

Η άναρχη αστική επέκταση στην Ευρώπη

Η Ευρώπη είναι μία από τις πιο αστικοποιημένες ηπείρους της γης, αφού το 75 % περίπου του πληθυσμού της ζει σε αστικές περιοχές. Ωστόσο, το αστικό μέλλον της Ευρώπης είναι ένα θέμα που χρήζει ιδιαίτερης αντιμετώπισης. Πλέον του ενός τετάρτου του εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει αποδοθεί αυτή τη στιγμή σε αστική χρήση.

Μέχρι το 2020, το 80 % περίπου των Ευρωπαίων θα ζει σε αστικές περιοχές. Σε 7 χώρες, το ποσοστό αυτό θα φθάσει το 90 % ή και περισσότερο. Ως εκ τούτου, η ζήτηση γης στις πόλεις και γύρω από αυτές παρουσιάζει κατακόρυφη αύξηση. Κάθε μέρα, γινόμαστε μάρτυρες ταχέων, εμφανών και αντικρουόμενων αλλαγών στη χρήση γης, οι οποίες διαμορφώνουν τα τοπία και επηρεάζουν όσο ποτέ άλλοτε το περιβάλλον μέσα στις πόλεις και γύρω από αυτές.

Οι πόλεις απλώνονται, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο χρόνος εισόδου — εξόδου και οι αποστάσεις μεταξύ τους. Η επέκταση αυτή γίνεται διάσπαρτα σε όλη την Ευρώπη, ωθούμενη από αλλαγές στον τρόπο ζωής και την κατανάλωση, και χαρακτηρίζεται συνήθως με τον όρο «άναρχη αστική επέκταση». Από τα διαθέσιμα στοιχεία εξάγεται το συμπέρασμα ότι η άναρχη αστική επέκταση συνοδεύει την επέκταση των πόλεων σε όλη την Ευρώπη τα τελευταία 50 χρόνια.

Η άναρχη αστική επέκταση παρατηρείται όταν το ποσοστό μετατροπής της χρήσης γης και ανάλωσης για αστικές χρήσεις υπερβαίνει το ποσοστό αύξησης του πληθυσμού σε μία δεδομένη περιοχή μέσα σε μια ορισμένη χρονική περίοδο. Η άναρχη αστική επέκταση θεωρείται αυτή τη στιγμή ως μία από τις μεγαλύτερες κοινές προκλήσεις που αντιμετωπίζει σήμερα η αστική Ευρώπη.

Πρόσφατη πανευρωπαϊκή μελέτη δείχνει μια συνεχή και ταχεία εδαφική επέκταση των πόλεων σε ποσοστά άνω του 5 % μέσα σε μια δεκαετία (εικ. 1), ισοδύναμη με το τριπλάσιο της έκτασης της Λουξεμβούργου. Οι περιοχές με τα εμφανέστερα σημάδια άτακτης

αστικής επέκτασης εντοπίζονται σε χώρες ή περιφέρειες με υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα και οικονομική δραστηριότητα (Βέλγιο, Κάτω Χώρες, Νότια και Δυτική Γερμανία, Βόρεια Ιταλία, περιφέρεια του Παρισιού) και/ή ταχεία οικονομική ανάπτυξη (Ιρλανδία, Πορτογαλία, Ανατολική Γερμανία, περιφέρεια της Μαδρίτης). Παραδείγματα άναρχης αστικής επέκτασης είναι ιδιαίτερα εμφανή σε χώρες ή περιφέρειες που έχουν επωφεληθεί από περιφερειακές πολιτικές και χρηματοδοτήσεις της ΕΕ. Ανάπτυξη αστικών περιοχών νέου τύπου μπορεί επίσης να παρατηρηθεί γύρω από μικρότερες πόλεις ή στην ύπαιθρο, κατά μήκος μεταφορικών διαδρόμων και κατά μήκος πολλών παράκτιων περιοχών

που συνδέονται συνήθως με κοιλάδες ποταμών.

Η αύξηση των αστικών πληθυσμών αποτέλεσε ιστορικό παράγοντα αύξησης των πόλεων στην Ευρώπη. Σήμερα, ωστόσο, ακόμη και σε μέρη όπου η πληθυσμιακή πίεση είναι μικρή ή και μηδενική, υπάρχει μια ποικιλία παραγόντων που ωθούν και πάλι την άναρχη αστική επέκταση. Οι παράγοντες αυτοί έχουν τις ρίζες τους στην επιθυμία εμπειρίας νέων τρόπων ζωής σε προαστιακά περιβάλλοντα, έξω από την κυρίως πόλη.

