

Živelná mestská výstavba v Európe

Európa je jedným z najurbanizovanejších kontinentov na Zemi, keďže približne 75 % jej obyvateľstva žije v mestských oblastiach. Urbanistická budúcnosť Európy je však predmetom vážnych obáv. Viac ako štvrtina územia Európskej únie bola doteraz priamo vyčlenená na urbanistické využitie pôdy.

Do roku 2020 bude približne 80 % Európanov žiť v mestských oblastiach. V siedmich krajinách bude tento podiel predstavovať 90 % alebo aj viac. Následkom toho sa dopyt po pôde v mestách a ich okolí stáva akútnym problémom. Každý deň sa všetci stávame svedkami rýchlych, viditeľných a rozporuplných zmien vo využití pôdy, ktoré formujú krajinu a ovplyvňujú životné prostredie v mestách a ich okolí tak, ako nikdy predtým.

Mestá sa rozrastajú, čím sa minimalizuje čas a vzdialenosť medzi nimi, ako aj čas potrebný na to, aby sme sa dostali von z miest a do miest. K tejto expanzii dochádza v rámci celej Európy, pričom k nej prispieva najmä zmena životného štýlu a spotreby a obvykle sa označuje pojmom živelná mestská výstavba. Dostupné dôkazy nezvratne ukazujú, že za posledných 50 rokov bola živelná mestská výstavba súčasťou rastu miest v rámci celej Európy.

O živeľnej mestskej výstavbe hovoríme vtedy, keď miera zmeny využívania pôdy a jej využitie na mestskú zástavbu prevyšuje mieru rastu obyvateľstva na danom území za určité obdobie. Živelná mestská výstavba by mala byť právom považovaná za jeden z hlavných spoločných problémov, ktorým dnes veľkomestá v Európe čelia.

Nedávno uskutočnená celoeurópska štúdia ukázala, že dochádza k neustálej a rýchlej priestorovej expanzii miest: viac ako 5 % za desať rokov (obrázok č. 1), čo sa rovná trojnásobku rozlohy Luxemburska. Oblasti s najviditeľnejším vplyvom živeľnej mestskej výstavby sú v krajinách alebo regiónoch

s vysokou hustotou obyvateľstva a s vysokou úrovňou hospodárskej činnosti (Belgicko, Holandsko, južné a západné Nemecko, severné Taliansko, oblasť Paríža) a/alebo v krajinách s rýchlym hospodárskym rastom (Írsko, Portugalsko, východné Nemecko, oblasť Madridu). Živelná mestská výstavba je obzvlášť viditeľná v krajinách a regiónoch, ktoré využili regionálnu politiku a finančné prostriedky EÚ. Môžeme pozorovať aj nové modely rozvoja v okolí menších miest alebo na vidieku, alebo pozdĺž dopravných koridorov a mnohých častí pobrežia, ktoré sú obvykle spojené s údoliami riek.

V minulosti vplýval na rast miest v Európe rast počtu obyvateľov

v mestách. Hoci dnes na rozvoj miest pôsobí už len malý alebo takmer žiadny populačný tlak, živelnú mestskú výstavbu však poháňa celý rad iných faktorov. Tieto faktory pramenia z túžby realizovať nový životný štýl v predmestských oblastiach, mimo mesta.

Za týmito trendmi je celý rad faktorov, medzi ktoré patria socio-ekonomické trendy tak na mikroúrovni, ako aj na makroúrovni. Kvalita dopravných systémov, cena pôdy, uprednostňovanie individuálnej bytovej výstavby, demografický vývoj, kultúrne tradície a obmedzenia, atraktivnosť existujúcich mestských oblastí,

to sú všetko faktory, ktoré zohrávajú kľúčovú úlohu pri rozvoji mestských oblastí. Ďalším kľúčovým faktorom je uplatňovanie politik územného plánovania na miestnej i regionálnej úrovni. Živelná výstavba sa ešte zrýchlila ako odozva na lepšie dopravné spojenia a väčšiu mobilitu osôb, a to vďaka kohéznym

a štrukturálnym fondom EÚ určeným na podporu rozvoja infraštruktúry.

