

Yhdyskuntarakenteen hajautuminen Euroopassa

Eurooppa on yksi maapallon kaupungistuneimmista maanosista, sillä noin 75 prosenttia sen väestöstä asuu kaupunkialueilla. Euroopan kaupungistumisen tulevaisuus on kuitenkin suuri huolenaihe. Yli neljäsosaa Euroopan unionin alueesta käytetään nyt suoraan asutukseen.

Vuonna 2020 noin 80 prosenttia eurooppalaisista asuu taajamissa. Seitsemässä maassa osuus on vähintään 90 prosenttia väestöstä. Siitä johtuen maan kysynnästä kaupungeissa ja niiden läheisyydessä onkin muodostumassa suuri ongelma. Voimme kaikki havaita päivittäin, miten nopeat, näkyvät ja vastakkaiset maankäytön muutokset muokkaavat maisemaa ja vaikuttavat ympäristöön kaupungeissa ja niiden läheisyydessä ennennäkemättömällä tavalla.

Kaupungit leviävät, jolloin ajalliset ja maantieteelliset etäisyydet niiden välillä lyhenevät. Tällainen yhdyskuntarakenteen hajautuminen (ns. urban sprawl) etenee eri puolilla Eurooppaa elintapojen ja kulutustottumusten muuttuessa. Saatu näyttö osoittaa kiistatta, että asutuksen leviäminen on ollut osa kaupunkien kasvua Euroopassa 50 viime vuoden ajan.

Yhdyskuntarakenne hajautuu silloin, kun maankäytön muutos ja kulutus asutuskäyttöön on nopeampaa kuin väestönkasvu tietyllä alueella tietyssä ajanjaksona. Asutuksen leviämistä tulisikin nykyisin perustellusti pitää yhtenä kaupungistuneen Euroopan suurimmista yhteisistä haasteista.

Euroopan laajuisen tuoreen tutkimuksen mukaan kaupunkien laajentuminen on ollut jatkuvaa ja nopeaa: yli 5 prosenttia kymmenen vuoden aikana (kuvio 1) eli kolme kertaa Luxemburgin pinta-alan verran. Asutuksen leviämisen vaikutukset näkyvät selvimmin niissä maissa tai niillä alueilla, missä asutus on tiheää ja taloudellinen toiminta vilkasta (Belgia, Alankomaat,

Saksan etelä- ja länsiosat, Italian pohjoisosa, Pariisin alue) tai missä talouskasvu on nopeaa (Irlanti, Portugali, Saksan itäosa, Madridin alue). Asutus leviää etenkin siellä, missä maat tai alueet ovat hyötäneet EU:n rakennepoliitikasta ja rahoituksesta. Uusia kehitysmallejakin voidaan havaita pienten kaupunkien läheisyydessä tai maaseudulla, liikennekäytävien varrella ja eri puolilla rannikkoa yleensä jokilaaksojen yhteydessä.

Kaupunkiväestön kasvu on aiemmin ohjannut kaupunkien kasvua Euroopassa. Monet tekijät ohjaavat kuitenkin nykyisin asutuksen leviämistä silloinkin, kun väestönkasvun aiheuttama paine on vähäinen tai olematon. Näiden tekijöiden taustalla on halu

toteuttaa uudenlaista elämäntapaa esikaupunkiympäristössä, kantakaupungin ulkopuolella.

Tällaisten ilmiöiden taustalla on sekä mikro- että makrotason sosioekonomisia suuntauksia. Liikennejärjestelmien laadulla, tonttien hinnalla, yksilöllisillä asumismielityksillä, väestönkehityksellä, kulttuurisilla perinteillä ja rajoituksilla sekä olemassa olevien kaupunkialueiden houkuttelevuudella on keskeinen asema kaupunkialueen kehityksessä. Myös paikallis- ja aluetasojen suunnittelupolitiikalla on suuri merkitys. EU:n koheesiorahastosta ja rakennerahastoista infrastruktuurirakentamiseen myönnetyn tuen turvin asutuksen

leviäminen on kiihtynyt samalla, kun liikenneyhteyksiä on parannettu ja ihmisten liikkuvuus on lisääntynyt.

