

Ekspansja miejska w Europie

Europa jest jednym z najbardziej zurbanizowanych kontynentów na kuli ziemskiej — około 75 % jej populacji mieszka na terenach miejskich. Przyszłość miast Europy daje jednak powody do niepokoju. Obecnie ponad jedną czwartą terytorium Unii Europejskiej zajmują tereny miejskie.

Do roku 2020 około 80 % Europejczyków będzie mieszkać na terenach miejskich. W siedmiu krajach wskaźnik ten wyniesie 90 % lub więcej. W konsekwencji popyt na ziemię w miastach i wokół nich jest coraz większy. Na co dzień obserwujemy szybkie, widoczne i kolidujące ze sobą zmiany w sposobie wykorzystania ziemi, które kształtują krajobrazy i wpływają na środowisko w miastach i w ich otoczeniu w niespotykanym dotąd stopniu.

Miasta się rozrastają, odległości między nimi są coraz mniejsze, coraz mniej czasu zajmuje dotarcie do nich i wyjechanie z nich. Ekspansja ta, powodowana przez zmieniający się styl życia i konsumpcji, występuje w całej Europie. Powszechnie nazywa się ją ekspansją miejską. Dostępne dane przekonująco wykazują, że ekspansja miejska towarzyszyła rozwojowi miast europejskich przez ostatnie pięćdziesiąt lat.

Z ekspansją miejską mamy do czynienia wtedy, gdy wzrost powierzchni gruntu przeznaczonego na potrzeby miast jest wyższy niż wzrost liczby ludności na danym obszarze w danym czasie. Ekspansja jest obecnie słusznie uznawana za jedno z największych wyzwań, przed jakim stoi miejska Europa.

Ostatnie badanie obejmujące całą Europę wykazuje stałą i szybką ekspansję przestrzenną miast: o ponad 5 % w ciągu dekady (Rysunek 1), co odpowiada trzykrotności powierzchni Luksemburga. Obszary o najbardziej widocznym wpływie ekspansji miejskiej występują w krajach i regionach

odznaczających się największą gęstością zaludnienia i intensywną działalnością gospodarczą (Belgia, Holandia, południowe i zachodnie Niemcy, północne Włochy, okolice Paryża) i/lub szybkim wzrostem gospodarczym (Irlandia, Portugalia, wschodnie Niemcy, okolice Madrytu). Ekspansja jest widoczna zwłaszcza tam, gdzie kraje lub regiony korzystają z unijnej polityki regionalnej i funduszy UE. Nowe schematy rozwoju można zauważyć także wokół mniejszych miast, na terenach wiejskich, wzdłuż korytarzy transportowych i wzdłuż znacznych części wybrzeża, zwykle połączonych z dolinami rzek.

W historii rozwój miast w Europie powodowany był rosnącą liczbą

ludności miejskiej. Jednak obecnie, choć przyrost ludności nie występuje lub jest niewielki, różne czynniki nadal powodują ekspansję miejską. Wynikają one z chęci prowadzenia nowego stylu życia w środowisku podmiejskim, poza ścisłym centrum.