Mestá sú svojou povahou územia, na ktorých sa koncentruje veľké množstvo ľudí na malej ploche. Pokiaľ ide o hospodársky a spoločenský rozvoj, má to aj určité výhody. V niektorých

ohľadoch to môže byť dokonca prínosom pre životné prostredie. Napríklad využitie pôdy a spotreba energie zvyknú byť v mestských oblastiach nižšie v porovnaní s oblasťami s územne rozptýleným obyvateľstvom. Spracovanie komunálneho odpadu a čistenie mestských odpadových vôd prinášajú úspory z masovej

Obrázok č. 1 Živelná výstavba miest a ďalšie umelé využitie pôdy, 1990–2000



Zdroj: Databáza krajiny pokrývky CORINE Land Cover, EEA.

činnosti. Následkom toho z miest v EÚ vymizli tradičné zdravotné problémy súvisiace so životným prostredím, ako napr. problémy spôsobené pitím zdravotne závadnej pitnej vody, nedostatočnou hygienou a nevhodným bývaním. Aj napriek tomu však mestské obyvateľstvo trpí závažnými, lokalizovanými environmentálnymi problémami, akými sú vysoká hladina hluku, prípady veľkého znečistenia ovzdušia, odpadové hospodárstvo, obmedzená dostupnosť pitnej vody a nedostatok voľného priestoru.

Dnešný trend, smerujúci k novým mestským oblastiam s nízkou hustotou obyvateľstva, má za následok vyššiu spotrebu. Veľkosť priestoru, spotrebovaného na jednu osobu, sa v európskych mestách za posledných 50 rokov viac než zdvojnásobila. Za posledných 20 rokov sa rozloha zastavaných plôch

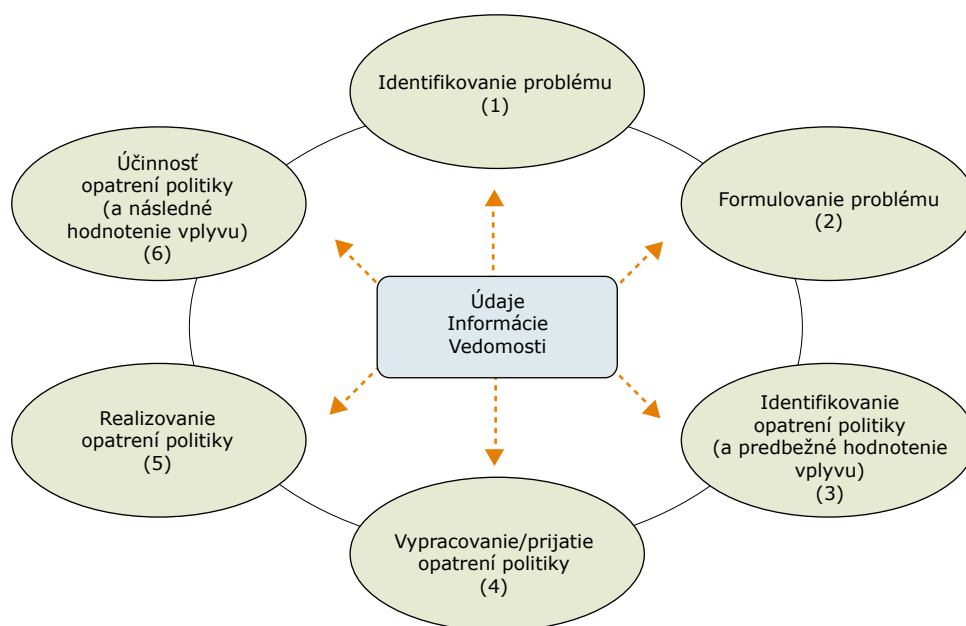
v mnohých krajinách západnej a východnej Európy zvýšila o 20 %, zatiaľ čo počet obyvateľov sa zvýšil len o 6 %. Hlavným problémom urbanistického plánovania a riadenia zostáva najmä doprava (mobilita). Dopravná infraštruktúra vplyva na krajinu rôznymi spôsobmi. Zhutnenie pôdy, ktoré zvyšuje vplyv záplav, a rozkúskovanie prírodných oblastí sú len dvoma príkladmi takéhoto vplyvu.

