ZMeC). Pentru România, legislația în vigoare, denumeste acest tip de zonă urbană funcțională, limitrofă municipiilor și orașelor, ca fiind zona periurbană sau zonă metropolitană.

Orașele aflate în regiuni rurale au o funcțiune importantă - ca motor al creșterii pentru dezvoltarea economiei regionale și pot oferi anumite standarde în asigurarea cu infrastructuri și servicii, pot atrage activități economice. În acest tip de zone, este foarte importantă prezervarea structurii (rețelei) de localități și a peisajului cultural. Parteneriatul urmărește pe de o parte, obținerea unui echilibru între diversele interese la scară teritorială luându-se în considerare interesele economice, de mediu și aspectele sociale, iar pe de altă parte se bazează pe rețelele dintre companiile din orașe și din teritoriu care joacă un rol important în economia regională.

Așadar, viitorul multor zone rurale devine tot mai legat de dezvoltarea așezărilor urbane aflate în ariile rurale. Este esențial ca orașul și zona lui vecină să poată să își formuleze și să implementeze cu succes concepte de dezvoltare regională într-o colaborare bazată pe parteneriat. Acest parteneriat urban - rural este diferit dacă zona este mai dens populată sau din contră.

Propunerile Comisiei Europene pentru viitoarea perioadă de programare 2014 – 2020 evidențiază o mai mare importanță acordată dimensiunii teritoriale și urmăresc stimularea politicilor urbane integrate pentru a intensifica dezvoltarea urbană durabilă în vederea consolidării rolului orașelor în contextul politicii de coeziune.

P a r t e a I I
Elemente morfologice și model de analiză
a limitelor expansiunii urbane

4. Elemente funcționale și constitutive în expansiunea urbană

4.1. Factori ce influențează expansiunea teritorială

4.1.1. Tipuri de expansiune teritorială datorate dezvoltării antropice

Secolul XX și XXI plus evenimentele pe care acestea le-au adus, dezvoltarea transporturilor, a tehnologiei, au determinat accelerarea procesului de urbanizare și în consecință extinderea accelerată a orașelor sub presiunile demografice. Până acum dezvoltarea structurilor urbane avea loc prin aglomerare deoarece orașul nu putea atunci depăși limitele fortificațiilor, lucru care s-a produs, totuși mai târziu, sub presiune demografică.

La construirea căilor ferate au fost evitate traseele în lungul orașelor, iar gările au fost plasate în exterior. Câteva magazine s-au grupat în jurul acestor gări dând naștere unui cartier care uneori a devenit cel mai activ și care s-a legat de oraș printr-o nouă arteră, din ce în ce mai animată. Când marea industrie a înlocuit-o pe cea meșteșugărească, marea nevoie de spațiu, imposibil de găsit în interiorul structurii urbane a orașului, a determinat migrarea acestor activități în afara lui, unde terenul era mai ieftin, unde circulația mărfurilor se făcea mai ușor, profitându-se de apropierea căilor ferate.

Astfel sunt cunoscute o serie de tipuri de expansiune a așezărilor urbane și anume³⁵:

Aglutinarea: În orașul fortificat noile locuințe erau plasate în afara acestuia, dincolo de zidurile de apărare. Pentru protejarea lor era necesară împingerea spre exterior a fortificațiilor și demolarea vechilor ziduri. Au rezultat astfel o serie de bulevarde circulare, care spre exemplu, la Paris, acestea repetau planul inițial. Arterele circulare rezultate păstrează astfel, mai ușor legătura cu centru (nucleu administrativ și comercial), accesibil acum din toate direcțiile. Extinderea depindea însă de caracteristicile nu numai topografice ale structurii urbane ci și de terenurile cumpărate în afara orașului a căror valoare a crescut. Exemplul cel mai elocvent este New-York-ul cu nucleul Manhattan, care a fost înglobat în oraș (*vezi fig. nr. 8*).

Există însă și altfel de constrângeri, și anume cele naturale: vecinătatea frontierei, calea ferată, inițial tangentă orașului.

³⁵ Consultând documentarea Cristea Doina, **Programul AMTRANS**, Faza 1, volumul 1/2 „Definirea zonelor urbane purtătoare de dezvoltare în teritoriu ca factor de anticipare și stimulare ridicării calității vieții urbane prin restructurarea economică sectorială”.

Extindere în formă de stea: Această formă este consecință a dezvoltării direcțiilor rețelelor de transport (drumuri, căi ferate). Posibilitățile extinderii orașelor, sunt deci, legate de căile de acces rutiere în lungul cărora se dezvoltă structura urbană. Dezvoltarea traseului căilor ferate suburbane determină, de asemenea o dezvoltare în formă de stea (Tokio).

Absorbția satelor, este o extindere realizată prin „înghițirea” vechilor sate de la periferie. Absorbția centrelor rurale este însoțită de numeroase probleme administrative, comuna păstrându-și autonomia, până în momentul când este anexată.

Figura nr. 8 – *Manhattan – nucleu înglobat în New York*



Sursa datelor: <http://bungobox.com/manhattan-moving-boxes>

Cartiere de tip bidonville, reprezintă forma cea mai nefericită a extinderii prin aglomerare, multe din marile structuri urbane moderne având astfel de cartiere. De exemplu *Favelele* din Rio de Janeiro, care asaltează pantele abrupte cu totul defavorabile construcțiilor. În jurul unor orașe africane întâlnim de asemenea locuințe insalubre numite *gourbi*, lipite de zidurile orașului. Cartierele de tip bidonville sunt expresia migrației spre oraș a unei populații gonite din zona de baștină, din pricina sărăciei.

Extindere polinucleară, este tipul de extindere opus celei prin aglomerare, de fapt apariția unui nou oraș lângă cel vechi. Noile orașe, astfel

create răspund de cele mai multe ori unei tendințe de separare, fiind vorba de o segregare socială. Un exemplu în acest sens este Istanbul în care negustorii aveau orașul lor (Galata), astăzi un cartier al acestuia. Această juxtapunere a constituit o regulă mai ales în țările foste colonii. Cei nou veniți, din motive de confort sau securitate s-au îndepărtat de oraș și au construit vile, impunând astfel separarea. Aceste aspecte pot fi observate mai ales în orașele africane, la Alger, europenii s-au stabilit de o parte și de alta a citadelei arabe Casbah. Din acest motiv este greu de deosebit de extinderea prin aglomerare, deoarece este vorba despre noi nuclee urbane distincte, dar care se alătură foarte strâns vechiului oraș.

4.1.2. Expansiune datorită creșterii accesibilității și mobilității³⁶

Circulația în cadrul structurii urbane a orașului prezintă astăzi aspecte caracteristice legate pe de o parte de creșterea gradului de motorizare și pe de altă parte de complexitatea însăși a spațiilor din cadrul orașului, a activităților pe care acestea trebuie să le înglobeze. Prin modul său de formare, orașul atrage cea mai importantă circulație din teritoriu înconjurător, rezultând astfel convergența spre centrul acestuia a unei multitudini de artere de circulație. Pentru un oraș, accesibilitatea este una dintre condițiile esențiale în vederea funcționalității sale, impunând atenției o serie de aspecte care provin din caracterul conflictual al circulației, deosebit de puternic în orașului, în funcție de mărimea acestuia.

Accesibilitatea în zona centrală constituie un principiu de bază în organizarea structurii urbane și a integrării centrului în structura de ansamblu a orașului. Rezolvarea acestui principiu implică amenajarea arterelor de circulație, a transportului în comun către zona centrală și a circulației locale din zonă.

Pentru rezolvarea circulației de tranzit se adoptă măsuri pentru dirijarea traficului pe artere ocolitoare, iar unde nu este posibil se recurge la interzicerea circulației pentru anumite categorii de vehicule sau limitarea circulației în anumite perioade ale zilei.

Circulația vehiculelor din interiorul structurii urbane, care asigură accesul la diferite categorii de dotări și la clădirile de locuit se rezolvă pe artere de circulație locală având legături fluente cu arterele magistrale și implică măsuri diferențiate pentru toate categoriile de transport: transportul individual al

³⁶ Opinii rezultate Consultând documentarea Cristea Doina, **Programul AMTRANS**, Faza 1, volumul 1/2 „Definirea zonelor urbane purtătoare de dezvoltare în teritoriu ca factor de anticipare și stimulare ridicării calității vieții urbane prin restructurarea economică sectorială”.

populației și a eventualilor vizitatori, transport în comun și transportul de marfă și servicii.

Orașului Newcastle, restructurat după 1960, constituie un bun exemplu de acceptare limitată a automobilului în zona centrală, care este practic delimitată de un inel de autostradă care asigură o bună accesibilitate auto din exterior. Suita de parcaje de pe acest inel interceptează automobilele sosite în centru, lăsând interiorul circulației pietonale și traseelor de transport în comun (în acest caz, autobuze).

Circulația pietonilor, problemă majoră a structurii urbane în general, este generată de funcțiunile specifice zonelor acesteia, având intensități și motivații specifice în diferite perioade ale zilei: circulația pietonilor la locurile de muncă, la instituțiile culturale, circulația pentru cumpărături, circulație turistică (trasee turistice în oraș) și circulație ocazională prilejuită de adunări festive.

Circulația pietonală rămâne pentru centrul orașului o problemă caracteristică. Nicăieri în teritoriul orașului, mai mult ca în spațiile centrale, aglomerația pietonilor nu conduce la o mai stringentă stare de conflict între circulația vehiculelor și circulația pietonilor.

Separarea circulației pietonilor în spații distincte constituie pentru centrele foarte aglomerate o rezolvare deja experimentată, apreciată favorabil în multe țări. Spațiul destinat circulației pietonale urmărește necesitatea accesibilității spre centru a locuitorilor, favorizând contactul acestora cu valori istorice și culturale.

Modul de organizare a așezării urbane este rezultatul unei participări egale atât a mărimii orașului cât și a evoluției sale istorice. Urmărind diferitele modalități de organizare și a diferitelor activități urbane, se constată, în funcție de mărimea orașului și de accesibilitate situația în care structura urbană, proprie orașelor mari sau foarte mari, este constituită treptat în directă legătură cu factori specifici: funcționali, de mediu natural, de accesibilitate, socio-economici, ș.a.

„Factorul transport exercită un rol major față de ansamblul localizărilor, în special pentru industriile tributare fie materiilor prime, fie pieței. Transporturile, în funcție de permanenta modificare structurală a clasificării lor, au determinat noi interacțiuni între celelalte activități economice și spațiul geografic”³⁷.

³⁷ Cristea Doina, **Programul AMTRANS**, Faza 1, volumul 1/2 „Definirea zonelor urbane purtătoare de dezvoltare în teritoriu ca factor de anticipare și stimulare ridicării calității vieții urbane prin restructurarea economică sectorială”.

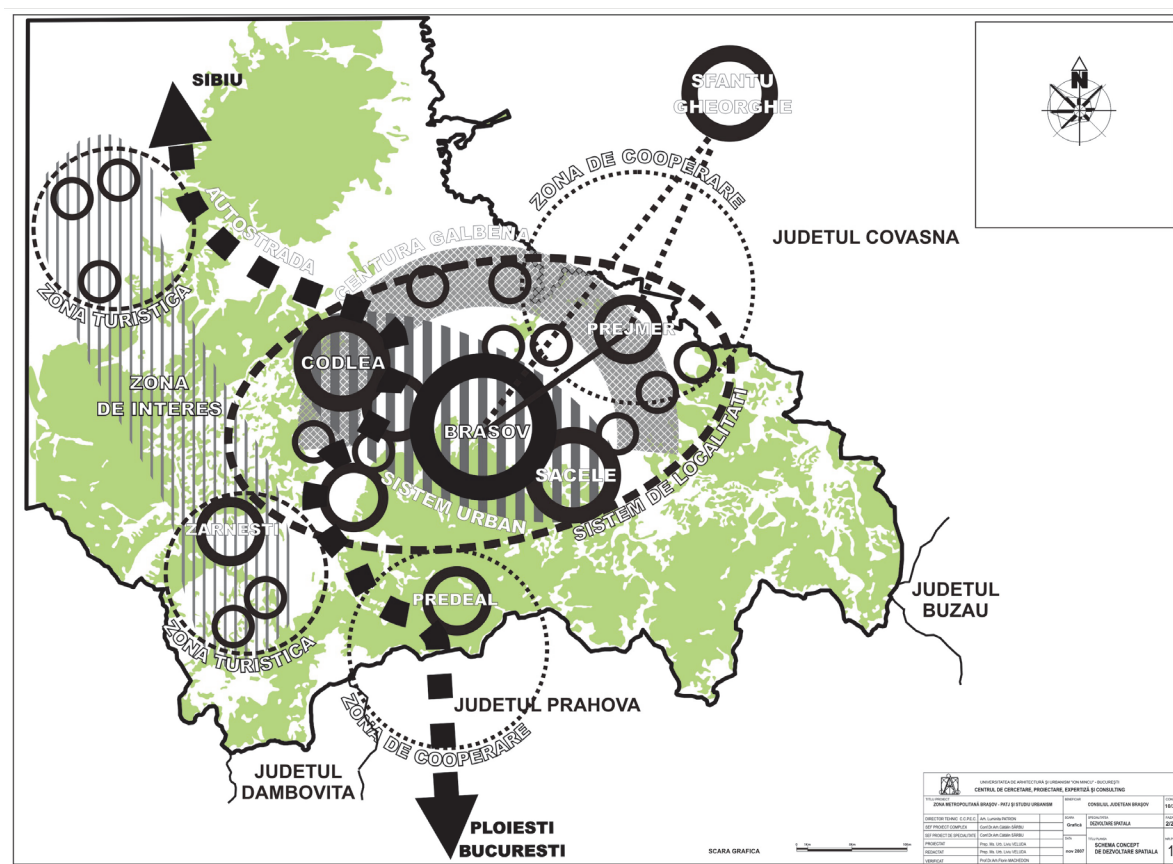
Rețelele de transport poartă amprenta organizării sociale care le produce și care le permite amplificarea și intensificarea, participând la ceea ce Lefebvre (1974) numea “producția spațiului”. Ideea efectelor structurante ale transporturilor asupra spațiului evidențiază faptul că, deși acestea nu generează automat dezvoltarea activităților economice, par a avea un rol amplificator asupra tendințelor existente, accelerând declinul sau creșterea zonei/regiunii.

4.1.3. Influențe ale condițiilor fizico-geografice asupra expansiunii

Localizarea așezărilor urbane în teritoriu este capabilă să influențeze, de cele mai multe ori, formarea și dezvoltarea orașului și uneori temperează viitoarea extindere teritorială. Se formează astfel o expansiune temperată datorită formelor de relief, care favorizează o oarecare enclavizare a așezării, fapt ce poate fi benefic pentru o mai mare concentrare a populației (*vezi fig. nr. 9*). Un astfel de exemplu îl întâlnim la Brașov, unde *Studiul Zona metropolitană Brașov – PATJ și Studiu de urbanism* s-a elaborat în vederea rezolvării disfuncționalităților teritoriale din afara arealului administrativ al municipiului Brașov. Teritoriul depresiunii Brașovului, precum și cel limitrof zonei de studiu propriu-zise al arealului metropolitan se caracterizează printr-o accentuată extindere teritorială a intravilanelor localităților, datorată dezvoltării unor diferite funcțiuni (în special dezvoltarea imobiliară și IMM-uri). Aceasta dezvoltare mai accentuată pe direcția NV – SE v-a genera o axă de dezvoltare urbană Codlea – Brașov – Săcele cu rol dinamic de modernizare a cadrului de viață cu implicații în dezvoltarea spațială regională cât și a zonei metropolitane. Centrul urban principal cu rol polarizator în regiune va rămâne municipiul Brașov, iar cele două centre urbane secundare aflate în proximitate vor avea rolul de a prelua o parte din presiunea exercitată asupra principalului pol urban al zonei metropolitane. Odată cu realizarea rețelelor majore de transport (autostrada) efecte negative ce pot apărea în ceea ce privește starea mediului, a continuității spațiale a localităților, precum și al dezechilibrelor presiunii dezvoltării, trebuie ameliorate și unde este posibil chiar eliminate. Aceste efecte negative vor putea apărea în zona Ghimbav – Cristian – Râșnov iar acestea se vor putea amplifica prin lipsa unei planificării spațiale coordonate și a controlului dezvoltării.

Printr-un set de politici globale și coerente la nivelul zonei metropolitane, efectele negative și impactul acestor căi rutiere majore la nivelul mediului ambiant vor putea fi estompate.

Figura nr. 9 – autori: arh.Sârbu C., urb.Veluda L. – Studiul Zona metropolitană a Municipiului Braşov, Evaluare – Schema concept a dezvoltării spaţiale condiţionată de formele de relief



*Sursa datelor: Studiul Zona metropolitană a Municipiului Braşov,
studiu realizat de CCPEC-UAUIM*

Caracteristicile geografice ale regiunii și cele tipologice ale orașelor au un rol important în determinarea configurației spațiale, precum și în stabilirea sistemului de repartizare și formare al spațiilor funcționale ale orașului.

*Tipologia orașelor a rezultat de cele mai multe ori din condițiile geografice ale teritoriului*³⁸.

Astfel **așezările de tip liniar** se caracterizează prin amplasarea lor de-a lungul văilor, dar și a drumurilor principale.

Așezările areolare și compacte sunt adunate, având un contur poligonal (ordonat sau nu); apar în zone de deal și câmpie.

Așezările tentaculare, întâlnite în zonele de deal și munte urmăresc înscrierea în topografia zonei și au un anumit profil economic (exploatare forestiere, industrie minieră).

³⁸ Concluzionând aspecte și exemple cu privire la tipologia orașelor din Laurian Radu, 1965

Așezările de tip complex, cum ar fi cele de tip areolar combinat cu cel tentacular, sunt caracteristice de asemenea zonelor de deal și munte și sunt rezultate din extinderea spre zona productivă, preponderentă a unui tentacul în care locuiește majoritatea populației care lucrează în acea zonă.

Așezările risipite, caracteristice zonelor pastorale – montane, urmăresc de asemenea o anumită preocupare a oamenilor (așezarea gospodăriilor în mijlocul pășunii).

Structura urbană rezultată din condițiile geografice de amplasare și dezvoltare a localităților, se va caracteriza prin mono sau policentricitate, în funcție de distanțele de parcurs în localitate. Condițiile naturale locale sunt rezultate din caracteristicile generale ale zonei geografice. Aceste condiții vor influența atât localizarea cât și modul de formare morfologică a spațiului orașului și a ambientului acestuia. În principal, trebuie avut în vedere că așezările urbane ar putea fi amplasate lângă sau orientate spre natura înconjurătoare, integrând dotările cu cele mai frumoase și mai atractive peisaje locale.

Pe de altă parte, chiar topografia locului va putea contribui la stabilirea unei concepții de formare a spațiilor. Astfel, orașele dezvoltate pe panta unui deal sau în valea unui râu, vor fi de tip terasat; în schimb cele amplasate pe înălțimea sau pe culmea unui deal, în mijlocul unui masiv de verdeată vor fi de tip insular. Profilul economic va genera unul din următoarele orașe: industriale, industrial/agrare, turistice, acestea fiind activitățile lor de bază. În oricare dintre aceste tipuri de orașe, spațiile studiate pe baza conexiunilor topologice, vor trebui să aibă legături comode cu zona de producție, zonă care generează de cele mai multe ori, parcursul cotidian al locuitorilor.

Orașele cu profil balneo-climateric, sateliți ai altor orașe, orașe monumente istorice, centre de turism, de învățământ, se diferențiază de alte tipuri de localități cu profil economic după componența și persistența demografică, având un specific de necesități privind alcătuirea și organizarea lor.

4.2. Elemente constitutive implicate în cercetarea complexă a expansiunii orașelor

4.2.1. Relații și criterii privind delimitarea zonei periurbane a orașului

În delimitarea zonelor periurbane este necesar să se ia în considerație o gamă foarte variată de criterii bazate pe considerente economice, sociale, istorice și naturale, fie sub aspect calitativ, fie sub raport cantitativ. Indiferent de metoda aplicată în delimitarea și caracterizarea generală a zonelor periurbane se desprinde rolul determinant al unor factori (cum sunt: gradul de participare la

asigurarea cu produse alimentare perisabile sau de sezon, proporția celor care fac “naveta” pentru a lucra în oraș, conținutul turistic al unor teritorii) și rolul ajutător, influențabil, al altor factori³⁹.

Deși, după cum spunea **M. Berger**, ...”mai puțin contează limita adoptată, ea fiind în mod firesc mobilă...” și “...mai important este a sesiza unde, cum și pentru ce diferite spații se schimbă în relație cu vecinătatea unui oraș...” au existat totuși, și există, încercări de a găsi metode și criterii de delimitare a periurbanului. În acest sens cercetătorii G. Enyedi și J. Veldman, în lucrarea “*Key problems in rural settlement research and planning*” îi citează pe Beckering și Huigen care au realizat un studiu asupra schimbărilor care au loc în cadrul așezărilor rurale situate la o anumită distanță de centrele urbane polarizatoare. Ei disting patru categorii de schimbări în cadrul așezărilor rurale, după originea forțelor cauzale. În acest scop ei utilizează două dimensiuni: una economică, folosind agricultura și utilizarea terenurilor drept parametri, iar cea de-a doua spațială: regional contra extraregional. “În acest fel ei au distins: forțe regional – agricole, forțe extraregional–agricole, forțe regional–neagricole, forțe extraregionale – neagricole”. (Câdea M și Bran F., 2001, p403)

Cu ajutorul acestei clasificări, autorii au încercat să diferențieze ariile periurbane de cele rurale periferice. După opinia lor, în ariile rurale periferice schimbările își au originea în forțe regional–agricole și forțe regional–neagricole. Dacă aceste arii periurbane sunt considerate “ruralul orașului” (Bryant, 1982), ariile rurale periferice încep acolo unde se termină “spațiul navetei”.

Tipuri de relații între zona periurbană și oraș

În periurban dinamismul relațiilor funcțional – spațiale cu orașul impune interdependența dintre procesele sociale și spațiale ale părților implicate.

Delimitarea zonelor periurbane a orașelor în viziunea de sistem implică studiul integrării relațiilor de subordonare și de influențare care se stabilesc între oraș și teritoriu.

Datorită creșterii exigențelor în spațiul locuirii, a redescoperirii nevoii de afirmare, de creștere materială a locuitorilor ca persoane identificabile, cât și a “deschiderii” cadrului democratic instituționalizat, relațiile între structurile urbane și cele teritoriale se amplifică și totodată devin din ce în ce mai complexe. Are loc un fenomen de extensie a relațiilor fundamentale de apariție a

³⁹ După o idee a lui Iordan Ion, privind delimitarea zonelor periurbane ale orașelor

unor noi relaționări specifice (turismul) de multiplicare a celor ocazionale, unele devenind prioritare (formația profesională, asistență sanitară).

Așadar, dacă limita internă a spațiului periurban este clară – corespunzând cu maximă extensiune a perimetrului construit al orașului – cea externă este mai confuză, pentru stabilirea sa pornindu-se de la diferite criterii, de la rolul și caracterul relațiilor dintre zona periurbană și oraș, relațiile care au fost clasificate de geografi *J. Beaujeu Garnier* și *G. Chabot* în⁴⁰:

Relații fundamentale (esențiale sau de bază) sunt strans legate de oraș și au un caracter permanent (aprovizionarea cu produse agroalimentare sau materii prime diverse, recreerea și agrementul, deplasarea forței de muncă, etc).

Relații ocazionale (sau periodice), sunt cele orientate în mod constant spre oraș și caracterizate printr-un ritm stabil dar cu o frecvență mai redusă, având caracter ocazional, ele fiind generate de nevoia de procurare a anumitor produse inexistente sau insuficiente în zona suburbană sau folosirea unor servicii (financiar-bancare, administrative, de distracții, de cultură, de cult etc.)

Relații excepționale, sunt acelea care se petrec la un interval de timp neregulat sau întâmplător, cu largă sau improbabilă ritmicitate (spitalizare, cumpărături, turism-vizitare, manifestări politico-cetățenești, consultanță de specialitate etc.), care nu pot defini sau caracteriza noțiunea de periurban.

Criterii privind delimitarea spațiului periurban al orașului

În opinia lui *Ion Iordan*, pentru a delimita corect acest spațiu de tip periurban, este absolut “*necesar să se ia în considerare o gamă foarte variată de criterii bazate pe considerente economice, sociale, istorice și naturale, fie sub aspect calitativ, fie sub raport cantitativ*” (Iordan I., p.13). Criteriile care definesc și delimitează indirect zonele periurbane au fost grupate în: *criterii principale* – bazate pe relațiile stabilite în mod direct între oraș plus zona înconjurătoare; pe funcționalitatea teritoriului și *criterii secundare* – legate de aspectul așezărilor rurale din zonă, calitatea dotărilor tehnice, social-culturale (vezi fig. nr.10).

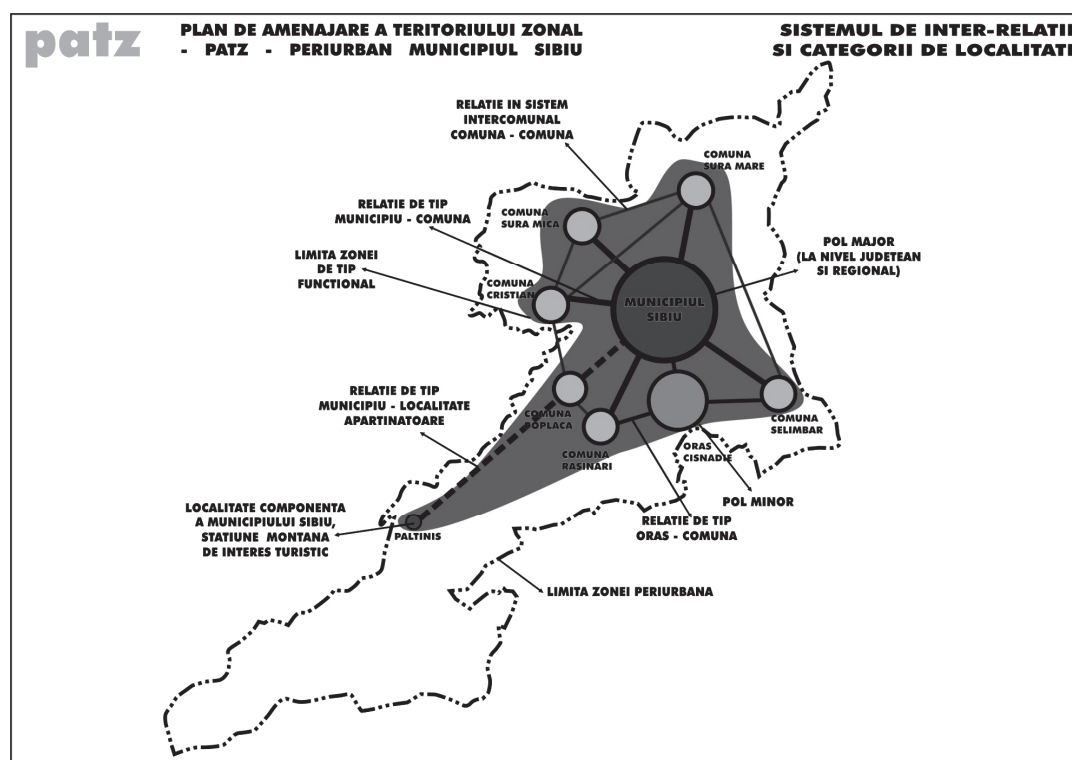
De aceea, delimitarea ariei periurbane la nivelul unui oraș de importanță națională și regională, se poate spune că are la bază următoarele:

- configurarea spațială geomorfologică majoră identificabilă;
- aria de răspândire a “resurselor” de bază pentru oraș (producția agricolă să fie reprezentată de produsele solicitate de oraș și în primul rând de legume și fructe care să fie livrate orașului);

⁴⁰ Această clasificare a fost preluată după Candea Melinda și Bran Florina, 2001, p 404.

- spațiul de răspândire a valorilor proprii toponimice, spirituale, culturale, istorice, etnografice (de la caz la caz);
- aria de răspândire a deplasărilor fundamentale, periodice, dar și excepționale (peste 80% din navetiști să aibă locul de muncă în oraș)
- tendințele de răspândire a spațiilor de cazare (așezări, stațiuni);
- să ofere condiții de dezvoltare unor unități industriale care să valorifice materia primă locală sau să descongese orașul;
- să ofere condiții favorabile de dezvoltarea rețelei comunicațiilor pe măsura cerințelor.

Figura nr. 10 – autor: urb.Veluda L. – Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) al municipiului Sibiu – Schema sistemului de relații și categorii de localități



Sursa datelor: Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) al municipiului Sibiu, studiu realizat de INCD Urbanproiect București, 2005

4.3. Concluzii

Dezvoltarea transporturilor, a tehnologiei, sunt factori care au determinat accelerarea procesului de urbanizare și în consecință extinderea accelerată a orașelor sub presiunile demografice.

Cele câteva tipuri de expansiune a așezărilor urbane prezentate arată că există o serie întreagă de constrângeri (naturale și antropice) care limitează posibilitățile de extindere a orașelor. Acestea sunt legate de căile de acces rutiere în lungul cărora se dezvoltă structura urbană, vecinătatea frontierei, calea ferată, etc. Toate aceste extinderi de orașe au în comun creșterea numărului de locuitori și a structurii urbane a orașului datorită unor dezvoltări ale rețelelor de transport și a mobilității. Prin modul său de formare, orașul atrage cele mai importante rețele de comunicație și transport din teritoriu înconjurător, rezultând astfel convergența spre centrul acestuia a unei multitudini de infrastructuri specifice. Ideea efectelor structurante ale transporturilor asupra spațiului evidențiază faptul că, deși acestea nu generează automat dezvoltarea activităților economice, au un rol amplificator asupra tendințelor existente, accelerând declinul sau creșterea zonei/regiunii.

Localizarea așezărilor urbane în teritoriu este capabilă să influențeze, de cele mai multe ori, formarea și dezvoltarea orașului și uneori temperează viitoarea extindere teritorială. Se poate forma astfel, o expansiune temperată datorită formelor de relief, care favorizează o oarecare enclavizare a așezării, fapt ce poate fi benefic pentru o mai mare concentrare a populației. Tipurile de așezări de acest tip rezultate din condițiile geografice de amplasare se vor caracteriza prin mono sau policentricitate, în funcție de distanțele de parcurs în localitate.

Pentru definirea zonelor periurbane este necesar să se ia în considerare o gamă foarte variată de criterii bazate pe considerente economice, sociale, istorice și naturale, fie sub aspect calitativ, fie sub raport cantitativ. Zona de expansiune periurbană contribuie la dinamismul relațiilor funcțional – spațiale cu orașul și impune interdependența dintre procesele sociale și spațiale ale părților implicate. Relațiile care se stabilesc între oraș și zona sa de expansiune periurbană sunt diferite, cu caracter diferit, au ritmuri diferite și se petrec la intervale de timp neregulat. Se dovedește încă o dată că pentru stabilirea limitei exacte a teritoriului în care se produc aceste fenomene și relații complexe este necesar să fie luate în calcul o gamă variată de criterii. Chiar și așa uneori limita orașului, spre exteriorul său este de multe ori confuză.

În concluzie, periurbanul este un sector în care relațiile cu orașul sunt cele mai puternice, îmbrăcând aspectele cele mai pregnante, cu o structură a economiei și activităților orientate spre “servirea” orașului. În general, periurbanul este delimitat și caracterizat prin elemente referitoare la comerț, recrutarea forței de muncă, aprovizionarea cu produse agroalimentare.

Concluzionând, se poate afirma că aria de răspândire spațială a relațiilor fundamentale și periodice duce, de regulă, la delimitarea zonei de influență a orașului. Spre deosebire de delimitarea zonei de influență, delimitarea zonei periurbane are un anumit grad de incertitudine, chiar de flexibilitate.

Studiul zonelor aferente limitei acesteia ridică probleme de vecinătate și uneori de litigii (administrative, funciare, de gestiune, manageriale, de organizare urbană). De aceea un criteriu deosebit de important, privind eventualele probleme de vecinătate, este cel legat de dorința autorităților locale, care în funcție de strategia de dezvoltare și direcțiile de cooperare în teritoriul periurban, au un “cuvânt” de spus în stabilirea delimitării acestui areal.

5. Model de analiză dinamică a limitelor expansiunii urbane

5.1. Evaluarea elementelor componente în organizarea zonei periurbane

5.1.1. Elemente de organizare a zonei periurbane a oraşului

Amenajarea teritoriului periurban

Pentru o amenajare complexă a teritoriului periurban se impune o analiză aprofundată a unui întreg sistem de elemente între care un loc de bază îl ocupă: poziția geografică, locul oraşului în ierarhia urbană a ţării, posibilitățile oferite de cadrul natural, raporturile dintre oraş şi centrele de ordin secundar din apropiere, populația şi aşezările.

Poziția centrului urban şi a spaţiului periurban faţă de coordonate geografice majore ca: interferența unor arii cu resurse complementare, convergența căilor de comunicație, existența unor puncte obligatorii de trecere a favorizat dezvoltarea mai rapidă a oraşului respectiv, multiplicarea relațiilor dintre acesta şi teritoriul din jur. Unele dintre acestea au cunoscut o evoluție accelerată devenind mari centre urbane ale ţării, conturându-şi spații periurbane tot mai extinse.

„În organizarea spaţiului periurban trebuie avute în vedere două probleme esențiale: potențialul de consum al oraşului şi caracteristicile spaţiului periurban în scopul creşterii capacității sale de producție” (Ianoş I., 1987, p.122).

Centrele urbane dezvoltate în depresiuni sau culoare depresionare (de exemplu: Suceava, Braşov, Reşita, Baia Mare, Târgu-Mureş) reprezintă spații particulare discontinui, uneori cu forme semicirculare sau alungite, datorită catenelor montane care bordează depresiunile respective. Condițiile naturale impun o anumită diferențiere funcțională a teritoriului, a sistemului de localități, a dimensiunilor şi structurii morfologice a aşezărilor.

Organizarea spațiilor periurbane constituie un domeniu actual şi de mare perspectivă atât asupra oraşului propriu-zis, cât şi a teritoriului din jur. Această problemă trebuie privită într-un context particular, generat de condițiile geografice concrete ale fiecărui spațiu periurban, şi într-unul general, determinat de organizarea cât mai adecvată a întregului teritoriu național.

În organizarea teritoriului periurban se au în vedere două aspecte esențiale:

- capacitatea de consum a orașului, reprezentată de produsele agroalimentare necesare populației, necesarul de forță de muncă și cel de materii prime și energie;
- caracteristicile zonei periurbane, privite prin prisma posibilităților de asigurare a necesităților urbane (*vezi fig. nr. 11*).

Analiza componentelor spațiului periurban (după Filipeanu A. 1994)

Pentru existența și buna funcționare a vieții, într-un teritoriu, **evaluarea cadrului natural** trebuie să cuprindă trei nivele de manifestare și semnificație – cadrul natural ca fiind:

- **mediul înconjurător**
- **sursa (resurse) pentru dezvoltarea unor activități economice**
- **suport pentru activități**, construcții și amenajări specifice locuirii, transportului, muncii, recreerii, etc.

Trebuie să se aibă în vedere cele trei funcționalități ale cadrului natural periurban: suport pentru activitățile umane, locuire, amenajări destinate recreerii.

Evaluarea componentelor fizico-geografice ale spațiului periurban va avea în vedere cele mai variate aspecte calitative și cantitative ale elementelor cadrului natural:

- Solul – indiferent de gradul de dezvoltare va rămâne o coordonată esențială a existenței și activității în periurban. Pe baza studiilor se determină: intensitatea eroziunii atât pe orizontală, cât și în adâncime; factorii de risc natural, fertilitatea solurilor erodate.
- Caracterizarea structurii geologice, a rocilor din substrat – este necesară pentru aprecierea influenței diferitelor formațiuni asupra reliefului, solului și hidrologiei, pentru localizarea zăcămintelor utile existente în teritoriul periurban, care pot orienta dezvoltarea economică a zonei și chiar a orașului vecin.
- Analiza caracteristicilor geomorfologice ale reliefului – înclinarea pantelor influențează posibilitățile de utilizare economică a terenurilor, accesibilitatea pentru mecanizarea lucrărilor agricole, localizarea și dezvoltarea vetrelor de așezări, a unităților economice.

Dacă populația zonei periurbane intervine în evoluția acestor procese și fenomene sub diferite forme, fără măsuri de organizare atent elaborate, se pot declanșa stări de dezechilibre, de degradare. *Starea de echilibru* a reliefului în zona periurbană se exprimă prin persistența uzurii de sol care îmbracă suprafața reliefului. *Degradarea reliefului* înseamnă degradarea până la dispariția păturii de alternare prin alunecări, torenți, prăbușiri, eroziune de diferite tipuri, etc.

- Apa, ca element de importanță vitală – prin cercetări pe teren, pânzele de apă freatică trebuie localizate ca adâncime, precizându-se și nivelul hidrostatic, hidrodinamic, gradul de mineralizare. O valoare și un rol aparte au izvoarele care favorizează, prin prezența lor dezvoltarea funcțiilor recreative, de agrement ale zonei periurbane. Aspecte restrictive în organizarea spațiului periurban ar putea fi considerate: poluarea puternică a mediului prin activități economice sau prin depozitarea necontrolată a deșeurilor urbane, exploatarea nerațională a unor resurse de subsol, degradarea solului, defrișări neraționale.

“Analiza cadrului natural poate releva probleme de mediu a căror rezolvare necesită nu numai o bună gestionare locală, ci chiar măsuri care să implice și administrația orașului polarizator” (Cândea M. și Bran F., 2001, p403).

Populația este componenta cea mai dinamică a spațiului geografic în general și a spațiului periurban în special și de aceea **analiza componentei demografice** este foarte importantă. Necesitatea cunoașterii populației, derivă din tripla sa ipostază:

- componenta de bază a spațiului periurban;
- factor esențial în elaborarea și realizarea programelor de dezvoltare și de organizare;
- beneficiară a realizărilor și rezultatelor obținute.

Omul prin tehnică și tehnologie, poate păstra echilibrul spațiului său îl poate reechilibra conform cerințelor proprii spațiului periurban sau nevoilor spațiului urban învecinat. Toate acestea implică o cunoaștere a populației sub toate aspectele: număr, evoluție, repartiție teritorială, structura pe grupe de vârste, structura profesională, mobilitatea teritorială, deoarece numai astfel se poate rezolva multitudinea problemelor legate de dotarea tehnico-edilitară a periurbanului.

Principalii factori de presiune în cazul populației ar putea fi considerați: creșterea șomajului, îmbătrânirea demografică, feminizarea forței de muncă, crearea unor presiuni de locuire prin aglomerarea populației în anumite zone.

Activitățile economice reprezintă o componentă de bază a periurbanului. Astfel putem distinge o serie de activități importante care pot influența arealul periurban:

- **Activitățile agricole** - dețin un loc prioritar în periurbanul unui oraș, loc justificat de furnizarea produselor necesare pentru aprovizionarea ritmică cu produse agroalimentare pentru piață sau pentru industria alimentară prelucrătoare.
- **Activitățile industriale și industria** – industria trebuie analizată ca un element de bază prin care se organizează periurbanul, care sporește eficiența economică și chiar socială a acestuia; analiza activităților industriale din periurban trebuie să acorde atenție deosebită: perspectivelor de dezvoltare a unităților, posibilităților de cooperare de reprofilare în funcție de resursele materiale și umane existente pe plan local.
- **Activitățile comerciale** – se conturează ca activități relativ noi, dezvoltate după 1990 în zona vecină orașului mare în general, la care analiza se poate opri asupra extinselor arii de depozitare și de comerț en-gros, care confirmă exurbanizarea funcției comerciale și dezvoltarea ei în periurban.

Turismul de week-end este prezent în spațiile periurbane, fiind susținut de existența unor zone de recreere și de agrement variate, ce suplinesc deficitul de spațiu verde din urban.

Relațiile funcționale și spațiile complexe din cadrul zonelor periurbane situează **infrastructura și transporturile** pe o poziție prioritară, alături de cea a resurselor

Căile de comunicație sunt componente ale spațiului care facilitează legăturile orașului cu zonele periurbane. Cele mai importante aspecte ar fi:

- tipurile de căi de comunicație existente în zonă și măsura în care satisfac nevoile sale și ale orașului;
- stabilirea gradului de accesibilitate și de fluentă a traficului;
- identificarea gradului de corelare a mijloacelor de transport în timp și spațiu;
- identificarea punctelor critice;

- analiza “platformelor” feroviare, rutiere sau aeroportuare sub aspectul localizării, accesibilității, eficienței.

O problemă specifică pentru fiecare oraș îl reprezintă transportul de mărfuri, care se desfășoară, dinspre oraș spre exterior și invers. Studiul acestui factor prioritar se corelează cu punctele de aprovizionare în teritoriu, platforme logistice de primire (încărcare-descărcare) cu înzestrare tehnică corespunzătoare, direcții și puncte de distribuție. *“Studiul organizării spațiale a transportului de persoane și mărfuri, ierarhizarea relațiilor după importanță, capacitate, ritm, este un factor de delimitare a zonei periurbane”*.(Filipeanu A., 1994, p.10) El reprezintă un domeniu specific pentru administrarea globală și pentru investire prin asociere cu sectorul comunal, privat, în acțiuni de modernizare precum: completarea rețelei de drumuri comunale, organizarea transportului în comun intercomunal, parcaje, dotări de primire în noduri de circulație periurbană (comerciale, distracții, stații servicii).

De asemenea starea și modernizarea **mijloacelor de comunicare (telefonie și telecomunicații)** poate reprezenta un factor și un potențial foarte necesar pentru activitatea de asociere, gestionare, investire, atât la nivel global, cât și la nivel local.

Analiza în ceea ce privește **echiparea tehnico-edilitară** este primordială pentru o dezvoltare corectă a zonei periurbane.

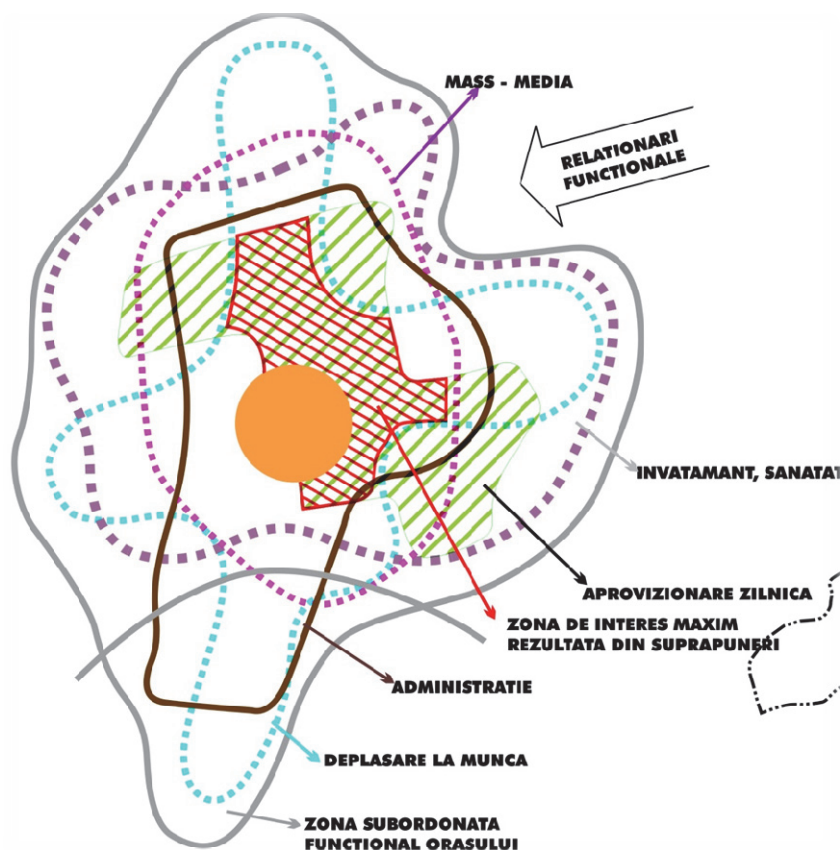
La nivelul zonelor din afara orașului problema **sortării, depozitării, reciclării deșeurilor industriale, sau a gunoiului menajer** apare ca o preocupare de prim ordin. Depozitarea deșeurilor și a gunoiului în zona periferică urbană creează probleme litigioase la nivelul U.A.T.-urilor și locuitorilor din zonă, din cauza generării a noi surse de poluare, precum și a utilizării unor terenuri afectate altor folosințe. Problema strângerii, sortării și reciclării deșeurilor reprezintă un potențial managerial de asociere, care însă nu este exploatat mai ales la nivelul U.A.T.-urilor.

Captările de apă potabilă, tratarea și protecția acestora ca și prezervarea resurselor sunt elemente esențiale de politică urbană la nivel global și local cu influență directă asupra calității locuirii din zona periurbană. Bilanțul stațiilor de epurare, ca și perspectiva structurilor de tratare și epurare a apelor uzate sunt de asemenea elemente și probleme care trebuie avute în vedere.

În domeniul **alimentării cu energie** apar o serie de probleme privind traversarea zonei periurbane de o serie de magistrale ce transportă energie (linii

de înaltă tensiune, energie termică, etc.). Este necesară o bună gestionare a cantității de energie electrică și termică în raport cu ponderea ei, cu cantitatea consumată, precum și economisirea resurselor energetice prin buna organizare.

Figura nr. 11 – autor: urb. Veluda L. – Delimitarea zonei de interes – schemă teoretică



Sursa datelor: Filipeanu Angela - Atelier de urbanism "Urbis 90", 1994
 „Studiu privind probleme ale dezvoltării urbane în teritoriu – cazul Zonelor Periurbane ale orașelor mari”

În analiza componentelor recreere, agrement, turism, întâlnim o serie de probleme, din care enumerăm:

- Absorbție în cadrul zonei, a potențialului de recreere destinată sfârșitului de săptămână
- Folosirea rațională a fondului natural-peisagistic și identificarea elementelor construite cu valoare istorică, arhitecturală, arheologică, etc.
- Păstrarea și nealterarea prin antropizare a peisajelor naturale valoroase
- Găsirea căilor de atragere a interesului la nivelul dotărilor turistice, prin diversificarea ofertei de cazare, organizare, dotare.
- Protejarea față de poluarea turistică a resurselor și valorilor naturale (rezervații științifice sau naturale, captări de apă).

Nivelul calității locuirii reprezintă de fapt indicatorul sintetic al întregii organizări din zona periurbană, el determinând **stabilitatea și atașamentul locuitorului pentru orașul, comuna ori satul său**. El definește, în final gradul de dezvoltare și calitatea ecologică a mediului înconjurător antropizat la nivelul **sistemului oraș – teritoriu – comună (sat)**.

5.2. Model de analiză dinamică multicriterială - definirea teritoriului periurban al municipiului Suceava

5.2.1. Elemente și componente specifice relevante pentru delimitarea zonei periurbane

Așa cum am văzut în prima parte a acestui capitol⁴¹, referitoare la noțiunile teoretice cu privire la organizarea zonelor periurbane, în ceea ce privește amenajarea teritoriului periurban se impune o analiză aprofundată a unui întreg sistem de elemente. În continuare va fi prezentat un exemplu concret de analiză multicriterială și criteriile ce au dus la *delimitarea zonei periurbane a municipiului Suceava*. Studiul de fundamentare privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava a făcut parte din seria studiilor de fundamentare care s-au elaborat în vederea întocmirii Planului Urbanistic General (P.U.G.) al Municipiului Suceava, de către *asocierea S.C. URBAN TEAM S.R.L. București (lider asociere) și S.C. ARHITECTURA GRAFICA DESIGN S.R.L. Suceava*, în anul 2011, din al cărei colectiv de elaborare a făcut parte și subsemnatul. Această documentație de urbanism va avea atât caracter director cât și de reglementare și va reprezenta principalul instrument de planificare operațională, constituind baza legală pentru realizarea programelor și acțiunilor de dezvoltare ale municipiului Suceava.

Sistemul de elemente analizat pentru teritoriul municipiului Suceava și împrejurimi a avut la bază o serie de criterii de ordin macro-teritorial între care un loc de baza îl ocupa: **poziția geografică** (municipiul Suceava este situat în Regiunea Nord-Est, în centrul Podișului Sucevei), locul orașului în ierarhia urbana a țării (municipiu de rang II, în rețeaua de municipii și orașe a României⁴²), posibilitățile oferite de cadrul natural (cadru natural valoros atât din punct de vedere al “peisajului” natural și cultural cât și a celui antropizat), raporturile dintre municipiu și centrele de ordin secundar din apropiere (în principal între municipiul Suceava și orașul Salcea), populația și așezările.

⁴¹ Capitolul 2 – Evaluarea elementelor componente în organizarea zonei periurbane

⁴² Conform **Legii nr. 351/2001** privind aprobarea *PATN – Secțiunea a IV-a – Rețeaua de localități*

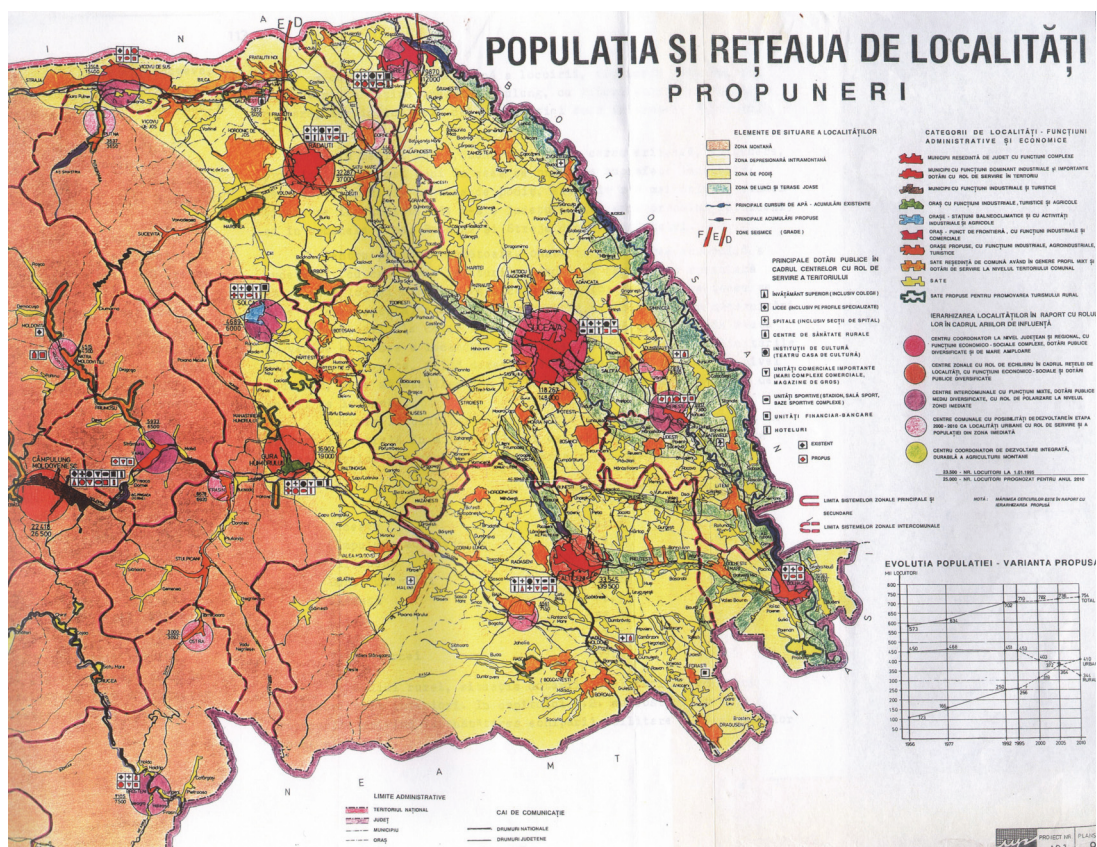
Teritoriul zonei periurbane a municipiului Suceava - ca centru urban dezvoltat în zonă de podiș – a avut din punct de vedere al formei spațiului periurban un areal particular, cu un perimetru ce s-a “adaptat” formelor de relief prezente aici, care au avut un rol important atât în dezvoltarea de-a lungul istoriei a municipiului Suceava.

Este de menționat și inițiativa locală privind realizarea unui parteneriat în zona limitrofă a municipiului Suceava, care fusese deja *propusă (înainte de elaborarea studiului)* privind constituirea **“Zonei Metropolitane Suceava”**. Aceasta a luat ființă la data de 1 decembrie 2011.

Dat fiind faptul că Suceava, fiind municipiu de rang II, nu poate avea o zonă metropolitană în adevăratul sens al cuvântului, s-a recurs la o organizare sub forma unei asocieri – Asocierea "Zona Metropolitană Suceava", care este alcătuită din municipiul Suceava și următoarele localități: orașul Salcea și comunele: Adâncata, Ipotești, Mitocu Dragomirnei, Moara, Pătrăuți, Bosanci. Comuna Șcheia, deși se învecinează cu municipiul Suceava iar teritoriile intravilane ale celor două localități sunt practic unite, nu face parte din zona metropolitană, în urma refuzului autorităților locale din Șcheia de a se asocia acestei organizări. În locul comunei Șcheia, a fost acceptată comuna Bosanci, singura localitate din zona metropolitană care nu se învecinează direct cu municipiul Suceava⁴³.

⁴³ Conform siteului <http://ro.wikipedia.org/wiki/Suceava>

Figura nr. 12 – Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Suceava - Populația și Rețeaua de localități, propuneri – delimitarea sistemelor zonale principale și secundare



Sursa datelor: Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Suceava, INCD Urbanproiect București, 1997

*Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava, a avut rolul de a stabili relațiile și criteriile de organizare în teritoriu cu localitățile adiacente municipiului Suceava având ca punct de pornire **Planul de amenajare a teritoriului județean** elaborat de Urbanproiect București, în anul 1997.*

Acest studiu a propus un areal de 18 localități aferent municipiului Suceava, așa cum este el delimitat în PATJ Suceava. Sistemul include următoarele localități: *Adâncata, Bosanci, Botoșana, Bălcăuți, Calafindești, Ciprian Porumbescu, Dărmănești, Grămești, Ipotești, Mitocu Dragomirnei, Moara, Pătrăuți, Salcea, Scheia, Stoiesti, Todirești, Zamostea, Zvoriștea*⁴⁴. (vezi fig. nr. 12)

⁴⁴ Conform **Planului de Amenajare a Teritoriului Județean Suceava (P.AT.J.)** planșa *Populația și Rețeaua de localități - Propuneri*.

Pentru buna funcționare a sistemului de relații din cadrul sistemului oraș – zonă periurbană, în delimitarea **zonei periurbane a municipiului Suceava** s-au avut în vedere **următoarele elemente și componente specifice**⁴⁵:

Zone importante de aprovizionare ale municipiului Suceava

Pentru delimitarea zonelor importante din punct de vedere al aprovizionării au fost identificate și analizate următoarele areale:

- Arii și unități de aprovizionare cu mărfuri perisabile, destinate consumului alimentar și/sau prelucrării industriale locale (pâine, ouă, lapte) se regăsesc în următoarele *unități administrativ-teritoriale*:⁴⁶ *Zvoriștea, Adâncata, Todirești, Șcheia, Dărmănești, Salcea, Moara, Suceava*;
- Areele care definesc zone cu producții performante diversificate în producția vegetală, care furnizează produse pentru consum și pentru prelucrare în industria locală se regăsesc în următoarele *UAT-uri*: *Dărmănești, Todirești, Botoșana, Ciprian Porumbescu, Adâncata, Ipotești, Bosanci*;
- Zone sau puncte situate în teritoriu având resurse naturale valoroase destinate altor activități, economice ale orașului, cum ar fi fond forestier exploatabil, zone de exploatare a unor materii prime care se prelucrează în cadrul orașului și care oferă avantajul proximității. Astfel pentru exploatarea și prelucrarea lemnului există următoarea serie de *UAT-uri* (*Zvoriștea, Pătrăuți, Todirești, Ipotești, Salcea*);
- S-a încercat să se acorde o atenție deosebită relației **resursă - depozitare – prelucrare**, valorificare mai ales în cadrul industriei cu profil alimentar, precum fabrici de prelucrare și conservare a cărnii, a peștelui, a fructelor și legumelor: *Suceava, Verești, Adâncata*;
- puncte de fabricare și îmbuteliere a băuturilor spirtoase există în orașul *Solca*.

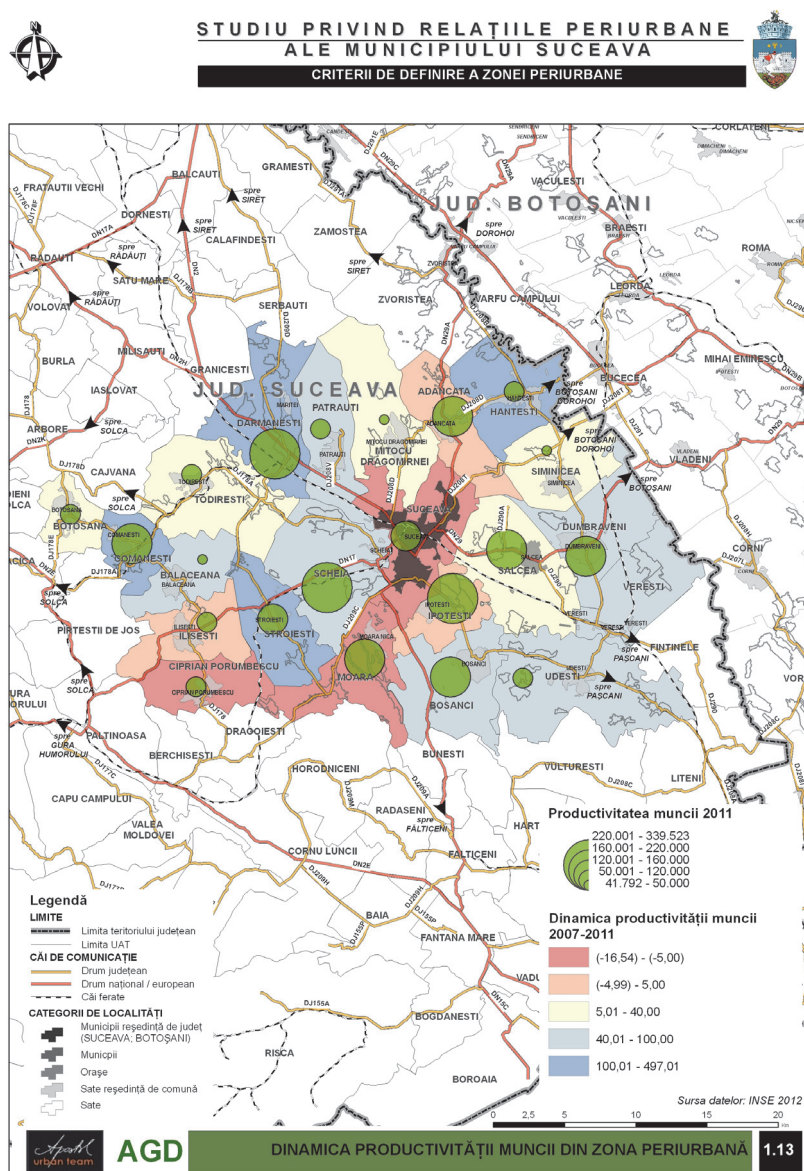
⁴⁵ Analiza componentelor spațiului periurban a fost preluată din Filipeanu Angela - Atelier de urbanism “Urbis 90”, 1994 „Studiu privind probleme ale dezvoltării urbane în teritoriu – cazul Zonelor Periurbane ale orașelor mari”, lucrare de cercetare.

⁴⁶ **unitate/unități administrativ teritorială/teritoriale** (va fi gasit în text cu prescurtarea *UAT*) care înseamnă potrivit Legii (*Lega 351/2001 privind aprobarea Planului de Amenajare a teritoriului național – Secțiunea IV – Rețeaua de localități*) totalitatea județelor, orașelor și comunelor. Unități administrativ-teritoriale de bază sunt orașele și comunele care cuprind una sau mai multe localități

Dinamica productivității muncii în zona adiacentă a municipiului Suceava arată o creștere în ceea ce privește productivitatea muncii pentru anul 2011, precum și o dinamică a productivității muncii (2007-2011) în creștere. (vezi fig. nr. 13)

Figura nr. 13 – autori: urb.Apostol D., urb.Gheorghe V.,urb.Veluda L., urb.Olteanu C. – Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava – Criteriile de definire a zonei periurbane:

Dinamica productivității muncii în zona periurbană



Sursa datelor: Reactualizarea planului urbanistic general al municipiului Suceava, Studiu de fundamente cu caracter analitic - Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava, 2011, realizat de: asocierea S.C. URBAN TEAM S.R.L. București (lider asociere) și S.C. ARHITECTURA GRAFICA DESIGN S.R.L. Suceava

Localitățile cuprinse în fenomenul de navetism⁴⁷ cotidian spre municipiul Suceava

În alegerea acestor localități s-a făcut o analiză diferențiată a rolului lor în cadrul acestei relații, în raport cu: distanța (timpul de deplasare) față de oraș, modul de deplasare, numărul de persoane implicate în activități economice în oraș, precum și proporția față de potențialul de forță de muncă existent în localitate. Rezultatele analizei au fost raportate atât la dificultățile (disfuncțiile) generate de fenomenul de navetism la nivelul orașului și a zonei periurbane în ansamblu, cât și la potențialul de dezvoltare al localității.

În acest sens, au fost semnalate fenomene diverse precum:

- orașul Salcea, situat la o distanță foarte mică (de numai 13 km.) față de municipiul Suceava, nu are încă dezvoltate activități proprii corespunzătoare profilului socio-profesional al forței de muncă locale, iar forța de muncă rămasă în oraș (număr mic de forță de muncă) generează fenomenul de navetism înspre Suceava.
- localități care dețin resurse potențiale de forță de muncă datorată creșterii numărului de populație destul de accentuat care vor putea deveni o sursă prețioasă a zonei limitrofe a municipiului Suceava, în ceea ce privește forța de muncă (Mitocul Dragomirnei, Pătrăuți, Scheia, Ipotești, Moara)
- localități cu navetism foarte mare și fără prea mari șanse de dezvoltare imediată: în partea de nord și nord-est față de municipiul Suceava (Zvoriștea, Hântești, Dumbrăveni) unde majoritatea forței de muncă face “naveta” spre Suceava.

Zone și obiective valoroase, cu relevanță pentru sistemul zonal periurban

Zonele și obiectivele valoroase care reprezintă suportul pentru odihnă, recreație și turism, cu relevanță atât pentru municipiul Suceava cât și pentru întregul sistem zonal periurban, sunt componente foarte importante privind delimitarea zonei periurbane, de care am încercat să ținem cont. Astfel s-au urmărit o serie de criterii de apreciere:

- elemente de interes peisagistic, ecologic și științific deosebit: arii și rezervații naturale (pe teritoriul UAT-urilor: **Bosanci, Moara, Adâncata, Dărmănești, Zvoriștea, Mitocu Dragomirnei, Pătrăuți**), precum și o serie zone deosebit de valoroase din punct de vedere natural și al

⁴⁷ navetism – este un tip de mișcare teritorială a populației, care constă în deplasarea de la domiciliu la locul de muncă aflat într-o altă localitate. Se poate desfășura zilnic sau mai rar, dar nu implică schimbarea definitivă a domiciliului.

oglinzilor de apă (**Bosanci, Ipotești, Salcea, Suceava, Udești, Verești**).

- elemente de cadru natural în care se desfășoară (sau se pot organiza) activități recreative periodice și ocazionale, festivaluri culturale, târguri meșteșugărești: **Zvoriștea, Mitocu Dragomirnei, Pătrăuți, Suceava**.
- elemente de patrimoniu natural, cultural, urbanistic, care pot defini trasee scurte de vizitare sau sunt situate într-un sistem turistic mai larg: este cazul localităților limitrofe municipiului Suceava (inclusiv), care beneficiază de un bogat și valoros patrimoniu arhitectural-istoric (**Mitocu Dragomirnei, Pătrăuți, Suceava, Botoșana, Șcheia, Udești**).

Zonele de importanță majoră tehnico-edilitară și energetică

- areale care conțin surse de furnizare a apei (bazine hidrologice de suprafață, de adâncime, inclusiv punctele de captare, de tratare și zona de protecție sau de restricție aferentă) cu relevarea magistrelor de aducțiune, a fronturilor de captare subterană, de regularizare a unor cursuri de apă.
- zonele extraurbane de deversare a apelor uzate (canalizare) menajere și industriale, inclusiv stațiile aferente de epurare biologică sau mecanică, zone de poluare cu ape uzate (Suceava, datorită râului Suceava)
- în mediul urban, dar mai ales în cel rural sistemele de colectare, transport și depozitare existente sunt deficitare. Sistemul de colectare selectivă a deșeurilor nu este unul generalizat. Cantitățile de deșeuri municipale reciclabile colectate și valorificate sunt scăzute și nu există stații de tratare termică a deșeurilor municipale nepericuloase etc.
- zone care cuprind surse sau instalații de interes local, situate în extraurban, pentru producerea și furnizarea energiei termice și electrice (trasee, stații de transformare, centrale termice etc.): stații de transformare sunt prezente în orașul Salcea

Zone de importanță pentru transport și trafic cu relevanță pentru zona periurbană (analiză în corelare cu teritoriul regional și național)

- zone aferente (de polarizare) a axelor majore de circulație, cu caracter de tranzit (drumuri europene, naționale, regionale, interjudețene): zona de polarizare maximă o întâlnim în jurul municipiului Suceava și parțial orașul Salcea, unde se intersectează o serie de axe de dezvoltare a rețelei de localități⁴⁸, precum și trasee interregionale și drumuri europene.

