

Urbano širjenje v Evropi

Evropa je ena od najbolj urbaniziranih celin na svetu, saj 75 odstotkov njenega prebivalstva živi na urbanih območjih. Toda urbana prihodnost Evrope je zelo skrb vzbujajoča. Več kot četrtnina ozemlja Evropske unije se danes neposredno uporablja za urbana zemljišča.

Do leta 2020 bo približno 80 odstotkov Evropejcev živel na urbanih območjih, v sedmih državah pa bo odstotek celo višji, 90 odstotkov ali več. Zaradi tega postaja povpraševanje po zemljiščih v mestih in okoli mest vse bolj pereče. Vsak dan smo priča naglim, vidnim in spornim spremembam pri rabi zemljišč, ki oblikujejo pokrajino ter vplivajo na okolje v mestih in okoli njih kot še nikoli do zdaj.

Mesta se širijo, pri čemer se vse bolj zmanjšujejo čas in razdalje med njimi ter njihova dostopnost i. To razpršeno širjenje, ki se dogaja povsod po Evropi, so spodbudili spreminjajoči življenjski slogi in poraba, skupni izraz za ta pojav pa je urbano širjenje. Razpoložljivi dokazi prepričljivo kažejo, da je urbano širjenje zadnjih 50 let stalni spremljevalec rasti mest po Evropi.

Urbano širjenje nastopi, ko stopnja spreminjanja namembnosti zemljišč in potrošnje za urbane porabe preseže stopnjo rasti prebivalstva na danem območju v določenem obdobju. Danes je potrebno urbano širjenje upravičeno šteti za enega od večjih skupnih izzivov v Evropi.

Novejša vseevropska študija kaže stalno in naglo prostorsko večanje mest: več kot 5 odstotkov v enem desetletju (slika 1), kar je toliko kot trikratno območje Luksemburga. Območja z najbolj vidnimi učinki urbanega širjenja so v državah ali regijah z veliko gostoto naseljenosti in živahno gospodarsko dejavnostjo (Belgija, Nizozemska, južna in zahodna Nemčija, severna Italija, območje

Pariza) in/ali s hitro gospodarsko rastjo (Irska, Portugalska, vzhodna Nemčija, območje Madrida). Širjenje je še zlasti vidno tam, kjer države ali regije uživajo ugodnosti regionalnih politik in denarne podpore Evropske unije. Opaziti je tudi nove razvojne vzorce, predvsem okrog manjših mest ali na podeželju, vzdolž prometnih koridorjev ter vzdolž številnih delov obale, ki so po navadi povezani z rečnimi dolinami.

Rast mest v Evropi je bila v preteklosti posledica večje naseljenosti na urbanih območjih. Toda danes različni dejavniki spodbujajo širjenje tudi na območjih, kjer se število prebivalstva ne povečuje. Ti dejavniki izvirajo iz želje po

uresničevanju novih življenjskih slogov v predmestjih, zunaj mestnih središč.