Kľúčovými faktormi európskej územnej súdržnosti sú mobilita a ľahká dostupnosť, ktoré sú tiež hlavnými prvkami pri zlepšovaní kvality života spoločností. Predpokladá sa, že počet kilometrov, precestovaných cestnými dopravnými prostriedkami v mestských oblastiach, sa v rokoch 1995 až 2030 zvýši o 40 %. Úroveň počtu automobilov vlastnených obyvateľmi v EÚ 10

ešte stále nedosahuje úroveň počtu automobilov vlastnených obyvateľmi v EÚ 15. Dá sa preto predpokladať ďalší nárast počtu automobilov.

Ak sa v tejto oblasti nič neurobí, preťaženosť cestnej dopravy sa do roku 2010 značne zvýši a náklady spôsobené týmto preťažením sa zvýšia približne na 1 % HDP EÚ. Dopravná infraštruktúra si však vyžaduje viac ako len pridanie ďalších kilometrov ciest a železničných tratí. Táto infraštruktúra by mala byť súčasťou globálneho prístupu, ktorý zohľadňuje skutočný vplyv investícií do vytvorenia a udržiavania miestnych a mestských hospodárstiev. Mala by byť súčasťou vyváženého a polycentrického rozvoja, ktorý znižuje škody na životnom prostredí.

Obrázok č. 2 Hlavné etapy cyklu politiky podporované údajmi, informáciami a vedomosťami



Zdroj: EEA.

Avšak stratégie a nástroje na kontrolu živeľnej mestskej výstavby vo veľkej miere závisia od dnešnej reality viacerých, navzájom prepojených, úrovni riadenia, od miestnej až po európsku. Platí to najmä pokiaľ ide o značné finančné toky, ktoré ovplyvňujú tvorbu rozpočtov na plánovanie. V súčasnosti politiky plánovania často odrážajú logiku trhu. Bolo by lepšie, ak by rešpektovali predstavu mestského rozvoja, pri ktorom by boli environmentálne a sociálne aspekty právoplatnou súčasťou politik územného plánovania na všetkých stupňoch cyklu týchto politik — od identifikácie problému a vypracovanie politiky cez realizáciu až po etapu následného hodnotenia. Mohlo by to mať niekoľko prínosov, vrátane:

- zabezpečenia súladu politik na všetkých stupňoch cyklu týchto politik (pozri obrázok č. 2);
- rozšírenia spolupráce medzi agentúrami na všetkých úrovniach zodpovednosti;
- zabezpečenia efektívneho využívania finančných prostriedkov zo štrukturálnych a kohéznych fondov na úrovni EÚ v kombinácii s právnymi predpismi v oblasti životného prostredia s cieľom predchádzať živeľnej výstavbe a zmierniť ju;
- nápravy prípadov zlyhania trhu, ktoré prispievajú k živeľnej výstavbe pôsobením na cenové signály za pôdu v mestských oblastiach, v ich okolí a medzi nimi;
- porovnávania a výmeny príkladov dobrej praxe v oblasti rozvoja kompaktných miest;
- vytvárania zelených zón v mestách.

Literatúra

EEA (2006), *Urban sprawl in Europe — the ignored challenge*, EEA správa č. 10/2006, Európska environmentálna agentúra, Kodaň.

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 92-9167-910-0



9 789291 679102