Kaupungit ovat luonnostaan paikkoja, joissa pienille alueille on keskittynyt paljon ihmisiä. Tästä on ilmeisiä etuja talous- ja

yhteiskuntaelämän kehityksen kannalta. Se voi tietyssä mielessä jopa hyödyttää ympäristöä. Esimerkiksi maankäyttö ja energian kulutus on yleensä vähäisempää kaupunkialueilla haja-asutusalueisiin verrattuna. Yhdyskuntajätteen ja jäteveden käsittelyssä voidaan

hyödyntää mittakaavaetuja. Epäterveellisen juomaveden, puutteellisen puhtaanapidon ja keuhkojen asumisolojen aiheuttamat perinteiset ympäristöterveysongelmat ovatkin suurelta osin poistuneet EU:n kaupungeista. Kaupunkiväestö kärsii silti edelleen vakavista

Kuva 1 Kaupunkialueiden leviäminen ja muun rakennetun maan kehitys, 1990–2000



Lähde: Corine-maankäyttötietokanta, EEA.

paikallisista ympäristöongelmista, kuten melualtistuksesta, pahoista ilmansaaste-episodeista, jätehuolto-ongelmista, makean veden rajoitetusta saatavuudesta ja avoimen tilan puutteesta.

Nykypäivän suuntaus uusia, väljästi asuttuja kaupunkialueita kohti on kuitenkin lisännyt kulutusta. Tilankulutus henkeä kohti Euroopan kaupungeissa on yli kaksinkertaistunut 50 viime vuoden aikana. Rakennettujen alueiden pinta-ala monissa Länsi- ja Itä-Euroopan maissa on 20 viime vuoden aikana kasvanut 20 prosenttia, vaikka väestö on lisääntynyt vain 6 prosenttia. Erityisesti liikenne (liikkuvuus) on yhä kaupunkisuunnittelun ja kaupunkialueiden hallinnan keskeinen haaste. Liikenteen infrastruktuuri vaikuttaa maisemaan monin tavoin. Lisäksi on mainittava maaperän sulkeutuminen, joka

pahentaa tulvien vaikutuksia, ja luonnontilaisten alueiden pirstaloituminen.

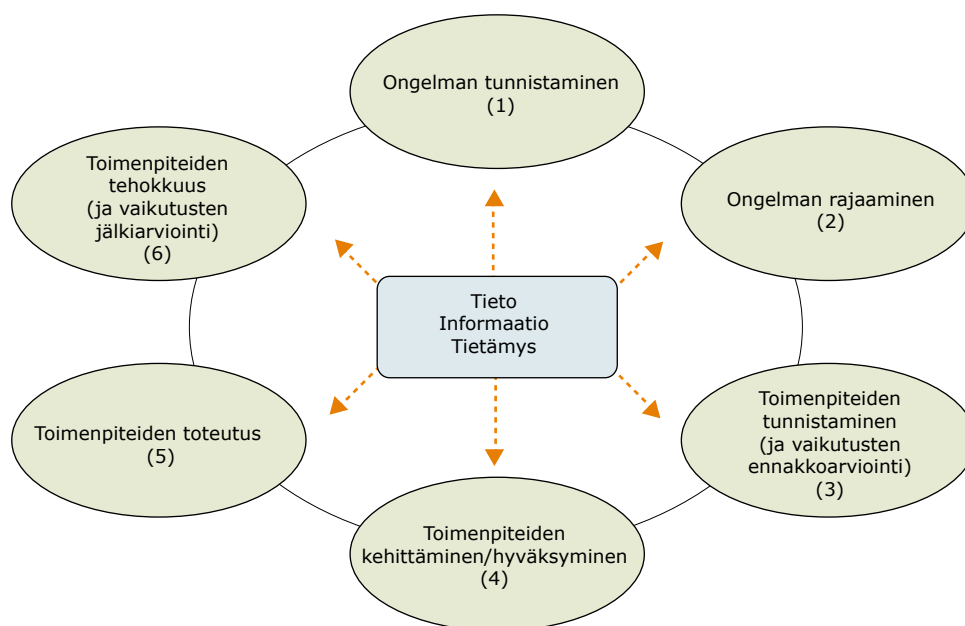
Liikkuvuus ja saavutettavuus ovat Euroopan alueellisen yhteenkuuluvuuden kannalta keskeisiä tekijöitä. Niillä on myös oleellinen merkitys yhteisöjen elämänlaadun parantamisessa. Kaupunkialueiden tieliikenteen kilometrimäärän ennustetaan nousevan 40 prosenttia vuosina 1995–2030. Omistusautojen määrä uusissa jäsenvaltioissa (EU-10) ei ole vielä samalla tasolla kuin vanhoissa jäsenvaltioissa (EU-15). Lisää kasvua on siis odotettavissa.