⁴⁸ Conform Planului de Amenajare a Teritoriului Județean (P.A.T.J.) Suceava

- zone aferente axelor de legătură de interes periurban
 - între resurse și zonele (punctele) prelucrătoare
 - între oraș și comune sau alte orașe aflate în influența municipiului Suceava (oraș Salcea)
 - între comunele situate în zona de relaționare directă cu municipiul Suceava (Șcheia, Pătrăuți, Mitocu Dragomirnei, Ipotești, Adâncata)
- accese și zone cuprinzând construcții și amenajări aferente: gări, aerogări, situate în zona periurbană: aerogara situată în partea de nord-est a municipiului Suceava, pe teritoriul orașului Salcea

Areale de absorbție ale populației la nivelul zonei periurbane privind alte activități

Areale culturale și de informare (mass media), având sediile în municipiul Suceava, Pătrăuți, Mitocul Dragomirnei, oraș Salcea

- teatru (municipiul Suceava)
- muzee, instituții de cercetare istorice, arheologice, etnografice – municipiul Suceava, Pătrăuți, Mitocul Dragomirnei
- biblioteca centrală (municipiul Suceava)

Areale de servire publică privind instituții administrativ-financiar-bancare, judecătorești, sociale

Arie de influență și subordonare ale unor instituții de cult (municipiul Suceava)

Arie de absorbție pentru instituii de educație, învățământ și sănătate situate în municipiul Suceava și orașul Salcea

5.2.2. Analize și criterii privind delimitarea zonei periurbane

După cum am arătat *anterior*⁴⁹, zona periurbană poate fi asimilată cu un sistem caracterizat prin existența unor elemente componente de bază: oraș, localități (comune, sate, în unele cazuri chiar așezări mai mici) și teritoriul aferent.

Relaționarea dintre municipiul Suceava și zona sa periurbană, trebuie să impună la nivelul politicilor urbane, dezvoltarea unui sistem care să poată răspunde următoarelor criterii de organizare:

- **Flexibilitate** – pentru a se putea adapta rapid la schimbări, fenomene și cerințe noi

⁴⁹ În capitolul 2: Premise istorice pentru zona periurbană privită ca un sistem de relații

- **Echilibru** – pentru a putea permite înscrierea acestui sistem (municipiu – zonă periurbană) în principiile unei dezvoltări durabile.
- **Integralitate** – pentru a putea realiza o coroborare armonioasă între spațiul natural, construit și factorul socio-economic, la diferite nivele de structurare
- **Diversificare** – pentru a permite includerea unitară a tuturor opțiunilor libere și variate cu cele organizate și coordonate.

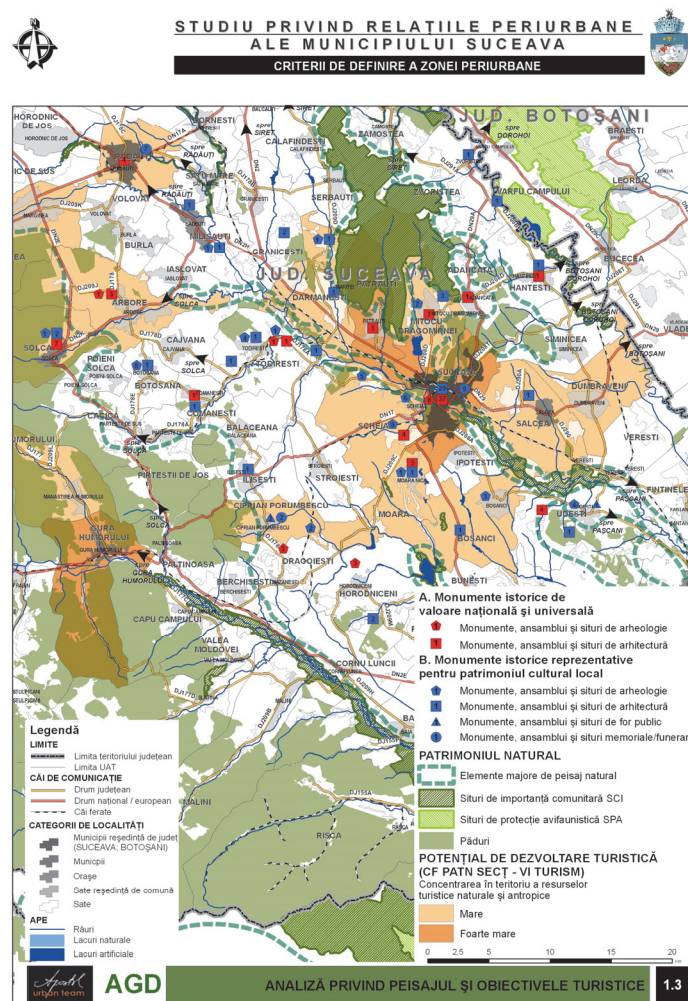
Pentru delimitarea efectivă a limitei zonei periurbane a municipiului Suceava s-au făcut o serie de analize privind componentele relevante pentru delimitarea acestui teritoriu periurban. Aceste analize, la rândul lor, au fost grupate după anumite criterii, și anume⁵⁰:

Analiză privind peisajul și obiectivele turistice (vezi fig. nr. 14)

- Criteriul “peisajului” – în care au fost identificate obiective de atractivitate pentru zona limitrofă municipiului Suceava, situate în proximitatea acesteia, în localitățile imediat limitrofe (patrimoniul natural și cultural, peisaje specifice), în vederea creării unei identități locale. Au fost luate în vedere elementele majore de peisaj natural care constituie competența distinctivă a zonei limitrofe municipiului Suceava: masive de pădure, (Pădurea - Quercetumul – Crujana, Pădurea Pătrăuți) albia majoră a râului Suceava, cu peisajul specific de luncă.
- Criteriul geografic – în care s-au urmărit arealele care delimitează zone cu trăsături fizico-geografice diverse, cu semnificație pentru zona limitrofă municipiului Suceava (zona de podiș)
- Criteriul specificităților turistice locale – a urmărit identificarea elementelor care pot alcătui zone cu specific turistic local, monumente, aferente zonei limitrofe municipiului Suceava. Aceste zone sunt importante atât pentru municipiu, cât și la scara județului, a regiunii sau chiar la scară națională (areale turistice, etnografice, monumente de arhitectură, monumente de cult, etc.)

⁵⁰ Aceste criterii de analiză au fost ilustrate grafic sub forma unor cartograme

Figura nr. 14 – urb.Apostol D., urb.Gheorghe V.,urb.Veluda L., urb.Olteanu C.
– Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava – Criteriile de definire a zonei periurbane: Analiză privind peisajul și obiectivele turistice



Sursa datelor: Reactualizarea planului urbanistic general al municipiului Suceava, Studiu de fundamentare cu caracter analitic - Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava, 2011, realizat de: asocierea S.C. URBAN TEAM S.R.L. București (lider asociere) și S.C. ARHITECTURA GRAFICA DESIGN S.R.L. Suceava

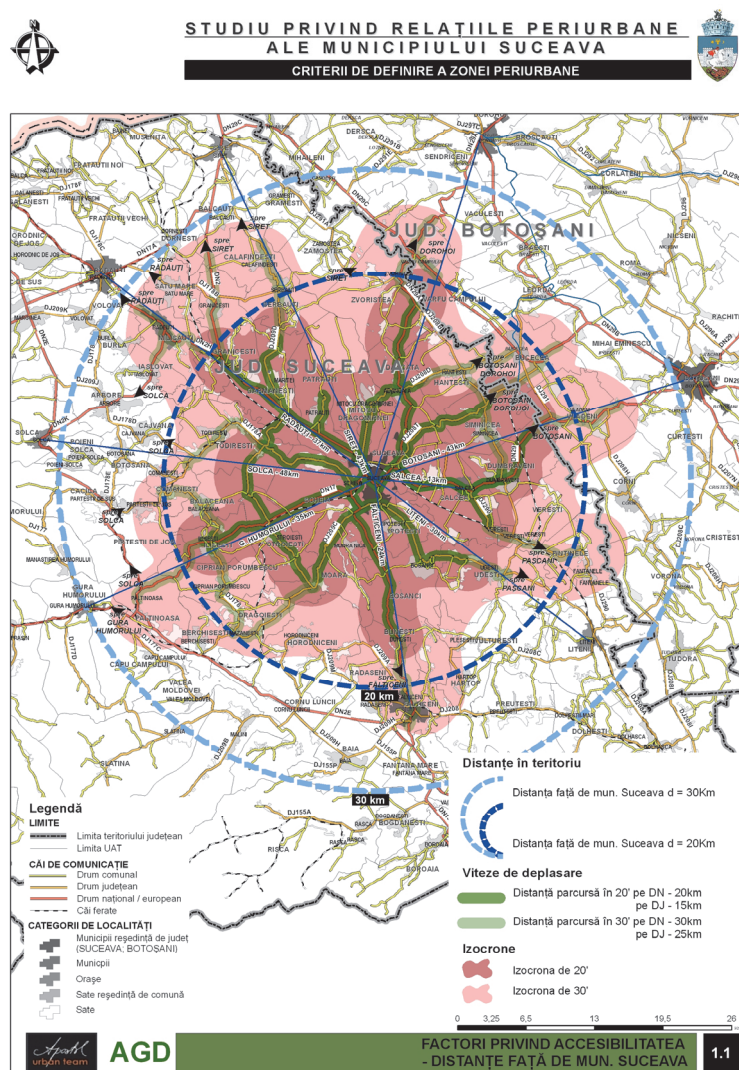
Factori privind accesibilitatea (vezi fig. nr. 15)

- Criteriul accesibilității a urmărit identificarea la nivel teritorial a unor legături coerente și facile, a unor linii de forță în teritoriu, care să asigure o serie de relații cât mai directe între localitățile limitrofe municipiului Suceava. Au fost identificate o serie de izocrone⁵¹ care arată distanța parcursă și timpul necesar în funcție de rețeaua rutieră majoră limitrofă municipiului Suceava. De asemenea este interesant de reținut că distanța

⁵¹ **Izocrone** - fenomene care se repetă la intervale de timp egale, care au o durată egală (DEX, 2009, p.528), aici termenul este folosit în sensul de linie care unește punctele egal depărtate în timp de un punct dat.

din municipiul Suceava la principalele centre urbane vecine este de aproximativ 35 – 40 de km, fapt pozitiv dacă ne gândim la timpul scurt parcurs între orașe vecine.

Figura nr. 15 – urb.Apostol D., urb.Gheorghe V.,urb.Veluda L., urb.Olteanu C.
– Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava
– Criteriile de definire a zonei periurbane: Factorii privind accesibilitatea – distanțe față de municipiul Suceava

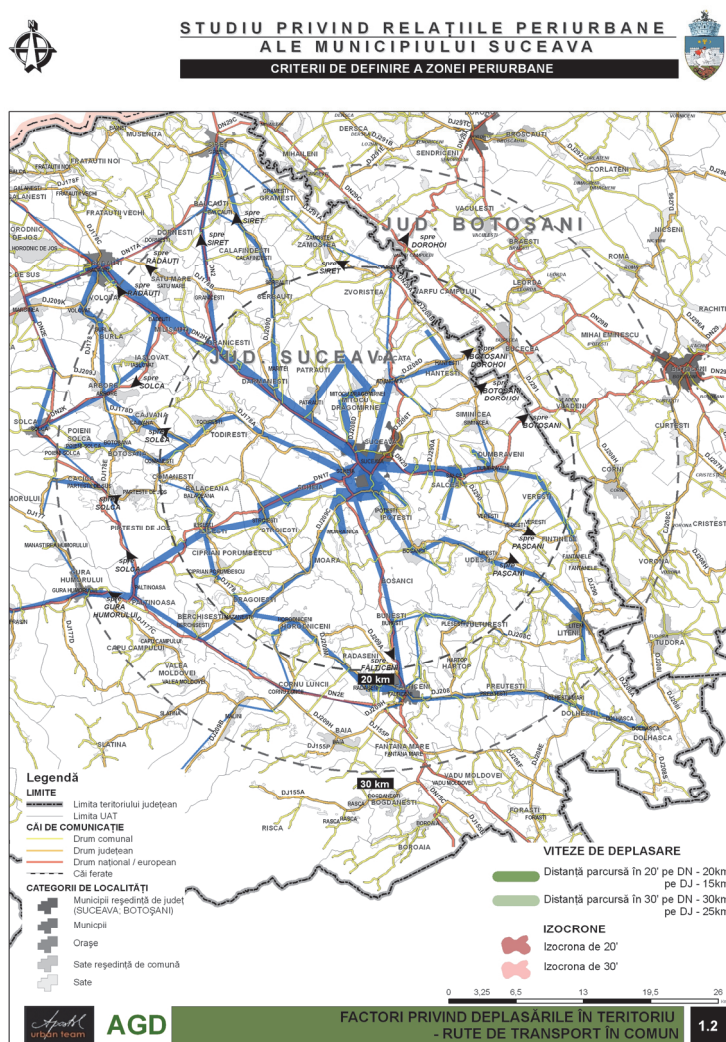


Sursa datelor: Reactualizarea planului urbanistic general al municipiului Suceava, Studiu de fundamente cu caracter analitic - Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava, 2011, realizat de: asocieria S.C. URBAN TEAM S.R.L. București (lider asociere) și S.C. ARHITECTURA GRAFICA DESIGN S.R.L. Suceava

Factori privind deplasările în teritoriu – rute de transport în comun (vezi fig. nr. 16)

- Criteriul deplasărilor – a urmărit identificarea existenței unui sistem de transport public, intercomunal, interjudețean și regional pentru zonele cu utilizare periodică, ocazională și excepțională în relația cu zona limitrofă municipiului Suceava (în special pentru transportarea forței de muncă dinspre localitățile de origine spre municipiul Suceava, în ceea ce numim fenomenul de “navetism”)

Figura nr. 16 – *urb. Apostol D., urb. Gheorghe V., urb. Veluda L., urb. Olteanu C. – Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava – Criteriile de definire a zonei periurbane: Factori privind deplasările în teritoriu – rute de transport în comun*



Sursa datelor: Reactualizarea planului urbanistic general al municipiului Suceava, Studiu de fundamentare cu caracter analitic - Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava, 2011, realizat de: asocieria S.C. URBAN TEAM S.R.L. București (lider asociere) și S.C. ARHITECTURA GRAFICA DESIGN S.R.L. Suceava

- Deplasările la nivelul teritoriului limitrof municipiului Suceava determină areale care definesc zone cu utilizare ritmică și constantă: de interes pentru zona limitrofă municipiului Suceava (interes prioritar), sau de interes pentru comune.

Raze de influență urbană și cooperarea unităților administrativ-teritoriale (vezi fig. nr. 17)

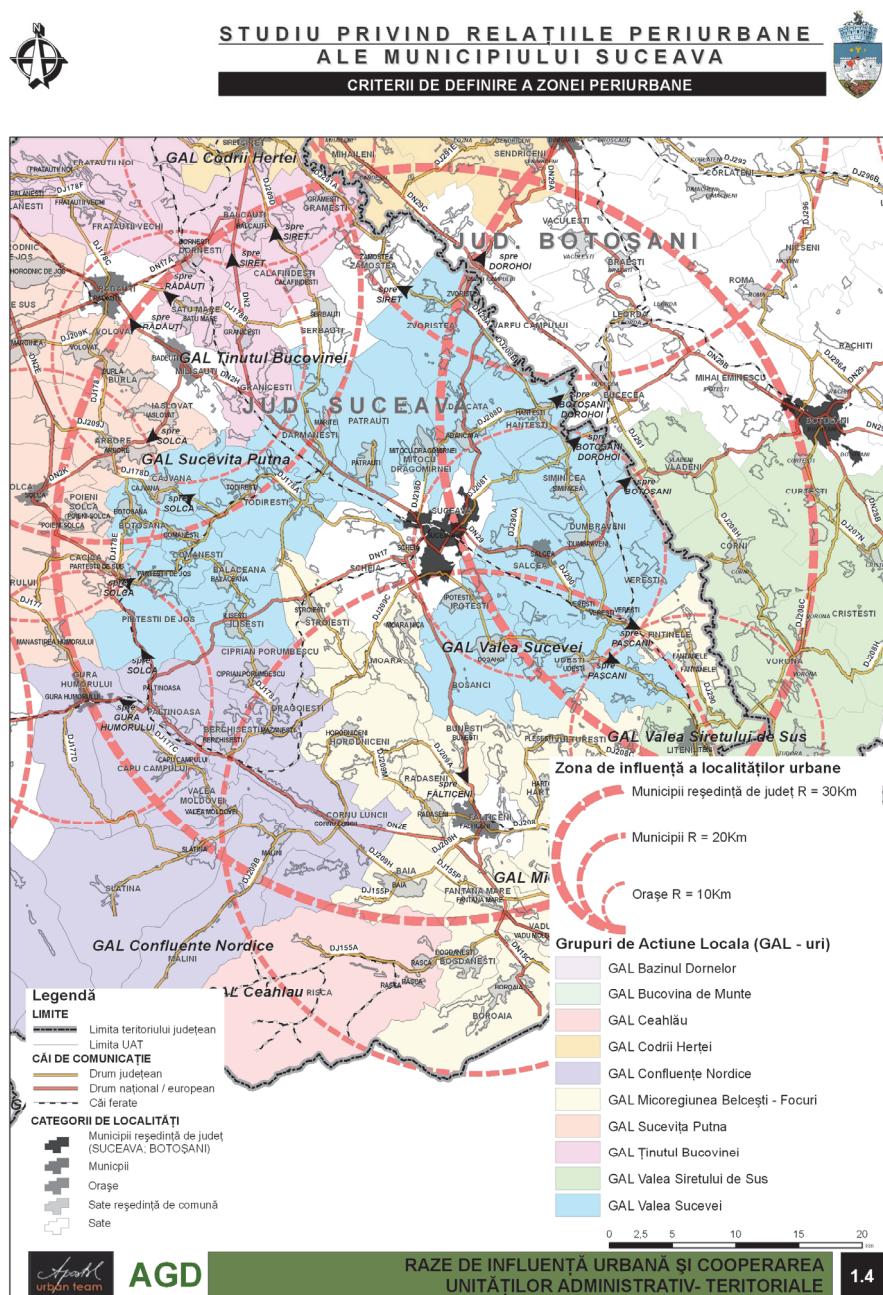
- Criteriul administrativ a urmărit delimitarea teritoriului zonei periurbane a municipiului Suceava, pe granițe de unități administrativ-teritoriale limitrofe acestuia, pentru a putea face posibilă gestionarea acestora mai ușor.
- Criteriul cooperării – a urmărit să delimiteze areale care să cuprindă U.A.T.-uri care să aibă o serie de politici de dezvoltare comune, programe sau proiecte derulate în comun (Grupurile de Acțiune Locală). Grupurile de Acțiune Locală sunt entități ce reprezintă parteneriate public – private, constituite din reprezentanți ai sectorului public, privat și civil, desemnați dintr-un teritoriu rural omogen, care vor trebui să îndeplinească o serie de cerințe privind componența, teritoriul acoperit și care vor implementa o strategie integrată pentru dezvoltarea teritoriului⁵².
- Criteriul administrării – a urmărit existența unor arii strategice a unor localități cu infrastructură administrată în comun (este vorba de aeroportul „Ștefan cel Mare” Suceava, situat pe teritoriul orașului Salcea).
- Criteriul dezvoltării – a încercat să urmărească areale de influență⁵³ care să cuprindă localități urbane limitrofe municipiului Suceava cu importanță în dezvoltarea economico-socială locală și/sau regională. Este de remarcat aici, la nivel regional, influența puternică a celui alt municipiu reședință de județ de rang II – Botoșani – care împreună cu municipiul Suceava creează în această zonă a țării premisele unei dezvoltări de tip sistem urban. De asemenea întâlnim arii de influență cu radieră mai scăzută în teritoriu, caracteristice municipiilor de rang II (Rădăuți, Fălticeni, Dorohoi) precum și influențe locale, nesemnificative la nivel județean/regional, la orașele de rang III (Salcea, Gura Humorului).
- Deschiderea pentru cooperare a autorităților locale – este o problemă

⁵² Agenția de Plăți pentru Dezvoltare Rurală și Pescuit - Ghidul solicitantului „Implementarea proiectelor de cooperare”. Măsura 421 - Agenția de Plăți pentru Dezvoltare Rurală și Pescuit

⁵³ Conform Legii 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități

foarte importantă, deoarece delimitarea zonei periurbane trebuie să țină seama de planul și strategia locală de dezvoltare, precum și de orientările și interesul pentru dezvoltarea echilibrată a tuturor U.A.T.-urilor cuprinse în acest areal periurban.

Figura nr. 17 – urb.Apostol D., urb.Gheorghe V.,urb.Veluda L., urb.Olteanu C. – Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava – Criteriile de definire a zonei periurbane: Raze de influență urbană și cooperarea unităților administrativ-teritoriale

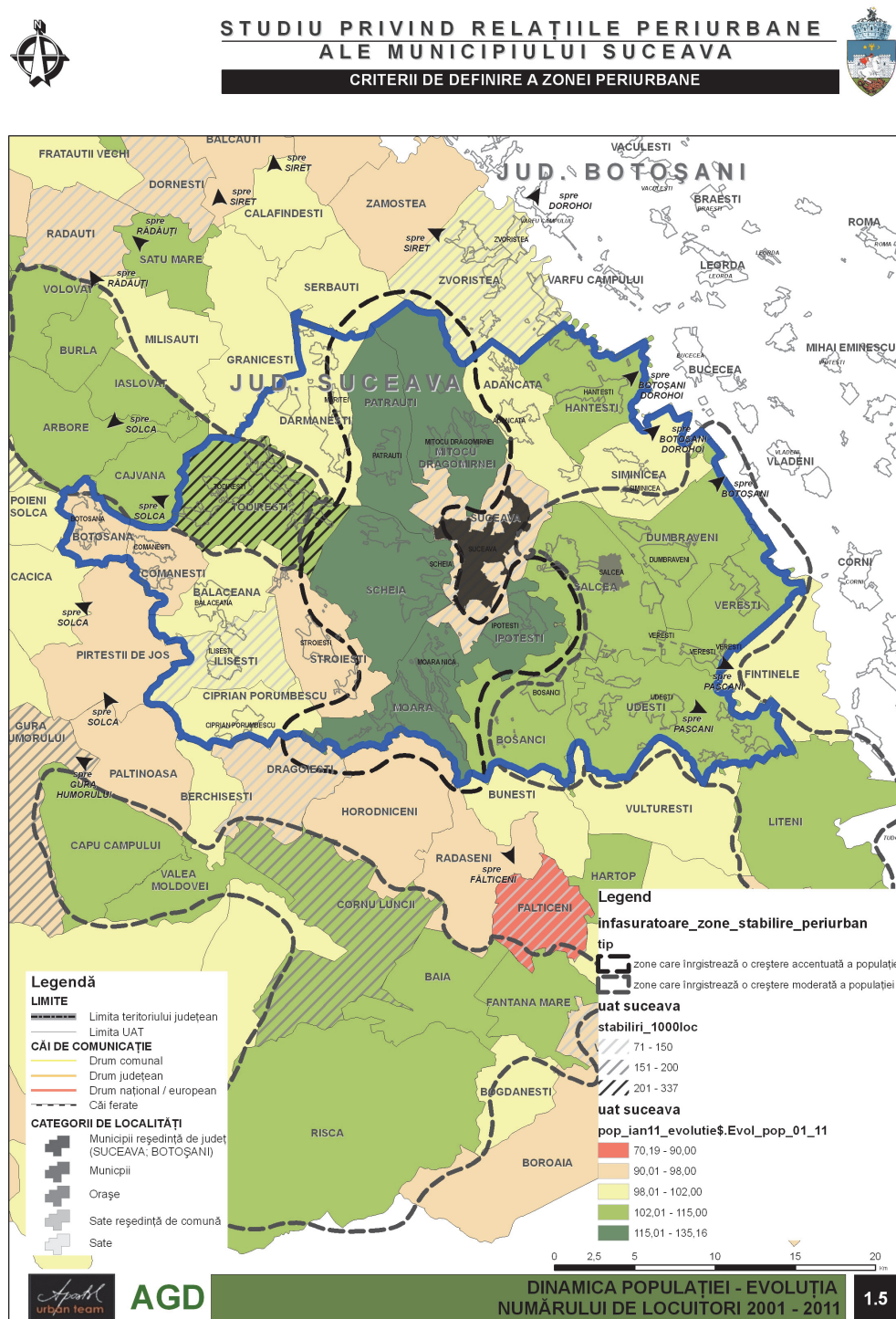


Sursa datelor: Reactualizarea planului urbanistic general al municipiului Suceava, Studiu de fundamentare cu caracter analitic - Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava, 2011, realizat de: asocierea S.C. URBAN TEAM S.R.L. București (lider asociere) și S.C. ARHITECTURA GRAFICA DESIGN S.R.L. Suceava

Analiză privind dinamica demografică (vezi fig. nr. 18)

- Criteriul demografic – a urmărit tendințele actuale demografice privind creșteri ale numărului populației stabilită în mediul rural care se concentrează în principal în jurul municipiului Suceava. Este interesant de semnalat că această concentrare a populației în partea de vest a municipiului Suceava (Mitocul Dragomirnei, Pătrăuți, Șcheia, Moara și Ipotești) poate reprezenta o premisă pentru viitoare dezvoltări de activități economice.
- Criteriul evoluției – a urmărit evoluția populației în intervalul 2001 – 2011 precum și zone cu stabiliri de populație semnificative aflate de asemenea în partea de vest a municipiului Suceava, în comunele Ilisești și mai ales Todirești (vest)

Figura nr. 18 – urb.Apostol D., urb.Gheorghe V.,urb.Veluda L., urb.Olteanu C. – Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava – Criteriile de definire a zonei periurbane: Dinamica populației – evoluția numărului de locuitori (perioada 2001-2011)



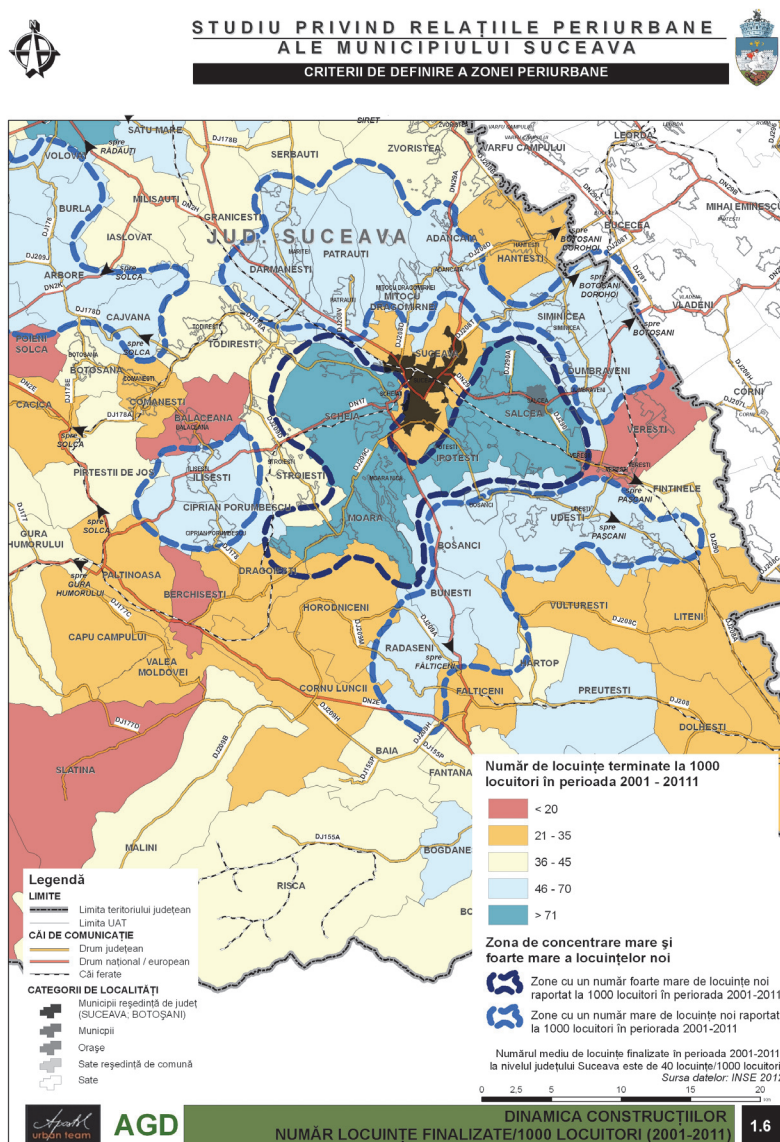
Sursa datelor: Reactualizarea planului urbanistic general al municipiului Suceava, Studiu de fundamentare cu caracter analitic - Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava, 2011, realizat de: asocieria S.C. URBAN TEAM S.R.L. București (lider asociere) și S.C. ARHITECTURA GRAFICA DESIGN S.R.L. Suceava

Tendințe de dinamică imobiliară (vezi fig. nr. 19)

- Criteriul imobiliar - a urmărit în principal tendința de dezvoltare actuală a pieței imobiliare, unde se poate remarca o creștere semnificativă în ceea ce privește construcția de locuințe noi raportată la 1000 de locuitori în jurul municipiului Suceava. Arealul din care fac parte UAT-urile Șcheia, Moara, Ipotești cu creștere de locuințe este oarecum similar cu zona unde s-au sesizat creșteri de populație, singura excepție fiind orașul Salcea, unde nu există creșteri demografice. De asemenea în zona de nord a municipiului remarcăm un areal cu creștere moderată a construcțiilor de locuințe noi raportată la 1000 de locuitori: Dărmănești, Pătrăuți, Mitocul Dragomirnei, Adâncata, Simnicea și Dumbrăveni. Localitățile din aceste zone de dezvoltare imobiliară înregistrează și un număr semnificativ de autorizații de construire și locuințe finalizate, semn că dezvoltarea capătă aici noi valențe cu implicații în dezvoltarea viitoare a municipiului Suceava.

Figura nr. 19 – urb. Apostol D., urb. Gheorghe V., urb. Veluda L., urb. Olteanu C. – Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava – Criteriile de definire a zonei periurbane:

Dinamica construcțiilor – număr de locuințe finalizate/1000 locuitori (perioada 2001-2011)



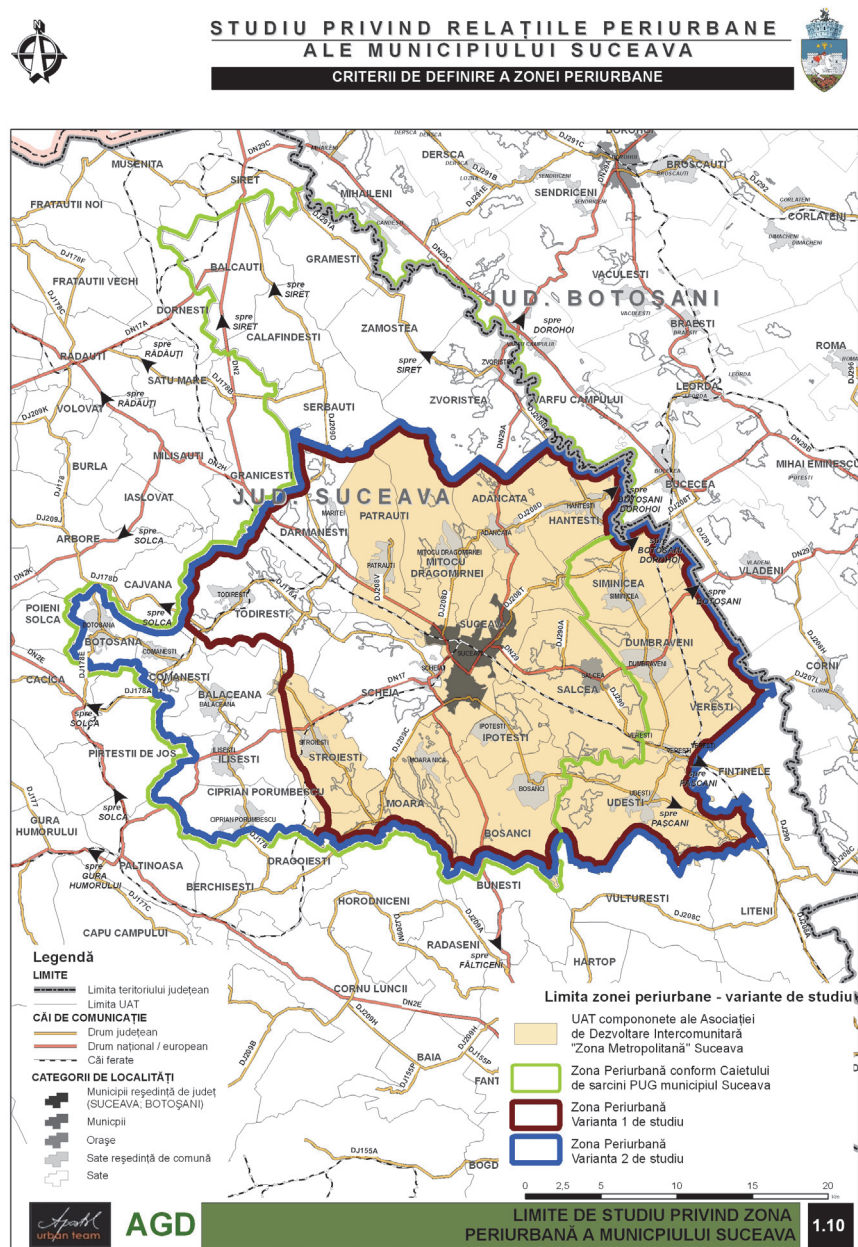
Sursa datelor: Reactualizarea planului urbanistic general al municipiului Suceava, Studiu de fundamentare cu caracter analitic - Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava, 2011, realizat de: asocierea S.C. URBAN TEAM S.R.L. București (lider asociere) și S.C. ARHITECTURA GRAFICA DESIGN S.R.L. Suceava

5.2.3. Componentele administrativ-teritoriale a zonei periurbane a municipiului Suceava

În urma acestor analize multicriteriale și a cumulării tuturor acestor criterii, precum și din discuția purtată privitor la delimitarea zonei limitrofe municipiului Suceava, cu autoritățile locale a reieșit că zona periurbană a municipiului Suceava are o suprafață de aproximativ 1.217 de km², o populație

de aproximativ 216.000 locuitori⁵⁴ și cuprinde un număr de 22 de U.A.T.-uri componente, din care un municipiu – Suceava și un oraș – Salcea. (vezi fig. nr.20)

Figura nr. 20 – urb.Apostol D., urb.Gheorghe V.,urb.Veluda L., urb.Olteanu C. – Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava – Criteriile de definire a zonei periurbane: Variante privind limitele de studiu a zonei periurbane a municipiului Suceava



Sursa datelor: Reactualizarea planului urbanistic general al municipiului Suceava, Studiu de fundamente cu caracter analitic - Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava, 2011, realizat de: asocieria S.C. URBAN TEAM S.R.L. București (lider asocierie) și S.C. ARHITECTURA GRAFICA DESIGN S.R.L. Suceava

⁵⁴ Conform Institutului Național de Statistică, anul 2012

Structura pe tipuri de localități a zonei periurbane s-a realizat pe baza registrului SIRUTA (Sistemul Informatic al Registrului Unităților Administrative Teritoriale). Sunt puse în evidență cele două categorii principale de localități, respectiv localitățile urbane și cele rurale, definite, conform Legii nr. 351/2001, ca fiind:

- **localitatea urbană** – localitate în care majoritatea resurselor de muncă este ocupată în activități neagricole, cu un nivel diversificat de dotare și echipare, exercitând o influență socio-economică constantă și semnificativă asupra zonei înconjurătoare;

- **localitatea rurală** – localitate în care:

- a) majoritatea forței de muncă se află concentrată în agricultură, silvicultură, pescuit, oferind un mod special și viabil de viață locuitorilor săi, și care prin politicile de modernizare își va păstra și în perspectivă specificul rural;

- b) majoritatea forței de muncă se află în alte domenii decât cele agricole, silvice, piscicole, dar care oferă o dotare insuficientă necesară pentru declararea ei ca oraș, și care, prin politicile de modernizare, va putea evolua spre localitățile de tip urban (*vezi tabelul. nr. 2*).

Localitățile urbane cuprind localități componente, definite ca „așezări umane cu populație urbană constituind o categorie social-teritorială complexă” sau „aglomerări de case și construcții gospodărești anexe mai dezvoltate din punct de vedere edilitar-gospodăresc”. Localitățile componente în care își au sediul organele de conducere administrativă ale municipiului sau orașului sunt localități componente reședință ale municipiului, respectiv orașului.

Localitatea rurală este denumită sat și poate aparține, din punct de vedere administrativ, atât comunelor cât și municipiilor sau orașelor. Satele în care își au sediul organele de conducere administrativă ale comunei sunt numite sate-reședință de comună.

Tabelul nr. 2 - *Unitățile administrativ teritoriale (UAT) și localitățile componente din cadrul periurbanului municipiului Suceava*

Nr. crt.	Denumire unitate administrativ teritorială (UAT)	Localități componente	Număr de localități în UAT
1	Municipiul Suceava	Suceava	1
2	Orașul Salcea	Salcea, Mereni, Plopeni, Prelipca, Văratec	5
3	Comuna Adâncata	Adâncata, Călugăreni, Fetești	3
4	Comuna Bălăceana	Bălăceana	1
5	Comuna Bosanci	Bosanci, Cumpărătura	2
6	Comuna Botoșana	Botoșana	1
7	Comuna Ciprian Porumbescu	Ciprian Porumbescu	1
8	Comuna Comănești	Comănești, Humoreni	2
9	Comuna Dârmanești	Măriței, Călinești, Călinești-Vasilache, Dănila, Dârmanești, Mărițea Mică	6
10	Comuna Dumbrăveni	Dumbrăveni, Sălăgeni	2
11	Comuna Hănțești	Arțari, Berești, Hănțești	3
12	Comuna Ilișești	Ilișești, Brașca	2
13	Comuna Ipotești	Ipotești, Lisaura, Tișăuți	3
14	Comuna Mitocu Dragomirnei	Mitocu Dragomirnei, Dragomirna, Lipoveni, Mitocași	4
15	Comuna Moara	Moara Nica, Bulai, Frumoasa, Groapa Vlădichii, Liteni, Moara Carp, Vornicenii Mari, Vornicenii Mici	8
16	Comuna Pătrăuți	Pătrăuți	1
17	Comuna Șcheia	Șcheia, Florinta, Mihoveni, Sfântu Ilie, Trei Movile	5
18	Comuna Siminicea	Siminicea, Grigorești	2
19	Comuna Stroiești	Stroiești, Vâlcelele, Zaharești	3
20	Comuna Todirești	Todirești, Costâna, Părhăuți, Sârghiești, Soloneț	5
21	Comuna Udești	Udești, Chilișeni, Luncușoara, Mănăstioara, Plăvălari, Poieni-Suceava, Racova, Reuseni, Rușii-Mănăstioara, Securiceni, Știrbăț	11
22	Comuna Verești	Verești, Bursuceni, Corocăiești, Hancea	4
TOTAL			75

Sursa – prelucrare după Institutul Național de Statistică SIRUTA 2012

În mod evident, în structura pe tipuri de localități, centrul polarizator al zonei periurbane este municipiul Suceava, care este o așezare urbană de importanță interjudețeană, cu funcții complexe, constituite în principal din activități ale sectoarelor secundare și terțiare. Specializarea municipiului este industria, peste care, în ultima vreme, se suprapun activități comerciale și servicii. Principalele ramuri industriale prezente sunt: industria construcțiilor de mașini, industria chimică, industria prelucrării lemnului, industria textilă, industria pielăriei, industria alimentară. Municipiul concentrează dotări publice de interes teritorial: unități de învățământ superior și mediu, unități de ocrotire a sănătății (spitale, clinici), unități de cultură (teatre, case de cultură), unități bancare, unități de cazare.

Salcea, oraș de mărime mică, reprezintă un centru de importanță locală, situându-se în zona de influență a municipiului Suceava.

Majoritatea localităților din zona periurbană au acces imediat la un drum național sau județean, fapt ce le facilitează accesul în municipiul Suceava. Acestea se află la o distanță corespunzătoare în timp de maxim 20-30 minute față de centrul polarizator. Astfel, localitățile zonei periurbane se află la o rază de maxim 20km corespunzătoare unei deplasări în timp de maxim 30 minute. În schimb, în contextul în care vor crește interacțiunile nu doar periferie – centru, ci și între diferitele localități componente ale zonei periurbane, se conturează nevoia de legături rapide în interiorul zonei care să evite traversarea municipiului. În acest sens, sesizăm lipsa unei variante ocolitoare corespunzătoare.

Utilizarea unui singur tip de transport – cel rutier – poate genera întârzieri mari în timpul deplasării, de aceea se simte nevoia de dezvoltare a unui sistem de transport în comun pe cale ferată, la nivel periurban (de ex: metrou ușor).

5.2.4. Considerente privind zona periurbană a municipiului Suceava

În concluzie, la nivelul zonei periurbane se conturează nevoia identificării unor centrii secundari, care să ajute la descărcarea presiunii exercitate asupra centrului principal (municipiul Suceava) și care să preia o parte din funcțiile acestuia. Acești potențiali centrii ar putea fi: orașul Salcea, – care poate prelua funcții de producție și servicii, Mitocul Dragomirnei, Pătrăuți, în jurul cărora s-ar putea dezvolta funcțiuni de recreere și turism de sfârșit de săptămână care să răspundă nevoilor la nivel periurban. De asemenea comunele Șcheia și Moara pot prelua o parte din presiunea asupra investițiilor imobiliare exercitate în municipiul Suceava, astfel încât la nivelul zonei periurbane să existe rezerve de

teren pentru dezvoltare imobiliară și construcții.

Pentru o mai bună relaționare între acești centrii va fi nevoie să se dezvolte o rețea de căi de comunicație la standarde cât mai ridicate.

În sprijinul dezvoltării municipiului Suceava și a zonei sale periurbane, putem afirma că situarea fizico-geografică este un avantaj ce trebuie foarte bine speculat în raport cu dezvoltarea periurbană și, mai ales, în ceea ce privește cooperarea transfrontalieră. Poziția județului Suceava și implicit a zonei limitrofe periurbane, în context european ilustrează poziția excentrică și de graniță, la limita de răsărit a Uniunii Europene, ce poate fi un element cheie pentru dezvoltarea ulterioară a arealului periurban.

Potențialul zonei limitrofe municipiului Suceava este foarte pronunțat datorita porților regionale care există în aceasta zonă. Astfel, aeroportul existent în zona orașului Salcea, conform P.A.T.N. va putea fi un element important în dezvoltarea arealului periurban având un real potențial de dezvoltare cu valențe de intermodalitate (coroborat cu căile rutiere existente și propuse, calea ferată precum). Aeroportul Internațional „Stefan cel Mare” – Suceava este și ar putea deveni în viitor unul din elementele majore de infrastructură aeriană din zonă, de acesta beneficiind atât municipiul Suceava cât și municipiul Botoșani. Distanța relativ mică dintre cele două municipii (aprox. 40 km.) a făcut ca de-a lungul timpului aceasta zona să devină o importantă concentrare de populație la nivel național/regional⁵⁵ (aproximativ 485.000 locuitori) precum și o zonă situată la granița Uniunii Europene.

Formarea unei arii de cooperare/competiție Suceava - Botoșani este rezultatul unei evoluții naturale, cele două orașe reușind să polarizeze în timp același spațiu geografic. În ciuda unei competiții, la nivel local, cele două structuri urbane sunt „condamnate” să coopereze la nivel regional în vederea amplificării și redistribuirii dezvoltării în rețeaua policentrică subordonată.

Așadar, dualitatea urbană de tip bipolar Suceava – Botoșani, prin poziția sa geografică deosebit de favorabilă, constituie un punct nodal în sistemul de comunicații, deosebit de important, ceea ce poate contribui decisiv la dezvoltarea economico-socială actuală și viitoare a zonei de nord-est a României.

⁵⁵ **Aria bi-polară Suceava – Botoșani** ce însumează o populație de aproximativ **485 mii locuitori** ar putea fi între primele aglomerări urbane ale țării, după capitală (aproximativ 2 milioane locuitori) și singurul sistem urban legiferat în România, Brăila – Galați (aproximativ 540 mii locuitori)

5.3. Concluzii

Pentru o amenajare complexă a teritoriului periurban am văzut că se impune o analiză aprofundată a unui întreg sistem de elemente între care un loc de bază îl ocupă: poziția geografică, locul orașului în ierarhia urbană a țării, posibilitățile oferite de cadrul natural, raporturile dintre oraș și centrele de ordin secundar din apropiere, populația și așezările.

Spațiul de expansiune al orașului va avea pentru existența și buna funcționare a sa, într-un teritoriu, o serie de componente fără de care nu poate exista, fără care nu se poate dezvolta coerent și echilibrat.

Evaluarea componentelor *fizico-geografice* ale spațiului periurban va avea în vedere cele mai variate aspecte calitative și cantitative ale elementelor cadrului natural.

Populația este componenta cea mai dinamică a spațiului geografic în general și a spațiului periurban în special și de aceea *analiza componentei demografice* este foarte importantă. Omul prin tehnică și tehnologie, poate păstra echilibrul spațiului său îl poate reechilibra conform cerințelor proprii spațiului periurban sau nevoilor spațiului urban învecinat, dar cu respectarea principiilor dezvoltării durabile.

Activitățile economice reprezintă de asemenea, o componentă de bază a spațiului de tip periurban care printr-o serie de activități specifice influențează arealul, uneori chiar depășind și aceste limite. Turismul este prezent în spațiile periurbane, fiind susținut de existența unor zone de recreere și de agrement variate.

Relațiile funcționale și spațiile complexe din cadrul zonelor periurbane situează *infrastructura și transporturile* pe o poziție prioritară, alături de cea a resurselor. O problemă specifică pentru fiecare oraș îl reprezintă transportul de mărfuri și persoane, care se desfășoară, dinspre oraș spre exterior și invers. Prin planificarea strategică spațială se pot amplifica investițiile în infrastructură de natură să stimuleze creșterea mobilității într-un anumit areal, după cum vom putea vedea în *partea a-III-a* a lucrării.

Analize precum cea a *echipării tehnico-edilitare*, a *captărilor de apă potabilă*, a *alimentării cu energie* reprezintă elemente esențiale de politică urbană la nivel global și local cu influență directă asupra calității locuirii (și nu numai) din zona periurbană.

Nivelul calității locuirii reprezintă de fapt indicatorul sintetic al întregii organizări din zona periurbană, el determinând stabilitatea și atașamentul

locuitorului pentru orașul sau comuna sa. El definește, în final gradul de dezvoltare și calitatea ecologică a mediului înconjurător antropizat la nivelul sistemului teritorial oraș – teritoriu – comună (sat).

Pentru înțelegerea și ilustrarea practică a noțiunilor teoretice din acest capitol a fost ales un exemplu concret al unei documentații de urbanism pe care au fost aplicate practic aceste noțiuni. Exemplul de analiză multicriterială și criteriile ce au dus la *delimitarea zonei periurbane a municipiului Suceava s-a realizat* în vederea întocmirii Studiului de fundamentare al Planului Urbanistic General (P.U.G.) al Municipiului Suceava, la care autorul cercetării a contribuit. Studiul, căci despre el este vorba, a avut rolul de a stabili relațiile și criteriile de organizare în teritoriu cu localitățile adiacente municipiului Suceava și de a propune un areal de dezvoltare a expansiunii la nivelul aglomerației urbane Suceava.

În urma acestor analize multicriteriale și a cumulării tuturor acestor criterii a reieșit că zona periurbană a municipiului Suceava are o suprafață de aproximativ 1.217 de km²., o populație de aproximativ 216.000 locuitori⁵⁶ și cuprinde un număr de 22 de U.A.T.-uri componente, din care un municipiu (Suceava) și un oraș (Salcea).

La nivelul zonei periurbane se conturează nevoia identificării unor centrii secundari, care să ajute la descărcarea presiunii exercitate asupra centrului principal (municipiul Suceava) și care să preia o parte din funcțiile acestuia. Acești potențiali centrii ar putea fi: orașul Salcea, – care poate prelua funcții de producție și servicii, Mitocul Dragomirnei, Pătrăuți, în jurul cărora s-ar putea dezvolta funcțiuni de recreere și turism de sfârșit de săptămână care să răspundă nevoilor la nivel periurban.

În sprijinul dezvoltării municipiului Suceava și a zonei sale periurbane, putem afirma că situarea fizico-geografică este un avantaj ce trebuie foarte bine speculat în raport cu dezvoltarea periurbană și mai ales, în ceea ce privește cooperarea regională și transfrontalieră.

Precizări privind studiul prezentat: Acest capitol se bazează și cuprinde o serie de date și informații, precum anumite planșe și cartograme realizate în urma derulării documentației Reactualizarea Planului Urbanistic General al Municipiului Suceava - Studiu de fundamentare cu caracter analitic – Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava

⁵⁶ Conform Institutului Național de Statistică (INS), anul 2012

P a r t e a III
Documentații elaborate și elemente
metodologice comparative
a patru studii de caz privind
expansiunea urbană în România

6.Spațiul periurban componentă a orașului contemporan durabil

6.1. Noțiunea de spațiu – abordare și delimitare

De-a lungul istoriei, fie ea că este mai recentă sau mai îndepărtată, întâlnim două mari categorii semantice, care au influențat și vor influența și pe viitor modul de însușire antropic al mediului: omul și spațiul său înconjurător⁵⁷. Spațiul⁵⁸ – căci despre el vom vorbi în continuare – este de fapt, tot ce ține de mediul înconjurător. Spațiul în care locuim („locuirea este modul în care muritorii sunt pe pământ” Heidegger,1995, p.179) este pliat în două: ce este și cum este perceput el ca fenomen. Astfel, putem vorbi despre spațiul propriu zis și ne amintim de la Heidegger că nu este vorba despre *spatium* ci de *raum*, de loc⁵⁹, de pământul care se propune în operă sau despre ansamblul operei lui Christian Norberg-Schulz, la care spațiul este „organizarea tridimensională a elementelor care compun un loc”. Acest studiu își propune să pună în discuție spațiul ca fiind suprafața, întinderea dintre spațiul urban (cel al orașului) și cel rural (care începe acolo unde se termină orașul, la periferie, acolo unde începe teritoriul larg, dincolo de „marginile orașului”). Termenul de *periferie*⁶⁰ se dovedește a fi utilizat în limbajul curent ca fiind ceva mărginaș, o mahala și de cele mai multe ori periferia este privită ca fiind un element negativ, ceva în plan secundar, neimportant în dezvoltarea unui oraș. Uneori periferia se confundă cu periurbanul. Unde se termină periferia unui oraș și de unde începe periurbanul acelui oraș? Revenind la spațiu, fie ca el este periferic sau periurban, putem spune că el este suportul dezvoltării antropice, cu

⁵⁷ Idee preluată de la Machedon Florin, 2006, p.26

⁵⁸ Spațiu: 1. Formă obiectivă și universală a existenței materiei, (...) care are aspectul unui întreg neîntrerupt cu trei dimensiuni și exprimă ordinea coexistenței obiectelor lumii reale, poziția, distanța, mărimea, forma, întinderea lor. 2. Întindere nemărginită care cuprinde corpuri cerești, vazduh, porțiuni din atmosfera; întinderea, locul care ne înconjoară. 3. Loc, suprafață, întindere limitată. (*Dicționar explicativ al limbii române, Academia Română, Institutul de Lingvistică „Iorgu Iordan – Al. Rosetti, București, Editura Univers Enciclopedic Gold”*)

⁵⁹ loc natal, cel care dă naștere casei

⁶⁰ Periferie: 1. Ținut, regiune, cartier, zonă, punct situate la margine în raport cu centrul sau cu un punct de referință; de periferie = a) provincial, b) de calitate sau importanță redusă, c) care aparține sau este specific mahalalei. Curbă închisă care limitează o figură geometrică sau o suprafață; circumferința. (*Dicționar explicativ al limbii române, Academia Română, Institutul de Lingvistică „Iorgu Iordan – Al. Rosetti, București, Editura Univers Enciclopedic Gold”*)

alte cuvinte modelarea și organizarea spațiului ca suport al dezvoltării omenirii este determinat de limitele sale.

Spațiul neutru este o diversitate de locuri neutre așezate diferit în funcție exclusiv de situarea pe cele trei axe ale geometriei. O asemenea ireductibilitate a locului la matematic și-a găsit un nume potrivit în teoria arhitecturii: *genius loci* exprimă individualitatea locului și necesitatea de a ține cont de ea în orice proiect arhitectural⁶¹.

Limitarea spațiului îngăduie ca arhitectura să fie locul (de)limitat care face posibilă relevarea unei entități sacre în tradiția spirituală a unei comunități: *“Templul închide în sine figura zeului și în această ascundere el o face să emane, prin sala coloanelor, în spațiul sacru. Datorită templului, zeul este prezent în templu. Această prezentă a zeului este, în sine însăși, desfășurarea și delimitarea spațiului ca fiind unul sacru”* (Heidegger, 1995, p. 65). De aici se poate deduce că atributul esențial al arhitecturii este *sacralitatea*. Așa se poate explica din punct de vedere fenomenologic importanța fixării centrului casei sau cetății. Putem spune ca de la *centru* sau *din centru* începe lumea, că centrul coincide cu arborele vieții, sămburele care face să crească viața, ca o axă verticală, pe care Norberg Schulz o apreciază ca fiind *axa calitativă a spațiului*.

Dar clarificarea acestei relații *loc-spațiu* va veni abia din meditația asupra raportului dintre om și spațiu – și Heidegger se grăbește să adauge: vorbim despre ele ca și cum omul s-ar afla de o parte, iar spațiul de cealaltă. Spațiul este mai curând introdus și deschis în locuirea umană, prin simplul fapt al sălășuirii în preajma lucrurilor și locurilor; filosoful vorbește chiar de o înfruntare și o străbatere a spațiului, care are loc prin locuire – formă optimă a distanțării, adică a negocierii apropiatului și depărtatului. *“Prin spații mergem... întotdeauna în așa fel încât le înfruntăm în toată amploarea lor sălășluind în permanență în preajma locurilor și a lucrurilor apropiate și îndepărtate [...] Nu sunt niciodată doar aici, ca trup închis în sine, ci sunt acolo, adică înfrunt spațiul, și doar în felul acesta îl pot străbate”*. (Heidegger, 1995, p. 188)

Spațiul are limitele sale specifice, ca spațiu personal, ca spațiu intim, ca spațiu teritorial, în aceste limite vorbim de *„relațiile dintre oameni/grupuri - ca și conținut - și de spațiu - ca și conținător, trăit, folosit, produs determinat de conținut*. (Machedon Florin, 2006, p. 29).

⁶¹ Această expresie a și dat numele uneia dintre cele mai celebre lucrări în teoria contemporană a arhitecturii, în opțiunea ei fenomenologică, aparținând lui Christian Norberg-Schulz: *Genius Loci – Towards a Phenomenology of Architecture*, Rizzoli, New York, 1979.

Pentru a clarifica anumite aspecte ale cercetării de față și pentru a putea delimita spațiul din punct de vedere teritorial au fost listate, dar nu exhaustiv, în cele ce urmează, o serie de categorii de denominări de spații. Listarea a urmărit calitățile relevante ale spațiului pentru lucrarea de față. (după Machedon Florin, 2006)

6.1.1. Tipuri de spațiu și elemente teoretice de identificare

În funcție de tematica și cercetarea aleasă, voi enumera o serie de *tipuri de spațiu*, care sunt relativ des și lesne folosite în practica profesională a specialiștilor din domeniul arhitecturii și urbanismului:

- **Spațiu geografic** – descrie mediul natural și cel antropizat (modificat și amenajat de om). “*Calitatea spațiului geografic este influențată în permanență de impactul uman*”⁶²
- **Spațiu orientat** – un exemplu în acest sens este spațiul orizontal, care poate fi considerat înfățișarea spațiului ca o imagine finită a infinitului, în sensul că linia orizontului poate fi considerată ca fiind “*prima limitare antropică a spațiului*”⁶³
- **Spațiul economic** – este un spațiu abstract discontinuu, legat sau nu de spațiul fizic. Studiul de față se referă la faza de început a economiei, în care aceasta era legată direct de resurse (resursele solului și subsolului) contribuind la o fragmentare a spațiului respectiv⁶⁴
- **Spațiul politic** – este spațiul instituțional în care colectivitățile își exercită suveranitatea de orice fel (națională, militară, juridică, etc.). Ca și spațiul economic și acesta fluctuează atât în spațiu cât și în timp. Neil Leach tratează în cartea *Anestetica - arhitectura ca anestezic* (trad. Cornelia-Mirela Cătuneanu, 1999) legătura politicului cu esteticul (opera de artă și/sau arhitectură) prin idealismul filosofilor după Kant, care erau de acord cu ideea conform căreia opera de artă trebuie să facă “*abstracție de contextul său social și politic*”⁶⁵. Unul dintre primii teoreticieni ai politicii, Walter Benjamin critică legătura dintre estetică (deci și

⁶² Ricq, Charles, La Region, espace institutionnel et espace d’identite; în rev. “Espace et societe”, no. 41, Paris, 1972, p 113-129, citat în Machedon Florin, 2006, p. 30.

⁶³ Muller, Werner, Die Heilige Stadt – Roma quadratta, himmlische Jerusalem und die Mythe von Weltnabel, Ed. Kohlhammer, Stuttgart, 1961, p.21, citat în Machedon Florin, 2006, p. 30.

⁶⁴ Sprout, H, Sprout, M, The ecological perspective on human Affairs, Ed. Princeton University Press, Princeton, 1965, citat în Machedon Florin, 2006, p. 31

⁶⁵ Andrew Bowie, 1990, *Estetica și subiectivul de la Kant la Nietzsche*, Manchester, Ed. Universitatii Manchester, p. 30, citat în Neil Leach, 1999, p.17

arhitectură) și politică în eseul său⁶⁶ susținând chiar că există corupție în procesul de estetizare, preocupările etice schimbându-se apoi în preocupări estetice. Se prezintă cazul în care o întrunire politică a fost transformată într-o lucrare de artă de către un arhitect (care era, la acea vreme și ministrul armamentului) Albert Speer, în anul 1934. Acesta a realizat o participare activă a maselor, ele fiind parte a lucrării de artă și participând la realizarea ei, prin multiple efecte scenografice, cum au fost reflectoarele ce au creat “catedrala de lumini”, care au alcătuit fundalul “spectacolului”. Astfel s-a creat “dramatizarea spectacolului” printr-un “văl [de lumină] peste nu tocmai atrăgătoarele siluete mărșăluind ale burtoșilor birocrați de partid”⁶⁷. Așadar spațiul politic poate produce exemple de control asupra celor ce populează spațiul respectiv, precum și asupra spațiului însuși, fragmentându-l.

- **Spațiul social** – definit de Lewis Mumford ca acel tip de spațiu care *leagă, unifică părți ale spațiului fizic de nevoile social-economice*⁶⁸
- **Spațiul arhitectural** – este considerat în literatura de specialitate ca fiind o configurație a spațiului propice desfășurării vieții omului în cele mai bune condiții⁶⁹
- **Spațiul urbanistic** – este acel spațiu determinat geometric în trei dimensiuni (ca și cel arhitectural) fiind realizat datorită proiecției gândirii umane și activității societății.
- **Spațiul sălbatic** – este considerat acel spațiu care este nelocuit, necultivat, periculos, acel spațiu unde oamenii sunt sau se simt vulnerabili (frigul/căldura excesive, ruinele, sanctuarele, mormintele, etc). În spațiul românesc credința populară a identificat trei tipuri de spații (sau locuri): cel „bun”, „cel rău, „cel ferit” sau „ascuns” (Machedon Florin; 2006, p.32)
- **Spațiul utopic** – poate fi acel spațiu care este rezultat. Conform teoriei lui Jean Starobinski acest tip de spațiu își propune remedierea haosului lumii și impune o nouă ordine formală, rațională pentru ca „*ce este al oricui*

⁶⁶ Walter Benjamin, 1992, *Lucrarea de artă în epoca reproducerii mecanice. Iluminări* (trad. Harry Zohn), Londra, ed. Fontana, comentat de Neil Leach, 1999, p.18

⁶⁷ Albert Speer, 1995, *Lupta sa cu adevărul*, New York, ed. Alfred Knopf, p. 131, citat în Neil Leach, 1999, p.20

⁶⁸ Mumford, Lewis, “The city in history”, Harcourt, Brace & World, inc, New York, 1961, citat în Machedon Florin, 2006, p. 31

⁶⁹ Fanelli, Giovanni, Il patrimonio storico artistico; în rev. „Touring club Italiana”, Milano, 1979, p.86, citat în Machedon Florin, 2006, p. 31

este al nimănui”⁷⁰. De aici se poate traduce o viziune planificată, liniștitoare, ca un oraș ideal al unui viitor care va exprima prin anumite simboluri dorința profundă de a regăsi *structurile rigide ale cetății tradiționale, unde omul se poate închide ușurat, în rețeaua corespondențelor cosmice și a interdicțiilor*.⁷¹ Astfel, se poate spune, că „*spațiul profan este considerat nestructurat, iar spațiul urban este considerat prin excelență un spațiu utopic datorită eforturilor sale de structurare*” (Machedon Florin; 2006, p.33)

- **Spațiul amenajat** – este considerat ca fiind un *sediu* al unei configurații socio-teritoriale (socio-spațiale). Acest tip de spațiu are un înțeles relativ larg în ceea ce privește fenomenele cărora trebuie să li se asigure un spațiu de desfășurare (Machedon Florin; 2006, p.33)
- **Spațiul limbajului:** vizual, auditiv, olfactiv, termic, tactil – rezultă din relația directă a omului cu ecosistemul și se bazează pe capacitatea analitică a individului⁷². Potrivit unor cunoscuți teoreticieni aparținând fenomenologiei printre care Frampton sau Norberg-Schulz motivul pentru care percepem arhitectura de astăzi ca fiind degradată pare a fi experiența senzorială incompletă a acesteia. Excesul de percepție, în dauna celorlalte simțuri, la fel de importante, cum ar fi tactilul, mirosul sau auzul, a condus la un soi de totalitarism al văzului care raționalizează și îngrădește înțelegerea formei și a spațiului arhitectural, ca operă de artă.
- **Spațiul “adaptat”** – rezultă din relația marilor spații cu omul, *unde „orice este legat de orice”, legătura principală fiind între teren și nevoile sociale*⁷³

După această sumară trecere în revistă a diferitelor tipuri de spațiu, putem spune că:

- niciunul dintre aceste concepte nu este unic și/sau universal în ceea ce privește definirea spațiului;
- componenta socială a relației cu spațiul este de cele mai multe ori primordială deoarece spațiul este creat de oameni pentru oameni;

⁷⁰ Starobinski, Jean, 1993, *Melancolie, nostalgie, ironie*, București, Ed. Meridiane, p.34-43, citat în Machedon Florin, 2006, p. 32

⁷¹ Servier, J., citat de Teodor Baconsky, în Gramatica mitului, în rev. Dilema, nr. 83, București, 1994, p. 12-18, citat în Machedon Florin, 2006, p. 32

⁷² Hall A, T. Eduard, *The Hidden Dimension*; Ed. Doubleday, New York, U.S., 1966/La dimension cache, Ed. Du Seuil, 1971, citat în Machedon Florin, 2006, p. 34

⁷³ Chadwick, George, *A system view of planning*; Ed. Pergamon Press, Oxford, 1971, citat în Machedon Florin, 2006, p. 34

- o serie de condiționări ale spațiului determină limitări ale acestuia, fragmentări ale sale, practic noțiunea de spațiu deschis este și spațiu public, adică, precedând orice determinație politică ori civică, spațiul tuturor și totuși (se poate spune) al nimănui. Un exemplu ar putea fi spațiul străzii, dintr-un oraș, pe care absența de proprietate a sa înseamnă și absența de proprietate a celor care îl practică; pe stradă, sîntem anonimi și ne mișcăm în calitatea noastră esențială de trecători.
- limitarea/delimitarea spațiului se face în funcție de anumite elemente materiale și elemente sociale
- în urma delimitării/limitării unui spațiu, acesta încetează să mai fie “gol” (vid, stēp), el devine “plin” (atractiv, construit, amenajat)

Abordarea și percepția diferită a spațiului, în funcție de conformarea sa depinde de *elemente componente ale sale (elemente materiale, de mediu natural sau antropic) precum și de condițiile de percepție (determinate de condițiile sociale)* (Machedon Florin; 2006, p.42).

Abordarea și delimitarea spațiului, în mod teoretic, se fac prin *identificarea de linii și centre de forță* (Machedon Florin; 2006, p.43) definite de anumite elemente care le ordonează în teritoriu:

- elemente principale care pot fi naturale, etnografice, politice și economice și
- elemente secundare (antropice) care sunt modul de folosire (agricole, pomicole) sau modul de ocupare al terenului (urban-rural)⁷⁴.

6.2. Abordarea spațiului periurban

În accepțiunea ONU: într-o lume puternic urbanizată, dezvoltarea durabilă a planetei va depinde, în cea mai mare măsură, de adaptarea zonelor urbane și metropolitane la modelele de producție și consum raționale.

Spațiile verzi din zona urbană și periurbană sunt indispensabile atât echilibrului biologic și hidrologic, cât și dezvoltării economice. Promovarea, prezervarea și folosirea rațională a biodiversității urbane trebuie să fie incluse în activitățile locale de planificare și dezvoltare durabilă. Trebuie încurajată formarea unei centuri verzi în jurul aglomerației umane în favoarea protecției mediului înconjurător și pentru a furniza produse alimentare orașului. Spațiile

⁷⁴ Concluzii după o delimitare a spațiilor realizată de Machedon Florin; 2006, p.43

verzi, vegetația, contribuie la reducerea poluării aerului și creează condiții climatice mai favorabile, ameliorând astfel, situația celor ce locuiesc în orașe.

Trebuie să se integreze în planificarea zonelor urbane și periurbane activitățile agricole “curate” și ecologic tradiționale precum și prevederea terenurilor de interes comunitar. Trebuie asigurat copiilor accesul cotidian la natură, unde să se poată juca liber, în aer deschis, să se stabilească programe de educație pentru a-i ajuta pe copii să exploreze mediul înconjurător și ecosistemele naturale.

6.2.1. Spațiul exterior orașului componentă a dezvoltării durabile

Pentru a descrie spațiul exterior orașului, în literatura de specialitate, se întâlnesc următoarele precizări:

În Programul Conferinței Națiunilor Unite pentru așezările umane (Habitat II, 1996) se prevede: “spațiile verzi și cuvertura verde din zonele urbane și periurbane sunt indispensabile pentru echilibrul ecologic, dezvoltarea economică a orașului”. Termenul de “centura verde” a așezărilor urbane are scopul protecției mediului, orașului, este mijloc de destindere a locuitorilor și suport pentru producția agricolă”.

În Franța, după legile elaborate în anul 1999 (orientarea agricolă, intercomunității și amenajării teritoriale) a venit rândul Legii Urbanismului (proiect), care prevede pentru periurban (teritoriu - jumătate sat / jumătate oraș) o funcție peisageră, ecologică și de recreere, considerată foarte importantă pentru viața locuitorilor.

