

## Byspredningen i Europa

Europa er et af verdens mest urbaniserede kontinenter: Ca. 75 % af den samlede befolkning bor i byområder (afstand mellem bygninger mindre end 200 m). De europæiske byers fremtid er overordentlig bekymringsvækkende. Over en fjerdedel af Den Europæiske Unions område er nu dækket af byområder.

I 2020 vil omtrent 80 % af alle europæere bo i byområder. I syv lande vil dette tal nå op på 90 % eller derover. Det betyder, at der opstår en akut efterspørgsel efter jordarealer i og omkring byerne. Vi oplever alle dagligt de hurtige, synlige og indbyrdes modstridende forandringer i arealanvendelsen, som mere end nogensinde før former landskaberne og påvirker miljøet i og omkring byerne.

Byerne bliver større og større, hvilket reducerer afstanden mellem dem og den tid, det tager at transportere sig mellem dem og ind og ud af dem. Denne ekspansion, der ses i hele Europa, styres af nye leve- og forbrugsmønstre og kaldes generelt byspredning. Det fremgår entydigt af de foreliggende data, at byspredningen i de seneste 50 år har ledsaget byernes vækst i hele Europa.

Byspredning opstår, når inddragelsen og forbruget af jordarealer til bymæssige formål overstiger befolkningsvæksten i et givet område i en given periode. Spredningen burde betragtes som en af de største udfordringer, som de europæiske byer står overfor i dag.

En nylig europæisk undersøgelse viser en fortsat, hurtig forøgelse af byernes fysiske størrelse, nemlig mere end 5 % i det seneste årti (figur 1), hvilket svarer til et areal, der er tre gange større end Luxembourg. De områder, hvor følgerne af byspredningen er mest synlige, er lande eller regioner med stor befolkningstæthed og økonomisk aktivitet (Belgien, Nederlandene, det sydlige og vestlige Tyskland, Norditalien og

Paris-området) og/eller hurtig økonomisk vækst (Irland, Portugal, det østlige Tyskland og Madrid-området). Spredningen er særlig tydelig i lande eller regioner, der har nydt fordel af EU's regionalpolitikker og økonomiske støtte. Der kan også iagttages nye udviklingsmønstre omkring mindre byer eller på landet, langs transportkorridorer og langs mange kystområder, ofte i forbindelse med floddale.

De europæiske byers vækst har historisk set været styret af befolkningstilvæksten i byerne. Men selv der, hvor der kun er et lille eller slet ikke noget befolkningspres, fremmes spredningen alligevel af en række forskellige forhold i dag. De har deres udgangspunkt i ønsket

om at skabe nye livsstilsformer i forstadsmiljøerne uden for byernes centrum.

De bagvedliggende drivkræfter er socioøkonomiske tendenser på både mikro- og makroplan. Forhold som transportsystemernes kvalitet, jordpriser, den enkeltes boligpræferencer, demografiske tendenser, kulturelt betingede traditioner og begrænsninger og de eksisterende byområders tiltrækningskraft spiller alle en afgørende rolle for, hvordan byerne udvikler sig. En anden central drivkraft er gennemførelsen af planlægningspolitikker på både lokalt og regionalt plan. EU's samhørighedsfond og strukturfondene har med deres støtte til infrastrukturudviklingen bidraget til spredningen, der

også er blevet fremskyndet af de forbedrede transportforbindelser og den stigende personlige mobilitet.

Byer er i sagens natur områder, hvor mange mennesker er koncentreret på et begrænset areal. Dette har nogle indlysende fordele for den økonomiske og sociale udvikling. I nogle

henseender kan det endog være en fordel for miljøet. Der er f.eks. en tendens til, at arealanvendelsen og energiforbruget er lavere i byområder end i områder med en spredt befolkning. Der er stordriftsfordele ved affalds- og spildevandsbehandling, og traditionelle sundhedsproblemer som usundt drikkevand,

utilstrækkelige sanitære forhold og dårlige boliger er således i det store og hele forsvundet fra byerne i EU. Alligevel lider befolkningerne i byerne under alvorlige, lokale miljøproblemer såsom støj, kraftige luftforureningsepisoder, utilstrækkelig affaldshåndtering, begrænset adgang til frisk vand og mangel på åbne arealer.

**Figur 1 Byspredning og anden kunstig arealudvikling, 1990–2000**



**Kilde:** Corine-databasen for overfladedække (CLC), EEA.

Nutidens tendens i retning af nye byområder med lav befolkningstæthed er imidlertid mere pladskrævende: pladsforbruget pr. person i de europæiske byer er mere end fordoblet i de seneste halvtreds år. I de seneste tyve år har der været en stigning på over 20 % i de bebyggede områders omfang i mange vest- og østeuropæiske lande, mens befolkningen kun er steget med 6 %. Især er transport (mobilitet) fortsat en af de største udfordringer for byplanlægningen og -forvaltningen. Transportinfrastrukturen indvirker på landskabet på mange måder. Arealbefæstelse, som forværrer følgerne af oversvømmelser, og opsplitning af naturområder, for blot at nævne et par stykker.

