

## Byspredning i Europa

Europa er et av verdens mest urbaniserte kontinenter. Ca. 75 % av Europas befolkning bor i urbane områder. Framtiden for Europas byer er imidlertid en kilde til stor bekymring. Mer enn en firededel av Den europeiske unions areal er nå bymessig utbygget.

Innen 2020 vil om lag 80 % av Europas befolkning bo i byer. I 7 land vil andelen være 90 % eller mer. Derfor er det også et akutt behov for arealer i og rundt byene. Vi kan alle hver dag se de raske, synlige og motstridende arealbruksendringene som mer enn noen gang former landskapet og påvirker miljøet i og rundt byene.

Byene sprer seg, og reisetiden og avstanden mellom dem minker. Fenomenet, som er kjent over hele Europa, drives av endringer i livsstil og forbruksmønstre og omtales gjerne som byspredning. Tilgjengelig informasjon viser at veksten i byene i Europa i løpet av de femti siste årene uten unntak har medført byspredning.

Byspredning oppstår når arealbruksendringen og arealforbruket for urbane formål skjer raskere enn befolkningsveksten i et gitt område over en bestemt periode. Byspredningen betraktes med rette som en av de største utfordringene for Europas byer i dag.

Nylig viste en felleseuropeisk studie at byene fortsetter å utvide seg i raskt tempo — mer enn 5 % på et tiår (fig. 1), eller tre ganger Luxembourgs areal. Byspredningen er lettest synlig i land og regioner med høy befolkningstetthet og stor økonomisk aktivitet (Belgia, Nederland, Sør- og Vest-Tyskland, Paris-området) og/eller rask økonomisk vekst (Irland, Portugal, Øst-Tyskland og Madrid-området). Den har vært spesielt uttalt i

land eller regioner som har vært gjenstand for EUs regionalpolitikk og mottatt store overføringer. Nye utviklingsmønstre kan også påvises rundt mindre byer og i distriktene, langs transportkorridorene og langs deler av kysten, særlig i forbindelse med elvedaler.

Europas byer har historisk vokst som følge av at bybefolkningen har vokst. I dag er det imidlertid slik at byene fortsetter å spre seg selv der befolkningspresset er lite eller ikke-eksisterende. Altså er det andre faktorer som driver spredningen, f.eks. ønsket om å realisere et nytt liv i et forstadsmiljø, utenfor bykjernen.

De bakenforliggende kreftene er knyttet til samfunnsøkonomiske trender både på mikro- og

makronivå. Kvaliteten på transportsystemene, tomtepriser, den enkeltes preferanser med hensyn til bolig, demografiske trender, kulturelle tradisjoner og begrensninger, hvor attraktive eksisterende byområder er — alt dette er faktorer som har betydning for hvordan byområdene utvikler seg. En annen viktig drivkraft er hvordan retningslinjene for planlegging gjennomføres lokalt og regionalt. Infrastrukturutbygging som gjennomføres takket være EUs utjevningfond og strukturfond, gir bedre transportløsninger og økt personlig mobilitet, men fører også til at byspredningen forsterkes.

En by er pr. definisjon et sted hvor et stort antall mennesker bor på et lite areal. Dette har selvfølgelig

fordeler, både økonomisk og samfunnsmessig. På noen måter kan det til og med være bra for miljøet. For eksempel er arealbruken og energiforbruket oftest lavere i byene enn i mer spredt befolkede områder. Avløps- og avfallshåndteringen gir stordriftsfordeler. Byene i EU

er for det meste kvitt tradisjonelt miljørelaterte helseproblemer som skyldes dårlig drikkevann, dårlige sanitærforhold og dårlige boliger. Likevel utsettes bybefolkningen fortsatt for alvorlige lokale miljøproblemer som støy, luftforurensning, store avfallsmengder, begrenset tilgang

til ferskvann og mangelen på friarealer.

Dagens trend med nye, mindre tettbygde områder fører imidlertid til økt forbruk. Plassen hver person i europeiske byer bruker, er mer enn doblet de siste 50 årene. I løpet av de siste 20 årene har

**Fig. 1 Byspredning og nedbygging av andre arealer, 1990–2000**



**Kilde:** Corine Land Cover database, EEA.

de nedbygde arealene i Vest- og Øst-Europa økt med 20 %, mens befolkningen bare har økt med 6 %. Transport (mobilitet) er en spesielt stor utfordring for byplanleggere og -forvaltere. Transportinfrastrukturen påvirker landskapet på mange måter. Jordforsegling, som øker effekten av flom, og fragmentering av naturlige områder, er bare to av dem.