Στη σύνθεση των δυνάμεων που βρίσκονται πίσω από τις τάσεις αυτές περιλαμβάνονται τόσο μικρο- όσο και μακροκοινωνικοί



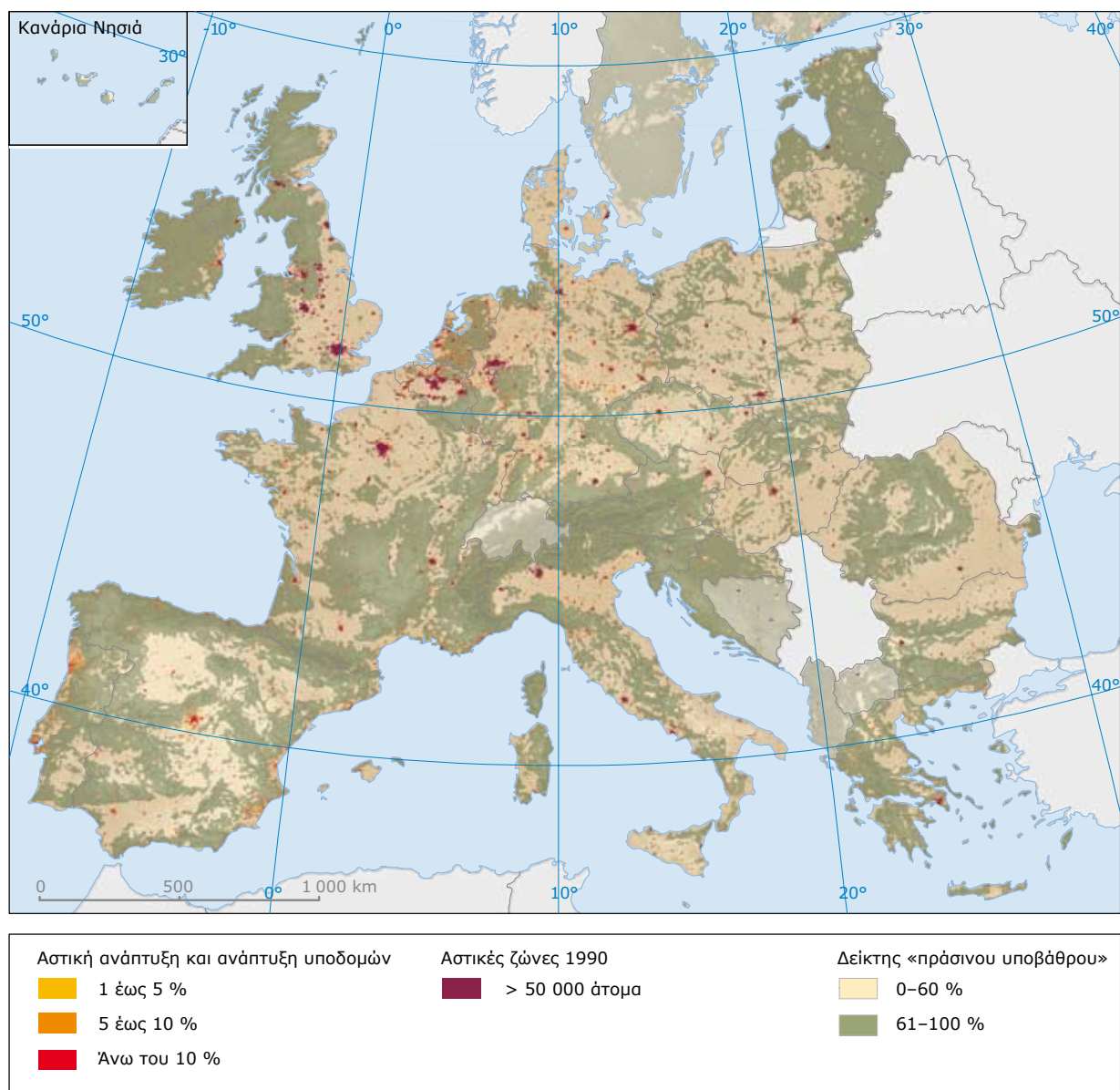
κονομικές τάσεις. Η ποιότητα των συστημάτων μεταφοράς, οι τιμές της γης, οι ατομικές οικιστικές προτιμήσεις, οι δημογραφικές τάσεις, οι πολιτιστικές παραδόσεις και οι περιορισμοί, η ελκυστικότητα των υφιστάμενων αστικών περιοχών, όλα παίζουν βασικό ρόλο στον τρόπο ανάπτυξης μιας αστικής περιοχής. Μια άλλη καίρια δύναμη

είναι η εφαρμογή χωροταξικών πολιτικών τόσο σε τοπικό, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Τροφοδοτούμενη από κεφάλαια του ταμείου συνοχής και των διαρθρωτικών ταμείων της ΕΕ που στοχεύουν στην παροχή στήριξης για ανάπτυξη υποδομών, η άναρχη αστική επέκταση επιταχύνεται ως αποτέλεσμα της βελτίωσης

των μεταφορικών συνδέσεων και της ενίσχυσης της ανθρώπινης κινητικότητας.