Throsby face legătura între modul de evaluare tangibilă și intangibilă a capitalului natural și cultural, pe de o parte și influența acestora asupra nivelului de trai al locuitorilor, pe de alta parte.

Zonele urbane și rurale sunt interdependente din punct de vedere economic, social și ecologic. O dezvoltare durabilă a ansamblului acordă rol de liant periurbanului care, astfel, trebuie integrat urbanului.

În categoria surselor naturale ale orașului se include: aerul, apa, diversitatea biologică, sursele de energie, solul. Acestea sunt și suport pentru agricultură, industrie, transport, amenajarea teritoriului urban, spații verzi, zone protejate intravilan și extravilan, spații libere. Valorificarea acestui capital natural impune ca gestiunea să fie unitară (urban + periurban) în care protejarea zonelor vulnerabile, a ecosistemelor fragile să devină priorități, având efecte asupra vieții locuitorilor (consolidând coeziunea socială, securitatea personală, conservarea peisajului, a florei și faunei tradiționale etc.)

Economia periurbanului este o noțiune lansată de ONU, ea cuprinzând micile întreprinderi, agricultura, horticultura etc. Conceptul de gestiune integrată (planificare urbană) se extinde nu numai asupra sectoarelor ca: locuințe, industrie, comerț, infrastructură, transport, dar și asupra spațiilor verzi, zonelor împădurite, terenurilor cu facilități pentru jocuri, amenajări de parcuri, terenuri de sport, spații recreative zonelor ce se pretează a fi folosite ca microloturi de practicare a agriculturii de către orașeni (ca hobby).

În termeni de agricultură durabilă, orașul modern nu se oprește la limita periferiei (“povara orașului”), a spațiului construit ci are nevoie de o suprafață geografică de susținere a orașului care să includă zona periurbană și care trebuie să ia în considerare aportul ansamblului la fenomenele regionale sau globale de poluare, de deteriorare a mediului pe zone ce depășesc cu mult granițele geografice ale zonei.

Noțiunea de durabilitate este reflectată în organizarea spațială a orașelor moderne, mai ales a celor de mari dimensiuni, apărând astfel conceptul de regiune metropolitană, menționat în literatură încă din anul 1956, de către Tiebout și dezvoltat în continuare. În anul 1995, Pines și Thiese, propun regrouparea în același teritoriu a ariilor de influență a serviciilor publice locale, așa fel încât să se formeze colectivități teritoriale, cu administrație proprie (denumită de autori, guvern metropolitan). Apare astfel, un proces de concurență regională ce permite atingerea unui optim social la nivel regional și național.

6.3. Funcțiile orașului externalizate în spațiul periurban

Reconsiderarea funcțiilor orașului și evidențierea drept complementaritate a spațiului extravilan au fost urmarea unor observații de tipul următor :

- de ordin filosofic: conceptul de dezvoltare durabilă a așezărilor urbane începe să orienteze strategiile și politicile de evoluție urbană (Agenda 21, Habitat II), ceea ce presupune o reevaluare a rolului, calității factorilor de mediu în viața cetățenilor;
- de ordin ecologic: poluarea aerului, apei, solului, pericolele pentru sănătatea oamenilor, pentru calitatea infrastructurii urbane, contribuția la fenomenele globale de poluare, fac critice activitățile generatoare de poluanți pentru viața și stabilitatea cetățenilor și a urbei. Un mediu curat rămâne una din cerințele actuale ale societății, cerințe ce inspiră din ce în ce mai multe legi la nivel național, acorduri regionale sau internaționale;

- de ordin social: locuitorii aşezărilor urbane (mulţi proveniţi din mediul rural) trebuie să regăsească natura, ritmurile cosmice, echilibrul psihic. Dispariţia totală sau parţială a spaţiului social (a “agorei”) reduce coeziunea socială, împiedică formarea opiniilor, a liderilor locali, a cunoaşterii valorilor; omul se simte singur, izolat într-un mediu artificial. Majorarea speranţei de viaţă, “îmbătrânirea” societăţii în ţările dezvoltate cere alternative administraţiei locale ca persoanele vârstnice să-şi petreacă timpul disponibil într-un mediu acceptabil. Alternative trebuie găsite şi oferite şi tinerilor ca reacţie la claustrare în faţa aparatului de TV, sau a computer-ului. Natura poate fi o asemenea alternativă.
- de ordin urbanistic: trebuie găsite locuri, spaţii şi tratate corespunzător în planurile urbanistice, pentru depozitarea/sortarea/tratarea/valorificarea deşeurilor, pentru realizarea pădurii periurbane, lotizare pentru microagricultura de către agricultorii oraşului, terenuri pentru activităţi sportive, parcuri publice, locuri de întâlnire publică etc. Controlul extinderii oraşului, “urbanizarea” periferiilor, piaţa pentru teren (sol) sunt alte câteva argumente pentru regândirea destinaţiei spaţiului extravilan.

În gândirea convenţională, spaţiul extravilan este destinat, cu precădere agriculturii, amplasării unor mari unităţi economice, industriale sau comerciale. Aici se gestionează deşeurile solide menajere, îşi găsesc adăpost segmentele sărace ale populaţiei şi cei care ajung din alte oraşe mai mici în marile centre urbane, etc. Este locul pădurilor periurbane, cursurilor de apă sau lacurilor, unde se organizează târguri tradiţionale, zona de unde se obţin materiale de construcţie pentru oraş (cărămidă, piatră, lemn). De multe ori apa potabilă se prelevă din această zonă şi tot aici se amplasează staţiile de tratare a apelor uzate.

S-a creat în timp o complementaritate între periurban şi urban, dar al cărei echilibru a fost deranjat, zona periurbană fiind vitregită social (locul oamenilor săraci), ecologic (degradarea solului cu depozitarea deşeurilor) şi ca habitat (case improvizate, lipsite de utilităţi, pierdere de teren în favoarea spaţiului urban).

6.3.1. Consecinţe asupra spaţiului oraşului

Pentru multe localităţi spaţiul extravilan a devenit spaţiul “din spatele casei” unde se depozitează, controlat sau nu, tot ce prisoseşte oraşului.

O comparație între ceea ce a fost spațiul extravilan și funcțiile noi ale orașului modern duce la observația că limita geografică a urbanului nu mai este la marginea orașului, la perimetrul periferiei ci se extinde și dincolo de oraș, înglobând zona periurbană sau, în cazul orașelor mari, vizând zona metropolitană.

Această reșezare a raportului urban/rural, internalizarea unor funcții tipice orașului, concentrează atenția administrației orașelor moderne pentru a remodela urbanul, pentru a-i conferi durabilitate, a răspunde cerințelor populației care dorește alte standarde de trai decât cele ce au stat la baza proiectării orașelor în ultimii 50 ani.

Procesul de remodelare, nu numai geografic, a granițelor orașului, dar și a funcțiilor actuale a marilor orașe se găsește în atenția institutelor internaționale de profil (ONU-Habitat II), regionale (Uniunea Europeană) și naționale (experiența principalelor țări dezvoltate din întreaga lume). Fenomenul de globalizare a impulsionat redistribuirea funcțiilor orașului în plan teritorial; a apărut sau s-a acutizat concurența între marile orașe, ceea ce presupune, pentru orașele câștigătoare, acumulare de capital, atractivitate pentru investitorii străini, interes turistic, cultural, etc. care marchează evoluția localității, asigurându-i emergența într-o lume care se globalizează și care poate însemna, pentru orașele necompetitive, marginalizarea, involuția.

Aceasta soluție ar trebui să stimuleze imaginația autorităților locale de a privi altfel zona exterioară orașului și de a iniția - la nivelul fiecărei localități acțiuni care să deschidă seria de reproiectare a extravilanului (modificare a Planului Urbanistic General, în accepțiunea românească), proces ce poate continua pentru mai multe generații, în contextul dezvoltării durabile.

6.4. Concluzii

Spațiul cu diferitele limite ale sale (spațiu personal, spațiu intim, spațiu teritorial), după cum am văzut în acest capitol, este vast, în el fiind înglobate toate elementele mediului înconjurător.

Spațiul neutru este o diversitate de locuri neutre așezate diferit în funcție exclusiv de situarea pe cele trei axe ale geometriei. O asemenea ireductibilitate a locului la matematic și-a găsit un nume potrivit în teoria arhitecturii: *genius loci*

exprimă individualitatea locului și necesitatea de a ține cont de ea în orice proiect arhitectural⁷⁵

Spațiile despre care am amintit în acest capitol se referă la domeniul arhitecturii și urbanismului, spații percepute diferit, în funcție de conformare, și mai ales de elementele componente ale sale.

Limita spațiului teoretic este formată din anumite elemente care îl segmentează, îl împarte, prin identificarea unor linii de forță care se identifică cu spațiul respectiv. Competențele distinctive ale spațiului pot fi variabile sau invariabile, ceea ce face ca spațiul în general (spațiul orașului în particular) să fie unul extrem de dinamic, în “zona” arhitecturii și urbanismului.

Spațiile verzi din zonele adiacente orașului sunt de spații care au scopul protecției mediului, a orașului, a zonei exterioare orașului, dar care delimitează spațiul periurban și îi conferă o limita (de exemplu: limita centurii galben-verde a orașului)

Spațiile urbane și rurale sunt interdependente din punct de vedere economic, social și ecologic. O dezvoltare durabilă a ansamblului acordă rol de liant spațiului periurban care, astfel, trebuie integrat urbanului. Durabilitatea este reflectată astăzi, mai mult ca oricând în organizarea spațială a orașului mai ales a celor de mari dimensiuni, apărând astfel conceptul de regiune metropolitană, (și care va fi dezvoltat pe scurt, în capitolele următoare). Putem afirma că spațiul periurban este inclus în conceptul de arie geografică a așezării urbane, integrându-se funcțional acesteia în avantajul durabilității orașului.

Spațiul extravilan nu mai este astăzi destinat, doar agriculturii, amplasării unor mari unități economice, industriale sau comerciale, ci este un spațiu complex, cu limita dincolo de exteriorul orașului. Remodelarea spațiului urban apare datorită anumitor funcții ale sale care “migreză” spre zona periurbană, spre zona mai puțin densă. Limita geografică a urbanului nu mai este la marginea orașului, la perimetrul periferiei ci se extinde și dincolo de oraș, înglobând zona periurbană sau, în cazul aglomerațiilor urbane de mari dimensiuni, vizând zona metropolitană.

⁷⁵ Această expresie a și dat numele uneia dintre cele mai celebre lucrări în teoria contemporană a arhitecturii, în opțiunea ei fenomenologică, aparținând lui Christian Norberg-Schulz: *Genius Loci – Towards a Phenomenology of Architecture*, Rizzoli, New York, 1979.

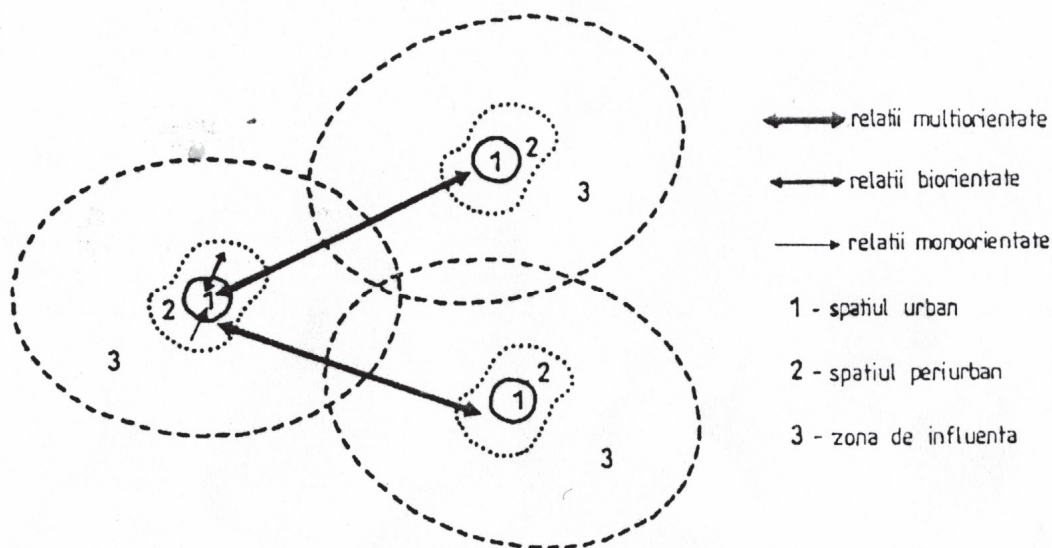
7. Expansiunea urbană în orașul din România

7.1. Apariția și dezvoltarea spațiului periurban

Pentru **România**, primele studii geografice referitoare la teritoriile înconjurătoare orașelor considerate ca organisme legate prin raporturile zonă înconjurătoare - oraș, abordează: fie o gamă variată de relații (V. Mihăilescu 1921), fie numai unele aspecte - în cele mai multe cazuri, în legătură cu **aprovizionarea** (V. Mihăilescu 1924 și 1941, Al. Rădulescu 1944, 1946), cu **furnizarea forței de muncă** (V. Mihăilescu 1924), sau **atracția turistică** (C. Moisil 1934).

După al II-lea război mondial, gradul de interdependență în creștere al relațiilor din teritoriu, impun apariția unor studii monospecializate cu referire la agricultură (I. Mihai 1968), sau silvicultură etc. Apoi, datorită intensificării puternice a relațiilor oraș-zonă înconjurătoare apare necesitatea unor studii complexe și sintetice care să cuprindă toate aspectele teritoriale ale acestor zone.

Figura nr. 21 – *Relațiile posibile în spațiul periurban al orașului*



Sursa datelor: Căndea Melinda și Bran Florina, 2001, p. 402

În România, dezvoltarea periurbanului are cauze mai mult sau mai puțin proprii, majoritatea decurgând din sistemul economic, politic și social specific. Principala cauză poate fi considerată creșterea spațială a orașelor, de cele mai multe ori necontrolată și neplanificată. Pe lângă această cauză majoră mai exista o serie de alte condiții dintre care cele mai importante ar putea fi: implantarea în periurban a unor obiective economice de interes național, care pot atrage forță

de muncă; migrarea mai recentă spre periurban datorită lipsei de locuințe în urban, datorită chiriilor mari, dar și a intrării în posesie a unor suprafețe de teren (ca urmare a Legii Fondului Funciar); existența în spațiul urban a unor dezechilibre spontane sau întreținute între cererea și oferta de forță de muncă.

Conturarea și dezvoltarea spațiului periurban este influențată, printre altele, și de istoria dezvoltării orașului, de relațiile orașului cu mediul rural, de gestionarea teritoriului și politica urbanistică, locală sau națională, de formele și intensitatea mobilității.

Între oraș și spațiul înconjurător există relații dezvoltate în timp, relații pe baza cărora se determină existența spațiului periurban sau a zonei de influență. Aceste relații de subordonare, odată cu creșterea orașului, se transformă din relații orientate dinspre periurban spre oraș (relații mono orientate) în relații complexe, reciproce (oraș-spațiu periurban), relații biorientate sau chiar multiorientate ce asigură legătura cu exteriorul sistemului (vezi fig. nr. 21)

Deci, periurbanul este *spațiul situat în imediata proximitate a spațiului urban, principala sa funcție fiind aceea de a atenua dezechilibrul creat de oraș în spațiul înconjurător, de a suplini deficitul material, uman și energetic și de a prelua excedentul informațional* (Câdea Melinda și Bran Florina, 2001, p. 403).

Caracteristicile unei astfel de zone sunt cumva similare cu ale zonei metropolitane, cu deosebirea ca o zonă metropolitană se constituie între marile centre urbane (pentru România capitala și municipiile de rang I)⁷⁶.

7.1.1. Punerea în valoare a spațiului periurban al orașului

Literatura de specialitate, experiența multor țări, recomandările instituțiilor internaționale ale Conferinței de la Istanbul a ONU (Habitat II), sunt surse deosebit de bogate de idei de a permite autorităților publice locale de a alege din multitudinea de instrumente (legislative, financiare, administrative, economice, de ordin educațional, etc.) pe cele mai potrivite condițiilor specifice fiecărei localități și zonei sale limitrofe.

Teoretic, sunt câteva condiții care favorizează *o abordare modernă a spațiului periurban românesc* și anume (adaptare după Cucu, V. 1981):

- Organizarea teritoriului țării pe zone de dezvoltare regională;
- Obligatorietatea elaborării Planurilor Urbanistice Generale la nivelul tuturor localităților urbane din România;
- Necesitatea elaborării unor strategii de dezvoltare a tuturor localităților din România conform prevederilor Agendei 21;

⁷⁶ Conform Legii nr. 351/2001

- Remodelarea unor funcții ale orașelor românești la nivelul practicii europene și ținând seama și de existența de cereri de noi locuințe;
- Intervenția necesară în procesul de urbanizare rapidă, haotică a mediului rural românesc; corelarea programelor europene cu nevoia de integrare a unor zone periurbane cu orașul în jurul căruia gravitează economic;
- Tradiția românească, bogată în multe activități semnificative pentru noul ansamblu oraș – periurban;
- Nevoia de a ridica standardul de viață al locuitorilor țării;
- Necesitatea eliminării (reducerii) discrepanțelor dintre centrul și periferia orașelor (de ordin social, economic, cultural, urbanistic etc.)
- Re-conturarea spațiului metropolitan propus pentru Municipiul București prin actualul Plan Urbanistic General, care este în lucru, considerând integrarea cu teritoriile vecine lui ca un prim pas în organizarea unei zone metropolitane care să funcționeze durabil.
- Restricții la această evoluție rațională a organizării orașelor românești către modernism sunt de ordin endogen și, mai ales:
 - lipsa de voință, de orizont a decidenților, preocupați obsesiv de realizarea unor obiective pe termen scurt și nu întotdeauna în folosul colectivității;
 - lipsa de pricepere de a aborda probleme ce depășesc sfera urbanului;
 - capacitatea organizatorică restrânsă ce nu a permis punerea sub control a tuturor funcțiilor orașului (în special funcția ecologică);

7.2. Zona metropolitană – ca deziderat

7.2.1. Constituirea spațiului metropolitan al orașului

Înțelegerea metropolelor din punct de vedere teoretic ca fiind foarte complexe din punct de vedere funcțional spațial și instituțional poate fi o premisă semnificativă în ceea ce privește expansiunea urbană, la diferite scări spațiale. Dezvoltarea acestor arii poate fi considerată ca premisă esențială din punctul de vedere al teoriilor urbanistice despre expansiunea urbană și dezvoltarea teritorială într-un mod durabil.

Termenul de metropolă își are originea încă din cele mai vechi timpuri și este definit în mod curent ca fiind *capitala politică și economică a unei regiuni, a unui stat* (le Petit Larousse illustre 1992). Termenul păstrat de la vechea denumire grecească dată orașelor-state (mater - mamă, polis - oraș), metropola

semnifică poziția marilor orașe multimilionare, puternic extinse în teritoriu (Cucu.V. 1981). Printre metropolele actuale cele mai cunoscute pot fi: New York, Shanghai, Tokyo, Buenos Aires, Paris, Beijing, Londra, Ciudad de Mexico, Moscova, Los Angeles, Berlin, etc.

Definirea termenului metropolă sintetizată în studiul tematic Espon 1.1.1.⁷⁷ pleacă de la structura urbană, care este prezentată ca fiind un întreg grup de orașe, care la rândul său formează o arie. Această suprafață de dimensiuni extrem de mari poartă denumirea de *zonă metropolitană și presupune o arie care cuprinde nu mai puțin de un milion locuitori și care are în interiorul ei un oraș (sau o aglomerație urbană) de 500.000 de locuitori sau mai mult, plus suburbii cu caracteristici proprii centrelor metropolitane* (Cucu.V. 1981). Datorită mărimii lor se asociază evident de problema accesibilității, precum și de necesitatea unei diversități economice și a unui mediu propice din punct de vedere calitativ.

Condițiile în care se fac aceste definiții presupun adoptarea unanimă a conceptului de policentricitate⁷⁸ care a condus către șase principale criterii de cuantificare a importanței europene a aglomerațiilor urbane, care în final pot ierarhiza potențialul fiecăruia la scară globală: transport, turism, industrie, cunoaștere, decizie și administrație.

Dacă privim lucrurile din punct de vedere economic putem avea în vedere definiția ariei metropolitane ca fiind același lucru ca „city”. *Politic, înseamnă un oraș care s-a extins dincolo de limitele sale formale în procesul de (înghițire) cuprindere a fostelor orașe (towns) și care, în anumite situații se întrepătrunde cu alte “cities”, anterior distincte* (Jacobs, Jane, 1961). Același studiu ESPON relevă din punct de vedere al Ariilor funcționale urbane (FUAs – Functional Urban Areas) că România are o acoperire relativ bună. Din punct de vedere al ariilor urbane de excelență, denumite ca MEGAs (Metropolitan European Growth Areas – Aree de creștere Metropolitană) țara noastră are considerate numai două astfel de cazuri: București și Timișoara⁷⁹. Concluzionând putem spune, conform ESPON, că România apare într-o ipostază care ridică multe

⁷⁷ ESPON 1.1.1. Potentials for polycentric development in Europe, Final report, 2004 – 2005, EU Commission

⁷⁸ Această abordare este urmarea unui lung și continuu proces politic și profesional referitor la amenajarea teritoriului, (amintim doar 1983 Carta de la Toremolinos a amenajării Teritoriului și European Spatial Development Perspective în 1999).

⁷⁹ Dintre cele cinci categorii MEGAs, cele două orașe românești se află în ultima categorie din cinci

tipuri de probleme atât din punctul de vedere al dezvoltării ariilor de creștere metropolitană, cât și din acela al accesibilității față de teritoriul european.

Pentru România, particularitățile geografice și politice ale țării de-a lungul timpului au condus la o evoluție a localităților urbane diferită față de amplasarea acestora în arcul carpatic. *Amalgamul populațiilor din arcul intracarpatic a susținut pentru multe veacuri o segregare etnică, socială și politică care s-a manifestat cu claritate în structurarea fizică a unor orașe, dezvoltate după modele ale centrului european. După a doua jumătate a secolului al XIX-lea, apariția de fluxuri de investiții și adoptarea sistemelor tehnice și administrative avansate au generat dezvoltarea orașelor industriale și au dat impulsul constituirii unei rețele de localități urbane mai consistente.*(Sârbu Cătălin, 2012, p.151)

Perioada interbelică a adus cu sine o dezvoltare a orașelor românești de pe teritoriul României Mari, frântă, apoi de politica comunistă⁸⁰ care a urmărit minimizarea disparităților teritoriale, inclusiv prin dezvoltarea reședințelor politice din centrele urbane (târguri) existente. Caracterul preponderent agrar al României a fost schimbat, forțat, de cel industrial, care a generat o dezvoltare a orașelor explozivă dar consistentă, în special în ceea ce privește structurile fizice și a schimbat raportul populației urban/rural în a doua jumătate a anilor '80 în favoarea urbanizării.(Sârbu Cătălin, 2012, p.152)

Cu toate că ultimii ani arată o creștere a orașelor mari și mijlocii în Europa (FOCI, ESPON, 2010, p.21)⁸¹, în România se identifică o stagnare după 1989, apoi un regres al populației urbane, concomitent cu creșterea suprafețelor construite în teritoriului suburban (Sârbu Cătălin, 2012, p.152). Aproape toate orașele mari ale țării sunt înconjurată de spații mari, de tip rural, cu potențial agricol (în majoritatea cazurilor) și mai ales, cu resurse socio-demografice reduse.

Legea 350/2001 privind Amenajarea Teritoriului și Urbanismul, oferă următoarea definiție: **teritoriul metropolitan** – „suprafața situată în jurul marilor aglomerări urbane delimitată prin studii de specialitate, în cadrul căreia se creează relații reciproce de influență în domeniul căilor de comunicație, economic, social, cultural și al infrastructurii edilitare. De regulă limita teritoriului metropolitan depășește limita administrativă a localității și poate depăși limita județului din care face parte”.

⁸⁰ Prin Legea nr.2/1968 privind reorganizarea administrativă și apariția județelor

⁸¹ FOCI – Future Orientation for Cities, ESPON Project, Uniunea Europeană 2010, pag. 21-22

La câteva zile de la publicarea acesteia în Monitorul Oficial, tot în luna iulie 2001, apare Legea 351 privind PATN – Secțiunea IV – Rețeaua de localități. Printre termenii utilizați de lege este și zona metropolitană definită ca *„zonă constituită prin asociere, pe bază de parteneriat voluntar, între marile centre urbane și localitățile urbane și rurale aflate în zona imediată, la distanță de până la 30 km, între care s-au dezvoltat relații de cooperare pe multiple planuri”*.

În țări ca Marea Britanie au apărut în cadrul împărțirii administrativ-teritoriale a anilor 90, denumiri noi cum ar fi *„metropolitan counties”*, comitatele sau județele metropolitane, adică cele 7 cazuri (în Marea Britanie) de teritorii administrative comparabile cu județele normale, dar aflate în jurul metropolelor; lucru care le conferă evident un caracter special. Considerăm din pornire foarte pragmatic și util acest punct de vedere care acceptă existența a două tipuri de unități administrativ-teritoriale din clasa județelor, unele metropolitane, care au evident caracteristici net influențate de existența unui puternic centru urban, în general cu o populație de peste un milion de locuitori și celelalte județe, să le zicem normale. Este evident că în cazul României un județ metropolitan nu s-ar putea organiza decât în jurul municipiului București.

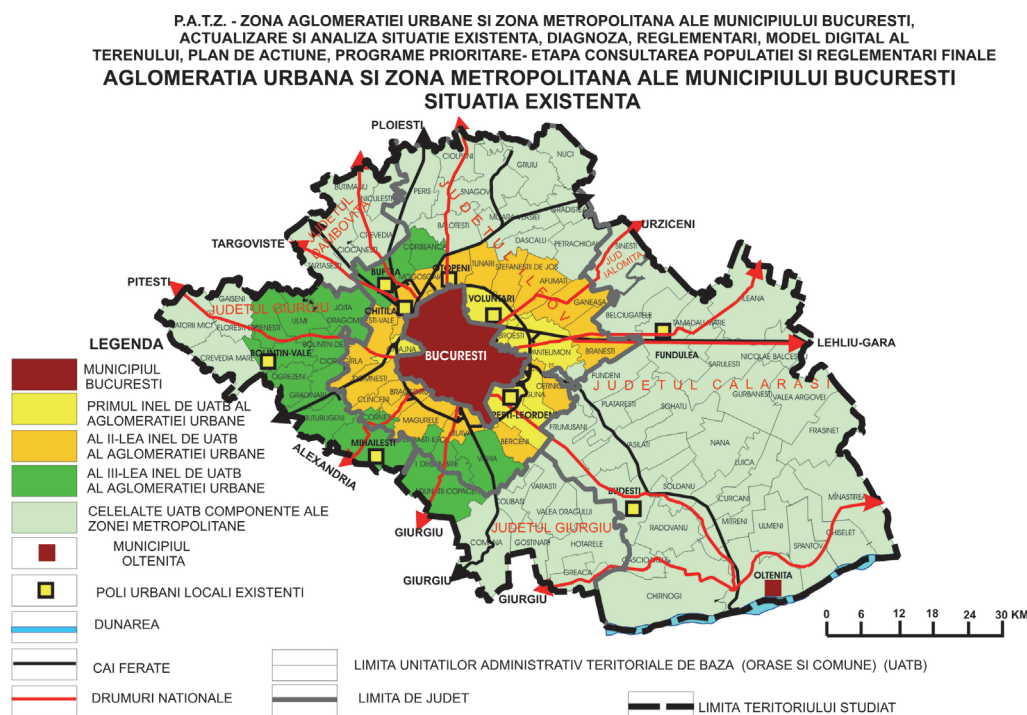
Îmbrățișând acest punct de vedere, în România, denumirea de zonă metropolitană poate fi amintită doar într-un singur caz, și anume la teritoriul format din micile unități administrative care se află sub influența imediată a municipiului București, singurul mare oraș al României, cu peste 1 milion de locuitori (1.883.425 locuitori în anul 2011).

În demersul științific al delimitării acestui teritoriu metropolitan al municipiului București s-au considerat în principal criterii de natură tradițională, spațial-geografică, social-demografică și economico-funcțională (aceleași folosite în cadrul studiilor de optimizare a organizării administrativ-teritoriale la nivelul județelor din România).

Astfel, teritoriul zonei metropolitane a municipiului București include spațiul care tradițional îi este subordonat funcțional și administrativ și în care sunt cuprinse importante zone agricole, sursele de alimentare cu apă și echipările aferente, zonele de agrement principale, importante căi de comunicație ce fac parte din rețeaua europeană, ca și potențiala legătură navigabilă la Dunăre. (*vezi fig. nr. 22*)

Zona astfel delimitată cuprinde municipiul București, 10 orașe și 83 de comune și măsoară 5.046 km², cu o populație de circa 2,6 milioane locuitori, din care 1.926.334 în municipiul București.

Figura nr. 22 – Aglomerația urbană și zona metropolitană ale municipiului București – situația existentă



Sursa datelor: PATZ – Zona aglomerației urbane și zona metropolitană ale municipiului București, INCĐ Urbanproiect, 2005

7.2.2. Elemente demografice și socio-economice

Cele enunțate anterior precum și studiile de specialitate relevă faptul că peste 50% din orașele românești au între 10 – 50 mii de locuitori și doar o mică parte (unde va în jurul a 3%) sunt orașe mari, cu peste 200 mii de locuitori, dintr-un total de aproximativ 320 de localități urbane⁸². *Din punctul de vedere al populației, ponderea cea mai mare (aproximativ 53% o au orașele de peste 50.000 locuitori (fără București, care cuprinde peste 16,6% din populația urbană a României).* (Sârbu Cătălin, 2012, p.152)

Una din cauzele concentrării demografice, în cazul acestor orașe, poate fi tendința de deplasare, de migrare a populației către localități care posedă servicii și dotări urbane (un exemplu ar putea fi migrarea pentru noile locuințe)⁸³.

⁸² S-a preluat o idee a lui Sârbu C., potrivit căreia: *Situarea geografică a unor orașe înafara principalelor coridoare majore de transport și comunicație a avut deasemenea o contribuție în dezvoltarea și numărul de populație al acestora. După apariția Planului de Amenajare a Teritoriului Național (PATN), Secțiunea a IV-a – Rețeaua de localități secțiunea a IV-a în anul 2001, dinamica apariției de noi orașe s-a amplificat*

⁸³ Legea nr.351/2001 de aprobare a PATN secțiunea a IV-a pune în evidență 17 zone lipsite de orașe pe o rază de circa 25-30 km, care necesită acțiuni prioritare pentru dezvoltarea de noi

Procesele și fenomenele legate de populație sunt puternic afectate de scăderea populației României, semnalată la ultimele două recensăminte: cel din anul 2002 și mai ales cel din 2011. *Scăderea a afectat majoritatea marilor orașe ale României, susceptibile teoretic de a putea genera în viitor procese de metropolizare.* (Sârbu Cătălin, 2012, p.153) *Scăderea populației, între 3-4 % - Cluj, Timișoara - și 20% și peste - Galați – Brăila, Brașov –* (Ghețău, Vasile, 2012, p 21) trebuie privită cu foarte mare atenție deoarece zonele geografice sunt diferite, tipologiile localităților sunt diferite, iar accesibilitatea la nivel spațial-național are de asemenea nivele extrem de diferite. Putem adăuga, aici și o multitudine de zone rurale care sunt depopulate și care continuă să se depopuleze într-un ritm accentuat, datorită fenomenului de îmbătrânire a populației și cel a migrației. Previziunile referitoare la dinamica naturală a populației României făcute în anul 2007 au fost depășite „*chiar și în cea mai pesimistă ipoteză . Mai mult, conform aceleiași lucrări (pag. 65), fenomenul de scădere a populației până în anul 2025 este prezent și în estimările pentru țările vecine României*”⁸⁴

Dinamica economică joacă un rol bine definit în dezvoltarea urbană atât la nivel european cât și la nivel național. *În zonele occidentale sistemele economice sunt stabile, această stare fiind transmisă de cele mai multe ori și centrelor urbane sau sistemelor de centre urbane*⁸⁵. Țările din partea de est a Europei, printre care și România, sunt caracterizate de sisteme economice în echilibru (Sârbu Cătălin, 2012, p.153). În studiile privind dezvoltarea policentrică a continentul european, se evidențiază faptul că România nu dispune în acest moment de mai multe Aree Metropolitane de Creștere (MEGAs), în afara Bucureștiului și a Timișoarei (vezi fig. nr. 23).

Distribuția PIB-ului raportat cu rangul unor centre urbane majore relevă faptul că orașele de rang I reprezintă principala forță economică a țării și concentrează un număr semnificativ de populație, deci o concentrare a forței de

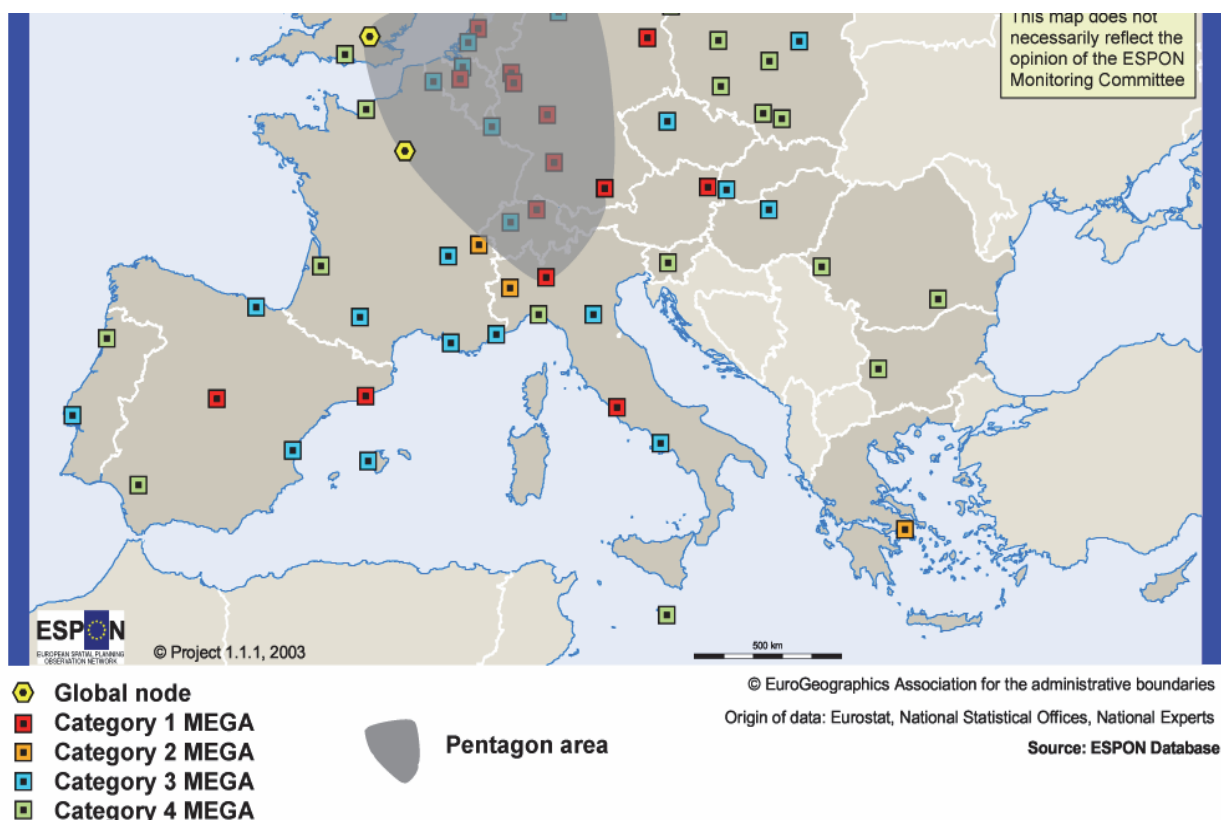
localități cu rol de servire intercomunală, cuprinzând 452 de comune, adică cca. 17% din totalul comunelor.

⁸⁴ Ghețău Vasile citat în Sârbu Cătălin, Aree metropolitane în România – Premise privind inserția în teritoriul național și european (Metropolitan areas in Romania – prerequisites for an inclusion in the national and European territory), în volumul „Viata și activitățile în marile aglomerări urbane. București, prezent și viitor”, publicat în volumul Lucrărilor ediției a VII-a a conferinței anuale: Zilele Academice ale A.S.T.R. – Academia de Științe Tehnice din România, Editura AGIR, București, 2012, ISSN 2066-6586, pag. 151-159

⁸⁵ Idee preluată de la Sârbu Cătălin, Locuirea în România: O abordare-cadru, Editura Universitară “Ion Mincu”, 2006,

muncă în aceste zone⁸⁶. Această corelație prezintă diferențe semnificative legate de mărimea țării dar mai ales cele legate de amplasarea acestora. „România, pentru care s-au considerat 9 posibile de astfel de arii din 477 în Europa, cuprindea în 2006, 32,6% din populație față de media europeană de 58,7% și 46,1% procentul din PIB-ul național față de media europeană de 66,9%”⁸⁷. Aceste procente din analiza foarte succintă, prezentată aici, atenționează în privința gradului modest de evoluție al acestor zone din România față de situația din alte țări europene.

Figura nr. 23 – Detaliu Zone de creștere metropolitană în afara pentagonului



Sursa datelor: Programul ESPON, 2005, Map 5.3, p119

⁸⁶ Conform ESPON action 1.1.3 Particular effects of enlargement of the EU and beyond on the polycentric spatial tissue with special attention on discontinuities and barriers, 2005

⁸⁷ Miklos Bakk, Josjef Benedek (coordonatori citat în Sârbu Cătălin, Arii metropolitane în România – Premise privind inserția în teritoriul național și european (Metropolitan areas in Romania – prerequisite for an inclusion in the national and European territory), în volumul „Viata și activitățile în marile aglomerări urbane. București, prezent și viitor”, publicat în volumul Lucrărilor ediției a VII-a a conferinței anuale: Zilele Academice ale A.S.T.R. – Academia de Științe Tehnice din România, Editura AGIR, București, 2012, ISSN 2066-6586, pag. 151-159

7.2.3. Accesibilitate și mobilitate teritorială

Accesibilitatea la nivelul României, după cum bine se cunoaște, reprezintă o mare problemă de ordin național. România are în prezent aproximativ 80.000 de kilometri de drumuri naționale și județene care sunt distribuiți neuniform datorită reliefului (zona munților Carpați, zona Deltei Dunării). Sigurele conectări majore la sistemul de accesibilitate la nivel continental o reprezintă coridoarele terestre pan-europene de transport nr. IV și IX plus coridorul VII de-a lungul fluviului de graniță Dunărea, în partea sudică a țării (vezi fig. nr.24). Datorită acestor factori ce țin de relieful țării (în special munții Carpați) precum și din cauze politico-istorice ale trecutului (perioada comunistă) astăzi avem aceste dificultăți în ceea ce privește accesibilitatea.

Rețeaua de transport terestră este dezvoltată mai cu seamă în partea vest-europeană (ESPON 1.1.1., 2004 – 2005, EU). Datorită unor factori istorici și geo-politici precum și a elementelor prezentate anterior, concluzia nu poate fi decât una singură și anume o relativă izolare spațială a României. Ca un argument în plus, putem afirma că prezența autostrăzilor și a liniilor de tren de mare viteză pe teritoriul țării este una extrem de scăzută, iar pentru dezvoltarea regiunilor este primordială această dezvoltare.⁸⁸

Figura nr. 24 – Coridoarele pan-europene de transport în teritoriul european



Sursa datelor: Sursa: <http://www.mt.ro/domenii/coridoare.html>.

⁸⁸ “Accesul la autostrăzi astăzi constituie o cerință preliminară pentru succesul economic al regiunii” ESPON 1.2.1. pag. 171

Studiul ESPON arată că densitatea scăzută a rețelei rutiere precum și starea precară de viabilitate a drumurilor face ca *lungimea perioadelor de transport* să fie excesiv de întinsă în timp. „*Aceste deficiențe structurale ale sistemului rutier din România sunt amplificate și de creșterea ponderii transportului rutier, apropiate deja în 2007 de media europeană, în timp ce media transportului feroviar românesc a scăzut dramatic de la 50% în 2001 la 25,7% în 2030*”⁸⁹.

Un alt factor al dezvoltării spațial-teritoriale coroborat cu accesibilitatea este cel al mobilității teritoriale, care la nivelul teritoriului este condiționată de o accesibilitate rapidă și eficientă.

Mobilitatea ține cont de funcțiunile și amplasamentele în teritoriu și reprezintă abilitatea “*de a fi capabilă să efectueze activități în alte locuri*” sau “*posibilitatea de a întreprinde activități în locuri diferite*”.⁹⁰ Ideea mobilității este înțeleasă ca fiind în primul rând o deplasare în teritoriu de persoane și/sau bunuri.

Ca exemplificare, putem aminti o deplasare spațială socio-profesională în ceea ce privește navetismul de persoane sau “*forțând înțelesul termenului de mobilitate și la aceea a activităților (mutarea/extinderea zonelor economice, sociale și culturale), sau cele care vizează mișcarea ideilor și a serviciilor desfășurate în lumea virtuală*”.⁹¹

Mobilitatea în teritoriu este asigurată pentru toate tipurile de deplasări (în spațiul disponibil pentru deplasări motorizate ale pasagerilor sau ale mărfurilor, pietonale, blânde), parcaje și spații de servicii precum și pentru toate facilitățile care țin de acestea.

Așadar formele în care se pot dezvolta centrele și aglomerațiile urbane sunt definitorii pentru elaborarea planurilor de mobilitate. Evoluția teritorială a orașelor, a aglomerărilor urbane, dinamica pieței muncii, structura angajărilor precum și alte fenomene ce țin de domeniul socio-demografic reprezintă piloni importanți în definirea deplasărilor teritoriale, *inclusiv în cazul polilor de*

⁸⁹ După o idee preluată de la Sârbu C., după ESPON 1.1.1. Potentials for polycentric development in Europe, Final report, 2004 – 2005, EU Commision și Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013-2020-2030, Guvernul României, Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile, PNUD, București, 2008

⁹⁰ Umweltbundesamt (2002), *Nachhaltige Entwicklung in Deutschland. Die Zukunft dauerhaft umweltgerecht gestalten* Berlin: Erich Schmidt Verlag, citat în Sârbu C. *Premise ale mobilității în teritoriul sistemelor urbane - Două cazuri din România*, Buletinul AGIR nr.2/2014. ISSN-L 1224-7928, B

⁹¹ După o idee de Sârbu C. *Premise ale mobilității în teritoriul sistemelor urbane - Două cazuri din România*, Buletinul AGIR nr.2/2014. ISSN-L 1224-7928, B

*creștere, constituind elemente determinante în ceea ce privește transportul public*⁹².

7.3. Aglomerațiile urbane – potențial de evoluție metropolitană

În contextul manifestării din ce în ce mai accelerate a fenomenului policentrismului în Europa, atât în planul politicilor de dezvoltare cât și în acela al manifestării fizice, acesta devine factor structurant esențial al întăririi armăturii urbane în teritoriu. *„Cu toate acestea, sunt sugerate distincții și nuanțări privind legăturile directe între mobilitate și formele de utilizare a terenurilor și scara spațială de abordare a planificării teritoriale și urbane”* (ESPON Project 1.2.1, 2004, p.25, 112).

Considerăm toate aceste elemente prezentate în acest capitol ca fiind esențiale în înțelegerea expansiunii în orașele din România, în constituirea spațiului metropolitan al orașului românesc. Este primordial de remarcat la nivel teritorial *„determinările (factorii restrictivi și cei favorabili ai dezvoltării) impuse de elementele orografice și hidrografice, cele privind populația și activitățile, cuprinse într-o viziune spațială multiscalară, caracteristică în primul rând structurării rețelelor de așezări umane și căilor de comunicație”*. (Sârbu C, nr.2/2014).

Cercetările care au vizat ariile cu potențial metropolitan pentru teritoriul României au relevat o serie întreagă de elemente restrictive în ceea ce privește dezvoltarea: pe de o parte elemente endogene – infrastructura economico-socială – iar pe de altă parte elemente exogene – conexiunile cu teritoriul național și european în ceea ce privește rețeaua de căi de comunicație.

Așa cum am văzut anterior⁹³, Legislația Națională referitoare la rețeaua de localități face o singură referire generală la metropole sau arii metropolitane prin Legea Urbanismului.⁹⁴ Desemnarea în anul 2008 prin Hotărârea de guvern⁹⁵ a celor 7 poli de creștere (fără București) și a celor 13 poli urbani de dezvoltare a fost orientată în primul rând către absorbția unor fonduri comunitare pentru a dezvolta în primul rând centrul urban pentru ca mai apoi să stimuleze dezvoltarea urbană și a regiunii imediat înconjurătoare a primilor șapte. Polii de

⁹² Conform MDRAP - Growth poles – The next phase, Regio, Programul operational Regional, 2007-2013

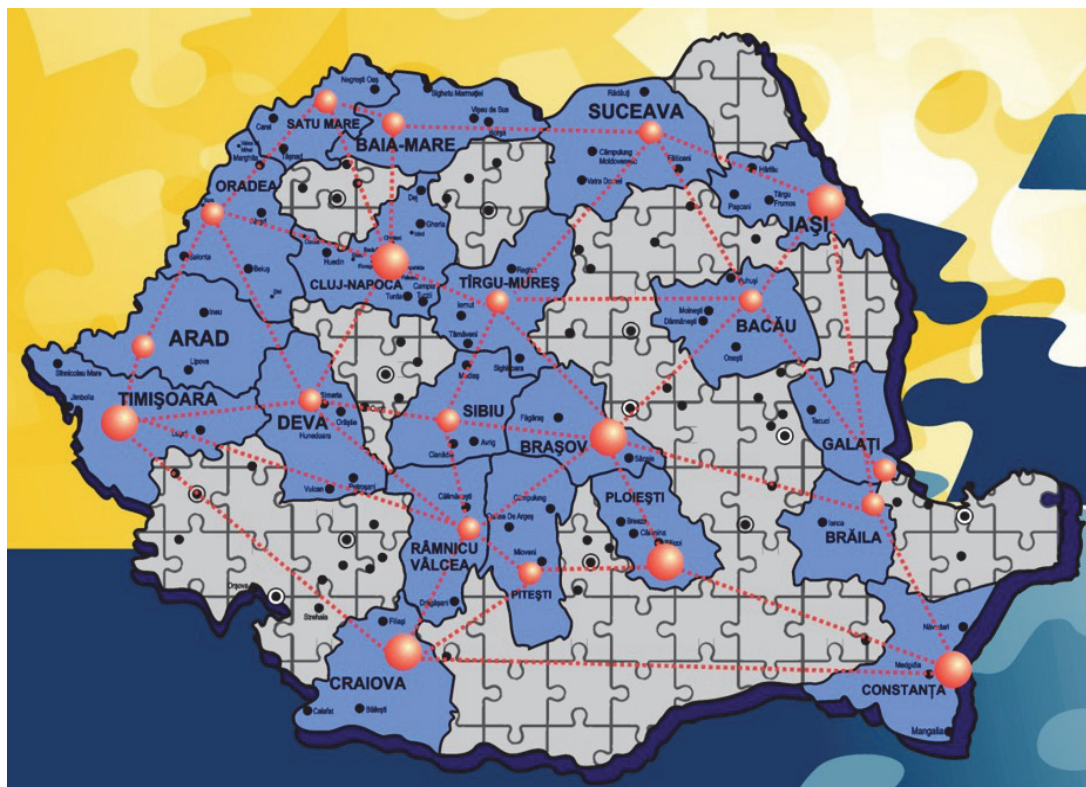
⁹³ În subcapitolul 7.2. Zona metropolitană – ca deziderat

⁹⁴ Legea nr. 350/2001, modificată și completată de Legea nr. 242/2009, privind amenajarea teritoriului și urbanismului

⁹⁵ Hotărârea de Guvern nr. 998/2008 prin care au fost declarate orașele poli de creștere și orașele poli de dezvoltare în România

creștere stabilă în România ar trebui să constituie „motoare” ale dezvoltării la nivel regio-teritorial prin finanțări din fonduri europene⁹⁶. (vezi fig. nr. 25)

Figura nr. 25 – **Poli de creștere:** Iași, Constanța, Ploiești, Craiova, Timișoara, Cluj-Napoca și Brașov și arealele de influență ale acestora; **Poli de dezvoltare urbană:** Arad, Baia Mare, Bacău, Brăila, Galați, Deva, Oradea, Pitești, Râmnicu-Vâlcea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Târgu Mureș



Sursa datelor: <http://www.zmo.ro/ro/index.php/proiecte/proiecte-in-curs-de-implementare>

Accesibilitatea dificilă față de Europa Centrală și de Vest reprezintă, deocamdată, unul dintre obstacolele majore pentru o dezvoltare coerentă și echilibrată a teritoriului românesc.

Zonele puternice de dezvoltare din cadrul Europei au avut însă o altfel de dezvoltare de-a lungul istoriei, bazându-se pe o strânsă legătură cu regiunile înconjurătoare. În România a fost și continuă să fie diferit: în sensul că

⁹⁶ Programul Operațional Regional (POR) 2007-2013 finanțează în cadrul Axei prioritare 1 – „Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor – poli urbani de creștere”, finanțează trei subdomenii, în funcție de tipul beneficiarilor de finanțare nerambursabilă, respectiv:

Poli de creștere, reprezentați de șapte mari centre urbane (Iași, Constanța, Ploiești, Craiova, Timișoara, Cluj-Napoca și Brașov) și arealele de influență ale acestora; Poli de dezvoltare urbană, reprezentați de municipiile Arad, Baia Mare, Bacău, Brăila, Galați, Deva, Oradea, Pitești, Râmnicu-Vâlcea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Târgu Mureș; Centre urbane, reprezentați de orașe/municipii cu peste 10.000 de locuitori, altele decât polii de creștere și polii de dezvoltare urbană.

motoarele dezvoltării sunt centrele urbane mari care atrag după sine o dezvoltare a regiunii înconjurătoare.

Considerentele de natură reciprocă de tip mobilitate – formă urbană prezentate aici încearcă să determine faptul că procesul de urbanizare este adus în discuție și mai ales, cadrul său general în care se desfășoară: timpul și spațiul. Creșterea populației din mediul urban mai ales prin imigrație din rural în urban (și acum mai nou din urban în rural) *„a separat net sub raportul taliei și cel economic cele două scări de structurare spațială a așezărilor, în teritoriu și cea endogenă”* (Sârbu C,nr.2/2014).

Localizarea și fixarea populației în cadrul aglomerațiilor urbane românești, care poate cuprinde și așezări rurale, evidențiază *stabilizarea unor forme de dezvoltare teritorială, dar și coordonatele generale pe care evoluează mobilitatea*⁹⁷. Potențialul de evoluție a aglomerărilor urbane este determinată și de o dezvoltare a unor tipuri de mobilitate specifice, aflate în strânsă legătură cu sistemele de transport disponibile în teritoriu.

Concluzionând cele afirmate aici putem spune că o posibilă problemă de natură politică și administrativ-decizională a dezvoltării viitoare a zonelor de expansiune în România o poate reprezenta *„abuzul termenului de metropolă în spațiul românesc, de natură să inducă grave confuzii privind obiectivele dezvoltării și necalibrarea acestora în raport cu resursele disponibile”* (Sârbu C, 2012, 151-159).

Exemplele studiilor de caz, alese pentru a fi comparate în final, ce vor fi prezentate pe larg în încheierea acestei lucrări⁹⁸, au la bază scări spațiale mai ample și arată o dezvoltare a unor forme teritoriale specifice care au ținut de geo-politica marilor spații, în care diferitele fluxuri de mărfuri și oameni au impus forme diferite de expansiune teritorială.

7.3.1. Municipiul București

Zona municipiului București are la nivel național, cel mai important potențial demografic și economic⁹⁹, și cu toate acestea capitala României rămâne izolată și nesemnificativă vis-a-vis celelalte arii metropolitane din Europa.

Bucureștiul, conform studiilor ESPON este considerat ca fiind *Metropolitan European Growth Areas (MEGAs)* și este situat în ultima categorie din cinci în clasificarea europeană. Datorită tendinței de scădere a populației

⁹⁷ Preluare după Sârbu Cătălin care are la bază i idee a lui Dr. Jean-Paul Rodrigue

⁹⁸ În capitolul 8: Elemente metodologice comparative a studiilor de caz din România

⁹⁹ Regiunea nr.8 de dezvoltare București – Ilfov are indicatori specifici ai regiunilor de dezvoltare peste media europeană.

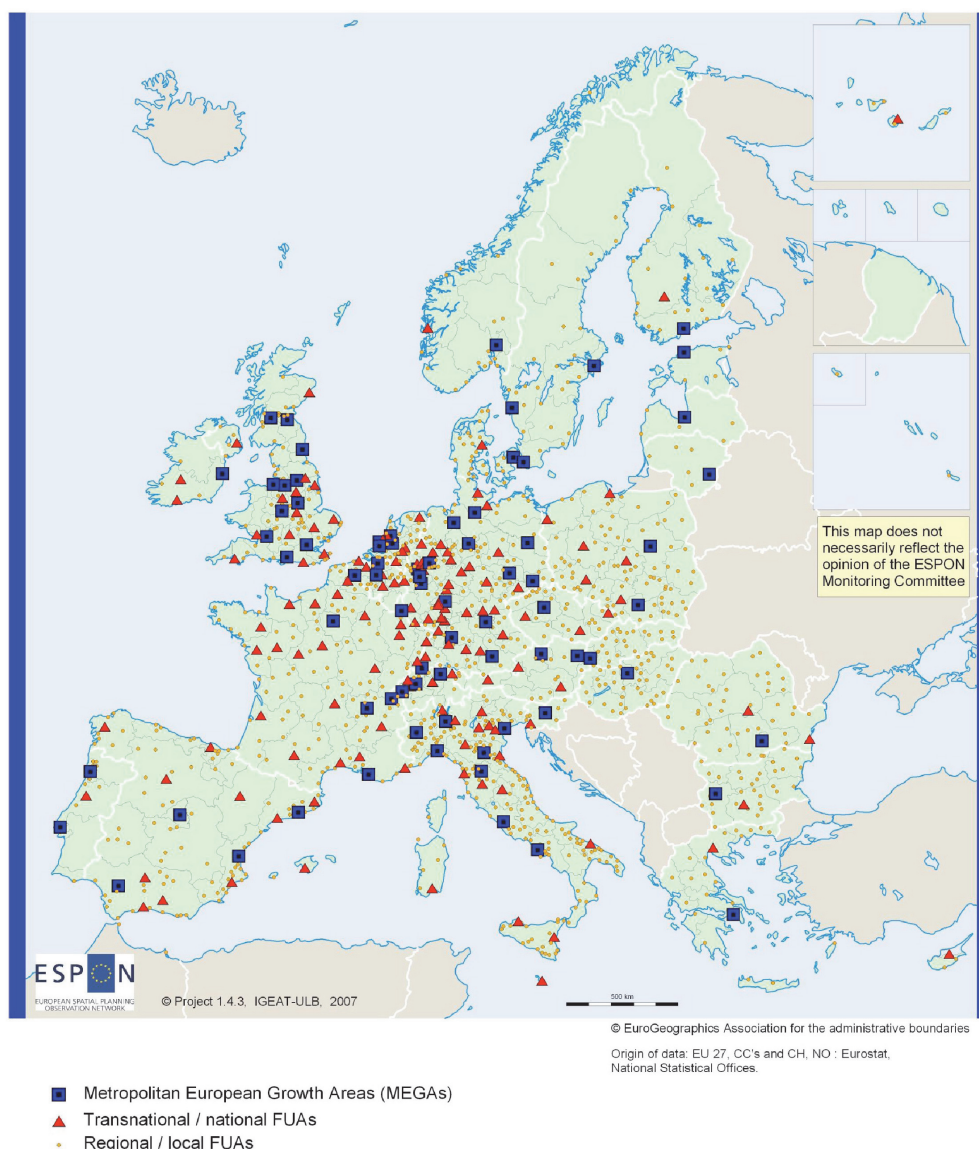
până undeva la 1670 mii locuitori sunt șanse foarte mici ca Bucureștiul să devină o zonă metropolitană de rang mai mare, tot după această clasificare europeană (vezi fig. nr. 26)

Apropierea de municipiul Ploiești, pol de creștere, situat la 60 de kilometri distanță și cu o populație de aproximativ 200 mii locuitori¹⁰⁰ este considerat *Function Urban Areas (FUAs)* aduce un plus de calitate zonei urbane extinse. Axa de urbanizare de tip transnațional/transfrontalier Ruse – Brașov are punctul de greutate în București. “*Tendențele de aglomerare a așezărilor umane și mai ales de creștere a densității în teritoriu încep să pună mai ales pentru direcția Nord-Sud definită de axa Ruse – Giurgiu – București - Ploiești - Valea Prahovei - Brașov, care pe o desfășurare liniară de cca 220 Km cuprinde aproape 3 milioane de locuitori*” (Sârbu C., 2006, p.59).

Bucureștiul beneficiază de cea mai facilă accesibilitate la nivel național, el fiind un atât un “nod” rutier, de unde pleacă autostrăzile realizate până în prezent, cât și un important capăt de linie feroviar. Deasemenea beneficiază de cel mai mare și important aeroport al țării (Henri Coandă – Otopeni) plus o propunere de aeroport în partea de sud, cu relevanță și pentru nordul Bulgariei. Posibilitatea ca Bucureștiul să devină port este încă posibilă prin canalul navigabil București – Dunăre, ce relevă potențialul unei conexiuni majore cu coridorul pan-european VII. Cele mai importante zone de expansiune urbană mari, apropiate geografic cu care Bucureștiul poate dezvolta o rețea sud-est europeană, sunt Budapesta, Sofia și Istanbul.

¹⁰⁰ Conform recensământului efectuat în 2011, populația municipiului Ploiești se ridică la 209.945 de locuitori, în scădere față de recensământul anterior din 2002, când se înregistraseră 232.527 de locuitori.

Figura nr. 26 – *Metropolitan European Growth Areas (MEGAs)*
și *Transnational/national FUAs conform ESPON*



Sursa datelor: Programul ESPON, 2005, Map 5.3, p119

7.3.2. Sistemul urban Timișoara - Arad

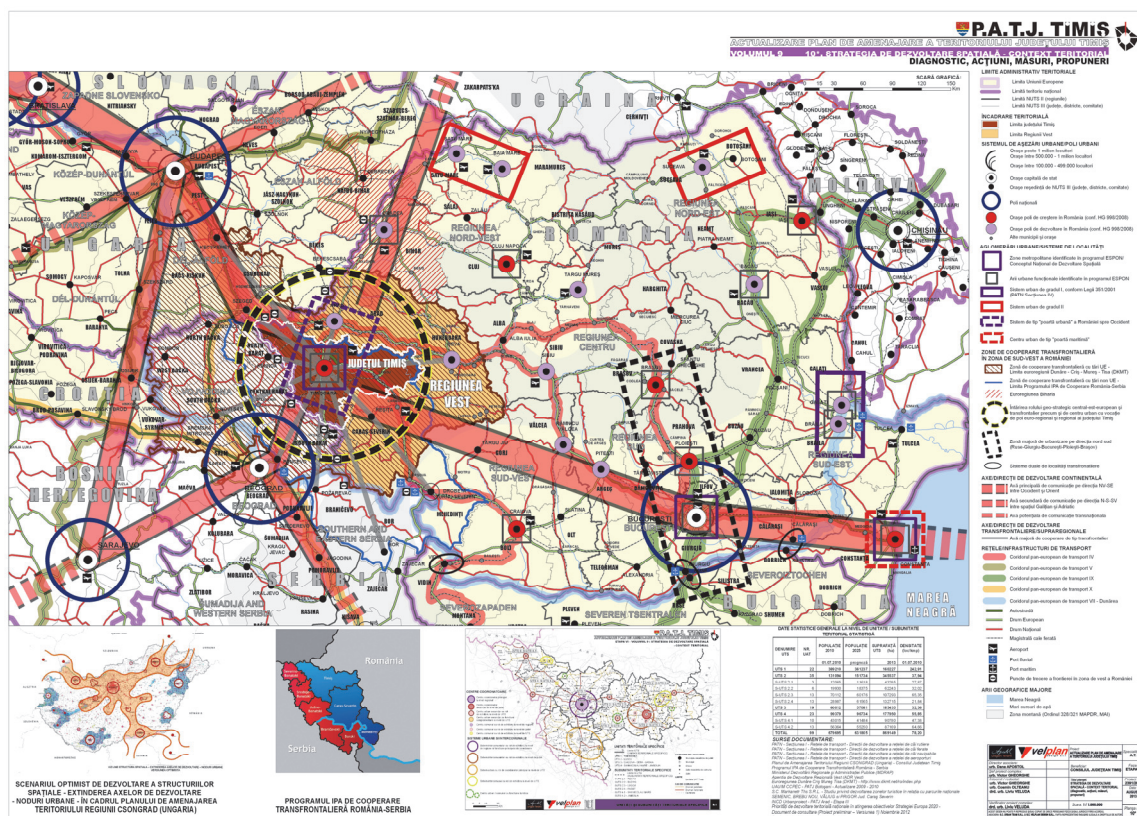
Situate în partea de vest a țării, municipiul Timișoara (318 mii locuitori) este considerat MEGAs și este pol de creștere, iar municipiul Arad (173 mii locuitori) este FUAs.

Datorită distanței reduse și a influenței duale Timișoara - Arad precum și datorită unei bune accesibilități rutiere și feroviare pe direcția est-vest putem observa potențialul de posibil sistem de tip poartă urbană a României spre Occident format de cele două municipii¹⁰¹. (vezi fig. nr. 27)

¹⁰¹ Idee ce a fost expusă și în cadrul “Actualizare Plan de Amenajare a Teritoriului Județului Timiș” – în cadrul volumului nr. 9 – *Strategia de dezvoltare spațială, 2013*

Sistemul este mai eficient din punct de vedere al rețelei rutiere odată cu realizarea tronsonului de autostradă dintre cele două orașe, având potențial de relații eficiente cu Belgradul.

Figura nr. 27 – urb.Apostol D., urb.Gheorghe V.,urb.Veluda L., urb.Olteanu C. – *Strategia de dezvoltare spațială – context teritorial – diagnostic, acțiuni, masuri, propuneri*



Sursa datelor: Actualizare Plan de Amenajare a Teritoriului Județului Timiș, Asocierea Urban Team&Velplan Design, 2011 - 2013

7.3.3. Municipiul Cluj

Municipiul Cluj (318 mii locuitori, fostă capitală a Principatului Transilvaniei), este FUAs și pol de dezvoltare și este al doilea aeroport al României ca trafic anual de călători. Realizarea în totalitate a autostrăzii Transilvania (Brașov – Cluj – Oradea) și legătura cu autostrada București – Brașov, va dezvolta o foarte bună accesibilitate la scara teritoriului național și va putea să stimuleze concentrarea urbană și deschiderea către Europa Occidentală.

7.3.4. Municipiul Brașov

Acest municipiu (285 mii locuitori, dar cu o aglomerație urbană în jur de 400 de mii de locuitori), are calitatea de FUAs și pe cea de pol de creștere. Datorită formelor geografice care îl mărginesc, Brașovul este din acest punct de vedere oarecum izolat, dar posedă un avantaj important: este situat în centrul

României. Faptul că expansiunea aglomerației urbane Brașov cuprinde o serie de orașe și municipii foarte apropiate reprezintă un avantaj.

7.3.5. Municipiul Craiova

Municipiul Craiova (303 mii locuitori), este un pol de creștere, FUAs, în același timp *„un centru urban într-un teritoriu rural, cu șanse reduse de a avea curând un sistem urban propriu”* (Sârbu C, 2012, 151-159). Are un potențial real al relației transcarpatice rutiere și feroviare insuficient valorificat însă, pe culoarul Jiului, cu municipiul Târgu-Jiu și mai departe către zona de nord-vest a țării.

7.3.6. Municipiul Constanța

Constanța (310 mii locuitori) este cel mai mare port civil al României la Marea Neagră, fiind totodată pol de creștere și FUAa. Potențialul municipiului este unul semnificativ în raport cu ceea ce există la ora actuală în zona Constanței, deoarece are în componență și localități/stațiuni litorale. Are o legătură navală directă cu Dunărea prin intermediul canalului navigabil și posibilități majore de dezvoltare a nodului multimodal și intermodal complex. Se preconizează dezvoltări viitoare semnificative deoarece realizarea Autostrăzii Soarelui apropie Constanța din punct de vedere al timpului de parcurs de București și realizarea proiectatei Autostrăzi a Mării Negre va facilita dezvoltare la nivel trans-național și trans-continental.

7.3.7. Municipiul Iași

Municipiul Iași (fostă capitală a Principatului Moldovei) are 321 mii de locuitori și este pol de creștere și FUAs dar reprezintă în același timp o enclavă urbană într-o regiune profund rurală. Este situat într-o zonă cu o mare densitate a așezărilor umane și cu cea mai mare creștere demografică. Are potențial de dezvoltare cu Republica Moldova (Chișinău, aprox. 80 de kilometri distanță) dar datorită faptului că aici există graniță cu UE potențialul rămâne în continuare nevalorificat. Datorită situării sale în Uniunea Europeană, Iașul poate reprezenta o posibilă poartă de Est a Uniunii Europene, în ciuda izolării generate de lipsa căilor de comunicație transcarpatice eficiente.

7.3.8. Sistemul urban Brăila - Galați

Cele două municipii (Galați – 299 mii de locuitori și Brăila – 216 mii locuitori) sunt FUAs-uri separate (nu sunt poli de creștere), situate la 15 km distanță și *întâmpină serioase dificultăți de colaborare instituțională, dar funcționează în sistem informal, alcătuind, împreună cu comunele adiacente,*

*una dintre cele mai mari aglomerații urbane din România (peste 500 mii de locuitori).*¹⁰²

Amplasamentul beneficiază de un imens potențial de accesibilitate multimodală și are acces la Dunărea accesibilă maritim, care este parte a Coridorului VII - Dunărea navigabilă, care asigură o conexiune directă cu Vestul Europei. Canalul Dunăre-Marea Neagră (Constanța – Cernavodă), reprezintă o serioasă concurență pentru dezvoltarea sistemului prin relația navală a continentului cu marea. Sistemul urban Galați – Brăila nu are aeroport și nici pod peste Dunăre. Un alt element puternic restrictiv îl reprezintă faptul că este o *enclavă urbană într-o întinsă regiune rurală* (Sârbu C, 2012, 151-159). Sistemul apare a fi izolat din punctul de vedere al asigurării accesibilității, deși potențialul de accesibilitate către Odessa poate fi dezvoltat prin realizarea autostrăzii Mării Negre.

