

# Godt urbant miljø i «framtidens byer»?

*En økende andel av befolkningen bor og arbeider i byer. Hva som utgjør et godt bymiljø, er et sentralt tema i samfunnsdebatten. Idealet er den tette, urbane byen som tilbyr gode åpne byrom med plass til mange aktiviteter og et funksjonelt fysisk miljø. Kartlegging av bymiljøet i de 13 største kommunene, også kalt «framtidens byer», viser at tilbud som øker befolkningens trivsel og helse, varierer mye avhengig av hvor man bor.*

Byene møter store utfordringer når de skal bevare miljøet samtidig som de satser på byutvikling. Tilstanden og utviklingen i løpet av en tiårsperiode avspeiles i utvalgte indikatorer og statistikk av bymiljø i «framtidens byer». Befolkningens, og spesielt barns, mulighet til å ta i bruk miljøvennlige transportformer, kort vei til barnehage/skole, mulighet til å drive lek, friluftsliv og rekreasjon som helsefremmede, trivselsskapende og miljøvennlige aktiviteter i nærheten av der de bor er forhold som vil belyses i denne artikkelen (se tekstboks).

## Indikatorer for bymiljø

Indikatorerne er hentet fra rapporten *Byer og miljø. Indikatorer for miljøutviklingen i «Framtidens byer»* (Haagensen, Trine, 2012). Rapporten gir en oversikt over miljøtilstanden og beskriver viktige trekk ved utviklingen i miljøet, i de ti største kommunene etter folketall samt tre mindre kommuner. Disse i alt 13 kommunene inngår i samarbeidsprogrammet «Framtidens byer» som ledes av Miljøverndepartementet. Formålet er å redusere klimagassutslippene og forbedre bomiljøene i byene. Programmet går fra 2008 til 2014.

«Framtidens byer» er en samlebetegnelse. De ti største kommunene er: Oslo, Bærum, Drammen, Fredrikstad, Kristiansand, Sandnes, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. De tre mindre kommunene danner sammen med Fredrikstad to viktige handelsregioner, og består av Porsgrunn/Skien og Sarpsborg/Fredrikstad. Per 1. januar 2012 bodde det i underkant av i alt 1,8 millioner i disse byene, 36 prosent av Norges befolkning. Befolkningsveksten i 2011 tilsvarte 46 prosent av den samlede befolkningsveksten i Norge samme år.

## Kommuner og tettsteder

En *kommune* er et geografisk avgrenset område som utgjør en egen politisk og administrativ enhet.

*Tettsteder* er geografiske områder som har en dynamisk avgrensning avhengig av geografisk fordeling av befolkningen og uavhengig av administrative grenser. Antall tettsteder og deres grenser vil derfor endre seg over tid som følge av byggeaktivitet og befolkningsutvikling. Et tettsted vil kunne ha flere kommuner. I denne artikkelen omfatter begrepet den delen av tettstedet som ligger innenfor kommunegrensen. Det vil innenfor en kommune også kunne være flere tettsteder. For nærmere beskrivelse av metodikken, se [Dysterud mfl. \(1999\)](#).

SSB bruker ikke begrepet *by* som enhet i offisiell statistikk, men det blir brukt og er kjent for det som i dag kommer inn under den statistiske definisjonen tettsted.

---

Trine Haagensen

---

### Begreper

*Nærturterreng.* Store naturområder (større enn 200 dekar) i tettsteder eller som grenser til tettsteder. Parker og de fleste idrettsanlegg er også inkludert.

*Rekreasjonsareal.* Naturområder av en viss størrelse (minst 5 dekar) i tettsteder eller som grenser til tettsteder. Parker og de fleste idrettsanlegg er også inkludert.