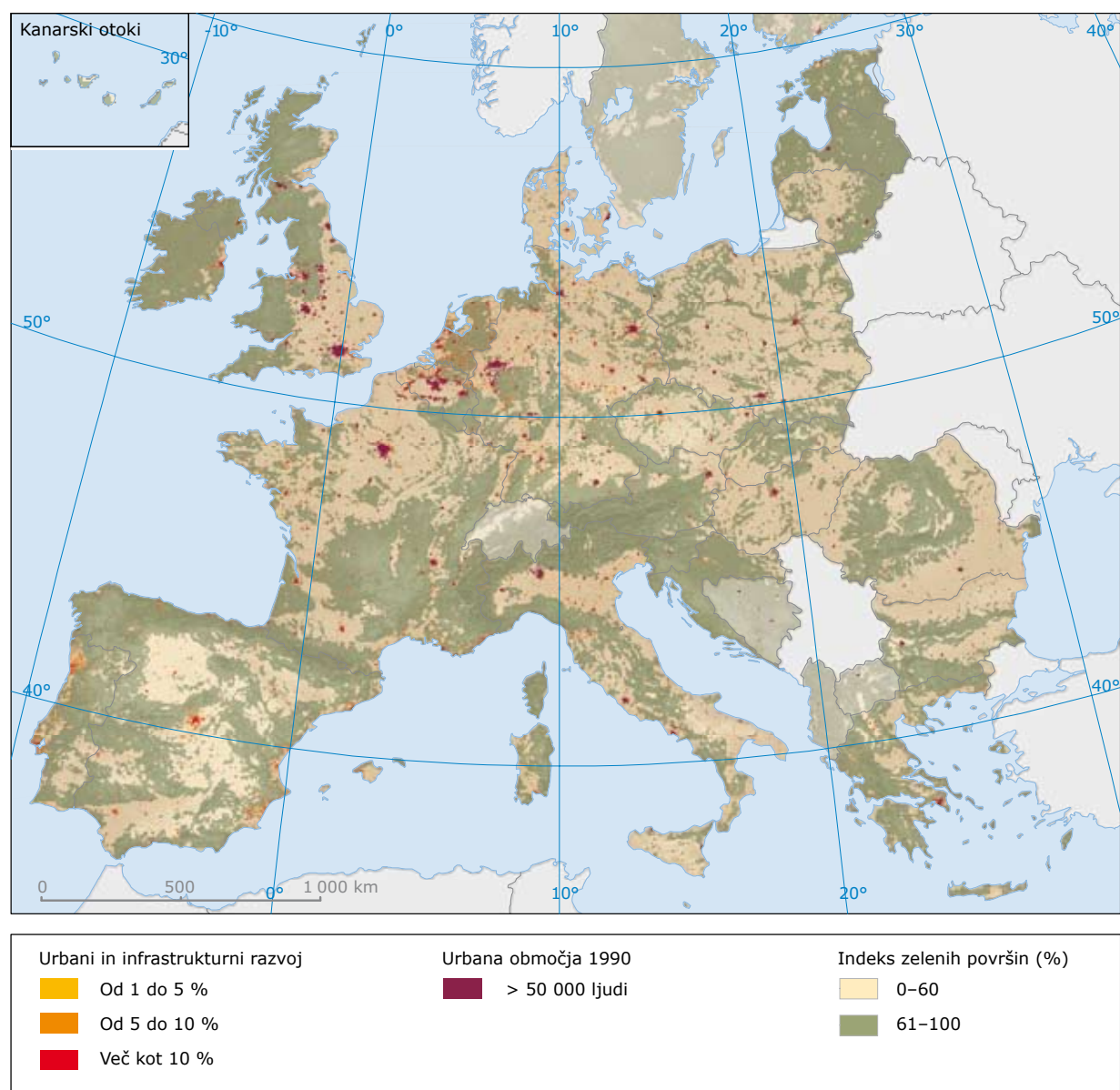
Sile ki vplivajo na te trende vključujejo tako mikro kot makro socialno-ekonomske trende. Na razvoj urbanih območjih vplivajo transportni sistemi, cena zemljišč, stanovanjska izbira posameznikov, demografsko gibanje, kulturni običaji ter omejitve in privlačnost obstoječih urbanih območij. Pomemben dejavnik je tudi uporaba politik načrtovanja na lokalni in regionalni ravni. Širjenje, ki so ga spodbudili kohezijski in strukturni skladi Evropske unije za podporo razvoja infrastrukture, se je še pospešilo z boljšimi prometnimi povezavami in večjo osebno mobilnostjo.

Mesto je že po svoji naravi kraj, v katerem se nahaja na majhnem območju velika koncentracija ljudi. To ima nekaj očitnih prednosti s stališča gospodarskega in socialnega razvoja. Včasih je lahko celo koristno za okolje. Na primer, raba zemljišč in potrošnja

energije sta na urbanih območjih ponavadi manjši kot na območjih z razpršeno naseljenostjo. Ravnanje s komunalnimi odpadki in čiščenje odpadne vode uživata prednosti ekonomije obsega. Posledično so nekdanje okoljske zdravstvene težave povezane s pitno vodo,

ki niustrezna kakovosti zaradi nezadostne javne higiene in slabih stanovanjskih razmer, večinoma odpravljene iz mest v Evropski uniji. Kljub temu pa ima mestno prebivalstvo še vedno hude lokalno omejene okoljske probleme, kot so izpostavljenost hrupu, obdobja

Slika 1 Širjenje urbanega in drugega umetnega prostorskega razvoja, 1999–2000



Vir: Zbirka podatkov o pokrovnosti tal Corine, EEA.

hudega onesnaženja zraka, ravnanje z odpadki, omejena preskrbljenost s svežo vodo in pomanjkanje odprtih prostorov.

Toda posledica sedanjega trenda naseljevanja na novih, manj poseljenih mestnih območjih je večja potrošnja. Obseg porabljenega prostora na osebo v evropskih mestih se je v zadnjih petdesetih letih več kot podvojil. V zadnjih dvajsetih letih se je obseg naseljenih območij v številnih zahodnih in vzhodnih evropskih državah povečal za 20 odstotkov, medtem ko se je število prebivalstva povečalo le za 6 odstotkov. Zlasti prevoz (mobilnost) ostaja velik izziv za urbanistično načrtovanje in upravljanje. Prometna infrastruktura na mnogo načinov vpliva na pokrajino. Dva od teh sta zapečatenje tal, kar poveča učinke

poplavljanja, in drobitev naravnih območij.