Ellei mitään tehdä, teiden ruuhkautumisen odotetaan pahenevan merkittävästi vuoteen 2010 mennessä ja ruuhkien kustannukset nousevat noin 1 prosenttiin EU:n BKT:stä. Liikenteen infrastruktuuri on kuitenkin muutakin kuin

vain tie- ja rautatieliikenteen kilometrimääriä. Tällaisen infrastruktuurin olisi oltava osa kokonaisvaltaista lähestymistapaa, jossa otetaan huomioon paikallista yhdyskuntatalouden luomiseen ja ylläpitoon tarkoitettujen investointien todellinen vaikutus. Sen olisi oltava osa tasapainoista ja monikeskistä kehitystä, jolla vähennetään ympäristövahinkoja.

Asutuksen leviämistä hillitsevät strategiat ja välineet ovat kuitenkin nykyisin vahvasti sidoksissa monenlaisten toisiinsa vaikuttavien hallintotasojen realiteetteihin, paikallistasolta aina Euroopan tasolle asti. Tämä koskee etenkin niitä huomattavia rahavirtoja, jotka muokkaavat suunnittelumäärärahoja. Suunnittelupolitiikassa näkyy nykyisin usein markkinoiden logiikka. Siinä voisi nykyistä paremmin näkyä sellainen kaupunkirakentamisen visio,

Kuva 2 Tärkeimmät päätöksentekovaiheet sekä niihin liittyvä tieto, informaatio ja tietämys



Lähde: EEA.

jossa ekologiset ja sosiaaliset näkökohdat on sisällytetty täysin alueidenkäytön suunnittelupolitiikkaan kaikissa päätöksentekovaiheissa ongelmien tunnistamisesta ja politiikan suunnittelusta aina toteutus- ja jälkiarviointivaiheisiin asti. Tästä saataisiin monia hyötyjä:

- politiikan johdonmukaisuuden varmistaminen kaikissa päätöksentekovaiheissa (ks. kuvio 2)
- viranomaisten yhteistyön tehostaminen kaikilla vastuutasoilla
- rakenne- ja koheesiovarojen tehokas käyttö EU:n

tasolla ympäristösäädösten mukaisesti, jotta voidaan välttää asutuksen leviämistä ja lievittää sen vaikutuksia

- sellaisten markkinahäiriöiden poistaminen, jotka edistävät asutuksen leviämistä vaikuttamalla maan hintasignaaleihin kaupunkialueilla ja niiden läheisyydessä
- hyvien käytäntöjen kerääminen ja vaihtaminen tiiviiden kaupunkien rakentamiseksi
- viheralueiden luominen kaupunkeihin.

Viitteet

EEA (2006), *Urban sprawl in Europe – the ignored challenge*, EEA:n raportti nro 10/2006, Euroopan ympäristökeskus, Kööpenhamina.

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

ISBN 92-9167-897-X



9 789291 678976

