

L I S T A
unităților administrativ-teritoriale componente ale
Zonei Metropolitane București

1. Municipiul București
2. Sector 1
3. Sector 2
4. Sector 3
5. Sector 4
6. Sector 5
7. Sector 6
8. Consiliul județean Ilfov
9. 1 Decembrie
10. Afumați
11. Balotești
12. Berceni
13. Bragadiru
14. Brănești
15. Buftea
16. Cernica
17. Chiajna
18. Chitila
19. Ciolpani
20. Ciorogârla
21. Clinceni
22. Copăcenii
23. Corbeanca
24. Cornetu
25. Dărăști
26. Dascălu
27. Dobroești
28. Domnești

- 29. Dragomirești
- 30. Găneasa
- 31. Glina
- 32. Grădiștea
- 33. Gruiu
- 34. Jilava
- 35. Măgurele
- 36. Moara Vlăsiei
- 37. Mogoșoaia
- 38. Nuci
- 39. Otopeni
- 40. Pantelimon
- 41. Periş
- 42. Petrăchioaia
- 43. Popești
- 44. Snagov
- 45. Ștefănești
- 46. Tunari
- 47. Vidra
- 48. Voluntari

Ce este Zona Metropolitană?

Zona metropolitană este definită ca un întreg în care orașul central și localitățile înconjurătoare dețin interrelații directe, variate și permanente, astfel încât se dezvoltă ca un ansamblu funcțional, sistemic.

Acceptând ideea și realitatea că zonele metropolitane sunt formate dintr-un oraș (sau mai multe, dacă acestea sunt unite spațial) polarizator și așezările din teritoriul său înconjurător, puternic legate de acesta, atunci problema esențială care se pune este aceea a delimitării granițelor, a așezărilor care intră în aceeași zonă.

Punem accentul pe interrelația dintre oraș și localitățile din jurul său deoarece mulți consideră, în mod eronat, zona metropolitană ca fiind o zonă periurbană, exterioară orașului excluzând din acest ansamblu de concentrare social-economică tocmai nucleul său central, polarizator.

Există nenumărate metodologii de determinare a așezărilor care sunt incluse în zona metropolitană, mergând de la cele mai simple, a stabilirii distanței maxime față de orașul central și până la cele mai profunde, prin care granițele sunt trasate în urma aplicării unei metodologii de evaluare a interrelațiilor dintre orașul central și zona sa exterioară (în literatură această arie este denumită diferit: periurbană, preurbană, extraurbană, de navetă, preorășenească, premetropolitană etc.). Există numeroase preocupări ale unor geografi, economiști, statisticieni, sociologi, urbanști etc., pentru determinarea limitelor zonelor metropolitane. În unele zone metropolitane sunt incluse numai așezările declarate suburbii sau localități suburbane. În altele sunt incluse toate așezările din teritoriul înconjurător aflate la o distanță x de orașul central (de regulă, până în 50 km), dar sunt și studii în care această zonă este extinsă la peste 60 km. Chiar și în cazul Bucureștiului există studii care includ Oltenița, de pildă, în Zona Metropolitană București.

Fără să excludem experiențele de tip normativist și asociativ prin care a fost decisă pe cale administrativă sau asociativă (parteneriate) constituirea unor zone metropolitane, cele mai multe zone metropolitane s-au format pe baza unor studii și criterii științifice clare, prin care să se evite efectele negative ale unor interese sau decizii arbitrare.

Experiința din alte țări.

În Statele Unite, de exemplu, Biroul de Statistică a introdus încă din 1940 conceptul de Zonă Statistică Metropolitană Standard (Standard Metropolitan Statistical Area - SMSA), devenită apoi Zona Statistică Metropolitană (Metropolitan Statistical Area). În

condițiile în care integrarea socio-spațială a orașelor este mai mare, incluzând câteva zone statistice metropolitane s-a ajuns la zona statistică Metropolitană Consolidată.

Important este că aceste zone metropolitane au fost determinate pe baza unor criterii riguroase. În cazul SUA statutul de zonă metropolitană presupune:

- Existența unui oraș central cu cel puțin 50000 de locuitori
- Atribuirea sau includerea în SMSA a tuturor comunităților din care cel puțin 15% din forța de muncă efectua naveta pentru a lucra în orașul central sau cel puțin 25% din forța de muncă din orașul central efectua naveta pentru muncă în teritoriul (județul) înconjurător.
- În plus, cel puțin 75% din forța de muncă din teritoriul înconjurător inclus în SMSA trebuia să lucreze în activități sau ocupații neagricole
- Zona metropolitană poate să includă, din motive de contiguitate spațială și alte așezări rurale care nu îndeplinesc criteriile amintite dar ponderea acestora nu poate depăși 10% din întreaga zonă.

În Europa există numeroase experiențe de studiu și planificare integrată a orașelor polarizatoare, împreună sau luând în considerare și așezările din teritoriul periurban, mai mult sau mai puțin apropiat de orașul central. În unele țări a existat și o legislație în domeniu, chiar dacă aceasta s-a referit mai mult la circumscrierea fenomenului decât la dezvoltarea unitară a unor astfel de realități (pentru România, vezi Legea 320 din 1939).

Problematika amenajării și dezvoltării integrate, la nivel metropolitan devine o preocupare sistematică la nivel european doar din anii 90, când s-a pus explicit problema adoptării unei strategii integrate de dezvoltare a zonelor metropolitane pentru ca „Marea Europă” să poată face față mai bine concurenței economice mondiale.

În 1998, Comisia Europeană a publicat documentul intitulat „Durabilitatea dezvoltării urbane: un plan de acțiune”, iar în 1999 a fost adoptată, prin mijlocirea miniștrilor însărcinați cu amenajarea teritoriului din statele membre ale UE, „Schema de dezvoltare a spațiului comunitar (SDEC)”. Aceste documente, coroborate cu reflecțiile asupra problemelor de amenajare a teritoriului trasate de Consiliul Europei au condus la configurarea unui proiect european pentru amenajarea și dezvoltarea la nivelul metropolelor, ale cărui obiective vizează: dezvoltarea durabilă, competitivitatea echilibrată, coeziunea socială, renovarea urbană și guvernarea mai bună.

În perspectiva extinderii UE, după examinarea planului privind planificarea spațiului și politicile urbane existente la nivel european, mai multe organisme incluzând Guvernul Portugaliei, Junta Metropolitană din Porto, Comisia Europeană, unele metropole Europene, Rețeaua Regiunilor și Zonelor Metropolitane din Europa (METREX) în asociere cu Parlamentul European, Comitetul Regiunilor și Consiliul Europei, au invitat instituțiile europene, guvernele naționale și cele locale din zonele metropolitane ale Europei, să

semneze „Magna Carta Metropolitană: Declarația de la Porto, asupra strategiei în materie de planificare și dezvoltare pe regiuni și zone metropolitane din Europa”.

La nivelul Europei există 120 de regiuni sau zone metropolitane recunoscute. Dintre acestea 33 sunt membre ale Rețelei europene a regiunilor și zonelor metropolitane (METREX). METREX intenționează să includă în rețea și alte zone metropolitane.

În România, procesul de urbanizare a determinat constituirea, ca și în alte țări, a unor poli de creștere urbană. După 1990 experiența privind determinarea zonei metropolitane s-a multiplicat. Astfel, procesul de urbanizare a determinat constituirea, ca și în alte țări, a unor poli de creștere urbană cu impact regional. Administrațiile unor orașe polarizatoare precum Iași, Oradea, Constanța, Cluj, Baia Mare, Brașov, Bacău, Arad etc., au deja preocupări cunoscute privind dezvoltarea zonelor metropolitane pe baze asociative. Experiințele sunt pozitive dar ele se referă practic la formarea unor ansambluri metropolitane în cadrul legislației existente fără ca, pe de o parte, zona să fie constituită în urma unor studii științifice validate și larg acceptate în urma evaluării suportului populației și fără ca, pe de altă parte, noua realitate să aibă putere financiară, managerială și interinstituțională suficientă pentru o dezvoltare durabilă.

Evident, orașul București fiind cel mai mare și având și funcția de Capitală, cunoaște și cea mai diversificată experiență în acest sens.

Determinarea zonei metropolitane București a intrat în preocuparea geografilor, urbanistilor și sociologilor încă înainte de 1989, fiind limitată însă la unele studii de determinare a zonei periurbane (Iordan 1973), a funcției regionale a orașului București (D.Abraham, 1979, 1991) și a Planului de dezvoltare a capitalei în perspectivă.

După 1989, odată cu expansiunea orașului în spațiul înconjurător, determinată de procesul de urbanizare pe orizontală (suburbanizare), prin exurbanie, au apărut și preocupările sistematice de a defini, amenaja și organiza zona metropolitană București.

Un prim studiu, coordonat la nivelul Primăriei Sectorului 1, inițiat în 2003, s-a axat pe cele două dimensiuni: determinarea științifică a Zonei Metropolitane București și organizarea juridico-politică a unei astfel de realități.

În prezent, există, în cazul orașului București, 5 studii privind realizarea Zonei Metropolitane București, fiecare având propuneri mai mult sau mai puțin consistente privind organizarea și legiferarea acetei zone, plus un proiect de Lege.

Este vorba de următoarele proiecte:

- Studiul amintit din 2003-2004, bazat pe cercetarea CURS, coordonat de exprimarul Vasile Gherasim, referitor la fundamentarea științifică și legislativă a constituirii zonei metropolitane București;

- Studiul din 2005 coordonat de Asociația Alma-Ro, referitor la noua structură a Zonei Metropolitane București, pornind de la evoluția administrativă a orașului București în cadrul județelor din zona înconjurătoare din perioada 1950-1981.
- Studiul din 2005 coordonat de către Agenția pentru Dezvoltarea Regională București-Ilfov, referitor la Cadrul Regional Strategic, 2007-2013, respectiv la aspectele economice, sociale, de infrastructură, de mediu, administrative și politice, pentru constituirea zonelor metropolitane, în cadrul unui Plan de Dezvoltare Regională.
- Studiul-proiect coordonat (comandat) de Centrul de planificare urbană și metropolitană București al CGMB, prin Institute for Housing and Urban Development Studies – Romania srl. și Integraph Computer Services, referitor la granițele, amenajarea și funcționarea zonei metropolitane București.
- Studiul coordonat de ASE Coordonate Economice și Dimensiuni ale Coeziunii Sociale în Dezvoltarea Durabilă Metropolitană – “DEMOS” referitor la crearea unui model socio-economic care să ofere criterii de evaluare a stadiului actual de dezvoltare al orașului cu precizarea oportunităților și a efectelor economice, sociale, politice și culturale. Principalele obiective ale proiectului au fost:
 - Promovarea coeziunii teritoriale prin intermediul unei dezvoltări socio-economice echilibrate și îmbunătățirea competitivității
 - Încurajarea dezvoltării funcțiilor urbane prin îmbunătățirea relațiilor dintre zonele urbane și rurale
 - Promovarea unor condiții de accesibilitate mai echilibrate
 - Facilitarea accesului la informație și cunoaștere
 - Reducerea degradării mediului
 - Valorificarea și protecția resurselor și a patrimoniului natural
 - Valorificarea patrimoniului cultural ca factor de dezvoltare
 - Promovarea unui turism durabil
 - Limitarea preventivă a efectelor catastrofelor naturale

Avantaje și dezavantaje ale constituirii zonelor metropolitane

Avantaje – efecte pozitive

- Constituirea zonelor metropolitane **răspunde unei necesități sau oportunități determinate de evoluția organică a așezărilor**. Procesul de urbanizare pe teritoriul european a condus la dezvoltarea interdependentă a metropolelor cu localitățile aflate în zona lor de influență, formând deja realități metropolitane primare care, chiar dacă nu sunt denumite zone metropolitane funcționează practic ca zone unitare, relativ independente. Așadar, „țara reală”, evoluția realităților urban-rurale solicită o recunoaștere și legiferare adecvată din partea „țării legale”, respectiv a celor care asigură guvernarea în România.

- Multe dintre **problemele strategice de amenajare urbană** la nivel european **nu pot fi tratate direct decât la nivel de zone metropolitane**, care să faciliteze dezvoltarea producției, a schimburilor și a consumului de bunuri la nivelul Europei, astfel încât să fie evitate piedicile datorate atât localismului excesiv cât și centralismului la nivel național. Este vorba, în esență, de formarea zonelor metropolitane ca poli și regiuni de creștere sau dezvoltare la nivelul Europei, incluse în cadrul unor strategii naționale dar și transnaționale. Zonele metropolitane pot deveni astfel capete de pod care să beneficieze de noile căi de comunicații și de relații comerciale, pentru schimbul de mărfuri și servicii, de know-how, ca centre ale circulației de capital și ca destinații pentru turism și cumpărători.

- **Dezvoltarea zonelor metropolitane facilitează amenajarea integrată a teritoriului la nivel regional** astfel încât prin aceasta să se diminueze dezechilibrele dintre centru și aria limitrofă provocate de dispersarea (sau marginalizarea generată de ghetoizarea, izolarea unor așezări lipsite de oportunități), în planul structurii demografice, sociale și economice, de dezechilibrele legate de transportul în comun, finanțarea infrastructurii, rezervele de spațiu pentru locuit și comerț. Înlăturarea sau diminuarea unor astfel de dezechilibre va conduce la o îmbunătățire a calității vieții populației.

- **Întărirea capacității așezărilor incluse în zona metropolitană de a face față concurenței din afară**. Identificarea unor tendințe comune de dezvoltare și cooperare a așezărilor din cadrul zonei ca și crearea de noi forme de organizare instituțională și de administrație, de reprezentare a intereselor la nivel extern, vor întări capacitatea acestora de a face față concurenței. Prin urmare se asigură creșterea competitivității economice a localităților din zona metropolitană față de regiunile învecinate.

- **Implementarea politicilor de dezvoltare și amenajarea a teritoriului printr-un management eficient și performant**, în care fundamentarea politicilor de dezvoltare să țină seama de cererea pieței, dar și de alte cerințe legate de asigurarea unei densități suportabile, infrastructură tehnică și socială (servicii), aprovizionare în apropierea locuințelor, localizarea spațiilor de agrement etc. Realizarea acestor politici de dezvoltare se face de regulă printr-o bună cooperare între localități în domeniile amenajării teritoriului, locuințelor, infrastructurii, dezvoltării economice, protecției mediului, utilizării resurselor umane etc. Cele mai performante acțiuni sunt, de regulă, cele legate de transportul în comun, alimentarea cu apă, prelucrarea deșeurilor și implementarea unor proiecte investiționale.

- **Asigurarea subsidiarității zonelor metropolitane** prin atragerea participării populației diferitelor așezări la elaborarea și implementarea strategiei dezvoltării zonei, astfel încât obiectivele și finalitățile amenajării să devină mai eficiente. Așa cum se știe, democrația și subsidiaritatea nu pot fi aplicate dacă un factor de decizie lipsește. Aceasta presupune că populația din zonele metropolitane, chiar și cea de la periferia acestora să poată avea o influență asupra unor decizii de la nivelul metropolei care i-ar afecta viața.

- **Asigurarea unei dezvoltări durabile** a zonei metropolitane presupune o strategie care să țină seama de nevoile sociale și economice ale populației și se bazează pe acea opțiune de planificare care, în urma evaluării impactului, compensează cel mai bine pierderile de resurse care nu pot fi imediat refăcute sau înlocuite, deci nu limitează dezvoltarea zonei în viitor. Perspectiva dezvoltării durabile presupune existența unei imagini de ansamblu asupra stării mediului, evaluarea mijloacelor de ameliorare a calității cadrului urban, de reînnoire urbană și regenerare a resurselor prin care să se diminueze impactul negativ al unor strategii de dezvoltare a zonei și să se asigure dezvoltarea. În acest context se pot determina zonele care trebuie protejate cum sunt cele cu vegetație naturală și pot fi evaluate valorile lumii satului, locuri care, datorită valorilor culturale și ecologice trebuie ajutate să dobândească dreptul de patrimoniu național.