Mobilitet og tilgjengelighet er nøkkelfaktorer i den territoriale utjevningen i Europa. Mobilitet og tilgjengelighet er også viktige faktorer for økt livskvalitet i lokalsamfunnene. Antallet kjørte kilometer i byområdene forventes å øke med 40 % fra 1995 til 2030. Bileierskapet i EU-10 er fortsatt ikke på samme nivå som i EU-15, noe som tyder på at det er mer vekst i vente.

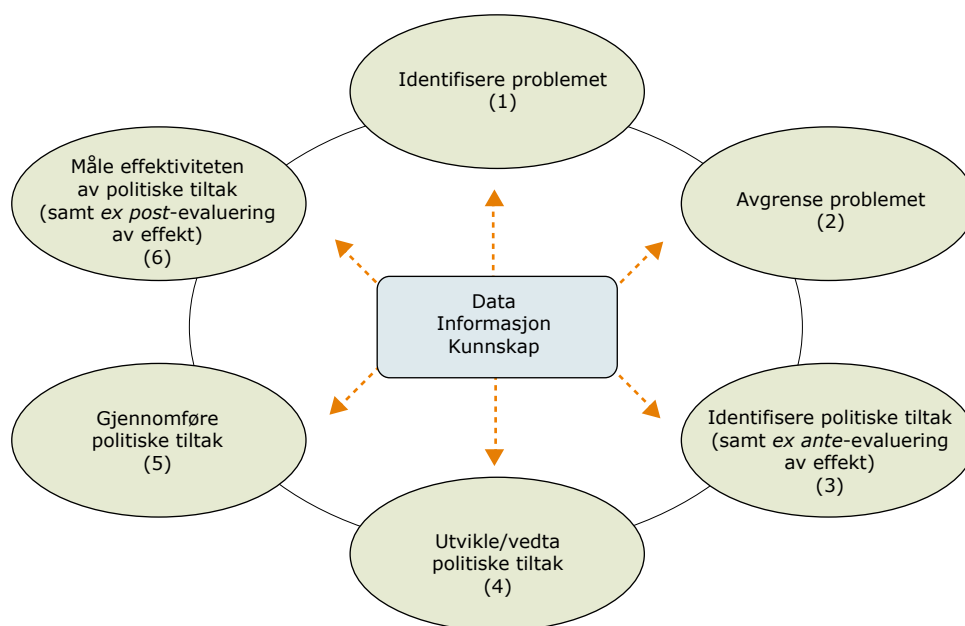
Dersom ingenting gjøres, vil trafikkproblemene ha økt betraktelig innen 2010, og kostnadene som overbelastningen av veinettet vil medføre, vil komme til å øke til rundt 1 % av EU's BNP. Transportinfrastruktur omfatter imidlertid mer enn et totalt antall vei- og banekilometre. Denne typen infrastruktur bør inngå i en global tilnærming som tar hensyn til de reelle konsekvensene av investeringer som gjøres for å skape og bevare lokale og urbane økonomier. Den bør inngå som et ledd i en balansert, polysentrisk utvikling som tar sikte på å redusere skadene på miljøet.

Strategiene og virkemidlene som brukes for å styre byspredningen, kan imidlertid ikke sees isolert fra dagens virkelighet med alle dets gjensidig avhengige styringsnivåer, fra lokalplan til europeisk plan.

Dette gjelder spesielt i forhold til de store pengestrømmene som påvirker planleggingen. I dag er retningslinjene for planlegging ofte en gjenspeiling av markedslogikken. Retningslinjene burde heller gjenspeile en visjon for byutvikling hvor miljømessige og samfunnmessige hensyn er integrert i den romlige planleggingen på alle trinn i den politiske prosessen, fra problemet identifiseres og retningslinjene utformes, til gjennomføring og etterevalueringer. Dette kan ha mange fordeler:

- sikre sammenheng på alle trinn i den politiske prosessen (se fig. 2),
- styrke samarbeidet mellom organene på alle ansvarsnivåer,

**Fig. 2 Hovedtrinn i den politiske prosessen, med støtte i data, informasjon og kunnskap**



Kilde: EEA.

- sikre effektiv utnyttelse av EUs strukturfond og utjevningfond, kombinert med miljøforskrifter, for å unngå og motvirke byspredning,
- korrigere de markedsfaktorene som driver byspredningen ved å påvirke prisdannelsen

for arealer i, rundt og mellom byområdene,

- sammenstille og utveksle eksempler på god praksis for å skape kompakte byer,
- etablere grøntområder i byene.

## Kilder

EEA (2006), *Urban sprawl in Europe – the ignored challenge*, EEA Report No 10/2006, Det europeiske miljøbyrået, 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)