Mobilitet og tilgængelighed er centrale faktorer for Europas

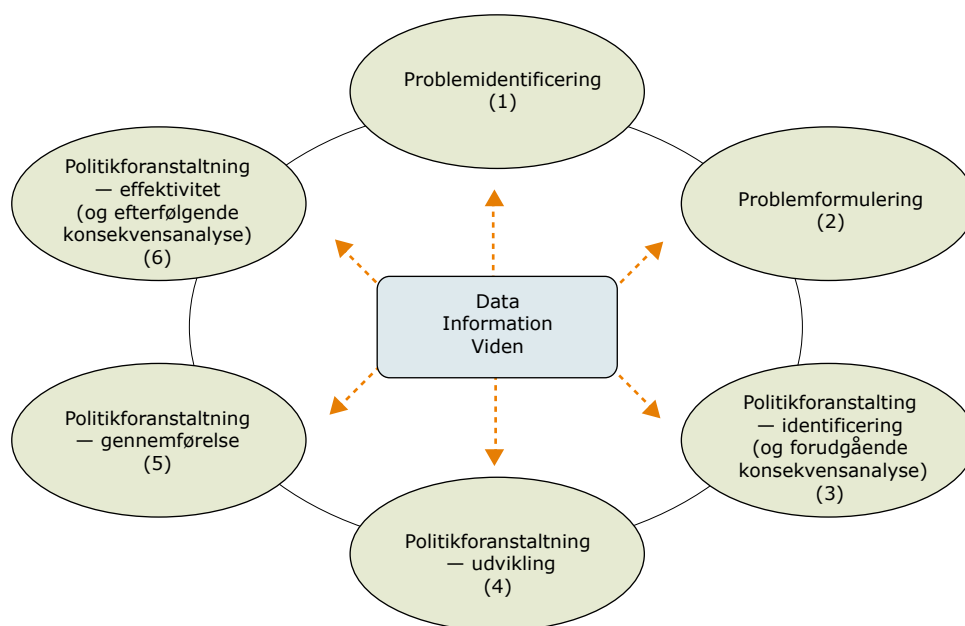
territoriale samhörighed. De har også stor betydning for livskvaliteten i alle samfund. Antallet af kilometer, som tilbagelægges på veje og gader i byområder, forventes at stige med 40 % mellem 1995 og 2030. Andelen af bilejere i EU-10 er stadig ikke så høj som i EU-15, hvilket tyder på, at der også her ligger en yderligere vækst forude.

Hvis der ikke gøres noget, vil trafikophobningen være forværret betydeligt i 2010, og omkostningerne i forbindelse med denne ophobning forventes at stige til ca. 1 % af EU's BNP. Men transportinfrastruktur handler ikke kun om at bygge flere veje og anlægge flere jernbaner. Infrastruktur bør indgå i en global strategi, hvor der tages hensyn til de reelle følger af de investeringer, der foretages i at skabe og bevare

en økonomi i lokalområder og byer. Den bør være en del af en afbalanceret, polycentrisk udvikling, der mindsker den skadelige indvirkning på miljøet.

Men strategier og instrumenter til kontrol af byspredningen afhænger i høj grad af nutidens mange, samvirkende styringsniveauer, lige fra lokalt plan til EU-plan. Det gælder navnlig de betydelige pengestrømme, som bestemmer budgetterne. Den politiske planlægning afspejler i dag ofte markedslogikken, men bør i højere grad være baseret på en vision for byudviklingen, hvor miljømæssige og sociale hensyn indgår som en integreret del i den fysiske planlægning på alle stadierne i den politiske proces, lige fra problemidentificeringen og udformningen af politikker over gennemførelsen af politikkerne

**Figur 2 Hovedstadier i den politiske proces, understøttet af data, information og viden**



Kilde: EEA.

til de efterfølgende evalueringer. En sådan tilgang kan have mange fordele, idet den bl.a. kan medvirke til at:

- sikre politisk sammenhæng på alle stadier i den politiske proces (se figur 2)
- forbedre samarbejdet mellem organerne på alle ansvarsniveauer
- effektivisere udnyttelsen af strukturfondene og samhørighedsfonden på

EU-plan kombineret med miljølovgivning for at undgå og mindske følgerne af spredningen

- rette op på de markedssvigt, der øger spredningen, ved at reagere på signaler såsom jordpriser i, omkring og mellem byområder
- indsamle og formidle eksempler på god praksis for udvikling af kompakte byer
- udvikle grønne områder i byer.

## Referencer

EEA (2006), *Urban sprawl in Europe – the ignored challenge*, EEA's rapport nr. 10/2006, Det Europæiske Miljøagentur, København.

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)

