

Városiasodás Európában

Európa a világ legurbanizáltabb kontinenseinek egyike; népességének körülbelül 75 %-a városi térségekben él. Az urbanizált Európa jövőjének kérdése azonban komoly aggodalomra ad okot. Az Európai Unió területének mára több mint negyedét érinti közvetlenül a városi földhasználat.

2020-ra az európaiak hozzávetőlegesen 80 %-a fog városi térségekben élni, de 7 országban ez az arány 90 % vagy ennél magasabb is lehet. Ennek eredményeként a városokon belül és azok környékén kiéleződik a földterületek iránti igény. A mindennapokban mindannyian tanúi vagyunk a földhasználat gyors, látható és érdekellentéteket mutató változásának, amely a városokban és azok környékén minden eddigénél nagyobb mértékben formálja át a tájakat és gyakorol hatást a környezetre.

A városok terjeszkednek, ezáltal csökken a városok közötti, illetve a be- és kiutazáshoz szükséges idő csakúgy, mint a távolságok. Európában ez a terjeszkedés sokféleképpen zajlik, mozgatórugója a változó életvitel és fogyasztás, magát a jelenséget pedig összefoglaló néven városiasodásnak szokás nevezni. A rendelkezésre álló adatok egyértelműen alátámasztják, hogy Európában az elmúlt 50 évben a városiasodást mindvégig a városok növekedése kísérte.

A városiasodás akkor következik be, ha a földhasználat átalakulásának és a városi célú felhasználásnak az aránya adott területen, meghatározott időszak alatt meghaladja a népességnövekedés mértékét. A városiasodást joggal tekintik az egyik legfőbb közös kihívásnak, amellyel az urbanizált Európának ma szembe kell néznie.

Egy közelmúltbeli, egész Európára kiterjedő tanulmány a városok folyamatos és gyors térbeli terjeszkedésére mutat rá: ez egy évtized alatt 5 %-os volt (1. ábra), ami Luxemburg területének háromszorosát jelenti. A városiasodás hatásai leginkább

azokon a területeken szembeötlők, amelyek nagy népsűrűségű és gazdasági aktivitású (Belgium, Hollandia, Németország déli és nyugati, illetve Olaszország északi része, valamint a párizsi régió) és/vagy nagy gazdasági növekedéssel jellemezhető (Írország, Portugália, Németország keleti része, valamint a madridi régió) országokban vagy régiókban találhatók. A városiasodás különösen azokban az országokban vagy régiókban nyilvánvaló, amelyek az EU regionális politikáinak és finanszírozásának kedvezményezettjei. Új fejlődési mintákat lehet megfigyelni a kisebb városok környékén és vidéken, a közlekedési folyosók

mentén, továbbá az általában folyóvölgyekhez kapcsolódó partszakaszok mentén is.

Európában a városok növekedése hagyományosan a növekvő városi népesség miatt következett be. Ma azonban még ott is számos tényező vezet városiasodáshoz, ahol a népességből fakadó nyomás kicsi vagy nincs. Ezek gyökerei a külvárosi környezetben, a belvároson kívül megvalósítandó új életstílusok iránti vágyban keresendők.

A mikro- és a makrotársadalmi és -gazdasági trendek egyaránt e tendenciák háttérében álló erők közé tartoznak. A közlekedési

rendszerek minősége, a földterület ára, a lakhatással kapcsolatos egyéni preferenciák, a népesedési trendek, a kulturális hagyományok és korlátok, a meglévő városi térségek vonzereje mind fontos szerepet játszanak abban, hogyan fejlődik egy városi térség. Egy másik kulcsfontosságú tényező a városfejlesztési politikák

helyi, illetve regionális szintű alkalmazása. Az EU kohéziós és strukturális alapjaiból az infrastrukturális fejlesztések támogatásához kapott finanszírozásból táplálkozva a városiasodás a jobb közlekedési kapcsolatok és a személyek fokozottabb mobilitása folytán felgyorsult.

A városok természetüknél fogva olyan helyek, ahol kis területen nagy lélekszámú lakosság tömörül. Ez a gazdasági és társadalmi fejlődés szempontjából több nyilvánvaló előnnyel jár. Bizonyos tekintetben még a környezetre nézve is jótékony hatással lehet. Például a területhasználat és az energiafogyasztás a

1. ábra A városi és egyéb mesterséges területek terjeszkedése, 1990–2000



Forrás: Corine felszínborítási adatbázis, EEA.

városi térségekben általában alacsonyabb a szórványosan lakott területekhez képest. A városi hulladék és szennyvíz kezelése a méretgazdaságosság előnyeit élvezi. Ennek következtében az egészségtelen ivóvízből, a nem megfelelő közegészségügyből és a rossz lakhatási körülményekből fakadó hagyományos környezeti egészségügyi problémák az EU városaiból jórészt eltűntek. A városi lakosság ennek ellenére súlyos, helyhez kötött környezeti problémáktól szenved, amilyen például a zajterhelés, a jelentős hatással járó légszennyezési események, a hulladékkezelés, a korlátozottan rendelkezésre álló édesvíz és a nyílt terek hiánya.