Dezavantaje – efecte negative

Ca dezavantaje ale constituirii zonei metropolitane trebuie avute în vedere cele legate de posibilele:

- **blocări de trafic** datorate intensificării circulației,
- **poluarea mediului** datorată deșeurilor urbane dar și utilizării unor mijloace de transport neecologice.

În planul guvernării există pericolul **limitării implicării unor localități la o colaborare formală** sau la lipsa de încredere a administrațiilor locale ale unor așezări în organismele de planificare locală. Desigur că, există și pericolul ca anumite grupuri de interese locale să influențeze exagerat planificarea la nivel zonal. Acestea sunt mai mult aspecte anormale, dar ele trebuie prevenite.

În practică vor exista dificultăți în ceea ce privește **cordonarea între instrumentele locale și zonale de planificare**, în realizarea unei politici unitare de utilizare a rezervelor centrale, reconcilierea între propunerile administrațiilor locale în ceea ce privește infrastructura și echiparea teritoriului, a utilizării terenului de către diferiți agenți primari și menținerea echilibrului ecologic etc.,etc.

Guvernarea (managementul) zonelor metropolitane

În ceea ce privește **guvernarea** (managementul zonelor metropolitane): modele de guvernare metropolitană existente astăzi în Europa sunt clasificate de către METREX (Rețeaua Europeană a Regiunilor și Zonelor Metropolitane) în **trei categorii**:

1. Autorități metropolitane care dispun de puteri depline în ceea ce privește domeniile social, economic, infrastructură, mediu și de planificare sau amenajare teritorială. Aceste autorități sunt însărcinate să planifice și să aplice efectiv și complet strategiile de dezvoltare armonioasă a zonelor metropolitane.
2. Autorități, numite sau alese, prevăzute cu puteri selective esențiale, prin intermediul cărora se planifică și se aplică strategiile pentru rezolvarea problemelor cheie.
3. Agenții metropolitane numite sau organisme complementare împuternicite cu responsabilități de planificare strategică și cu funcții consultative de aplicare.

Concluzia studiului modelelor de guvernare a zonelor metropolitane este că, indiferent de soluția adoptată, în funcție de specificul național sau regional, de problemele cu care se confruntă, va fi necesar ca autoritatea sau agenția să dețină capacitatea de planificare (amenajare), control, revizie, conservare și aplicare a strategiei metropolitane. Zona metropolitană trebuie să dispună de resursele profesionale necesare planificării strategice pe termen mediu și lung, analizele politicilor la nivel metropolitan, corelarea sau stabilirea echilibrului dintre interesele sectoriale și cele ale zonei metropolitane.

Harta metropolitană: Metodologie de determinare a Zonei Metropolitane

Metodologia de determinare științifică a Zonei Metropolitane

Metodologia cadru, relativ standardizată, pe care o propunem, cuprinde în esență **4 pași sau stadii**:

1. Culegerea datelor

Sondaj pe bază de chestionar la nivelul autorităților locale din jurul orașului polarizator care va deveni centrul zonei metropolitane, pe o rază mai mare decât cea în care se va forma zona metropolitană propriu-zisă, cel puțin în prima fază. În cazul orașului București această distanță a fost de 50 Km. În această etapă s-au stabilit indicatorii de interrelație (prin care se măsoară intensitatea interrelațiilor) și s-au adunat datele necesare pentru determinarea granițelor, respectiv a localităților care urmează să fie incluse în zona metropolitană studiate fiind celelalte localități lăsate pentru acest studiu în afara sa. Indicatorii selectați se referă la mobilitatea populației, înnoirea edilitară indusă de oraș, cultivarea de produse perisabile pentru oraș, potențialul turistic și distanța până la oraș.

2. Analiza datelor și metodologia de determinare a ZM

Această etapă include:

- Determinarea indicilor pentru fiecare dintre indicatorii selectați pentru măsurarea intensității relațiilor orașului central cu fiecare localitate.
- Standardizarea indicatorilor (de interrelație) astfel încât aceștia să devină comparabili, respectiv aducerea lor pe aceeași scală. Standardizarea se realizează cu formula utilității maxime, unde valoarea standardizată este rezultatul raportului dintre (valoarea reală – valoarea minimă/valoarea maximă-valoarea minimă)*100, ceea ce aduce toate cifrele între 0 și 100 sau între 0 și 1.
- Ponderarea indicatorilor
- Stabilirea indicelui global (index) sau scorului total al fiecărei localități ca indice de integrare.

Indicatorii selectați sunt calculați astfel:

- procentul de navetiști, din totalul populației ocupate a localității, spre orașul polarizator
- procentul de navetiști din orașul polarizator spre localitatea din zona de influență/total populație ocupată în această localitate
- procentul populației care s-a mutat cu domiciliul din localitate în orașul polarizator/totalul gospodăriilor din localitate
- procentul populației care s-a mutat cu domiciliul din orașul polarizator în localitate/total gospodării din localitate
- procentul de case nou construite în localitate în perioada de referință (ultimii 10 ani) de către locuitorii orașului polarizator/total case în localitate
- indicele de potențial turistic determinat prin ponderea suprafețelor cu apă și

păduri în totalul suprafeței localității plus existența sau nonexistența unor monumente istorice și amenajări turistice

- distanța în minute față de oraș, cu mijlocul de transport în comun cel mai des utilizat.

Formula de calcul:

$$Z_M = \frac{(I_n + I_m) * 2 + I_e + \sqrt{I_t}}{D}$$

Unde:

I_n = indicele de navetism însumat (spre orașul polarizator și spre localitatea din zona de influență)

I_m = indicele de migrație însumat (spre orașul polarizator și spre localitatea din zona de influență)

I_e = indicele de înnoire edilitară

I_t = indicele de potențial turistic

D = distanța în timp până la orașul polarizator

Înmulțirea $I_n + I_m$ cu 2 se datorează faptului că navetismul și migrația reprezintă cea mai importantă relație, cu dublu impact, pentru oraș și pentru localitatea din zona de influență. Extragerea de radical din I_t , arată că acesta reprezintă o relație mai degrabă potențială decât efectivă.

Distanța în timp este considerată un factor direct de influență sau oportunitate. Pentru selectarea localităților care vor intra în viitoarea Zonă Metropolitană se va stabili un prag minim (o valoare minimă a scorului de integrare) al indicelui de integrare dar se va ține seama și de principiul contiguității spațiale (în acest fel o localitate va fi inclusă în zona metropolitană dacă este înconjurată de alte localități propuse a intra în această zonă chiar dacă are un indice de integrare sub gradul stabilit).

După stabilirea limitelor exterioare ale Zonei Metropolitane se poate trece la caracterizarea structurii/profilului zonei. Ca indicatori de analiză vor fi folosiți atât cei din chestionarul cu autoritățile locale pentru care s-au calculat date, cât și cei din datele rezultate din sondajul de opinie la nivelul populației din viitoarea zonă metropolitană.

Indicatorii utilizați, modul de analiză a datelor, inclusiv formula de calcul, constituie esența metodologiei relativ standardizate propuse pentru determinarea Zonelor Metropolitane.

3. Evaluarea suportului sau aderenței pentru ZM

În esență, în acest stadiu se realizează sondajul reprezentativ la nivelul populației, din localitățile propuse la pasul 2 pentru a fi incluse viitoarea zonă metropolitană, pentru a evalua legăturile sale cu orașul, atitudinea și suportul populației pentru constituirea unei astfel de zone.

Chestionarul pentru studiul la nivelul populației cuprinde în esență indicatori referitori la suportul populației pentru Zona Metropolitană, relațiile populației din teritoriul înconjurător orașului central cu acesta, determinând ceea ce se numește fenomenul atracției urbane dar și întrebări referitoare la dotarea gospodăriei, nivelul de urbanizare al acestora etc.

Întrebările și datele care vizează suportul pentru Zona Metropolitană și percepția avantajelor acesteia completează metodologia propusă. La evaluarea suportului populației se adaugă evaluarea suportului autorităților locale realizat prin sondajul la nivelul primăriilor.

4. Implementarea

Constituirea unui colectiv interdisciplinar format din reprezentanți ai autorităților locale, în principal din centrul polarizator și experți din domeniul juridic, economic, urbanistic, sociologic etc., care să analizeze rezultatele cercetării și să propună modelul de zonă metropolitană care se va constitui, în prima etapă, dar și scenarii de evoluție a Zonei Metropolitane în stadiile ulterioare. Rezultatul muncii lor se va concretiza într-un Raport de fundamentare a modelului concret de zonă metropolitană pe care-l propune, inclusiv a granițelor, structurii, obiectivelor, modalităților de gestiune a Zonei Metropolitane. De asemenea, colectivul va oferi sugestii pentru fundamentarea unei Legi a Zonei Metropolitane.

Aplicarea metodologiei la Zona Metropolitană București

1. Metodologia cercetării

Rezultatele acestei lucrări au la bază o cercetare sociologică de determinare și caracterizare a Zonei Metropolitane București realizată de Centrul de Sociologie Urbană și Regională CURS, ca activitate în proiectul **"COORDONATE ECONOMICE ȘI DIMENSIUNI ALE COEZIUNII SOCIALE ÎN DEZVOLTAREA DURABILĂ METROPOLITANĂ- DEMOS"** coordonat de Academia de Studii Economice București (ASE).

Metodologia acestei cercetări pilot a presupus stabilirea ariei de cercetare astfel încât aceasta să fie mai mare, să depășească limita exterioară a zonei metropolitane propriu-zise. Se consideră că această arie luată în studiu ar trebui să cuprindă toate așezările aflate pe o rază de 50 km de București, distanță considerată maximă, în acest moment, din care va fi decupată ZMB. O existență posibilă a unei așezări care ar putea fi inclusă în zona metropolitană, în afara distanței de 50 km de oraș, nu conduce la includerea sa în această arie deoarece nu respectă principiul contiguității spațiale. Tot așa o posibilă existență a unei așezări în cadrul zonei metropolitane, dar care nu respectă criteriile pentru a fi reținută va fi inclusă în zonă, tot pe principiul contiguității spațiale, deoarece se regăsește în interiorul granițelor astfel trasate¹.

Selecția primăriilor ai căror reprezentanți au fost intervievați, de pe raza a 50 km în jurul Bucureștiului, a fost exhaustivă. Au fost selectate astfel 98 de localități din jurul Bucureștiului.

Analiza rezultatelor a necesitat standardizarea indicatorilor astfel încât aceștia să devină comparabili, respectiv au fost aduși pe o scală de la 1 la 100 (cu formula „utilității maxime”, respectiv a abaterii față de valoarea minimă), după formula:

Formula 1.

$$\frac{\text{Valoarea reală} - \text{Valoarea minimă}}{\text{Valoarea maximă} - \text{Valoarea minimă}} * 100$$

Indicatorii selectați standardizați (normalizați) au fost calculați astfel:

- procentul de navetiști spre București din totalul populației ocupate a localității;
- potențialul de navetiști din București spre localitatea de zonă de influență/total populație ocupată;

¹ Măsurarea prin sondaj, având ca respondenți reprezentanți ai primăriilor din localitățile aflate la o distanță de până la 50 km în jurul Bucureștiului, a interrelațiilor unităților administrative din această arie cu orașul București, a presupus selecția tuturor orașelor și comunelor aflate pe raza de 50 km începând de la km 0, calculată în funcție de căile obișnuite de transport în acele localități. Punctul de referință pentru așezările rurale este centrul de comună, care este inclus sau situat în cadrul ariei de studiu împreună cu satele sale componente.

- procentul populației care s-a mutat cu domiciliul din localitate în București/totalul gospodăriilor din localitate;
- procentul populației care s-a mutat cu domiciliul din București în localitate/total gospodării din localitate;
- procentul de case nou construite în localitate în 2003-2007 de către bucureșteni/total case în localitate;
- indicele de potențial turistic (determinat prin ponderea suprafețelor cu apă și păduri în totalul suprafeței localității);
- numărul de monumente istorice/total case în localitate;
- numărul de amenajări turistice/total case în localitate;
- distanța în minute față de oraș, cu mijlocul de transport în comun cel mai des utilizat.

Formula de calcul:

Formula 2.

$$Z_M = \frac{(I_n + I_m) * 2 + I_e + \sqrt{I_t}}{D}$$

Unde:

I_n = indicele de navetism

I_m = indicele de migrație

I_e = indicele de înnoire edilitară

I_t = indicele de potențial turistic

D = distanța în timp până la București

Înmulțirea $I_n + I_m$ cu 2 se eplică prin faptul că navetismul și migrația reprezintă o dublă relație, spre oraș și din oraș spre localitatea din zona de influență. Extragerea de radical din I_t , arată că acesta reprezintă o relație mai degrabă potențială decât efectivă.

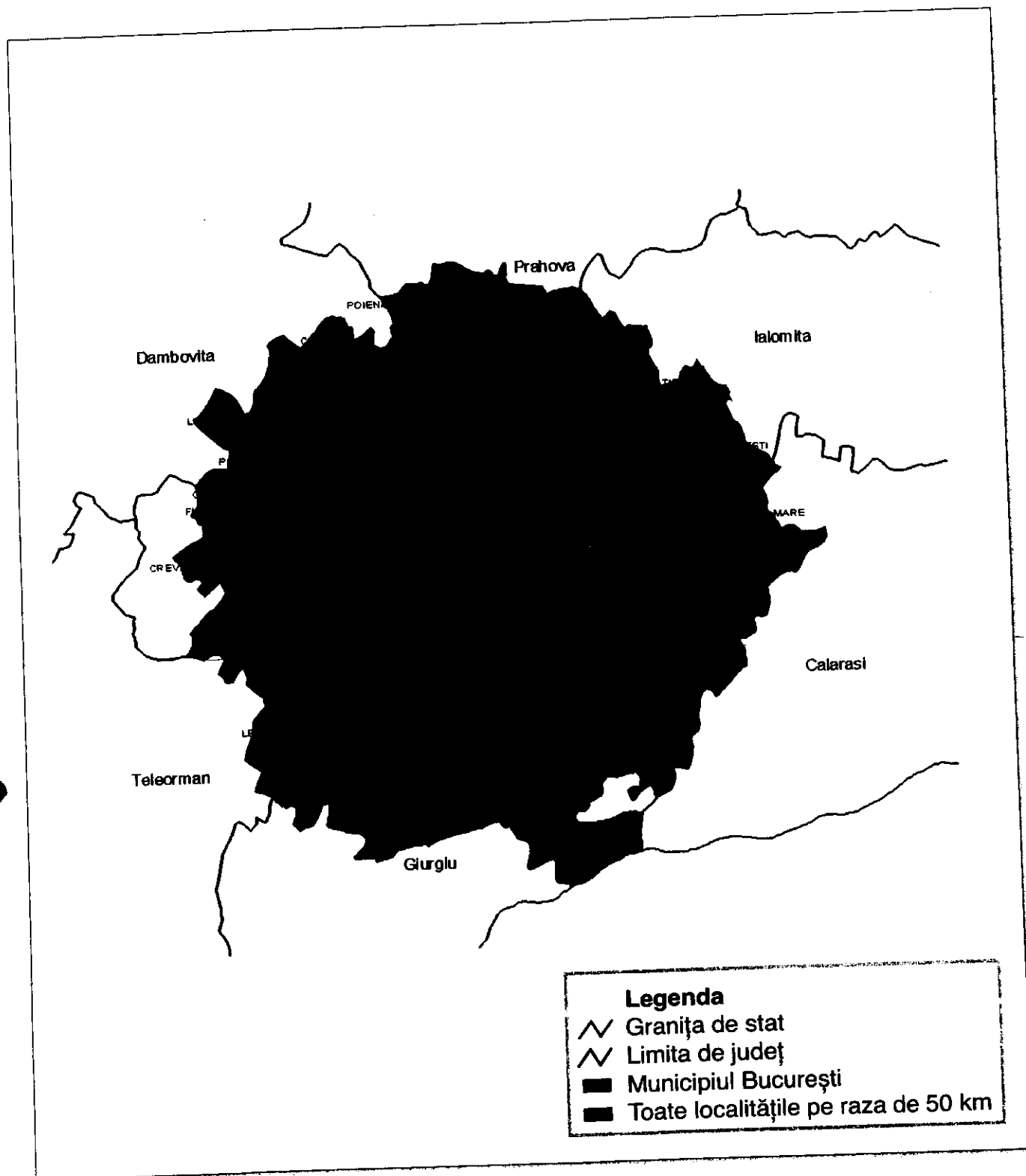
În urma standardizării acestor indicatori și aplicării formulei mai sus menționate a rezultat o ierarhie a celor 98 de localități în funcție de fiecare indicator în parte și a indicatorului sau scorului de integrare cumulativ în Zona Metropolitană București. În funcție de acest indicator global de integrare au fost selectate 59 de localități (unități administrative). Selecția s-a făcut în funcție de valoarea indicelui de integrare, adică să aibă o valoare de peste 0,500 și să respecte principiul contiguității spațiale. La acestea au trebuit adăugate alte două comune (Grădiștea și Nuci) care țin de județul Ilfov și sunt în contiguitate spațială cu așezările din ZMB chiar dacă nu au obținut scorul de integrare de peste 0,500. Ele nu pot fi lăsate în afara județelor existente și nici nu pot fi transferate către alte județe în lipsa unei noi Legi. (vezi hărți **1. Universul de eșantionare**, **2. Localități incluse în ZMB pe baza indexului de integrare** și **3. Tipologia localităților în funcție de indicele de integrare**)

Cel mai ridicat grad de integrare, așa cum era așteptat, se regăsește la localitățile din jurul Bucureștiului, ceea ce înseamnă că toate aceste localități din jurul Bucureștiului au interrelații puternice cu orașul polarizator. Excepție face localitatea Bragadiru, care are un indice de integrare scăzut, adică interrelațiile dintre Bragadiru și București sunt scăzute și acest lucru este influențat de rata scăzută a navetismului dinspre și înspre localitate, gradul relativ scăzut de înnoire edilitară lipsa mijloacelor de transport rapide și facile dinspre și înspre București.