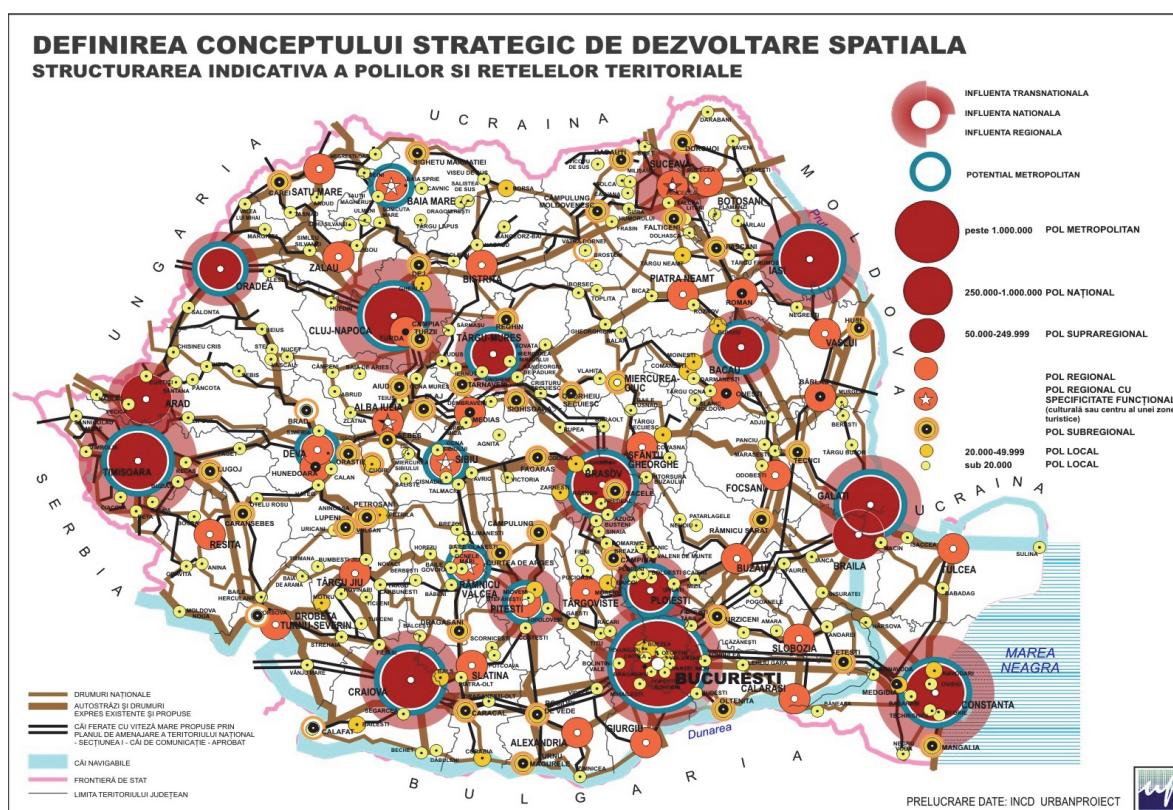
7.4. Concluzii privind posibile zone de expansiune metropolitană

Previziunile demografice și cele socio-economice prezentate anterior împreună cu actualele coordonate geo-strategice ne fac să privim destul de sceptic o viitoare dezvoltare în România a aglomerațiilor urbane existente către o expansiune de tip metropolitan. Poziția relativ periferică euro-continentală a țării noastre și mai ales multitudinea de arii încă rurale care mărginesc aglomerațiile urbane existente, ne fac să avem în vedere o identificare a unor sisteme teritoriale mai largi care pot depăși granițele naționale (cel mai bun exemplu poate fi axa Ruse – Giurgiu – București – Ploiești – Valea Prahovei – Brașov). Apariția și mai ales dezvoltarea unor arii de expansiune metropolitane este strâns legată de funcționarea administrativ-teritorială a acestora, care nu este întotdeauna echilibrată în ceea ce privește, să spunem rețeaua de localități, situație în care coordonarea dezvoltării necesită semnificative schimbări la nivel de sistem. În acest context, acceptarea unor modele diferite de urbanizare se poate face *„prin alternanța spațială a zonelor dens construite cu cele mai puțin construite, care ar conduce la constituirea unui peisaj “urbanizat” dezvoltat într-un mozaic”* (Sârbu C., 2005, p.204), reprezintă alternativa spațială cea mai probabilă pentru o dezvoltare și totodată o expansiune teritorială durabilă pentru

¹⁰² Conform Documentației *Planul de amenajare a teritoriului zonal – Zona periurbana Braila*, U.U.A.I.M. – C.C.P.E.C., 2010 -2011

România¹⁰³. Variante ale dezvoltării aşezărilor de tip urban menite să sprijine o eventuală dezvoltare au fost identificate şi în lungul căilor de comunicaţie şi transport majore¹⁰⁴ (vezi fig. nr. 28). Din păcate, aceste zone cu potenţial de expansiune teritorială sunt în contrast cu areale vaste de tip rural, cu accesibilitate redusă de la şi spre centrele urbane majore, de la care nu poate fi accesată oferta de servicii. Faptul că nu există decât foarte puţine areale cu concentrare mare de capital la nivelul ţării poate fi argumentat şi de produsul intern brut raportat pe cap de locuitor care relevă, câteva aglomeraţii peste media naţională : Bucureşti, Timişoara, Constanţa, Cluj-Napoca.

Figura nr. 28 – Conceptul naţional de dezvoltare strategică – Structurarea indicativă a polilor şi reţelelor teritoriale ale României



Sursa datelor: Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP)

¹⁰³ Pentru a fi posibil acest lucru este nevoie de o rețea eficientă de transport și comunicație pentru ca dezvoltarea expansiunii teritoriale să nu afecteze mediul înconjurător, pentru a fi o dezvoltare de tip durabil.

¹⁰⁴ Conform Conceptului național de dezvoltare strategică al României

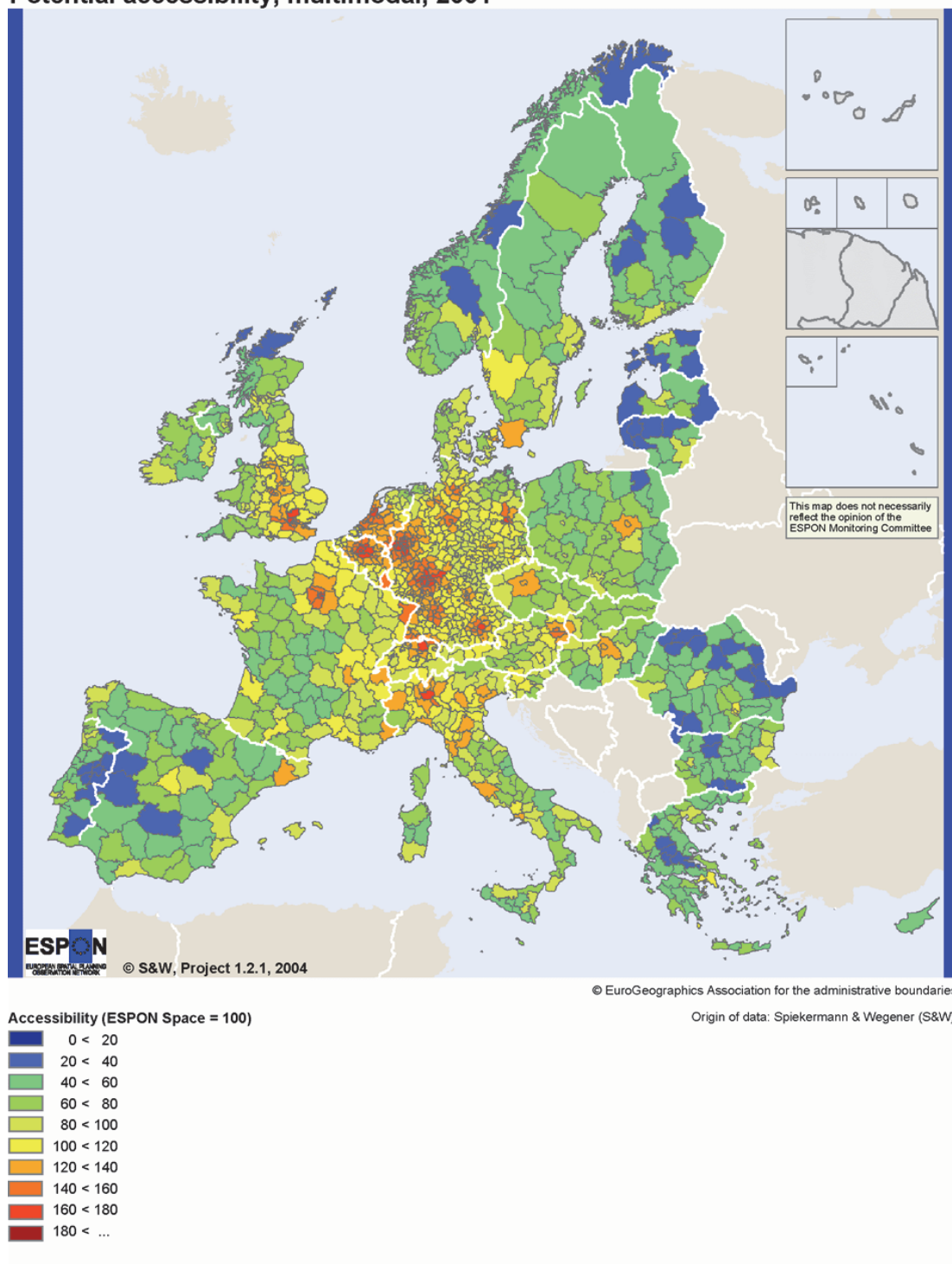
7.4.1. Aspecte de evaluare preliminară privind posibile metropole

În contextul prezentat, se poate spune că rezolvarea problemelor legate de concentrarea investițiilor în teritoriu este legată în primul rând de accesibilitate, împreună cu cele legate de dezvoltarea instituțională funcționării unor astfel de areale metropolitane, constituie priorități demne de luat în seamă pentru dezvoltarea de sisteme de expansiune teritorială complexe, care să ajute la integrarea României în rețeaua europeană (*vezi fig. nr. 29*). Pentru perioada următoare, considerată ca termen mediu se poate face o evaluare preliminară privind posibilele metropole din România în sensul acceptat de studiile europene. Prevederile ar trebui să țină seama de următoarele aspecte:

- pondere mare a capitalului străin în România poate genera o instabilitate în ceea ce privește dezvoltarea;
- accesibilitatea rutieră și feroviară redusă față de media europeană;
- nivel de trai scăzut și salarizare modestă comparativ cu vestul Europei, dar mai atrăgătoare față de areale geografice vecine (mai ales în partea de nord, nord-est a României);
- problema competitivității economiei de piață, la care România încă nu face față, datorită schimbării sistemului economic național (de la cel centralizat la cel actual, al economiei de piață)
- scăderea demografică actuală și previziunile de continuă scădere, precum și concentrarea populației în zonele puternic urbanizate sau în zonele apropierea acestora.

Figura nr. 29 – *Potențialul accesibilității multimodale*

Potential accessibility, multimodal, 2001



Sursa datelor: ESPON 1.2.1. Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion, Project report, 2004

Plecând de la aceste aspecte prezentate, precum și de la faptul deja acceptat că există o relație directă între nivelul calității vieții și gradul de urbanizare, trebuie să avem în vedere că dezvoltarea economică a regiunilor unde se află aceste metropole este extrem de importantă. În zona instituțională dezvoltarea trebuie făcută controlat și coordonat, atât la nivelul spațiului înconjurător¹⁰⁵, cât și în cel al aglomerațiilor urbane propriu-zise.

În ceea ce privește accesibilitatea și căile majore de comunicație și transport trebuie planificată în context mai larg, din perspectiva multimodalității la diferite scări teritoriale pentru a putea ca România să poată să se orienteze spre o coeziune teritorială reală.

*Accesul la sistemele de transport trebuie să fie integrat la toate scările de analiză spațială și implică relaționarea acestora cu centrele majore urbane prin construirea sau viabilizarea drumurilor și căilor ferate dintre acestea. De asemenea este necesar ca acolo unde este posibil să fie dezvoltate canale navigabile interne care să asigure o dezvoltare de transport intermodal și a sistemelor avansate de gestionare a traficului.*¹⁰⁶

La nivel euro-teritorial România se află într-o poziție de relativă extremă periferică (raportat la ariile de creștere europene din *zona pentagonului*) ceea ce face posibilă și necesară o dezvoltare a rețelei de axe/direcții de dezvoltare cu arealele de expansiune euro-balcanice și chiar central-europene. Așa cum relevă documentele europene (ESPON, 2004, fig. 41) cel mai mare potențial de dezvoltare îl are relația cu Sofia și Budapesta. În perspectiva utilizării coridorului IV este de luat în seamă și o relație pe direcția Istanbul precum și impactul favorabil al viitoarei autostrăzi a Mării Negre asupra României (*vezi fig. nr. 30*).

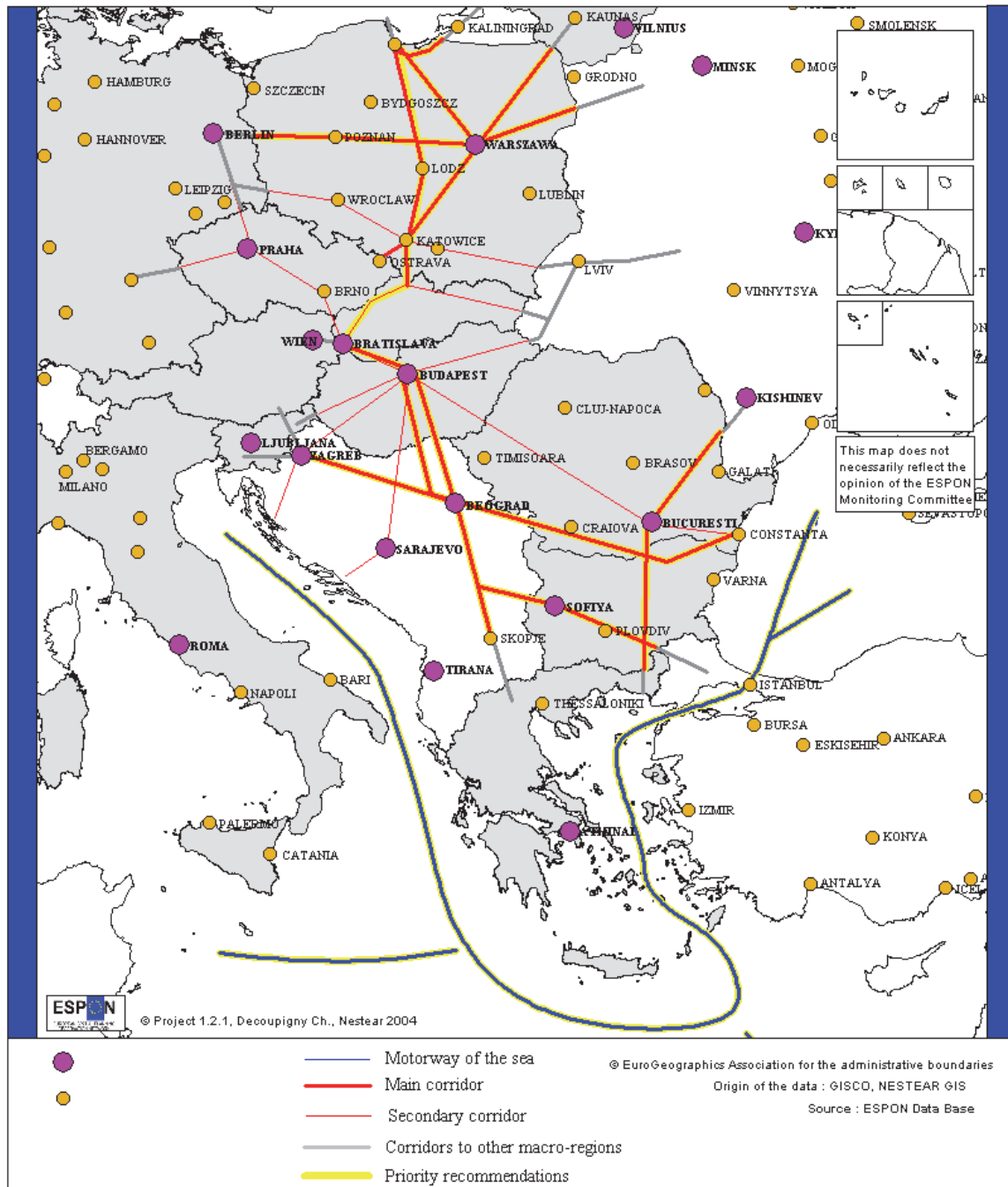
De asemenea o zonă cu potențial favorabil dezvoltării expansiunii teritoriale o poate avea zona de est a României, ce poate juca un rol foarte important în *evoluția geopolitică în sensul facilitării accesului către Marea Baltică și către est către Chișinău și Ucraina*¹⁰⁷.

¹⁰⁵ De fapt acest spațiu înconjurător este de cele mai multe ori supus expansiunii urbane și aici trebuie asigurată o coordonare și un control al dezvoltării teritoriale de tip durabil

¹⁰⁶ Adaptare după Cartea verde privind coeziunea teritorială – Comunicare din partea Comisiei Europene, 2008

¹⁰⁷ Idee preluată din Planul de amenajare a teritoriului zonal – Zona periurbană Brăila, U.U.A.I.M. – C.C.P.E.C., 2010 -2011

Figura nr. 30 – Politica dezvoltării pentru zonele est-europene



Sursa datelor: ESPON 1.2.1. Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion, Project report, 2004

7.5. Exemple de documentații privind expansiunea urbană

7.5.1. Criterii de individualizare a zonelor periurbane

Criteriile generale care au stat la baza individualizării zonelor urbane funcționale sunt grupate în: **criterii principale** (bazate pe funcționalitatea teritoriului, pe relațiile dintre oraș și zona înconjurătoare) și **criterii secundare** (având în vedere aspectul fizionomic și dotările așezărilor).

S-au avut în vedere următorii indicatori: *“ponderea activităților neagricole în totalul activităților, ponderea navetiștilor în populația activă, ponderea construcțiilor noi (după 1950) în raport cu numărul total, ponderea suprafețelor deținute de legume, plante furajere și plante pentru industrializare, ponderea producției marfă vegetală și animală destinată orașului din producția agricolă totală, potențialul turistic și de agrement al localității și activitățile industriale în legătură cu orașul”* (Ianoș I., 1987, p121-122)

În cadrul așezărilor rurale gradul de antropizare este ridicat în teritoriul agricol, dar ceva mai redus în teritoriul propriu-zis al satului. În orașe, gradul de antropizare este foarte ridicat, conducând la modificarea tuturor factorilor de mediu. Activitatea umană în oraș *“este un act de supunere a naturii de către om. Este o acțiune umană împotriva naturii”*. (Le Corbusier, 1971, p.138)

Urbanul corespunde unui atribut calitativ care oglindește nivelul de echipare complexă a așezării umane, exprimabil în gradul mai ridicat de confort de care beneficiază populația urbană prin raportare la cea rurală sau suburbană.

Urbanul presupune structuri care sunt mai mult determinate de propria activitate umană, de interacțiunea om – mediu.¹⁰⁸ *“Concentrarea urbană a permis progresul gândirii, al descoperirilor, ca și o anumită stăpânire a naturii”* (De Lauwe P.H., Chombart 1972, p.115)

7.5.2. Exemplu de expansiune urbană de tip metropolitan în zonă de câmpie

Una din cele mai spectaculoase modificări ale geografiei dezvoltării este reprezentată de **metropolizarea marilor orașe**, îndeosebi a orașelor – capitală. Necesitatea gestionării responsabile și coordonată a acestui fenomen reprezintă un imperativ al momentului, marcat de megatendințe cum sunt: globalizarea economiei, în special, internaționalizarea producției de bunuri și servicii, terțiarizarea economiei, continuarea procesului de urbanizare, adoptarea

¹⁰⁸ După o opinie a lui Norberg-Schultz Cristian.

principiilor Dezvoltării Durabile, și nu în ultimul rând, integrarea în Uniunea Europeană.

Orașul București, dezvoltat prin procese de aglutinare a unor comune și prin extinderea teritoriului intravilan, a devenit centrul polarizator și este singurul oraș de rang 0 al țării. El atrage în sfera sa de influență un teritoriu vast, cuprinzând zeci de comune și orașe și o populație de sute de mii de persoane, în afară de cea a Municipiului.

Influența din ce în ce mai mare a acestui oraș în teritoriul înconjurător a condus către constituirea unei **aglomerații urbane**, fenomen binecunoscut în Europa de Vest, care cere mijloace specifice de administrare a teritoriului și de management al dezvoltării.

Pasul următor îl constituie structurarea în jurul marelui oraș a unui **teritoriu metropolitan**, înțeles ca suprafață situată în jurul marilor aglomerări urbane, delimitată prin studii de specialitate, în cadrul căreia se creează relații reciproce de influență în domeniul căilor de comunicație, economic, social, cultural și al infrastructurii edilitare. De regulă, limita teritoriului metropolitan depășește limita administrativă a localității și poate depăși limita județului din care face parte.

Aceste relații, dezvoltate în cadrul pieței libere și în cadrul unui context legal și administrativ adecvat pot avea efecte benefice pentru populația zonelor respective.

Bucureștiul și teritoriul său de influență poate avea șansa unei dezvoltări echilibrate și benefice prin *noua identitate a Zonei Metropolitane, o dată cu realizarea noului Plan Urbanistic General*¹⁰⁹. Aceasta este o zonă constituită prin asociere, pe bază de parteneriat voluntar, între marile centre urbane (Capitala României) și localitățile urbane și rurale, aflate în zona imediată, la distanțe de până la 30 km, între care s-au dezvoltat relații de cooperare pe multiple planuri. Aceasta nouă identitate a asocierii poate genera o serie de procese benefice:

- **procesе creatoare de funcțiuni de excepție și de excelență**, situând metropola în rețeaua orașelor internaționale ;
- **procesе de relaționare a formei și funcțiunilor** care se declanșează în momentul atingerii unor praguri de calitate, imaginea urbană și capacitate de absorbție a unor funcțiuni internaționale ;

¹⁰⁹ Planul Urbanistic General al Municipiului București este în desfășurare și este realizat de un consorțiu al cărei lider este Universitatea de arhitectură și urbanism „Ion Mincu” din București.

- **processe de creare a unor condiții majore ale funcționării metropolei și zonei metropolitane**, (accesibilitate, dezvoltare echilibrată, compatibilități și complementarități funcționale;
- **processe generatoare de evenimente, parteneriat, multifuncționalitate;**
- Apariția și dezvoltarea unor **structuri de absorbție** a unei mari varietăți de **forme de finanțare a investițiilor** interne și externe.

Rezultatul acestor evoluții îl constituie **fenomenul de Metropolizare**, adică acțiunea simultană asupra unui oraș și a unei arii înconjurătoare, a mai multor procese cu efecte potențatoare, derulate în urma stabilirii unui **consens de acceptare a fenomenului**¹¹⁰.

Obiectivul dezirabil al desfășurării acestor procese îl reprezintă **evoluția Bucureștiului** și a aglomerației sale urbane către constituirea unei **metropole**, a unui ansamblu format dintr-o zonă centrală cu un nucleu având un număr mare de locuitori, împreună cu comunitățile adiacente, având un **grad ridicat de integrare socială și economică** cu centrul.

Prin reconsiderarea identității Zonei Metropolitane a Bucureștiului ar putea fi create premisele pentru:

- procese raționale de planificare și luare a deciziilor în deplină cunoștință de cauză;
- controlul dinamicii spațiale a dezvoltării ;
- creșterea calității vieții;
- îmbunătățirea semnificativă a calității mediului;
- creșterea gradului de accesibilitate a întregii populații metropolitane la servicii de înalt standard calitativ;
- stimularea dinamismului economic;
- planificarea strategică specifică;
- integrarea în liniile majore europene și internaționale de dezvoltare spațial-economică.

Principala condiție pentru atingerea acestor obiective este revizuirea și definirea unor noi structuri instituționale de gestiune și dezvoltare a teritoriului zonal metropolitan.

¹¹⁰ Asocierea și procesele benefice au fost preluate după INCD Urbanproiect București, “Sistem integrat de indicatori teritorial, ca instrument de evaluare și monitorizare pentru activitatea de amenajare a teritoriului – SITER” – Faza 1: „Model pentru sistem integrat de indicatori spațiali”, noiembrie 2005 și INCD Urbanproiect București, 2005, PATZ – Zona aglomerației urbane și zona metropolitană ale municipiului București.

Definirea acestor structuri funcționale se bazează în bună măsură pe cadrul legislativ existent, care permite pe de o parte libertatea de asociere a diferitelor entități teritorial-administrative, iar pe de altă dezvoltări spațiale în acord cu principiile și opțiunile europene actuale din domeniul amenajării teritoriului și urbanismului.

Gestiunea fenomenelor dintr-un teritoriu atât de vast presupune cunoașterea în profunzime a realităților complexe, care să conducă spre definirea obiectivelor și identificarea celor mai adecvate politici de atingere a acestora.

Câteva dintre subiectele acestor analize care pot conduce către formulări concrete de obiective privind dezvoltarea noii identități a zonei metropolitane a Bucureștiului pot fi următoarele:

- Căile principale de acces în Municipiul București și în interiorul zonei metropolitane, în relație cu teritoriul național și european;
- Gestionarea responsabilă a extinderii suprafeței intravilanului;
- Coordonarea extinderii zonelor de locuințe, de funcțiuni complementare acestora și a extinderii zonelor cu unități industriale și de depozitare;
- Redefinirea unităților administrativ-teritoriale componente ale teritoriului zonal metropolitan București;
- Definirea elementelor strategice de dezvoltare a zonei metropolitane București;
- Corelarea dezvoltării unităților teritorial-administrative din teritoriul metropolitan cu obiectivele strategice de dezvoltare a Zonei Metropolitane și a Planului Urbanistic General al Municipiului București, aflat în desfășurare;
- Păstrarea și dezvoltarea centurii verde-galbenă a Bucureștiului, element de structurare a propunerilor de dezvoltare și de creștere a calității mediului în aria metropolitană;
- Identificarea priorităților privind dezvoltarea infrastructurilor edilitare pentru întreg teritoriul metropolitan (alimentare cu apă, canalizare, alimentarea cu gaze și energie electrică, rețelele de telecomunicații, rețeaua de gestiune a deșeurilor menajere) în vederea definirii și derulării unor programe concrete;
- Dezvoltarea rețelelor de servicii de înaltă calitate (educație de toate gradele, sănătate, recreere, transport în comun);

- Integrarea zonei metropolitane a Bucureștiului în cadrul coridoarelor europene de transport și dezvoltarea intermodalității transporturilor;
- Integrarea Bucureștiului în cadrul rețelei metropolelor europene.

Studiu privind zona metropolitană a municipiului București

Studii, cu privire la zona limitrofă din jurul orașului s-au mai făcut astăzi în România. Un astfel de studiu a fost făcut încă din anul 2001 de către INCD Urbanproiect București cu, cu privire la teritoriul limitrof municipiului București, care datorită rangului acestuia a purtat numele de zonă metropolitană: **„Studiu pilot privind plan de amenajare a teritoriului zonal metropolitan București”**

Principiile strategice de dezvoltare a zonei metropolitane a Municipiului București pornesc de la aspectele metodologice moderne ce fundamentează conceptul că orice plan de dezvoltare spațială este necesar să se bazeze pe o strategie proprie, este evident că pentru un proces de dezvoltare pe termen mediu și lung a unei zone ca cea metropolitană a Bucureștiului este necesar un astfel de instrument (vezi fig. nr. 31)

Considerând Zona Metropolitană ca pe un cadru în care influența capitalei este determinantă, au fost schițate principiile și obiectivele strategice ce ar trebui să fie adoptate de toate autoritățile locale a căror activitate coordonată se va putea concretiza în politici de succes în anii următori.

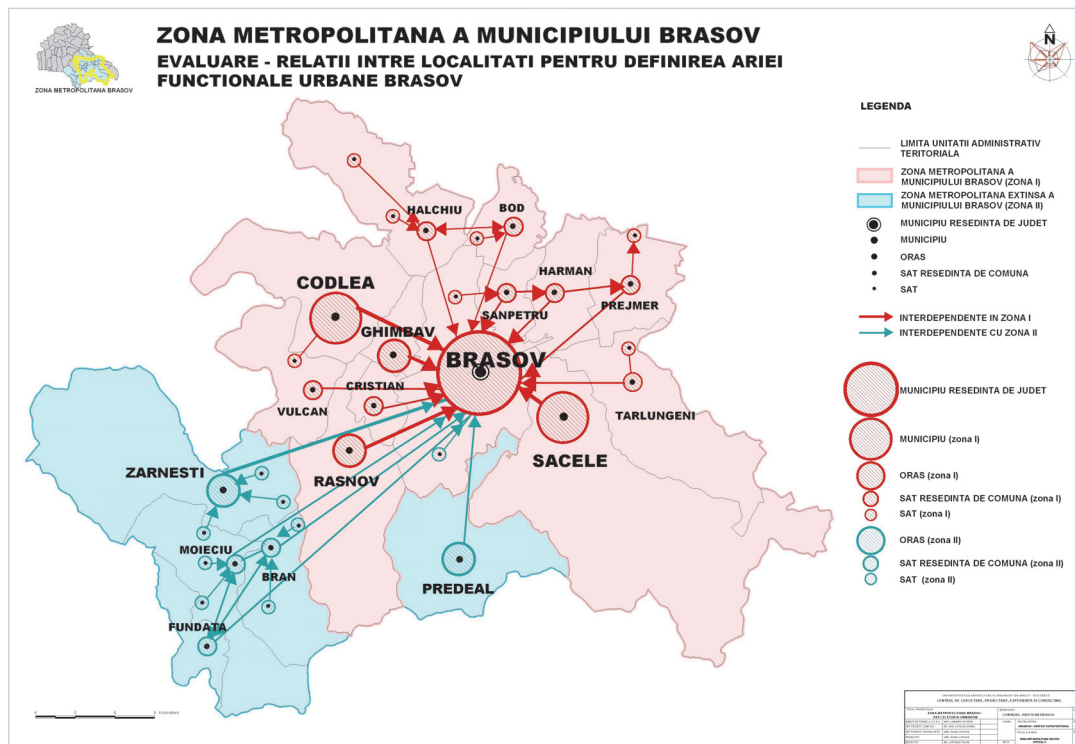
Principiile strategice ce ghidat dezvoltarea în zonă sunt următoarele:

- a) Echilibrarea nevoii de dezvoltare economică și socială cu cea de menținere și îmbunătățire a calității mediului natural printr-o dezvoltare durabilă și prin stoparea urbanizării necontrolate;*
- b) Realizarea unei relații superioare între urban și rural prin dezvoltarea unor rețele de infrastructuri tehnice majore diversificate și bine racordate la rețelele naționale și internaționale;*
- c) Îmbunătățirea calității vieții în zonă prin realizarea unui habitat superior în condiții diversificate;*
- d) Îmbunătățirea calității vieții în zonă prin reducerea noxelor și a cantităților de emisii pe locuitor.*

Pentru fiecare dintre aceste principii au fost stabilite: definiția; obiectivele principale; propunerile de programe.

mobilității urbane, a exploatării și gestionării judicioase a resurselor, a îndepărtării factorilor de risc, a dezvoltării armonioase și continue a mediului natural și antropic, în scopul încurajării unei **autonomii locale** în coordonarea și gestionarea **dezvoltării durabile a acestei zone metropolitane a municipiului Brașov**.

Figura nr. 32 – autori: arh.Sârbu C., urb.Lupoaie I. - *Studiul Zona metropolitană a Municipiului Brașov, Evaluare – Relații între localități pentru definirea ariei funcționale urbane Brașov*



Sursa datelor: *Studiul Zona metropolitană a Municipiului Brașov, studiu realizat de CCPEC-UAUIM*

Dezvoltarea teritoriului cuprins în **Zona metropolitană Brașov – PATJ si Studiu de urbanism** a urmărit întărirea colaborării între municipiul Brașov și localitățile din imediata vecinătate și factorii de decizie interesați să coopereze în domeniile dezvoltării economice, dezvoltării urbane controlate, administrației și serviciilor publice, sănătății, educației și culturii, diminuării declinului demografic și îmbunătățirii condițiilor de viață, protejarea și conservarea mediului.

Realizarea unui parteneriat ce a avut ca scop o mai bună gestionare a dezvoltării teritoriului metropolitan al municipiului Brașov, în contextul dezvoltării durabile în conformitate cu Legea nr.350/2001 și Legea nr. 351/2001

a contribuit la întărirea colaborării între toți factorii locali interesați, precum și la amplificarea relațiilor existente.

Viziunea europeană asupra dezvoltării spațiale pe continent, formulată de documentele ESDP (1999), precum și analizele detaliate privind dezvoltarea teritoriului european elaborate în cadrul studiilor ESPON, fundamentează formularea obiectivelor politice și orientarea fondurilor pentru dezvoltare ale U.E. Aceste analize **plasează aglomerația urbană Brașov în categoria Ariilor Funcționale Urbane (AFU) de importanță națională și internațională**, în cadrul întregului continent. În funcție de dezvoltarea coerentă a zonei în **această accepțiune europeană spațial-funcțională** se crează premise suplimentare pentru absorbția fondurilor comunitare de dezvoltare. **Brașovul**, prin potențial și tradiție **are șansa de a accede la această tendință a dezvoltării urbane europene**, prin politici de dezvoltare spațială care să țină cont de interesele complexe ale întregului teritoriu înconjurător, care depășesc limitele unităților teritorial administrative

Un alt aspect al tendințelor actuale ale planificării spațiului este promovarea dezvoltării policentrice a rețelei de localități. În cazul de față, aceasta dezvoltare, a presupus o întărire a rolului municipiului Brașov la nivel național, regional și local; cât și o creștere în importanță a anumitor localități cu rol de echilibru, care pot prelua din funcțiile municipiului diminuând astfel, presiunea asupra sa. Aceasta s-a realizat în contextul în care municipiul Brașov și zona sa metropolitană, pe lângă rolul de centru regional, politic și administrativ, reprezintă și o zonă predilectă pentru amplasamente preferate de centre de afaceri, cercetare/inovare și sedii de mari companii. De regulă, planificarea și dezvoltarea lor trebuie să facă față consecințelor unor densități ridicate, schimbărilor economice și sociale rapide, cererilor tot mai mari de transport, folosirii ineficiente a resurselor energetice, presiunii din spațiile suburbane, infrastructurii ineficiente și a migrației internaționale

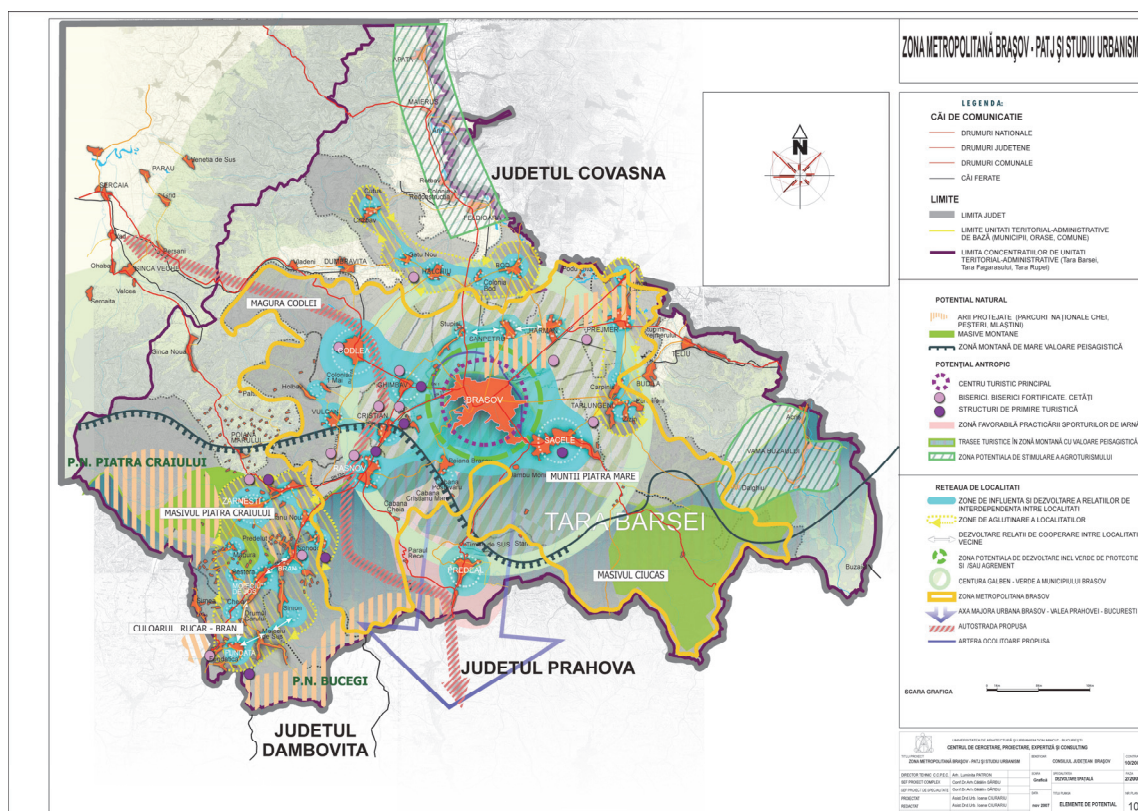
Teritoriul cuprins ***Zona metropolitană Brașov – PATJ și Studiu de urbanism*** în a fost obiectul de analiză a mai multor documentații de amenajare a teritoriului întocmite în diferite etape. În prezent **există** deja **Planul de amenajare a Teritoriului Județean Brașov** și cinci secțiuni ale **Planului de Amenajare a Teritoriului Național** aprobate (*Secțiunea I Căi de comunicații, Secțiunea II Apa, Secțiunea III Zone naturale protejate, Secțiunea IV Rețeaua de localități, Secțiunea V Riscuri Naturale*).

Teritoriul analizat de actuala documentație cuprinde următoarele UAT-uri: municipiile **Brașov, Săcele, Codlea**, orașele **Ghimbav și Râșnov** și comunele **Hărman, Cristian, Prejmer, Sânpetru, Vulcan, Târlungeni, Bod și Halchiu**. La acestea au fost adăugate ca ipoteză de studiu pentru delimitarea zonei de influență lărgite, orașele Zărnești și Predeal și comunele, Bran, Moeciu și Fundata (*vezi fig. nr. 32*).

Teritoriul ce a făcut obiectul documentației, precum și cel limitrof zonei de studiu propriu-zise al arealului metropolitan, cu potențial de dezvoltare ridicat, (*vezi fig. nr. 33*) s-au caracterizat printr-o accentuată extindere teritorială a intravilanelor localităților, datorată dezvoltării unor diferite funcțiuni (în special dezvoltarea imobiliară și a IMM-urilor). Această dezvoltare mai accentuată pe direcția NV – SE va genera o axă de dezvoltare urbană Codlea – Brașov – Săcele cu rol dinamic de modernizare a cadrului de viață cu implicații în dezvoltarea spațială regională cât și a zonei metropolitane. Centrul urban principal cu rol polarizator în regiune va rămâne municipiul Brașov, iar cele două centre urbane secundare aflate în proximitate vor avea rolul de a prelua o parte din presiunea exercitată asupra principalului pol urban al zonei metropolitane.

Datorită dezvoltării sale accentuate, cât și a tendințelor de dezvoltare spațială *localitatea Prejmer va juca un rol foarte important la nivelul zonei metropolitane, urmând să echilibreze din punct de vedere spațial axa Codlea – Brașov – Săcele*. Astfel Prejmer se propune a deveni un centru urban cu rol al dezvoltării la nivel intercomunal cu funcțiuni preponderent agro-industriale și turistice. Prin aceasta se încearcă stoparea dezvoltării actuale necontrolate a zonei Ghimbav – Cristian – Râșnov unde intravilanele acestor localități au fost extinse excesiv și care tind să devină practic lipite.

Figura nr. 33 – autori: arh.Sârbu C, urb.Ciurariu I.- Studiul Zona metropolitană a Municipiului Braşov, Elemente de potenţial



Sursa datelor: Studiul Zona metropolitană a Municipiului Braşov –PATJ şi Studiul de urbanism, studiu realizat de CCPEC-UAUIM

Odată cu realizarea reţelelor majore de transport (autostrada) efectele negative ce pot apărea în ceea ce priveşte starea mediului, a continuităţii spaţiale a localităţilor, precum şi al dezechilibrelor presiunii dezvoltării, trebuie ameliorate şi unde este posibil chiar eliminate. Aceste efecte negative vor putea apărea în zona Ghimbav – Cristian – Râşnov iar acestea se vor putea amplifica prin lipsa unei planificării spaţiale coordonate şi a controlului dezvoltării.

Printr-un set de politici globale şi coerente la nivelul zonei metropolitane, efectele negative şi impactul acestor căi rutiere majore la nivelul mediului ambiant vor putea fi estompate.

Astfel tendinţele de dezvoltare ce se conturează la nivelul zonei metropolitane Braşov relevă o **zonă de maximă saturaţie a dezvoltării urbane situată în zona de influenţă a sistemului urban major Codlea – Braşov – Săcele**. Este necesar, în partea de nord a zonei metropolitane conturarea unei zone de dezvoltare spaţială cu rol de echilibru, aflată sub influenţa centrului urban Prejmer. Această zonă de dezvoltare ar urma să preia din presiunea

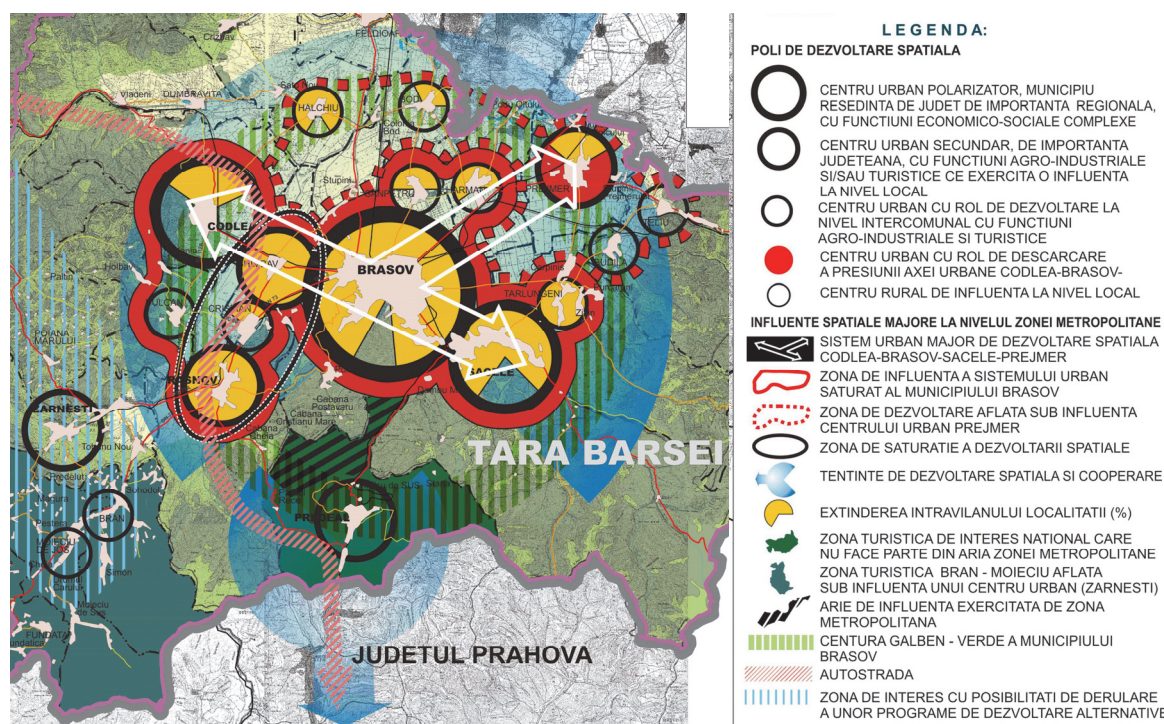
exercitată în partea de vest a zonei metropolitane cu tendințe de dezvoltare și cooperare cu municipiul Sfântu Gheorghe.

O altă măsură împotriva dezvoltării spațiale necontrolate a teritoriului zonei metropolitane o reprezintă crearea centurii galben-verde din jurul municipiului Brașov.

Partea de sud – sud-vest a zonei metropolitane, datorită formelor de relief și a așezărilor va rămâne una dedicată dezvoltării turismului.

Astfel zona stațiunii turistice Predeal, chiar dacă nu face parte din aria metropolitană va rămâne totuși o zonă de interes aflată în aria de influență a zonei metropolitane, cu tendințe de cooperare pe direcția N – S (Brașov – Ploiești – București). În imediata vecinătate, în județul Dâmbovița, se găsește un alt areal turistic de mare atractivitate – zona Bran - Moeciu – care va fi dezvoltată sub influența unui centru urban (Zărnești). O posibilă dezvoltare și cooperare turistică pe axa nord-vest ar putea cuprinde Șercaia - Poiana Mărului – Zărnești – Bran – Moieciu ceea ce ar putea fi benefică din punct de vedere al derulării unor programe de dezvoltare alternative (vezi fig. nr.34).

Figura nr. 34 – autori: arh.Sârbu C., urb.Veluda L. – Studiul Zona metropolitană a Municipiului Brașov, Tendințe de dezvoltare spațial-teritorială



Sursa datelor: Studiul Zona metropolitană a Municipiului Brașov –PATJ și Studiu de urbanism, studiu realizat de CCPEC-UAUIM

7.5.4. Exemplu de expansiune urbană de tip periurban în zonă de câmpie și luncă

În prezent există în România mai multe inițiative, unele operaționale, de cooperare la nivel local, între diverse unități administrative locale. Cooperarea se realizează de obicei între un oraș și comunele limitrofe, pe baza unui protocol sau a unui contract asociativ în scopul realizării unui schimb de utilități și/sau servicii publice oferite de către oraș în folosul comunelor.

Această cooperare, nivel local, între diverse unități administrative locale situate în jurul unui nucleu central (orașul sau municipiul) este la ora actuală o tendință a municipiilor, datorită problemelor care afectează principalele procese și fenomene existente la nivelul acestor importante nuclee urbane, în zona de interferență dintre spațiul urban și cel adiacent acestuia – spațiul rural. Parteneriatul dintre municipiu (nucleul urban cel mai important al zonei) și unitățile administrativ-teritoriale adiacente, aflate în zona de influență a acestuia constituie premiza unei dezvoltări armonioase și continue a mediului natural și antropic, în scopul încurajării unei ***autonomii locale în coordonarea și gestionarea dezvoltării durabile***.

Dezvoltarea în perspectivă a zonelor periurbane, cât și a celor metropolitane, în România vor fi benefice mediului urban cât și a celui rural după cum o arată ariile deja constituite. Pentru a putea observa o serie de caracteristici și tendințe de dezvoltare vom exemplifica în continuare o serie de studii legate de constituirea unor zone periurbane, dintre care unele aprobate în consiliile locale.

Procese dinamice de dezvoltare induc aglomerațiilor urbane mutații importante. Ele exprimă global capacitatea unor orașe – centre și a ariilor lor de dezvoltare complexă de a utiliza oportunitățile oferite de revoluția economică și culturală.

Planul de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Brăila

Tema – program elaborată de către elaboratorul Caietului de Sarcini (Consiliul Județean Brăila), a precizat că lucrarea urmează să fie structurată în patru etape (faze) majore, înlănțuite într-o succesiune logică care pleacă de la cercetarea bibliografică, continuată cu analize multicriteriale, formulări de obiective strategice de dezvoltare și cuprinzând detalieri ale unei zone de interes imediat pentru dezvoltarea urbanistică. Documentația a fost elaborată în perioada 2009 – 2011 de un consorțiu din care Centrul de Cercetare, Proiectare, Expertiza și Consulting (CCPEC) din Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” (UAUIM) a fost proiectantul general.

Programul elaborării lucrării a cuprins patru faze:

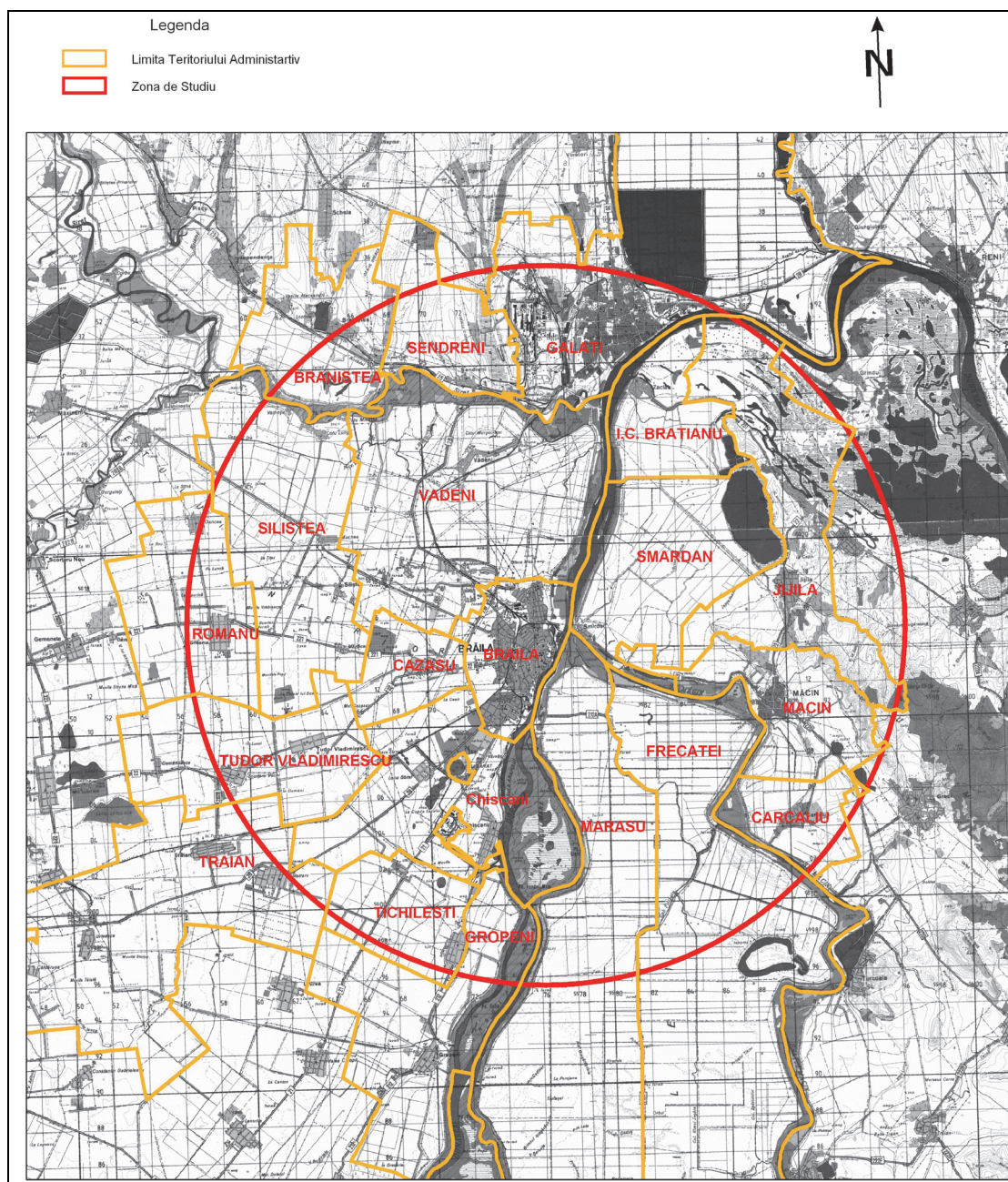
Faza I – Colectare date analitice (faza I) și elemente privind contextul teritorial. S-a desfășurat pe parcursul a 30 zile și a avut drept obiectiv identificarea principalelor surse de informații, precum și achiziționarea datelor și informațiilor de bază necesare începerii Fazei a II-a a proiectului.

Faza II – Analiza multicriterială a teritoriului considerat prin ipoteză și diagnoză ce a cuprins elemente de potențial ale sistemului urban Brăila. S-a desfășurat pe parcursul a 150 de zile și a avut drept scop identificarea elementelor restrictive și de potențial ale dezvoltării, prin analize multicriteriale, corelate cu elemente țintă dezirabile ale evoluției teritoriale.

Faza III – Strategia de dezvoltare a teritoriului periurban al Municipiului Brăila. S-a desfășurat pe parcursul a 150 de zile și va formula principalele direcții strategice de dezvoltare teritorială, ținând cont de elementele identificate în faza anterioară.

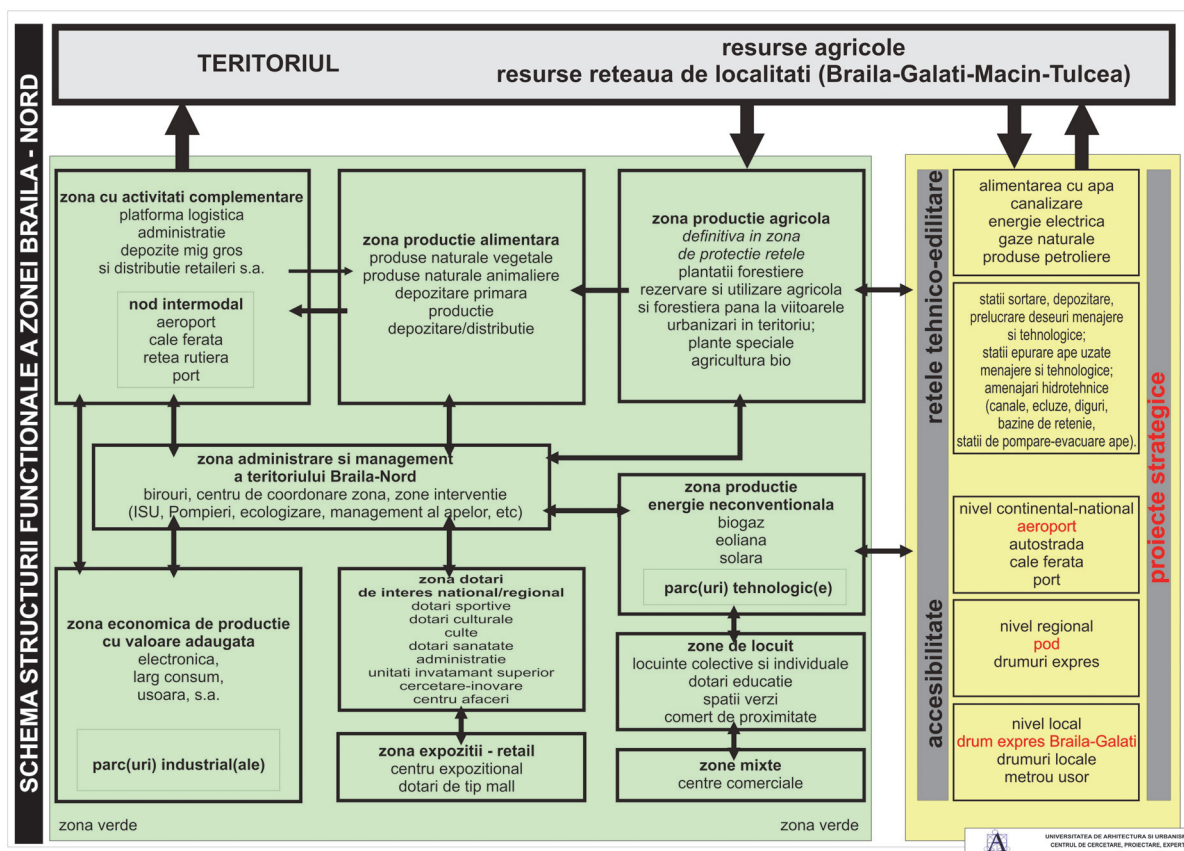
Faza IV– Strategia de dezvoltare a teritoriului de Nord al periurbanului Municipiului Brăila și regulamentul – cadru de urbanism pentru acest teritoriu. S-a desfășurat pe parcursul a 90 de zile și a precizat printr-un regulament – cadru minimal (Regulament cadru de dezvoltare urbanistică – R.C.D.U.), principalele elemente ale dezvoltării spațiale ale zonei Brăila Nord. Scopul este de a identifica și direcționa prevederile planurilor ulterioare de urbanism operațional (PUG și PUZ), care să constituie baza tehnică și legală pentru investiții pe teritoriul respectiv. (vezi fig. nr.36)

Figura nr. 35 – Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Brăila – Încadrarea în teritoriu



Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Brăila, studiu realizat de CCPEC-UAUIM

Figura nr. 36 – autori: arh.Sârbu C., urb.Veluda L, arh.Vrabete M. – Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Brăila – Schema structurii funcționale a zonei Brăila-Nord



Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Brăila, realizat de CCPEC-UAUIM

Teritoriul delimitat, ce a constituit zona periurbană a municipiului Brăila cuprinde o serie de douăzeci de unități administrativ-teritoriale dintre care ponderea, ca importanță, o au cele două orașe care formează sistemul urban (Brăila și Galați). Celelalte 18 UAT-uri componente sunt localizate pe cele trei județe, astfel:

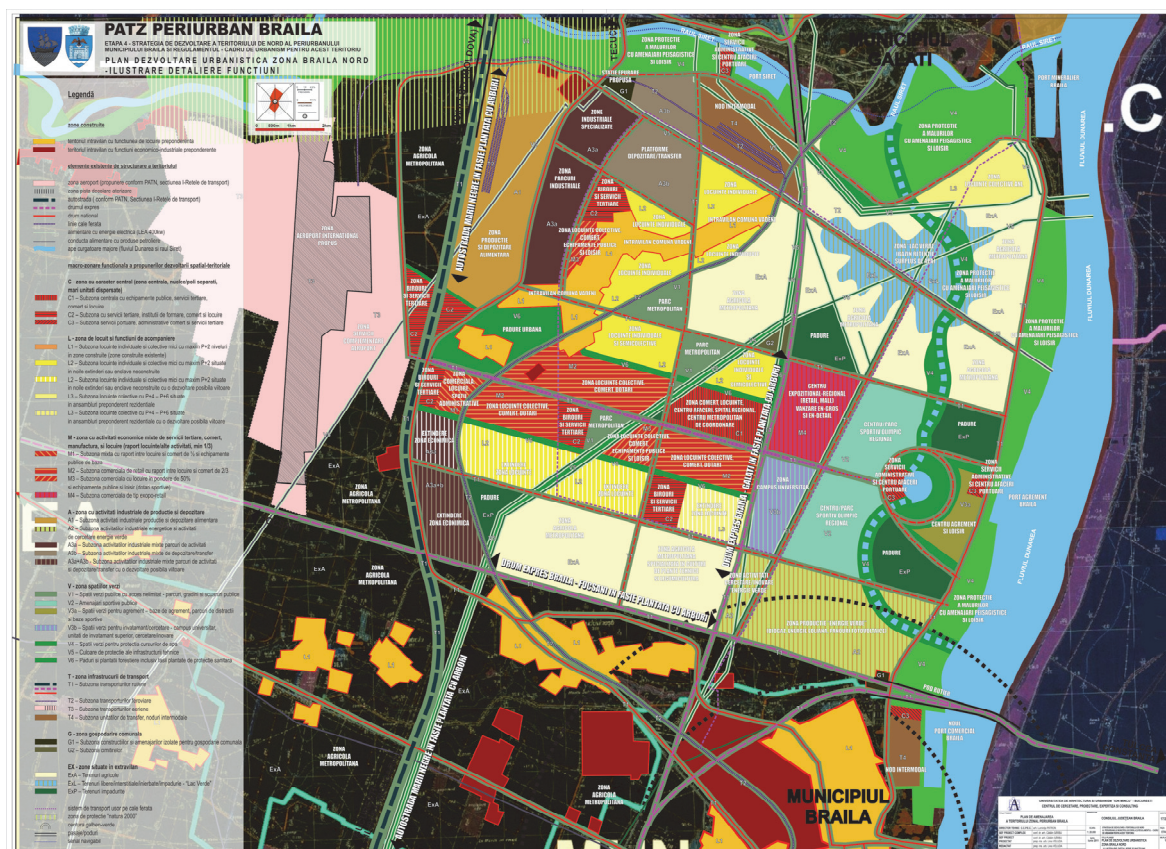
- **jud. Brăila:** Frecăței, Mărașu, Siliștea, Romanu, Cazasu, Tudor Vladimirescu, Chiscani, Tichilești, Traian, Gropeni ;
- **jud. Galați :** Șendreni, Braniștea ;
- **jud. Tulcea :** Carcaliu, Măcin, Jijila, Smârdan, I. C. Bratianu (vezi fig. nr.35).

Teritoriul supus studiului zonei periurbane se află situat la intersecția a trei județe (Brăila, Galați și Tulcea) și prezintă o serie de caracteristici naturale și antropice ce în mare parte îi conferă anumite direcții majore de dezvoltare. Astfel Dunărea în partea de est și Siretul în partea nordică creează „barierele

naturale” ale teritoriului care împreună cu Insula Mare a Brăilei delimitează teritoriul din punct de vedere natural și îi conferă o specificitate aparte.

O altă particularitate distinctivă a acestui P.A.T.Z. o constituie faptul că a propus detalizarea unei zone de dezvoltare pe teritoriul aflat între cele două municipii, mai exact în limitele administrative ale comunei Vădeni, (vezi fig. nr.37) zonă care poate constitui, prin premisele de accesibilitate propuse (amplasarea unui aeroport internațional, drum expres Brăila Galați și mai departe legătura cu Autostrada A2 și nu în ultimul rând, realizarea unui Pod peste Dunăre, dar și existența unei infrastructuri feroviare și rutiere) un spațiu ce oferă condiții spațiale dintre cele mai favorabile pentru dezvoltarea economică și socială a Regiunii 2 – Sud-Est de dezvoltare.

Figura nr. 37 – autori: arh.Sârbu C., urb.Veluda L., urb.Mureșan-Iuga P.- Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Brăila - Plan dezvoltare urbanistică zona Brăila Nord



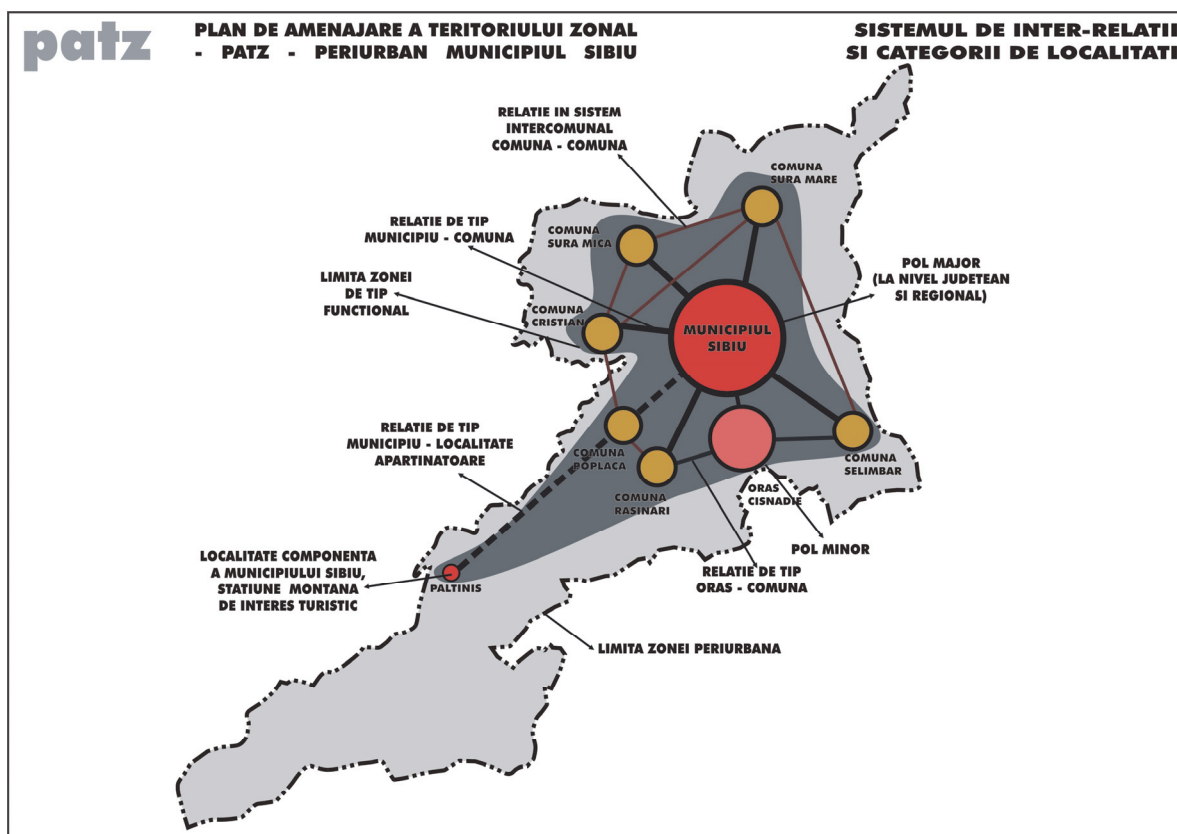
Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Brăila, realizat de CCPEC-UAUIM

7.5.5. Exemplu de expansiune urbană de tip periurban în zonă de depresiune și podiș

Studiu privind planul de amenajare a teritoriului zonal periurban al municipiului Sibiu

Un alt studiu referitor la spațiul periurban al orașului s-a realizat la INCD Urbanproiect București în anul 2005, intitulat **Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Sibiu**. P.A.T.Z. periurban al municipiului Sibiu este un document ce se referă atât la teritoriul inter-orășenesc (oraș-municipiu reședință de județ Sibiu și oraș Cisnădie) precum și la teritoriul intercomunal (unități administrativ teritoriale mai mici) teritorii cuprinse în suprafața zonei periurbane (vezi fig. nr.38).

Figura nr. 38 – autor: urb.Veluda L. – Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban - municipiul Sibiu, Sistemul de inter-relații și categoria de localități



Sursa datelor: Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Sibiu, INCD Urbanproiect, 2005

PATZ Periurban al municipiului Sibiu, a studiat în prima fază, a situației existente, **criteriile de definire a teritoriului periurban și elemente care condiționează dezvoltarea**. În cadrul primei faze: *Criteriile de definire a teritoriului periurban, elemente care condiționează dezvoltarea, diagnostic*

In etapa a doua a acestui proiect complex – **Priorități – strategia de dezvoltare** – s-au stabilit o serie de **priorități și strategia de dezvoltare** pentru zona periurbană a municipiului Sibiu.