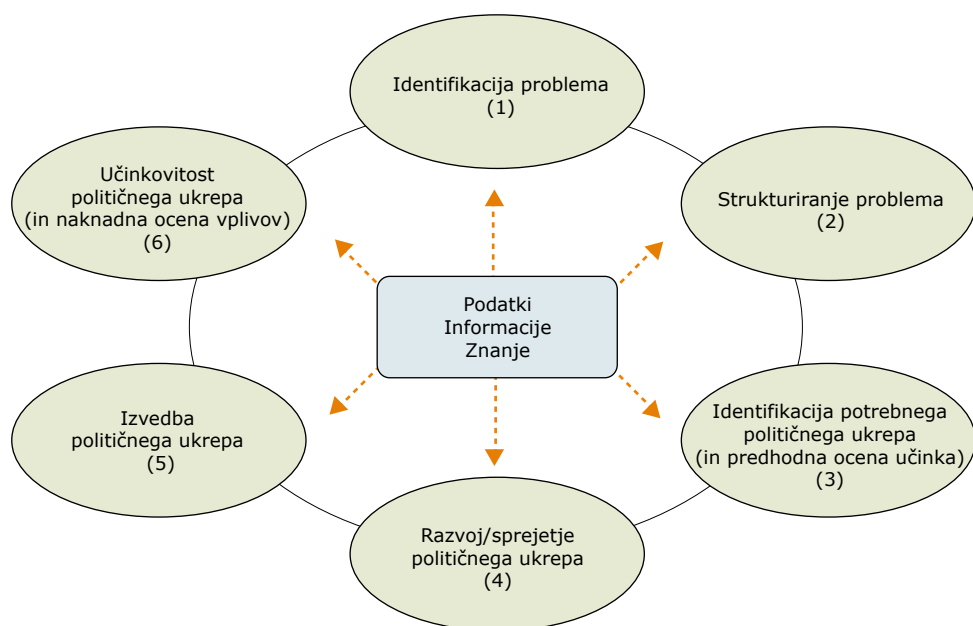
Mobilnost in dostopnost sta ključna dejavnika za evropsko ozemeljsko kohezijo. Poleg tega sta zelo pomembna za izboljšanje kakovosti življenja v občinah. Število kilometrov, ki jih ljudje prepotujejo na mestnih območjih s cestnim prevozom, se bo predvidoma povečalo za 40 odstotkov med letoma 1995 in 2030. Stopnje lastništva avtomobilov v EU-10 še vedno niso enake stopnjam v EU-15. To nakazuje, da se bo v prihodnosti rast nadaljevala.

Če se na tem področju ne bo nič storilo, se bodo prometni zastoji do leta 2010 močno povečali, stroški zaradi zastojev pa zvišali do približno 1 odstotka bruto domačega proizvoda Evropske unije. Toda za izboljšanje prometne

infrastrukture ni dovolj samo povečano število kilometrov cest in železnic. Kakovostna infrastruktura naj bi bila del globalnega pristopa, ki upošteva stvarni učinek naložb v ustvarjanje in vzdrževanje lokalnih in urbanih gospodarstev. Morala bi biti vpeta v uravnotežen in policentričen razvoj, ki zmanjšuje škodo za okolje.

Toda strategije in orodja za nadzorovanje urbanega širjenja so močno odvisni od današnje resničnosti različnih in vzajemno delujočih ravni upravljanja, od lokalne do evropske ravni. To zlasti drži pri večjih finančnih tokovih, ki oblikujejo proračune za načrtovanje. Politike načrtovanja so danes pogosto pokazatelj tržne logike. Bolje bi morala izražati vizijo urbanega razvoja, v kateri so okoljski in socialni premisleki pomembno vključeni v vse

Slika 2 Glavne stopnje cikla politike, podprte s podatki, informacijami in znanjem



Vir: EEA.

stopnje cikla politike prostorskega načrtovanja; od opredelitve problema in oblikovanja politike do njenega izvajanja in naknadnih ocen. To bi imelo več prednosti, vključno z:

- zagotavljanjem skladnosti politike v vseh stopnjah cikla politike (glejte sliko 2);
- krepitev sodelovanja med agencijami na vseh ravneh odgovornosti;
- učinkovito rabo strukturnih in kohezijskih skladov na ravni Evropske unije, skupaj z

okoljskimi predpisi, z namenom izogiba urbanemu širjenju in njegovega zmanjševanja;

- ciljano delovanje v zvezi s tržnimi nepopolnostmi, ki spodbujajo urbano širjenje z vplivanjem na cenovne signale za zemljišča na urbanih območjih, okrog njih in med njimi;
- r širjenje primerov dobrih praks za razvijanje strnjenih mest;
- zagotavljanjem zelenih površin v mestu.

Referenčno gradivo

EEA (2006), *Urban sprawl in Europe — the ignored challenge*, Poročilo EEA št. 10/2006, Evropska agencija za okolje, Kopenhagen.

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



Publications Office

