

Opinie

Nr.01/2015

Care ar trebui să fie prioritățile
pentru o nouă conducere a
Primăriei Municipiului București



Centrul pentru Dezvoltare Urbană și Teritorială

Alexandru F. Ghiță *
Director CDUT
12/2015

Introducere

Ceea ce urmează reprezintă un exercițiu de gândire individuală a ceea ce reprezintă direcțiile de dezvoltare majore ale Municipiului București, direcții care trebuie abordate, în opinia mea, în mod obligatoriu. Acestea nu sunt un meniu de intervenție, pentru că nu se poate alege între ele, ci reprezintă perspectiva unei abordări integrate și coordonate a tuturor componentelor de dezvoltare urbană care necesită acest lucru. Această listă de direcții nu este exhaustivă, reprezintă doar baza de plecare pentru redresarea dezvoltării urbane în Municipiul București. Scopul acestui text nu este acela de a critica greșelile celor de dinainte, ci de a construi o perspectivă prin care greșelile să fie îndreptate, iar potențialul urban să fie maximizat.

Viitorul peri-urbanizării

Bucureștiul și în special periferia acestuia s-a dezvoltat haotic, pe de o parte datorită speculațiilor imobiliare, pe de alta datorită vidului legislativ în domeniul urbanismului și amenajării teritoriului din perioada anilor '90.

De asemenea în prezent nu ne mai putem referi la București fără să îi atribuim, măcar într-un colț ascuns al minții, și o mare parte a Județului Ilfov, acesta din urmă devenind o zonă preferată pentru dezvoltarea de proiecte imobiliare rezidențiale. Acest lucru îl facem pe bună dreptate, întrucât cel puțin în anumite zone distanțele nu mai reprezintă o problemă. Un prieten de-al meu care a făcut o perioadă naveta Ploiești-București denumea în glumă Ploieștiul: „New-Jersey-ul Bucureștiului”.

Problemele legate de urbanizarea fostei periferii rurale sunt complexe, dar în general pleacă de la câteva lucruri:

- (1) aglomerarea forței de muncă bucureștene în peri-urban, fapt care creează aglomerări pe rutele de navetă;

- (2) motorizarea excesivă a populației din cauza unei infrastructuri peri-urbane insuficient dezvoltată și dependenței de mașina proprie;
- (3) infrastructura tehnico-edilitară, educațională, culturală slab dezvoltată care în timp scade calitatea vieții;
- (4) lipsa unei viziuni strategice asupra dezvoltării integrate a Municipiului București și a Județului Ilfov.

În prezent, **populația județului Ilfov este în creștere** față de începutul anilor 2000, arătând un trend susținut de migrație în afara centrului urban al Bucureștiului. Rațiunile sunt variate și acoperă motive de la nevoia de spațiu sau dorința de a avea o casă, până la prețurile mult mai reduse în raport cu suprafața și calitatea spațiului în raport cu Bucureștiul. Apare însă capacitatea redusă din punct de vedere al infrastructurii de a susține o calitate a vieții ridicată în raport cu populația în creștere. În acest context, ar trebui oare să ne așteptăm în perioada următoare la un val de populație care se va întoarce în București pentru a-și satisface nevoile care țin de confortul personal? Puțin probabil sau puțin probabil ca acest val să fie semnificativ din punct de vedere statistic/demografic, pentru că odată cu trecerea timpului zonele peri-urbane se vor dezvolta în funcție de necesități.

O opțiune pentru asigurarea unei dezvoltări echilibrate a Municipiului București și a localităților din jurul acestuia este realizarea unei strategii de dezvoltare integrată pe termen lung care să identifice punctele în care cele două unități administrativ-teritoriale converg și care pot fi baza unei cooperări avantajoase de ambele părți.

Transportul

Transportul, în mod special infrastructura de transport, este o problemă sistemică a Bucureștiului. Pe de o parte, infrastructura de transport public nu poate face față necesarului de transport, pe de alta motorizarea excesivă a populației și infrastructura rutieră slab dezvoltată fac inefficiente arterele de circulație existente.