[illegible]

Structura teritoriului reprezintă dispunerea adecvată a dezvoltării în raport cu cerințele comunităților din spațiul considerat și al celor de la nivelele superioare (județene, regionale și naționale). Teritoriul periurban studiat se înscrie așadar în limita teritorială a județului Sibiu, având o suprafață de aproximativ 700 de ha. care cuprinde opt unități administrativ-teritoriale:

- ¹¹¹ Conform Legeii nr. 351/2001

- **Orașul Cisnădie**
- Următoarele U.A.T.-uri (de la vest la est): **Șura Mică, Cristian, Poplaca, Rășinari, Șelimbăr, Șura Mare** (*vezi fig. nr.39*).

Amenajarea teritoriului periurban asigură armonizarea principalelor domenii de activitate cu incidență asupra utilizării resurselor naturale și umane, având ca scop dezvoltarea durabilă a teritoriului și localităților. Realizarea acestui deziderat presupune adoptarea unei strategii globale direcționate spre stoparea declinului economic și demografic și relansarea din toate punctele de vedere a acestei zone.

Pentru faza a-II-a a studiului (**priorități și strategia de dezvoltare**) referitoare la zona periurbană a municipiului Sibiu s-au propus o serie de măsuri și s-a schițat o strategie structurată pe domeniile specifice amenajării teritoriului și care au respectat principiile dezvoltării durabile.

Obiectivul general de amenajare a teritoriului zonei periurbane:

Zona periurbană a municipiului Sibiu trebuie să devină un pol de atracție la nivel regional și național

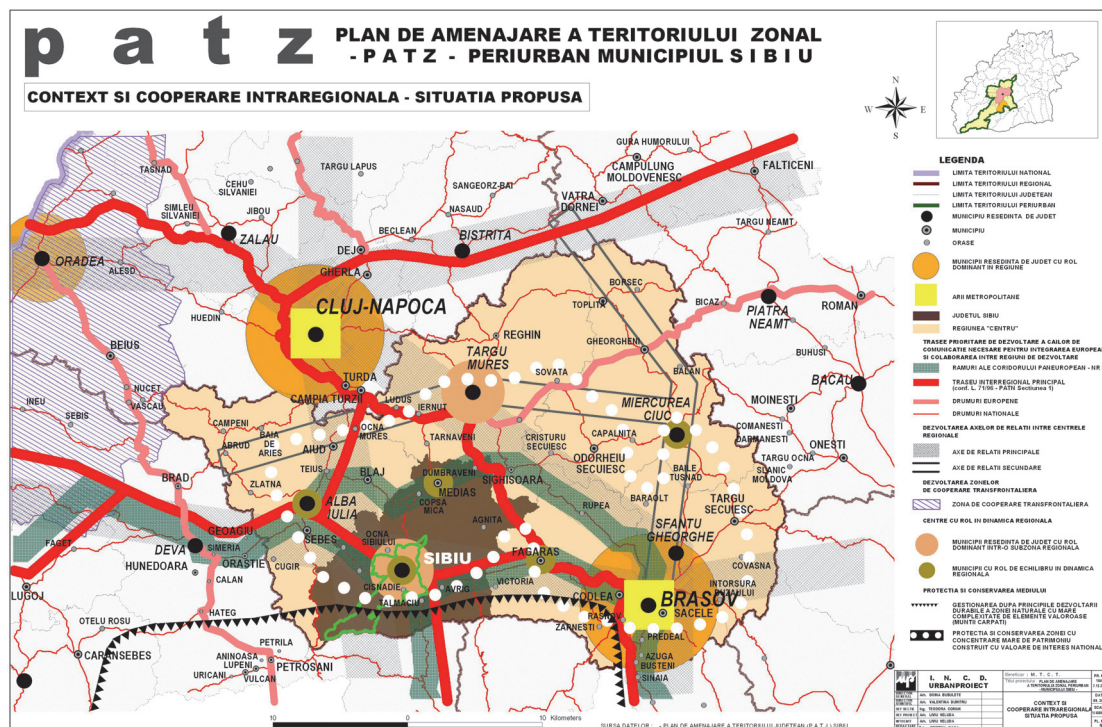
Obiectivul strategiei cooperării intraregionale și a contextului suprateritorial

*Integrarea armonioasă a teritoriului periurban în spațiul județean, regional și național*¹¹²

- Amplificarea funcțiilor municipiului Sibiu, centru cu rol suprateritorial, al zonei periurbane naționale și interregionale
- Realizarea infrastructurilor majore în concordanță cu traseele coridoarelor de transport: regionale și interjudețene (*vezi fig. nr.40*)

¹¹² Direcțiile de dezvoltare prezentate în continuare au la bază și informații preluate din Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Sibiu, în ceea ce privește integrarea zonei periurbane a municipiului Sibiu în spațiul județean, regional și național.

Figura nr. 40 – autori: urb.Veluda L., teh.Ivana C. – Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban municipiul Sibiu – Context și cooperare intraregională



Sursa datelor: Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Sibiu, INCD Urbanproiect, 2005

7.5.6. Exemplu de expansiune urbană de tip periurban situată la adăpostul văilor majore

Studiul Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Târgu-Mureș

Studiul Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Târgu-Mureș¹¹³ s-a elaborat în vederea rezolvării disfuncționalităților teritoriale din afara arealului administrativ al municipiului Târgu-Mureș și definirii **relațiilor** (relații de interdependență în domeniul economic, al infrastructurii, deplasărilor pentru muncă, asigurărilor cu spații verzi și de agrement, asigurărilor cu produse alimentare etc.) acestuia cu

¹¹³ **Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.)** este un document cu caracter director, menit să realizeze concretizarea strategiilor sectoriale în teritoriu și să contribuie la soluționarea unor probleme specifice apărute în anumite teritorii (intercomunale sau interorășenești, interjudețene și regionale). În cazul de față P.A.T.Z. periurban al Municipiului Târgu-Mureș este un document ce se referă atât la teritoriul interorășenesc (oraș-municipiu reședință de județ Târgu-Mureș și noul oraș Ungheni) precum și la teritoriul intercomunal (unități administrativ teritoriale mai mici) teritorii cuprinse în suprafața zonei periurbane.

teritoriul său periurban, ținând cont că acest areal constituie o importantă resursă de dezvoltare pentru întreaga zonă limitrofă municipiului Târgu-Mureș. Lucrarea a încercat să evidențieze principii majore și ***criterii ale organizării*** acestui concept teritorial – ***zonă periurbană*** – printr-un set de politici complexe concentrate în plan urban-local, regional, sectorial, în vederea realizării unui echilibru urban-rural la nivel teritorial.

Studiul a fost elaborat de către INCD Urbanproiect București între anii 2005 – 2006 fiind un document ce se referă atât la teritoriul interorășenesc (oraș-municipiu reședință de județ Târgu-Mureș și oraș Ungheni) precum și la teritoriul intercomunal (unități administrativ teritoriale mai mici) teritorii cuprinse în suprafața zonei periurbane.

Necesitatea acestei lucrări a constatat în ***realizarea unui parteneriat ce are ca scop o mai bună gestionare a dezvoltării teritoriului periurban al municipiului Târgu-Mureș***, în contextul dezvoltării durabile în conformitate cu Legea nr.350/2001 și Legea nr. 351/2001.

Dezvoltarea teritoriului cuprins în "PATZ Periurban Municipiul Târgu-Mureș" a urmărit întărirea colaborării între municipiul Târgu-Mureș și localitățile din imediata sa vecinătate și factorii de decizie interesați să coopereze în domeniile dezvoltării economice, dezvoltării urbane controlate, administrației și serviciilor publice, sănătății, educației și culturii, diminuării declinului demografic și îmbunătățirii condițiilor de viață, protejarea și conservarea mediului. De asemenea lucrarea a evidențiat și faptul că parteneriatul voluntar poate contribui la întărirea colaborării între toți factorii locali interesați, precum și la amplificarea relațiilor existente.

O inițiativă privind realizarea unui parteneriat în zona limitrofă a municipiului Târgu-Mureș, fusese deja **propusă** privind constituirea Asociației "**Zona Metropolitană Târgu-Mureș**"¹¹⁴. În prezența autorităților locale s-a stabilit Actul constitutiv și al Statutului Asociației "**Zona Metropolitană Târgu-Mureș**" cu propunerea **ca următoarele cinsprezece unități administrativ-teritoriale (U.A.T.)**¹¹⁵ **să facă parte din această zonă metropolitană: Târgu-Mureș, Ungheni, Acățari, Ceaușu de Câmpie, Corunca, Crăciunești, Cristești, Ernei, Gheorghe Doja, Livezeni, Pănet, Sâncraiu de**

¹¹⁴ Conform Dispoziției nr. 176 din 27 aprilie 2005, privind constituirea Comisiei pentru pregătirea documentației de înființare a Asociației "**Zona Metropolitană Târgu-Mureș**"

¹¹⁵ U.A.T. – unitate administrativ teritorială. **Prin U.A.T. se înțelege tot teritoriul administrativ delimitat al comunei (satului)-reședință, care poate avea în componență și alte commune, sate, așezări.**

*Mureș, Sângeorgiu de Mureș, Sânpaul, Sântana de Mureș*¹¹⁶. Această inițiativă privind statutul Asociației „Zona Metropolitană Târgu-Mureș” a fost la acel timp la stadiul de proiect.

De asemenea, mai exista un studiu preliminar elaborat ca studiu de fundamentare pentru Planul Urbanistic General al municipiului Târgu-Mureș, conceput anterior constituirii Asociației **“Zona Metropolitană Târgu-Mureș”**, în anul 1999, intitulat **„Relații periurbane”**. Pe baza acestui studiu, precum și datorită dorinței autorităților locale s-a stabilit acest act privind **constituirea Comisiei pentru pregătirea documentației de înființare a Asociației “Zona Metropolitană Târgu-Mureș”, în anul 2005.**

Obiectivele principale ale studiului au fost:

- Dezvoltarea rolului municipiului Târgu-Mureș de vector interregional, european și de principal centru de afaceri sud-est european, prin diversificarea funcțiilor și atragerea unor funcțiuni internaționale și regional europene specializate.
- Punerea în valoare a situării municipiului Târgu-Mureș în relație cu marile culoare transcontinentale (culoarele de transporturi rutiere și feroviare).
- Dezvoltarea unor domenii de „exelență” în producție și servicii
- Reabilitarea ambianței și a calității imaginii generale a municipiului Târgu-Mureș
- Extinderea spațiilor atractive pentru turism și recreere de tip urban și dezvoltarea serviciilor specifice
- Restructurarea sectorială și stimularea cu precădere a dezvoltării activităților economice cu valoare adăugată ridicată și a celor cu rol „tractant” pentru economia națională
- Atragerea selectivă a migranților tineri cu nivel ridicat de pregătire
- Echilibrarea și stimularea utilizării resurselor și a potențialului de dezvoltare a zonei periurbane a municipiului Târgu-Mureș prin corelarea cu strategiile de dezvoltare regională.
- Prevederea unor oportunități diversificate de creare de locuri de muncă și locuințe, asigurarea infrastructurii serviciilor sociale și a infrastructurii tehnice la nivelul capitalelor europene, în condiții de asigurare a calității mediului, a integrării sociale și a securității;
- Valorificarea potențialului natural și construit, inclusiv a valorilor de patrimoniu.

¹¹⁶ Dispoziția nr. 176 din 27 aprilie 2005, privind constituirea Comisiei pentru pregătirea documentației de înființare a Asociației **“Zona Metropolitană Târgu-Mureș”**

- Studiul privind Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al municipiului Târgu-Mureș a fost elaborat, conform “Temei activității specifice de reglementare” în **trei faze**:

În cadrul acestei etape s-au stabilit **criteriile de definire a teritoriului periurban, constituirea zonei periurbane** a municipiului Târgu-Mureș, precum și realizarea unei analize multicriteriale a teritoriului zonal periurban al municipiului Târgu-Mureș, privind situația existentă, ce a stat la baza definirii diagnosticului zonei periurbane a municipiului Târgu-Mureș.

PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI ZONAL PERIURBAN TÂRGU MUREȘ

STABILIREA LIMITEI ZONEI PERIURBANE ÎN URMA ANALIZEI MULTICRITERIALE

Legend:

- Limită de județ
- Limită de unitate adm. - teritoriale de bază (municipii, orașe, com.)
- Municipiu reședință de județ
- Orașe
- Sate - reședință de comună
- Stațiune balneo-climatică
- Sate
- Păduri
- Căile de transport
- Drum european
- Autostradă - propunere
- Drum județean
- Drum național principal
- Drum comunal
- Cale ferată simplă
- Cale ferată neinteroperabilă
- Accese rutiere directe și facile între Municipiul Tg. Mureș și localitățile zonei perurbane
- Limita teritoriului zonal perurban al municipiului Tg. Mureș
- Areal ce cuprinde localități de importanță pentru dezvoltarea economică locală
- Zone de dezvoltare a turismului
- Zone de aprovizionare și de recreare a producătorilor agricoli
- Zone cu activități industriale și servicii
- Linii de forță principale în teritoriu
- Axe secundară în teritoriu

Scale: 0 5 10 Kilometers

Metadata:

Logo/Project	Author	Client	Date
[Logo]	ING. [Name]	MUNICIPIUL TÂRGU MUREȘ	2010
[Logo]	ING. [Name]	MUNICIPIUL TÂRGU MUREȘ	2010

182

Faza a II-a: Propuneri de dezvoltare spațială

În cadrul acestei etape au fost formulate și dezvoltate propunerile de amenajare a teritoriului zonal periurban al municipiului Târgu-Mureș, urmărindu-se următoarele puncte:

- zonificarea funcțională a teritoriului și probleme majore ale zonei periurbane a municipiului Târgu-Mureș
- potențialul economic – dezvoltare
- populația și rețeaua de localități – dezvoltare
- echiparea edilitară – dezvoltare
- reabilitarea, protecția și conservarea mediului

Faza a III-a: Plan de măsuri

Pe parcursul acestei etape de elaborare a proiectului, s-a întocmit planul de măsuri pentru revitalizare și dezvoltare durabilă a zonei periurbane a municipiului Târgu-Mureș, precum și o serie de posibilități de parteneriate regionale, cât și categoriile de actori implicați.

Structura teritoriului reprezintă dispunerea adecvată a dezvoltării în raport cu cerințele comunităților din spațiul considerat și al celor de la nivelele superioare (județene, regionale și naționale). Teritoriul periurban studiat se înscrie așadar în limita teritorială a județului Mureș, având o suprafață de aproximativ 678,40 de km², limitrofă municipiului Târgu-Mureș, care cuprinde cinsprezece unități administrativ-teritoriale:

- **Municipiul Târgu-Mureș**, reședință de județ și municipiu de rang II în ierarhizarea municipiilor și orașelor din România¹¹⁷
- **Orașul Ungheni**
- Următoarele U.A.T.-uri (de la vest la est): **Ceaușu de Câmpie, Sântana de Mureș, Ernei, Sângeorgiu de Mureș, Livezeni, Corunca, Acățari, Crăciunești, Cristești, Gheorghe Doja, Sânpaul, Pănet, Sâncraiu de Mureș** (vezi fig. nr.41).

Pentru faza a-II-a a studiului (**propuneri de dezvoltare spațială**) referitoare la zona periurbană a municipiului Târgu-Mureș s-au propus o serie de măsuri și s-a schițat o strategie structurată pe domeniile specifice amenajării teritoriului și care să respecte principiile dezvoltării durabile (vezi fig. nr.42).

¹¹⁷ Conform Legeii nr. 351/2001

Obiectivul general de amenajare a teritoriului zonei periurbane:

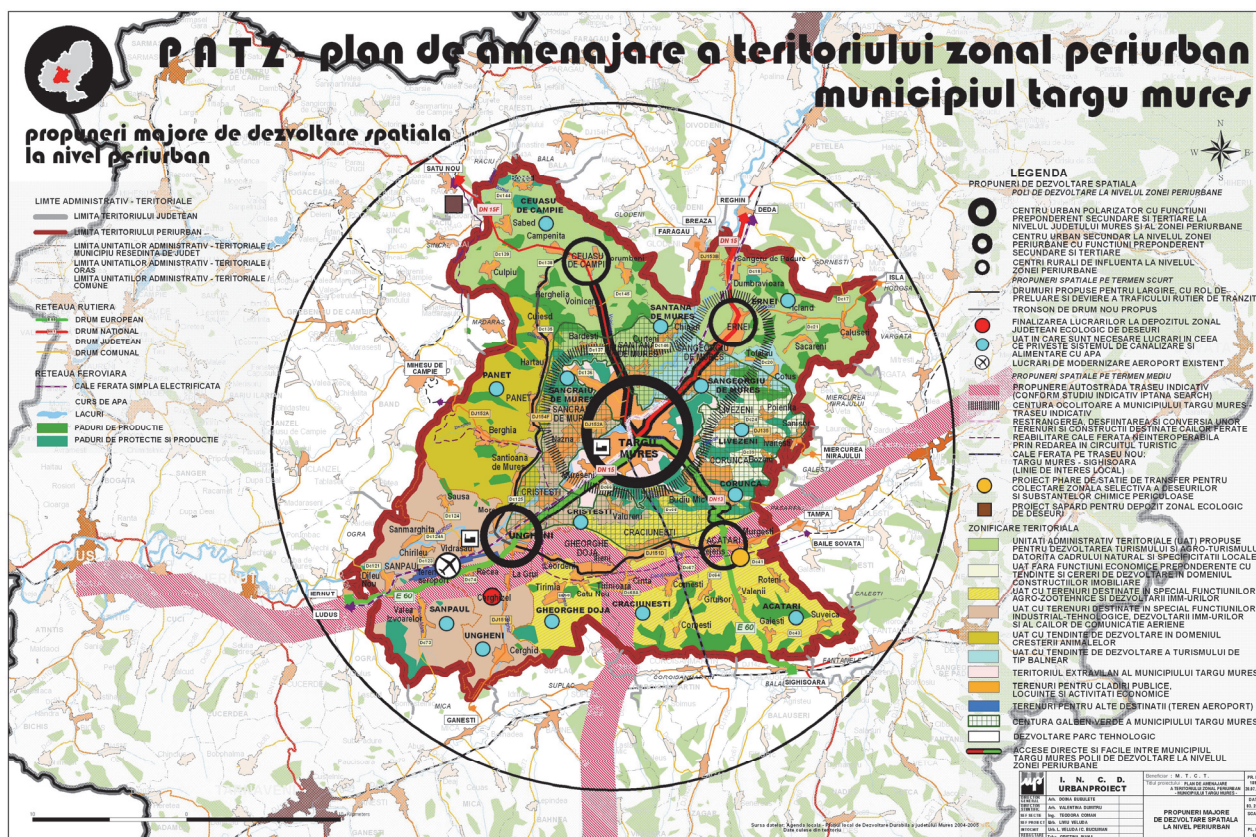
Utilizarea eficientă a tuturor resurselor fizice și umane, în scopul dezvoltării echilibrate a unei infrastructuri tehnice și economico-sociale bazate pe tehnologii ecologice, fără degradarea patrimoniului natural și cultural-istoric, care să încurajeze autonomia locală și parteneriatul în coordonarea și gestionarea dezvoltării durabile a zonei periurbane a municipiului Târgu-Mureș.

Obiectivul strategiei cooperării intraregionale și a contextului supraterritorial:

Integrarea armonioasă a teritoriului periurban în spațiul național, regional și județean, prin dezvoltarea infrastructurilor în concordanță cu orientările și cerințele de integrare europeană.

- Crearea rețelilor de comunicații intermunicipale, în scopul dezvoltării și amplificării rolului supraterritorial al municipiului Târgu-Mureș.
- Realizarea infrastructurilor majore la nivelul zonei periurbane și racordarea acestora la sistemul național în concordanță cu principiile dezvoltării durabile

Figura nr. 42 – autori: urb.Veluda L., teh.Ivana C. – Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Târgu-Mureș, Propuneri majore de dezvoltare spațială



Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Târgu-Mureș, INCD Urbanproiect, 2006

7.6. Concluzii privind exemplele prezentate

Exemplele de documentații de amenajarea a teritoriului prezentate la acest capitol prezintă definirea relației unui centru urban major cu zona sa metropolitană sau periurbană, în vederea redefinirii acesteia în contextul realizării unui parteneriat ce a avut ca scop o mai bună gestionare a dezvoltării teritoriului respectiv, în contextul dezvoltării durabile.

Cooperarea a avut ca scop identificarea soluțiilor ce vor fi realizate ulterior de fiecare unitate administrativă. Lipsa acestei cooperări ar fi putut însemna: disiparea eforturilor comunităților pe fronturi identice (planificare, atragere de fonduri etc.), inaccesibilitatea la unele sursele mari de finanțare externă, pierderea locurilor de muncă, lipsa de interes a investitorilor, dezvoltare urbană haotică, decăderea zonei, etc.

Acest parteneriat a deschis calea constituirii unui tip de unități administrative cu anumite caracteristici, tip cu totul nou în practica administrativă românească. Asocierea unităților administrativ-teritoriale făcându-se cu scopul de a îmbunătăți modul de dezvoltare a teritoriului respectiv; apare și necesitatea definirii modului de elaborare a documentației urbanistice specifice¹¹⁸.

Obiectivele acestor studii exemplificate aici, sunt în strânsă corelare cu dezvoltarea teritorială regio-teritorială din care fac parte și propun o dezvoltare de tip durabil a teritoriului, vizând:

- Accentuarea identității istorico-geografice a zonelor de expansiune,
- Punerea în valoare a situării zonelor de expansiune în relație cu marile culoare transcontinentale
- Dezvoltarea unor domenii de „excelență” în producție/servicii precum și reabilitarea ambianței și a calității imaginii generale a aglomerației urbane
- Ridicarea calității vieții în localitățile componente aglomerației urbane

¹¹⁸ La vremea elaborării unora dintre studiile exemplificate la acest capitol, acest tip de documentație care viza zonele periurbane și metropolitane se afla în faza incipientă. De aceea odată cu apariția acestor tipuri de documentații de amenajarea teritoriului, des utilizate astăzi în România, apare necesitatea de a studia elemente de expansiune a orașului și la nivelul urbanismului cu caracter de reglementare (la noile Planuri Urbanistice Generale ale localităților din zonele periurbane)

- Protejarea și valorificarea potențialului natural, arhitectural și urbanistic
- Restructurarea sectorială și stimularea cu precădere a dezvoltării activităților economice din sectorul secundar și terțiar.

Precizări privind studiile prezentate: Acest capitol se bazează și cuprinde o serie de date și informații, precum anumite planșe și/sau cartograme realizate în urma derulării documentațiilor exemplificate. *Autorul cercetării de față a făcut parte din toate colectivele de elaborare a acestora (INCD Urbanproiect București și Centrul de Cercetare Proiectare, Consulting și Expertiză/Universitatea de Arhitectură și Urbanism “Ion Mincu” București)*

8. Elemente metodologice comparative a studiilor de caz din România

8.1. Determinări ale configurației spațiale a teritoriului

Capitolul de față, penultimul al acestei lucrări, încearcă să analizeze și să compare, din punct de vedere teritorial, cu asemănări și diferențe semnificative în ceea ce privește structurarea spațială, la diferite scări, dezvoltarea unor forme teritoriale specifice ale unor studii de caz prezentate anterior¹¹⁹. Expresia spațială, formele urbane dezvoltate în teritoriu, amplasamentul diferitelor funcțiuni, mobilitatea și accesibilitatea la nivelul teritoriului și a contextului mai larg de desfășurare, sunt indicii demne de luat în considerare pentru a aprecia potențialul expansiunii urbane și a relațiilor reciproce dintre acestea.

“Un indicator al schimbărilor [teritoriale] în ceea ce privește relațiile socio-spațiale îl constituie creșterea mobilității și cea mai directă consecință pentru planificare [spațială] este aceea că într-o structură în rețea ‘apropierea’ este mai puțin relevantă decât conectivitatea” (Stefanie Dühr, 2006, p 44).

În analiza expansiunii considerăm ca elemente esențiale în configurația spațială a teritoriului – factorii restrictivi și cei favorabili dezvoltării – sunt impuși de o serie întreagă de condiționări ce țin de elemente naturale, elemente demografice și socio-economice, activități care sunt cuprinse într-o viziune spațială caracteristică structurării rețelelor de așezări umane. Problema accesibilității și mobilității între componentele sistemului teritorial urban este primordială pentru aprecierea și eficiența sa din punct de vedere spațial-funcțional. Acest aspect este extrem de important și uneori determinant atât pentru transportul de persoane cât și pentru cel de marfă.

Scara spațială în care se manifestă expansiunea este foarte importantă pentru a înțelege locul centrului urban major în context teritorial local și mai ales, într-unul mai larg. Astfel putem vorbi (de la macro la micro) de context transnațional (european), național, regional, și interregional (NUTS II), context local teritorial (scara aglomerației urbane) sau context intraurban (scara localității definită de zonele construite).

¹¹⁹ În capitolul 7: Expansiunea urbană în orașul din România, la subcapitolul 7.5. Exemple de documentații privind expansiunea urbană

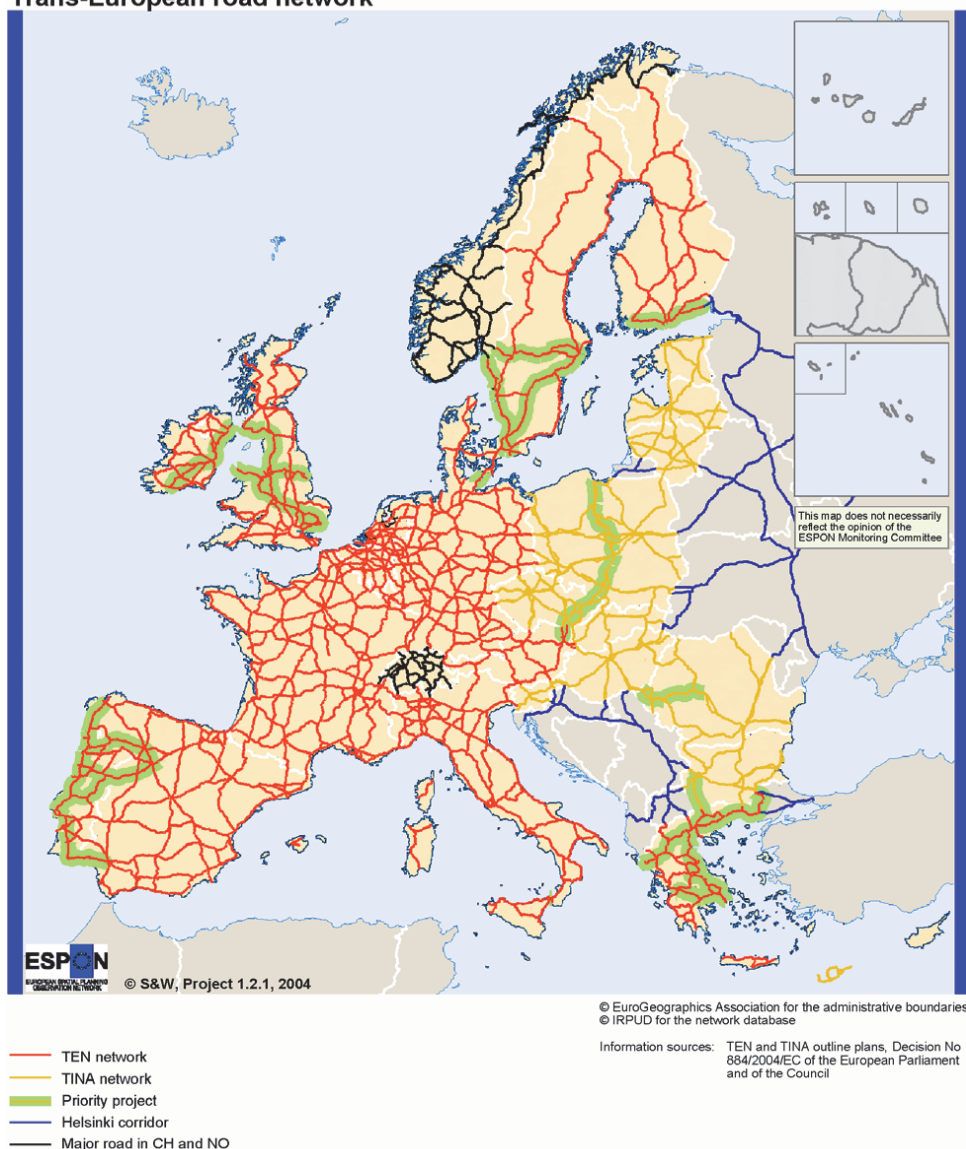
8.1.1. Mobilitatea – factor determinant al expansiunii

Expansiunea sub diferitele ei forme, este de multe ori determinată și de dezvoltarea unor căi de comunicație și transport, ce determină o mobilitate accentuată în zona de desfășurare a expansiunii cât și într-o arie mult mai largă, la scară suprateritorială (*vezi fig. nr.43*).

Analiza și comparațiile privind expansiunea teritorială relevă o dinamică spațială regională și la nivelul teritoriului care se poate realiza în mari intervale de timp (zeci de ani) și care poate cuprinde:

- deplasarea (relocarea) unor activități determinată de mobilitatea capitalului;
- deplasarea centrelor orașelor și apariția pluricentricității urbane și teritoriale caracterizate printr-o mobilitate crescută;
- evoluție a sistemelor de transport și a căilor de comunicație la diferite scări spațiale;
- geo-politica marilor spații în care fluxurile majore (de bunuri materiale și persoane) impun anumite forme specifice de mobilitate.

Figura nr. 43 – *Rețeaua de căi de comunicație rutiere trans-europeană*
Trans-European road network



Sursa datelor: ESPON 1.2.1. Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion, Project report, 2004

8.2. Cercetare comparativă a patru studii de caz relevante din România: Sibiu, Târgu-Mureș, Brașov și Brăila-Galați

Studiile de caz alese pentru această comparație din care se vor extrage anumite elemente metodologice, au fost selectate pentru a încerca un răspuns al întrebării de cercetare enunțate la debutul acestui studiu: *Care sunt structurile și procesele semnificative din teritoriul periurban de natură să constituie liniile de forță ale unui management urban coerent al acestor zone de expansiune?*

Prezentarea acestor exemple din practica reală a proiectării amenajării teritoriului are ca scop comparația dintre patru areale urbane din România

situate în contexte istorice și geografice diferite. Cele patru situații de expansiune urbană prezintă asemănări și diferențe semnificative în ceea ce privește potențialul de structurare spațială, inclusiv al accesibilității, de natură să genereze caracteristici diferite din punct de vedere al dispunerii teritoriale.

*Exemplele de zone dinamice din punct de vedere al expansiunii urbane au fost alese, în special, datorită faptului că **subsemnatul a făcut parte din colectivele de elaborare ale tuturor acestor documentații de amenajarea teritoriului.***

*Primele două studii de caz privind zonele periurbane ale municipiilor Sibiu și Târgu-Mureș au fost între primele studii de acest fel realizate în România și ambele au fost elaborate **sub coordonarea autorului acestei cercetări, în calitate de șef de proiect la INCĐ Urbanproiect București.***

*Celelalte două exemple cazuistice prezentate – Brașov și Brăila – au reprezentat proiecte complexe la care **autorul cercetării de față a participat în calitate de specialist urbanist, atestat R.U.R¹²⁰.** în colectivul de elaborare al proiectantului general - Centrul de Cercetare Proiectare, Consulting și Expertiză/Universitatea de Arhitectură și Urbanism “Ion Mincu” București – alături de șeful de proiect: Conf. Dr. Arh. Cătălin Sârbu.*

Prezentarea comparativă a celor patru studii de caz se va face, în continuare, pe următoarele paliere, comune, de analiză și anume:

- contextul istoric și geografic în care s-au dezvoltat centrele urbane;
- criterii privind definirea limitelor expansiunii teritoriale în raport cu elementele de context ale teritoriului
- rețeaua de localități existentă;
- structurile instituționale;
- elemente privind accesibilitatea și mobilitatea la scara expansiunii;
- elemente ce vizează demografia și aspectele socio-economice.

8.2.1. Context istorico-geografic

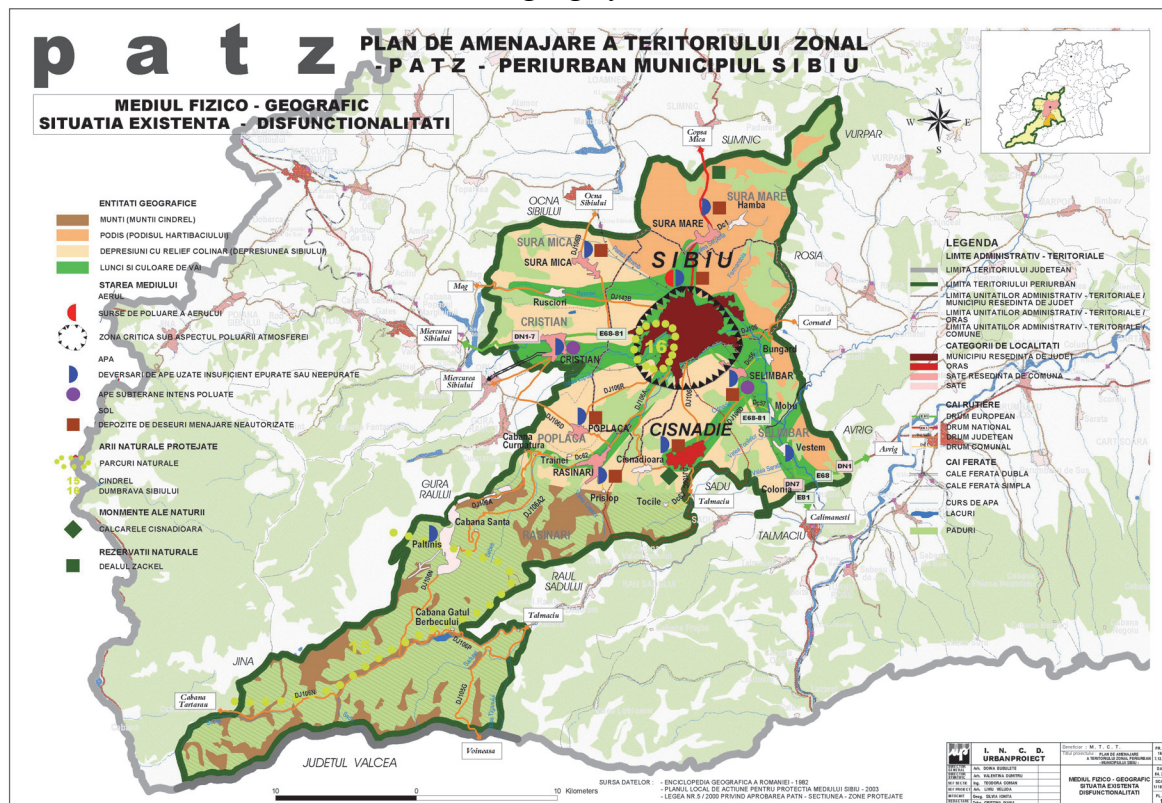
La nivelul României cele patru zone urbane sunt situate în cadre geografice diferite și cu valențe istorice dintre cele mai diverse.

Sibiul a fost atestat pentru prima oară ca teritoriu administrativ (scaun) 1302, județul Sibiu, așa cum a fost desemnat de organizarea administrativ teritorială din 1968, a trecut de la stadiul de comitat cu funcții administrative și

¹²⁰ R.U.R. – Registrul Urbaniștilor din România

juridice la o entitate cu relații complexe economice, culturale, sociale, care reunește localități și funcții diverse.

Figura nr. 44 – autori: urb.Veluda L., georg.Ioniță S., teh.Ivana C. – Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban municipiul Sibiu – limita zonei periurbane si entitățile geografice



Sursa datelor: Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Sibiu, INCD Urbanproiect, 2005

Sibiul a fost cel mai mare centru săsesc, administrativ și ecleziastic-cultural. Între 1732-1791 și 1849-1865, pe timpul administrației austriece, Sibiu era capitală (centrul administrativ) a Transilvaniei. Specificul formării comunităților ce au trăit pe teritoriul județului, ține de colonizările sașilor și secuilor, ce au avut loc de-a lungul timpului, de relațiile ce s-au stabilit între aceștia și populația română.

Numărul mare de coloniști din vestul Europei ca și apartenența la imperiul austro-ungar, au format o cultură proprie în care interferența de tradiții și obiceiuri, varietatea, au constituit trăsăturile specifice. Acest amalgam de naționalități cu tradiții și orientare către activități eficiente și schimb au făcut ca pe teritoriul județului să existe o rețea relativ densă de așezări cu un grad ridicat de urbanizare.

Elementul de perenitate al acestui teritoriu este reprezentat de **relief**, care a impus liniile de forță ce au constituit factorii de specificitate din punct de

vedere geografic, al acestui ținut. Formele de relief sunt reprezentate prin trei trepte principale, munți, podișuri și depresiuni, care coboară de la 2.242 m altitudine (vf. Șteflești) până la 410 m în lunca Cibinului. Depresiunea Sibiului este situată la zona de contact dintre Munții Cindrelului în sud și Podișul Hârtibaciului în nord, nord-est. Are forma unei câmpii piemontane cu două trepte, una mai înaltă (circa 500 m), respectiv piemontan colinar și alta mai joasă (circa 400 m) formată din conuri aluviale întinse, terase și lunci (*vezi fig. nr.44*).

Situația municipiului Sibiu la intersecția axei E – V – Mureș – Olt, care urmărește limita sudică a Transilvaniei, paralelă cu Carpații Meridionali – și a celei N – S – care face legătura între Muntenia și Ardeal, prelungindu-se pe latura vestică a acestuia din urmă, până în nordul țării – constituie o poziție caracteristică în configurația geografică regională.

În ceea ce privește mediul natural, zona municipiului Sibiu este cuprinsă în zona de mare complexitate a resurselor naturale a Carpaților Meridionali, posedând rezervații naturale și monumente ale naturii cu valoare deosebită.

Târgu-Mureș (Maros Vasarhel) s-a oficializat la începutul sec. al XVII-lea, când a fost ridicat la treapta de „oraș regesc”. Fortificarea „cetății” de la Târgu Mureș a avut loc, probabil, în a doua jumătate a sec. al XV-lea, prin înconjurarea cu zid a bisericii și mănăstirii de pe platou, numită și „Castelul mic”.

Din punct de vedere al **reliefului** dealurile și podișurile prezintă o mare diversitate genetică, ce se reflectă și în peisaj, cu dealuri (400-700m) dezvoltate din fragmentarea accentuată a unui podiș nivelat, cu versanți activi ce apar la sud de Mureș. Unitățile geomorfologice prezente în acest spațiu geografic sunt câmpiile care se află la nord de Mureș, având un aspect colinar (150-450m) și văile largi cu versanți afectați de alunecări.

Întâlnim aici culoarele de vale cu lunci și terase care sunt specifice marilor artere hidrografice prezente pe acest teritoriu prin râurile: Mureș, Târnava Mică, Niraj.

Municipiul Târgu-Mureș, situat pe Valea Mureșului „*este amplasat pe o suprafață neomogenă topografic. Dispoziția vetrei sale pe câteva nivele de altitudine – între 310 metri pe lunca Mureșului și 450 metri pe culmea dealului Cornești – îi imprimă o accentuată configurație în amfiteatru, mai evidentă dacă este privit de la distanță, pe terasele din dreapta râului Mureș*”¹²¹, ce constituie o poziție avantajoasă în configurația geografică regională (*vezi fig. nr.45*).

¹²¹ Primăria municipiului Târgu-Mureș, Agenda Locală 21

Figura nr. 45 – autori: urb.Veluda L., teh.Ivana C. – Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Târgu-Mureș, limita zonei periurbane și altimetria reliefului



Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Târgu-Mureș, INCD Urbanproiect, 2006

Brașovul a fost întemeiat ca și cetate, atestată ca sediu al Cavalerilor Teutoni, în anul 1211, teritoriul fiind dezvoltat mai de timpuriu, pe o veche vatră de locuire din epoca Neolitică și apoi din Epoca Bronzului.

Brașovul este amplasat într-o depresiune a cărei conformație orografică limitează și definește dezvoltarea semi-radială a rețelei de așezări umane (conform ZMB-PATJ și Studiu de urbanism, 2007). Așezarea geografică a Brașovului a fost, încă din timpuri străvechi, una propice dezvoltării militare, aici fiind constituit un avanpost militar al civilizației central și vest europene, realizat printr-o interacțiune de natură economică și etno-culturală dinamică. Zona Brașovului a fost un important punct comercial dintre Europa de vest și Imperiul Bizantin, fără a putea însă concura “Drumul Regilor” (Viena-Budapesta-Belgrad-Sofia), amplasat mult mai la Sudul peninsulei Balcanice. (Sârbu C., AGIR nr.2/2014)

Brașovul este amplasat în centrul geografic al teritoriului României, avantaj doar teoretic pentru o accesibilitate echivalentă în toate direcțiile, anulat de către structura anizotropică a spațiului geografic (obstacolele geografice reprezentate de Munții Carpați).

Brăila (și Galați)¹²² este situată pe malul stâng al fluviului Dunărea, cu o istorie bogată și atestare din timpuri străvechi deși primele mărturii scrise ne vin din veacul al XIV-lea (Galațiul din veacul al XV-lea). După cucerirea Daciei de către romani apare și primul pod construit peste fluviu (arhitect Apolodor din Damasc) cam tot în aceeași perioadă istorică. Cursul Dunării de Jos pare să fi fost de o foarte mare importanță strategică pentru Imperiul Otoman. ***Tripla intersecție dintre Dunăre și râurile Siret și Prut***, (ultimele două având și potențial navigabil) aflate la ultima schimbare a direcției de curgere a fluviului către Est (către Marea Neagră), se găsește de asemenea la intersecția influențelor politice ale Imperiului Otoman cu Hanatul Crimeei, cu teritoriile poloneze și peste munți cu Principatul Transilvaniei (Sârbu C., nr.1/2012, p.5-28). În această zonă strategică, la acea vreme, dar și acum a fost locul dezvoltării Brăilei, dar și a Galațiului, aflat la circa 20 de kilometri distanță, la acea vreme. (vezi fig. nr.46)

Figura nr. 46 – Plan de situație Brăila – Galați, ridicat în 1789 de austrieci, în timpul războiului cu turcii



Sursa datelor: Revista „Urbanismul”, nr. 12-13/2012,
Ionel Cădea – „Brăila-Galați sau Galați-Brăila – zonă de convergență istorică”, p.73.

¹²² Vorbim aici de două așezări umane cu o distanță relativ mică între ele – 15-20 km. – care a permis ca dezvoltarea lor să aibă uneori aceeași factori geo-strategici tocmai datorită acestei apropieri teritoriale a lor, la malurile Dunării.

După Congresul de Pace de la Paris (1856) fluviul Dunărea devine apă navigabilă internațională și beneficiază de liberalizarea comerțului pe toată lungimea sa. Acest fapt, extrem de important în istoria Brăilei, a reprezentat un boom al creșterii importanței orașului, nu numai pentru teritoriul național ci și pentru expansiunea comerțului internațional cu grâne și pe Marea Neagră, grație accesului maritim. Aceasta a fost perioada de maximă dezvoltare a orașului, datorită Zonei Porto-Franco care a durat până la Primul Război Mondial.

Așadar, ca mai toate orașele Dunării de Jos și Brăila (și Galațiul) rămân până acum cu o slabă accesibilitate fizică, tipică unui oraș de graniță, expresie a unui context geopolitic regional.

Urmare a continuilor schimbări politice, Brăila și Galați rămân încă în afara interesului investitorilor, dar rămân într-o aglomerație urbană de graniță (România – Rep. Moldova – Ucraina)

8.2.2. Criterii ale expansiunii teritoriale în raport cu elementele de context

Sibiu și Târgu-Mureș au avut parte de amenajarea teritoriului zonei periurbane care se înscria în principalele preocupări ale Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului (M.T.C.T.)¹²³ precum și ale Administrațiilor locale a celor două municipii privind amenajarea teritoriului și stabilirea unor direcții de acțiune al Programului de guvernare pe perioada 2004-2008.

Acest tip de centre urbane, dezvoltate - în depresiuni și/sau zone de podiș (Sibiu) și culoare depresionare (Târgu-Mureș), reprezintă spații particulare, discontinui, cu forme alungite datorită catenelor montane care bordează depresiunile respective. Formele de relief prezente au avut un rol important atât în dezvoltarea de-a lungul istoriei a celor două municipii cât și – în acest caz – a zonelor periurbane. În continuare vom putea vedea cum aceste condiții naturale au impus o anumită delimitare și diferențiere funcțională a teritoriului, a sistemului de localități, a dimensiunilor și structurii morfologice a acestor două zone de expansiune urbană de tip periurban. Cele două proiecte de expansiune urbană ***Studiul Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Târgu-Mureș și Studiul Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Sibiu*** au fost elaborate în vederea **rezolvării disfuncționalităților teritoriale din afara arealului administrativ**

¹²³ Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, a devenit astăzi Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice

al celor două municipii precum și definirii **relațiilor** acestor centre urbane cu teritoriile adiacente (relații de interdependență în domeniul economic, al infrastructurii, deplasărilor pentru muncă, asigurărilor cu spații verzi și de agrement, asigurărilor cu produse alimentare etc.).

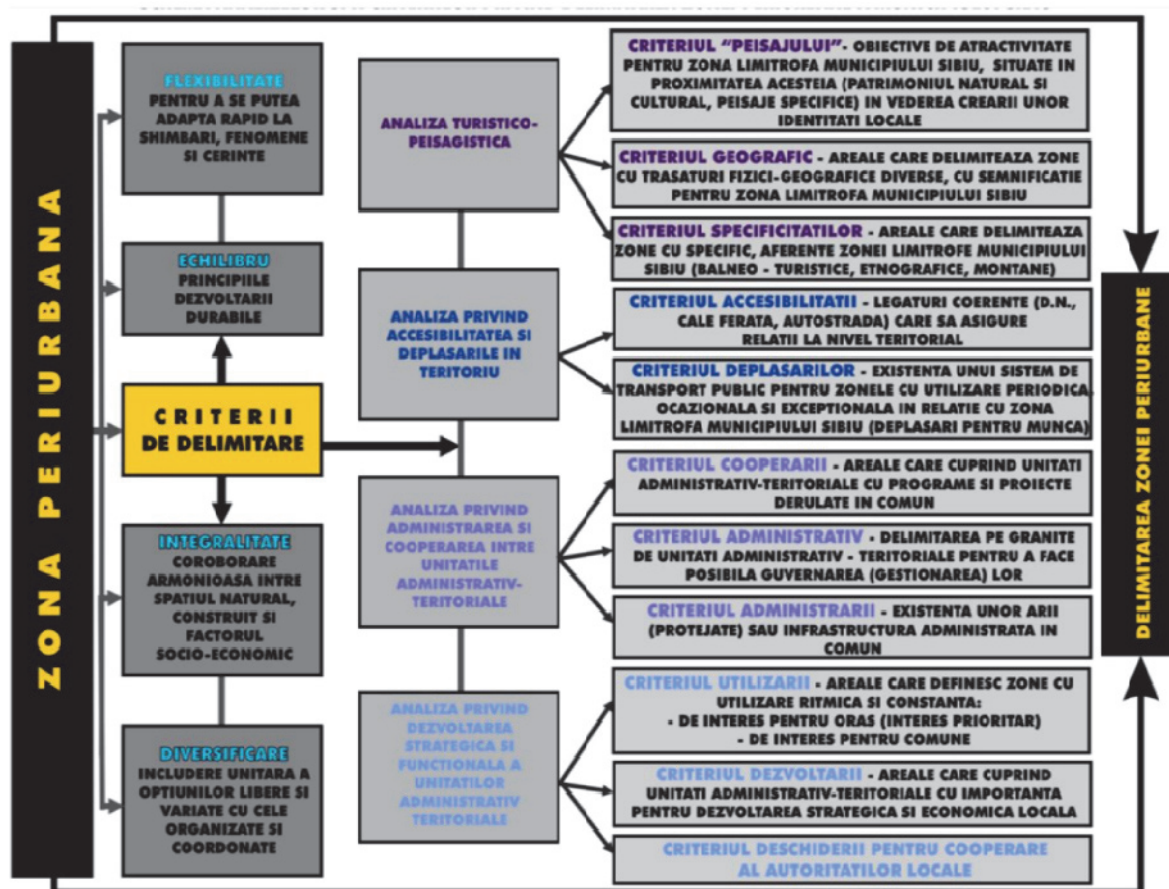
Delimitarea efectivă a celor două areale periurbane s-a făcut în moduri diferite.

Pentru arealul periurban al municipiului **Sibiu** s-a ținut seama de specificitatea locului și de condițiile reliefului, pe de o parte precum și de criteriul administrativ special al localității Păltiniș, pe de altă parte. Teritoriul rezultat în urma criteriilor de delimitare a reprezentat o noutate și totodată o premieră în ceea ce privește unitățile administrativ teritoriale ce au făcut parte din *Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Sibiu*. Se poate menționa aici, statutul diferit al localității Păltiniș, care fiind în administrarea municipiului Sibiu, s-a decis, de către factorii locali, să facă parte neapărat din arealul periurban.

Cu totul diferit au stat lucrurile în ceea ce privește municipiul **Târgu-Mureș**. Aici a existat o inițiativă privind realizarea unui parteneriat constituit prin Asociația “Zona Metropolitană Târgu-Mureș”¹²⁴ care fusese deja propusă înainte de elaborarea *Planului de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Târgu-Mureș*. A fost stabilit Actul constitutiv și al Statutului Asociației “Zona Metropolitană Târgu-Mureș” din care făceau parte următoarele cincisprezece unități administrativ-teritoriale (U.A.T.): *Târgu-Mureș, Ungheni, Acățari, Ceașu de Câmpie, Corunca, Crăciunești, Cristești, Ernei, Gheorghe Doja, Livezeni, Pănet, Sâncraiu de Mureș, Sângeorgiu de Mureș, Sânpaul, Sântana de Mureș*. Deși această asocieră era totuși la stadiul de proiect, dorința autorităților a fost ca viitoarea zonă periurbană delimitată conform *Planului de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Târgu-Mureș* să cuprindă aceleași cincisprezece U.A.T.-uri, fără a mai ține cont de o analiză a criteriilor de delimitare care se impunea (vezi fig. nr.47).

¹²⁴ Conform Dispoziției nr. 176 din 27 aprilie 2005, privind constituirea Comisiei pentru pregătirea documentației de înființare a Asociației “Zona Metropolitană Târgu-Mureș”

Figura nr. 47 – autor: urb.Veluda L. – Schema teoretică a criteriilor delimitării zonei periurbane

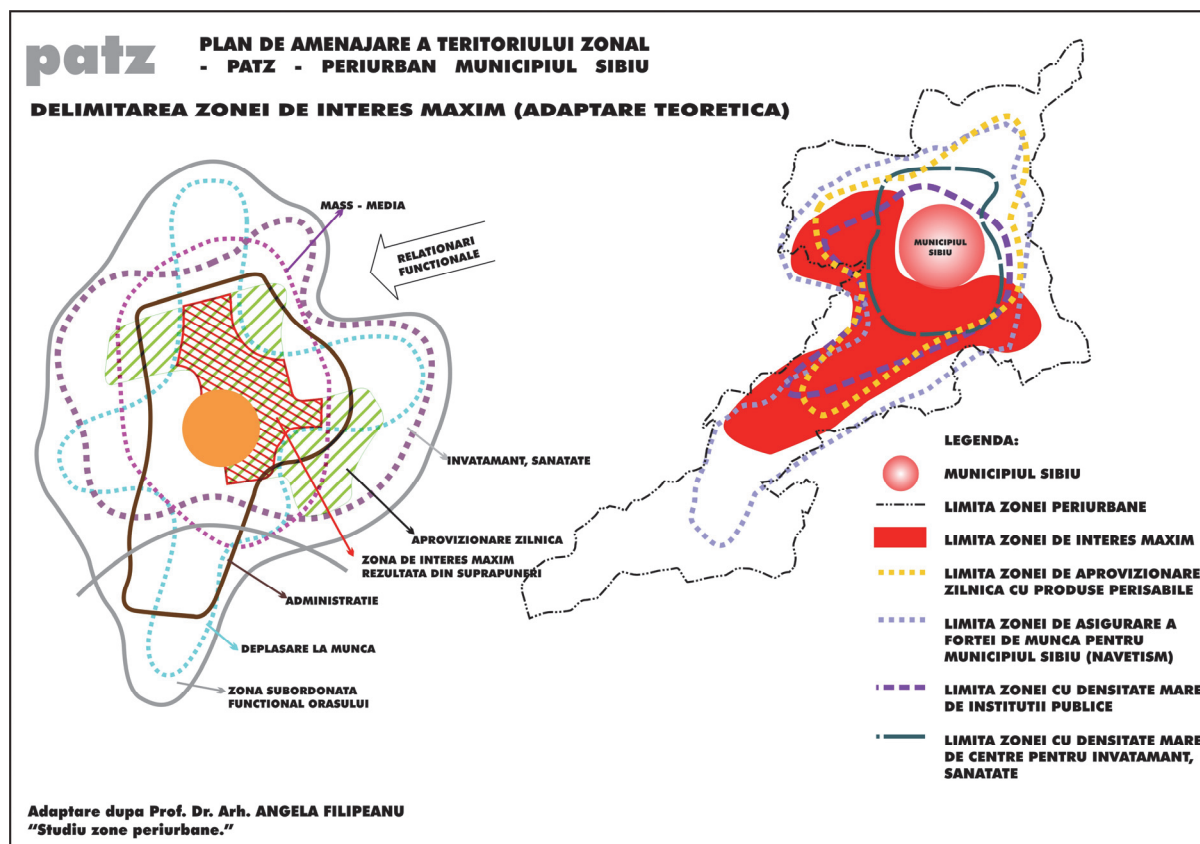


Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Târgu-Mureș, INCD Urbanproiect, 2006

Pentru delimitarea efectivă a limitei zonei periurbane s-au luat în calcul o serie de criterii de delimitare și s-au făcut analize privind componentele relevante din teritoriul înconjurător centrelor urbane analizate (vezi fig. nr.48). În urma suprapunerii tuturor acestor criterii de delimitare a rezultat forma finală a limitei zonei periurbane pentru cele două municipii despre care vorbim în acest capitol (Sibiu și Târgu-Mureș)¹²⁵.

¹²⁵ Aceste criterii de delimitare au fost prezentate pe larg, împreună cu elemente specifice relevante privind feținirea teritoriului periurban, în Partea II – Elemente de morfologie și model de analiză a limitelor expansiunii urbane, în capitolul 5 – Evaluarea elementelor componente în organizarea zonei periurbane

Figura nr. 48 – autor: urb. Veluda L. – Delimitarea zonei de interes – adaptare schemă teoretică pentru Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Sibiu



Sursa datelor: Filipeanu Angela - Atelier de urbanism "Urbis 90", 1994
„Studiu privind probleme ale dezvoltării urbane în teritoriu – cazul Zonelor Periurbane ale orașelor mari”

Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Sibiu,
INCD Urbanproiect, 2005

Brașovul a avut toate premisele unui potențial de dezvoltare a teritoriului metropolitan și prin documentația Zona Metropolitană Brașov care a schițat elementele generale care să orienteze dezvoltarea spațială viitoare a acestei aglomerații urbane.

Studiul s-a desfășurat pornind de la principiul că liniile de forță care definesc dinamica teritoriului respectiv se încadrează într-un context spațial și funcțional mai larg (suprateritorial), dar care trebuie să țină cont pe de o parte de tendințele și obiectivele dezvoltării unităților administrativ-teritoriale considerate (integrare a problematicii pe verticală), iar pe de altă parte, să includă cât mai multe dintre problemele și țintele dezvoltării caracteristice domeniilor care definesc teritoriul respectiv (Sârbu C., nr. 1/2011, p.91-98) Premisa este că zona metropolitană a Brașovului constituie un sistem coerent de localități, la rândul său fiind un subsistem al teritoriului județean și național.

Abordarea a fost una de tip scalar și multidisciplinar, în context cu elementele complexe ale teritoriului care au definit arealul de studiu.

Domeniile dezvoltării spațiale specifice amenajării teritoriului care au fost luate în considerare au fost:

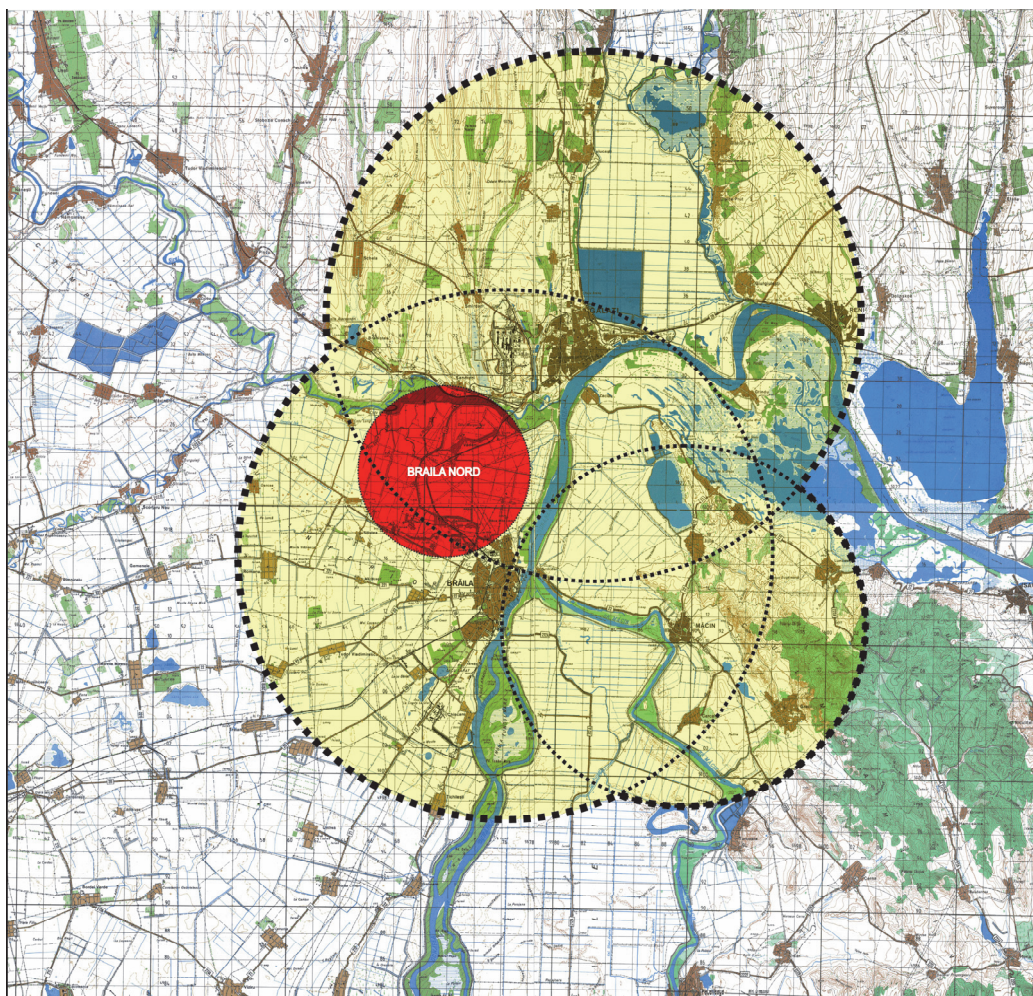
- structura teritoriului (cadrul natural, administrativ, elemente de patrimoniu natural și construit, rețeaua de localități, infrastructuri tehnice, zonificarea teritoriului),
- structura socio-demografică,
- structura funcțională și a activităților,
- cooperarea interorășenească și contextul suprateritorial.

Brăila (și Galați) constituie *singurul sistem urban din România* și de aceea aria de studiu a documentației *Planul de amenajare a teritoriului zonal – Zona periurbană Brăila* a fost stabilită prin prevederile Legii 351/2001 (Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea IV - Rețeaua de Localități) și a inclus o arie circulară cu raza de douăzeci de kilometri, aceasta însemnând practic, includerea orașelor Galați și Măcin (ultimul peste Dunăre) și a unor comune (vezi fig. nr.49).

Teritoriul supus studiului zonei periurbane se află situat la intersecția a trei județe (Brăila, Galați și Tulcea) și prezintă o serie de caracteristici naturale și antropice ce în mare parte îi conferă anumite direcții majore de dezvoltare. Astfel Dunărea în partea de est și Siretul în partea nordică creează „barierele naturale” ale teritoriului care împreună cu Insula Mare a Brăilei delimitează teritoriul din punct de vedere natural și îi conferă o specificitate aparte.

O altă particularitate distinctivă al acestui sistem urban a fost faptul că s-a propus detalierea unei zone de dezvoltare pe teritoriul aflat între cele două municipii, mai exact în limitele administrative ale comunei Vădeni, zonă care poate constitui în viitor, prin premisele de accesibilitate propuse (*amplasarea unui aeroport internațional, drum expres Brăila Galați și mai departe legătura cu Autostrada A2 și nu în ultimul rând, realizarea unui Pod peste Dunăre, dar și existența unei infrastructuri feroviare și rutiere*) cadrul pentru o dezvoltare spațială dintre cele mai favorabile pentru ambele municipii (Brăila-Galați) precum și pentru teritoriile învecinate (la nivel regional)

Figura nr. 49 – autor: urb. Veluda L. – Sistemul urban Brăila – Galați
 Razele convenționale determinate de cele două municipii și pentru orașul Măcin și (cu roșu) zona dintre cele două municipii care a făcut obiectul unui studiu prospectiv de dezvoltare urbană a sistemului



Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Brăila, studiu realizat de CCPEC-UAUIM

8.2.3. Patrimoniul natural și construit

Sibiul beneficiază de un patrimoniu construit deosebit (situri și obiective antropice valoroase), cât și valori ale patrimoniului național cultural reprezentat prin monumente de arhitectură, situri arheologice, muzee, sate cu fond etnografic, ce constituie obiective de interes turistic cultural la nivel național și european. Un aspect extrem de important în dezvoltarea potențialului turistic și al patrimoniului cultural-istoric l-a reprezentat atribuirea de Capitală Europeană a culturii municipiului Sibiu¹²⁶. Au fost șase direcții principale printre care

¹²⁶ Capitală Europeană a culturii este un titlu conferit de Parlamentul European unui oraș sau mai multora pentru un an. Programul se derulează din 1985. Începând din 2007 programul a cuplat câte un oraș din țările Europei occidentale cu altul din țările central și est-Europene. În

HeritArts prin care a fost realizată reabilitarea centrului istoric și înscrierea acestuia pe Lista Patrimoniului Mondial.

Potențialul turistic al municipiului **Târgu-Mureș** este destul de valoros, datorită patrimoniului natural și patrimoniului cultural și arhitectural, datinilor și obiceiurilor întâlnite în această zonă. Datorită conviețuirii în această parte a țării a mai multor naționalități, interferențe culturale, lingvistice și religioase cu o mare varietate de tradiții și obiceiuri, în spațiul din jurul arealului periurban se pot distinge cam trei zone culturale majore, ce au influențat și zona periurbană: în partea de nord-est pe Valea Beicii întâlnim influențe culturale românești, în partea de sud, pe Valea Nirajului există cultură maghiară, iar în partea de nord-est, spre Sighișoara, întâlnim semnele culturii săsești. Patrimoniul construit deosebit (situri și obiective antropice valoroase), cât și valori ale patrimoniului național cultural reprezentat prin monumente de arhitectură, situri arheologice, muzee, sate cu fond etnografic, constituie obiective de interes turistic cultural importante.

Așadar, toate aceste influențe și amestecuri de tradiții și cultură precum și existența unui cadru natural valoros (inclusiv rezervații naturale) cu peisaje și ecosisteme valoroase, creează un cadru deosebit din punct de vedere turistic. De asemenea și existența la Sângeorgiu de Mureș a unei baze de tratament, ce folosește în tratarea diferitelor afecțiuni apa sărată iodurată, este un punct tare în ceea ce privește dezvoltarea turistică a zonei.

Brașovul și zona înconjurătoare beneficiază de un cadru natural și construit de excepție. Se remarcă prezența a trei parcuri naturale (Abruptul Bucșoiu - Mălăiești - Gaura, Masivul Piatra Craiului și Masivul Bucegi) cu perspectiva includerii și a Masivului Făgăraș plus a unui număr important de rezervații și monumente ale naturii (chei, peșteri, vulcani noroioși, locuri fosilifere, păduri de mare valoare estetică și științifică). La acestea se adaugă alte zone de mare valoare peisagistică, parțial propuse pentru a fi incluse în categoria „zone protejate”: Munții Făgăraș, traseul turistic rutier Bran - Pasul Bran, Valea Timișului între Predeal și Săcele, traseul turistic rutier între Predeal și Râșnov, traseul turistic între Măieruș și Hoghiz, traseul turistic rutier între Codlea și Șercaia, Defileul Oltului de la Racoș, traseul turistic rutier dintre Săcele și Pasul Bratocea, Masivul Piatra Mare și Masivul Ciucaș.

Datorită formelor de relief, a atracțiilor și a tradițiilor, activitatea turistică este polarizată pe trei centre:

anul 2007 capitala Europeană a culturii a fost timp de un an orașul Sibiu, împreună cu orașul Luxemburg – conform <http://ro.wikipedia.org>

- zona localităților din împrejurimile Brașovului (Fundata, Moieciu, Bran, Zărnești, Poiana Mărului, Vulcan, Râșnov), specializate în agroturism, ecoturism cultural și turism montan (Parcul Național Piatra Craiului, Parcul Natural Bucegi);
- zona Predeal, specializată în turism montan, sporturi de iarnă și de odihnă;
- Brașov – Poiana Brașov și zonele limitrofe (Hărman, Prejmer, Sânpetru)

Potențialul turistic natural este completat și susținut de potențialul turistic cultural, antropic. Valorile de patrimoniu cultural sunt prezente în teritoriu într-un număr impresionant, dintre care un număr de 13 sunt monumente istorice de valoare națională excepțională. Potențialul turistic antropic este reprezentat de : cetăți (Cetatea Bran, Cetatea Râșnov, Cetatea țărănească Ghimbav, Ruinele cetății Heldemburg – Hălchiu), biserici fortificate – cetăți (Hărman, Prejmer, Sânpetru, Codlea, Bod), clădiri civile urbane, ansambluri urbane (Ansamblul urban fortificat – Brașov), biserici și ansambluri mănăstirești, muzee și case memoriale (Brașov, Bran, Săcele, Târlungeni).