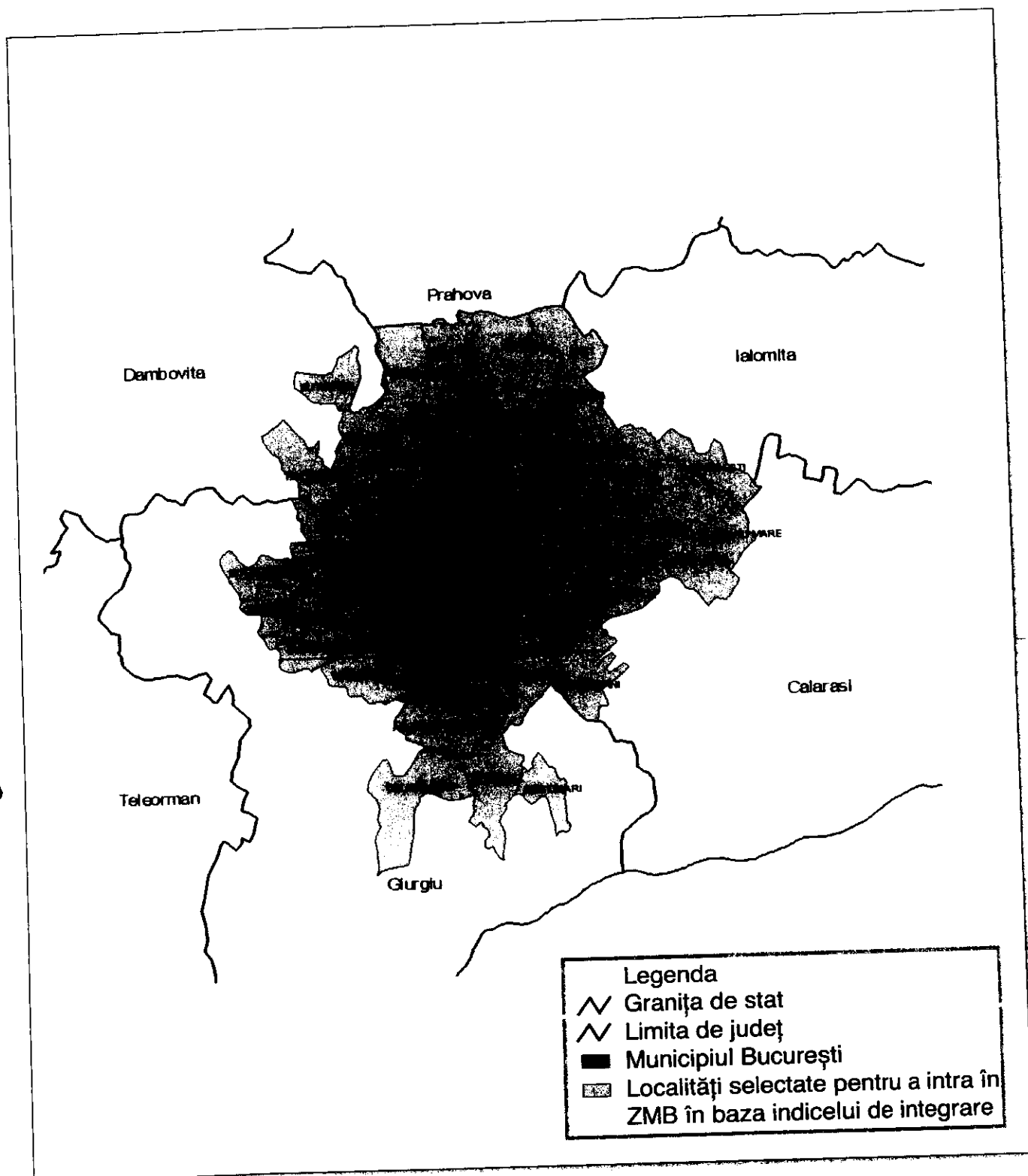
Constituirea unei Zone Metropolitane se realizează ca o necesitate a relațiilor care se formează și se intensifică între orașul polarizator și localitățile din împrejurimi. Acesta este temeiul științific al includerii indicatorilor de interrelație în formula de determinare a granițelor Zonei Metropolitane. Prin urmare, o Zonă Metropolitană trebuie să includă acele localități din jurul orașului polarizator care au interrelații destul de puternice cu orașul polarizator.

Datele cercetării CURS indică faptul că localitățile selectate a intra în ZMB îndeplinesc condițiile pentru a forma împreună cu București Zona Metropolitană București.

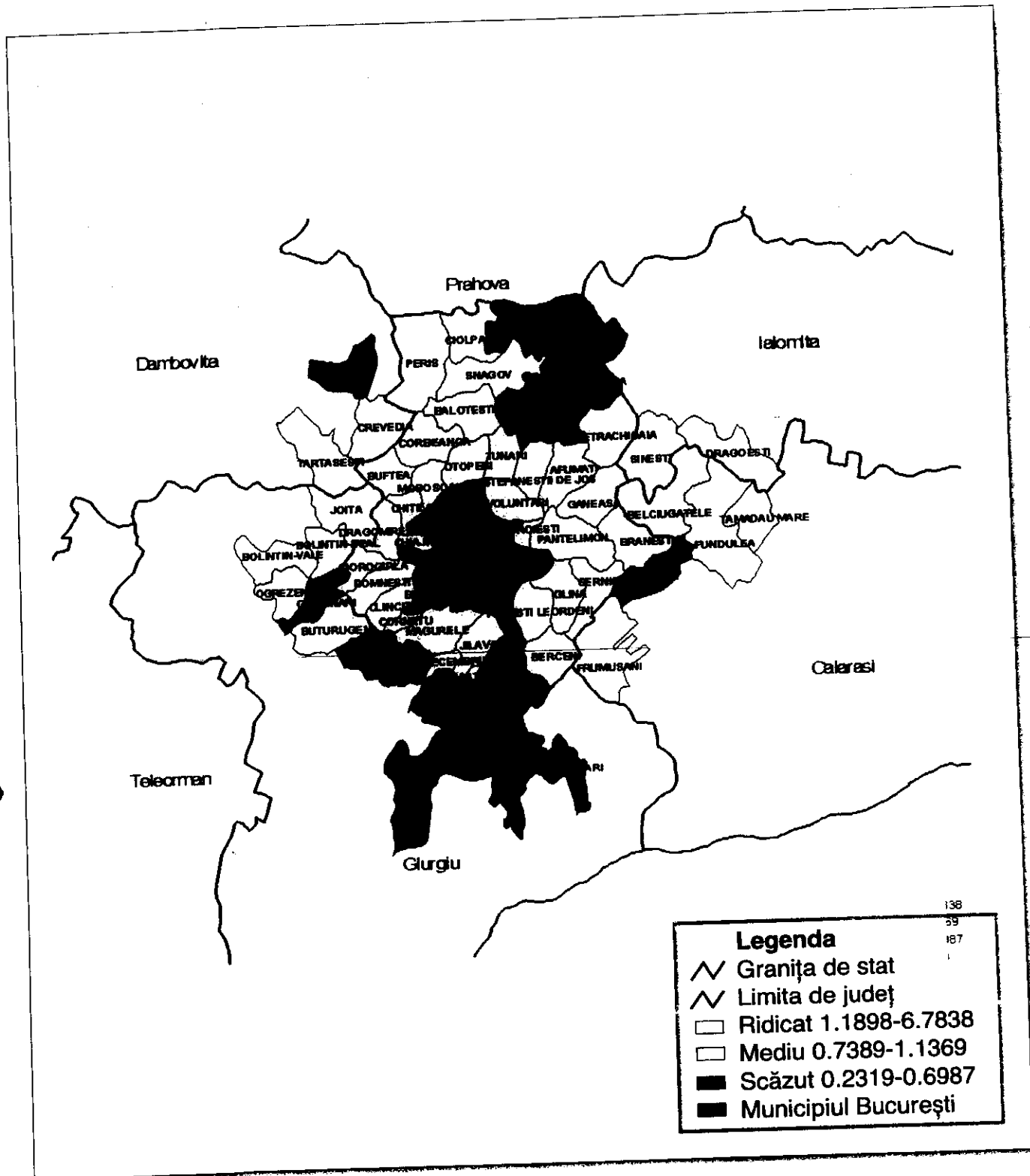
Harta 1 • Universul de eşantionare



Harta 2 • Localități incluse în ZMB, pe baza indexului de integrare



Harta 3 · Tipologia localităților din ZMB în funcție de indicele de integrare



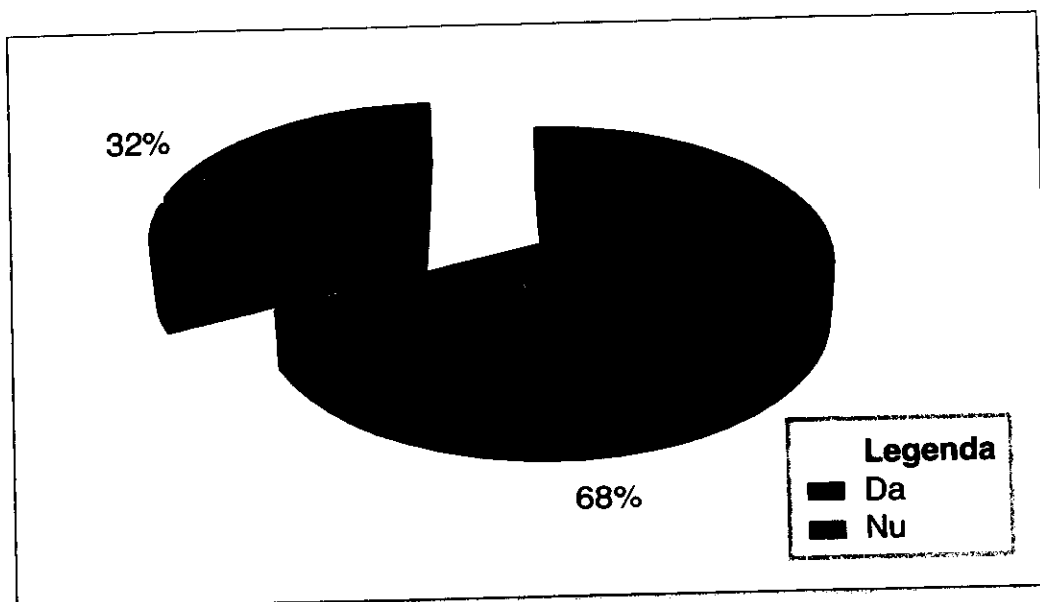
A. Indicatori de interrelație dintre orașul București și așezările propuse a fi incluse în ZMB

Navetismul. Așa cum se poate observa din harta *Rata navetismului din localitate spre alte destinații*, 17 localități au o rată a navetismului între 70%-98%. Cu alte cuvinte, în aceste localități între 70%-98% din totalul salariaților acestor localități merg să muncească în alte zone. De asemenea 16 localități au un indice al navetismului între 40%-67%.

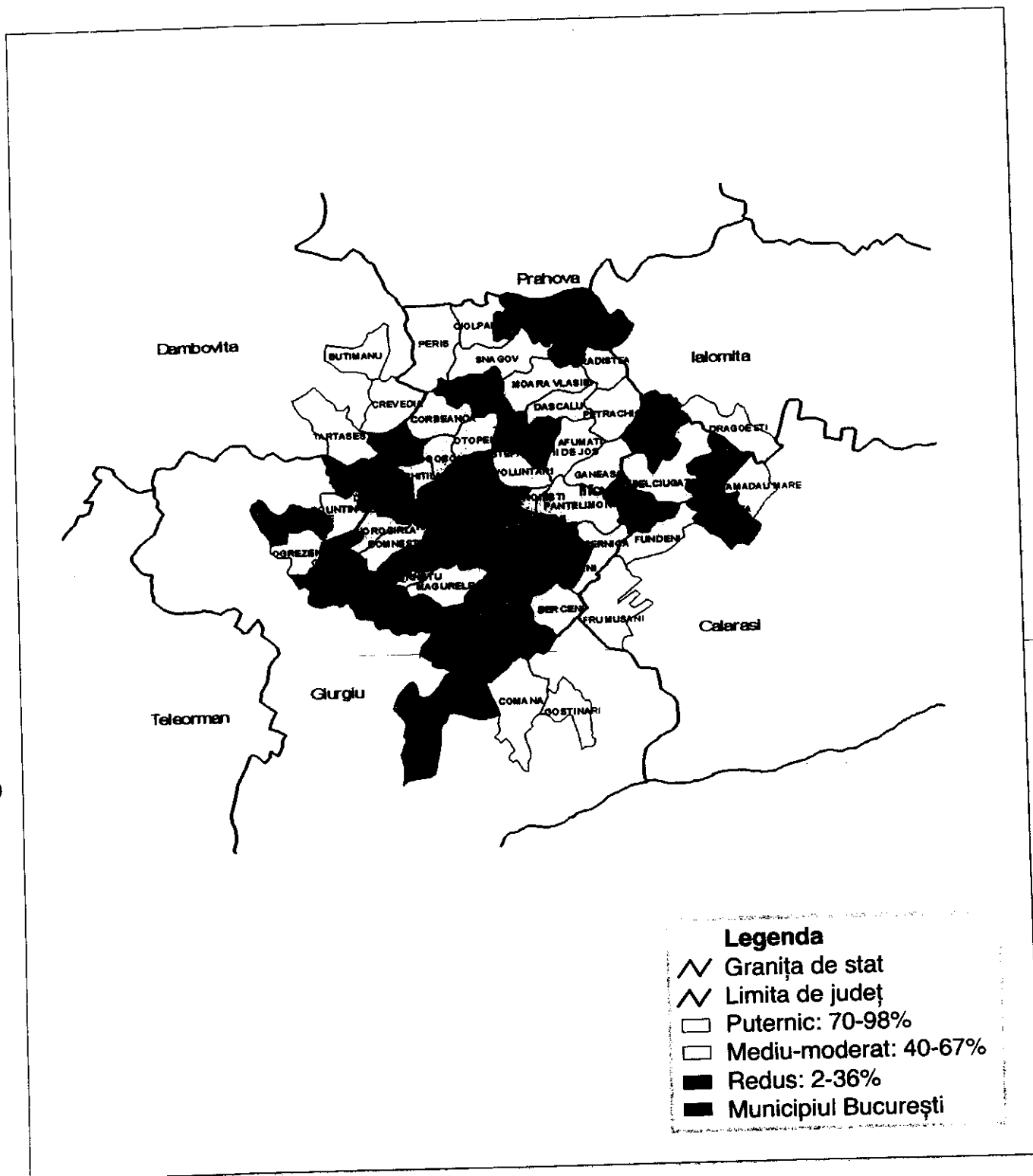
De exemplu, rata medie a navetismului bucureștenilor spre aceste localități (calculată ca raport între numărul bucureștenilor care vin zilnic să lucreze în localitate și numărul total de salariați în localitate) este de cca. 16%, (numărul salariaților bucureșteni depășind în unele cazuri procentul celor locali). Dintre principalele localități ca atracție pentru forța de muncă din București, cu rate de navetism de peste 50%, amintim: Bragadiru, Afumați, Cornetu și Măgurele. Acest lucru este ilustrat și ponderea mare a localităților care au unități economice în care lucrează bucureșteni (cca. 68%) (vezi Grafic 1 *Existența unităților economice în care lucrează bucureșteni*).

