

În locul zonei metropolitane, Bucureștiul are o zonă crepusculară



Perioada crizei a dat naștere unor vaste cartiere rezidențiale în localitățile de la periferia Bucureștiului, fenomen alimentat de creditarea prin programul Prima Casă. În condițiile în care prețurile locuințelor din București au evoluat pe un trend ascendent în ultimii ani, "exilații financiar" (cei care nu își permit să locuiască în București) vor continua să alimenteze cererea pentru localitățile mai ieftine de la marginea Capitalei.

Bucureștiul a fost caracterizat de-a lungul timpului de o extindere haotică, prin așa-zisele mahalale, reprezentând de fapt cartierele mărginașe, construite în mod nedirijat și cu o infrastructură precară.

Istoria riscă să se repete și în secolul XXI, în condițiile în care extinderea infrastructurii și

planificarea urbană nu țin pasul cu dezvoltarea imobiliară, alimentată de o cerere reală pentru locuințe noi.

În ultimii 10-20 de ani unele localități au ajuns să fie practic alipite Bucureștiului, de exemplu Bragadiru, Chiajna, Popești-Leordeni, Voluntari etc.

De altfel, acestea au fost printre puținele localități din țară în care populația a crescut între 2002 și 2011 și încă nu cu puțin, ci cu marje de la 40% la 90%. În ansamblu, populația județului Ilfov s-a mărit cu circa 30% în intervalul amintit, conform datelor oficiale de la recensământ.

Imaginile din satelit ilustrează, după caz, densitatea foarte mare a spațiului construit, amestecul de locuințe individuale și blocuri,

absența spațiilor verzi între clădiri, subdimensionarea sau construirea haotică a rețelei stradale, apariția unor nuclee de clădiri izolate de restul localității.

În cele din urmă se ajunge la cartiere (sau localități-cartiere ale Bucureștiului) în care calitatea vieții nu crește, ci chiar se deteriorează în timp, pe măsură ce sporește densitatea clădirilor și a locuitorilor, dar și presiunea asupra infrastructurii și a spațiilor comunitare.

Am considerat oportun să le cerem opinia unora dintre cei mai experimentați urbaniști în privința sustenabilității acestei dezvoltări, aspectelor bune, dar și a neajunsurilor. Redăm în cele de mai jos punctele de vedere formulate de arh. Sorin Gabrea și prof. dr. arh. Constantin Enache.

"Prima Casă" a contribuit în mare măsură la configurarea unor proiecte slabe calitativ

arh. Sorin Gabrea, director general al biroului de proiectare Western Outdoor

Pentru mult timp, evoluția orașului București a fost condiționată de relații politice precare, într-un teritoriu extins, care, în fapt, așa cum s-a dovedit în timp, ar fi trebuit să funcționeze sincron.

Totul a pornit din aprilie 1996, când, înaintea alegerilor

generale, a fost luată decizia separării administrative a Sectorului Agricol Ilfov, de București. Capitala a devenit, astfel, probabil, singurul oraș din lume care nu administrează teritoriul metropolitan, spațiu necesar funcționării și dezvoltării urbane complexe.

Într-o primă etapă, între București și localitățile limitrofe, a existat un mare decalaj de dezvoltare urbană. Treptat, într-o oarecare măsură, acest decalaj s-a atenuat, noul județ Ilfov înregistrând, în ansamblu, cel mai mare ritm de dezvoltare economică din

țară, după Capitală. Evoluțiile favorabile din Ilfov s-au realizat, în fapt, pe seama dezvoltării Bucureștiului, care, așa cum era de așteptat, avea nevoie de resurse – teren și populație, pentru a putea evolua în noua paradigmă, creată după 1990.

În continuare, în București și în teritoriul metropolitan s-au manifestat, cu intensitate ce a crescut în timp, fenomene contradictorii și divergente, pricinuite de probleme tehnice – cadastru, regim al proprietății, dar, mai cu seamă, de incompetența și imaturitatea administrației publice locale. Autonomia locală, prost înțeleasă, a avut drept consecință imposibilitatea realizării oricărui proiecte care presupuneau formule asociative, în primul rând în planul serviciilor publice și care, în cele din urmă, au condus chiar la compromiterea unor programe de dezvoltare locală – infrastructura pentru transport, echipamentele publice, infrastructura edilitară.