Configurația specifică teritoriului definită de prezența elementelor de cadru natural ca axe structurante (Fluviul Dunărea și Râul Siret) și **sistemul urban Braila – Galați** oferă o serie de elemente de particularitate.

Elementele de mediu și ale cadrului natural ale teritoriului sunt influențate în mod direct de cele doua ape curgătoare, adevărate „barierele naturale” naturale în teritoriu - fluviul Dunărea, în partea de est și râul Siretul în partea nordică, care împreună cu Insula Mare a Brăilei (situată în partea sud-estica) delimitează teritoriul periurban din punct de vedere natural și îi conferă o specificitate aparte. Existența celor doua porturi maritime de la Brăila și Galați și a culoarului navigabil fluvialo-maritim pot aduce un aport important dezvoltării economice a celor doua nuclee urbane.

Teritoriul periurban cuprinde o serie de elemente naturale de mare valoare din care le amintim pe cele mai importante:

- arii naturale protejate de interes internațional: (Balta Mică a Brăilei - sit Ramsar)
- arii naturale protejate de interes național: (Balta Mică a Brăilei, Locul fosilifer Tirighina Barbosi, Ostrovul Prut, Balta Potcoava, Locul fosilifer Tirighina Barbosi, Balta Potcoava, Ostrovul Prut, Parcul natural Lunca joasă a Prutului Inferior, Parcul național Munții Măcinului)
- prezența unor arii naturale protejate de interes județean Popina Blasova
- prezența unor zone naturale de interes comunitar sau situri „Natura 2000”

Potențialului natural, deosebit, reprezentat în special de Balta Mică a Brăilei, Lunca Dunării, Lacul Sărat, Lacul Brateș, Lunca Siretului, i se adaugă elemente unice de patrimoniu construit, în special pe teritoriul Municipiului Brăila, fără a se limita însă la acestea. În plus, potențialul de cooperare cu teritoriile învecinate arealului periurban poate fi valorificat prin integrarea în rețele turistice.

De altfel, turismul este destul de slab reprezentat datorita inexistentei unei infrastructuri adecvate și a unei accesibilități corespunzătoare. Lipsa legăturii terestre est-vest constituie un impediment pentru dezvoltarea unei cooperări cu Delta Dunării, Munții Măcinului sau cu teritoriul Dobrogei în general (ca principale elemente de potențial turistic din exteriorul zonei).

Nici cursul Dunării nu este utilizat corespunzător pentru activități turistice, singurele zone amenajate în acest scop fiind cele două faleză din municipiile Brăila și Galați, dar și acestea cu o calitate necorespunzătoare.

8.2.4. Rețeaua de localități

Sibiul se află la intersecția unor axe de dezvoltare a rețelei de localități conform P.A.T.J. Sibiu (*vezi fig. nr.50*). Din analiza multicriterială și criteriile luate în considerare, precum și din discuția purtată privitor la delimitarea zonei periurbane cu autoritățile locale a reieșit următorul areal al expansiunii teritoriale periurbane:

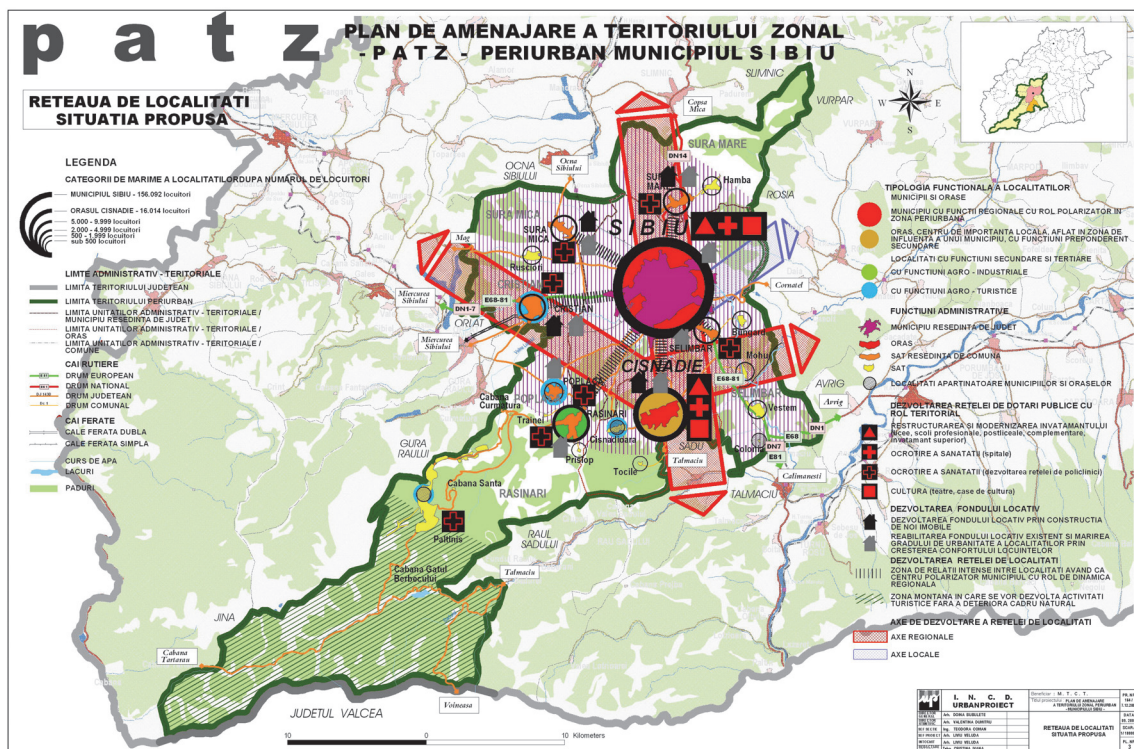
Zona periurbană a municipiului Sibiu, în suprafață de 70.973 de ha și având o populație de 191.262 locuitori¹²⁷, a cuprins următoarele opt U.A.T.-uri componente:

- **Municipiul Sibiu**, reședință de județ și municipiu de rang I în ierarhizarea municipiilor și orașelor din România¹²⁸
- **Orașul Cislădie**
Următoarele U.A.T.-uri (de la vest la est): **Șura Mică, Cristian, Poplaca, Rășinari, Șelimbăr, Șura Mare.**

¹²⁷ Numărul populației este cel din anul 2002, de la vremea la care s-a elaborat documentația

¹²⁸ Conform Legeii nr. 351/2001

Figura nr. 50 – *autori: urb.Veluda L., teh.Ivana C. – Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban municipiul Sibiu – propunerile privind rețeaua de localități*



Sursa datelor: Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Sibiu, INCD Urbanproiect, 2005

Un aspect important în dezvoltarea zonei îl constituie localitatea Păltiniș, stațiune montană de mare interes atât pentru zona periurbană, cât și pentru județul Sibiu. Inițial, stațiunea aparținea municipiului Sibiu, dar dezvoltarea de după anul 1989 s-a făcut pe teritoriile mai multor unități administrativ-teritoriale și datorită acestei situații, stațiunea Păltiniș nu are o dezvoltare coerentă și unitară.

Astfel, Sibiul beneficiază de o aglomerație urbană relativ bipolară (sprijinită de două centre urbane) susținută grație unei dezvoltări destul de coerente de așezări umane care echilibrează această zonă.

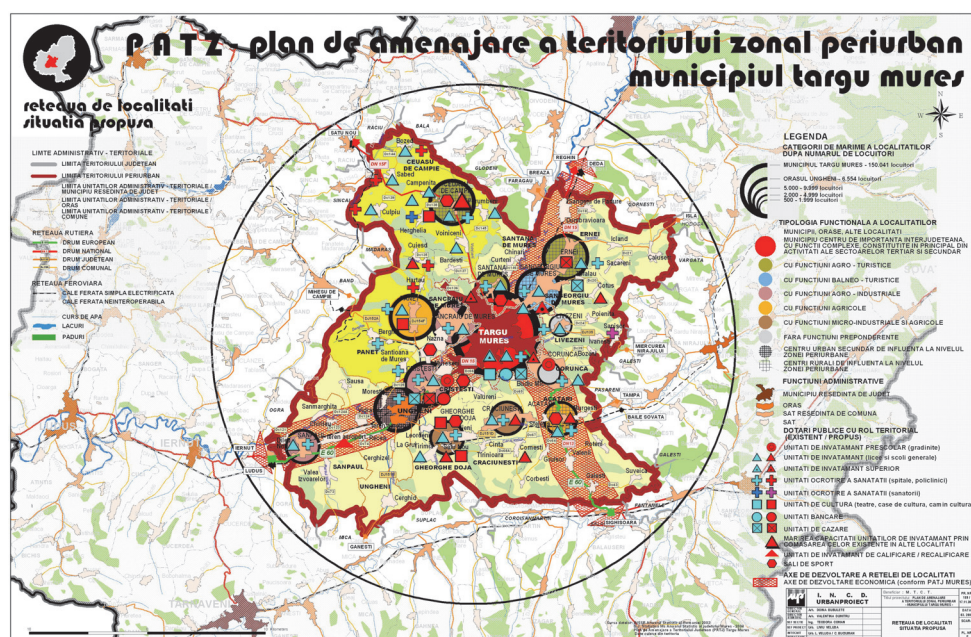
Târgu-Mureș, ca și în cazul Sibiului, beneficiază de o poziție națională centrală, favorabilă, fiind situat pe axe de drumuri europene și trasee intraregionale importante care asigură legături rapide atât în țară cât și în exterior.

Delimitarea teritoriului s-a făcut (ca și la Sibiu) în urma unor analize multicriteriale și a unor criterii care au dus, în final, la delimitarea unei **zone periurbane a municipiului Târgu-Mureș** în suprafață de 67.840 ha și având o

populație de 229.453 locuitori¹²⁹. Ea a cuprins următoarele cincisprezece U.A.T.-uri componente:

- **Municipiul Târgu-Mureș**, reședință de județ și municipiu de rang II în ierarhizarea municipiilor și orașelor din România¹³⁰
- **Orașul Ungheni**
- Următoarele U.A.T.-uri (de la vest la est): **Ceaușu de Câmpie, Sântana de Mureș, Ernei, Sângeorgiu de Mureș, Livezeni, Corunca, Acățari, Crăciunești, Cristești, Gheorghe Doja, Sânpaul, Pănet, Sâncraiu de Mureș.**

Figura nr. 51 – autori: urb.Veluda L., urb.Buciuman C., teh.Ivana C. – Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Târgu-Mureș, rețeaua de localități



Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Târgu-Mureș, INCD Urbanproiect, 2006

Astfel, în afară de municipiul reședință de județ Târgu Mureș – în mod evident, centrul polarizator al zonei – avem în această zonă de expansiune, un oraș (Ungheni) de mărime mică, 13 reședințe de comune și aproximativ 60 de sate, în afara localităților componente ale celor două așezări urbane amintite.

Ungheni, oraș de mărime mică, reprezintă un centru de importanță locală, și se situează în zona de influență a municipiului Tg. Mureș. Dintre reședințele de comună se desprinde Sângeorgiu de Mureș cu funcție balneo-turistică, de interes local (vezi fig. nr.51).

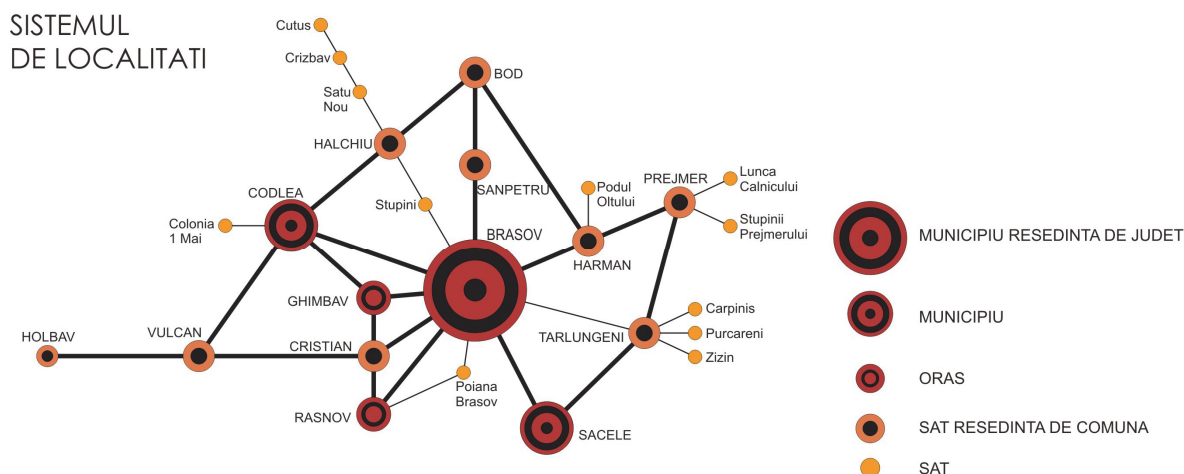
¹²⁹ Numărul populației este cel din anul 2002, de la vremea la care s-a elaborat documentația

¹³⁰ Conform Legii nr. 351/2001

Brașov privit la scara continentului reprezintă o Arie Funcțională Urbană (FUAs), cu impact regional și național asupra dezvoltării spațiale și a structurării rețelei de localități (Espan study 1.1.1./2004)

La scară națională Brașovul reprezintă un tip de aglomerație urbană de tip monopolar, centrată (se află în centrul geometric al României) și susținută de o concentrare spațială a așezărilor umane din zonă, datorită formelor de relief caracteristice ce înconjoară acest sistem de așezări.

Figura nr. 52 – autori: arh. Sârbu C, urb. Mureșan-Iuga P. – Studiul Zona metropolitană a Municipiului Brașov, Sistemul de localități



Sursa datelor: Studiul Zona metropolitană a Municipiului Brașov, studiu realizat de CCPEC-UAUIM

Zona metropolitană este alcătuită din trei municipii, trei orașe și șapte localități rurale, cu o întinsă arie de influență care cuprinde și alte așezări. Astfel, teritoriul analizat cuprinde următoarele UAT-uri: municipiile Brașov, Săcele, Codlea, orașele Ghimbav și Râșnov și comunele Hărman, Cristian, Prejmer, Sânpetru, Vulcan, Târlungeni, Bod și Halchiu. Ca și dispunere spațială a sistemelor, se observă o aglomerare de localități urbane în partea de SV a zonei cu o dispunere pe arc pe direcția NV – SE și o arie de slabă acoperire urbană în partea de NV.

Sistemul dezvoltat pentru zona metropolitană Brașov, este un sistem polarizat cu un pol central principal - Brașovul, cu doi poli de echilibru așezați axial – Săcele, și Codlea insuficient dezvoltați (vezi fig. nr.52).

Este cea mai importantă structură urbană din regiunea 7 de dezvoltare (Regiunea Centru)

Teritoriul aglomerației urbane Brașov este unul foarte coerent din punct de vedere al rețelei de localități, dar și a căilor de comunicație și se remarcă prin densitatea și omogenitatea distribuției spațiale în teritoriul Țării Bârsei. Ca și în

celelalte cazuri prezentate, diferența de talie între municipiul Brașov și celelalte așezări umane din punct de vedere instituțional, economic, politic și cultural este una destul de semnificativă, fiind întărită și de morfologia spațiului geografic. Brașovul este centrul dominant al aglomerației urbane și este un element esențial pentru asigurarea unei dezvoltări coordonate și asigurarea unei bune baze pentru mobilitate atât în interiorul zonei de expansiune cât și înafara ei.

Sistemul urban Brăila - Galați constituie singurul sistem urban din România definit prin Legea 351/2001. El este tipic, bipolar, cele două municipii având o talie apropiată și sunt situate la circa 15 kilomerii unul de celălalt, acesta fiind un avantaj important. Totuși, ca în marea majoritate a celor două județe, teritoriul înconjurător celor două mari centre polarizatoare ale zonei este unul preponderent rural. Cel mai apropiat oraș, Măcin este situat la 15 km. peste Dunăre dar are o accesibilitate dificilă în lipsa unui pod peste fluviu.

Sistemul urban Brăila-Galați este compus din două entități administrative și politice istoric dezvoltate independent, care polarizează teritoriul, dar care, în ciuda distanței foarte mici (la scară teritorială), prezintă o divergență de acțiune afirmată în ambele cazuri. Este foarte important de observat faptul că sistemul urban Brăila-Galați produce o discrepanță majoră, la nivel de populație și economie, care se manifestată între teritoriul urban (al celor două) și spațiul rural înconjurător (al județelor).

Sistemul poate fi văzut ca o insulă de urbanitate într-o mare de rural (caracteristică și altor zone din România, ambele orașe fiind expresia unei monocefalii la nivelul fiecărui județ (peste 2/3 din totalul populației teritoriului căruia îi este capitală), element agravat și de excentricitatea poziției în cadrul acestora. De aici rezultă și o marcată convergență spațială a accesibilității, situație determinată și de absența unei legături semnificative – un pod peste Dunăre către Dobrogea și portul Constanța. (Planul de amenajare a teritoriului zonal – Zona periurbană Brăila, 2010-2012).

8.2.5. Structuri instituționale

Pentru **Sibiu și Târgu-Mureș** diferența copleșitoare de talie între cele două și restul localităților din arealele de expansiune a determinat relații de subordonare. În cazul Sibiului zona periurbană a fost prima încercare a autorităților locale de a mări talia în teritoriul regional pe când în cazul municipiului Târgu-Mureș a mai existat o încercare¹³¹ până la realizarea

¹³¹ O inițiativă privind realizarea unui parteneriat în zona limitrofă a municipiului Târgu-Mureș, fusese deja propusă în anul 2005 privind constituirea Asociației “Zona

documentației zonei periurbane. Odată cu dezvoltarea acestor areale periurbane, în jurul acestor aglomerații urbane au fost impuse anumite dezvoltări teritoriale de anvergură, care au susținut, mai apoi, în 2008, cele două orașe să devină *poli de dezvoltare*¹³² la nivel național.

Problemele legate de expansiune urbană sunt caracteristice pentru **Brașov**, ca de altfel și pentru „Țara Bârsei” cuprinsă cu o pondere foarte mare în zona metropolitană. Potențialul natural și antropic de valoare deosebită precum și potențialul industrial și uman (chiar dacă aflate într-un proces de diminuare) fac din zona metropolitană Brașov, un punct de interes socio-economic și un nucleu de concentrare a populației la nivel național. Astfel, Brașovul devine unul dintre cei șapte Poli de Creștere din România prin aceeași HG 998/2008.

Creșterea intravilanelor localităților reprezintă un aspect major al acestor dinamici [de expansiune locală], de unde și necesitatea de a asigura o creștere spațială coordonată [pentru întregul areal al dezvoltării metropolitane](Zona Metropolitană Brașov – PATJ și studiu urbanism, 2007). „Procese de împrăștiere urbană (urban sprawl) sunt mai puțin evidente decât în cazul altor zone metropolitane din România” (Sârbu C., nr. 1/2011, p.91-98) una din explicații fiind aceea că așezările umane sunt mult mai concentrate spațial decât în alte părți din cauza constrângerilor reliefului caracteristic.

În cazul **Brăilei** îndelungata și uneori exagerata concurență cu Galațiul, a împiedicat înființarea unui cadru instituțional adecvat, funcțional și coerent pentru sistemul urban declarat. Alt aspect a fost desemnarea separată a celor două municipii drept Poli de Dezvoltare conform HG 998/2008, fapt ce a contribuit la sporirea aspectelor concurențiale dintre cele două. Brăila și Galați au o poziție inferioară față de Brașov în ceea ce privește accesul la fondurile europene.

8.2.6. Elemente determinante ale accesibilității și mobilității

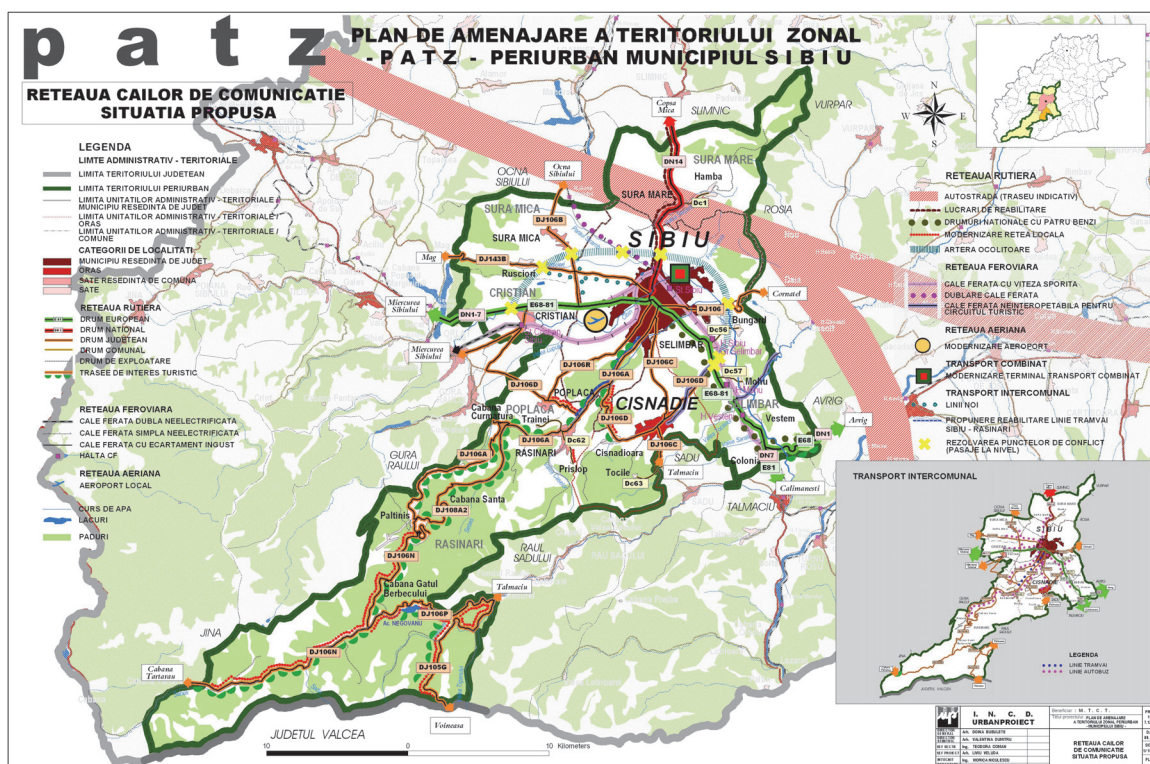
Așezarea centrală a **Sibiului** în teritoriul național, pe de-o parte, situarea pe axe de drumuri importante care asigură legături internaționale rapide în sud-estul și vestul țării, pe de altă parte fac din municipiu împreună cu teritoriul său

Metropolitană Târgu-Mureș”, cu propunerea acelorși unități administrativ-teritoriale ca și în cazul viitoare zone periurbane: Târgu-Mureș, Ungheni, Acățari, Ceaușu de Câmpie, Corunca, Crăciunești, Cristești, Ernei, Gheorghe Doja, Livezeni, Pănet, Sâncraiu de Mureș, Sângeorgiu de Mureș, Sânpaul, Sântana de Mureș.

¹³² Hotărârea de Guvern nr. 998/2008 prin care au fost declarate orașele poli de creștere și orașele poli de dezvoltare în România

periurban un loc privilegiat pentru dezvoltarea socială și economică. Infrastructura majoră a căilor de comunicație rutiere (inclusiv transport intercomunal) este bine reprezentată de **coridorul pan-european nr. 4** (Frontiera Nădlac – Timișoara – Deva – Sebeș – **Sibiu** – Pitești – București – Slobozia – Constanța – cu ramură **Sibiu**-Brașov-București), cât și de drumul european **E 68** (Frontiera Nădlac – Arad – Deva – Sebeș – **Sibiu** – Brașov).

Figura nr. 53 – autori: urb.Veluda L. ing.Niculescu V., teh.Ivana C. – Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban municipiul Sibiu – Rețeaua căilor de comunicație - propuneri



Sursa datelor: Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Sibiu, INCD Urbanproiect, 2005

De asemenea prin construirea autostrăzii pe coridorul pan-european nr. 4, cât și prin construirea centurii ocolitoare a Sibiului, teritoriul periurban a fost influențat pozitiv printr-o accesibilitate mai bună ce a atras după sine o dezvoltare economică ridicată¹³³.

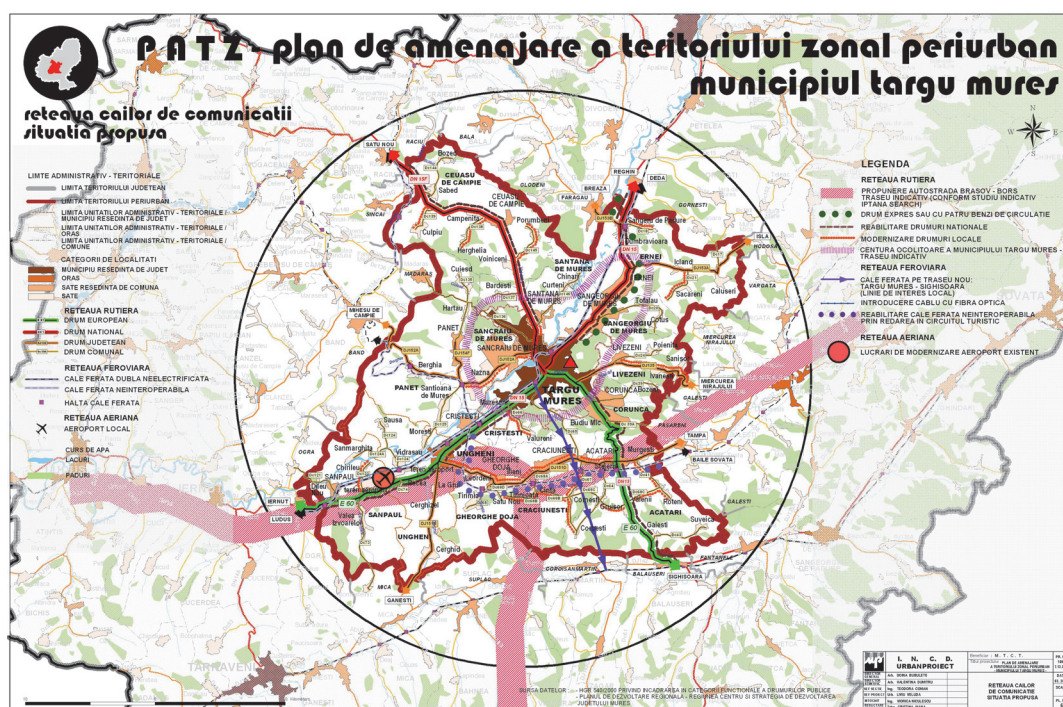
O bună accesibilitate este asigurată și de magistralele feroviare (mai importantă fiind magistrala 200: Brașov – Podu Olt – Sibiu – Vințu de Jos – Deva – Arad – Curtici) cât și de aeroportul local pentru transportul de călători și

¹³³ Tronsonul de autostradă și centura ocolitoare a Sibiului erau prevăzute în prevederile PATZ periurban Sibiu ca ca propunere proiecte; între timp ele s-au realizat

marfă – **Aeroportul Internațional Sibiu** – amplasat la vest față de municipiul Sibiu (vezi fig. nr.53).

Așezarea centrală în teritoriul național a municipiului **Târgu-Mureș**, pe de-o parte, situarea în zonă a aeroportului internațional (pe teritoriul comunei Sânt Paul și orașului Ungheni) precum și proiectele majore viitoare în domeniul căilor de comunicații rutiere (*viitoarea autostradă și centura ocolitoare a municipiului Târgu-Mureș*) vor crește accesibilitatea zonei periurbane și vor „lega” acest areal la rețeaua majoră de drumuri importante care asigură legături internaționale rapide în sud-estul și vestul țării. Viitoarea autostradă va face mai facilă mobilitatea rutieră în zona periurbană, cât și la nivelul județului Mureș, integrând astfel și această parte a țării care în prezent nu beneficiază de o accesibilitate rutieră eficientă (vezi fig. nr.54).

Figura nr. 54 – autori: urb.Veluda L, ing.Niculescu V., teh.Ivana C. – Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Târgu-Mureș – Rețeaua căilor de comunicații



Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Târgu-Mureș, INCD Urbanproiect, 2006

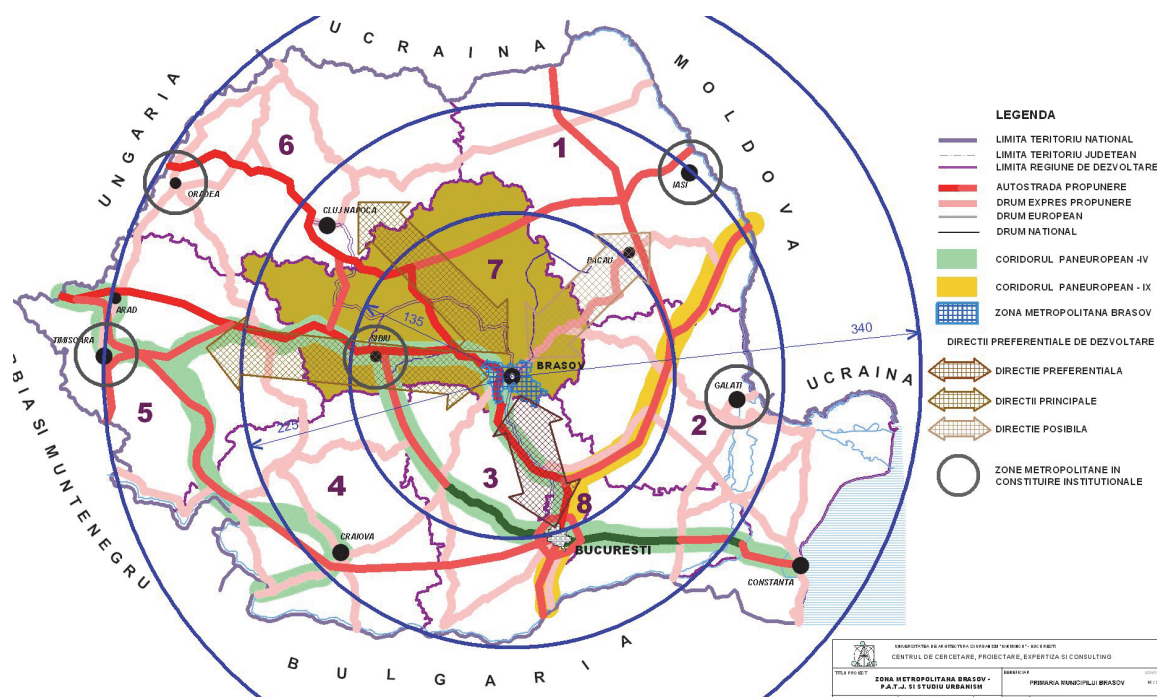
De asemenea în ceea ce privește accesibilitatea feroviară zona periurbană și implicit municipiul Târgu-Mureș se confruntă cu probleme majore. Astfel arealul periurban este practic izolat de principala magistrală feroviară care deși ajunge la Sighișoara, nu cuprinde pe traseul său și municipiul Târgu-Mureș.

Deși prevăzută în *Legea nr. 5/2000 privind aprobarea PATN*¹³⁴ legătura feroviară Târgu-Mureș – Sighișoara nu s-a materializat. Acest nou tronson ar fi benefic atât pentru municipiu cât și pentru zona periurbană, facilitând o legătură feroviară foarte necesară în această zonă, ce ar scurta considerabil durata deplasării pe cale ferată dintre cele două orașe importante ale județului Mureș.

Sibiul și Târgu-Mureș ca centre urbane polarizatoare se află la intersecția unor axe importante de comunicație cu centrul de greutate în cele două municipii. Este interesant de remarcat apropierea de Sibiu și Târgu-Mureș, a două centre urbane cu tradiție și anvergură la nivelul rețelei de localități a României: municipiile Mediaș și Sighișoara care se află situate pe direcția nord-est față de cele două zone periurbane.

Brașovul constituie un important centru de comunicații terestre la nivel național, regional și local/teritorial (mai ales în ceea ce privește calea ferată) păstrându-și caracterul de nod de tranzit. Amplasarea zonei metropolitane în centrul teritoriului național precum și legăturile terestre existente sau în derulare (autostrada Transilvania, drumul expres către Sibiu, autostrada către Ploiești), constituie un avantaj de natură să valorifice mai eficient mobilitatea oamenilor/turiștilor și a bunurilor, la scara României (vezi fig. nr.55).

Figura nr. 55 – autori: arh.Sârbu C, urb.Lupoaiu I. – *Situarea Brașovului în centrul geometric al teritoriului național este relevantă pentru potențialul de dezvoltare*



Sursa datelor: Studiul Zona metropolitană a Municipiului Brașov, studiu realizat de CCPEC-UAUIM

¹³⁴ Secțiunea I – Căi de comunicații – Dezvoltarea rețelei de căi feroviare

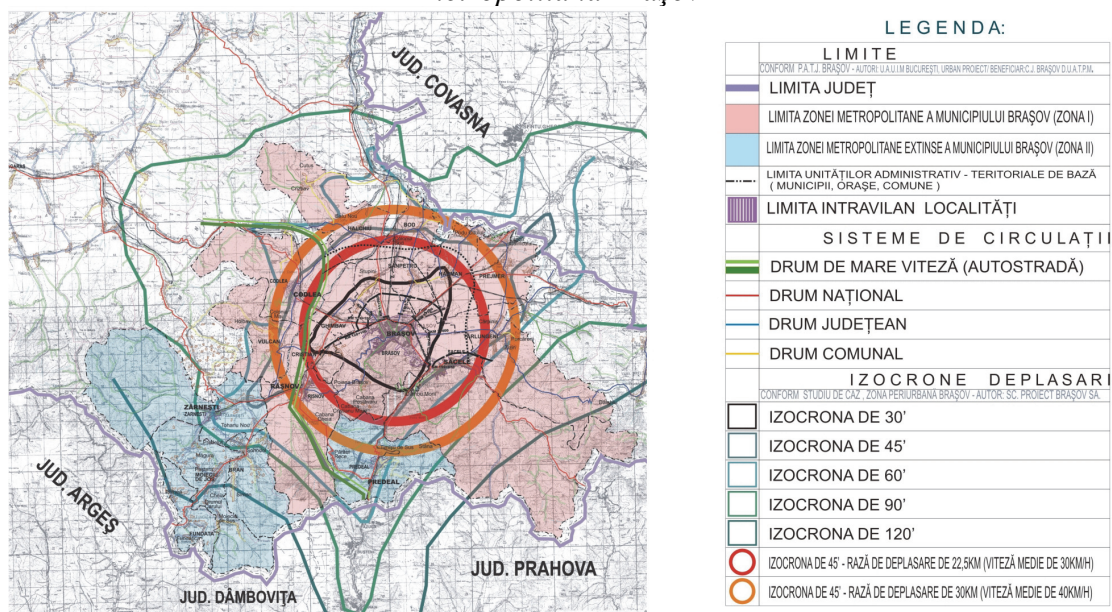
Una din constrângerile teritoriale ale zonei metropolitane ar putea fi reprezentată de faptul că Mobilitatea rapidă transnațională este limitată de absența a unui aeroport internațional.

La scara sistemului urban, accesibilitatea fizică a teritoriului, raportată la centrul polarizator (Municipiul Brașov) exprimată prin izocrone și prin conformația specifică a structurilor fizice ale drumurilor, scoate în evidență gradul înalt de coerență a teritoriului. (Zona Metropolitană Brașov – PATJ și studiu urbanism, 2007, vezi fig. nr.56)

Accesibilitatea centrului urban principal, Municipiul Brașov este facilă datorită amplasării tuturor așezărilor umane din aglomerație în interiorul unei izocrone de 30 de minute.

Dezvoltarea zonei aglomerației urbane a Brașovului trebuie orientată către o creștere a mobilității în interiorul sistemului, a eficientizării condițiilor pentru tranzit, prin infrastructuri adecvate, cu relaționare înafara zonei metropolitane, la teritorii adiacente și la teritoriul național.

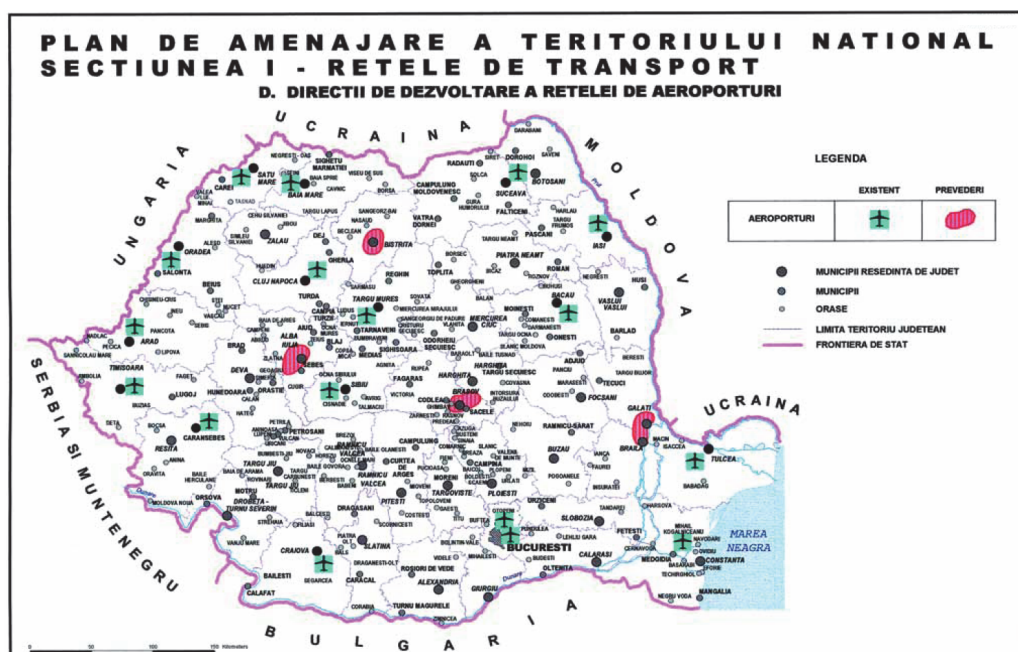
Figura nr. 56 – autori: arh.Sârbu C, urb.Dumitrescu M. – Accesibilitatea în zona metropolitană Brașov



Sursa datelor: Zona Metropolitană Brașov – PATJ și studiu urbanism, 2007, studiu realizat de CCPEC-UAUIM

Brăila (împreună cu sistemul său urban) este situată la unul dintre punctele terminus ale rețelei naționale de căi ferate. Accesibilitatea rutieră către Tulcea și Delta Dunării și mai departe spre Constanța este limitată datorită lipsei unui pod de trecere peste Dunăre. Prezența acestui pod să lege orașele situate la 150 km de portul maritim Constanța.

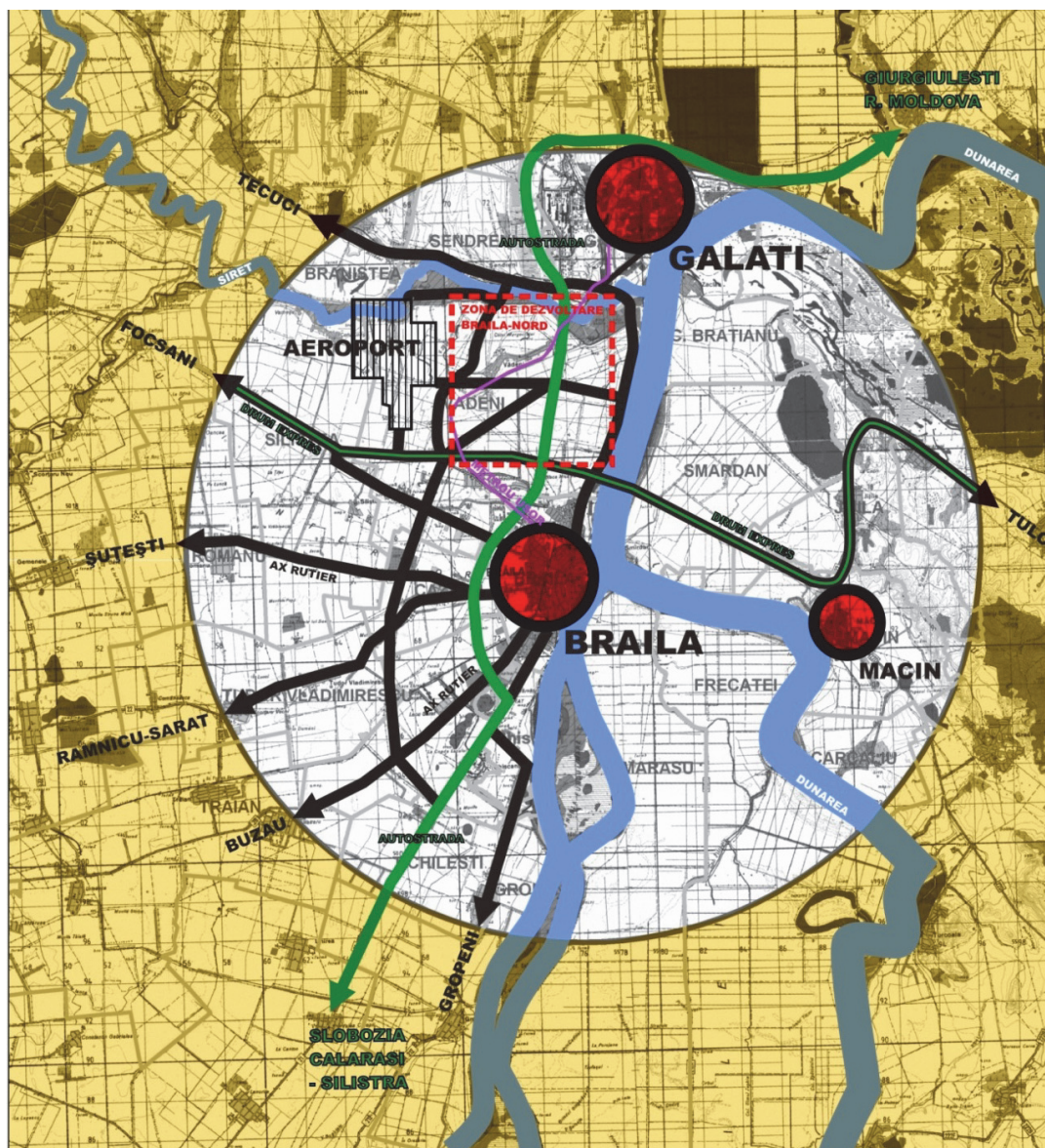
Figura nr. 57 – Planul de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea I – Rețele de transport – Direcții de dezvoltare a rețelei de aeroporturi



Sursa datelor: Planul de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea I – Rețele de transport, M.D.R.A.P.

Conform P.A.T.N. – secțiunea I – rețele de transport (dezvoltare rețea aeroporturi) Brăila, Galați și Brașov sunt cele trei județe, conform programului de guvernare al Guvernului, care vor beneficia de asistență tehnică pentru construirea de noi aeroporturi (vezi fig. nr.57). Potențialul zonei este foarte pronunțat datorită porților regionale care sunt propuse în această zonă. Astfel, aeroportul propus în zona localității Vădeni, conform P.A.T.N. va fi un element important în dezvoltarea arealului periurban având un real potențial de dezvoltare intermodală – coroborat cu căile rutiere existente și propuse, calea ferată precum și căile navigabile de pe cursul apelor importante (vezi fig. nr.58).

Figura nr. 58 – autor: urb.Veluda L. – Sistemul urban Brăila – Galați – Premise pentru dezvoltare: aeroport internațional, drum expres, realizarea unui pod peste Dunăre, transport pe apă, nod intermodal



Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Brăila, studiu realizat de CCPEC-UAUIM

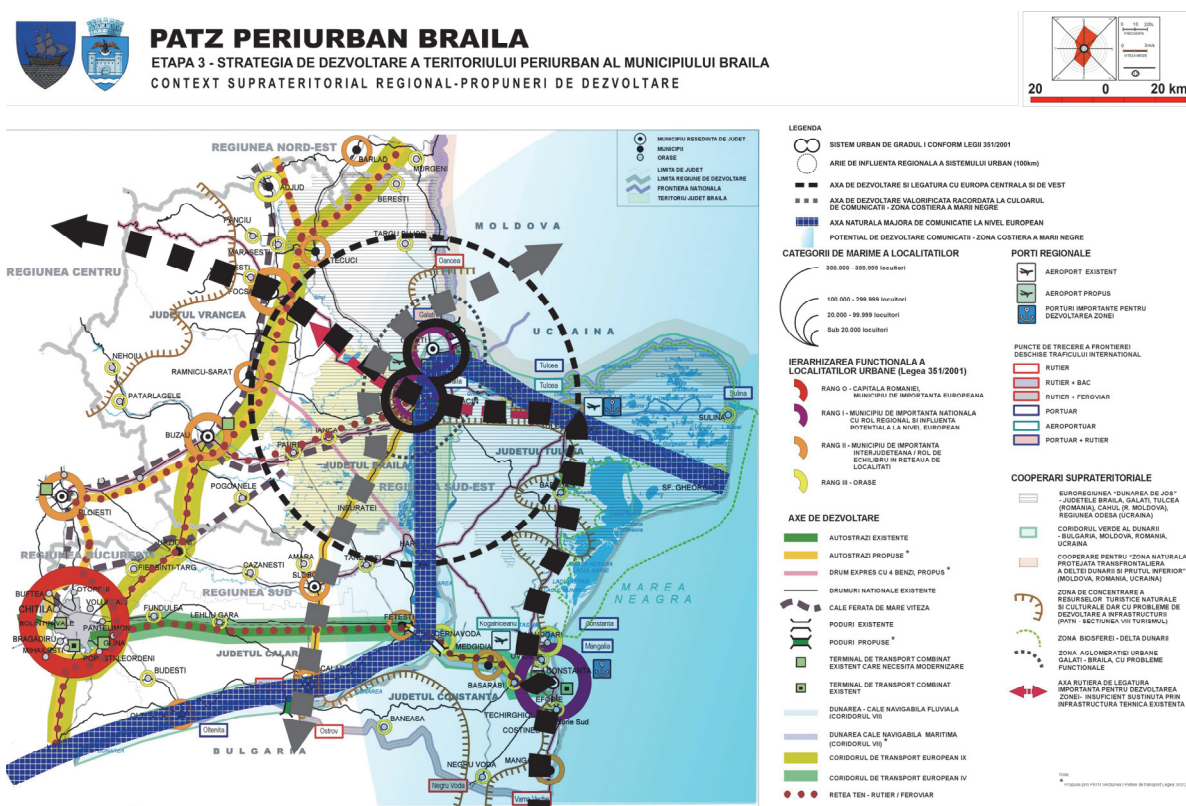
Legătura utilizată astăzi, dintre cele două orașe ale sistemului urban (anume pe coronamentul digului de apărare împotriva inundațiilor și valabilă numai pentru autovehicule ușoare) dovedește potențialul de cooperare și mobilitate din această zonă.

Deși zona beneficiază de două porturi (la Dunăre și la râul Siret) acestea nu sunt utilizate la potențial maxim, ele fiind în prezent subutilizate. Drumurile expres și căile de comunicație majore propuse în această zonă precum și Autostrada Circulară a Mării Negre rămân în stadiul de deziderat, dar vor putea

îmbunătăți accesibilitatea în zonă și regiune, precum și la nivel trans-național. Decăderea industrial-economică a celor două orașe port dunărene (dispariția industriei siderurgice din Galați și a celei grele din Brăila) constituie limitări în ceea ce privește mobilitatea în interiorul și exteriorul sistemului, în ciuda unei situări teritoriale la granița estică a Uniunii Europene.

Brăila necesită o creștere accentuată a accesibilității și a intermodalității de natură să atenueze diversele efecte ale limitelor impuse de cadrul geografic pe de o parte și de excentricitatea teritorială și de influențele regionale și trans-naționale asupra mobilității la scara Europei, pe de altă parte (vezi fig. nr.59).

Figura nr. 59 – autori: arh.Sârbu C., urb.Veluda L. – Sistemul urban Brăila – Galați
Context supra-teritorial regional – propuneri de dezvoltare



Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Brăila, studiu realizat de CCPEC-UAUIM

8.2.7. Elemente demografice și socio-economice

Zona periurbană a municipiului **Sibiu** are o suprafață de 70,973 de ha. și o populație de 185 mii locuitori, în scădere față de 191.262 loc.¹³⁵ în anul 2002. Municipiul Sibiu, ca centru polarizator al zonei înregistrează, de asemenea o

¹³⁵ Numărul populației este cel din anul 2002, de la vremea la care s-a elaborat documentația

scădere a populației, de la aproximativ 169 mii locuitori în anul 1992 la aproximativ 147 mii locuitori în 2011.

La nivelul întregii zone periurbane Sibiu se înregistrează o scădere a volumului populației între ultimele două recensăminte, tendință manifestată atât la nivel județean, cât și la nivel național. Estimarea pentru zona periurbană Sibiu din punct de vedere demografic arată o scădere a populației cu peste 5%. Fenomenele demografice negative care au afectat acest areal periurban sunt:

- scăderea populației în cele două localități urbane,
- scăderea ponderii populației tinere
- accentuarea procesului de îmbătrânire demografică.

Măsurile destinate reducerii fenomenelor demografice negative trebuie să se bazeze pe relansarea economică pentru stoparea declinului demografic și al procesului de degradare a structurilor demografice din zonă. Posibili poli de atragere a populației din cele două localități urbane pot fi localitățile rurale din zona periurbană a municipiului Sibiu.

Ponderea destul de mică a populației ocupată în servicii precum și existența unei forțe de muncă necalificate face ca această zonă să aibă unele dificultăți în ceea ce privește activitatea socio-economică. Totuși, previziunile sunt optimiste și anunță că populația județului Sibiu va prezenta o creștere medie anuală de 9721 persoane, diferența dintre numărul populației prognozat pentru anul 2020 față de anul 2010 să fie de plus 94464 persoane reprezentând o creștere totală de 22,21%¹³⁶.

Târgu-Mureș împreună cu arealul său de expansiune periurbană în suprafață de 67.840 ha a avut o populație de 229.453 locuitori în 2002¹³⁷, în scădere față de populația actuală de aproximativ 190 mii locuitori. Municipiul Târgu-Mureș a înregistrat o scădere a populației accentuată, de la aproximativ 230 mii locuitori în 2006 (*vezi tabelul. nr.3*) la 130 mii locuitori în 2012.

În contextul societății contemporane, când dezvoltarea cunoaște un ritm accelerat, nevoia prognozelor demografice devine imperioasă datorită implicațiilor evoluției populației și implicit ale fenomenelor demografice în evoluția vieții socio-economice a societății

Evoluția populației este influențată de o serie de factori care pot fi grupați în trei categorii principale: elemente demografice – posibilitățile de creștere naturală a populației funcție de evoluția contingentului fertil și de evoluția probabilă a indicilor de natalitate, de numărul populației vârstnice și

¹³⁶ Conform Institutului Național de Statistică (INS)

¹³⁷ Numărul populației este cel din anul 2002, de la vremea la care s-a elaborat documentația

evoluția probabilă a mortalității, de comportamentul specific al femeilor față de natalitate, de numărul de copii dorit etc.

Populația totală a zonei urmează un trend descrescător cu un volum de 12237 persoane în perioada 2002- 2014, ceea ce reprezintă o scădere de aproximativ 5,64%, fenomen datorat mediului urban al zonei unde se înregistrează o scădere de aproximativ 9,64% și estompat de creșterea volumului populației înregistrată în mediul rural.

Tabelul nr. 3 – autor: *urb.Veluda L.* – *Tabel al distribuției populației și al suprafeței totale din cadrul zonei periurbane Târgu-Mureș în anul 2006*

1. TARGU MURES Populatia: 164.445 Suprafata totala: 5.020 ha	2. UNGHENI Populatia: 6.609 Suprafata totala: 6.378 ha	3. ACATARI Populatia: 4.705 Suprafata totala: 7.230 ha	4. CEVASU DE CAMPIE Populatia: 5.326 Suprafata totala: 8.403 ha	5. CORUNCA Populatia: 1.627 Suprafata totala: 1.402 ha
6. CRACIUNESTI Populatia: 4.430 Suprafata totala: 4.856 ha	7. CRISTESTI Populatia: 5.622 Suprafata totala: 1.372 ha	8. ERNEI Populatia: 5.180 Suprafata totala: 6.460 ha	9. GHEORGHE DOJA Populatia: 2.805 Suprafata totala: 3.779 ha	10. LIVEZENI Populatia: 1.850 Suprafata totala: 2.733 ha
11. PANET Populatia: 5.995 Suprafata totala: 6.983 ha	12. SANCRAIU DE MURES Populatia: 6.127 Suprafata totala: 2.226 ha	13. SANGEORGIU DE MURES Populatia: 7.442 Suprafata totala: 2.671 ha	14. SANPAUL Populatia: 3.695 Suprafata totala: 5.479 ha	15. SANTANA DE MURES Populatia: 3.595 Suprafata totala: 2.848 ha

Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Târgu-Mureș, INCD Urbanproiect, 2006

Zona Metropolitană **Brașov** adăpostește în prezent aproximativ 327 mii locuitori¹³⁸ cu o tendință de continuă scădere (față de 395 mii de locuitori în 2004 și de aproximativ 430 mii locuitori în anul 1992). În anul 2011, din numărul total de locuitori, aproximativ 227 de mii sunt concentrați în centrul polarizator – municipiul Brașov – față de aproximativ 284 de mii în anul 2004.

În prezent, componența etnică este formată în principal de circa 91% români și 7% maghiari.

Cele două municipii, **Brăila** și Galați au în prezent o populație de peste 200 mii de locuitori (208 mii locuitori Brăila și 287 mii locuitori Galați), în scădere față de situația din 2009 (*vezi tabelul nr.4*) și din 1992 (234 mii locuitori respectiv 325 mii locuitori). Aglomerația urbană are în prezent o populație de aproximativ 540 mii locuitori, ceea ce face ca sistemul urban Brăila-Galați să reprezinte a doua aglomerație urbană din România, după capitala București.

¹³⁸ Conform Recensământului din 2011

Structura etnică a sistemului, cuprinde circa 97% români, iar restul populației prezintă o mare diversitate din acest punct de vedere, rămasă a caracterului cosmopolit pe care l-a avut zona.

Așadar, cele două capitale județene, au o distribuție monocefală a populației (peste două treimi ale acestora fiind concentrată în reședințele respective de județ), și o foarte slabă rețea de orașe în cele două județe (totalul populației urbane fiind de șase ori mai mică decât a celor două capitale județene)

Tabelul nr. 4 – autori: arh.Sârbu C., urb.Veluda L., urb. Mureșan-Iuga P.–Tabel al distribuției populației zonei periurbane a Brăilei, din cadrul Sistemului urban Brăila – Galați în anul 2009

	Populație totală pe județ	Populație zonă periurbană	% total județ	% zonă periurbană
Județ Brăila	360191	246123	68,3	43,4
Județ Galați	609480	298572	49,0	52,7
Județ Tulcea	247444	22179	9,0	3,9
Zona Periurbană Brăila	1217115	566874	100 %	100 %

Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Brăila, studiu realizat de CCPEC-UAUIM

În anii '60, decizia politică a făcut din Galați într-o decadă una dintre cele mai importante oțelării din Europa, ceea ce a determinat o explozie demografică a orașului. După schimbarea regimului în 1990, acest important pilon economic și social al României a dispărut, ceea ce a produs o teribilă descreștere a populației, dar concurența dintre cele două orașe a rămas aceeași. (Sârbu C., nr. 1/2012, p.5-28)

8.2.8. Contextul supra-teritorial și potențial de dezvoltare viitor

Sibiul este situat în Regiunea nr. 7 – Centru bucurându-se de o poziție strategică centrală, care a favorizat crearea și dezvoltarea unei bune infrastructuri de drumuri și feroviară prin care sunt legate cele mai îndepărtate puncte geografice ale țării. De asemenea, Regiunea are granițe comune cu șase din cele opt regiuni, ceea ce favorizează activitățile comerciale și mobilitatea populației celorlalte regiuni către Regiunea Centru îndeosebi pentru practicarea turismului.

Centrele majore care influențează atât teritoriul județean cât și teritoriul aglomerației urbane Sibiu, sunt Brașov, Tg. Mureș și Cluj, la nivel regional și București, Craiova și Timișoara la nivel național. Coridoarele regionale și interjudețene sunt determinate de relațiile dintre aceste centre.

Municipiul Sibiu este intersecția a două coridoare de căi de comunicație, de primă importanță în rețeaua rutieră și feroviară a țării. În primul rând este vorba de axa Brașov – Arad care face legătura dintre capitala țării și frontiera de vest unind centrele din sudul Transilvaniei. Cealaltă axă principală unește centrul Munteniei cu estul Transilvaniei, fiind dezvoltată pe direcția N – S, traversând Munții Carpați pe valea Oltului. Beneficiind de această așezare, județul va urmări pe termen lung, politicile de realizare a infrastructurilor tehnice de comunicație și transport care se află pe cele două coridoare principale¹³⁹.

Târgu-Mureș face parte de asemenea din Regiunea nr. 7 – Centru și este influențat la nivelul contextului teritorial de anumite centre de importanță națională cu rol regional și național în rețeaua de localități a României:

- centre care au o influență directă și destul de puternică asupra județului Mureș și chiar al Regiunii „Centru”, care pot constitui aglomerații urbane la nivel național cum sunt municipiile Cluj-Napoca și Brașov (împreună cu Zona metropolitană)
- centre care influențează indirect județul Mureș și zona periurbană cum sunt municipiile Oradea și Bistrița-Năsăud.

Alte centre majore care influențează atât teritoriul județean și arealul periurban al municipiului Târgu-Mureș sunt: municipiul Sibiu ca pol urban principal la nivel regional, municipiile Mediaș și Reghin ce au rol de echilibru la

¹³⁹ Conform documentațiilor de amenajare a teritoriului: Planului de Amenajare a Teritoriului Județean Sibiu (PATJ) și Plan de amenajare a teritoriului periurban al Municipiului Sibiu

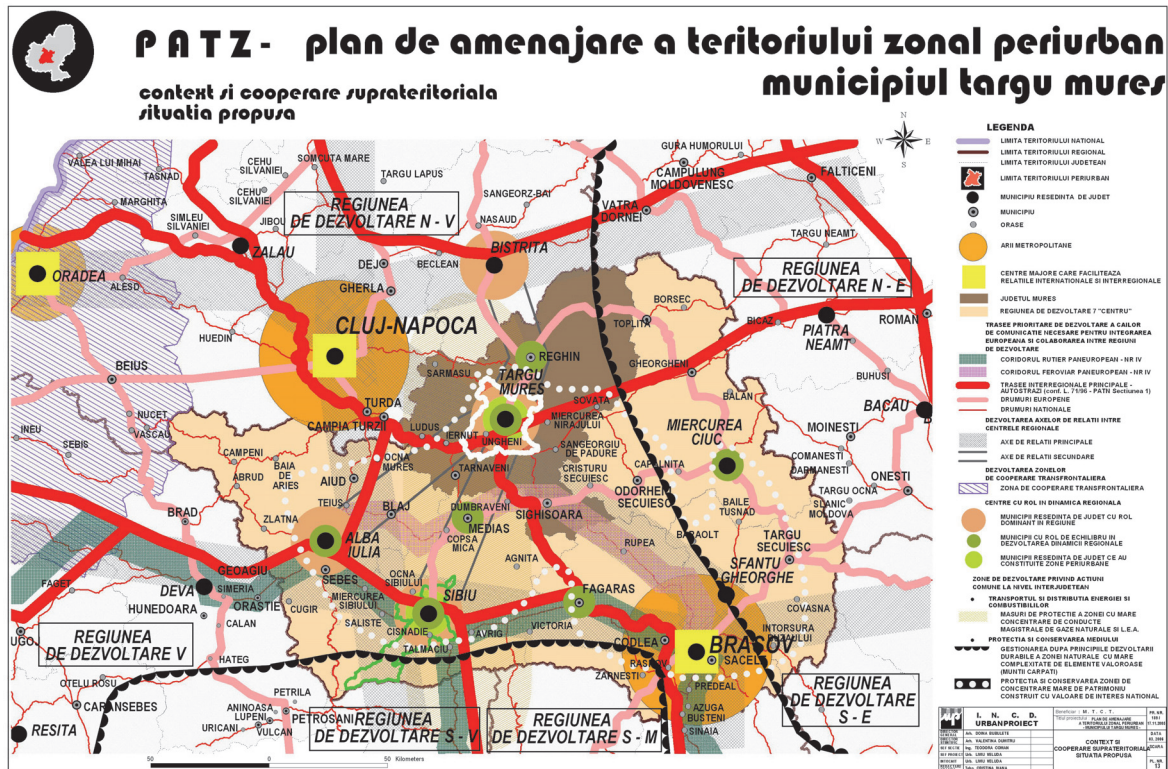
nivelul rețelei de localități, precum și Alba-Iulia și Miercurea Ciuc, ca centre urbane secundare.

Accesibilitatea municipiului Târgu-Mureș la nivel național în ceea ce privește rețeaua feroviară este destul de dificilă și anevoioasă. Zona periurbană și implicit municipiul Târgu-Mureș sunt la ora actuală puțin izolate din punct de vedere al magistrelor feroviare față de alte municipii de același rang ale țării. Astfel arealul periurban este practic izolat de principala magistrală feroviară (coridorul pan-european nr. IV) care deși ajunge la Sighișoara, nu cuprinde pe traseul său și municipiul Târgu-Mureș. Deasemenea municipiul și totodată zona periurbană nu beneficiază nici de o legătură în partea de nord-vest a României spre ramura de cale ferată Gherla – Vatra-Dornei, Câmpulung Moldovenesc – Suceava.

Dintre toate aceste importante localități urbane atât la nivel național, cât și la nivel regional, cea mai puternică și importantă influență suprateritorială la nivelul județului Mureș și al zonei periurbane o exercită municipiul Cluj-Napoca (și parțial municipiul Sibiu). Datorită atât numărului mare de locuitori și importanței sale ca centru urban la nivelul țării, cât și datorită distanței relativ reduse față de arealul periurban târgumureșan municipiul Cluj-Napoca rămâne singurul pol important ce influențează direct județul Mureș și bineînțeles și teritoriul periurban al municipiului Târgu-Mureș (*vezi fig. nr.60*).

Dintre toate aceste importante localități urbane atât la nivel național, cât și la nivel regional, cea mai puternică și importantă influență suprateritorială la nivelul județului Mureș și al zonei periurbane o exercită municipiul Cluj-Napoca (și parțial municipiul Sibiu).

Figura nr. 60 – autori: urb.Veluda L., teh.Ivana C. – Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Târgu-Mureș – Context și cooperare suprateritorială

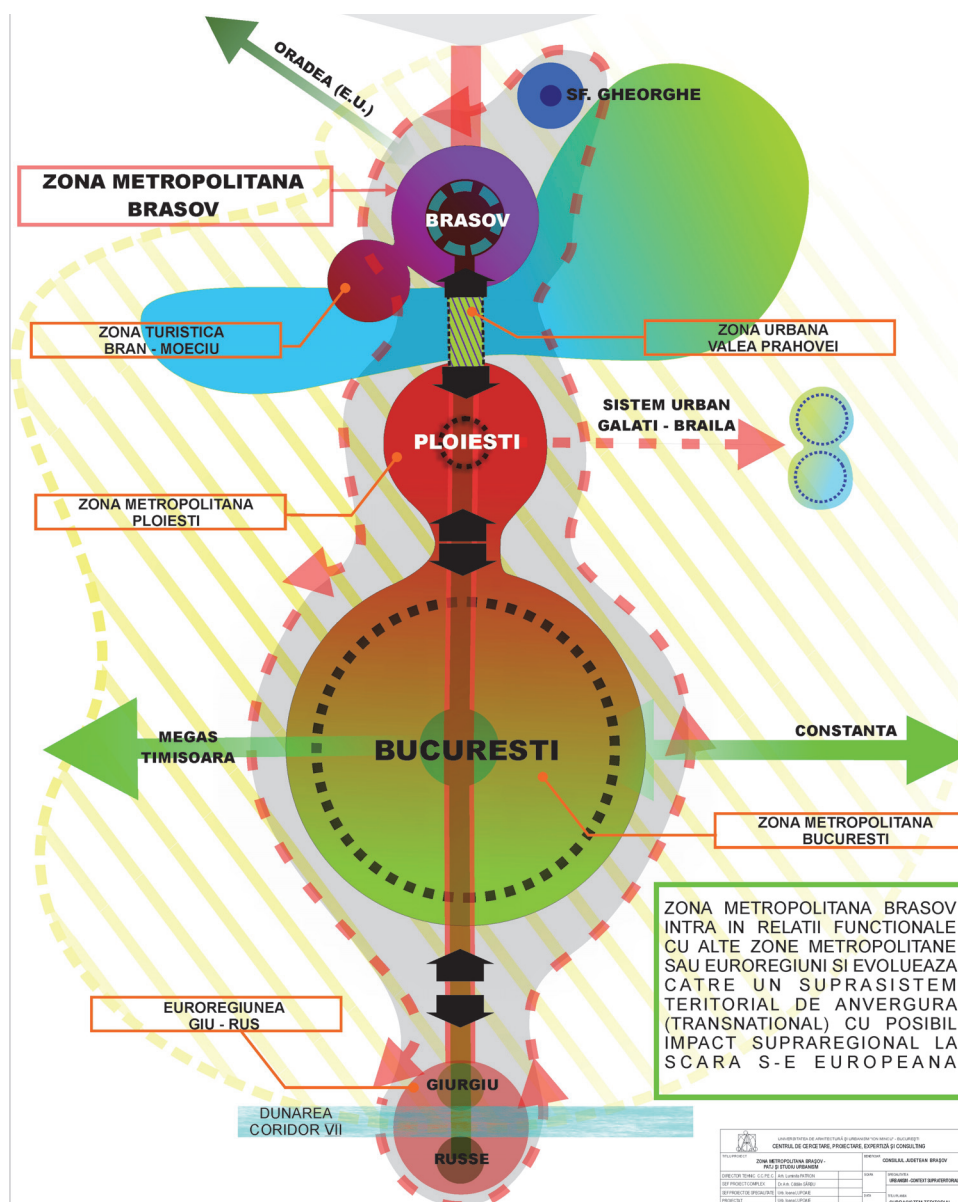


Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Târgu-Mureș, INCĐ Urbanproiect, 2006

Brașovul, așa cum am văzut anterior este amplasat în centrul geografic al României, ca important element de nod de distribuție al fluxurilor de transport. Realizarea viitoarei autostrăzii Brașov-Oradea, precum și drumul expres către Timișoara fac din zona Brașovului un teritoriu potențial de creștere a importanței sale la nivel național.