S-ar putea vorbi astfel de trei tipuri de localități: cu o atracție mare a bucureștenilor, un număr de 15 localități (indice navetism spre localitate de peste 16%), cu o atracție medie, un număr de 21 localități (între 5%-15%) și cu o atracție mică, restul localităților (1%-4%).

Grafic 1 • Existența unităților economice



Harta 4 • Rata navetismului din localitate spre alte destinații



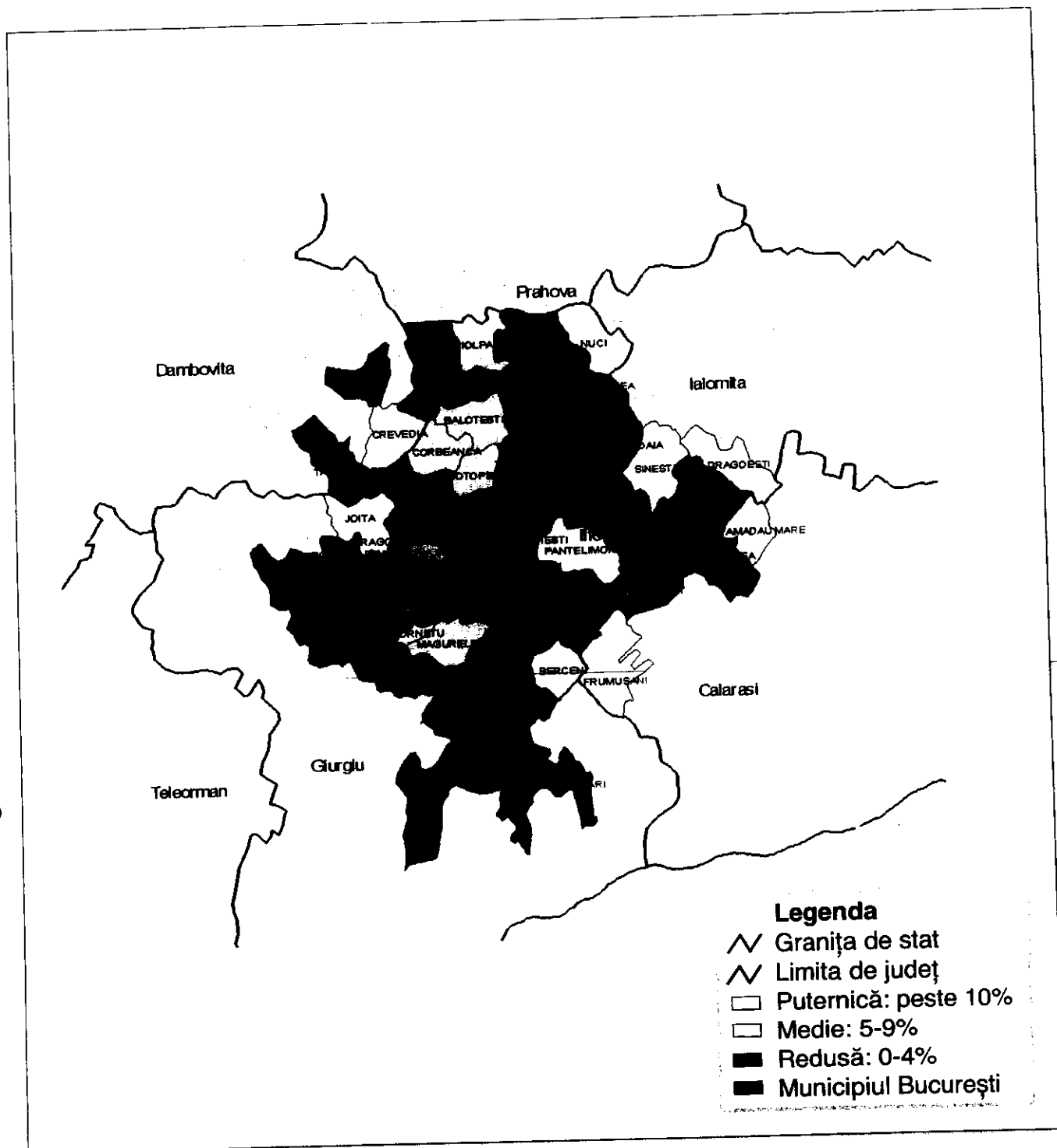
De asemenea datele sondajului arată o foarte puternică atracție a forței de muncă din aceste localități spre București. Peste 30 de localități, dintre cele 61 incluse în studiu, au o rată de navetism (calculată ca raport între numărul de localnici care pleacă zilnic să lucreze în București și numărul total de salariați din localitate) a locuitorilor spre București de peste 50%. Principalele puncte de atracție a forței de muncă spre București fiind Goștinari cu o rată de 91%, Joița și Dobroești cu 90% fiecare, Bolintin Deal și Fundeni cu 88-89%.

Luând în calcul toate localitățile din ZMB din punct de vedere al navetismului spre București s-ar putea spune că există localități cu un navetism spre București puternic, un număr de 30 de localități (medie peste 50%), cu un navetism mediu-moderat, un număr de 21 localități (între 20%-50%) și cu un navetism redus, restul localităților (între 5-19%).

Atracția rezidențială. Datele sondajului arată o interrelație puternică între București și aceste localități nu numai în ceea ce privește navetismul ci și atracția rezidențială temporară sau permanentă dintre locuitorii orașului polarizator și localitățile înconjurătoare.

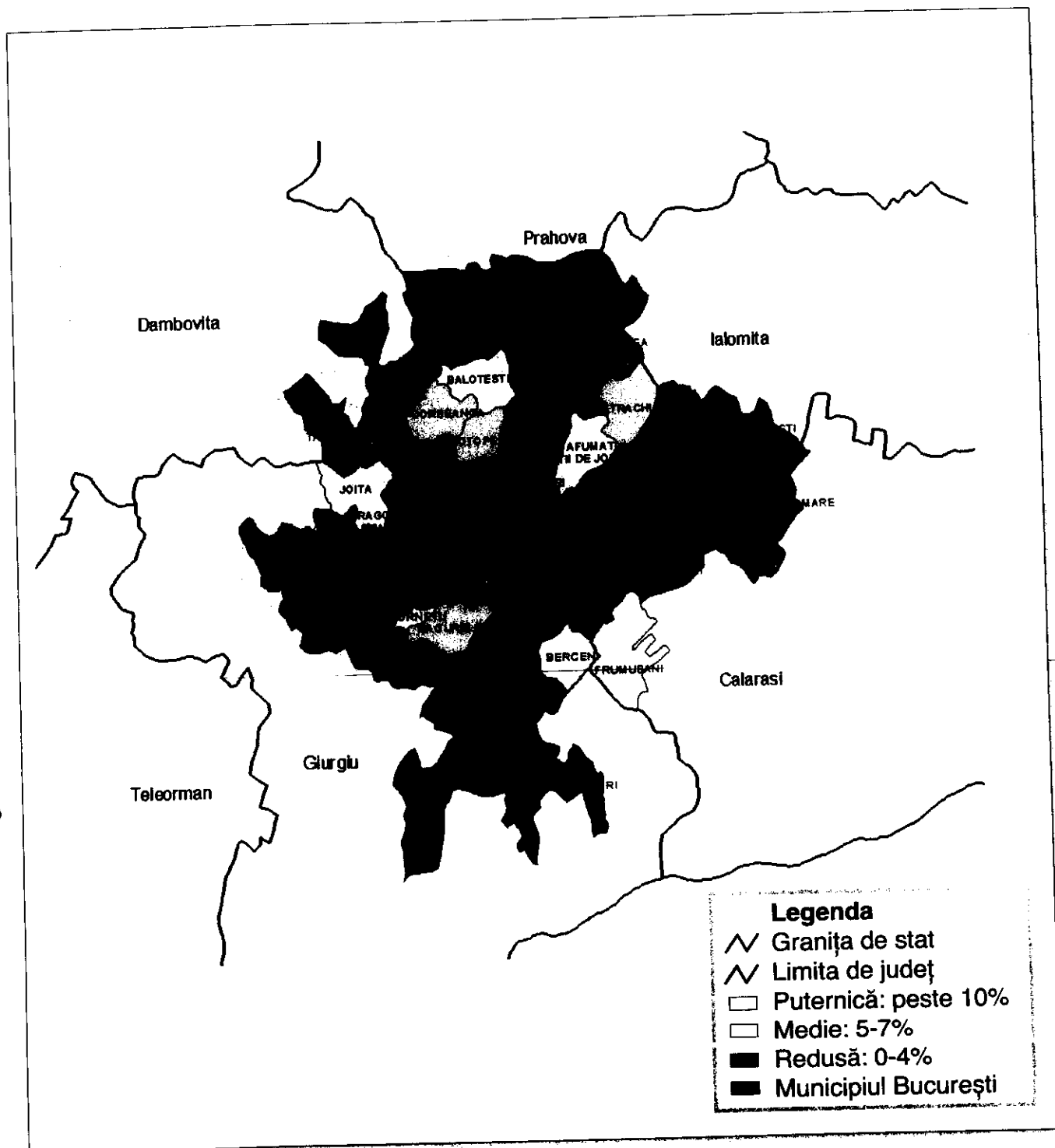
Din punct de vedere al migrației rezidențiale se observă că localitățile înconjurătoare reprezintă puncte de atracție mai mari decât Bucureștiul. Astfel, rata medie a migrației rezidențiale (calculată ca raport între numărul de persoane mutate în localitate și total populație) spre aceste localități în ultimii 7 ani este de cca. 5%, iar principalele puncte de atracție sunt Otopeni, Corbeanca, Chiajna, Balotești, Ciolpani și Măgurele cu rate de migrație a bucureștenilor în zonă de peste 10% (vezi harta **Atracția rezidențială a localităților în ultimii 7 ani**). În același timp atracția rezidențială a locuitorilor din aceste zone spre București este destul de scăzută, rata medie de migrație a localnicilor spre București în ultimii 7 ani fiind de 0,85%. (din total locuitori ai localității), și doar 3 localități au o rată de migrație din localitate spre București de peste 5%.

Harta 5 • Atracția rezidențială a localităților în ultimii 7 ani



În ceea ce privește atracția rezidențială a populației din București, există pe totalul celor 61 de unități administrativ-teritoriale localități în care migrația populației Bucureștiului în ultimii 7 ani este puternică, de peste 10% în 4 localități, cu atracție rezidențială medie între 5%-9% se situează 5 localități și redusă între 1%-4%, restul localităților. (vezi hartă **Atracția rezidențială pentru populația Bucureștiului**).

Harta 6 • Atracția rezidențială pentru populația Bucureștiului

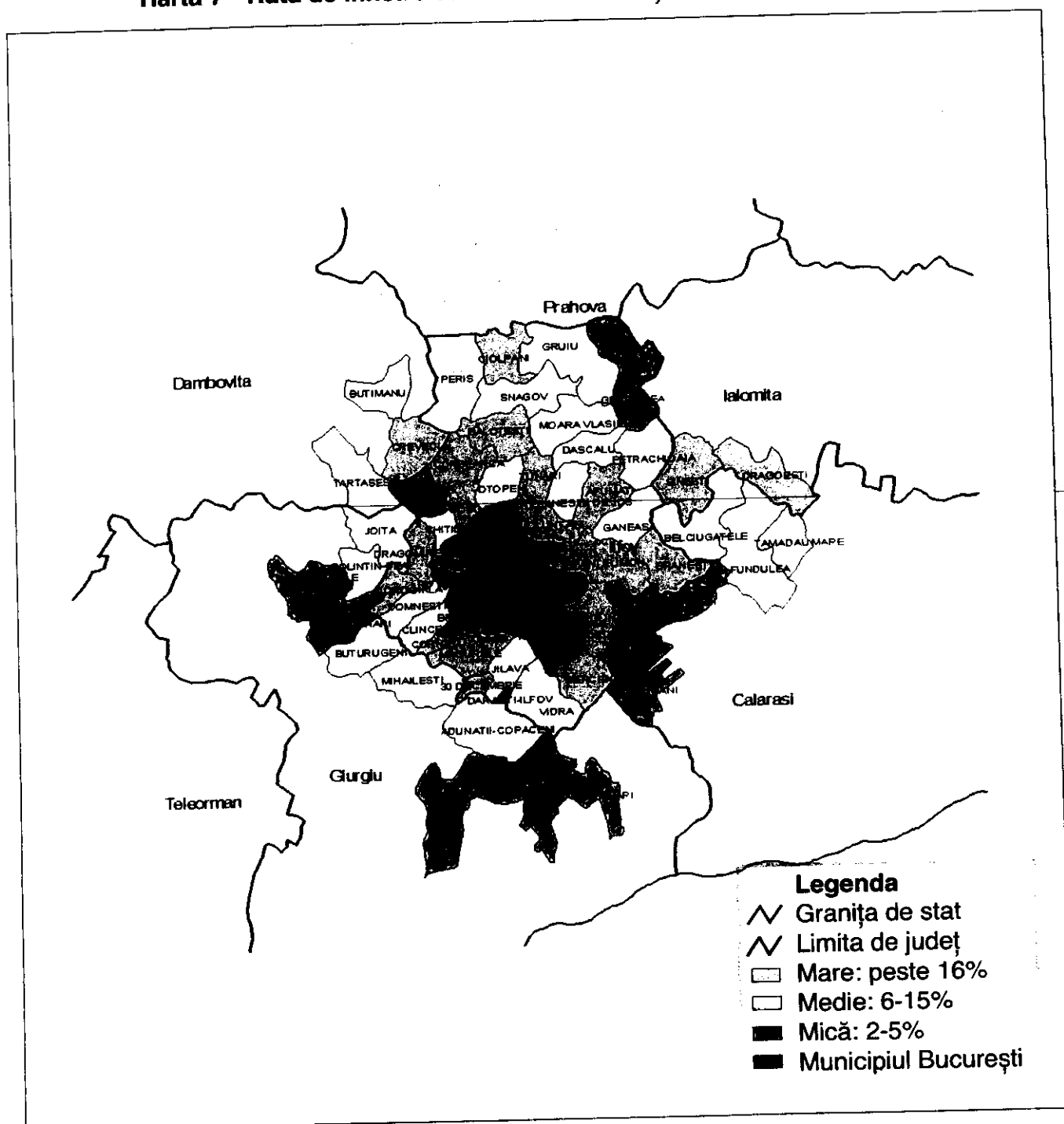


Înnoire edilitară. Așa cum arată datele cercetării realizate de CURS, un număr de 21 de localități au avut o rată de înnoire edilitară de peste 16%, iar un număr de 24 de localități au avut o rată de înnoire edilitară în ultimii 5 ani între 6%-15%. Cu alte cuvinte, în aceste 45 de localități de la 5% la peste 16% din totalul caselor din localitate sunt nou construite în ultimii 5 ani. Pe primele locuri se situează Brănești, Pantelimon, Voluntari, Berceni și Corbeanca cu o rată de peste 30%. Aportul bucureștenilor la această înnoire edilitară fiind, în medie, pentru ZMB de