*Trygg tilgang.* Det er satt kriterier for hva som regnes som trygg tilgang. For å nå et nærturterreng eller rekreasjonsareal trygt må en kunne ferdes langs stier, gang- og sykkelveier eller bilveier med lite trafikk og lav fartsgrense. Det er også satt krav om hvor langt man er nødt til å gå for å ha tilgang, kravet er 200 meter for rekreasjonsareal og 500 meter for nærturterreng.



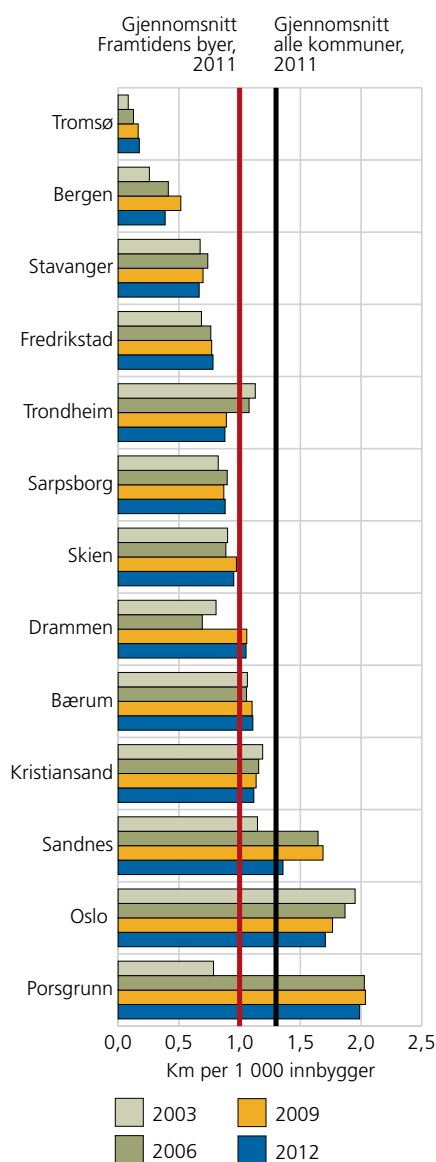
**Trine Haagensen** er samfunnsgeograf og rådgiver i Statistisk sentralbyrå, Seksjon for naturressurs- og miljøstatistikk. (trine.haagensen@ssb.no)

## Trygg ferdsel på gang- og sykkelvei

God miljøkvalitet, helse og trivsel i kommuner, byer eller tettsteder er blant annet avhengig av at gående og syklende kan ferdes trygt og effektivt i nærmiljøet, men også over lengre avstander. Spesielt er dette viktig for barn og unge, da muligheten til å gå eller sykle også påvirker fysisk utvikling. Jo lengre gang- og sykkelveinettet er innenfor en kommune, jo større er muligheten for at innbyggerne bruker gang- og sykkelveier aktivt i dagliglivet.

Byer som ønsker å stimulere til helsefremmende livsstil, kan blant annet etablere et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk som binder sammen hovedsentrum, kjernene i lokalsamfunnene og kollektivknutepunktene. Det vil igjen avlaste veinettet og kollektivsystemet.

Figur 1. **Gang- og sykkelveier under kommunalt driftsansvar innenfor tettsteder. «Framtidens byer». 2001-2011. Lengde i km per 1 000 innbyggere**



Kilde: Arealstatistikk, KOSTRA, Statistisk sentralbyrå.

Blant de 13 byene som inngår i samarbeidsprogrammet «framtidens byer», har Porsgrunn det lengste gang- og sykkelveinettet, med 2 kilometer per 1 000 innbyggere. Oslo følger etter med 1,7 km gang- og sykkelveinett. Det er interessant å merke seg at Porsgrunn er kommunen med lavest innbyggertall, mens Oslo har høyest innbyggertall. Tromsø utpeker seg med det korteste gang- og sykkelveinettet med snaue 0,2 kilometer per 1 000 innbyggere.