Az új, alacsony népsűrűségű városi térségek felé mutató mai trend ugyanakkor fokozott fogyasztáshoz vezet. Az Európa városaiban az egy főre jutó hasznosított terület

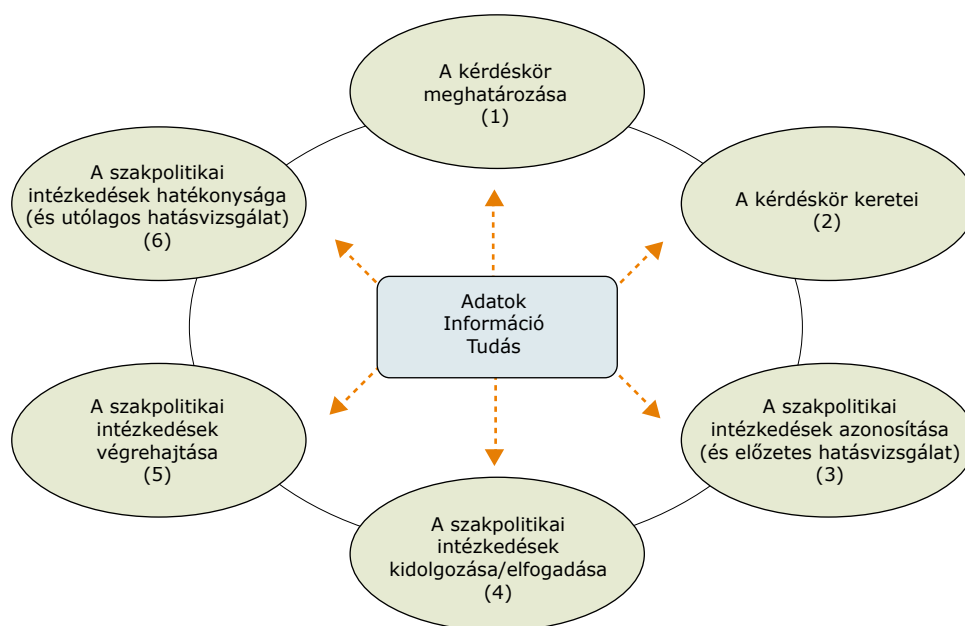
nagysága az elmúlt 50 évben több mint kétszeresére nőtt. Sok nyugat- és kelet-európai országban a beépített területek kiterjedése az elmúlt 20 évben 20 %-kal nőtt, míg a népesség csak 6 %-kal gyarapodott. Különösen a közlekedés (mobilitás) jelent továbbra is kihívást a városfejlesztés és -gazdálkodás számára. A közlekedési infrastruktúra sokféleképpen hat a tájra. Az árvizek hatásait fokozó talajburkolás és a természeti területek feldarabolódása csak két példa ezek közül.

A mobilitás és a hozzáférhetőség az európai területi kohézió kulcsfontosságú tényezői. Ezek a közösségek életminőségének javításában is nélkülözhetetlen elemek. A városi térségekben közúti közlekedésben megtett kilométerek száma 2030-ra az előrejelzések szerint 40 %-kal

fog nőni 1995-höz képest. Az EU-10 és az EU-15 országokban még mindig nem ugyanakkora a gépjármű-tulajdonosok aránya. Ez a tény további növekedést helyez kilátásba.

Ha nem cselekszünk, a közúti forgalmi torlódások 2010-ig várhatóan jelentősen nőni fognak, és a torlódás miatt felmerülő költségek növekedése várhatóan az EU GDP-jének körülbelül 1 %-át fogja kitenni. A közlekedési infrastruktúra azonban nem csupán azt jelenti, hogy a közutakat és vasutakat további kilométerekkel toldjuk meg. Ennek az infrastruktúrának egy átfogó megközelítés részét kell képeznie, amely figyelembe veszi a helyi és városi gazdaságok létrehozására és fenntartására irányuló beruházások valós hatását. Olyan, kiegyensúlyozott és több kérdés köré összpontosuló fejlesztés

2. ábra A politikai ciklus fő szakaszai, adatokkal, információkkal és tudással alátámasztva



Forrás: EEA.

részévé kell válnia, amely csökkenti a környezeti károkat.

A városiasodás szabályozását szolgáló stratégiák és eszközök azonban nagyban függenek a helyitől az európai szintűig terjedő irányítás többszörös és egymással kölcsönhatásban lévő szintjeinek mai lehetőségeitől. Különösen igaz ez a városfejlesztési költségvetéseket alakító, lényeges pénzügyi áramlásokra. A városfejlesztési politikák jelenleg gyakran a piac logikáját követik. Ehelyett inkább a városfejlesztés jövőképét kellene tükrözniük, melyben a környezetvédelmi és társadalmi szempontokat a politikai ciklus valamennyi szakaszában teljes mértékben beépítik a területrendezési politikákba, a probléma meghatározásától és a politika kialakításától egészen a végrehajtási és utólagos értékelési szakaszokig. Ennek számos előnyös hatása lehet, többek között:

- koherens szakpolitikák biztosítása a politikai ciklus valamennyi szakaszában (lásd a 2. ábrát);

- az egyes szervek közötti együttműködés fokozása minden felelősségi szinten;
- a strukturális és kohéziós alapok hatékony EU-szintű felhasználása a környezetvédelmi szabályozások figyelembevételével, a városiasodás elkerülése és mérséklése érdekében;
- a városiasodáshoz vezető piaci hiányosságok kezelése a földterületekre vonatkozó árjelzésekkel kapcsolatos cselekvés révén, a városi térségekben, azok környékén és azok között;
- a helyes gyakorlat példáinak összegyűjtése és megosztása a tömörebb városok kialakítása érdekében;
- zöldterületek biztosítása a városokban.

Hivatkozások

EEA (2006), *Urban sprawl in Europe – the ignored challenge*, EEA Jelentés No 10/2006, Európai Környezetvédelmi Ügynökség, 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