Οι πόλεις, από τη φύση τους, είναι τόποι που συγκεντρώνουν σε μικρές περιοχές μεγάλο αριθμό ανθρώπων. Αυτό έχει ορισμένα προφανή πλεονεκτήματα από πλευράς οικονομικής και

Εικόνα 1 Άτακτη επέκταση πόλεων και άλλων εδαφών με τεχνητές υποδομές, 1990–2000



Πηγή: CORINE land cover (Βάση δεδομένων κάλυψης εδάφους), ΕΟΠ.

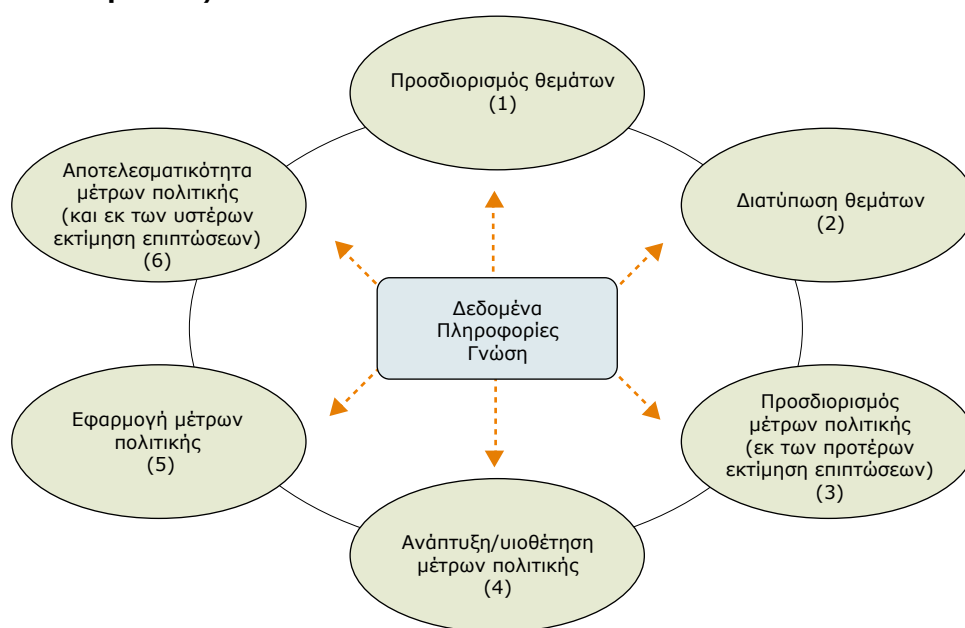
κοινωνικής ανάπτυξης. Από ορισμένες πλευρές μάλιστα, αυτό μπορεί να είναι ακόμη και ευεργετικό για το περιβάλλον. Για παράδειγμα, η χρήση γης και η κατανάλωση ενέργειας τείνουν να μειωθούν στις αστικές περιοχές σε σύγκριση με περιοχές με διεσπαρμένους πληθυσμούς. Στην επεξεργασία αστικών απορριμμάτων και λυμάτων επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας. Ακόμη, παραδοσιακά περιβαλλοντικά προβλήματα υγείας από ακατάλληλο πόσιμο νερό, ακατάλληλους χώρους υγιεινής και στέγαση υπό κακές συνθήκες έχουν σε μεγάλο βαθμό εξαφανιστεί από τις πόλεις της ΕΕ. Παρόλα αυτά, ο αστικός πληθυσμός υποφέρει ακόμη από σοβαρά, τοπικά περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως η έκθεση στο θόρυβο, περιπτώσεις ατμοσφαιρικής ρύπανσης με σοβαρές επιπτώσεις, η διαχείριση αποβλήτων, η περιορισμένη διαθεσιμότητα γλυκού νερού και η έλλειψη ανοικτών χώρων.

Ωστόσο, η σημερινή τάση προς την κατεύθυνση δημιουργίας νέων, χαμηλής πληθυσμιακής πυκνότητας αστικών περιοχών, καταλήγει σε αυξημένη ανάλωση γης. Ο χώρος που αντιστοιχεί ανά άτομο στις πόλεις της Ευρώπης έχει υπερδιπλασιαστεί κατά τη διάρκεια των τελευταίων 50 ετών. Τα τελευταία 20 χρόνια, η έκταση των οικοδομημένων περιοχών σε πολλές δυτικές και ανατολικές ευρωπαϊκές χώρες έχει αυξηθεί κατά 20 %, ενώ ο πληθυσμός έχει αυξηθεί μόνο κατά 6 %. Ειδικότερα, το θέμα των μεταφορών (κινητικότητα) παραμένει μια κρίσιμη πρόκληση για τον αστικό σχεδιασμό και τη διαχείριση. Η υποδομή των μεταφορών επιδρά στο τοπίο με πολλούς τρόπους. Η στεγανοποίηση του εδάφους, η οποία αυξάνει τις επιπτώσεις των πλημμυρών, και ο κατακερματισμός φυσικών περιοχών είναι δύο μόνον από αυτούς.