În București s-a manifestat cu putere, o tendință centrifugă, de migrare a populației, din marile cartiere de blocuri, către locuințe individuale, amplasate pe loturi, care au consumat terenuri libere periferice sau terenuri libere din perimetrul administrativ ale localităților din prima linie, direct învecinate cu Capitala.

În localitățile învecinate, cu precădere pe arcul nordic al Capitalei, primele terenuri ocupate au fost cele apropiate de București. În timp, teritoriul liber dintre București și prima centură de localități a fost ocupat cu zone rezidențiale cu densitate redusă, lipsite de echipare edilitară și fără acces la echipamentele publice, în primul rând grădinițe și școli. Calitatea serviciilor publice în

aceste zone este foarte slabă, cu severe consecințe asupra calității mediului. Rezidenții, în lipsa transportului public, aglomerează rețeaua stradală, oricum subdimensionată în aceste zone, dar și în București.

În fapt, în teritoriu au apărut noi zone rezidențiale, un soi nou de cartiere dezlănate, neomogene și dezorganizate, extensii ale periferiei Bucureștiului, care sunt lipsite de servicii publice de calitate. “Marele București”, creat astfel prin dezvoltarea anarhică și necontrolată a localităților din Ilfov, ilustrează, în fapt, limita capacității guvernării locale, incapabilă să înțeleagă și să organizeze fenomenul.

După primul val, în care au fost realizate, cu precădere, locuințe individuale, de mari dimensiuni, amplasate pe loturi, odată cu stabilizarea pieței imobiliare de după perioada crizei economice din 2008 – 2010, au apărut, în diverse formule, cartiere de blocuri, cu apartamente subdimensionate, în afara prevederilor legale, proiecte promovate de către antreprenori/promotori isteți.

Aceste proiecte au fost dimensionate în raport cu puterea de cumpărare de moment a populației. În condițiile în care, în România și în București, proprietatea asupra locuinței este prevalentă (peste 95% dintre locuințe sunt proprietate personală a celor care le și ocupă), iar stocul de apartamente închiriate este nesemnificativ, achiziția unui apartament face



Popești Leordeni

parte din parcursul obligatoriu în viață, componentă solidă a comportamentului social indigen. Politica Statului român, care a subvenționat prin programul “Prima Casă” construcția de locuințe, a contribuit în cea mai mare măsură la configurarea unor proiecte cu apartamente de foarte mici dimensiuni, fără dotare și echipare corespunzătoare. În cadrul acestor ansambluri rezidențiale sunt puse în vânzare apartamente cu dormitoare de 6 metri pătrați și cu camera de zi de 11 metri pătrați, în care bucătăria este plasată pe balconul camerei de zi. Totodată, au fost inventați noi termeni, precum parter 1 (în fapt demisol) și 2, mansardă 1 și 2 etc. Noțiunea de locuință a căpătat diverse interpretări, cu mult în afara oricărui norme legale, tehnice sau sanitare: calitatea construcțiilor este la nivelul cel mai scăzut; parcare ocupă tot spațiul liber dintre blocuri; nu există spații verzi, spațiul public sau comunitar se rezumă la căile de acces și la terenul ocupat de parcare aferentă blocurilor cu apartamente; instalațiile edilitare sunt subdimensionate; nu se asigură transport public. Având în vedere cantitatea mare de locuințe de acest tip, care sunt puse în vânzare în București și în localități din vecinătate, considerăm că, în viitorul apropiat, vor apărea probleme sociale complexe.

Calitatea vieții în aceste zone, profund afectată de calitatea locuirii, este cu mult sub nivelul general acceptat. Noile zone rezidențiale, similare cartierelor recunoscute în București drept zone sărace, în care infrafracționalitatea și problemele sanitare ating niveluri deosebite (de exemplu Zăbrăuți, Ferentari), tind să afecteze teritorii noi din oraș, în periferie, iar mai nou în zone relativ centrale. Cartierele sărace, nefuncționale, cu multiple probleme sociale, cu randament economic slab, vor deveni, în câțiva ani, “zone negre” pe harta Capitalei. Având în vedere faptul că locuințe de mici dimensiuni vor fi ocupate de populație cu resurse materiale limitate, proprietarii ai apartamentelor, orice intervenție a autorității publice, acum sau în viitor, devine mult mai complicată decât în cazul cartierelor de locuințe sociale aflate în proprietate publică. În lipsa unei politici concrete a administrației publice centrale și locale, în lipsa unei cooperări înțelepte între București și localități din județul Ilfov, asistăm la dezvoltarea unei probleme pentru care, peste câțiva ani, vor fi consumate mult mai multe resurse pentru a o rezolva.