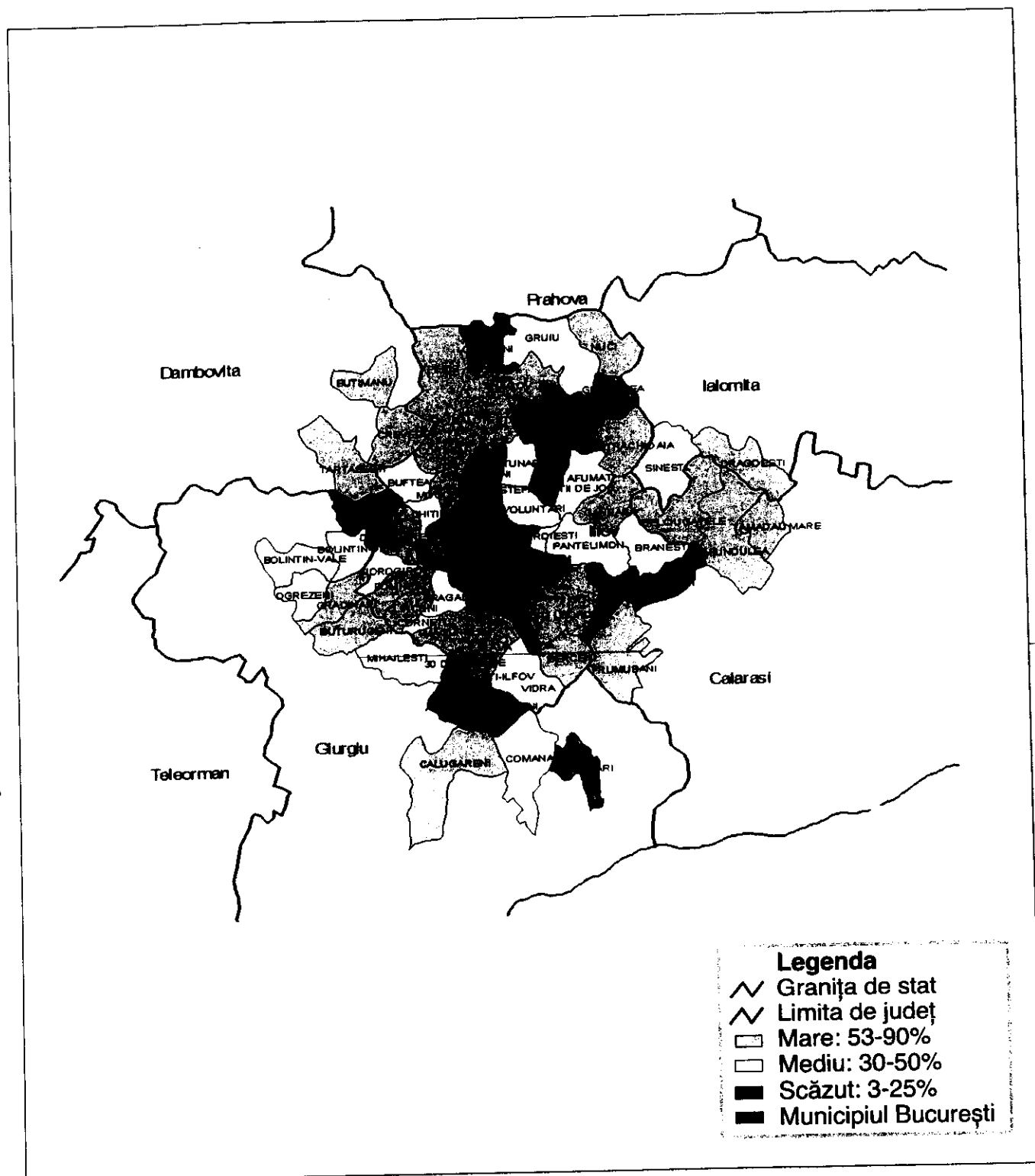
peste 52%. Mai concret, procentul caselor construite de bucureșteni în total case contruite în ultimii 5 ani în localitate depășește 53% într-un număr de 28 de localități și numai în 12 localități bucureștenii au construit între 3%-25% din totalul caselor contruite în localitate în ultimii 5 ani.

Trebuie, de asemenea, remarcat faptul că în total fond localiv în localitate, ponderea caselor contruite de bucureșteni în ultimii 5 ani se încadrează între 15%-32% într-un număr de 9 localități și între 5%-13% într-un număr de 21 de localități.

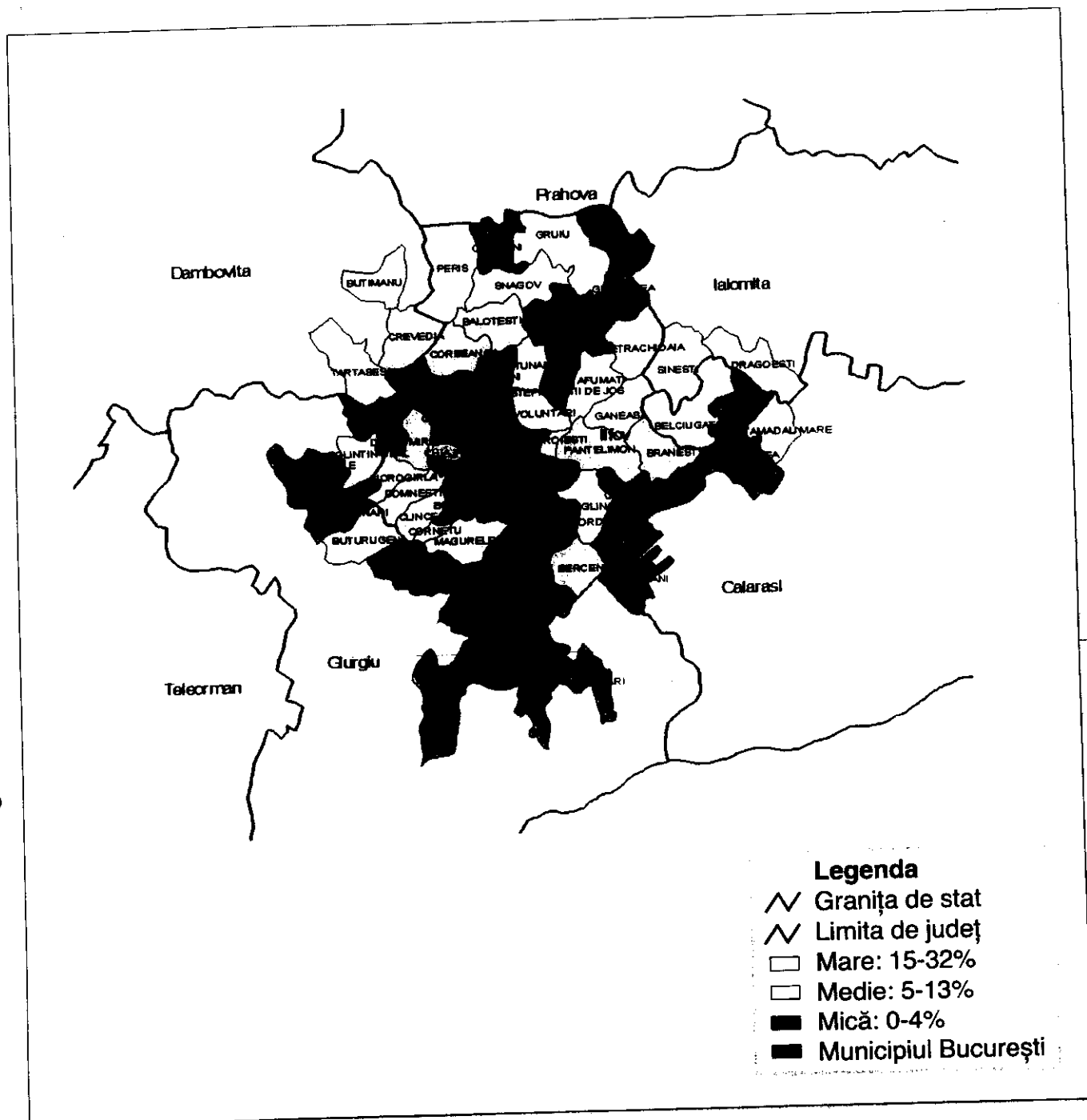
Harta 7 • Rata de înnoire edilitară în localitățile ZMB



Harta 8 • Aportul bucureștenilor la înnoirea edilitară a localităților



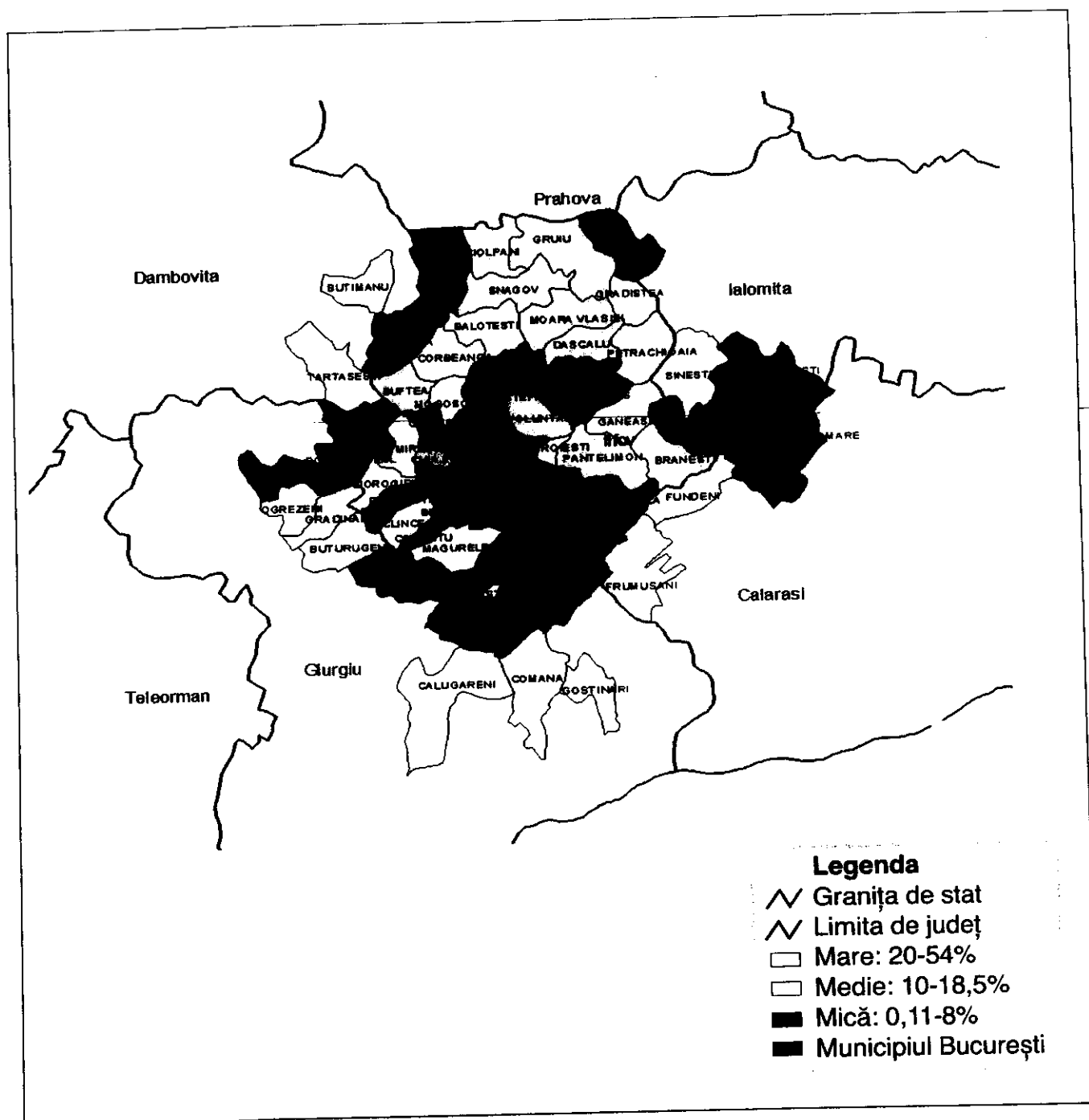
**Harta 9 • Ponderea caselor construite de bucureșteni
în totalul fondului locativ al localității**



Potențial turistic. Și din punct de vedere al potențialului turistic, aceste localități reprezintă o oază de spații verzi pentru un București cu deficit din acest punct de vedere. Rezultatele sondajului arată că în localitățile luate în calcul media suprafeței totale ocupată cu pădure și apă este de cca. 14%, iar dintre cele 61 de localități se remarcă Pantelimon, Moara Vlăsiei, Snagov, Comana și Buftea cu peste 40% suprafață ocupată cu pădure și apă. Dacă ne uităm pe harta **Potențial turistic** vedem că

un număr de 14 localități au suprafețe ocupate de apă și pădure în proporție de 20%-54%, iar 19 localități au între 10%-18,5%. La aceasta se adaugă și ponderea monumentelor și amenajărilor turistice raportate la total case în localitate, care în 21 dintre aceste 61 de localități selectate reprezintă între 2%-7%. Prin urmare putem spune că situația din aceste localități ar avea un efect extrem de pozitiv asupra orașului polarizator din punct de vedere al extinderii spațiului verde și al dezvoltării turistice.

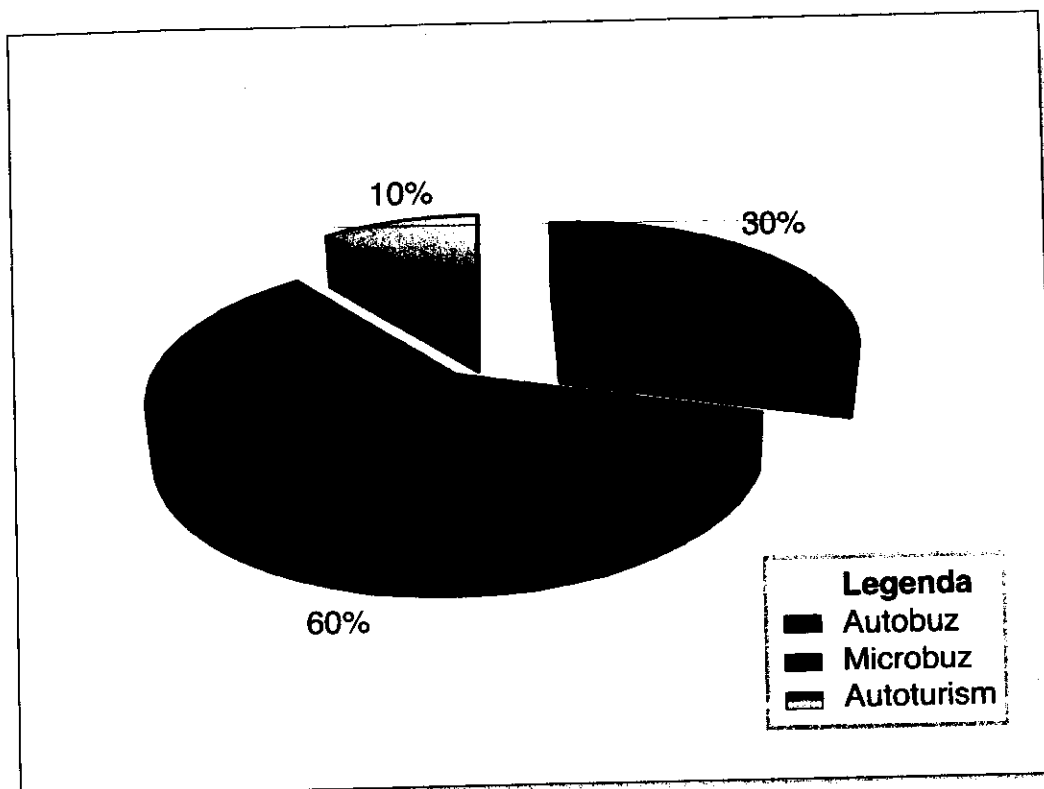
Harta 10 • Potențial turistic



Distanța față de București. Indicatorul distanță față de București (în minute) este esențial pentru facilitarea interrelațiilor dintre orașul central, București, și așezările incluse în Zona Metropolitană. Distanța influențează toate relațiile dintre cele 2 tipuri de comunități și de aceea valorile indicilor de identificare a granițelor ZMB au fost împărțite la indicatorul „distanță, față de București. Relația puternică dintre aceste localități este fundamentată și de existența mijloacelor de transport facile spre orașul polarizator și, așa cum arată datele sondajului cu reprezentanții primăriilor, se estimează că jumătate dintre locuitorii din cele 61 de localități selectate utilizează de obicei microbuzul pentru a ajunge la București iar 30% autobuzul. (vezi grafic 3 Principalul mijloc de transport utilizat de obicei pentru a ajunge la București).