Potențialul de dezvoltare al aglomerației urbane Brașov poate fi privit la scară trans-națională prin prisma importantei axe de urbanizare pe direcția Nord-Sud aflată într-un proces de dezvoltare (Ruse-Giurgiu-București-Ploiești-Valea Prahovei-Brasov). În această arie este concentrată o populație de aproximativ 3 milioane de locuitori distribuiți pe o distanță liniară de aproximativ 240 kilometri. Potențialul de evoluție al acestei axe de urbanizare de tip sistem urban transfrontalier poate fi un element demn de luat în seamă în ceea ce privește formularea viitoarelor direcții de dezvoltare spațială a zonei aglomerației Brașov. Suplimentar, aglomerația urbană Brașov beneficiază de un potențial turistic divers (natural și antropic), valorificabil pe tot parcursul anului (vezi fig. nr.61).

Figura nr. 61 – autori: arh.Sârbu C, urb.Lupoaie I. – Suprasistem teritorial transfrontalier Braşov – Ploieşti – Bucureşti – Ruse



Sursa datelor: Studiul Zona metropolitană a Municipiului Braşov – PATJ şi Studiu de urbanism, studiu realizat de CCPEC-UAUIM

Brăila ca parte a sistemului urban Brăila-Galați are o poziție relativ periferică în cadrul teritoriului național (mai ales comparativ cu Braşov, aflat în centrul țării) iar acest lucru îi conferă un statut aparte, acela de a fi un teritoriu de graniță. Dat fiind că acest teritoriu al sistemului urban Brăila-Galați se găsește și la granița Uniunii Europene către estul extrem al Europei, poate constitui (cel puțin deocamdată) un potențial destul de redus de cooperare transfrontalieră.

Potențialul Dunării poate fi valorificat datorită zonelor de cooperare aflate pe cursul fluviului, cuprinse în Euroregiunea – Dunărea de Jos, prin rolul geo-strategic al axei Rin-Main-Dunăre. Strategia Europeană a Dunării lansată în 2010 ia în considerare puternicele disparități ale zonei și propune pe domenii de interes și probleme, anumite politici de dezvoltare la toate palierele spațiale.¹⁴⁰

Plecând de la ideea că „*Dunărea cât și Prutul nu leagă teritorii (...) dar mai degrabă despart oameni și economii*” (Sârbu C, 1/2012, p. 5-28) putem spune că fluviul separă sistemul urban Brăila-Galați de regiunea Dobrogei, cu cel mai mare port românesc de la Marea Neagră. Podul propus peste Dunăre este tot în faza de proiect teoretic, și deși a fost aprobat prin Legea nr. 363/2006 (Planul de Amenajare a Teritoriului Național Secțiunea I- Căi de comunicație) legătura rutieră se face încă cu bacul. Tot în stadiul de proiect este și Autostrada Circulară a Mării Negre, dar odată cu realizarea sa, se poate îmbunătăți serios accesibilitatea și mobilitatea în tot bazinul Mării Negre.

Analiza contextului arată că sistemul urban Brăila-Galați rămâne o mare aglomerație umană “într-o mare de ruralitate”, dar cu o slabă conectare fizică la scară regională și trans-națională.

8.3. Elemente metodologice privind dinamica expansiunii studiilor de caz

Opțiunile directe și mai ales, elementele distinctive identificate în aglomerațiile urbane prezentate în acest capitol, fac ca aceste areale de expansiune teritorială să fie practic niște „motoare” ale dezvoltării în regiunile de unde provin precum și o oportunitate de îmbunătățire a relației urban-rural. Prin dezvoltarea acestor zone se încurajează politici de modernizare și dezvoltare a unei accesibilități echilibrate, de la aria periurbană până la cea regională, națională, și/sau transfrontalieră.

8.3.1. Asemănări și deosebiri privind dispunerea teritorială

Pentru a putea compara dinamica expansiunii urbane și a concluziona unde apar acele transformări de natură contextuală, a rețelei de localități, a accesibilității și mobilității, socio-demografice și funcționale am ales să compar caracteristicile cele mai importante pentru cele patru exemple prezentate anterior.

¹⁴⁰ Cei patru piloni ai strategiei sunt: conectarea Regiunii Dunării, protecția mediului în Regiunea Dunării, construirea prosperității în Regiunea Dunării, consolidarea Regiunii Dunării.

Asemănări

Zona aglomerației **Brașov**, a municipiului **Sibiu** cât și cea a municipiului **Târgu-Mureș** constituie „*motoare de dezvoltare*” la nivel regional – Regiunea 7 „Centru” (unde sunt localizate cele trei) – și național deoarece constituie *areale majore ale dezvoltării situate aproape de centrul teritoriului național*. **Sistemul urban Brăila-Galați** este de asemenea un nucleu al dezvoltării pentru Regiunea de Sud-Est a României precum și la nivel transfrontalier, fiind localizat în regiunea de graniță.

Analizele și comparațiile elaborate în ceea ce privește **rețeaua de localități** au avut la bază suportul legal al Legii nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național (P.A.T.N.) – secțiunea a IV-a – Rețeaua de localități.

Cele două limite periurbane sunt *conectate la nivel macro-teritorial pe axe de accesibilitate prezente și viitoare* ce vor facilita relația mai rapidă a acestora cu teritoriul transfrontalier și chiar centru – est-european.

Toate cele **patru** aglomerații urbane sunt municipii de importanță interjudețeană, județeană, sau cu rol de echilibru în rețeaua de localități, capitale de județ, ce tind să devină centre polarizatoare pentru arealele învecinate datorită importanței lor la nivel național și interjudețean, având funcții complexe, constituite în principal din activități ale sectoarelor secundare și terțiare.

Toate cele **patru** sunt asemănătoare datorită faptului că pe lângă polii urbani principali (Sibiu, Târgu-Mureș, Brașov și Brăila-Galați) există și orașe mai mici (Cisnădie, Ungheni, Codlea, Săcele, Făurei) care pot prelua din presiunea exercitată asupra centrilor polarizatori ai fiecărei zone în parte. Totuși în cazul sistemului urban Brăila-Galați orașele din zonă nu pot concura cu talia acestor două centre urbane, zona având o rețea de localități foarte dezechilibrată, ca de altfel ca și la nivelul celor două județe.

Patrimoniul natural și este bine foarte bine reprezentat în toate cele patru areale urbane printr-o serie întreagă de rezervații naturale deosebite, parcuri naturale cu peisaje și ecosisteme valoroase.

Patrimoniul construit este prezent de asemenea în toate cele patru zone de expansiune – posedă elemente de patrimoniu cultural-istorice și urbanistice deosebite, (situri și obiective antropice valoroase), cât și valori ale patrimoniului național cultural reprezentat prin monumente de arhitectură, situri arheologice, muzee, sate cu fond etnografic, care constituie obiective de interes turistic cultural. Totuși, diversitatea elementelor de patrimoniu național și internațional cultural-istorice și urbanistice deosebite, reprezentate prin

monumente de arhitectură, situri arheologice, muzee, sate cu fond etnografic, fac din zona municipiului Sibiu și cea a municipiului Brașov, areale extrem de atrăgătoare din punct de vedere turistic, la nivel est-european și chiar central-european.

Deosebiri

Din punct de vedere al elementelor ce diferențiază zonele aglomerațiilor urbane despre care vorbim la acest sub-capitol, putem distinge ca fiind extrem de important aspectul geo-planimetric diferit al tuturor celor patru zone ale dezvoltării urbane. Acest lucru a fost determinat în special de formele de relief ale teritoriului, adevărate linii de forță ce au constituit factorii de specificitate precum și de împărțirea administrativ-teritorială, care a fost diferită datorită poziției geografice astfel:

Sibiu – zonă de depresiune și podiș,

Târgu-Mureș – situat la adăpostul văilor majore ,

Brașov – zonă depresionară înaltă, limitări spațiale ortografice

Brăila – zone de câmpie și luncă, limitări spațiale hidrografice

Zona Sibiului ce urmărește axa E – V – Mureș – Olt, s-a dezvoltat pe o zonă de tip depresiune și podiș, cu caracteristici geografice diferite față de zona municipiului Târgu-Mureș, care se situează la adăpostul unor văi majore (culoarul Mureșului și Valea Nirajului).

Zona Brașovului este dezvoltată pe o arie cu un relief înalt, limitat de zone înalte (formațiuni muntoase) iar sistemul urban **Brăila-Galați**, prin contrast, este dezvoltat într-un areal aproape plan, de câmpie, dar cu limitări ferme: Dunărea și Siretul.

Dintre toate cele patru, doar **Sibiul** și **Târgu-Mureș** beneficiază de prezența transportului aerian prin cele două aeroporturi existente: Aeroportul Internațional Sibiu și Aeroportul „Transilvania”-Târgu-Mureș.

Brașovul și respectiv sistemul urban **Brăila-Galați** au prevăzute aeroporturi, conform Planul de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea I – Rețele de transport – Direcții de dezvoltare a rețelei de aeroporturi.

Din punct de vedere al *suprafeței*, cele două areale periurbane **Sibiu** și **Târgu-Mureș** sunt aproximativ asemănătoare 70,973 de ha. pentru zona periurbană Sibiu și 67,840 de ha. pentru zona periurbană Târgu-Mureș. Suprafața aproximativă a acestora, fiind una de mărime medie, nu constituie un impediment în calea dezvoltării și administrării acestor areale periurbane (vezi

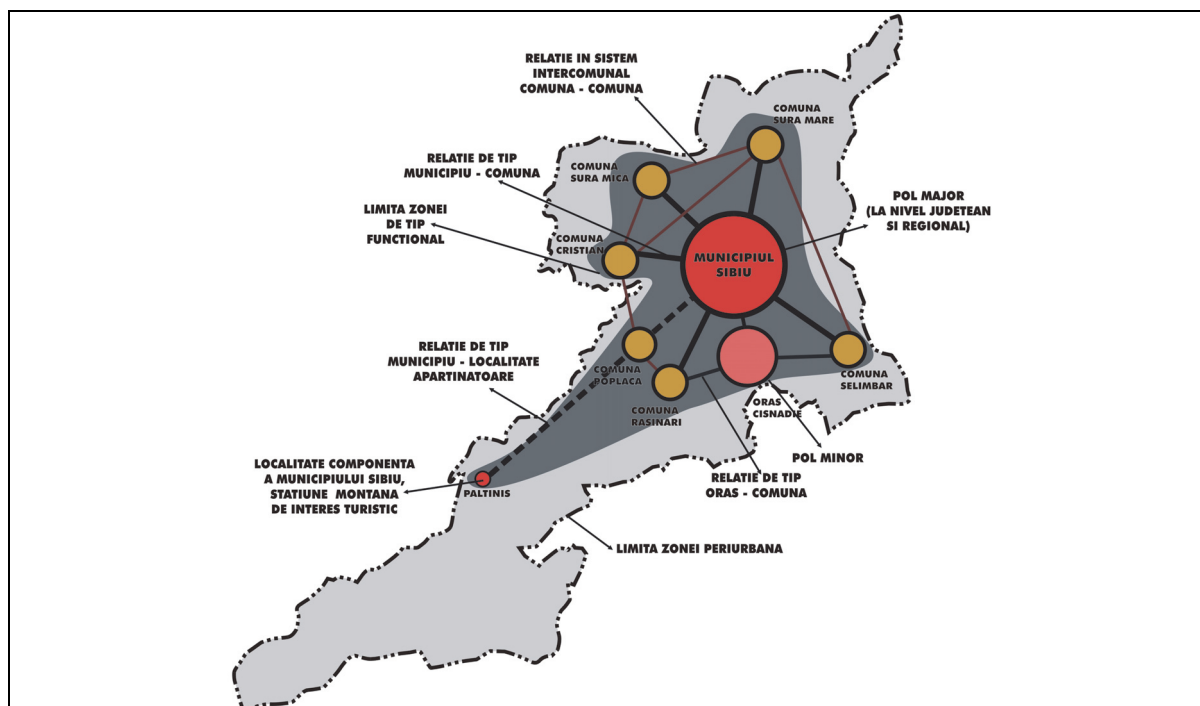
fig. nr.62). Aria aglomerației urbane a **Brașovului** cât și aria **sistemului Brăila-Galați** sunt mult mai întinse din punct de vedere teritorial, cuprinzând *o arie măcar de două ori mai extinsă* decât a celorlalte două areale studiate (în cazul Brăilei chiar mai mare).

În ceea ce privește numărul populației este lesne de observat că sistemul urban **Brăila-Galați** este lider detașat, cele două municipii având o populație de peste 200 mii locuitori, fiecare (aproximativ 540 mii locuitori ca sistem urban, a doua aglomerație urbană, după municipiul București). Diferența față de celelalte aglomerații urbane este semnificativă din acest punct de vedere mai ales în ceea ce privește Sibiu și Târgu-Mureș (zona periurbană Sibiu circa 185 mii locuitori, zona periurbană Târgu-Mureș 190 mii locuitori) care sunt la distanță considerabilă mai ales față de sistemul urban dar și față de aglomerația Brașovului (zona metropolitană Brașov – aproximativ 327 mii locuitori).

Așadar un aspect demn de luat în considerare în comparația elementelor ce diferențiază cele patru areale urbane îl reprezintă ***densitatea diferită a populației și numărul diferit de unități administrativ-teritoriale componente, precum și suprafața teritorială a expansiunii.***

Avantajul potențialului natural și antropic de valoare deosebită, precum și potențialul industrial și uman fac din municipiul Brașov unul dintre cei șapte Poli de Creștere din România prin HG 998/2008. Acest lucru constituie un avantaj deosebit în comparație cu celelalte zone de aglomerație urbană supuse acestei analize comparative (Sibiu, Târgu-Mureș, Brăila-Galați sunt fiecare poli de dezvoltare la nivel național) datorită accesării de fonduri europene de pe poziții net superioare față de celelalte.

Figura nr. 62 – autor: urb.Veluda L., teh.Ivana C. – Diferențe planimetrice privind zona periurbană datorate în special formelor de relief și unităților administrativ-teritoriale dar cu suprafață aproximativ egală



Zona periurbană a municipiului Sibiu, în suprafață de 70,973 de ha., cu planimetrie de formă ușor alungită, pe axa nord-est – sud-vest datorată reliefului și împărțirii administrative



Zona periurbană a municipiului Târgu-Mureș în suprafață de 67,840 de ha. are o planimetrie cu o formă relativ echilibrată și aproximativ egal depărtată față de municipiul Târgu-Mureș.

Sursa datelor: Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal (P.A.T.Z.) Periurban al Municipiului Sibiu, Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Târgu-Mureș, INCD Urbanproiect, 2005-2006

Accesibilitate mai diversă și facilă, cu perspective mai mari de dezvoltare într-un viitor apropiat, o au *zona aglomerației Brașov și Sibiu* (coridorul pan-european nr. 4: frontiera Nădlac – Timișoara – Deva – Sebeș – Sibiu – Pitești – București – Slobozia – Constanța – cu ramură Sibiu-Brașov-București, cât și drumul european E 68: frontiera Nădlac – Arad – Deva – Sebeș – Sibiu – Brașov).

Sistemul urban Brăila-Galați și zona aglomerației Târgu-Mureș au perspective relativ obiective de a spera la o dezvoltare a accesibilității într-un viitor mai îndepărtat, dar cu implicații serioase asupra teritoriului național (în special sistemul urban, aflat la granița cu țările non UE și cu potențial de dezvoltare transfrontalieră pentru România)

În finalul acestei comparații de elemente asemănătoare/diferite a celor patru areale de aglomerație urbană din jurul centrelor urbane Sibiu, Târgu-Mureș, Brașov, și Brăila (plus Galați) putem avea o imagine de ansamblu la nivel local-teritorial, dar mai ales la nivel regio-teritorial a ceea ce înseamnă configurația spațială a teritoriului în funcție de elementele de context în dinamica expansiunii urbane. Cele patru modele de expansiune teritorială vor influența, în viitor, dezvoltarea regională din centrul și din estul României prin concentrarea unui număr semnificativ de populație nouă în aceste areale, atrasă de restructurarea funcțională și diversitatea activităților socio-economice din aceste aglomerații urbane de nivel est-european.

8.3.2. Criterii sintetice comparative de caracterizare/identificare

Rezultatele finale ale elementelor ce țin de metodologia dinamicii teritoriale, pentru studiile de caz, se pot face la nivelul sistemelor urbane, ale formei teritoriale determinată de configurațiile rețelei de localități și a căilor de comunicație. Caracteristicile rezultate au fost structurate, sintetic, în următorul tabel comparativ pentru cele patru exemple pe care le-am expus anterior (*vezi tabelul. nr.5*):

Tabelul nr. 5 – autor: urb. Veluda L. – Tabel sintetic de criterii de caracterizare/identificare comparație

<i>Criterii/ Paliere de analiză</i>	<i>Zona periurbană Sibiu</i>	<i>Zona periurbană Târgu-Mureș</i>	<i>Zona metropolitană Brașov</i>	<i>Sistemul urban Brăila - Galați</i>
Context istorico- geografic	- Limitări spațial-administrative și ortografice (depresiune și podiș) - Spațiu cultural-istoric cu influență germanică	- Limitări spațiale ortografice (văi majore) - Spațiu cultural și multiethnic specific	- Limitări spațiale orografice (munții Carpați) - Spațiu cultural aparte și valoros	- Limitări spațiale hidrografice (Dunărea, Siretul), - Foste orașe de graniță, cosmopolite. - Acces la Dunărea maritimă
Elemente de context	- Criterii de delimitare contextuale - Criterii conform Legii - Configurație spațială monocentrală de tip excentric-alungit	- Criterii de delimitare contextuale - Criterii conform Legii - Configurație spațială monocentrală de tip radial concentrică echilibrată	- Criterii de delimitare contextuale - Criterii conform Legii - Configurație spațială monocentrală de tip semi-radial concentrică	- Criterii de delimitare contextuale - Criterii conform Legii - Configurație spațială bicefală de tip semi-radial concentrică
Patrimoniul natural și construit	- patrimoniu natural valoros -patrimoniu cultural-istoric de valoare Europeană - Turism și servicii turistice foarte dezvoltate	- patrimoniu natural valoros -patrimoniu cultural-istoric valoros - Turism și servicii turistice dezvoltate mediu	- patrimoniu natural extrem de valoros la nivel est-european - patrimoniu cultural-istoric de valoare europeană	- patrimoniu natural extrem de valoros la nivel european (cel mai mare polder ¹⁴¹ al Europei) -patrimoniu cultural-istoric valoros nevalorificat Turism și servicii turistice dezvoltate slab
Rețeaua de localități	- 1 Municipiu (Sibiu) - 1 Oraș (Cisnădie)	- 1 Municipiu (Târgu-Mureș) - 1 Oraș (Ungheni)	- 3 Municipii (Brașov, Codlea, Săcele) - 2 Orașe	- 2 Municipii (Brăila, Galați) - 17 Comune rurale (situate în ambele

¹⁴¹ **Polderul** reprezintă un teren inundabil în regim natural, recuperat prin lucrări de îndiguire și desecare. Polderul definește și acumulările nepermanente în albia majoră a unui curs de apă, cu scopul reducerii vârfului viiturii (conform <http://ro.wikipedia.org/wiki/Polder>)

<i>Criterii/ Paliere de analiză</i>	<i>Zona periurbană Sibiu</i>	<i>Zona periurbană Târgu-Mureș</i>	<i>Zona metropolitană Brașov</i>	<i>Sistemul urban Brăila - Galați</i>
	<ul style="list-style-type: none"> - 6 Comune rurale plus stațiunea Păltiniș - Sistem urban unipolar - diferență majoră de talie între municipiu și restul localităților componente 	<ul style="list-style-type: none"> - 13 Comune rurale - Sistem urban unipolar - diferență majoră de talie între municipiu și restul localităților componente 	<ul style="list-style-type: none"> (Ghimbav, Râșnov) - 7 Comune rurale - Sistem urban unipolar - Oraș releu, regiune de tranzit 	<ul style="list-style-type: none"> județe) - 1 Oraș (Măcin) și 7 comune peste Dunăre - Sistem urban bipolar - Zonă de graniță a UE către estul extrem
Structuri instituționale	<ul style="list-style-type: none"> - Oraș pol de dezvoltare - Zona periurbană Sibiu constituită, - Capitală de județ. 	<ul style="list-style-type: none"> - Oraș pol de dezvoltare - Zona periurbană Târgu-Mureș constituită - Capitală de județ. 	<ul style="list-style-type: none"> - Zona este FUA (Zonă funcțională urbană) - Oraș pol de creștere la nivel național - Reședința Agenției de dezvoltare a Regiunii Centru. - Zona Metropolitană Brașov este constituită - Capitală de județ 	<ul style="list-style-type: none"> - Ambele municipii sunt FUA (Zone funcționale urbane) - Ambele Municipii sunt Poli de Dezvoltare - Brăila este reședință a Agenției de Dezvoltare a Regiunii Sud-Est. - Metropole separate, ambele capitale de județ - Cadru instituțional neadecvat și concurențial
Accesibilitate și mobilitate	<ul style="list-style-type: none"> - Căi de comunicație terestre (drumuri, căi ferate) - Aeroport internațional - accesibilitate facilă - Accesibilitate facilă în interiorul sistemului periurban - Potențial de 	<ul style="list-style-type: none"> - Căi de comunicație terestre (drumuri, căi ferate) - Aeroport - accesibilitate medie, dificilă mai ales pe calea ferată - Accesibilitate excelentă în interiorul sistemului periurban 	<ul style="list-style-type: none"> - Căi de comunicație terestre (drumuri, căi ferate) - Lipsa aeroport internațional (dar prevăzut pt viitor) - accesibilitate excelentă (în centrul teritoriului național) - Accesibilitate excelentă în 	<ul style="list-style-type: none"> - Căi de comunicație terestre (drumuri, căi ferate) și navale (fluviale, maritime) - Lipsa aeroport internațional (dar prevăzut pt viitor) - accesibilitate periferică, limitată (datorită obstacolului natural – Dunărea - către Dobrogea)

<i>Criterii/ Paliere de analiză</i>	<i>Zona periurbană Sibiu</i>	<i>Zona periurbană Târgu-Mureș</i>	<i>Zona metropolitană Brașov</i>	<i>Sistemul urban Brăila - Galați</i>
	extindere (nod intermodal - CF și transport public rutier)	datorită distribuției uniforme a UAT-urilor față de centru polarizator	interiorul sistemului - Potențial de extindere (nod intermodal - CF și transport public rutier)	- Accesibilitate bună în interiorul sistemului între cele două municipii, dar deficitară față de localitățile rurale și față de așezările de peste Dunăre - Potențial de extindere (nod intermodal - CF, drumuri, port fluvial și acces la Dunărea maritimă și Marea Neagră)
Demografie și socio-economie	- Populație de 185 mii locuitori, în scădere față de 2002 și 1992 - Scădere de peste 5% - Previziuni optimiste - Municipiul Sibiu, înregistrează scăderea populației, (aproximativ 169 mii locuitori în anul 1992 la aproximativ 147 mii locuitori în 2012) - Activități în industrii, servicii (în special turistice)	- Populație de 190 mii locuitori, în scădere față de 2002 și 1992 - Municipiul Târgu-Mureș a înregistrat o scădere a populației (aproximativ 230 mii locuitori în 2006 la 130 mii locuitori în 2012) - Activități în industrii, servicii	- Populație de aproximativ 327 mii locuitori cu o tendință de continuă scădere (față de 395 mii de locuitori în 2004 și de aproximativ 430 mii locuitori în 1992) - Scădere a populației față de 1992 este de 9,9 % - Activități în industrii, servicii (în special turistice și de agrement)	- Populație de aproximativ 549,4 mii locuitori (fără localitățile de peste Dunăre) - Scădere a populației față de 1992 este de 13,5 % - Activități în industrie - Agricultură pe exploatații mari, inclusiv Insula Mare Brăilei) - Potențial pentru servicii turistice (Insula Mică a Brăilei)
Context supra-teritorial și potențial de dezvoltare viitor	- Vor fi urmărite politicile de realizare a infrastructurilor tehnice de comunicație și	- Vor fi urmărite politicile de realizare a infrastructurilor tehnice de	- Vor fi urmărite politicile de realizare a infrastructurilor tehnice de comunicație și	- Vor fi urmărite politicile de realizare a infrastructurilor tehnice de comunicație și

<i>Criterii/ Paliere de analiză</i>	<i>Zona periurbană Sibiu</i>	<i>Zona periurbană Târgu-Mureș</i>	<i>Zona metropolitană Brașov</i>	<i>Sistemul urban Brăila - Galați</i>
	transport care se află pe cele două coridoare principale - Legături prin autostrăzi cu teritoriul național.	comunicație și transport care se află pe cele două coridoare principale - Accentuarea influenței cu aglomerații urbane din vecinătate (Cluj-Napoca și Brașov)	transport care se află pe cele două coridoare principale - Legături prin autostrăzi cu teritoriul național - Aeroport internațional și acces rapid la acesta	transport care se află pe coridorul VII- Dunărea - Pod rutier peste Dunăre - Drum expres către Focșani și către Constanța - Legături intrasistem prin autostradă locală și metrou ușor - Dezvoltare nod intermodal - Potențial de navigație pe Siret și Prut - Autostrada circulară a Mării Negre

Sursa datelor: prelucrare date ale celor patru documentații de amenajarea teritoriului elaborate în Sibiu, Târgu-Mureș, Brașov, Brăila-Galați plus Sârbu C., AGIR nr.2/2014

8.3.2. Concluzii metodologice determinate de dinamica mobilității

Potențialul de dezvoltare a criteriilor de caracterizare/identificare a componentelor majore a zonelor de aglomerație urbană prezentate anterior, ne conduc către o perspectivă, mai de ansamblu, asupra expansiunii urbane teritoriale cu implicații la nivelul dinamicii național-teritoriale.

Poziția geografică, relaționată cu teritoriul vecin și cu infrastructurile fizice de transport și mobilitate ale teritoriului, poate avea consecințe favorabile asupra dezvoltării dinamice, la scară națională. Creșterea mobilității în sistemele urbane teritoriale este determinată de transporturi, iar acestea, la rândul lor sunt condiționate de infrastructurile necesare și adecvate.

Implementarea unor politici de dezvoltare cu caracter director și policentric se bazează pe regulamente specifice de utilizare a terenului (și la nivelul urbanismului operațional), relocări realizate prin facilități fiscale, dezvoltarea parteneriatelor între „pilonii” teritoriali prin dezvoltarea infrastructurilor specifice teritoriale. De asemenea planificarea strategică prin instrumentele sale la nivelul politicilor teritoriale trebuie să instituie prin structuri instituționale noi relaționări administrative și actualizări normativ-

legislative în diversele teritorii unde se dorește expansiunea controlată¹⁴². Toate aceste politici ale planificării strategice spațiale sunt strâns legate de contextul geografic, economic precum și de prioritățile și conceptele strategice la nivel național, care pot amplifica sau – dimpotrivă – pot stopa, realizarea unor investiții în infrastructură de natură să stimuleze creșterea mobilității într-un anumit areal mai dezvoltat sau dimpotrivă, mai slab dezvoltat.

Dacă municipiul Constanța exercită o importantă influență în cadrul județelor aflate în Dobrogea, municipiile Galați și Brăila coordonează (mai ales economic) județele Galați, Brăila, Vrancea și Buzău, spațiile subordonate fiind suprapuse. Dezvoltarea unui port internațional la Constanța a facilitat deschiderea spre comerț și a sprijinit evoluția pozitivă atât a orașului cât și a județului. Modelul policentric este unul bipolar, municipiul Constanța și aria de competiție¹⁴³ Brăila-Galați fiind nucleele principale de coordonare a sistemului policentric al Regiunii 2 de Dezvoltare – Sud-Est. Formarea unei arii de competiție Brăila-Galați este rezultatul unei evoluții naturale, *cele două orașe reușind să polarizeze în timp același spațiu geografic*.

În ciuda competiției puternice, la nivel local, cele două structuri urbane sunt parte a aceluiași sistem urban, singurul legiferat în România, menit să coopereze la nivel regional în vederea amplificării și redistribuirii dezvoltării în rețeaua policentrică subordonată. Podul rutier peste Dunăre între Brăila și Galați, drumurile expres către Focșani și către Constanța, realizarea autostrăzii circulare a Mării Negre și construirea aeroportului internațional ar face ca această arie urbană să devină una cu adevărat dezvoltată, cel puțin la nivelul sistemului de transport intra și extra sistemului teritorial.

Propunerile pentru zona periurbană a municipiului Brăila (de fapt cea mai consistentă rezervă de teren a sistemului urban Brăila-Galați, aflat între cele două municipii) pleacă de la obiectivele strategiei de dezvoltare care încearcă să atenueze disfuncționalitățile identificate.

Au fost propuneri care au vizat zona Brăila Nord (aflată în partea de nord, dar exterioară municipiului Brăila) care au avut în vedere dezvoltarea unei accesibilități terestre facilă către noul aeroport propus: linie de metrou ușor, rețele carosabile la standarde Europene, dezvoltarea de noduri intermodale de transport, deschiderea unui nou port pentru turism. De asemenea au fost propuse abordări de tip ecologic pentru agricultura care va rămâne un pilon important în

¹⁴² Interpretare și utilizare date după ESPON 1.1.1, p. 506

¹⁴³ Cooperare și competiție, conform Planul de amenajare a teritoriului zonal – Zona periurbana Braila , U.U.A.I.M. – C.C.P.E.C., 2010 -2011

dezvoltarea zonei plus zone de potențial valorificat de tip energetic non-convențional (eolian și solar). Astfel, vecinătatea față de cele două municipii a acestei zone – Brăila Nord – va putea să ajute în dezvoltarea în conurbație a Brăilei și Galațiului și consecință a fost propusă o structură teritorială funcțională complexă (*vezi fig. nr.36, p.144*).

Ideea proiectului a fost să evidențieze uriașul potențial identificat în această zonă Brăila-Galați și prin propunerea unui plan cu valențe ideale (Brăila Nord) s-a încercat o atragere de posibile investiții pentru a face din sistemul urban Brăila-Galați un nou punct focal al intereselor transfrontaliere, regionale și est-europene ale României (*vezi fig. nr.37, p.145*).

Concluziile care se pot desprinde conduc spre ideea că dezvoltarea comună de tip instituțional inter-orașe reprezintă o condiție de bază pentru o expansiune dinamică durabilă și sustenabilă, iar printr-o astfel de abordare sistemul Brăila-Galați poate să-și recapete importanța geo-strategică regională și să-și câștige chiar un statut privilegiat de-a lungul cursului Dunării în Europa.

Sistemul de așezări urbane și zonele de aglomerări urbane generează la nivelul Europei Centrale și de Est o serie de axe de dezvoltare cu rol continental și chiar transcontinental care vor influența pozitiv și teritoriul României. Există o serie de axe de comunicație dintre care cea mai importantă pentru România pare să fie cea pe direcția est-vest a Europei, (coridorul pan-european nr. 4) care face legătura între Occident și Orient: Viena – Budapesta – Timișoara – Sibiu – Brașov – București – Constanța – Marea Neagră – Orient. Pentru Brașov realizarea Aeroportului internațional, a autostrăzilor către Oradea și Ploiești și a drumului expres către Sibiu, va deschide noi orizonturi de dezvoltare și cooperare atât la nivel trans-național cât și continental.

Pe baza acestor direcții de dezvoltare continentală va fi posibilă o racordare avansată a Regiunii „Centru” la sistemele teritoriale corespunzătoare fiecărui nivel de integrare spațială, urmărind obiectivul dezvoltării regionale și naționale în cadrul unor rețele policentrice, ca premisă spațială pentru:

- realizarea coeziunii economice, sociale și teritoriale la scară europeană, națională și zonală
- consolidarea competitivității teritoriilor regionale și a capacității zonelor de expansiune de a răspunde la provocările globalizării, în primul rând a economiei, transporturilor și comunicațiilor.

Concluziile celor patru studii prezentate pe larg anterior¹⁴⁴, au fost orientate către schițarea principalelor direcții de dezvoltare spațială și au vizat seturi de propuneri distincte pentru diferite scări spațiale de abordare. La scara spațială a tuturor celor patru studii de dezvoltare încercarea de a diminua fenomenele nedorite ale unei expansiuni urbane necontrolate și necoordonate, materializată prin tendințele de aglutinare a intravilanelor teritoriului s-a concretizat prin propunerea unei zone de tip centură galben-verde.

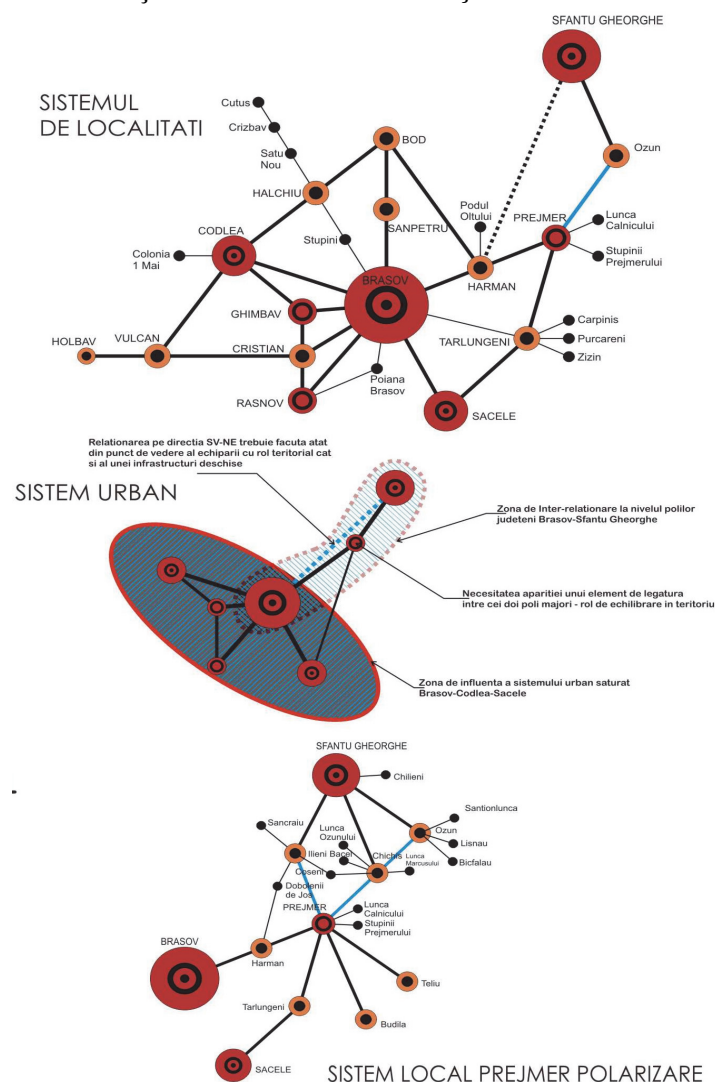
Studiile făcute referitoare la municipiul Brașov¹⁴⁵ au încercat să structureze și să stopeze dezvoltarea necontrolată a teritoriilor orașului (teritoriul intravilan și chiar teritoriul administrativ) prin prin realizarea și aplicarea în limitele administrative ale localităților componente ale aglomerației a unei serii de Planuri Urbanistice Zonale. Acest lucru s-a materializat prin propunerea unor noi poli funcționali urbani care să întărească și să dezvolte o structură spațială coerentă. (*vezi fig. nr.63*)

Brașovul reprezintă un caz tipic de manifestare a fenomenului de expansiune teritorială, prin creșterea necontrolată a intravilanelor deși numărul de locuitori este în continuă scădere. Acest lucru este totuși argumentat prin restructurarea economică manifestată prin scăderea producției industriale în favoarea creșterii serviciilor. În această zonă, mai mult decât oriunde, ponderea serviciilor turistice a crescut simțitor datorită competențelor distinctive ale aglomerației urbane a Brașovului, fenomen întâlnit în dinamica generală economică la nivelul României în ultimul deceniu.

¹⁴⁴ La subcapitolul 8.2. Patru studii de caz relevante din România: Sibiu, Târgu-Mureș, Brașov, Brăila

¹⁴⁵ Studiile și proiectele elaborate de către Facultatea de Urbanism pentru teritoriul Brașovului sunt listate la bibliografie, la subcapitolul *a.4.4. Documentații de amenajarea teritoriului și urbanism*

Figura nr. 63 – autori: arh.Sârbu C, urb.Mureșan-Iuga P. – Zona metropolitană Brașov - Sistemul de localități - dezvoltare



Sursa datelor: Studiul Zona metropolitană a Municipiului Brașov – PATJ și Studiu de urbanism, studiu realizat de CCPEC-UAUIM

Orientarea și dezvoltarea mobilității se vor baza pe abordările orașelor în ceea ce privește crearea „unui sistem în rețea, regândirea sistemului și întemeierea unui miez sustenabil”¹⁴⁶ care se va baza pe o viziune coerentă și o abordare integrată. Pentru teritoriul zonei metropolitane Brașov cât și pentru zona periurbană Sibiu, dezvoltarea coordonată a elementelor de infrastructură care vizează creșterea mobilității par a avea șanse reale de reușită decât pentru sistemul urban Brăila-Galați.

¹⁴⁶ Arthur D. Little, 2014, pag. 7, sursa Internet, citat în Sârbu C., AGIR nr.2/2014

Aici, așa cum am văzut anterior, exagerata concurență dintre cele două estompează cooperarea și complementaritatea instituțională, fapt ce va avea repercursiuni semnificative la nivelul teritoriului Regiunii de Sud-Est și la nivel transfrontalier. Planificarea și strategiile privind mobilitatea teritorială și urbană, prin măsuri ce afectează dezvoltarea fizică a localităților și a rețelelor de infrastructură de transport, vor putea genera procese în concordanță cu principiile dezvoltării durabile.

În altă ordine de idei, în partea de vest a României, sistemul urban Arad – Timișoara are rolul de „poartă urbană” și va putea să fie funcțional odată cu dezvoltarea accelerată a accesibilității rutiere și feroviare pe direcția est-vest.

Dezvoltarea viitoare de tip transfrontalier în partea de nord-vest și vest a României beneficiază de un tip special de dezvoltare urbană bipolară: sistem de tip „poartă urbană”. Datorită distanței reduse și a influențelor teritoriale din partea de nord-vest a României orașele Satu-Mare și Baia Mare (sistem urban de grad II) pot împreună să constituie o poartă urbană a României spre zona de nord a Europei, cu prelungire spre Peninsula Scandinavă.

Având aceste repere ale dezvoltării la nivel macro-teritorial pe direcția est – vest, ne putem îndrepta atenția spre o probabilă ipoteză a unei posibile dinamici de dezvoltare pe direcția nord-sud la scara regională?

Răspunsul poate fi unul afirmativ, atâta timp cât o posibilă axă majoră de comunicație cu potențial (încă) nevalorificat se poate distinge pe direcția nord-sud, ca o direcție de dezvoltare dictată de expansiunea teritorială. Această axă potențială de dezvoltare ar putea cuprinde zona aglomerărilor urbane Sibiu și Târgu-Mureș, continuând spre Bistrița, cu extensie spre partea de nord-vest către sistemul urban Satu-Mare – Baia Mare cu prelungire, la nivel continental, spre Peninsula Scandinavă.

Așadar posibilitatea ca dinamica zonei adiacente orașului să producă structuri spațial-teritoriale particulare, la scară regională, supra-regională, și chiar continentală necesită abordări specifice în ceea ce privește managementul proceselor de dezvoltare și planificare, care pot fi concomitente pentru domenii distincte:

- cauze endogene (structurale, demografice) și

- cauze exogene (accesul la resurse, fenomene macroeconomice, geopolitice, megatendința globalizării).

În final putem *concluziona* că procesele evoluției structurilor spațiale ale rețelelor de localități în expansiune sunt determinate de:

- aspectele fizico-geografice și de evoluție istorică a zonei respective;
- de structurile care definesc configurația centrelor urbane și mărimea acestora;
- de numărul populației și ale activităților economice;
- de configurația căilor de comunicație și transport și a sistemelor de dinamică a mobilității

Toate aceste dezvoltări, fie că vorbim de cele la scară teritorială sau de cele la scară urbană, au avut nevoie de un singur “suport” necesar și anume terenul.

Terenul este astăzi, în principal, identificat ca fiind suportul suprasolicitat al dezvoltării urbane, neglijându-se (cu bună știință) alte componente ale valorii sale (sustenabilitatea, reciclabilitatea) precum și utilizarea sa rațională pentru păstrarea echilibrului ecologic, pentru protejarea valorilor de patrimoniu natural, pentru un just echilibru în folosința sa, între interesele publice și cele private.

Concluziile ce se desprind în ceea ce privește expansiunea urbană teritorială ne fac să privim mai în detaliu și problema care pune la nivelul urbanismului operațional, în interiorul orașului.

Terenul s-a aflat și se află și astăzi în miezul a două mari provocări pentru oraș: pe de o parte expansiunea sa și pe de altă parte utilizarea intensivă a terenului (pentru orașele prospere) și/sau conversia și valorificarea ca resursă de dezvoltare posibilă (pentru orașele în stagnare sau declin).

Eșecurile în edificarea și gestionarea dezvoltării urbane din orașele românești, cu precădere municipiile importante, sunt explicate de multe ori prin lipsa înțelegerii reglementărilor urbanistice specificate prin regulamente de urbanism, cum ar fi: destinația terenurilor, alinierea construcțiilor, regim de înălțime, procent de ocupare a terenului, coeficient de utilizare al terenului, ș.a.

Realitatea, de fapt, este mai dură, pentru că uneori această neînțelegere este invocată fals, pentru a putea explica abuzurile și intervențiile necontrolate la nivel urban.

Consecința metodologică ce se poate desprinde – și care poate face obiectul altui studiu de altă anvergură – o constituie necesitatea unei noi abordări a documentațiilor de urbanism pentru zonele înconjurătoare orașelor. Planurile Urbanistice Generale pentru localitățile care fac parte din zonele înconjurătoare aglomerațiilor urbane (zone metropolitane, zone periurbane) trebuie elaborate pentru a constitui suport pentru planurile strategice și operaționale de dezvoltare capabile să facă din aglomerațiile urbane cheia pentru o dezvoltare spațială coerentă la nivele spațiale diferite: teritorial și macro-teritorial.

Precizări privind studiile prezentate: Acest capitol se bazează și cuprinde o serie de date și informații, precum anumite planșe și/sau cartograme realizate în urma derulării documentațiilor exemplificate. *Autorul cercetării a făcut parte din toate colectivele de elaborare a acestora (INCD Urbanproiect București și Centrul de Cercetare Proiectare, Consulting și Expertiză/Universitatea de Arhitectură și Urbanism “Ion Mincu” București).*

9. Concluzii generale și elemente de noutate a lucrării

9.1. Concluzii generale

9.1.1. Aspecte privind cercetarea științifică în domeniul dezvoltării teritoriale

Înscriindu-se în domeniul cercetării științifice și al laturii teoretice a domeniului amenajării teritoriului (și mai puțin în cel al urbanismului) lucrarea de față încearcă să se înscrie în sfera cercetării dezvoltării teritoriale, printr-o abordare preponderent legată de teritoriu „larg” sau de „marele teritoriu” (Sandu A, 1980).¹⁴⁷

Când aducem în discuție subiectul cercetării științifice referitoare la domeniile amenajării teritoriului (AT) și urbanism (U) – cum sunt ele definite din punct de vedere legislativ – întâmpinăm dificultăți chiar de la început, datorită separării extrem de fragile între aspectele teoretice și cel practice a celor două tipuri de activități ce se ocupă cu dezvoltarea spațială a teritoriului (fie că vorbim de întregul teritoriu național, în cazul AT, fie că luăm în discuție teritoriul localităților, în cazul U).

Distincția dintre teorie și practica planificării urbane și teritoriale nu prea se poate face deoarece prin origini și activitate practică putem spune că acestea depind de o *viziune asupra teritoriului, în cazul de față*, mai mult decât niște simple reguli de a ajunge la prevederi sau propuneri de măsuri. Caracteristicile și modul în care se desfășoară domeniul amenajării teritoriului în România, conduc la specificitate caracterizată prin planul obiectului de studiu (al documentației în speță) și în metodele de abordare interdisciplinare.

Dincolo de aspectele teoretice, atât amenajarea teritoriului (cât și urbanismul) reprezintă instrumente de decizie la nivel național (și local în cazul urbanismului) pentru elaborarea strategiilor și politicilor de dezvoltare teritorială durabilă. Dezvoltarea spațial-teritorială constituie un element fundamental pentru politicile și strategiile de dezvoltare, iar cercetările în acest domeniu extrem de complex, sunt esențiale pentru că ele fundamentează deciziile indiferent de orizontul temporal considerat.

Cercetarea în domeniul amenajării teritoriului este – după cum am văzut în capitolele lucrării - orientată către obiectivul major al spațiului european, anume acela de *creștere a gradului de coeziune economică și socială*. În

¹⁴⁷ „zona periurbană este situată în spațiul de tranziție între oraș și marele teritoriu” conform cursului prof. Dr. Arh. Alexandru Sandu, UAUIM)

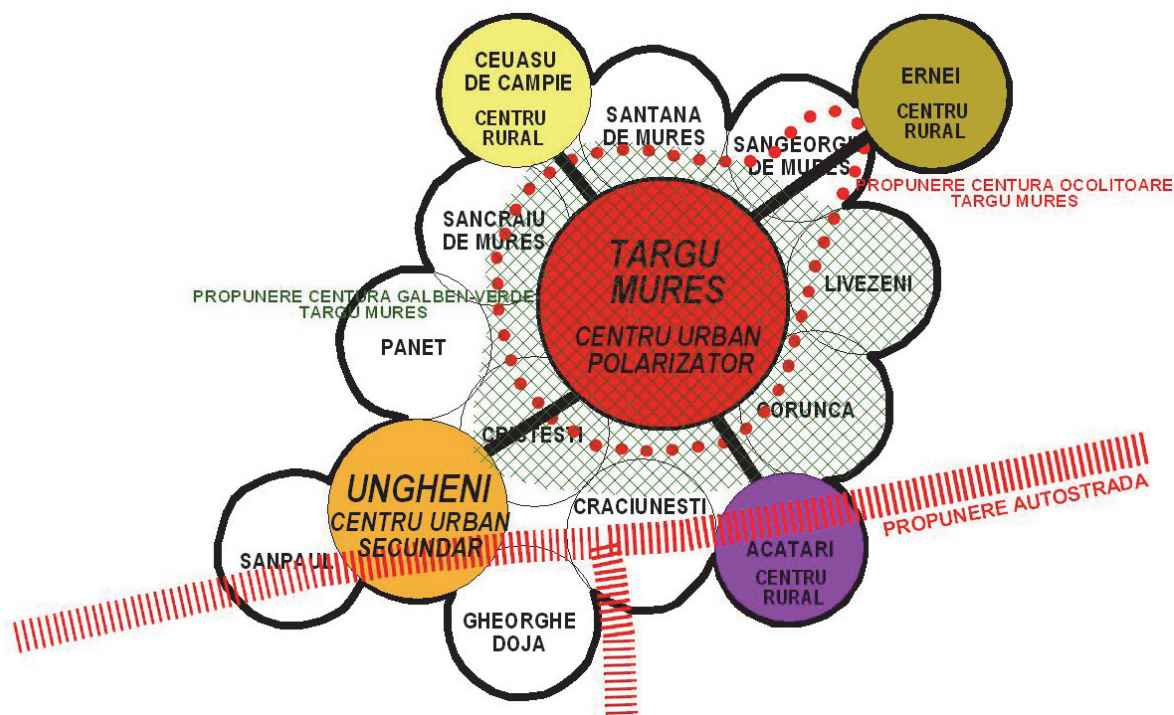
România se constată punerea accentului pe activitatea de administrare a teritoriului – lucru reliefat și prin exemplificările din lucrare – și mai puțin (sau aproape deloc) pe baza unor strategii care au la bază valorificarea rezultatelor cercetării teoretice în acest domeniu. Deocamdată aspectele practice ale domeniului dezvoltării teritoriale sunt cele utilizate astăzi, și constituie instrumente utilizate, cercetarea în acest domeniu încă nu a reușit să găsească cele mai eficiente utilizări.

De asemenea la nivelul aplicării rezultatelor în domeniul AT și U observăm – din practica curentă în acest domeniu – că există o discrepanță între nivelul de înțelegere versus nivelul de aplicare a soluțiilor formulate de către specialiștii domeniului, fapt ce constituie o problemă majoră în calea unei dezvoltări corecte, dar și o carență a domeniului cercetării în sine.

Acest lucru poate fi extrem de ușor identificat, în practica reală, în zona unităților administrativ-teritoriale mici și uneori și mijlocii (mai exact, sate și comune sau chiar orașe mici) unde există de multe ori dificultăți evidente între rezultatele cercetării și aplicabilitatea deciziilor acestora (necorelări evidente între nivelele spațiale ale documentațiilor de AT și U).

Faptul se datorează pe de o parte motivului că numărul de specialiști este insuficient atât din zona cercetării cât și din aceea a administrațiilor locale, cât și de complexitatea și uneori ilizibilitatea și neclaritatea propunerilor / reglementărilor documentațiilor de AT și U elaborate. Prin prisma acestor probleme reale cu care se confruntă cercetarea în domeniul AT și U la nivelul administrațiilor locale sau chiar la nivelul politic cel mai de sus, consider că este util ca anumite documentații foarte complexe și consistente să fie însoțite de rezumat și/sau de una sau mai multe ilustrări grafice simplificate (*vezi fig. nr.64*) pentru o mai bună înțelegere în vederea aplicării corecte.

Figura nr. 64 – autori: urb.Veluda L., teh.Ivana C. – *Exemplu de ilustrare simplificată a propunerilor majore de dezvoltare spațială la nivelul zonei periurbane Târgu-Mureș*



Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Târgu-Mureș, INCD Urbanproiect, 2006

În finalul acestei foarte scurte expuneri despre cercetarea științifică în domeniul dezvoltării teritoriale conchid cu ideea că cercetarea teoretică din domeniu poate fi orientată către dimensiunea prospectivă a acestuia și crearea de noi metode sintetice de natură să susțină dezvoltarea spațială. Este important, ca în viitor să fie înțeles de către profesioniștii domeniului și cei din administrație, a faptului că cercetarea în domeniul AT și U și elaborarea de politici publice este necesară în procesele dezvoltării spațial-teritoriale durabile.

9.1.2. Considerații privind expansiunea urbană

Astăzi, când societatea se îndreaptă spre o continuă mișcare și (re)configurare în toate structurile sale, avem de a face cu un flux de natură materială, energetică, dar mai presus instituțională, care poate fi asimilat cu termenul de rețea. Orașul trebuie înțeles ca un organism viu – ceea ce și este prin simplul fapt că este locuit – care are ritmurile și dinamica lui specifică, a existenței sale și care nu este capabil de acumulări permanente și nelimitate.

Așa cum se știe, problema expansiunii orașului s-a pus din cele mai vechi timpuri și a fost de-a lungul istoriei, un prilej de a fi măcar diminuată, dacă nu

chiar stopată. Motivele au fost multiple (constrângerile naturale sau fortificațiile orașelor în perioada medievală ș.a.) și au condus la fenomene de densificare și concentrare, care mai apoi a condus către înțelegerea importanței expansiunii urbane ca o necesitate a dezvoltării orașului. Datorită creșterii economice accentuate s-a ajuns la soluții de planificare spațială care au vizat nu doar împrejurimile centrului urban, ci – în anumite cazuri – și regiunea înconjurătoare acestuia. La nivel european, prin instrumentele managementului dezvoltării spațiale s-a ajuns la formele cele mai complexe ale expansiunii urbane (aglomerații urbane și mai ales ariile metropolitane de creștere) care conduc și determină creșterea anumitor regiuni din cadrul continentului.

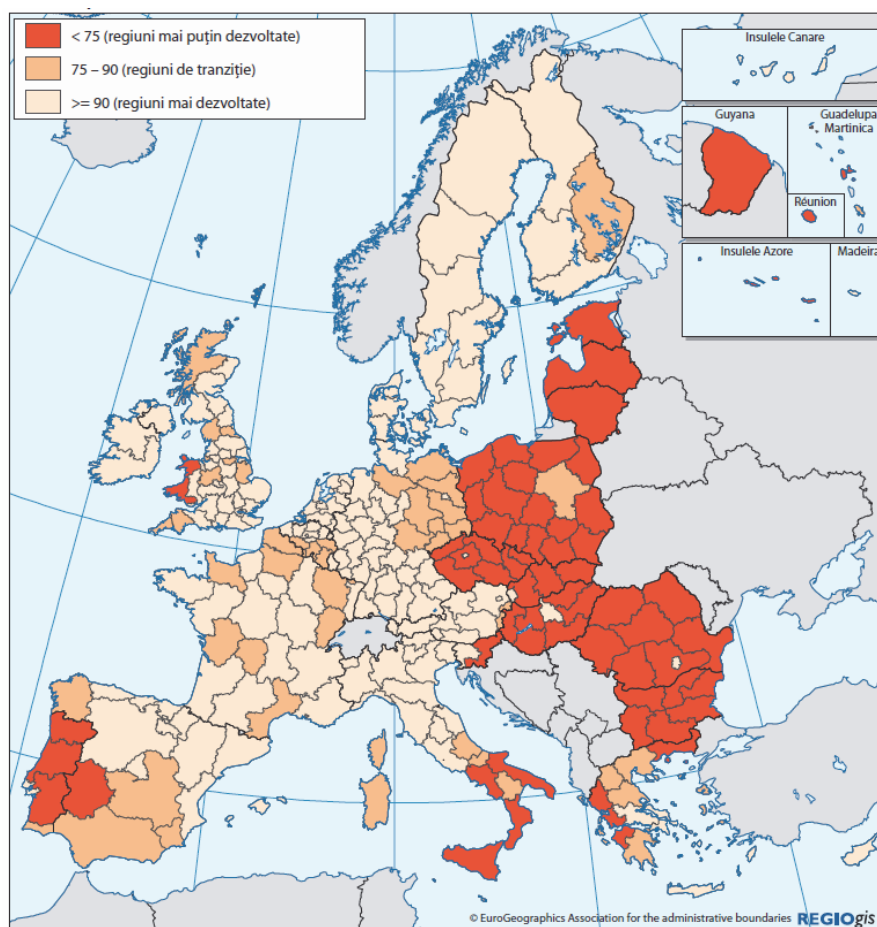
Orașele sunt motoarele economiei europene și pot fi considerate catalizatoare pentru creativitate și inovare în întreaga UE, iar politicile destinate zonelor și regiunilor urbane au o mai mare semnificație pentru UE în ansamblul său. Un exemplu de creștere planificată prin stimularea eligibilității regiunilor Europei pentru perioada 2014 – 2020, îl putem exemplifica, în cazul României, prin alocările financiare care vor fi diferite. Astfel, Pentru România și Regiunile ei de dezvoltare alocările financiare vor fi diferite în funcție de tipul de regiune: regiuni mai puțin dezvoltate (less developed regions) – acele regiuni care au PIB/capital sub 75% din media UE; regiuni în tranziție – acele regiuni care au PIB/capita între 75 și 90% din media UE și regiuni mai dezvoltate (more developed regions) – regiuni care au PIB/capita peste 90% din media UE. (*vezi fig. nr.65*)

Consecința este că Regiunea București-Ilfov va intra în categoria regiunilor mai dezvoltate, iar celelalte 7 Regiuni vor fi în continuare în categoria regiunilor mai puțin dezvoltate :

- rata de cofinanțare propusă în cele 7 regiuni mai puțin dezvoltate va fi de 85%;
- rata de cofinanțare propusă în regiunile mai dezvoltate va fi de 75% (ca urmare a aplicării excepției pentru regiunile care în perioada 2007-2013 au avut PIB/capita sub 75% din media UE-25, cum este și cazul regiunii București-Ilfov).

Iată deci, cum instrumentele planificării pot contribui la o dezvoltare spațială mai accentuată sau mai blândă, în funcție de alocările financiare care sunt distribuite diferit, în funcție de tipul de regiune.

Figura nr. 65 – Simularea eligibilității regiunilor Europei pentru perioada 2014–2020



Sursa datelor: Politica de coeziune 2014 –2020, Investiții în creștere economică și ocuparea forței de muncă (<http://ec.europa.eu/info/region>)

Conform Programului ESPON tendința orașelor aflate în expansiune teritorială se exprimă polinuclear, o structură care oferă avantaje managementului expansiunii din multe puncte de vedere – politic, economic, demografic, ecologic (Espo, 2004). Din punct de vedere managerial expansiunea urbană necesită pentru oraș nu doar *abordări de modele descriptive* (Sârbu C.,16-17/2014, p.51) cum se practică în urbanismul românesc de regulă, ci către modele funcționale și modele decizionale, pe bază de scenarii diferite și *utilizarea planificării strategice a expansiunii urbane ca proiecție dezirabilă*. (Idem.)

Problemele cu care se confruntă specialiștii privind fenomenele urbane actuale necesită o abordare specifică a managementului urban, în care expansiunea orașului să fie percepută în complexitatea manifestărilor sale. Așadar *fenomenul expansiunii urbane trebuie văzut ca un efect dar și cauză a atracției urbanului*. (Sârbu C., 16-17/2014, p.51)

Fie că vorbim despre oraș sau despre sistemul urban (deci orașe) integrat în macro-sistemele de dezvoltare constituite la nivelul teritoriului prin rețeaua de localități, putem spune că dezvoltarea de tip intercomunitar (prin dezvoltarea elementelor instituționalității) poate să fie o bază de plecare în gestiunea și dezvoltarea expansiunii urbane.

9.2. Elemente de aplicabilitate și noutate

9.2.1. Elemente de aplicabilitate

Așa cum se poate deduce din titlu (*Expansiune urbană și dezvoltare teritorială durabilă*) subiectul lucrării cercetării de față – ajunsă în faza de final – a abordat o serie de aspecte (teoretice, dar mai mult practice, prin exemplele analizate) legate de spațiul adiacent marilor centre urbane, având în vedere, o serie de problemele complexe care – după cum am văzut – afectează principalele procese și fenomene actuale, existente la nivelul centrelor urbane, în zona de interferență dintre spațiul urban și rural (*zona de expansiune*).

Schimbarea reprezintă un fenomen permanent al zilelor noastre care se manifestă aproape peste tot, deci și în zona centrului urban sau a aglomerațiilor urbane. Există opinii conform cărora a “*existat o schimbare de sens completă a arhitecturii în secolul XX, în măsura în care arhitectura avea drept scop inițial de a construi lumea artificială în care se trăia*” (Jean Baudrillard și Jean Nouvel, 2004, p.15). Această schimbare care caracterizează orașul în dinamica sa, cuprinde *două aspecte*: expansiunea urbană, subiectul tratat de lucrarea de față, pe de o parte și contracția urbană sau restrângerea fenomenelor care caracterizează orașul, pe de altă parte.

“*Expansiunea și restrângerea sunt două dintre fațetele complementare ale dinamicii așezărilor umane*” (Sârbu C., 16-17/2014, p.46) care prin alternanța lor de multe ori ciclică, fac ca sistemul format din oraș și zona sa de expansiune/regres să fie “*expresia unei stări de echilibru dinamic*” (Idem.)

Cum lucrarea de față nu a abordat fenomenul regresului urban, despre care nu putem vorbi cu această ocazie, vom înțelege prin *expansiunea urbană* – prin prisma parcurgerii acestei cercetări – *procesul prin care urbanul și urbanizarea sunt din punct de vedere conceptual unite de ideea de concentrare. Această concentrare de spații construite, activități, persoane, infrastructuri are puterea să genereze reguli complexe (pentru buna funcționare a sistemului) prin dezvoltarea politico-administrativă și instituțională de natură să stimuleze*

*calitatea într-un spațiu identitar al orașului, care să existe în teritoriul extraurban.*¹⁴⁸

Noile realități în schimbare devin modele de evoluție a orașului printr-o creștere a intensității și o diversificare a activităților din interior care reprezintă palierul funcțional al expansiunii. Acestea împreună cu procesele de reconfigurare spațial-teritorială la care este supus orașul produc noi elemente de întemeiere instituțională și administrativă.

Un alt aspect demn de reținut, reliefat de lucrarea de față, a fost cel de analiză a scării spațiale la care expansiunea urbană se manifestă. În anumite cazuri – după cum am văzut la sistemul urban Brăila-Galați, de exemplu – creșterea complexității la scara teritoriului nu se poate reduce doar la un centru urban, ci la mai multe orașe și la mai multă populație, care de asemenea constituie expansiune, dar cu o influență mai mare la nivel teritorial. Acest mod este doar un exemplu pentru a putea avea imaginea reală a expansiunii care se poate manifesta în același mod, dar la o altă scară, într-un teritoriu mai vast, o arie geografică sau chiar o regiune. Prin acest fel, expansiunea poate influența teritoriul prin procesul de *urbanizare* al acestuia, de fapt prin extensia zonelor urbanizate, dens construite coroborate cu creșterea populației, care aduce după sine, o densificare a construcțiilor (creștere de C.U.T. și P.O.T.¹⁴⁹) precum și o concentrare a populației.

Expansiunea poate fi percepută și dintr-o altă perspectivă, aceea a influențelor pe care la are în teritoriu în ceea ce privește managementul economico-social, ecologic, cultural, al comunicațiilor, infrastructurilor fizice și al persoanelor, dar și în domeniile militar și geo-strategic, care apar în atenție și datorită ultimelor evenimente petrecute în zona Ucrainei.

Influența unui centru urban o considerăm ca fiind o expresie a expansiunii urbane, care conduce spre o continuă (re)structurare a rețelei de localități, atât din zona imediată, cât și din arii mai îndepărtate în funcție de manifestarea influenței la nivel teritorial. Creșterea și dezvoltarea acestor zone, chiar regiuni urbane, unde se manifestă expansiunea activităților și o creștere economică accentuată, conduce către fenomenul cunoscut astăzi ca „regionalizare”.

¹⁴⁸ S-a pornit de la o altă definiție mult mai complexă: „*expansiunea ca fiind un proces istoric quasi-permanent, în care urbanul și urbanitatea, conceptual legate de ideea de concentrare (de persoane, de structuri spațiale, de activități), sunt de natură să genereze reguli din ce în ce mai complexe de funcționare a comunității, prin dezvoltarea puterii politice, administrative, instituționale și a unor noi valori culturale, de natură să stimuleze cantitatea și calitatea materială, energetică dar mai ales informațional-simbolică și identitar-reprezentativă a orașului, inclusiv în teritoriul extraurban*” (Sârbu C., 16-17/2014, p.46)

¹⁴⁹ C.U.T. – coeficient de utilizare al terenului; P.O.T. – procent de ocupare la terenului

Practic aceste zone de expansiune a mai multor domenii fundamentale ce se manifestă concomitent, în care orașul sau sistemul urban are rolul de a capacita arealele de influență este supranumit „locomotivă a dezvoltării” sau „locomotiva economică a dezvoltării”. De fapt, pentru dezvoltarea economică a unui teritoriu, din punct de vedere al dezvoltării spațiale putem avea două situații mai des întâlnite: una, în care fie orașul este locomotiva dezvoltării – ceea ce am văzut anterior – fie, în cea de-a doua situație, se încearcă prin diverse mijloace ale planificării spațiale, să se amelioreze simultan toate disparitățile din zona sau regiunea în cauză.

Amplificarea expansiunii urbane către aglomerații urbane (cu preponderență având un caracter structural-spațial) sau către metropolă (caracter preponderent funcțional și administrativ-instituțional) reprezintă fenomene ale dinamicii expansiunii teritoriale manifestate pe areale caracterizate de concentrare (populație și activități) și de creștere a ariilor urbanizate – după cum am putut observa pe parcursul tezei – în cercetarea comparativă a studiilor de caz¹⁵⁰.

Tipologiile ariilor urbane și metropolitane au apărut în general în proiectele ESPON, și în particular în ESPON 1.1.1 (Potențiale pentru dezvoltare policentrică în Europa) și ESPON 1.4.3. (Studiu asupra funcțiilor urbane). În esență este vorba atât de o problemă de delimitare a ariilor urbane, cât și de una tipologică. La nivel european s-au utilizat cu precădere tipologiile bazate pe ariile urbane (zona urbană funcțională și arii morfologice urbane) în programul ESPON, dar o dată cu trecerea timpului și cu noile definiții la scară teritorială pentru noile tipologii au fost lăsate în planul secund.

Într-o abordare mai largă, care a fost *de altfel și scopul acestei lucrări*, expansiunea urbană se referă la o extindere în plan teritorial a ariilor exterioare orașului afectate de expansiunea centrului (sau a nucleului urban) ca urmare a creșterii fluxurilor de intrare/ieșire. Vorbim aici despre extinderea spre rural, deci, o extindere a zonei de influență și susținere a orașului.