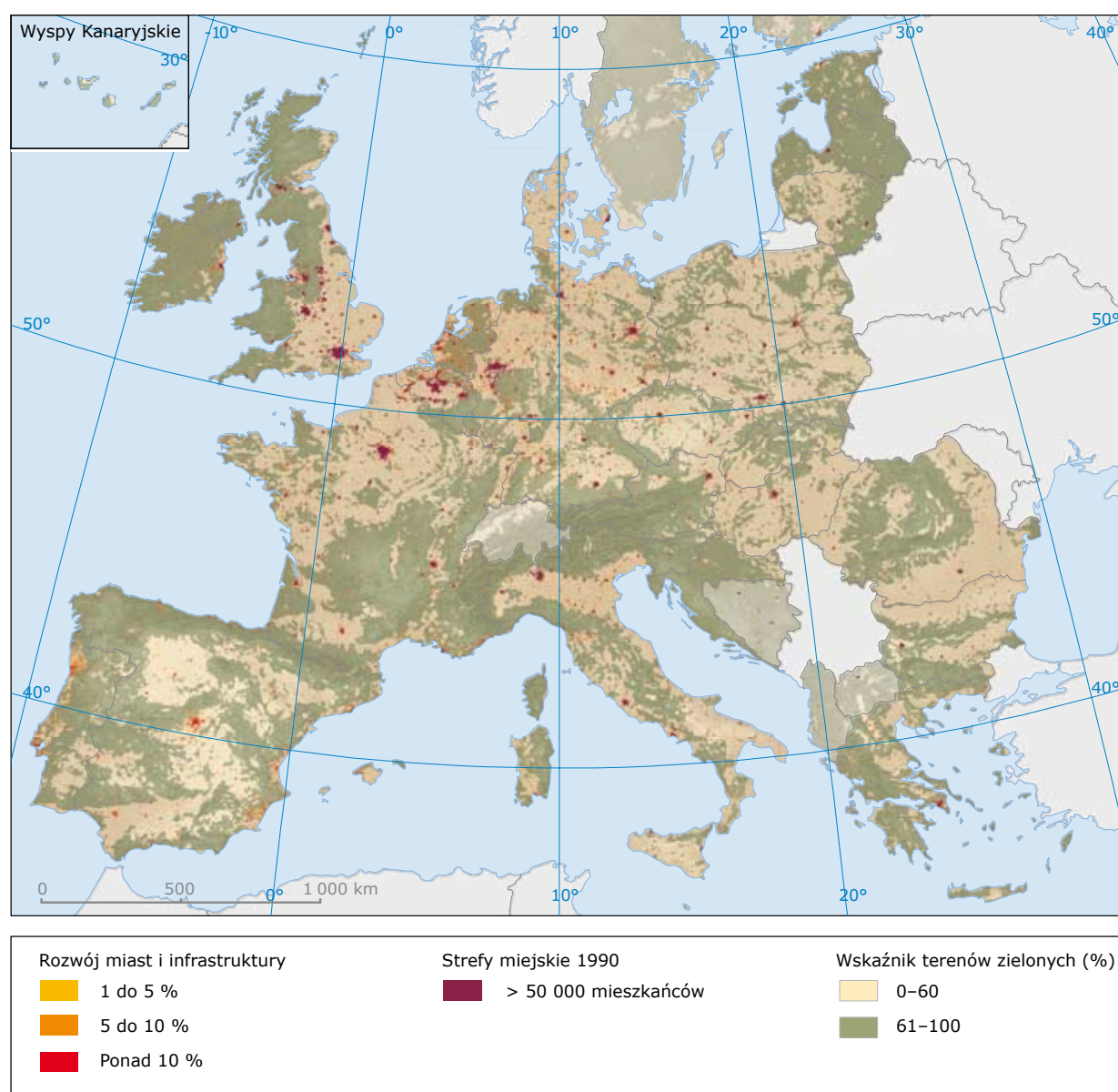
Wśród elementów wspierających te trendy są czynniki mikro- i makroekonomiczne oraz socjoekonomiczne. Jakość systemu transportu, cena ziemi, preferencje mieszkaniowe, trendy demograficzne, tradycje i ograniczenia kulturowe, atrakcyjność istniejących terenów miejskich łącznie wpływają na sposób rozwoju terenów miejskich. Innym istotnym czynnikiem jest

polityka planowania prowadzona zarówno na szczeblu lokalnym, jak regionalnym. Fundusze spójności i fundusze strukturalne UE wspierające rozwój infrastruktury spowodowały przyspieszenie ekspansji jako odpowiedź na ulepszone szlaki komunikacyjne i zwiększoną mobilność ludzi.

Miasta z natury są miejscem, gdzie na małym obszarze skupia się duża liczba ludzi. Ma to oczywiste korzyści dla rozwoju gospodarczego i społecznego. Pod pewnymi względami może to być także korzystne dla środowiska. Na przykład, wykorzystanie gruntów i zużycie energii są niższe

na terenach miejskich, niż na obszarach rzadko zaludnionych. Gospodarka odpadami komunalnymi i oczyszczanie ścieków również korzystają z ekonomii skali. W konsekwencji, z miast Unii niemal całkowicie zniknęły problemy zdrowotne związane ze środowiskiem

Rysunek 1 Ekspansja przestrzeni miejskiej i innej infrastruktury w latach 1990–2000



Źródło: Baza danych o pokryciu terenu Corine, EEA.

wynikające z niezdrowej wody pitnej, nieodpowiednich warunków sanitarnych i mieszkaniowych. Niemniej jednak populacja miejska nadal ostro odczuwa miejscowe problemy związane ze środowiskiem, takie jak narażenie na hałas, przypadki zanieczyszczenia powietrza, gospodarka odpadami, ograniczone zasoby wody i brak otwartych przestrzeni.

Jednak obecne dążenie do nowych obszarów miejskich o niskim zaludnieniu powoduje zwiększoną konsumpcję. Powierzchnia przypadająca na jedną osobę w miastach europejskich wzrosła ponad dwukrotnie w ciągu ostatnich pięćdziesięciu lat. W ciągu ostatnich dwudziestu lat obszary zabudowane w wielu krajach Europy zachodniej i wschodniej wzrosły o 20 %, podczas gdy liczba ludności wzrosła

