

## Rozrůstání městských aglomerací v Evropě

Evropa je jedním z nejvíce urbanizovaných světadílů; ve městech zde žije zhruba 75 % jejího obyvatelstva. Budoucnost měst v Evropě je ovšem otázka, která vzbuzuje značné obavy. K využití městského typu již byla přímo poskytnuta plocha představující více než čtvrtinu území Evropské unie.

Do roku 2020 bude v městských oblastech žít zhruba 80 % Evropanů, přitom v sedmi zemích bude tento podíl činit 90 % nebo i více. Důsledkem toho je skutečnost, že poptávka po půdě ve městech a v jejich okolí začíná být akutní. Každým dnem jsme svědky výrazných, viditelných a konfliktních změn ve využívání půdy, které mají důsledky pro ráz krajiny a ovlivňují životní prostředí ve městech a jejich okolí v míře dosud nebývalé.

Města se rozrůstají a minimalizuje se čas i vzdálenost jak mezi nimi, tak i v jejich rámci. Tato expanze probíhá rozptýleným způsobem v celé Evropě, přičemž hnací silou je měnící se životní styl a spotřeba. V angličtině se pro toto rozrůstání městských aglomerací používá výraz „*urban sprawl*“. Z dostupných dokladů jednoznačně vyplývá, že toto rozrůstání provází růst měst v celé Evropě již celých uplynulých 50 let.

O rozrůstání městských aglomerací hovoříme tehdy, je-li během určité doby na daném území tempo přeměny a spotřeby půdy pro městské využití vyšší než tempo růstu počtu obyvatel. Rozrůstání městských aglomerací by mělo být v současnosti právem považováno za jeden z hlavních společných problémů, kterým musí dnešní velkoměsta Evropy čelit.

Podle jedné nedávno zveřejněné celoevropské studie dochází k soustavné a prudké prostorové expanzi měst — za jediné desetiletí o více než 5 % (obr. 1), což představuje trojnásobek plochy Lucemburska. Oblasti s nejzřetelnějšími dopady rozrůstání městských aglomerací

nalézáme v zemích nebo regionech s nejvyšší hustotou obyvatelstva a ekonomickou aktivitou (v Belgii, Nizozemsku, jižním a západním Německu, severní Itálii nebo pařížské oblasti), popřípadě s rychlým hospodářským růstem (v Irsku, Portugalsku, východním Německu, madridské oblasti). Rozrůstání městských aglomerací je obzvláště patrné tam, kde země nebo regiony využívají opatření a finančních prostředků, jež jim poskytuje regionální politika EU. Nový rozvoj lze také pozorovat kolem menších měst nebo na venkově, podél dopravních koridorů a podél mnoha pobřežních úseků, obvykle spojených s říčními údolími.

Historicky byl v Evropě hnací silou růstu měst nárůst městského obyvatelstva. V současnosti je však populační tlak malý nebo prakticky nulový, a přesto celá řada faktorů vede k rozrůstání městských aglomerací. Kořeny těchto faktorů tkví v přání uplatňovat nový životní styl v předměstském prostředí, mimo vlastní vnitřní město.

Soubor faktorů skrytých za těmito trendy zahrnuje sociálněekonomické trendy jak na mikroúrovni, tak na makroúrovni. Kvalita dopravních systémů, cena pozemků, individuální preference, pokud jde o bydlení, demografické trendy, kulturní tradice a omezení, atraktivita

stávajících městských oblastí — to vše jsou klíčové faktory ovlivňující vývoj městské oblasti. Klíčový vliv má také uplatňování politiky územního plánování jak na místní, tak regionální úrovni. Za přispění Fondu soudržnosti a strukturálních fondů EU na podporu rozvoje infrastruktury nyní rozrůstání

městských aglomerací akceleruje v reakci na zlepšené dopravní spojení a zvýšenou osobní mobilitu.

Města jsou svou podstatou místa, kde se na malé ploše soustředí velký počet lidí. To má samozřejmě z hlediska hospodářského a sociálního rozvoje své výhody.

V některých ohledech to může mít i kladný vliv na životní prostředí. Například využívání půdy a spotřeba energie bývá v městských oblastech ve srovnání s rozptýlenou populací nižší. Při zpracování městského odpadu a odpadních vod se uplatňují úspory ze zvýšeného rozsahu.

**Obr. 1 Rozrůstání městských aglomerací a rozvoj jiného městského využívání půdy v letech 1990–2000**



**Zdroj:** Corine land cover database (databáze půdního pokryvu Corine), EEA.

V důsledku toho tradiční zdravotní problémy související s životním prostředím, vyplývající z pití zdravotně závadné vody, nedostatečné hygieny a zdravotně nevyhovujícího bydlení, již z měst v rámci EU většinou vymizely. Přesto je městské obyvatelstvo stále ještě zatěžováno závažnými lokalizovanými problémy související se životním prostředím, jako je hluk, případy značného znečištění ovzduší, nakládání s odpadem, omezená dostupnost pitné vody a nedostatek nezastavěné plochy.