Samlet sett er lengden på gang- og sykkelvei noe lavere i «framtidens byer» enn for landsgjennomsnittet, henholdsvis 1 km og 1,3 km per 1 000 innbyggere i 2011. Samtidig har antall kilometer med gang- og sykkelveinett økt noe i tiåret 2001-2011, fra 0,9 til 1 kilometer per 1 000 innbyggere for de 13 byene sett under ett. I landet som helhet har det gått ned fra 2,2 til 1,3 km per 1 000 innbyggere.

## Tromsø best på rekreasjon i nærmiljøet ...

Utbygging utgjør ofte en trussel mot grønne områder eller andre åpne arealer som er potensielle rekreasjonsområder for innbyggerne. Samtidig viser Folkehelseinstituttet (2009) i sin kunnskapsoversikt over miljø og barn at barn med tilgang til naturomgivelser som innbyr til variert aktivitet, har bedre motorisk utvikling enn barn som bor i mer tilrettelagt og funksjonsbestemt miljø. Bruken av grøntområder reduseres ved økende avstand fra bolig. Spesielt barns aksjonsradius er begrenset. Folkehelseinstituttet påpeker at ved lek og uorganisert aktivitet i fritiden, oppholder de fleste 5-6 åringer seg mindre enn 100 meter fra egen bolig.



Regjeringens miljøpolitikk (Prop.1 S (2011-2012) fremhever at det ved boliger, skoler og barnehager skal være god adgang til trygg ferdsel, lek og annen aktivitet «i variert og sammenhengende grønne områder med gode forbindelser til omkringliggende naturområder». Ifølge stortingsproposisjonen bør ikke avstanden overstige 500 meter.

Tromsø kommer best ut i andel av befolkningen med trygg tilgang til slike arealer fra bosted i 2011. Godt over 75 prosent av barn- og ungdom under 20 år, og 74 prosent av hele Tromsøs befolkning har mulighet til rekreasjon i nærmiljøet. Porsgrunn er kommunen som har lavest andel, drøyt 22 prosent av barn- og ungdom, og 21 prosent av befolkningen har trygg tilgang til leke- og rekreasjonsarealer fra bosted (se figur 2).

Sammenligner vi gjennomsnittet for «framtidens byer» i 2011 med landet som helhet, er andelen med trygg tilgang noe høyere for hele i landet. Det gjelder både for barn- og unge og befolkningen som helhet. I snitt for alle tettsteder i landet har 46 prosent av barn- og unge og 43 prosent av befolkningen slik tilgang til rekreasjonsarealet, mot 40 og 39 prosent for «framtidens byer». Dette kan tyde på at den fortettingen som nå skjer i byene, gir en betydelig utfordring med å ta vare på og utvikle nye grønne områder i nærmiljøet og sikre trygg tilgang til disse.

### ... men mange bruker samme areal

Jo flere som har trygg tilgang til det samme leke- og rekreasjonsarealet, jo større er bruken av arealet. Hvor mange som har tilgang til de samme rekreasjonsarealene, er derfor et mål på hvor stort presset er på det enkelte området.

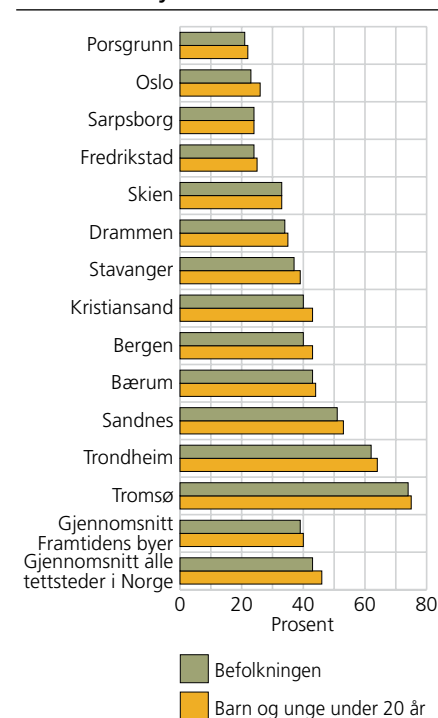
Blant «framtidens byer» har Tromsø kommune gjennomgående høyest antall bosatte med tilgang til samme leke- og rekreasjonsareal per dekar. Det vil si at her må hvert leke- og rekreasjonsområde deles av flere, slik at presset på hvert område blir langt større i Tromsø enn i de øvrige kommunene. Porsgrunn har samlet sett færrest antall innbyggere med trygg tilgang til de samme leke- og rekreasjonsarealer (se figur 3).

