

Miljøministeriet  
**By- og Landskabsstyrelsen**  
Haraldsgade 53  
2100 København Ø

Telefon 72 54 47 00  
blst@blst.dk  
www.blst.dk

#### Hvad er en landsplanredegørelse?

Efter nyvalg til Folketinget afgiver miljøministeren en redegørelse om landsplanarbejdet til brug for den regionale udviklingsplanlægning og kommuneplanlægningen.

Der sker ikke en detaljeret styring over for kommunernes fysiske planlægning gennem landsplanredegørelsen. Landsplanredegørelsen sætter en politisk retning for den fysiske planlægning i form af principper og prioriteringer, som regeringen finder skal lægges til grund for de regionale udviklingsplaner og kommuneplaner.

#### Landsplanredegørelsen omtaler

De hovedproblemstillinger, som regeringen ser i den fysiske planlægning de kommende år.

Regeringens politiske principper og budskaber i relation til disse hovedproblemstillinger.

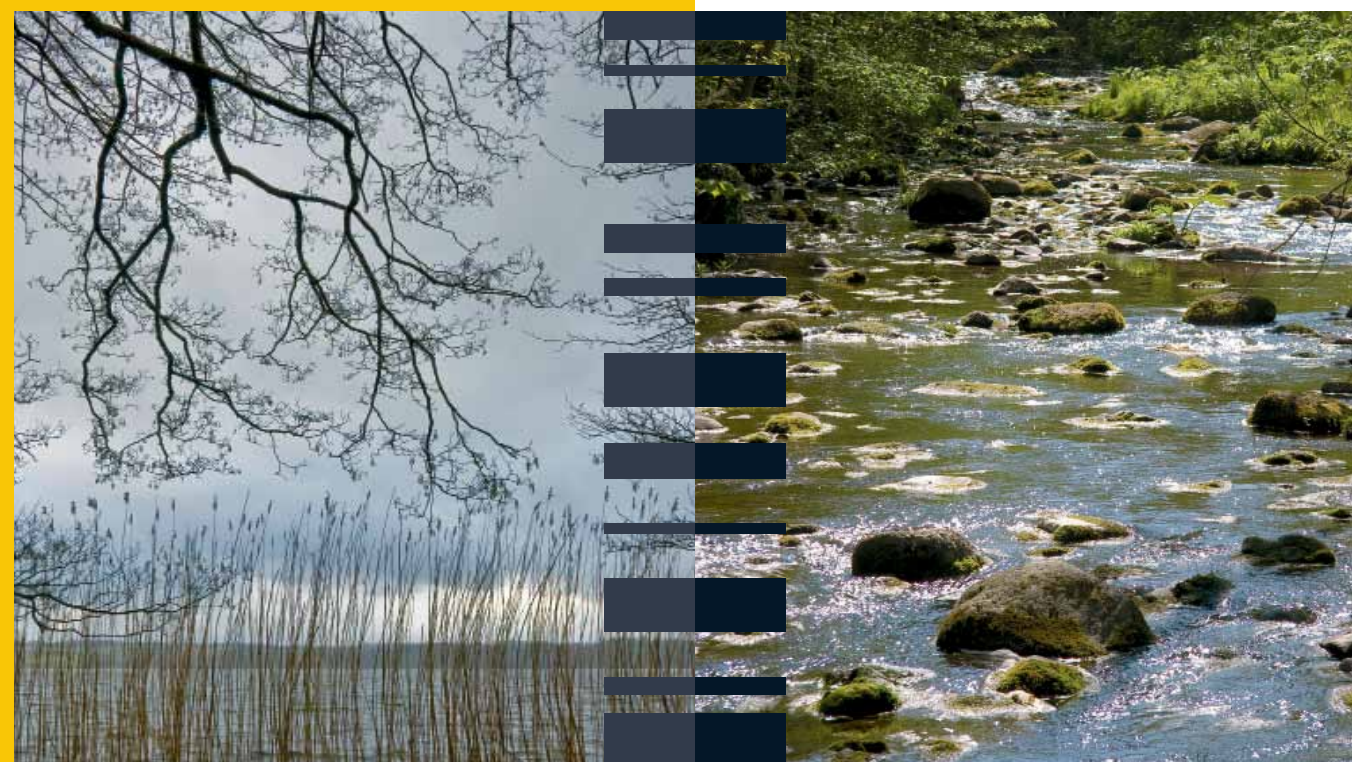
De initiativer i relation til den fysiske planlægning, regeringen vil iværksætte, og de emner, hvor regeringen ønsker et samarbejde med kommuner og regioner.

