

Нарастване на населените места в Европа

Европа е един от най-силно урбанизираните континенти на земята — приблизително 75 % от населението ѝ живее в градски райони. Урбанистичното бъдеще на Европа обаче е въпрос от съществено значение. Повече от една четвърт от територията на Европейския съюз сега е директно предоставена за населени места.

До 2020 г. приблизително 80 % от европейците ще живеят в градски райони. В 7 държави делът им ще е 90 и повече процента. Поради това необходимостта от земя във и около градовете става належаща. Ние всички ежедневно сме свидетели на бързи, явни и противоречиви промени в предназначението на земята, които оформят пейзажа и влияят върху околната среда във и около градовете както никога досега.

Градовете се разрастват, намалявайки времето и разстоянията помежду си, вътре и извън населеното място. Това разширяване се разпространява из цяла Европа, вследствие на променящия се начин на живот и консумацията, и широкоприето се нарича нарастване на населените места. Наличните доказателства убедително показват, че разпръснатото застрояване е съпътствало растежа на градовете в Европа през последните 50 години.

Нарастването на населените места се появява, когато размерът на земята с променено предназначение и използването ѝ за градоустройствени цели надвишават нивото на растеж на населението за дадена област в определен период. Разпръснатото застрояване с право се счита за едно от най-големите общи предизвикателства, пред които е изправена градска Европа днес.

Наскоро проведено изследване, обхващащо цяла Европа, показва продължаващо бързо пространствено разширяване на градовете: повече от 5 % за десетилетие (Фигура 1), еквивалентно на три пъти площта на Люксембург. Областите с най-

видимо влияние от нарастването на населените места се намират в страни или региони с голяма гъстота на населението и висока икономическа активност (Белгия, Холандия, Южна и Западна Германия, Северна Италия, Парижкия регион) и/или в такива с бърз икономически растеж (Ирландия, Португалия, Източна Германия, Мадридския регион). Разпръснатото застрояване е особено очевидно там, където държавите или регионите са получили помощ от регионалната политика и финансиране на ЕС. Нови модели на развитие могат също да бъдат наблюдавани около малки градове или в селските райони, по продължението на транспортни

коридори и покрай много крайбрежни части, обикновено свързани с речни долини.

Растежът на европейските градове исторически е бил обусловен от увеличаващото се градско население. Обаче днес, дори и там, където все още има малко или изобщо липсва заселническа инвазия, редица други фактори водят до разпръснато застрояване. Те се коренят в желанието да се постигне нов стил на живот в предградията, извън центъра на града.

Смесицата от движещи сили, стоящи зад тези тенденции, включват както микро, така и

макро социално-икономически тенденции. Качеството на транспортните мрежи, цените на земята, личните жилищни предпочитания, демографските тенденции, културните традиции и ограничения, привлекателността на съществуващите градски райони — всички тези фактори

са от ключово значение за това, как се развива градското пространство. Друга движеща сила е прилагането на плановата политика както на местно, така и на регионално ниво. Подпомагано от кохезионните и структурни фондове на ЕС за подкрепа развитието на инфраструктурата, разпръснатото застрояване

се засилва в отговор на подобрените транспортни връзки и индивидуалната мобилност.

Градовете по своята същност са места, където голям брой хора са концентрирани върху малка площ. Това дава някои очевидни предимства от гледна точка на икономическото и

Фигура 1 Развитие на нарастването на градски и други изкуствени площи, 1990–2000 г.



Източник: Corine land cover database, EEA.

социалното развитие. В някои отношения това дори може да бъде полезно за околната среда. Например използваната земя и потреблението на енергия са по-малки в градските райони, отколкото в областите с разпръснато население. Преработката на градските отпадъци и отпадни води се радва на икономии, получени от по-голямото им количество. Следователно традиционните, дължащи се на средата здравни проблеми, произтичащи от непречистена питейна вода, незадоволителна канализация и лоши жилищни условия, до голяма степен са изчезнали от градовете в ЕС. Въпреки това градското население все още страда от сериозни проблеми на околната среда, като например излагането на шум, високото съсредоточаване на замърсен въздух, обработката на отпадъци, ограничената наличност на

прясна вода и липсата на открити пространства.