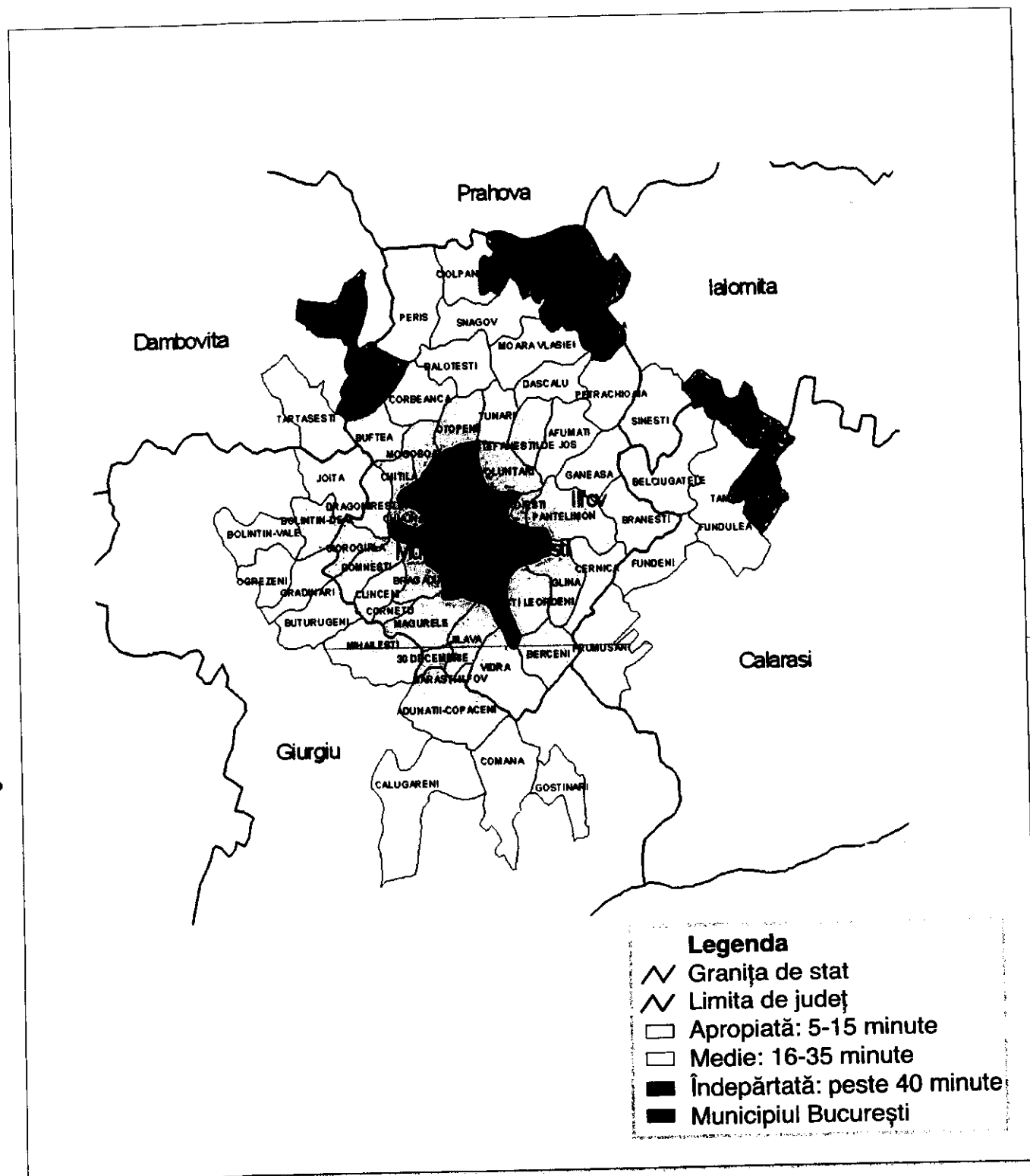
Timpul consumat pentru a ajunge în București este un alt factor favorabil constituirii Zonei Metropolitane. Astfel, cca. 59% dintre reprezentanții autorităților apreciază că durează, în medie, 20 de minute, cu mijlocul cel mai des utilizat, pentru a ajunge la București și doar 11% au răspuns că trebuie peste 35 de minute în acest scop. (vezi grafic 4 Izocrone pentru transportul cel mai utilizat).

Grafic 2 • Principalul mijloc de transport utilizat de obicei pentru a ajunge la București



Așa cum se observă din harta Izocrone (distanța în minute față de București) un număr de 23 de localități se poziționează la o distanță apropiată față de orașul polarizator (între 5-15 minute) și numai 8 localități putem spune, conform aprecierilor reprezentanților autorităților locale, se află la o distanță îndepărtată față de București (la peste 40 de minute).

Harta 11 • Izocrone (distanța medie, în minute, față de București)



B. Indicatori de structură. Caracterizarea socio-economică a Zonei Metropolitane București

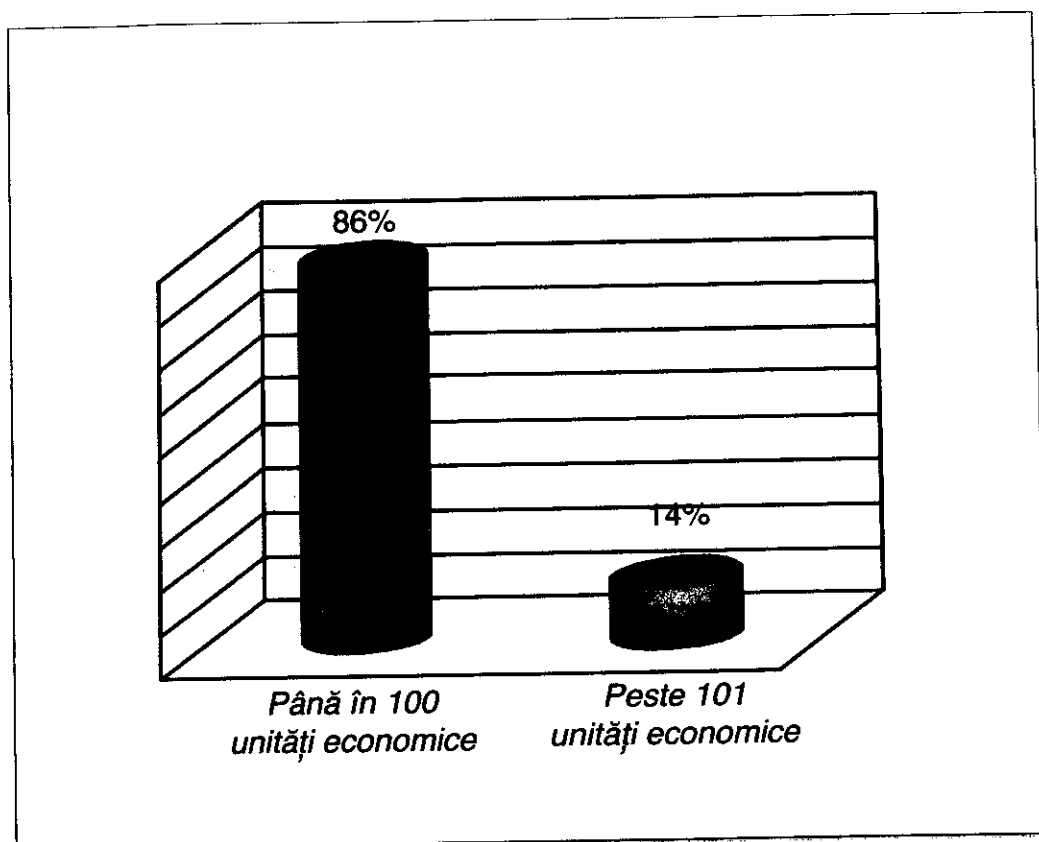
Populație și teritoriu. Realizarea Zonei Metropolitane București prin integrare acestor 61 (59+2) localități ar însemna un aport de populație de peste 430,000 locuitori, dintre care cca. 40% în mediul urban. Circa 50% (adică 228,809) din populația acestor localități este populație activă, ceea ce înseamnă un aport de populație cu vârstă de muncă semnificativă. Mai mult, un număr de 39 de localități au rată de ocupare între 50%-80%. De asemenea, din totalul populației acestor localități 32% sunt salariați și numai cca. 3% dintre locuitori sunt șomeri. Este foarte important că, în principal, localitățile imediat înconjurătoare orașului polarizator au o pondere mare a salariaților (număr de salariați raportat la total populație ocupată) între 70%-98% sau medie între 50%-68%, ceea ce poate avea un efect pozitiv pentru piața de forță de muncă din București în continuă creștere și cu o cerere de forță de muncă foarte mare.

Prin urmare ZMB va cuprinde orașul București cu cei cca. 2,000,000 de locuitori ai săi la care se adaugă peste 430,000 de locuitori din așezările care vor fi incluse în această nouă structură. Așadar, **ZMB cuprinde, conform acestui studiu 62 de unități administrativ teritoriale, adică orașul București și cele 61 de unități administrative (de fapt orașe și comune) care înconjoară orașul și au obținut un scor care justifică integrarea în această nouă structură.** În esență, rezultatul confirmă celelalt studiu al CURS din 2003 când în ZMB ar fi intrat 62 de unități administrativ teritoriale, în mare măsură aceleași ca în 2008. Unitățile administrativ teritoriale care ar urma să fie incluse în ZMB aparțin în prezent de județul Ilfov (40), județul Giurgiu (11), județul Călărași (5), județul Dâmbovița (3) și județul Ialomița (2). Într-o primă etapă, până la apariția unei Legi care să întemeieze noua ZMB în granițele stabilite conform acestui studiu, cu cele 61 de unități administrativ teritoriale în frunte cu orașul central București, ar putea fi constituită Zona Metropolitană București-Ilfov cu 41 de unități administrativ-teritoriale, dar care ar fi relativ dezechilibrată, extinzându-se mult prea mult spre Nord, comparativ cu întinderea spre Sud, Sud-Est și Sud-Vest. Rămâne ca într-o a treia etapă, ulterioară, ZMB să poată fi extinsă din nou, în toate direcțiile, formând o regiune metropolitană care să ajungă cu granița de Sud pe Dunăre iar la Nord să constituie o conurbație cu orașul Ploiești.

Ca suprafață, integrarea celor 61 de localități ZMB ar însemna o extindere a Bucureștiului cu cca. 250,000 ha.

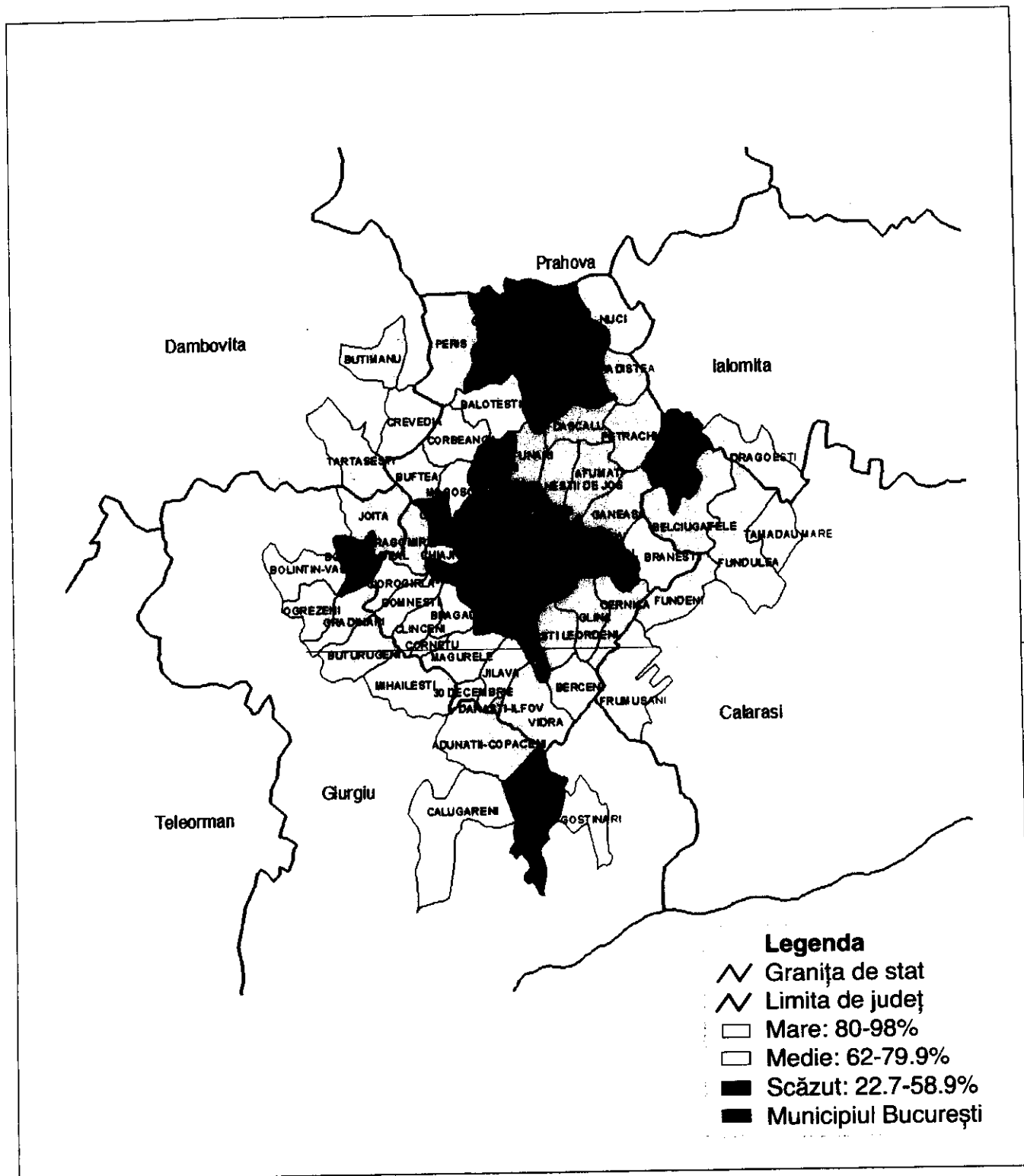
Potențial socio-economic. Rezultatele cercetării arată că majoritatea unităților administrativ teritoriale din Zona Metropolitană București au unități economice. (vezi grafic "Număr unități economice și/sau comerciale")