Din perspectiva transportului, deciziile unui viitor primar al Bucureștiului ar trebui să aibă ca scop reducerea presiunii traficului auto asupra țesutului urban, chiar dacă măsurile adoptate nu sunt dintre cele mai populare pe termen scurt.

În primul rând, **trebuie identificate și evaluate punctele de acces în sistemul de transport urban în vederea identificării potențialului intermodal al acestor puncte** - cu scopul de a reduce presiunea traficului de proveniență externă - și dezvoltarea de proiecte de transformarea a acestor puncte în noduri intermodale. Este important de notat că în acest caz intermodalitatea trebuie să aibă în vedere și modurile de transport alternative.

În al doilea rând, **trebuie avută în vedere dezvoltarea infrastructurii rutiere, însă nu în vederea creșterii capacității de trafic, ci în vederea fluidizării acestuia și creșterea eficienței transportului rutier**, cu impact direct asupra activităților economice care depind de acest tip de transport. Aici trebuie inclusă bineînțeles în mod obligatoriu și șoseaua de centură a Bucureștiului.

În al treilea rând, **trebuie rezolvată problema numărului insuficient al locurilor de parcare**, luând în considerare câteva componente cheie: reducerea numărului de parcări ilegale sau ad-hoc, creșterea numărului de locuri de parcare prin realizarea de parcări publice sau private, înăsprirea aplicării legislației în privința parcării ilegale. Strategia de rezolvare a problemei parcărilor în Municipiul București trebuie să includă de asemenea două principii care nu vor fi pe placul populației:

- dreptul de a avea o mașină nu este egal cu dreptul de a parca oriunde în lipsa unui loc de parcare dedicat;
- viața în mediul urban include atât avantaje, cât și dezavantaje, în categoria acestora din urmă intrând și efectuarea de compromisuri, cum ar fi acela de a renunța la mașina personală.

În același timp, este absolut necesară revizuirea legislației referitoare la parcare în cadrul obiectivelor noi dezvoltate și micșorarea numărului minim de locuri de

parcare în favoarea dezvoltării de soluții bazate pe transportul public și alternativ.

În al patrulea rând, **este impetuos necesară dezvoltarea sistemului de transport public urban pentru ca acesta să poată deservi din punct de vedere al capacității populația urbană actuală și viitoare**. De asemenea, această intervenție contribuie activ la reducerea traficului auto și implicit reducerea poluării cu noxe. Această intervenție realizată în paralel cu alte două intervenții complementare: introducerea de restricții și reglementări în ceea ce privește accesul auto în zonele centrale și dezvoltarea unui sistem de transport public urban **alternativ** (e.g. sistem de închiriere biciclete) va participa direct la reducerea traficului auto în București.

Recuperarea/Valorificarea patrimoniului construit

Monumentele de arhitectură și/sau istorice există în București într-o cantitate respectabilă pentru o capitală europeană, în ciuda contextului post-comunist. Din păcate trebuie să fim realiști și să recunoaștem că multe dintre acestea au trecut de ceva vreme de punctul în care recuperarea integrală să fie fezabilă din punct de vedere tehnic și economic. Trebuie într-adevăr să conservăm anumite zone cu caracter istoric, însă asta nu înseamnă că trebuie să sacrificăm dezvoltarea urbană în favoarea sa în 100% din cazuri. Este un truism faptul că un oraș nu se poate dezvolta dacă nu construim. Aș mai adăuga de asemenea că restricționarea activităților economice și condiționarea dezvoltării de reabilitarea unor clădiri trecute de pragul fezabilității este ridicolă și nu face decât să blocheze dezvoltarea și să întrețină starea de fapt în care aceste clădiri se vor degrada în continuare, până când vor deveni un pericol public sau vor cauza victime.