For de minste leke- og rekreasjonsarealene, 5-25 dekar, kommer en i Tromsø ut med 15 bosatte per dekar som har trygg tilgang til disse, mens kun tre bosatte i Porsgrunn deler samme areal. I Tromsø må altså hele fem ganger så mange dele på hvert dekar leke- og rekreasjonsareale i denne størrelsesklassen. Tilnærmet lik fordeling av antall bosatte med tilgang til samme leke- og rekreasjonsarealer gjør seg gjeldende for de øvrige arealer etter størrelsesklassene.

### Tilgangen til naturen – ingen selvfølge

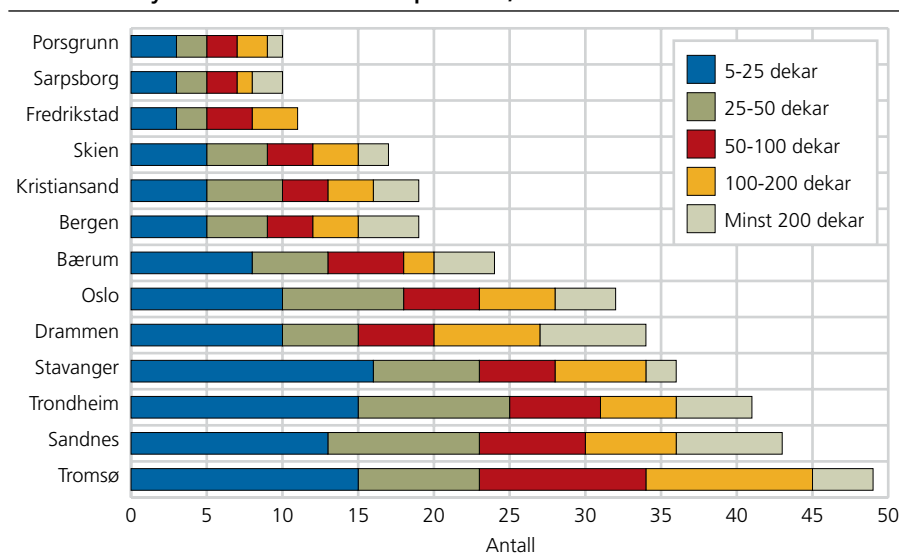
I Norge har vi i stor grad turområder nært opp til byer og tettsteder, og god tilgang til friluftsområder, par-

Figur 2. **Befolkningen i alt og barn- og ungdom under 20 år bosatt innenfor tettsted og med trygg tilgang til leke- og rekreasjonsarealer i kommunen. «Framtidens byer». 2011. Prosent**



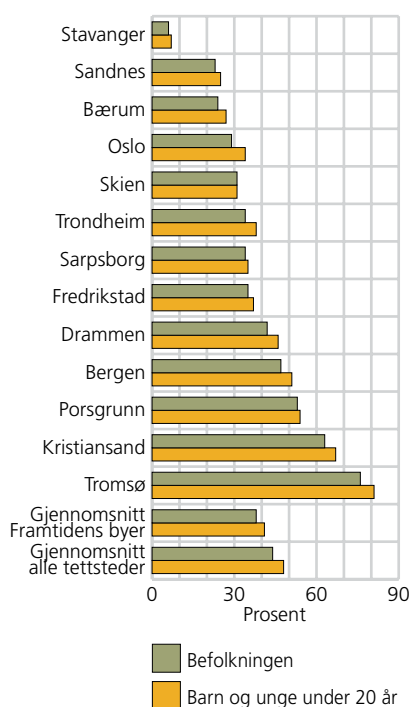
Kilde: Arealstatistikk, KOSTRA, Statistisk sentralbyrå.