Η κινητικότητα και η προσελασιμότητα είναι κρίριοι παράγοντες στην ευρωπαϊκή εδαφική συνοχή. Αποτελούν επίσης βασικά στοιχεία για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κοινοτήτων. Ο αριθμός των χιλιομέτρων που διανύονται σε αστικές περιοχές από μέσα οδικών μεταφορών προβλέπεται να αυξηθεί κατά 40 % μεταξύ των ετών 1995 και 2030. Ο αριθμός των ιδιόκτητων αυτοκινήτων στην ΕΕ-10 βρίσκεται σε ακόμη χαμηλότερα επίπεδα από εκείνα της ΕΕ-15. Αυτό σημαίνει περαιτέρω αύξηση στο μέλλον.

Εάν δεν γίνει τίποτα, η οδική συμφόρηση αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά μέχρι το 2010 και το κόστος της θα φθάσει να αντιπροσωπεύει το 1 % περίπου του ΑΕγχΠ της ΕΕ. Ωστόσο, υπάρχουν και άλλα που μπορούν να γίνουν στην υποδομή των μεταφορών εκτός από την απλή

Εικόνα 2 Κύρια στάδια στον κύκλο πολιτικής, υποστηριζόμενα από δεδομένα, πληροφορίες και γνώσεις



Πηγή: ΕΟΠ.

προσθήκη χιλιομέτρων δρόμων και σιδηροδρομικών γραμμών. Μια τέτοια υποδομή θα πρέπει να αποτελεί μέρος μιας συνολικής προσέγγισης, η οποία θα λαμβάνει υπόψη τις πραγματικές επιπτώσεις από επενδύσεις που κατευθύνονται στη δημιουργία και βιώσιμη διατήρηση τοπικών και αστικών οικονομιών. Θα πρέπει να αποτελεί μέρος μιας ισορροπημένης και πολυκεντρικής ανάπτυξης, η οποία θα μειώνει τις δυσμενείς συνέπειες στο περιβάλλον.

Οι στρατηγικές όμως και τα όργανα για τον έλεγχο της άτακτης αστικής επέκτασης εξαρτώνται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις πραγματικές καταστάσεις που επικρατούν στα πολλαπλά και αλληλεπιδρώντα επίπεδα διακυβέρνησης, από το τοπικό μέχρι το ευρωπαϊκό. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα όσον αφορά τις ουσιαστικές χρηματοδοτικές ροές με τις οποίες διαμορφώνονται προϋπολογισμοί χωροταξικών σχεδιασμών. Προς το παρόν, οι χωροταξικές πολιτικές αντικατοπτρίζουν συχνά τη λογική της αγοράς. Θα ήταν όμως καλύτερα να αντικατοπτρίζουν ένα όραμα αστικής ανάπτυξης όπου, στις χωροταξικές πολιτικές και σε όλα τα στάδια του κύκλου πολιτικής, από την ταυτοποίηση προβλημάτων και το σχεδιασμό πολιτικών μέχρι τα στάδια υλοποίησης και εκ των υστέρων

αξιολόγησης, θα υπάρχουν πλήρως ενσωματωμένες περιβαλλοντικές και κοινωνικές πτυχές. Αυτό θα μπορούσε να αποφέρει διάφορα οφέλη, στα οποία περιλαμβάνονται:

- διασφάλιση συνοχής πολιτικών σε όλα τα στάδια του κύκλου πολιτικής (βλ. εικ. 2),
- ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ υπηρεσιών σε όλα τα επίπεδα ευθύνης,
- αποτελεσματική χρήση των πόρων των διαρθρωτικών ταμείων και του ταμείου συνοχής σε επίπεδο ΕΕ, σε συνδυασμό με περιβαλλοντικούς κανονισμούς, έτσι ώστε να αποφεύγεται και να μετριάζεται η άτακτη αστική επέκταση,
- αποκατάσταση των ελαττωμάτων της αγοράς που τροφοδοτούν την άτακτη αστική επέκταση επιδρώντας στις ενδεικτικές τιμές γης, εντός, γύρω και μεταξύ αστικών περιοχών,
- συγκέντρωση και κοινοποίηση παραδειγμάτων καλής πρακτικής στην ανάπτυξη συμπαγών πόλεων,
- ανάπτυξη περιοχών πρασίνου σε πόλεις.

Αναφορές

EEA (2006), *Urban sprawl in Europe – the ignored challenge*, EEA Report No 10/2006, European Environment Agency, Copenhagen.

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