Prin caracterul mai mult practic al acestei lucrări de cercetare și prin posibilitatea de a aplica elementele metodologice identificate în alte documentații de acest tip (privind studiul zonei periurbane – mai ales în studiile de fundamentare ale Planurilor Urbanistice Generale ale localităților – zone metropolitane) studiul poate fi util. El poate fi chiar un instrument științific, venit în sprijinul specialiștilor, cu ajutorul căruia vor putea stabili și ierarhiza o

¹⁵⁰ În cadrul capitolului 8 – Elemente metodologice comparative a studiilor de caz din România

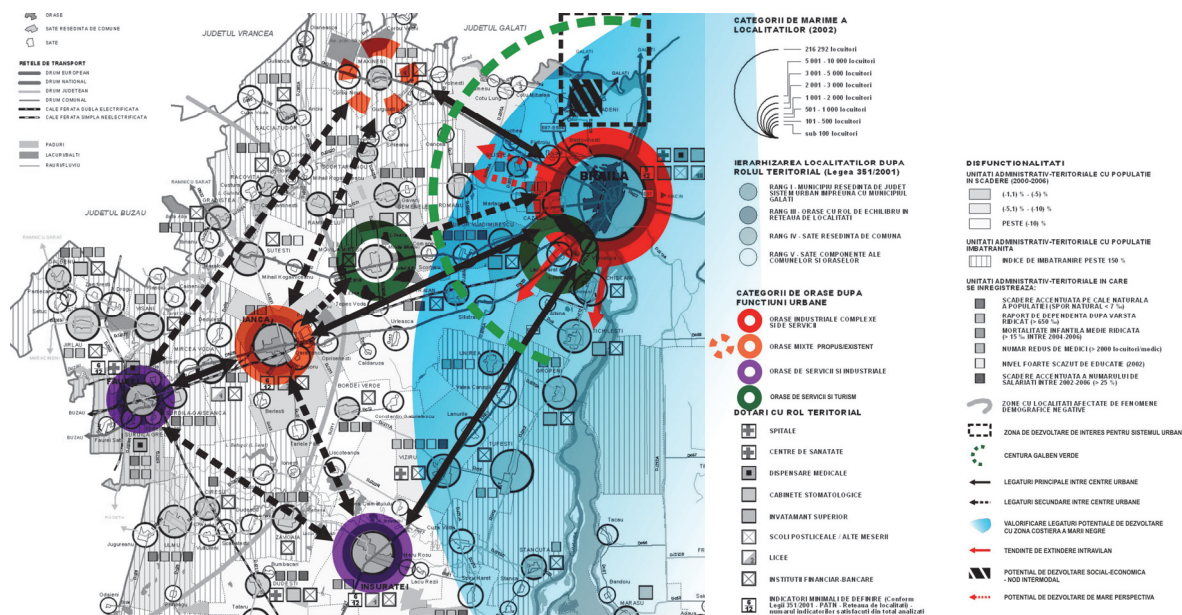
serie de probleme care afectează principalele procese și fenomene existente la nivelul altor zone de expansiune urbană. Studiul de față poate fi de folos și specialiștilor din cadrul Consiliilor Județene, a altor organisme locale, corespunzătoare domeniilor abordate în cadrul lucrării pentru a putea avea o arie mai extinsă de înțelegere a problemelor și fenomenelor complexe ale domeniului, precum și în vederea aplicării mai eficiente a unor prevederi și măsuri ale unor documentații viitoare de amenajarea teritoriului.

9.2.2. Elemente de noutate

Pentru România problema teritorială este strâns legată de dificultățile de accesibilitate ale regiunilor (mai ales a celor rurale), a dezvoltării socio-economice, de accesul populației la educație și la infrastructurile fizice ale teritoriului precum și la servicii. Sistemul urban național este încă destul de slab (mai ales în zonele orașelor mici și mijlocii) și este puternic afectat de scăderea populației după anii '90 (Sandu D. 2005, p.1-26.). De fapt problema majoră a teritoriului românesc urban este că nu are încă posibilitatea de a produce procese de urbanizare la nivel de zonă metropolitană de creștere de nivel European, conform studiilor ESPON. O soluție ar putea fi înființarea de orașe noi în anumite zone unde se impune acest lucru și unde există localități care să poată face această trecere de la un semi-rural la un semi-urban, apoi spre urban (*vezi fig. nr.66*). Totuși această variantă va întâmpina dificultăți la nivelul teritoriului deoarece aceste modificări nu sunt fezabile datorită fenomenelor demografice negative de pe teritoriul României.

În ceea ce privește coeziunea teritorială este dificil de spus în ce măsură aceasta poate fi asigurată la nivel național, datorită slabei conectivități și accesibilității a teritoriului românesc.

Figura nr. 66 – autori: arh.Sârbu C., urb.Veluda L. – Brăila – Context teritorial județean cu propunerea de înființare a unui nou centru urban cu funcțiuni mixte (fosta comună Măxineni) pentru echilibrarea rețelei de localități a județului Brăila



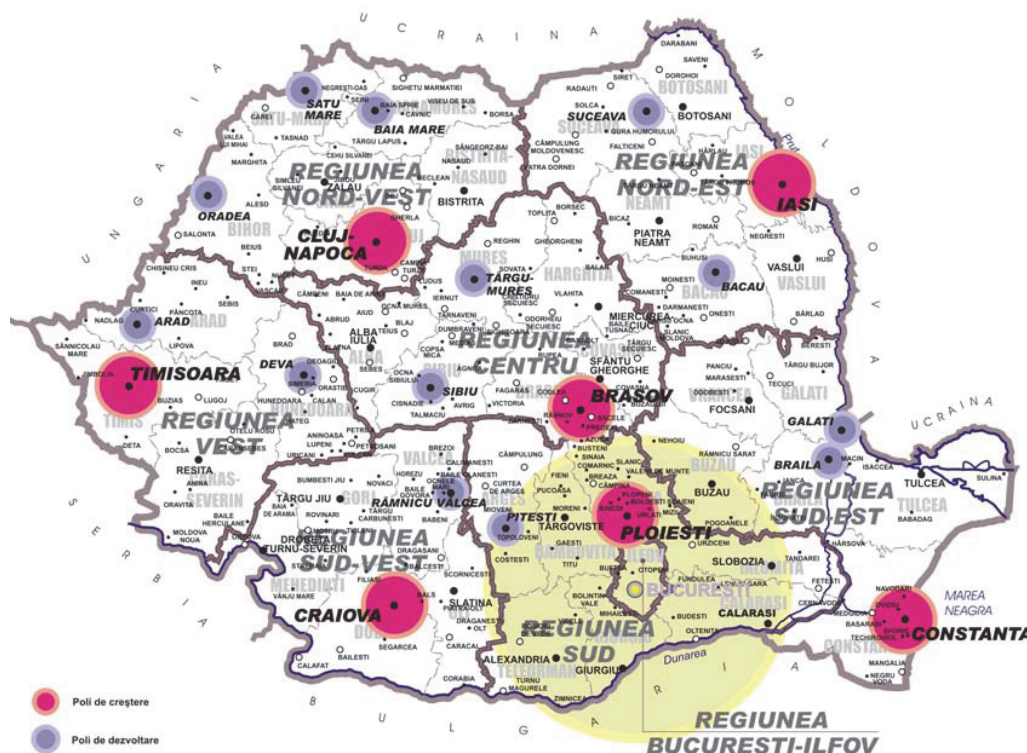
Sursa datelor: Plan de amenajare a teritoriului zonal (P.A.T.Z.) periurban al municipiului Brăila, studiu realizat de CCPEC-UAUIM

Astfel – așa cum am mai afirmat și în conținutul tezei – este dificil pentru România să poată avea sisteme urbane funcționale, deoarece aproape toate orașele mari ale țării sunt înconjurate de spații mari, de tip rural, cu potențial agricol (în majoritatea cazurilor) și mai ales, cu resurse socio-demografice reduse. Totuși, o soluție de viitor ar putea fi faptul că există anumite regiuni unde se speră ca dezvoltarea să se producă mai rapid, apoi influențele acestei dezvoltări să se propage și în teritoriile mai îndepărtate. Desemnarea în 2008 prin Hotărâre de Guvern a polilor de creștere (în număr de 7, fără București) și a polilor de dezvoltare (în număr de 13) a fost o soluție care a condus către absorbția de fonduri de natură să stimuleze dezvoltarea celor 7 poli de creștere, în ideea ca aceștia vor atrage după sine și dezvoltarea regiunilor înconjurătoare. Cele șapte orașe (**Iași, Constanța, Ploiești, Craiova, Timișoara, Cluj-Napoca și Brașov**) sunt considerate mai dezvoltate și de aceea pot constitui locomotive ale dezvoltării pentru regiunile lor și pentru România, prin finanțări de fonduri europene (vezi fig. nr.67)

În contextul celor afirmate anterior, se poate spune că prin exemplele prezentate și prin cercetarea comparativă a acestora pe palierele analizate se confirmă această ipoteză a arealelor de influență care produc dezvoltarea în teritoriu. Sibiu, Târgu-Mureș, Brăila-Galați (ca poli de dezvoltare) pe de o parte și Brașovul (ca pol de creștere) pe de altă parte, vor putea deveni, prin capacitate

arealelor lor de influență și prin expansiunea lor în teritoriu, adevărate „locomotive de dezvoltare” ale teritoriului național. Elementele metodologice comparative identificate pentru cele patru aglomerații precum și criteriile de caracterizare/identificare pot fi considerate ca fiind un atu al acestei cercetări și pot fi considerate elemente de noutate și interes în ceea ce privește dezvoltarea spațială. Schimbările la nivelul modelelor de evoluție urbană prin creșterea intensității și o diversificare a activităților din interiorul orașului reprezintă – după cum am putut vedea pe parcursul tezei – palierul funcțional al expansiunii. Procesele de reconfigurare spațial-teritorială la care sunt supuse aglomerațiile urbane alese ca studii de caz al expansiunii vor produce noi elemente de întemeiere instituționale, adevărate instrumente administrative, juridice și legislative ce se vor manifesta la scara teritoriului. Acest fapt, în contextul expansiunii urbane actuale a orașelor României, poate constitui un element de originalitate al acestei lucrări de cercetare științifică, în domeniul dezvoltării spațiale.

Figura nr. 67 – Polii naționali de creștere și polii de dezvoltare urbană stabiliți prin HG 998 și 1149 din 2008



Sursa datelor: reproducere după Urbanismul – serie nouă, nr. 4 /2010

9.3. Întrebări deschise pentru viitor

În demersul științific al acestei cercetări privind expansiunea urbană și dezvoltarea teritorială durabilă se pot desprinde câteva aspecte metodologice pentru viitor. Astfel, consider că subiectul este unul vast, de viitor și totodată inepuizabil, atâta timp cât dezvoltarea și creșterea economică la nivel global vor fi în progres. Premisele dezvoltării sunt, așa cum am putut observa în lucrare, în schimbare și se manifestă la scări spațiale diferite. ***Pentru dinamica zonelor de expansiune, în special cele de creștere accentuată, cum sunt ariile periurbane sunt necesare instrumente adecvate în domeniile „cheie” – administrativ, juridic și nu în ultimul rând, legislativ.***

În acest sens, prin prisma discuțiilor avute cu specialiști din domeniul dezvoltării spațiale pe tema acestei cercetări precum și prin complexitatea și dificultatea domeniului însuși, se pot naște o serie de întrebări cu caracter științific, deschise, care vor putea primi un răspuns – sau nu – cu ocazia unor viitoare posibile cercetări:

Se poate pune problema dezvoltării bazată pe echilibrarea simultană a unor arii cu disparități, în perspectivă științifică, în cadrul dezvoltării și planificării teritoriale?

Complexitatea sintezelor și soluțiilor strategiilor de dezvoltare spațială este disproporționată față de claritatea înțelegerii implementării acestora în realitate?

Este mediul social capabil de a adopta creativitatea și inovările unei strategii de dezvoltare spațiale în mod corect?

Aceste întrebări, ca și multe altele ce se pot naște, reprezintă posibile reflexii de început în alte demersuri științifice ce privesc acest domeniu extrem de vast și de complex, cel al dezvoltării spațiale și teritoriale. Aprofundarea către un alt nivel în ceea ce privește câmpul cercetării acestui domeniu și mai ales în privința expansiunii urbane poate fi atins, în viitor –nu-i așa? – prin cercetarea multidimensionalității procesului.

P a r t e a 4 – Anexe

A1. Definiții termeni (de specialitate) utilizați

***Amenajarea teritoriului** se adresează întregului spațiu național, fiind o activitate obligatorie, continuă și de perspectivă. Alături de urbanism, amenajarea teritoriului își propune să gestioneze teritoriul, printr-un ansamblu de activități complexe de interes general, ce contribuie la dezvoltarea spațială echilibrată, la protecția patrimoniului natural și construit, la îmbunătățirea condițiilor de viață în localitățile urbane și rurale*

(Sursa: Conform Legii 350/2001, modificată și completată de Legea nr. 242/2009, privind amenajarea teritoriului și urbanismului)

***Amenajarea teritoriului** - armonizarea la nivelul întregului teritoriu a politicilor economice, sociale, ecologice și culturale, stabilite la nivel național și local pentru asigurarea echilibrului în dezvoltarea diferitelor zone ale țării, urmărindu-se creșterea coeziunii și eficienței relațiilor economice și sociale dintre acestea*

(Sursa: Conform Legii 350/2001, modificată și completată de Legea nr. 242/2009, privind amenajarea teritoriului și urbanismului)

***Amenajarea teritoriului** – ansamblul acțiunilor de pregătire a unui teritoriu prin executarea unor lucrări de echipare, asanare, nivelare, plantare sau defrișare, etc. pentru a-l face corespunzător unor destinații și funcțiuni stabilite prin studii de sistematizare*

(Sursa: Erdeli. G., 1999)¹⁵¹

***Activitatea de urbanism** cuprinde toate localitățile țării, organizate în rețea, pe baza ierarhizării și distribuției echilibrate a acestora în teritoriu (iar) aplicarea obiectivelor are în vedere întregul teritoriu administrativ al orașelor și comunelor sau zone din acestea*

(Sursa: Conform Legii 350/2001, modificată și completată de Legea nr. 242/2009, privind amenajarea teritoriului și urbanismului)

***Dezvoltarea durabilă** este dezvoltarea care urmărește satisfacerea nevoilor prezentului, fără a compromite posibilitatea generațiilor viitoare de a-și satisface propriile nevoi*

¹⁵¹ Erdeli G., Dicționar de geografie umană, 1999, citat în Ministerul Educației și Cercetării, Planul Național pentru Cercetare-Dezvoltare și Inovare – Programul AMTRANS – Subprogramul Amenajarea teritoriului și Urbanism, Model conceptual și metodologic pentru stabilirea sistemului de relații în domeniul planificării strategice regionale în România din perspectiva dezvoltării durabile a zonelor funcționale/metropolitane și a aglomerațiilor urbane, 2004, Coordonator proiect: INCD URBANPROIECT, parteneri: Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, SC PRODOMUS SA, IHS România, SC URBANA SA, Volum 4 – Ghid de termeni de specialitate.

(Sursa: Comisia Mondială pentru Mediu și Dezvoltare (WCED) în raportul "Viitorul nostru comun", cunoscut și sub numele de Raportul Brundtland: http://ro.wikipedia.org/wiki/Dezvoltare_durabilă)

Dezvoltare durabilă – *îmbină ecologia, economia și socialul. Este o dezvoltare care respectă resursele naturale și eco-sistemele, suport al vieții pe Pământ, care garantează eficacitatea economică, dar fără a pierde din vedere finalitățile sociale cum sunt lupta contra sărăciei, împotriva inegalităților, împotriva excluderilor, prin căutarea echității*

(Sursa: Comisia Europeană – Erkki Liikanen)¹⁵²

Dezvoltare durabilă – *satisfacerea necesităților prezentului, fără a se compromite dreptul generațiilor viitoare la existență și dezvoltare*

(Sursa: Legea 350/2001 și Raportul Brundtland al CMMD, 1997)¹⁵³

Expansiunea – *extindere a dominației economice și politice a unei puteri asupra unor țări și popoare străine; acaparatoare de teritorii, de sfere de influență (...) o dezvoltare economică impetuoasă*

(Sursa: DEX, 2009, p.371)

Expansiune – *ieșire, de „dincolo de limite”, de ieșire în exteriorul limitelor*
(Sursa: Sârbu C., 2014, p.46)

Expansiune – *creșterea energiei*

(Sursa: DEX, 2009, p.371)

¹⁵² Comisia Europeană – Erkki Liikanen – A investi în dezvoltarea durabilă, Articol citat în Ministerul Educației și Cercetării, Planul Național pentru Cercetare-Dezvoltare și Inovare – Programul AMTRANS – Subprogramul Amenajarea teritoriului și Urbanism, Model conceptual și metodologic pentru stabilirea sistemului de relații în domeniul planificării strategice regionale în România din perspectiva dezvoltării durabile a zonelor funcționale/metropolitane și a aglomerațiilor urbane, 2004, Coordonator proiect: INCD URBANPROIECT, parteneri: Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, SC PRODOMUS SA, IHS România, SC URBANA SA, Volum 4 – Ghid de termeni de specialitate.

¹⁵³ Legea nr. 350/2001, modificată și completată de Legea nr. 242/2009, privind amenajarea teritoriului și urbanismului și Raportul Brundtland al CMMD, 1997, citat în Ministerul Educației și Cercetării, Planul Național pentru Cercetare-Dezvoltare și Inovare – Programul AMTRANS – Subprogramul Amenajarea teritoriului și Urbanism, Model conceptual și metodologic pentru stabilirea sistemului de relații în domeniul planificării strategice regionale în România din perspectiva dezvoltării durabile a zonelor funcționale/metropolitane și a aglomerațiilor urbane, 2004, Coordonator proiect: INCD URBANPROIECT, parteneri: Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, SC PRODOMUS SA, IHS România, SC URBANA SA, Volum 4 – Ghid de termeni de specialitate.

Expansiunea urbană – fenomen care vizează doar întinderea (...) poate fi aplicat atât urbanului, privit ca atribut și expresie al unui mod de existență cât și orașului

(Sursa: Sârbu C., 2014, p.46)

Expansiunea urbană – este percepută de către o parte a specialiștilor domeniului amenajării teritoriului și urbanism ca fiind o creștere de populație urbană și o întindere spațială ale spațiului urban al orașului. Ea are loc în urma concentrării de activități și a populației, a densificării fluxurilor materiale și informale și se exprimă nu doar extensiv și intensiv ci și prin calitatea de a disemina și multiplica activități, precum și prin capacitatea de autoreproducere a orașului

(Sursa: Sârbu C., 2014, p.46)

Factor - Agent, element care concurează la un rezultat.

(Sursa: Le petit Larousse illustre, Larousse, Paris, 1992, p.417)

Factori de producție – elemente care contribuie la producția de bunuri și servicii, în special muncă și capitalul.

(Sursa: Le petit Larousse illustre, Larousse, Paris, 1992, p.417)

Factor - cel (ceea) ce contribuie activ la o realizare, un rezultat, un proces (...)

(Sursa: The American Heritage College Dictionary, Houghton Mifflin Company, Boston, 1993, p. 489)

Mediu urban – care ține de oraș, privitor la oraș; orășenesc

(Sursa: DEX, 2009, p.1174)

Management - activitatea de planificare, organizare și control pentru orice organizație, în particular o firmă. Această activitate poate include planificarea acțiunilor/a muncii, recrutarea personalului competent, direcționarea activității subordonaților, ca și prezentare opiniilor acestora către superiori, coordonarea diverselor activități pentru atingerea unor obiective cu caracter general, ca și controlul asupra activităților pentru că rezultatele să corespundă obiectivelor fixate. Aplicarea principiilor științifice oricărei componente a managementului este cunoscută ca fiind “management științific” sau “știința managementului”

(Sursa: Christine Ammer, Dean S. Ammer - Dictionary of Business and Economics, The Free Press, New York, 1986, p. 281)

Metropolă – capitala politică și economică a unei regiuni, a unui stat

(Sursa: Le petit Larousse illustre, Larousse, Paris, 1992, p.667)

Mobilitate – Capacitatea de a fi mobil, de a se mișca, de a-și schimba locul sau poziția; proprietatea de a fi mișcat, deplasat

(Sursa: DEX, 2009, p.664)

Mobilitatea urbană este calitatea spațiului urban (implicând totalitatea amenajărilor și echipamentelor sale de a permite mișcarea prin componentele sale – vehicule, pietoni, informații, etc – și capacitatea de a se adapta în anumite condiții la late cerințe de funcționalitate
(Sursa: Sandu A., 10/2011, p.4)

Politica - 1. Ansamblu de practici, evenimente, instituții și determinări ale guvernării unui stat, a unei societăți. 2. Modalitate de a exercita autoritatea într-un stat sau într-o societate. 3. Modalitate concertată de a acționa, de a conduce o afacere; strategie.
(Sursa: Le petit Larousse illustre, Larousse, Paris, 1992, p.777)

Periurbanul este un spațiu rural unde solurile sunt aici dedicate activităților productive agricole, este de asemenea un spațiu urban cu semnificație unde majoritatea populației active lucrează într-un centru urban efectuându-se migrații alternative. Întinderea orașelor este deci faptul că frontiera se împinge mai departe și mai ales întinderea de la frontiere și discontinuitatea spațiilor” (Sursa: Gili F, 2004, p. 57).

Spațiul amenajat – este considerat ca fiind un sediu al unei configurații socio-teritoriale (socio-spațiale). Acest tip de spațiu are un înțeles relativ larg în ceea ce privește fenomenele cărora trebuie să li se asigure un spațiu de desfășurare
(Sursa: Machedon Florin; 2006, p.33)

Sistem urban – sistem de localități învecinate, între care se stabilesc relații de cooperare economică, socială și culturală, de amenajare a teritoriului și protecție a mediului, echipare tehnico-edilitară, fiecare păstrându-și autonomia administrativă
(Sursa: Legea 351 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național - PATN – Secțiunea IV – Rețeaua de localități).

Sistem urban – totalitatea așezărilor dintr-un spațiu determinat și relațiile complexe de interdependență care se stabilesc între ele. Sistemele de așezări au două trăsături de bază: ierarhia și centralitatea; pot fi urbane și rurale
(Sursa: Erdeli, G. – Dicționar de geografie umană, 1999)¹⁵⁴.

Teritoriu – întindere de pământ (delimitată) în care se exercită o anumită autoritate
(Sursa: DEX, 2009, p.1119)

¹⁵⁴ Erdeli, G. – Dicționar de geografie umană, Ed. Corint, 1999, citat în Ministerul Educației și Cercetării, Planul Național pentru Cercetare-Dezvoltare și Inovare – Programul AMTRANS – Subprogramul Amenajarea teritoriului și Urbanism, Model conceptual și metodologic pentru stabilirea sistemului de relații în domeniul planificării strategice regionale în România din perspectiva dezvoltării durabile a zonelor funcționale/metropolitane și a aglomerațiilor urbane, 2004, Coordonator proiect: INCD URBANPROIECT, parteneri: Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, SC PRODOMUS SA, IHS România, SC URBANA SA, Volum 4 – Ghid de termeni de specialitate.

Teritoriu – mărginit, recunoscut și apărut ce asigură necesitățile de supraviețuire, alimentare și apărare
(Sursa: DEX, 2009, p.1119)

Teritoriu – însușire a spațiului prin fragmentări succesive, pe baza criteriilor și principiilor de structurare a mediului din punct de vedere antropic
(Sursa: Machedon Florin; 2006, p.50)

Teritoriul poate fi considerat ca o porțiune de natură (mediu natural) în care omul sau societatea își revendică și garantează, unei părți a membrilor săi, drepturi stabile de acces, control și folosință asupra resurselor pe care vrea și este capabil(ă) să la exploateze”
(Sursa: Godelier; 1984, p.112, citat în Machedon Florin; 2006,)

Teritoriul metropolitan – suprafața situată în jurul marilor aglomerări urbane delimitată prin studii de specialitate, în cadrul căreia se creează relații reciproce de influență în domeniul căilor de comunicație, economic, social, cultural și al infrastructurii edilitare. De regulă limita teritoriului metropolitan depășește limita administrativă a localității și poate depăși limita județului din care face parte
(Sursa: Conform Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului)

Urbanismul are ca principal scop stimularea evoluției complexe a localităților, prin elaborarea și implementarea strategiilor de dezvoltare spațială, durabilă și integrată, pe termen scurt, mediu și lung
(Sursa: Conform Legii 350/2001, modificată și completată de Legea nr. 242/2009, privind amenajarea teritoriului și urbanismului)

A urbaniza - amenajarea unui sit în vederea creării să dezvoltării unei aglomerații de tip urban.
(Sursa: Le petit Larousse illustre, Larousse, Paris, 1992, p.1018)

Urbanizare - 1. Acțiunea de a urbaniza, rezultatul său. 2. Concentrare crescândă a populației în aglomerări de tip urban.
(Sursa: Le petit Larousse illustre, Larousse, Paris, 1992, p.1018)

Urbanizarea – produce o transformare a structurilor sociale și profesionale, o restructurare a formelor de existență rurală și a vechilor forme urbane după modele noi”
(Sursa: Zamfir C., Vlăsceanu R., 1993)¹⁵⁵

¹⁵⁵ citat în Ministerul Educației și Cercetării, Planul Național pentru Cercetare-Dezvoltare și Inovare – Programul AMTRANS – Subprogramul Amenajarea teritoriului și Urbanism, Model conceptual și metodologic pentru stabilirea sistemului de relații în domeniul planificării strategice regionale în România din perspectiva dezvoltării durabile a zonelor funcționale/metropolitane și a aglomerațiilor urbane, 2004, Coordonator proiect: INCD URBANPROIECT, parteneri: Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, SC

Zona periurbană – un spațiu particular, lui atribuindu-i-se terminologie multiplă care reflectă o realitate complexă. El este o realitate fundamentală în geografia urbană, fiind o etapă intermediară în transformarea progresivă a lumii rurale sub influența urbanului
(Sursa: Căndea M. și Bran F, 2001, p.399)

Zona periurbană, la fel ca și periferia orașului trebuie înțeleasă mai degrabă ca o entitate complementară și nu auxiliară a orașului, mai exact, reprezintă o formă specifică de degradare a lui (Sursa: Gustav G, 1974, p.50).

Zona periurbană este situată în spațiul de tranziție între oraș și marele teritoriu”
(Sursa: Sandu A. 1980, p.83).

Zona periurbană reprezintă teritoriul larg, dotat și echipat, care înconjoară un pol urban cu important rol polarizator la nivel național și regional, la nivelul căruia relațiile de subordonare, coordonare și influențare reprezintă condiția echilibrului și a dezvoltării
(Sursa: Filipeanu A., 1994, p.5)

Zona periurbană – suprafața din jurul municipiilor și orașelor, delimitată prin studii de specialitate, în cadrul căreia se creează relații de independență în domeniul economic, al infrastructurii, deplasărilor pentru muncă, asigurărilor cu spații verzi și de agrement, asigurărilor cu produse agroalimentare, etc.
(Sursa: Conform Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului)

Zona metropolitană – constituită prin asociere, pe bază de parteneriat voluntar, între marile centre urbane și localitățile urbane și rurale aflate în zona imediată, la distanță de până la 30 km, între care s-au dezvoltat relații de cooperare pe multiple planuri”
(Sursa: Legea 351 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național - PATN – Secțiunea IV – Rețeaua de localități).

A2. Bibliografie

a.2.1. Acte normative

*** [1] *Legea nr. 350 din 06.07.2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismul* actualizată cu modificările și completările aduse de următoarele acte:

- Ordonanța nr. 69 din 13.08.2004;
- Lege nr. 289 din 07.07.2006;
- Ordonanța nr. 18 din 31.01.2007;
- Lege nr. 168 din 12.06.2007;
- Ordonanța nr. 27 din 27.08.2008;
- Lege nr. 242 din 23.06.2009;
- Lege nr. 345 din 11.11.2009;
- Ordonanța de urgență nr. 7 din 02.02.2011;

*** [2] *Legea nr. 363/2006 privind aprobarea PATN – Secțiunea I – Căi de comunicație*

*** [3] *Legea nr. 171/1997 privind aprobarea PATN – Secțiunea a II-a – Apa*

*** [4] *Legea nr. 5/2000 privind aprobarea PATN – Secțiunea a III-a – Zone protejate*

*** [5] *Legea nr. 351/2001 privind aprobarea PATN – Secțiunea a IV-a – Rețeaua de localități*

*** [6] *Legea nr. 575/2001 privind aprobarea PATN – Secțiunea a V-a – Zone de risc natural*

*** [7] *Hotărârea de Guvern nr. 1149/2008-Poli de creștere și poli urbani*

*** [8] *Hotărârea de Guvern nr. 2998/2008-Polii de Creștere*

*** [9] *Legea nr. 2/1968 privind organizarea administrativă a teritoriului Republicii Socialiste România cu modificările ulterioare*

*** [10] *Legea nr. 451/2002 pentru ratificarea convenției europene a peisajului*

*** [11] *Legea 100/2007 pentru modificarea si completarea Legii nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Sectiunea a IV-a - Rețeaua de localități Programul de guvernare 2005 -2007*

*** [12] *Ordinul MLPAT 21/N/2000 - Ghidul privind elaborarea și aprobarea regulamentelor locale de urbanism;*

*** [13] *O.G. nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, republicată și modificată prin O.G. nr. 79/2001 și legea 413/2002*

*** [14] *Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic, modificată prin legea nr. 241/2003*

*** [15] *Ordin nr. 1184/RT/2000 privind aprobarea reglementării tehnice „Ghid privind elaborarea analizelor de evaluare a impactului asupra mediului ca parte integrantă a planurilor de amenajare a teritoriului și a planurilor de urbanism”*

*** [16] *Ordin nr. 34/N/1995 privind aprobarea precizărilor privind avizarea documentațiilor de urbanism și de amenajare a teritoriului, precum și a documentațiilor tehnice privind autorizarea executării construcțiilor*

*** [17] *Legea nr. 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice*

- *** [18] Ordinul comun al ministrului lucrărilor publice și amenajării teritoriului, al ministrului apărării naționale, al ministrului de interne și al directorului Serviciului Român de Informații nr. 34/N/M.30/3.422/ 4.221/1995 pentru aprobarea Precizărilor privind avizarea documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului, precum și a documentațiilor tehnice pentru autorizarea executării construcțiilor
- *** [19] Legea fondului funciar nr. 18/1991, cu completările și modificările ulterioare
- *** [20] Legea administrației publice locale nr. 215/2001 cu completările și modificările ulterioare
- *** [21] Legea 310/2004 - Legea apelor
- *** [22] Legea protecției mediului nr. 137 din 29 decembrie 1995
- *** [23] Legea nr. 265/2006 (MO nr. 586/06.07.2006) pentru aprobarea și modificarea OUG nr. 195/2005 (MO nr. 1196/30.12.2005) privind protecția mediului
- *** [24] HG nr. 1076 din 8 iulie 2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și program
- *** [25] HG nr. 878 din 28 iulie 2005 - accesul publicului la informația privind mediu
- *** [26] Legea nr. 86 din 10 mai 2000 pentru ratificarea Convenției privind accesul la informație, participarea publicului la luarea deciziei și accesul la justiție în probleme de mediu, semnată la Aarhus la 25 iunie 1998
- *** [27] Ordonanța de Urgență nr. 195 din 22 decembrie 2005 privind Protecția Mediului, publicat în Monitorul Oficial cu numărul 1196 din data de 30 decembrie 2005
- *** [28] OUG nr. 57/2007 (MO nr. 442/29.06.2007) privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice
- *** [29] HG 1582/2006 - Lista Amenajărilor de îmbunătățiri funciare sau a părților de amenajări de îmbunătățiri funciare declarate de utilitate publică, care se administrează de Administrația Națională a Îmbunătățirilor Funciare
- *** [30] HG 1582/2006 Lista Amenajărilor de îmbunătățiri funciare declarate de utilitate publică, care se administrează de ANIF
- *** [31] H.G. nr. 759/2010 privind acordarea de ajutoare specifice pentru îmbunătățirea calității produselor agricole în sectorul de agricultură ecologic

a.2.2. Cărți, reviste, articole

- [1] Antonescu, Daniela, 2011, *Dezvoltarea Regională – Tendințe, Mecanisme, Instituții*, București, Editura Top Form
- [2] Baudrillard, Jean; Nouvel, Jean; 2004, *Obiecte singulare. Arhitectură și filosofie* (trad. Ciprian Mihali), București, ed. Paideia, (*A doua convorbire*).
- [3] Benevolo, Leonardo, 2003, *Orașul în istoria Europei*, Editura Polirom
- [4] Bonnet, Jacques, 2000, *Marile metropole mondiale*, Institutul european, Iași
- [5] Bugă D., 2005, *Orașele dintre Carpați și Dunăre în secolele XIX și XX – repartii teritoriale și evoluție demografică*, Editura Semne, București
- [6] Buzuloiu, Gheorghe, 2006, *Podurile viitorului pe Dunărea de Jos*, București, Editura S.C. Media Drumuri-Poduri SRL.
- [7] Căndea Melinda și Bran Florina, 2001, *Spațiul geografic românesc – organizare, amenajare, dezvoltare durabilă*, Editura economică.

- [8] Cîndea, Melinda; Bran, Florina; Cimpoiu, Irina 2006, *Organizarea, amenajarea și dezvoltarea durabilă a spațiului geografic*, București, Editura Universitară
- [9] Choay, Françoise; 2002, *Urbanismul, utopii și realități*, (trad. Kazmer Kovacs), București, ed. Paideia, Colecția *Spații Imaginate*.
- [10] Choay, Françoise; 1998, *Alegoria patrimoniului*, București, Editura Simetria
- [11] Commoner, Barry, 1980, *Cercul care se închide* - Editura Politică
- [12] Christine Ammer, Dean S. Ammer, 1986, *Dictionary of Business and Economics*, The Free Press, New York,
- [13] Cina, Giuseppe, 2010, *București, de la sat la metropolă – Identitate urbană și noi tendințe*, București, Editura Capitel, Colecția Biblioteca de Arhitectură/Memoria Orașelor
- [14] Crăciun Cerasella, 2010, *Culegere de documente legislative în domeniul peisajului natural, antropic și cultural, în amenajarea teritoriului și urbanism*, București, Editura Universitară "Ion Mincu"
- [15] Cristea, Doina; 2005, *Metodologie de reconfigurare a bazei spațiale a planurilor de amenajare a teritoriului în vederea integrării în Uniunea Europeană*, București, Editura Universitară "Ion Mincu"
- [16] Cucu, V., 1981, *Geografia populației și așezărilor umane*, București, ed. Tehnică,
- [17] De Lauwe P.H., Chombart 1972, *Ethnologie de l'espace urbain*, Paris, P.U.F.
- [18] Deleuze, Gilles și Guatarri, Francis; 1980, *Capitalisme et schizophrénie. Mille plateaux*, Paris, Editions de Minuit
- [19] Dühr, Stefanie, 2006, *The visual language of spatial planning - Exploring cartographic representations for spatial planning in Europe*, 15-The RTPi Library Series, Routledge
- [20] Eco, Umberto; 2002, *Opera deschisă*, Pitești, Editura Paralela 45.
- [21] Enache, Constantin; Ianăși Liviu; Pascariu Gabriel; 2003, *Dezvoltarea resurselor umane în domeniile construcției, urbanism și amenajarea teritoriului*, București, Conspress
- [22] Enache, Mircea, 1979, *Urbanismul britanic contemporan* - Editura Tehnică
- [23] Erdeli, G, 1999, *Dicționar de geografie umană*, București, editura Corint
- [24] Florescu, Tiberiu, 2009, *Formă și Transformare Urbană*, ed.a-2-a, București, Editura Universitară "Ion Mincu"
- [25] Foucault, Michel; 1994, *Dits et écrits* (trad. Bogdan Ghiu), Paris, ed. Gallimard.
- [26] Geacu S., 2007, *Județul Galați – Dicționar de geografie fizică*, Editura CD Press, București
- [27] Gâștescu P., Gruescu I.S., 1973, *Județul Brăila*, Editura Academiei RSR, București
- [28] Gehl Jan, 2011, *Viata între clădiri – Utilizările spațiului public*, IglooMedia
- [29] Gehl, Jan, 2012, *Orașe pentru oameni*, București, Editura Igloomedie
- [30] Ghețău, Vasile, 2012, *Drama noastră demografică – Populația României la recensământul din Octombrie 2001*, Institutul de Proiecte pentru Inovație și Dezvoltare, Editura Compania,
- [31] Gilli, Frederic, 2004, "*Choix de localization des entreprises et periurbanisation des emplois*", teză doctorat susținută la Universitatea Lille, Franța
- [32] Gustav Gusti, 1974, "*Forme noi de așezare*", București, Editura tehnica
- [33] Hall, Peter, *Cities of Tomorrow*, Basil Blackwell Ltd. Oxford, 1988

- [34] Heidegger, Martin; 1995, *Originea operei de artă* (trad. și note Thomas Kleininger, Gabriel Liiceanu), București, ed. Humanitas.
- [35] Ianăși Liviu, 2011, *Intercomunalitatea și valențele culturale ale peisajului – Convenția europeană a peisajului ca text de referință și pretext*, în vol. Sârbu, C., *Peisaj cultural și dezvoltare*, București, Universitatea de Arhitectură și Urbanism “Ion Mincu”
- [36] Ianoș, I., 2002, *The Maturing of the Romanian Urban System*, in Geyer, H.S. (ed.), *International Handbook of Urban Systems. Studies of Urbanization and Migration in Advanced and Developing Countries*.
- [37] Ianoș, I., Humeanu, J.B., 2000, *Teoria sistemelor de așezări umane*, București, Editura Tehnică
- [38] Ianoș, Ioan, 2000, *Sisteme teritoriale*, București, Editura Tehnică
- [39] Ianoș, Ioan, 2004, *Aplicații la orașul și sistemul urban românesc*, București, Editura Tehnică
- [40] Ianoș Ioan, 1987, *Orașele și organizarea spațiului geografic*, Editura academiei, București
- [41] Ianoș, Ioan, 1992, *Stabilitate și instabilitate în sistemele geografice*, In Terra, nr. 1-2,
- [42] Ilinca, N., 2005, *Geografia umană. Populația și așezările omenești*, București, Editura CD Press.
- [43] Ioan Augustin; 1999, Khora. *Teme și dificultăți ale relației dintre filosofie și arhitectură*, București, ed. Paideia.
- [44] Ionașcu, Gheorghe; 2002, *Amenajarea Teritoriului*, București, Editura Fundației România de Măine
- [45] Iordan Ion, 1973, *Zona periurbană a Bucureștilor*, partea I, București, Editura Tehnică.
- [46] Ielenicz M., Comănescu Laura, 2006, *România – potențial turistic*, Editura Universitară, București
- [47] Jacobs, Jane, 1961, *The Economy of Cities*
- [48] Laurian Radu, 1962, *Probleme de estetica orașelor*, București, Editura Tehnică.
- [49] Laurian Radu, 1965, *Urbanismul*, București, Editura Tehnică.
- [50] Le Corbusier, 1971, *Bucuriile esențiale (Texte alese)*, Editura Meridiane București,
- [51] Leach, Neil; 1999, *Anestetica - arhitectura ca anestezic* (trad. Cornelia-Mirela Cătuneanu), București, ed. Paideia, Colecția *Spații Imaginate*.
- [52] Machedon Florin; 2006, *Metode de analiză morfologică a țesuturilor urbane*, Editura Universitară “Ion Mincu”, București.
- [53] Maier L., Shobayashi M., 2001, *Multifunctionality: Towards an Analytical Framework*, OECD
- [54] Majuru Adrian; 2003, *Bucureștii mahalalelor sau periferia ca mod de existență*, Editura Compania
- [55] Majuru Adrian; 2007, *Povestea unei geografii umane*, Institutul Cultural Român.
- [56] Measnicov, I., Hristache, I., Trebici, V., 1977, *Demografia orașelor României*, București: Editura Științifică și Enciclopedică.
- [57] Miklos Bakk, Josjef Benedek (coordonatori), 2010, *Politicile economice în România*, Editura Polirom,

- [58] Mumford, Lewis, 1961, *The city in history*, Harcourt, Brace & World, inc, New York,
- [59] Negulescu, Mihaela, 2011, *Practica urbanistică de remodelare sustenabilă a mobilității*, București, Editura Universitară "Ion Mincu"
- [60] Negulescu, Mihaela, 2011, *Mobilitate și formă urbană – aspecte teoretice*, București, Editura Universitară "Ion Mincu"
- [61] Norberg-Schultz Cristian, 1971, *Existence, space & Architecture*, Studio Vista, London
- [62] Christian Norberg-Schulz, 1979, *Genius Loci – Towards a Phenomenology of Architecture*, Rizzoli, New York
- [63] Ochinciuc, Cristina Victoria, 2002, *Conceptul dezvoltării durabile în arhitectură. Proiectarea integrată*, Editura Universitară "Ion Mincu", București
- [64] Oancea D. I., 1973, *Gruparea urbană Galați-Brăila. Studiu de geografie regională*, Editura Academiei RSR, București
- [65] Pascariu, Gabriel, 2012, *Structura și dinamica sistemelor de așezări umane și procesul de planificare teritorială*, București, Editura Universitară "Ion Mincu"
- [66] Pascariu, Gabriel, 2007, *Model conceptual și metodologic pentru stabilirea sistemului de relații specifice planificării strategice regionale în România din perspectiva dezvoltării durabile a zonelor funcționale/metropolitane și al aglomerațiilor urbane*, București, Editura Universitară "Ion Mincu"
- [67] Sandu Alexandru, *Mișcare și mobilitate urbană*, în Revista "Urbanismul – serie nouă", nr. 10/2011
- [68] Sandu Alexandru, 2007, *Sub semnul paradoxurilor*, București, Editura Fundației Arhitext Design
- [69] Sandu, Dumitru. ,2005, *România rural-neagricolă azi*, în Sociologie românească III/4
- [70] Săgeată, Radu, 2006, *Deciziile politico-administrative și organizarea teritoriului. București*, Editura Top Form.
- [71] Sârbu Cătălin, 2005, *Habitatul urban în expansiune periurbană*, Editura Universitară "Ion Mincu", ISBN-973-7999-28-2
- [72] Sârbu Cătălin, 2013, *Tentația orașului ideal: o paradigmă în evoluție - Un oraș ideal la Gurile Dunării ? / The temptation of the ideal city: a paradigm in evolution - An ideal city at the Danube Lower Ends ?* / în volumul electronic Spațiu-Artă-Arhitectură, Coordonator Ana-Maria Dabija. Editura Universitară "Ion Mincu", ISBN 978-606-638-067-6
- [73] Sârbu Cătălin, 1998, *Capitolul IV: Reabilitare urbană și dezvoltare – O dimensiune principală a tranziției socio-economice: Un exemplu de abordare – Textura urbană*, în volumul *Dezvoltare durabilă – Vol. II: Mecanisme și instrumente*, Editura Universității din București, (sub coordonarea Prof. Dr. Angheluță Vădineanu), pag. 298-329, ISBN 973-575-333-2
- [74] Sârbu Cătălin, Popa Andreea (coordinators) 2012, *Development opportunities for areals related to Danube River and Danube Delta*, Editura Universitară "Ion Mincu" ISBN 978-606-638-049-2
- [75] Sârbu Cătălin, Pascariu Gabriel, 2008, *Preocupări recente în planificarea spațială – Spre confluența tendințelor europene cu prioritățile naționale*, București, Editura Universitară "Ion Mincu"

- [76] Sârbu Cătălin, 2006, *Locuirea în România: O abordare-cadru*, Editura Universitară "Ion Mincu", ISBN-973-7999-47-9
- [77] Sârbu, Cătălin, 1997, *Some Objectives of sustainable development concerning the human habitat at the periphery of the town*, publicat în volumul lucrărilor celui de-al XXV-lea Congres IAHS (World Housing Congress)
- [78] Sârbu, Cătălin, *Aspecte privind problematica periferiei orașelor*, în Arhitect-Design nr.7/1997
- [79] Sârbu, Cătălin, 1998, *Unele obiective ale dezvoltării durabile privind locuirea la periferia orașelor* în Arhitect-Design nr.9-10.
- [80] Sârbu, Cătălin, 1995-1996, *Studiul privind influențe ale rețelei de localități asupra zonelor periurbane și a teritoriilor de influență ale orașelor*, PRODOMUS S.A.– nepublicat
- [81] Sârbu Cătălin, *Brăila-Galați un sistem urban aparte* în Revista "Urbanismul – serie nouă", nr. 12-13/2012
- [82] Sârbu Cătălin, 2012, *Arii metropolitane în România – Premise privind inserția în teritoriul național și european (Metropolitan areas in Romania – prerequisite for an inclusion in the national and European territory)*, în volumul „Viata și activitățile în marile aglomerări urbane. București, prezent și viitor”, publicat în volumul *Lucrărilor ediției a VII-a a conferinței anuale: Zilele Academice ale A.S.T.R. – Academia de Științe Tehnice din România*, Editura AGIR, București, ISSN 2066-6586, pag. 151-159
- [83] Sârbu, Cătălin, *Premise ale mobilității în teritoriul sistemelor urbane - Două cazuri din România*, Buletinul AGIR nr.2/2014. ISSN-L 1224-7928, BDI: INDEX COPERNICUS INTERNATIONAL, ACADEMIC KEYS, Get CITED,
- [84] Sârbu Cătălin, 2010, *Cercetarea teritorială europeană în sprijinul fundamentării politicilor publice - Contribuția cercetării științifice la îmbunătățirea procesului decizional din domeniul dezvoltării teritoriale - Punct de vedere asupra cercetării științifice în domeniul urbanismului și amenajării teritoriului și procesele decizionale din România*, Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" București.
- [85] Sârbu Cătălin, 2014, *Expansiune urbană, dinamică teritorială*, Revista "Urbanismul – serie nouă", nr. 16-17/2014
- [86] Sitte, Camillo; 1992, *Arta construirii orașelor* – București, Ed. Tehnică
- [87] Soare Ionica, 2004, *Spațiul dunărean fluvio-maritim. Studiu de geografie umană și economică*, Editura N'Ergo, Galați.
- [88] Stan Angelica; 2009, *Peisajul periferiilor urbane – revitalizare peisageră a zonelor periferice*, București, Editura Universitară "Ion Mincu"
- [89] Stoiu V. – coordonator, 1980, *Brăila. Monografie*, Editura Sport-Turism, București
- [90] Veluda, Liviu, 2011, *Târguri și ulițe comerciale în Bucureștiul de altădată*, în volumul *Spațiu urban - Spațiu arhitectural - Spațiul interior*, Coordonator Ana-Maria Dabija. Editura Universitară "Ion Mincu", ISBN 978-606-638-003-4
- [91] Veluda, Liviu, Bunea Andreea, 2012, *Brăila – Development opportunities and the macroterritorial context*, în vol. *Development opportunities for areals related to Danube River and Danube Delta*, coordinators Sârbu Cătălin, Popa Andreea, Editura Universitară "Ion Mincu" ISBN 978-606-638-049-2
- [92] Virilio, Paul, 2001, *Spațiul critic*, Ideea Design&Print

- [93] Vlădineanu, Angheluță, 1999, *Dezvoltarea Durabilă, Vol.1 și 2*, București, Editura Universității
- *** [94] Academia Română – Institutul de Geografie, (responsabil de temă Ioan Ianoș), *Elemente economico-sociale relevante pentru delimitarea zonei periurbane București*, București 1995
- *** [95] Academia Română, Institutul de Lingvistică “Iorgu Iordan – Al. Rosetti”, DEX – Dicționarul Explicativ al Limbii Române, 2009, Ed, a-II-a revizuită, București, Ed. Univers Enciclopedic Gold
- *** [96] Administrația Națională de Meteorologie, Clima României, Editura Academiei (2008),
- *** [97] Conferința Națională a Urbaniștilor, 2008, Publicație editată de Ministerul Lucrărilor Publice și Locuinței
- *** [98] Geografia României, volumul V, Editura Academiei Române, București, 2005
- *** [99] Lista monumentelor istorice (județele Brăila, Galați și Tulcea), Institutul Național al Monumentelor Istorice, Ministerul Culturii și Cultelor (2004)
- *** [100] le Petit Larousse illustre 1992 (1991), Larousse, Paris
- *** [101] *The American Heritage College Dictionary*, Third Edition (1993), Houghton Mifflin Company, Boston-New York
- *** [102] World Resources – a guide to the global environment – The Urban Environment, 1996-1997, Oxford University Press

a.2.3. Studii, teze de doctorat, cursuri

- [1] Andronache I., 2008, *Dinamica mediului geografic în Balta Brăilei*, Universitatea din București, Facultatea de Geografie, Teză de Doctorat
- [2] Buhociu, Florin, 2011, *Studiu economic de cercetare privind oportunitatea construirii zonei metropolitane – Identificarea și analizarea fluxurilor biunivoce de interacțiune între municipiul Galați și zona sa de influență din rural, în vederea formulării de variante privind dezvoltarea zonei respective*, Galați, Universitatea Dunărea de Jos.
- [3] Cristea, Doina; 1980, *Elemente de mediu în sistematizare*, București, Editura U.A.U.I.M.
- [4] Filipeanu Angela (Atelier de urbanism “Urbis 90”) 1994, *Studiu privind probleme ale dezvoltării urbane în teritoriu – cazul Zonelor Periurbane ale orașelor mari*.
- [5] Filipeanu, Angela – *Peisagistică – note de curs*
- [6] Filipeanu, Angela – *Analiză morfo-tipologică urbană*, Note de curs
- [7] Ianăși Liviu, 2012, *Practici în planificarea urbană orașele mari din România în contextul integrării europene – Studiu de caz Oradea*, Universitatea de Arhitectură și Urbanism “Ion Mincu” București, Teză de Doctorat, Coordonator științific prof.dr.arh. Sandu Alexandru
- [8] Sandu Alexandru, 1980, *“Teoria structurilor urbane”*, București, Editura U.A.U.I.M.,
- [9] Stan Angelica; 2006, *Peisajul periferiilor urbane – revitalizare peisageră a zonelor periferice*, Universitatea de Arhitectură și Urbanism “Ion Mincu” București, Teză de Doctorat, Coordonator științific prof.dr.arh. Filipeanu Angela

a.2.4. Documente, strategii, programe

- *** [1] Agenția pentru Dezvoltare Regională a Regiunii de Dezvoltare Sud-Est, Masterplan Regional de Dezvoltare pentru Regiunea Sud-Est 2010 – 2020, octombrie 2010.
- *** [2] Agenția pentru Dezvoltare Regională a Regiunii de Dezvoltare Sud-Est, Portofoliu de Proiecte Prioritare pentru Regiunea Sud-Est 2010 – 2020, octombrie 2010.
- *** [3] Agenda teritorială a Uniunii Europene - Reuniunea Informală a Miniștrilor Europeni Responsabili cu Dezvoltarea Urbană și Coeziunea Teritorială, Leipzig, 24-25 mai 2007
- *** [4] Agenția de Plăți pentru Dezvoltare Rurală și Pescuit - Ghidul solicitantului „Implementarea proiectelor de cooperare”. Măsura 421 - Agenția de Plăți pentru Dezvoltare Rurală și Pescuit
- *** [5] Anuarul statistic al județului Suceava 2012, Institutul Național de Statistică București, Direcția Județeană de Statistică Suceava
- *** [6] Cadrul național strategic de dezvoltare teritorială a României, Anca Ileana Ginavar
- *** [7] Carta europeană a amenajării teritoriului - CEMAT - Torremolinos 1983
- *** [8] Carta de la Leipzig pentru orașe europene durabile - Adoptată cu ocazia reuniunii ministeriale informale privind dezvoltarea urbană și coeziunea teritorială de la Leipzig, din 24 și 25 mai 2000
- *** [9] Carta Urbanismului european, aprobată de Adunarea Generală, Barcelona 22 aprilie 2013, Biblioteca Urbanismul, serie nouă, București 2014
- *** [10] Cartea verde privind coeziunea teritorială – Comunicare din partea Comisiei Europene, 2008
- *** [11] Competitivitatea la nivelul regiunilor de dezvoltare – 2011, Institutul Român de Cercetări Economico - Sociale și Sondaje – IRECSO
- *** [12] Comunicat de presă al Comisiei Europene IP/10/1288 din 06/10/2010 „Uniunea inovării” - modul în care în Europa ideile pot deveni locuri de muncă, creștere economică și progres social
- *** [13] Conferința Coeziune teritorială și competitivitate în contextul Strategiei Europa 2020 - Contribuții naționale la dezbaterile europene privind conceptul de coeziune teritorială, București, 15 decembrie 2011
- *** [14] Convenția Europeană a Peisajului, octombrie 2000
- *** [15] Declarația miniștrilor responsabili cu domeniul locuirii Marsilia, 24 noiembrie 2008
- *** [16] Declarația privind Dezvoltarea Durabilă (ONU, Johannesburg, august 2002)
- *** [17] Declarația de la Rio și Agenda 21 - ONU, Rio de Janeiro, iunie 1992
- *** [18] Declarația miniștrilor adoptată în cadrul Reuniunii Ministeriale privind Așezările Umane, Geneva, septembrie 2000
- *** [19] Declarația de la Istanbul, ONU, Istanbul, iunie 1996
- *** [20] Definirea Strategiei de dezvoltare teritorială a României – 2030 _ INCD Urbanproiect și U.A.U.I.M. – C.C.P.E.C., 2006-2009

- *** [21] Direcția Generală Strategii și Politici pentru Coeziune Teritorială, INCD Urbanproiect București, "Conceptul Strategic de Dezvoltare Teritorială România 2030 (CSDTR)", octombrie 2008
- *** [22] Directivele și Recomandările Consiliului Europei în domeniu (cooperare transfrontalieră, autonomie regională, Convenția Europeană a Peisajului, Carta Europeană a Zonelor Rurale)
- *** [23] Europa 2020 - O strategie pentru creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii, Bruxelles, martie 2010
- *** [24] Eurostat regional yearbook 2012, Publications Office of the European Union, 2012
- *** [25] ESPON - Proiect 1.1.1. - Rolul, situația specifică și potențialul ariilor urbane ca noduri într-o dezvoltare policentrică (Potentials for polycentric development in Europe, Final report), 2004 – 2005, EU Commision
- *** [26] ESPON- Proiect 1.1.2. - Relațiile urban-rural în Europa
- *** [27] ESPON 1.2.1. Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion, Project report, 2004
- *** [28] ESPON action 1.1.3 Particular effects of enlargement of the EU and beyond on the polycentric spatial tissue with special attention on discontinuities and barriers, 2005
- *** [29] European sustainable cities, Expert Group on the Urban Environment, European Commission, 1996, Brussels.
- *** [30] European Commission: Measuring progress towards a more sustainable Europe - Statistical books 2007- monitoring report of the EU sustainable development strategy, 2007
- *** [31] FOCI – Future Orientation for Cities, ESPON Project, Uniunea Europeană 2010
- *** [32] Guvernul României, "Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României, Orizonturi 2013-2020-2030", București, 2008
- *** [33] Guvernul României, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, "Programul Operațional Sectorial Transport (POST) 2007 – 2013", București, ianuarie 2006
- *** [34] Guvernul României – Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Locuințelor (2008) *Conceptul Strategic de Dezvoltare Teritorială România 2030*, MDLPL, București
- *** [35] Metodologia privind planificarea dezvoltării regionale 2014-2020, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, 2011
- *** [36] Ministerul Educației și Cercetării, Planul Național pentru Cercetare-Dezvoltare și Inovare – Programul AMTRANS – Subprogramul Amenajarea teritoriului și Urbanism, *Model conceptual și metodologic pentru stabilirea sistemului de relații în domeniul planificării strategice regionale în România din perspectiva dezvoltării durabile a zonelor funcționale/metropolitane și a aglomerațiilor urbane*, 2004, Coordonator proiect INCD URBANPROIECT, parteneri Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, SC PRODOMUS SA, IHS România, SC URBANA SA, volum 4 – Ghid de termeni de specialitate.

- *** [37] Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței și Consiliul Județean Tulcea (2002) *metodologie pentru aplicarea legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul*, reglementare tehnică, redactarea a-2-a
- *** [38] Noua strategie europeană pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă (Europa 2020): obiective, instrumente de monitorizare a implementării, resurse instituționale, recomandări de implementare - Prof. Univ. Ene Dinga (coordonator), Camelia Băltărețu, Prof. Univ. Gabriela Prelipcean, Institutul European din România, București, 2010
- *** [39] Organisation for Economic Co-operation and Development (1997), *Better Understanding Our Cities. The Role of Urban Indicators*, OECD, Paris
- *** [40] Organizația Națiunilor Unite - Centrul pentru Așezări Umane, *An Urbanizing World - Global Report on Human Settlements 1996*, Oxford University Press, New York, Nairobi
- *** [41] Planul național de cercetare-dezvoltare și inovare II, pentru perioada 2007 – 2013
- *** [42] Programul Național de Dezvoltare Rurală 2007 - 2013 - versiunea martie 2012
- *** [43] Principiile directoare pentru dezvoltarea teritorială durabilă a continentului european - CEMAT - Hanovra 2000
- *** [44] Programul AMTRANS, 2002, Faza 1, volumul 1/2 „Definirea zonelor urbane purtătoare de dezvoltare în teritoriu ca factor de anticipare și stimulare ridicării calității vieții urbane prin restructurarea economică sectorială”. Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, Institutul de Geografie București, Urban Design București (Coordonator program Cristea Doina)
- *** [45] PRAO 2009-2011 – Planul Regional de Acțiune pentru Ocupare și Incluziune socială, Regiunea de Sud-Est (2009)
- *** [46] Raport privind starea mediului în județul Galați (2008),
- *** [47] Raport anual privind starea factorilor de mediu în județul Brăila (2009),
- *** [48] Raportul „Locuința și politica regională” - inițiat de euro-deputatul italian Alfonso Andria, aprobat de Parlamentul European în 10 mai 2007
- *** [49] Regulamentul Parcului Natural Balta Mică a Brăilei, anexa 1 din PATJ Brăila (2008)
- *** [50] Report from the Commission to the European Parliament and the Council - Seventh progress report on economic, social and territorial cohesion, 2011
- *** [51] Schema de Dezvoltare a Spațiului Comunitar (SDEC) - Dezvoltarea spațială echilibrată și durabilă a teritoriului Uniunii Europene - Postdam 1999
- *** [52] Strategia Guvernamentală pentru dezvoltarea sectorului întreprinderilor mici și mijlocii 2009-2013
- *** [53] Strategia națională în domeniul cercetării-dezvoltării și inovării pentru perioada 2007 – 2013
- *** [54] Strategia de dezvoltare a Județului Galați, 2010
- *** [55] Strategia de dezvoltare a municipiului Brăila 2008-2013, Primăria Brăila
- *** [56] Strategia de dezvoltare durabilă a Județului Brăila 2010-2015, Consiliul județean Brăila (2010)
- *** [57] Strategia de dezvoltare a Județului Galați, Consiliul județean Galați (2010)

- *** [58] Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013-2020-2030, Guvernul României, Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile, PNUD, București, 2008
- *** [59] The ESPON 2013 Programme, (2010) *New Evidence on Smart, Sustainable and Inclusive Territories*, ESPON Coordination Unit, Luxemburg
- *** [60] The EU Strategy for the Danube Region - Version of 18 June

a.2.5. Documentații de amenajarea teritoriului și urbanism

- [1] Cristea, D., Sandu, A. M., Rădulescu, M. (2005), *Metodologie de reconfigurare a bazei spațiale ale planurilor de amenajare a teritoriului în vederea integrării în Uniunea Europeană. Partea I: Mutații produse de abordarea strategică asupra configurației spațiale la scara teritoriului European, regional și infra-regional. Partea a II-a: Corelații între politicile de dezvoltare spațială durabilă și structura spațială aferentă la scară regională și infra-regională*. București: Editura Universitară „Ion Mincu”.
- [2] Cristea, D., Sandu, A. M., Rădulescu, M. (2006), *Metodologie de reconfigurare a bazei spațiale ale planurilor de amenajare a teritoriului în vederea integrării în Uniunea Europeană. Situarea problematicii amenajării teritoriului din România în raport cu principiile, strategiile și politicile de dezvoltare spațială din țările Uniunii Europene*. București: Editura Universitară „Ion Mincu”.
- [3] *Plan de Amenajare a Teritoriului Riveran Dunării*, INCD Urbanproiect 2000
- [4] *Plan de amenajare a teritoriului periurban al Municipiului Sibiu*, INCD Urbanproiect 2005-2007
- [5] *Plan de amenajare a teritoriului periurban al Municipiului Târgu-Mureș*, INCD UrbanProiect, 2006-2008
- [6] *Plan de amenajare a teritoriului periurban al Municipiului București*, INCD-Urbanproiect 2001-2003
- [7] *Plan de amenajare a teritoriului zonal - zona aglomerației urbane și zona metropolitană ale Municipiului București*, INCD Urbanproiect, 2007
- [8] *Planul de amenajare a teritoriului județean Galați* – PATJ Galați, INCD Urbanroiect, 2012
- [9] *Planul de amenajare a teritoriului județean Brăila* – PATJ Brăila, INCD Urbanroiect, 2011
- [10] *Plan de amenajare a teritoriului zonal interjudețean Brăila - Galați - Tulcea. Pod peste Dunăre la Brăila implicații în teritoriul celor trei județe*, INCD Urbanproiect, 2008
- [11] *PATZ Zona Metropolitană Brașov*, U.U.A.I.M. – C.C.P.E.C., 2008
- [12] *Planul de amenajare a teritoriului zonal – Zona periurbană Brăila*, U.U.A.I.M. – C.C.P.E.C., 2010 -2011
- [13] *Zona Metropolitană Brașov – Plan P.A.T.J. și studiu urbanism*, U.U.A.I.M. – C.C.P.E.C., 2007
- [14] *Actualizare Plan de Amenajarea Teritoriului Județean Botoșani* - UAUIM-CCPEC, București, împreună cu, Universitatea București – CICADIT, SC. Quattro Design S.R.L. – București, SC. Urbatech S.R.L. – Iași, UAIC - Facultatea de Geografie, Iași, 2010;

- [15] *Reactualizarea Planului Urbanistic General al Municipiului Suceava - Studiu de fundamentare cu caracter analitic – Studiu privind relațiile periurbane ale municipiului Suceava* - Asocierea: S.C. Urban Team S.R.L. București - lider de asociere și S.C. Arhitectura Grafică Design S.R.L. Suceava – asociat, 2010
- [16] *Actualizare Plan de Amenajare a Teritoriului Județului Timiș*, Asocierea Urban Team&Velplan Design, 2011 – 2013

Studiile și proiectele elaborate de către Facultatea de Urbanism pentru teritoriul Brașovului au fost:

- [17] *Plan de Amenajare a Teritoriului Județean Brașov* (șef proiect prof. dr. arh. Peter Derer, 2002)
- [18] *Secțiunea Protecția Mediului - P.A.T.J. Brașov* (șef proiect conf. dr. arh. Cătălin Sârbu, 2005)
- [19] *Secțiunea Zone Istorice Protejate - P.A.T.J. Brașov* (șef proiect prof. dr. arh. Florin Machedon, 2005)
- [20] *Zona metropolitană Brașov - PATJ și studiu urbanism* (șef proiect conf. dr. arh. Cătălin Sârbu, 2007)
- [21] *Plan Urbanistic General Brașov* (șef proiect faza 1: prof. dr. arh. Mihai Coheci/ șef proiect fazele 2, 3, 4: conf. dr. arh. Cătălin Sârbu, 2011)

a.2.6. Surse WEB

- [1] <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> - Comisia de Statistică a Uniunii Europene – EUROSTAT;
- [2] <http://www.adrvest.ro/> - Agenția pentru Dezvoltare Regională Vest;
- [3] <http://www.regiuneavest.ro/> - Regiunea Vest;
- [4] <http://www.mdrt.ro/> - Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice – MDRAP;
- [5] <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0463:FIN:RO:PDF> - Al optulea raport intermediar privind coeziunea economică, socială și teritorială - Dimensiunea regională și urbană a crizei;
- [6] <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0776:FIN:RO:PDF> - Al șaptelea raport intermediar privind coeziunea economică, socială și teritorială;
- [7] http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion5/pdf/5scr_ro.pdf - Al cincilea raport privind coeziunea economică, socială și teritorială;
- [8] http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion5/pdf/conclu_5scr_part1_ro.pdf - Concluziile celui de-al cincilea raport privind coeziunea economică, socială și teritorială: viitorul politicii de coeziune;
- [9] http://www.mdrl.ro/documente/transparenta/consultari/coeziune_teritoriala/carta_verde.pdf - Cartea verde privind coeziunea teritorială - Transformarea diversității teritoriale într-un avantaj;
- [10] http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/iti_ro.pdf -

Politica de coeziune 2014-2020, Investiții teritoriale integrate;

[11] <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:RO:PDF> - Europa 2020;

[12] <http://www.mae.ro> - Ministerul Afacerilor Externe – MAE;

[13] http://www.fonduri-ue.ro/res/filepicker_users/cd25a597fd-62/Documente_Suport/Studii/1_Studii_POR/10_Romania_si_strategia_ue_2020.pdf - România și Strategia Europa 2020 Reforme naționale pentru creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii la orizontul anului 2020;

[14] http://www.mae.ro/sites/default/files/file/Europa2021/PNR_2011_2013.pdf - Programul Național de Reformă (2011 – 2013);

[15] http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/nd/cp2013_romania_ro.pdf - Programul de convergență pentru perioada 2013 – 2016;

[16] http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/consultation/terco/paper_terco_ro.pdf - Cartea verde privind coeziunea teritorială;

[17] http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/pdf/partnership/ro_position_paper_ro.pdf - Poziția serviciilor Comisiei cu privire la dezvoltarea unui Acord de parteneriat și a unor programe în România în perioada 2014-2020;

[18] http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/regulation/pdf/2014/proposals/regulation2014_leaflet_ro.pdf - Politica de coeziune 2014–2020 – Investiții în creștere economică și ocuparea forței de muncă;

[19] http://www.mai.gov.ro/Home/Documente/pdf/MEMO2014_20202260LO.pdf - MEMORANDUM - Aprobarea acțiunilor și documentelor privind pregătirea accesării și implementării fondurilor europene în perioada 2014-2020;

[20] <http://ec.europa.eu/budget/library/biblio/publications/2011/mff2011/KV3112884RON-web.pdf> - Propunerea Comisiei Europene privind cadrul financiar multianual 2014- 2020;

[21] <http://www.consilium.europa.eu/special-reports/mff/summary-of-the-european-council-agreement?lang=ro> - Negocierile privind cadrul financiar multianual al UE (CFM);

[22] http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/ags2013_ro.pdf - Analiza anuală a creșterii pentru 2013;

[23] http://www.fonduri-structurale.ro/Document_Files/fs2014-2020/00010115/jiymu_propunere_reg_%201083_ro.pdf - Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, care fac obiectul cadrului strategic comun, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006;

[24] http://www.mdrt.ro/userfiles/espon/dimensiune_teritoriala/gl3/02.pdf - 44.

Instrumente de dezvoltare teritorială - Etape de identificare a ITI (investiții teritoriale integrate) și exemple posibile;

- [25] http://www.e-transport.ro/AEROPORT_LA_BRAILA_UN_PROIECT_FANTEZIST-i105-news7889-p82.html
- [26] <http://www.mdrt.ro/>
- [27] <http://www.cjbraila.ro>
- [28] <http://www.primariabraila.ro>
- [29] <http://www.adrse.ro/DezvoltareRegionala/PoliUrbani.aspx> Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Est
- [30] <http://www.zmo.ro/ro/index.php/proiecte/proiecte-in-curs-de-implementare/85-policentric-parteneriate-strategice-pentru-dezvoltarea-policentrica-a-romaniei> Zona metropolitană Oradea
- [31] http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/regulation/pdf/2014/proposals/regulation2014_leaflet_ro.pdf - Politica de coeziune 2014–2020 – Investiții în creștere economică și ocuparea forței de muncă;