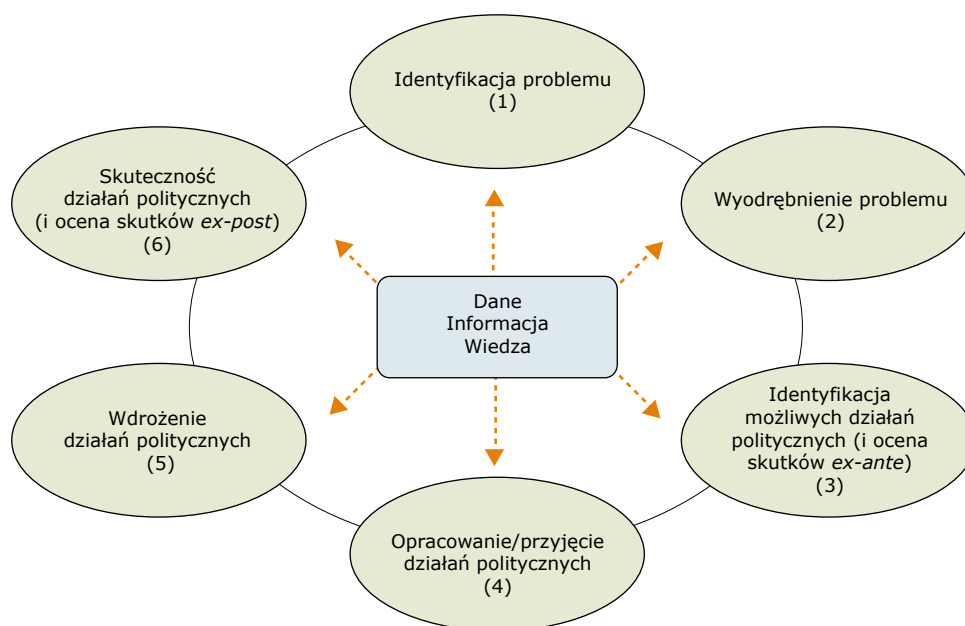
zaledwie o 6 %. Szczególnie istotnym wyzwaniem w planowaniu miast i zarządzaniu nimi pozostaje transport (mobilność). Infrastruktura transportowa oddziałuje na krajobraz na wiele sposobów. Uszczelnienie gleby, intensyfikujące skutki powodzi oraz fragmentacja obszarów naturalnych to tylko dwa z nich.

Mobilność i dostępność to kluczowe czynniki europejskiej spójności terytorialnej. To także znaczące elementy podnoszenia jakości życia społeczności. Przewiduje się, że ilość kilometrów dróg przejeżdżanych na obszarach miejskich wzrośnie w latach 1995–2030 o 40 %. Liczba posiadaczy samochodów w dziesięciu krajach UE nadal nie jest taka sama, jak w krajach piętnastki. Oznacza to, że dalszy wzrost jest ciągle przed nami.

Jeśli nie zostaną podjęte żadne działania, natężenie ruchu na drogach do 2010 r. wzrośnie znacząco, a koszty związane z natężeniem ruchu osiągną około 1 % PKB Unii Europejskiej. Jednak infrastruktura transportowa to coś więcej niż dodawanie kilometrów nowych dróg i torów kolejowych. Taka infrastruktura powinna być elementem globalnego podejścia uwzględniającego rzeczywisty wpływ inwestycji nastawionych na tworzenie i utrzymywanie gospodarek lokalnych i miejskich. Powinna ona być częścią zrównoważonego i policentrycznego rozwoju minimalizującego szkody dla środowiska.

Jednak strategie i instrumenty stosowane w celu kontrolowania ekspansji w dużym stopniu zależą od różnorodnych i powiązanych poziomów władzy, od szczebla lokalnego po europejski. Jest

Rysunek 2 Główne etapy cyklu polityki wspierane przez dane, informacje i wiedzę



Źródło: EEA.

to szczególnie prawdziwe w odniesieniu do znaczących środków finansowych, które kształtują budżety. Obecnie polityka planowania często odzwierciedla logikę rynku. Byłoby lepiej, gdyby odzwierciedlała ona wizję rozwoju miejskiego, w którym względy środowiskowe i społeczne są w pełni uwzględnione w polityce planowania przestrzennego na każdym etapie polityki, od identyfikacji problemu, przez kształtowanie polityki, po etap wdrożenia i oceny powdrożeniowej. Korzyści mogłyby być następujące:

- zapewnienie spójności polityki na każdym etapie cyklu polityki (patrz Rysunek 2);
- zagwarantowanie współpracy między agencjami o różnych zakresach odpowiedzialności;

- efektywne wykorzystanie funduszy strukturalnych i funduszy spójności na poziomie UE, w połączeniu z regulacjami środowiskowymi, w celu zapobiegania i ograniczania ekspansji;
- naprawianie niepowodzeń rynkowych, które stymulują ekspansję poprzez reagowanie na sygnały o cenach ziemi w miastach, wokół nich i pomiędzy nimi;
- zebranie i upowszechnienie przykładów dobrych praktyk w dziedzinie tworzenia zwartych miast;
- tworzenie obszarów zielonych w miastach.

Źródła

EEA (2006), *Urban sprawl in Europe – the ignored challenge*, raport EEA nr 10/2006, Europejska Agencja Środowiska, Kopenhaga.

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