O intervenție realistă în vederea recuperării și/sau valorificării patrimoniului construit trebuie să urmărească în opinia mea câteva linii simple.

În primul rând, trebuie identificate și reclasate monumentele luând în considerare de

asemenea fezabilitatea recuperării sau reabilitării. Clădirile (sau ce a mai rămas din acestea) aflate în stare avansată de degradare trebuie reclasate, iar unele dintre acestea chiar declasate. Trebuie analizată de asemenea posibilitatea reconstruirii clădirii în forma inițială - acest procedeu ar reda valoarea estetică a acesteia peisajului urban și în același timp ar încuraja investițiile în vederea realizării de activități economice.

În al doilea rând, trebuie analizată situația clădirilor deteriorate aflate în proprietatea unor persoane care nu își permit reabilitarea acestora. În acest caz este necesară elaborarea unor scheme de împrumut din partea sau cu garanția statului în vederea realizării lucrărilor necesare, însă cu condiționări, restricții și sancțiuni care să permită recuperarea investiției. În acest context se vorbește adesea despre reducerea impozitului pentru încurajarea unor astfel de acțiuni, însă cred că în cazul României această idee este puțin plauzibilă, deoarece impozitele pe proprietăți imobiliare nu sunt suficient de mari pentru ca reducerea acestora să aibă un impact economic major pentru beneficiar. Aici trebuie avută în vedere și reabilitarea sau demolarea clădirilor cu risc seismic ridicat care pun în pericol populația. Simpla clasare a acestor clădiri și speranța rezolvării situațiilor extreme prin intermediul pieței este nerealistă, deoarece complexitatea legislativa și birocratică fac extrem de dificilă recuperarea sau reabilitarea prin intermediul mediului privat, acestea restricționând, uneori exagerat, posibilitățile actorilor economici de a-și recupera investițiile, și făcând astfel de obiective neatractive.

Locuirea

Locuirea în București este, ca în multe alte orașe europene, un joc al extremelor. Standardele de locuire depind foarte mult de zona în care locuiești, de veniturile autorităților locale și de interesul acestora de a investi fonduri în dezvoltare. Dacă în sectorul 1 locuirea este în marea sa majoritate de calitate ridicată, în sectorul 5 standardul

este mult mai redus mergând până la ghettoizare. De asemenea, locuirea socială este și va fi o problemă majoră atâta timp cât se așteaptă rezolvarea unei probleme locale de către autoritățile centrale.

Din aceste puncte de vedere, cred că abordarea Primăriei Municipiului București ar trebui să se concentreze pe dezvoltarea de sisteme prin care să se poată realiza investiții publice și private în vederea recondiționării locuințelor existente care necesită acest lucru și dezvoltarea de proiecte prin care să se prevadă în mod obligatoriu locuințe sociale.

De asemenea, trebuie avut în vedere și nivelul de echipare tehnico-edilitară a locuințelor, care în anumite zone lipsește cu desăvârșire scăzând calitatea al vieții către zero. Consider acest lucru inadmisibil într-o capitală europeană în anul 2015.

Economia locală

Municipiul București este în termeni generali cel mai mare pol economic la nivel național. Economia locală este una variată și acoperă aproape toate sectoarele economice. În ultimii ani s-a observat o concentrare puternică pe servicii, acestea devenind componentă importantă a economiei locale. De asemenea se poate observa o aglomerare, pe alocuri excesivă, a activităților economice - majoritatea fiind concentrate în zona centrală, densitatea activităților devenind mai mică în zona periferică, mai ales în cartierele tip „dormitor”. Această diferențiere ține bineînțeles și de specificul activităților, însă trebuie avută în vedere perspectivele de dezvoltare urbană în zonele în care activitățile economice (variate) lipsesc.

În acest sens cred că o strategie bună este realizarea unui plan de atragere a actorilor economici în zonele mai puțin performante și populare a zonelor cu potențial pietonal cu activități de interes pentru aceștia, fie ei turiști sau rezidenți.