Grafic 3 • Număr de unități economice și/sau comerciale

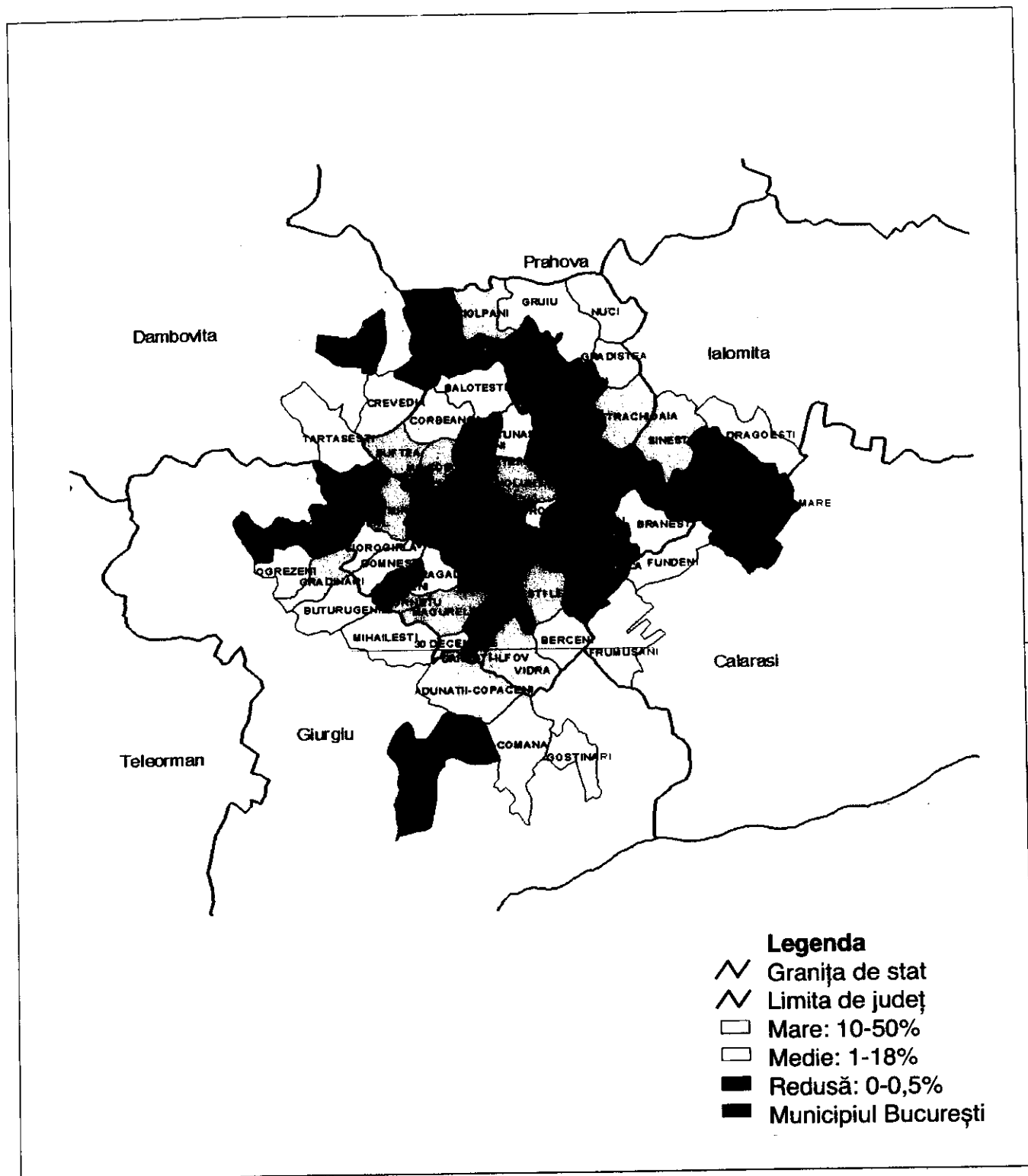


Deși o mare parte dintre aceste localități selectate au o pondere mare a terenului agricol (ponderea terenului agricol raportat la total suprafață localitate), în aproape 50% dintre aceste 61 de localități suprafața agricolă reprezentând între 80%-98%, acest lucru poate fi considerat pozitiv din perspectiva potențialului acestor localități de a furniza produse perisabile către orașul polarizator. (vezi hărți **Pondere activitate agricolă** și **Pondere produse perisabile** pentru București) Datele sondajului arată că media suprafeței arabile cultivate cu legume destinate Bucureștiului este de cca. 7%, principalii furnizori fiind Cornetu, Copăcenii, Popești Leordeni, Grădinari și Dragomirești Vale, cu peste 30% suprafață agricolă cultivată cu legume destinate Bucureștiului. Pe total, un număr de 15 localități având între 10%-50% suprafețe arabile destinate cultivării produselor perisabile pentru București din total suprafață agricolă.

Harta 12 • Pondere activitate agricolă

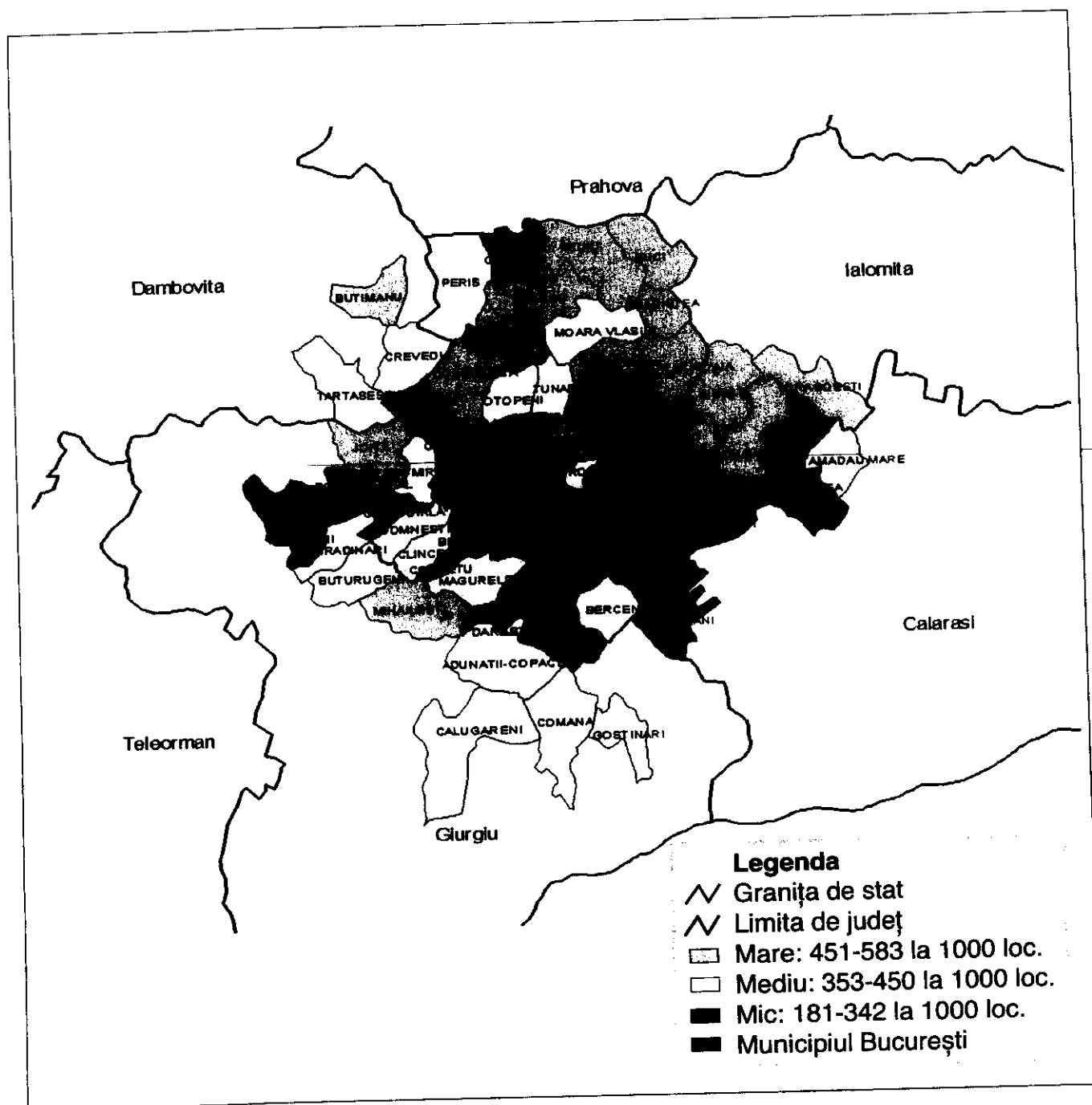


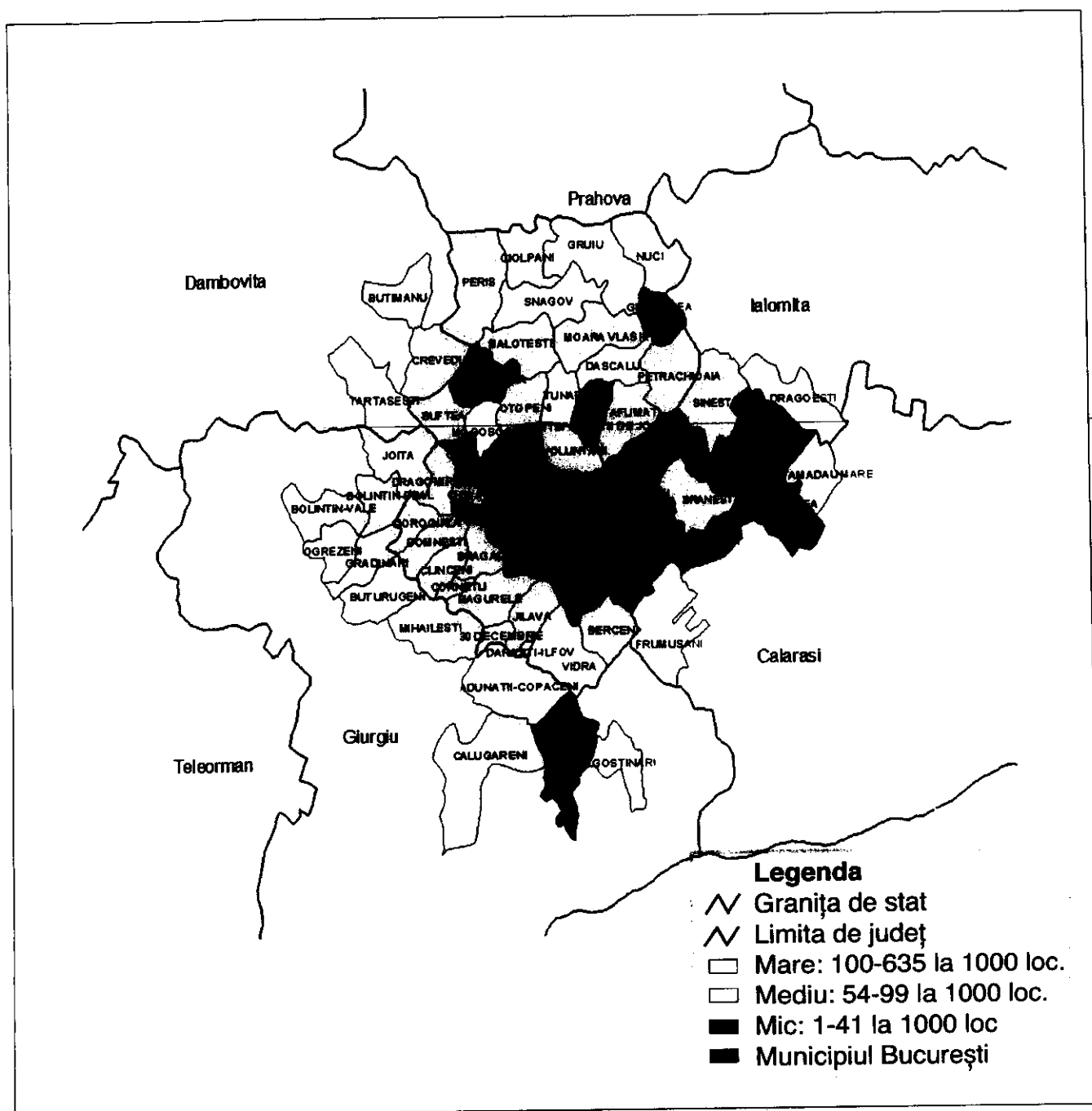
Harta 13 • Pondere produse perisabile pentru București



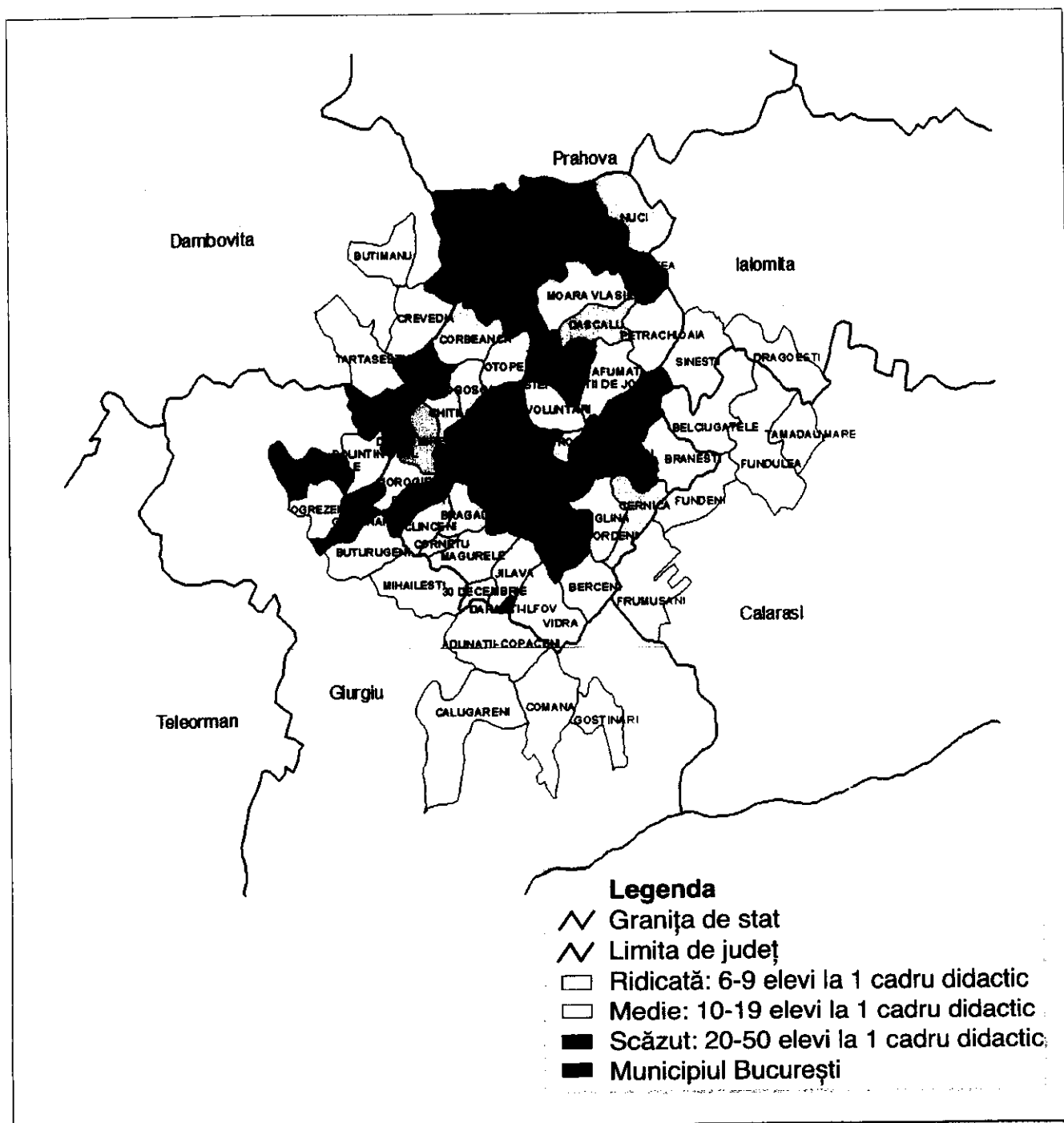
Din punct de vedere al condițiilor de locuire datele arată o situație destul de bună în aceste localități, media numărului de case la 1000 de locuitori (indicator calculat ca raport între total case în localitate și total populație *1000) este de 383 case. Localitățile care au situație locativă peste medie sunt în principal acele localități în care aportul bucureștilor la înnoirea edilitară a localității este peste medie. Prin urmare, așa cum se poate observa din harta Număr de case la 1000 de locuitori, un număr de 16 localități au între 451-583 de case la 1000 de locuitori, iar un număr de 19 localități se situează la medie, adică au un număr de 353-450 de case la 1000 de locuitori. Această situație localivă bună este influențată și de rata de înnoire edilitară a acestor localități în ultimii 5 ani lucru care sugerează că aceste localități sunt într-o continuă dezvoltare.