Současný trend směřující k vytváření nových, nepřiliš hustě osídlených městských oblastí však vede ke zvýšené spotřebě. Spotřebovaný prostor na osobu se v evropských městech za uplynulých 50 let více než zdvojnásobil. Za posledních 20 let vzrostla zastavěná plocha v řadě západoevropských i

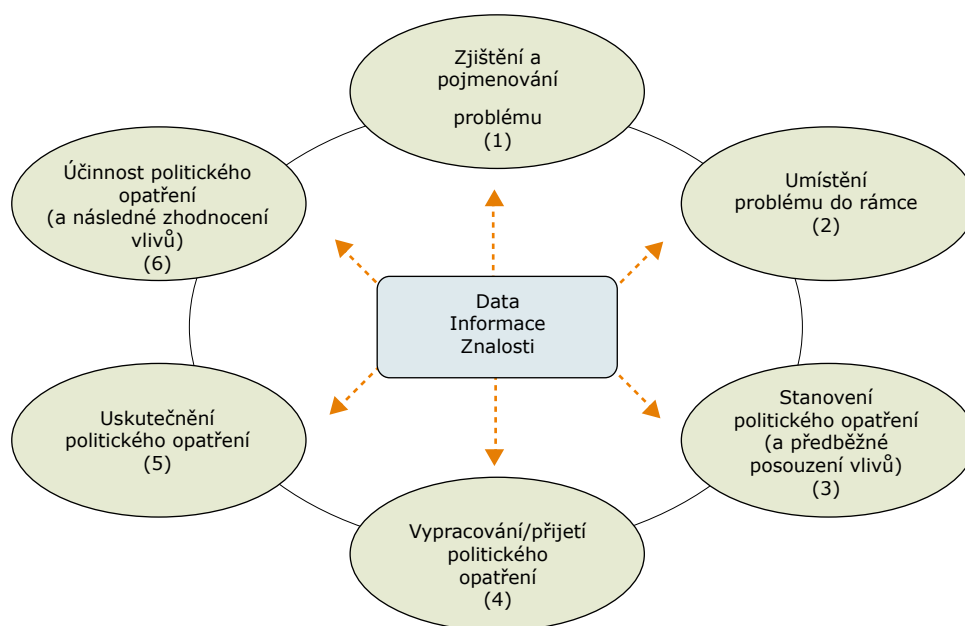
východoevropských měst o 20 %, přičemž počet obyvatel se zvýšil pouze o 6 %. Základním problémem pro územní plánování a řízení měst zůstává doprava, respektive mobilita. Dopravní infrastruktura má na krajinu vliv v mnoha ohledech. Jmenujme pouze dva: neprodyšné uzavření půdy, které zhoršuje důsledky záplav, a fragmentaci přírodních oblastí.

Mobilita a dostupnost jsou klíčovými faktory v evropské územní soudržnosti. Jsou to také podstatné prvky při zlepšování kvality života v komunitě. Předpokládá se, že během období let 1995–2030 vzroste počet ujetých kilometrů v městských oblastech o 40 %. Vlastnictví automobilů v zemích EU-10 stále ještě nedosahuje úrovně zemí EU-15, takže nás zde zřejmě čeká další nárůst.

Pokud se nic nepodnikne, zvýší se do roku 2010 výrazně hustota provozu a náklady způsobené dopravními zácpami vzrostou přibližně na 1 % HDP EU. Ovšem dopravní infrastruktura — to nejsou jenom další kilometry silnic a železnic. Tato infrastruktura musí být součástí globálního přístupu, který zohledňuje reálný vliv investic na vytváření a udržování lokálních a městských ekonomik. Musí být součástí vyváženého a polycentrického rozvoje, který snižuje škody způsobované životnímu prostředí.

Ovšem strategie a nástroje pro kontrolu nad rozrůstáním městských aglomerací závisejí na dnešní realitě, kde správa probíhá na řadě vzájemně se ovlivňujících úrovní, od místní až po EU. To platí zejména o nejvýznamnějších finančních tocích, kterými se utvářejí plánovací rozpočty.

**Obr. 2** Hlavní stadia cyklu politiky, podložená daty, informacemi a znalostmi



Zdroj: EEA.

V současnosti politika plánování často odráží logiku trhu. Bylo by však lepší, kdyby odrážela vizi urbanistického rozvoje, kde jsou environmentální a sociální zřetele plně zahrnuty do územního plánování ve všech stádiích cyklu tvorby a uplatnění politiky, od zjištění problému a vytyčení politiky přes její realizaci až po následné vyhodnocení. To by mohlo přinést řadu výhod, zejména:

- zajištění spojitosti politiky na všech stupních jejího cyklu (viz obr. 2),
- posílení spolupráce mezi agenturami napříč všemi úrovněmi odpovědnosti,
- zajištění účinného využívání strukturálních fondů a Fondu

soudržnosti na úrovni EU v kombinaci s nařízeními v oblasti životního prostředí tak, aby se rozrůstání městských oblastí omezovalo a jeho důsledky se zmírňovaly,

- napravování selhání trhu, kterými je rozrůstání městských oblastí stimulováno, a to působením na cenové signály týkající se pozemků v městských oblastech, v jejich okolí a mezi nimi,
- shromažďování a sdílení příkladů správné praxe pro rozvoj kompaktních měst,
- tvorba oblastí zeleně ve městech.

## Bibliografie

EEA (2006), *Urban sprawl in Europe – the ignored challenge*, EEA Report No 10/2006, Evropská agentura pro životní prostředí, 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](http://eea.europa.eu)  
Enquiries: [eea.europa.eu/enquiries](http://eea.europa.eu/enquiries)