Popești Leordeni

Dezvoltarea zonei metropolitane București a fost lăsată la voia întâmplării

prof. dr. arh. Constantin Enache



Popești Leordeni - zona stației de metrou - 2012



Popești Leordeni - zona stației de metrou - 2017

Creșterea Bucureștiului către rangul de metropolă este un lucru bun. Zonele de înaltă productivitate ale lumii sunt marile aglomerații urbane, iar România trebuie să-și păstreze și această șansă, încurajând sporirea orașului ca număr de locuitori, suprafață, fond construit, diversificare a serviciilor. În metropole se adună "creierele" lumii, cele care produc în final bunăstare.

Rău este că, din păcate,

dezvoltarea zonei metropolitane București a fost lăsată la voia întâmplării, socotindu-se, probabil, că economia de piață conține în sine soluția succesului. Ministerul Dezvoltării a neglijat misiunea ce-i revenea în armonizarea dezvoltării teritoriului pentru zona metropolitană București.

Nu a existat un plan coordonator nici măcar între Municipiul București și Județul Ilfov. Fiecare dintre acestea și-a făcut propriile

reguli de dezvoltare. Bucureștiul a exportat către margini funcțiunile deranjante: gropile de gunoi mai mult sau mai puțin ecologice, stațiile de sortare a deșeurilor etc., autoritățile din comunele alăturate percepându-l mai degrabă ca o vecinătate de care trebuie să se apere.

Au fost negate inclusiv planurile de dezvoltare elaborate înainte de 1989 și care presupuneau corelarea unor lucrări de infrastructură majoră privind legătura Bucureștiului cu teritoriul, de exemplu canalul Dunăre-București, prelungirea bulevardului Constantin Brâncoveanu spre sud, culoar principal pentru legarea Capitalei prin autostradă cu sudul țării. Lipsită de un plan coordonator, zona metropolitană București este rezultatul întâmplării și al ocaziilor (oportunităților) folosite de dezvoltatorii imobiliari în căutarea profitului și care până la criza din anii 2008-2011 au "beneficiat" de finanțări generoase acordate cu prea multă ușurință. Mulți investitori au ales localitățile care mărginesc Bucureștiul profitând de o serie de factori:

- suprafețe mari de terenuri libere cu un preț scăzut, preț reflectat în valoarea finală a investiției;
- o crescută rapiditate în eliberarea documentelor pentru autorizarea construcțiilor;
- o mai mare disponibilitate a autorităților locale pentru colaborare și un interes evident pentru atragerea investitorilor, manifestat și în mai puțină exigență

față de aceștia;

- o populație mai puțin pretențioasă în alegerea locuinței în funcție de calitatea spațiului public și atentă mai cu seamă la prețul apartamentelor;
- existența unor locuri de muncă în marile platforme industriale și de depozitare instalate în afara șoselei de centură;
- lipsa unei legislații care să stabilească obligații ferme din partea dezvoltatorilor pentru echiparea cu infrastructură și dotări de utilitate publică.

În același timp, deși Bucureștiul are în interiorul teritoriului administrativ suprafețe mari de terenuri libere sau liberabile prin încetarea sau relocarea activităților din platformele industriale, s-a arătat în mod natural sau prin instituțiile sale indiferent în ceea ce privește construirea unui cadru predictibil pentru realizarea unei investiții și cu o exigență crescută, dublată de birocrație, care întârzie nefiresc de mult procesul de autorizare. În plus, situația juridică a multor terenuri este incertă, iar prețul acestora a crescut uneori nestăpânit de mult.

La rândul lor, guvernele care s-au perindat s-au arătat puțin dispuse să sprijine Capitala. Poate de aici și lipsa de interes în constituirea și coordonarea zonei metropolitane București, în proiecte de infrastructură care să limpezească rețeaua de cale ferată regională, extinderea rețelei de metrou, modernizarea Șoselei de Centură etc. ■



Bragadiru - spre Șos. Alexandriei



Voluntari - Pipera