Figur 3. **Trygg tilgang til samme leke- og rekreasjonsarealer innenfor tettsteder. «Framtidens byer». 2011. Antall bosatte per dekar, etter arealets størrelse**



Kilde: Arealstatistikk, KOSTRA, Statistisk sentralbyrå.

Figur 4. **Befolkningen i alt og barn og ungdom under 20 år bosatt innenfor tettsted og med trygg tilgang til nærturterreng i kommunen. «Framtidens byer». 2011. Prosent**



Kilde: Arealstatistikk, KOSTRA, Statistisk sentralbyrå.

ker og lekeområder. Nærturterreng (se tekstboks) gir mulighet til å gå turer, sykle, ri på hest og bade i naturen. Det kan være den såkalte marka, strand- og vassdragssonen eller andre større sammenhengende grønne områder. Tilgang til nærturterreng gir mulighet for fysisk og psykisk rekreasjon, og er et viktig kriterium for en miljøvennlig by.

Tilgangen til nærturterreng varierer sterkt blant «framtidens byer». For barn- og ungdom spenner forskjellene fra 7 til 81 prosent avhengig av bostedet. Tilsvarende ytterligheter er det for befolkningen sett under ett, hvor laveste andel er på 6 prosent og høyeste på 76 prosent i 2011 (se figur 4).

Det er Tromsø som igjen kommer best ut i andel trygg tilgang til nærturterreng. Befolkningen i Tromsø har omtrent tolv ganger større tilgang enn dem som bor i Stavanger. Stavanger kommune er blant «framtidens byer» den med lavest andel av både barn- ungdom og av befolkningen med trygg tilgang til nærturterreng.

Gjennomsnittet av andel befolkning og barn- og ungdom med trygg tilgang til nærturterreng er som til leke- og rekreasjonsarealer (figur 3) større i landet samlet sett sammenlignet med «framtidens byer».

### Kort vei til barnehage i Oslo

Avstand til barnehage, skole og dagligvarebutikk betyr mye for dagliglivet for mange mennesker, og påvirker transportbehov, miljø og folks trivsel. Flere mener det er viktig ikke å være avhengig av bil for å nå disse stedene når de velger bosted. Spesielt er barn, funksjonshemmede, eldre og andre med begrenset aksjonsradius avhengige av at nærmiljøet og lokalsamfunnet er godt tilrettelagt, både sosialt og fysisk. Muligheten til å gå eller sykle i hverdagen kan også åpne for regelmessig fysisk aktivitet.



Avstand til barnehage og skole er særlig viktig ettersom det berører mange barnefamilier minst to ganger daglig. Å gå eller sykle vil kunne minske bruken av bil eller annet motorkjøretøy, og dermed også redusere utslipp til luft samt redusere støy og trafikkfare.

Blant «framtidens byer» er det Oslo som har størst andel barn som har mindre enn 500 meter til barnehage i 2012. I Oslo hadde hele 96 prosent barn kort vei, og Bærum følger etter Oslo med 89 prosent. Skien kommer dårligst ut med bare 54 prosent barn som har kort vei til barnehage samme år (se figur 5).