Harta 14 • Număr de case la 1000 de locuitori





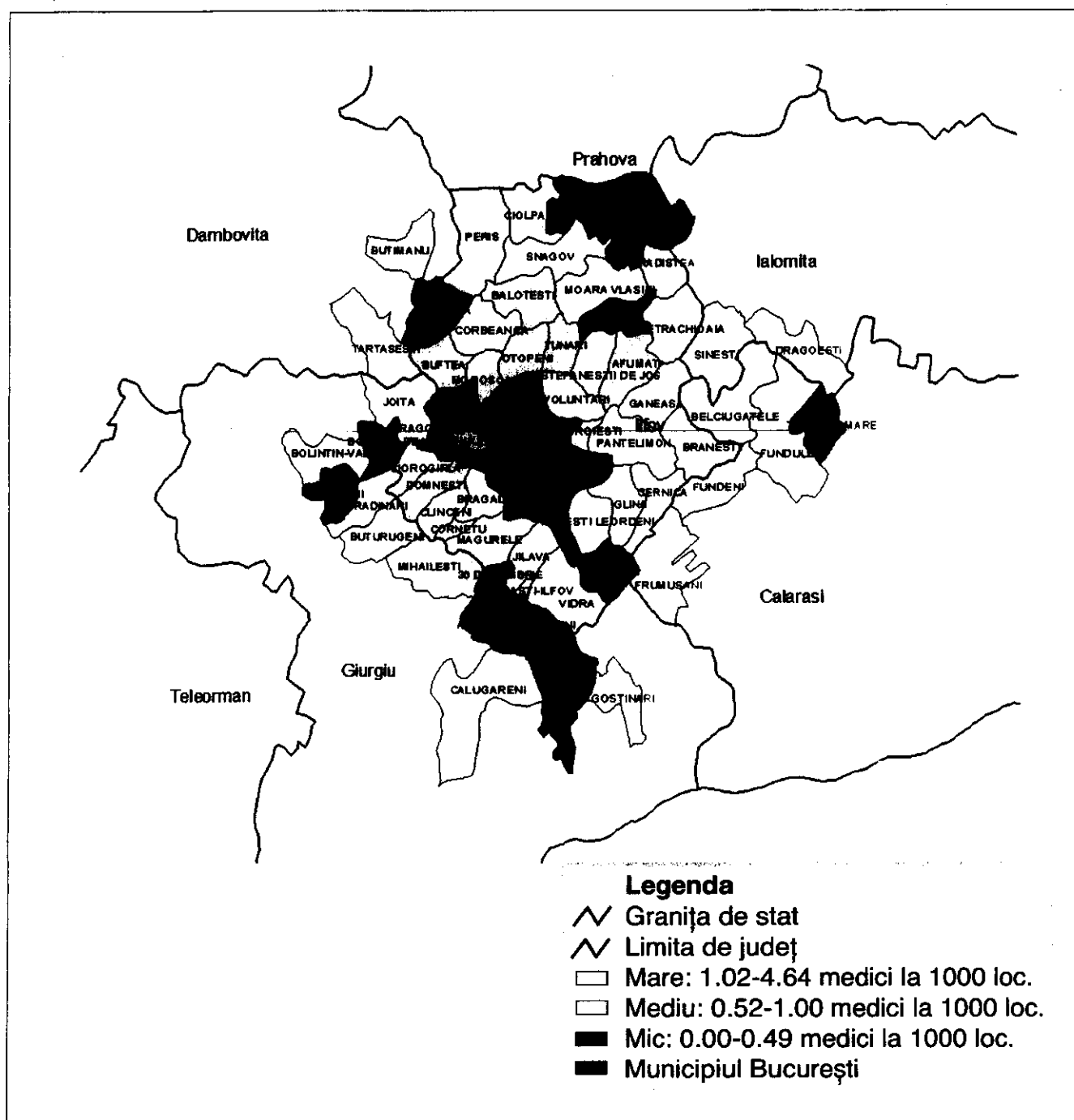
Harta 16 • Potențial personal didactic. Număr de elevi la 1 cadru didactic



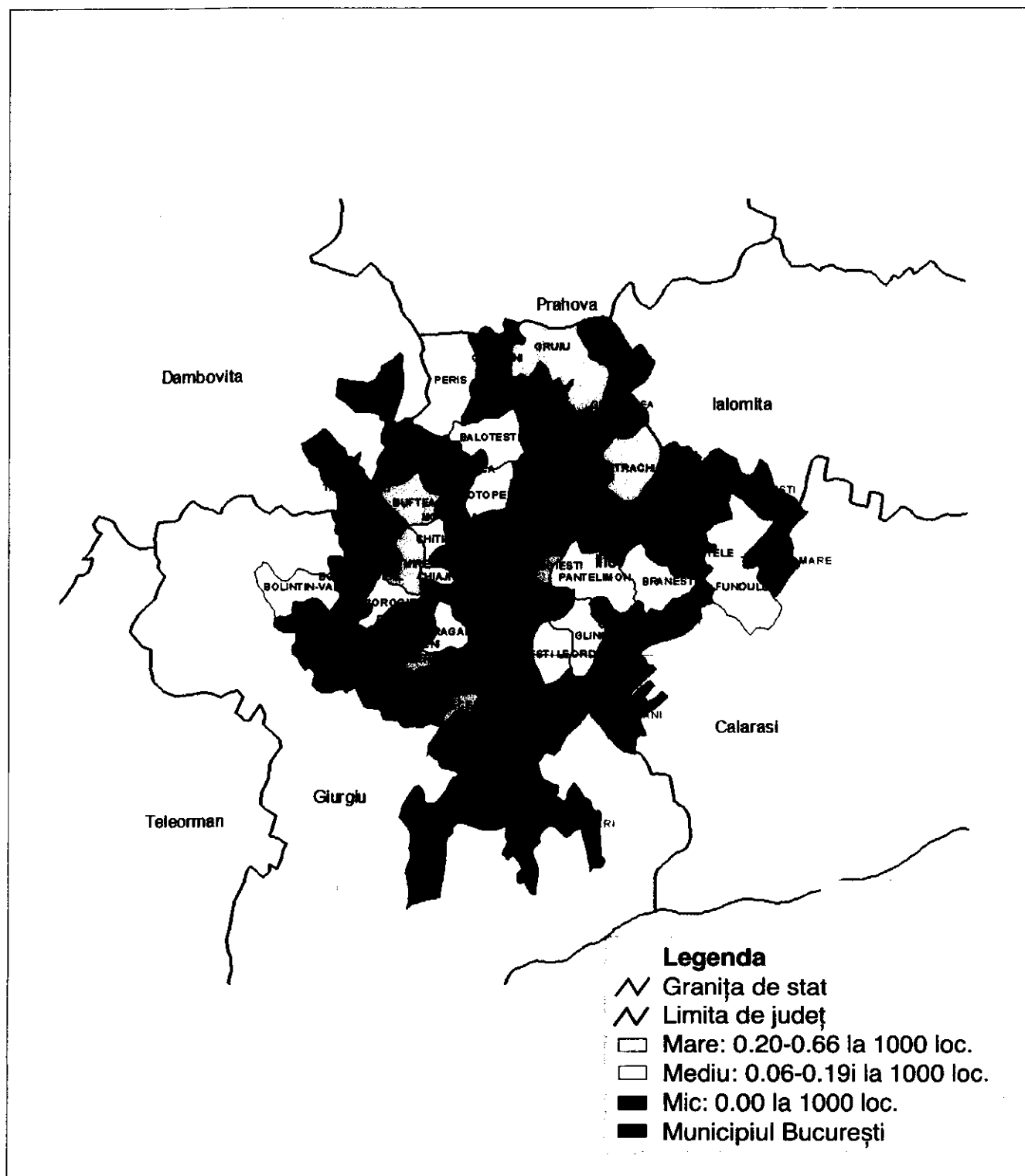
Și din punct de vedere al condițiilor de educație, aceste 61 de localități se situează destul de bine, unui profesor revenindu-i cca. 18 elevi. Dacă privim cu atenție harta **Pondere personal didactic. Număr de elevi la 1 cadru didactic**, observăm că 19 localități au o pondere ridicată, adică unui cadru didactic îi revin cca. 6-9 elevi și numai 5 localități au o situație mai defavorizată din acest punct de vedere, adică unui cadru didactic revenindu-i un număr de cca. 20-50 elevi. Doar din punct de vedere al condițiilor medicale situația nu este

foarte bună, din moment ce la 1000 de locuitori, se estimează că există, în medie, un singur medic. Există totuși 13 localități unde numărul de medici la 1000 de locuitori este între 1.02-4.64. Un alt indicator care demonstrează că din punct de vedere al condițiilor medicale, situația în aceste zone necesită o îmbunătățire este și cel privind ponderea policlinicilor la 1000 de locuitori, unde, așa cum se observă pe harta **Ponderea policlinicilor**, în cca. 41 de localități este aproape 0.

Harta 17 • Ponderea medicilor



Harta 18 • Ponderea policlinicilor

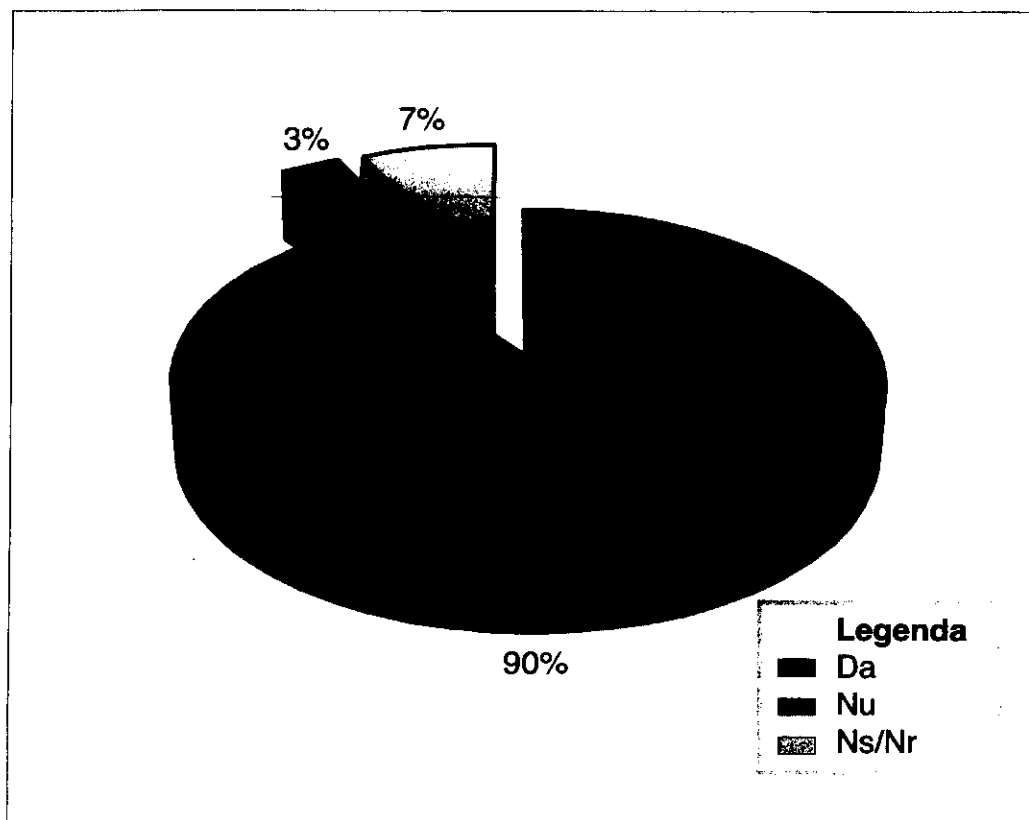


Suport pentru realizarea Zonei Metropolitane București.

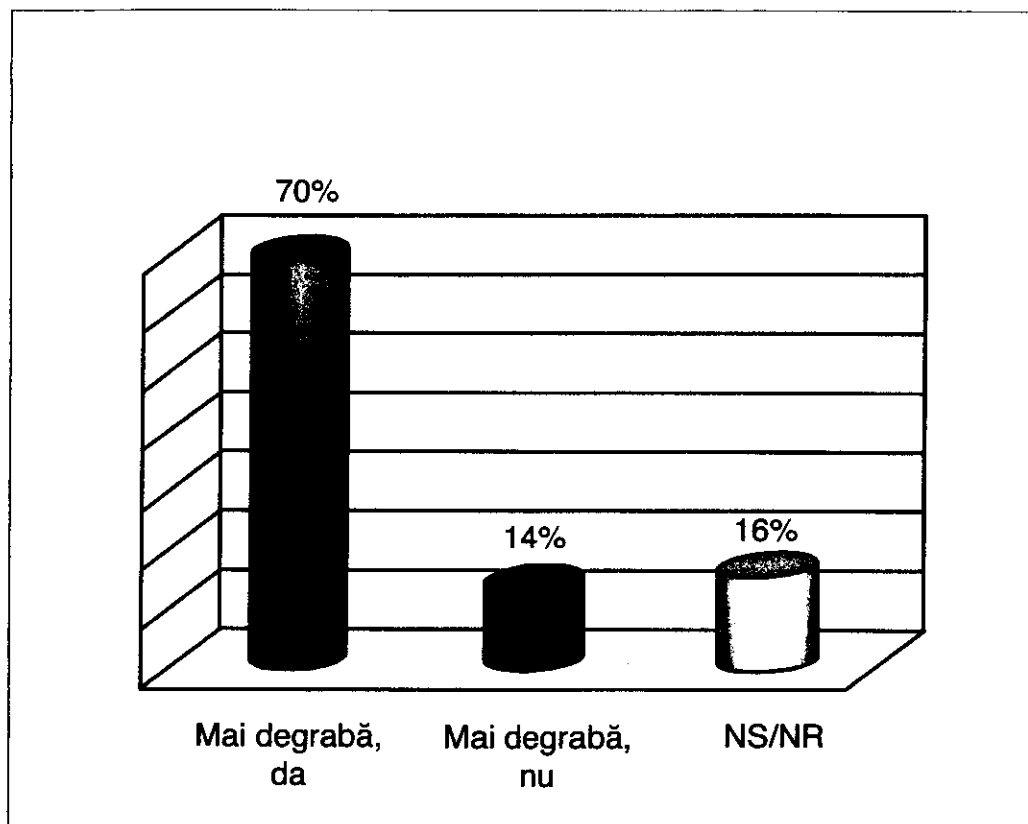
Analiza rezultatelor acestei cercetări arată un înalt grad de susținere din partea autorităților publice din cele 61 de localități pentru realizarea Zonei Metropolitane București. Așa cum se observă din graficul 2 Potențial pentru integrarea localității în ZMB, 90% dintre autoritățile locale ale acestor localități doresc ca localitatea lor să fie integrată în ZMB, doar 3% nu ar fi de acord, iar 7% nu sunt hotărâți, nu știu.

Suportul din partea autorităților locale urmează să fie confirmat sau infirmat de cel al locuitorilor din unitățile administrativ-teritoriale posibil a fi incluse în ZMB, lucru care se stabilește pe baza unui sondaj de opinie reprezentativ pentru populația din această arie, în curs de realizare.

Grafic 4 • Suportul reprezentanților unităților administrativ-teritoriale pentru integrarea localității în ZMB.



Grafic 5 • Suportul populației pentru integrarea localității în ZMB



Mai mult așa cum rezultă din Graficul nr. 5, 70% din populația din cele 61 de comune și orașe propuse a fi incluse în ZMB ar fi mai degrabă de acord, adică ar susține un astfel de proiect, iar 14% ar fi mai degrabă împotrivă, adică nu ar susține un astfel de proiect. Din totalul celor care optează pro sau contra, ponderea susținătorilor se ridică la peste 80% din populația vizată, procent de sprijin care concordă cu cel al autorităților locale unde ponderea susținătorilor proiectului se ridică la 90%.