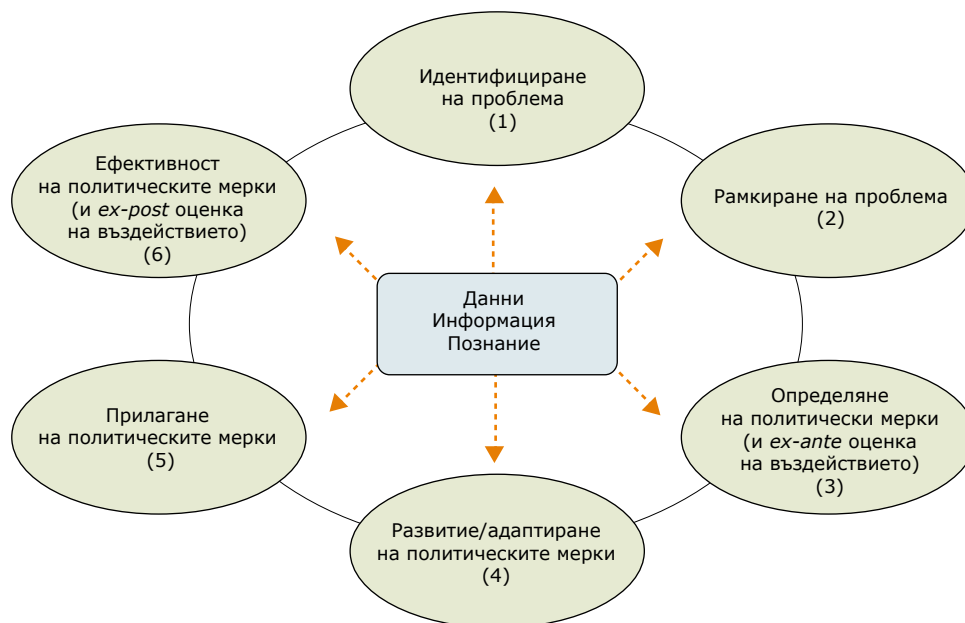
Въпреки всичко днешната тенденция към нови и с ниска гъстота градски райони рефлектира върху увеличеното потребление. Пространството, усвоявано от един човек в европейските градове, се е увеличило повече от два пъти през последните 50 години. През последните 20 години размерът на застроените площи в много западни и източноевропейски страни се е увеличил с 20 %, докато населението се е увеличило едва с 6 %. По-специално транспортът (мобилността) остава решително предизвикателство за градското планиране и управление. Транспортната инфраструктура въздейства върху пейзажа по много начини. Покриването на земята увеличаващо ефектите от наводненията и фрагментирането

на природните области са само два от тях.

Мобилността и достъпността са ключови фактори за европейското териториално единство. Те са също така съществени елементи за подобряване качеството на живот на общностите. Предвижда се броят километри, изминати в градски райони от пътен транспорт, да се увеличи с 40 % между 1995 и 2030 г. Притежаването на коли в ЕС-10 все още не е на същото ниво както в ЕС-15. Това подсказва, че предстои допълнителен растеж.

Ако не се направи нищо, се очаква пътната претовареност да се увеличи значително до 2010 г., а разходите, които могат да бъдат отнесени към претовареността, ще нараснат на приблизително 1 % от БВП на ЕС. Все пак транспортната

Фигура 2 Основни етапи от политическия цикъл, подкрепени от данни, информация и познания



Източник: ЕЕА.

инфраструктура е нещо повече от обикновено прибавяне на километри пътища и жп линии. Такава инфраструктура трябва да бъде част от глобален подход, който взема в предвид реалното въздействие на това да инвестираш директно в създаването и поддръжката на локални и градски икономики. Тя трябва да бъде част от едно балансирано полицентристко развитие, което намалява щетите, нанесени върху околната среда.

Но стратегиите и инструментите за контрол на разпръснатото застрояване силно зависят от съвременните реалности на многочислените и взаимодействащи си нива на управление — от местните до европейските. Това е особено вярно по отношение на основните финансови потоци, които формират плановите бюджети. В днешно време плановите политики често отразяват пазарната логика. По-добре би било да отразяват виждането на градското развитие, в което значението на околната среда и социалните съображения са напълно вплетени в пространствените планови политики на всички етапи от политическия цикъл — от идентифициране на проблема

и съставяне на политика до приложението и етапите на оценяване преди и след. Това може да има няколко предимства, включително:

- осигуряване на политическа кохерентност на всички етапи от политическия цикъл (вж. фигура 2);
- повишаване и подобряване сътрудничеството между агенциите на всички нива на отговорност;
- ефективна употреба на структурните и кохезионни фондове на ЕС в комбинация с наредби за околната среда, така че да се избегне и намали разпръснатото застрояване;
- отстраняване причините за пазарните неуспехи, които водят до разпръснато застрояване чрез въздействие върху движението на цените на земята във, около и между градските райони;
- сравняване и обмен на добри практически образци с цел създаване на компактни градове;
- осигуряване на зелени площи в градовете.

Референции

EEA (2006), *Urban sprawl in Europe — the ignored challenge*, Доклад на ЕАОС No 10/2006, Европейска Агенция за околната среда, Копенхаген.

European Environment Agency
Kongens Nytorv 6
1050 Copenhagen K
Denmark

Tel.: +45 33 36 71 00
Fax: +45 33 36 71 99

Web: eea.europa.eu
Enquiries: eea.europa.eu/enquiries