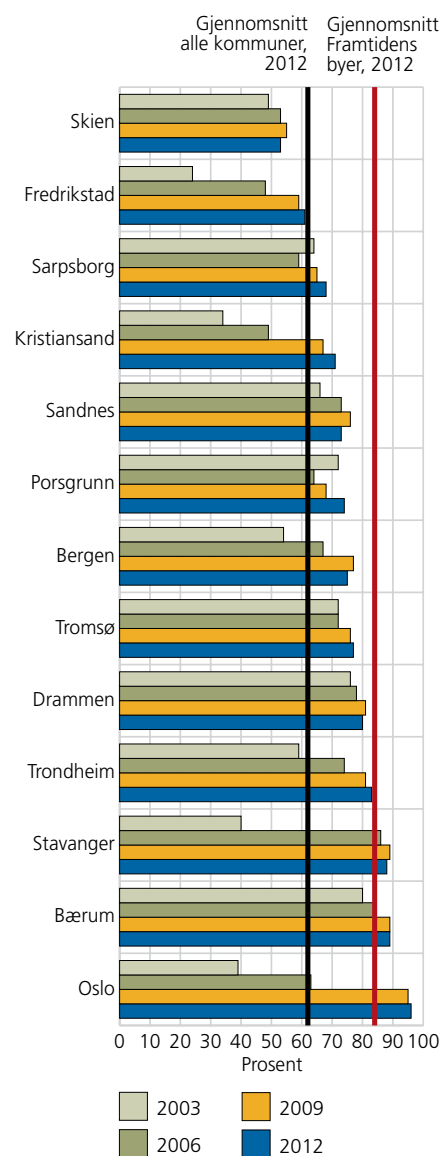
Ser vi på utviklingen i andel barn som har under 500 meter til barnehage, har samtlige kommuner hatt en positiv utvikling i perioden 2003-2012. Oslo og Stavanger utpeker seg med størst økning, henholdsvis 57 og 48 prosentpoeng. Omfattende politisk satsing på utbygging av barnehager i denne perioden har sannsynligvis bidratt til at en større andel av de minste barna har fått kort vei til barnehage. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at indikatoren ikke tar hensyn til hvilken barnehage barna faktisk går i.

Gjennomsnittet i andel barn med kort vei til barnehage har økt kraftig både for «framtidens byer» og for landet som helhet i perioden 2003-2012. For «framtidens byer» har andelen gått opp fra 56 til 84 prosent, og for landet fra 45 til 62 prosent.

En betydelig høyere andel barn bosatt i «framtidens byer» har følgelig kort avstand til barnehage (84 prosent), sammenlignet med gjennomsnittet for alle kommuner i landet, 62 prosent i 2012. Det viser seg altså at det er de største byene, etter befolkningsmengde, som gjennomgående har høyest andel av barn med kort vei til barnehage.

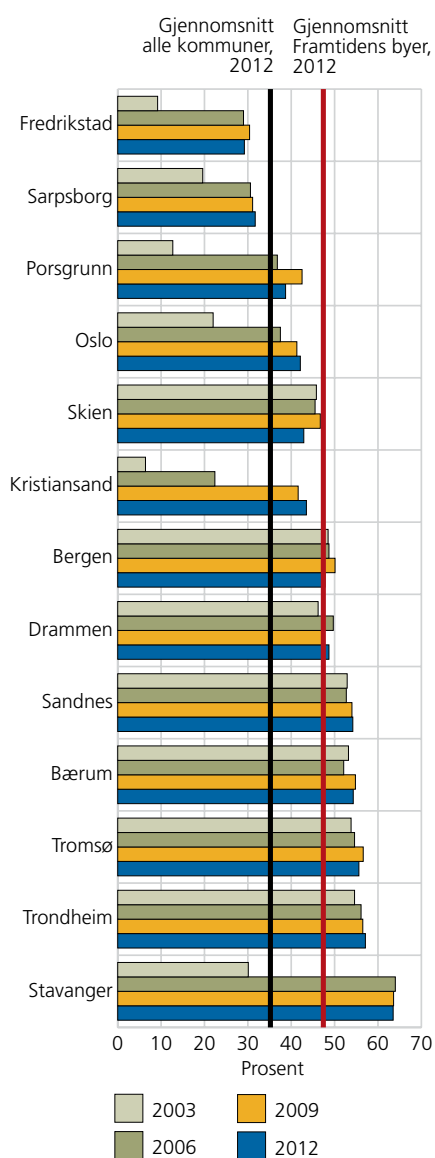


Figur 5. **Barn med mindre enn 500 meter til barnehage innenfor kommunen. «Framtidens byer». 2003-2012. Prosent**



Kilde: Arealstatistikk, KOSTRA, Statistisk sentralbyrå.

Figur 6. Elever med mindre enn 500 meter til skole<sup>1</sup> innenfor kommunene. «Framtidens byer». 2003, 2006, 2009 og 2012. Prosent



<sup>1</sup> I denne sammenheng barne- og ungdomsskoler.  
Kilde: Arealstatistikk, KOSTRA, Statistisk sentralbyrå.

## Skoleveien er blitt kortere

Når det gjelder skolevei, har Stavanger gjennomgående høyest andel elever med kort vei både i 2006, 2009 og 2012. I 2012 var andelen 64 prosent. Fredrikstad og Sarpsborg har lavest andel elever med mindre enn 500 meter til nærmeste skole blant «framtidens byer», med rundt 30 prosent hver i samme år (se figur 6).

Med unntak av Skien og Bergen har samtlige av disse 13 byene hatt en positiv utvikling i andel elever med kort vei til skolen i hele perioden. Kristiansand og Stavanger peker seg ut med størst økning, med bortimot 37 og 33 prosentpoeng fra 2003. Gjennomsnittlig andel elever med kort skolevei har gått opp fra 35 til 47 prosent for «framtidens byer», og for hele landet fra 28 til 35 prosent i denne perioden.

Den samme trend vises altså for skole som for barnehage (figur 5). «Framtidens byer» har i 2012 en vesentlig høyere andel av elevene som bor under 500 meter fra skolen, enn landet som helhet. Men også her er det slik at indikatoren ikke tar hensyn til hvilken skole elevene faktisk går på.

## Godt bymiljø – forskjellig utgangspunkt

Et felles indikatorsett for alle byene som viser miljøstatus og -utvikling i den enkelte kommune (innenfor de valgte temaene), skal gjøre det mulig å sammenligne kommunene og å identifisere områder der det er negativ eller positiv utvikling. En slik sammenligning kan gi økt oppmerksomhet om miljøproblematikken, og synliggjør på hvilke områder byene har mest å hente for å forbedre miljøet. Dette vil kunne gi politikerne og kommunes innbyggere mulighet til å foreta mer miljøbevisste prioriteringer og valg.

At kommunene har forskjellig utgangspunkt i naturgrunnlag og klima, så vel som i bebyggelse og størrelsen på befolkning, kan forklare mye av forskjellene i miljøstatus som er skissert i denne artikkelen. Enkelte kommuner kan komme godt ut av det når det gjelder status, men samtidig ikke være blant de beste i utviklingen over tid. Årsaken til dette kan være at kommuner med et godt utgangspunkt vil ha et mindre potensial for forbedringer.

## Referanser

Folkehelseinstituttet (2009): *Miljø og helse – en forskningsbasert kunnskapsbase*, Rapport 2009:2, Folkehelseinstituttet.

Dysterud, M.V., Engeli, E. og Schøning, P. (1999): *Tettstedsavgrensning og arealdekke innen tettsteder. Metode og resultater*, Rapport 1999/29, Statistisk sentralbyrå.

Haagensen, T. (2012): *Byer og miljø. Indikatorer for miljøutviklingen i «Framtidens byer»*, Rapporter 2012/27, Statistisk sentralbyrå. ([http://www.ssb.no/vis/emner/01/rapp\\_byer\\_miljo/rapp\\_201227/main.html](http://www.ssb.no/vis/emner/01/rapp_byer_miljo/rapp_201227/main.html))

Prop. 1 S (2011-2012): Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). For budsjettåret 2012. Utgiftskapittel: 1400-1474 og 2465. Inntektskapittel: 4400-4471 og 5578.