Forventningerne til kommunernes indsats i den overordnede fysiske planlægning,



## Landsplanredegørelse 2010





**Forord**, side 3

**Udviklingstendenser**, side 5

**Klima og energi**, side 9

**Natur og vand**, side 11

**Landskabet**, side 13

**Kyster**, side 15

**Byer**, side 17

**Infrastruktur**, side 19

**Landdistrikter**, side 21

**Østjylland**, side 23

**Mellemstore byregioner**, side 25

**Hovedstaden og Sjælland**, side 27





Miljøminister Karen Ellemann



Kommuneplanerne for 2009 - 2013 skal nu også omfatte alle aktiviteter i det åbne land. Der er tale om en planlægning for hele kommunens område, som skal omfatte byudvikling, naturbeskyttelse, vandmiljø, landskab, kulturmiljø, friluftsliv og indpasning af infrastruktur.

Med Landsplanredegørelse 2010 går regeringen på flere måder helt nye veje.

For det første er det en landsplanredegørelse, som skal ses i sammenhæng med regeringens mange andre store initiativer som fx det regionalpolitiske udspil 'Danmark i Balance i en Global Verden' og regeringens aftaler om en grøn transportpolitik og 'Grøn Vækst'.

Initiativer som sammen med Landsplanredegørelse 2010 bidrager til et renere, grønnere og mere bæredygtigt Danmark, der er rustet til at møde de globale udfordringer miljømæssigt, socialt og økonomisk.

For det andet er det en landsplanredegørelse, som for første gang henvender sig direkte til kommunalbestyrelserne og regionsrådene. Med kommunalreformen har kommunerne fået ansvaret for dels planlægningen af byerne og det åbne land, dels gennemførelsen af de mange natur- og miljøinitiativer, som skal gøre Danmark til et grønnere og renere land at leve i.

Regionerne skal - blandt andet baseret på de regionale vækstforas erhvervsudviklingsstrategier - udarbejde regionale udviklingsplaner, der på grundlag af en helheds-vurdering bl.a. beskriver en ønskelig fremtidig udvikling for regionens byer, landdistrikter og udkantsområder.

Og for det tredje fordi det er en landsplanredegørelse, der i kort form sætter fokus på de politiske meldinger.

Regeringen lægger stor vægt på at sikre de bedst mulige rammer for vækst og udvikling i hele Danmark med afsæt i de særlige udfordringer og muligheder, der er lokalt og regionalt.

Landsplanredegørelsen omtaler udfordringer i den fysiske planlægning i alle dele af landet. Disse udfordringer er ikke ens over alt, og redegørelsens omtale af de forskellige dele af landet forholder sig derfor til specifikke lokale og regionale forhold i den fysiske planlægning.

Løsningernes geografi må tilpasses problemernes geografi. Dette er også baggrunden for, at regeringen i 'Danmark i Balance i en Global Verden' foreslår, at kommuner i yderområderne får udvidet adgangen til at gennemføre planlægning til gavn for detailhandel og for erhverv og boliger i landzonen, uden at dette i øvrigt betyder en ændring af de generelle principper, der ligger til grund for dansk planlægning.

Landsplanredegørelsen bidrager dermed til regeringens brede spektrerede indsats for vækst i hele landet.

Regeringen har indgået politiske aftaler bl.a. for de kommende års infrastrukturinvesteringer og om Grøn Vækst, der forener moderne og konkurrencedygtig landbrugsproduktion med et højt niveau for miljø- og naturbeskyttelse.

Herudover har de statslige vand- og Natura 2000-planer været i forberedelse. Det er alt sammen nye initiativer, som får betydning for kommunernes planlægning.

En planlægning, som jeg har stor tillid til, at kommunerne kan gennemføre på fuld kvalificeret måde, og som også vil indebære konkrete afvejninger af de lokale interesser i forhold til de nationale.

Der blev givet mange positive høringssvar på forslaget til landsplanredegørelse, og der er generelt stor tilslutning til, at forhold i det åbne land, ved kysterne, i landskabet og natur- og miljøforhold er behandlet i redegørelsen. Det er tydeligt, at det er emner, der optager kommunerne.

Jeg ser en planlægning af by og land baseret på kvalitativt gode løsninger som en fælles opgave, hvor stat, kommuner og regioner har hver et antal brikker, som lagt på den rigtige måde kan få puslespillet til at gå op.

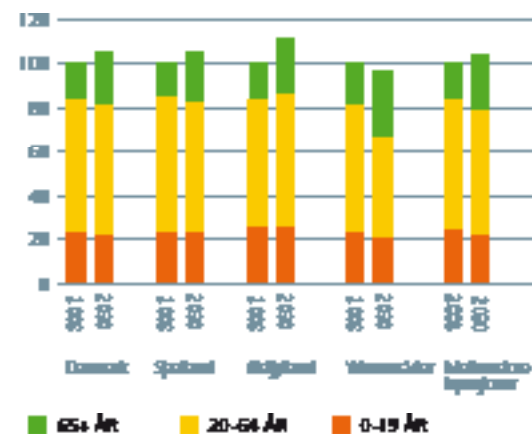
Jeg ønsker med Landsplanredegørelse 2010 at indbyde kommunerne, regionerne og deres organisationer til et samarbejde om en række af de problemstillinger, som berøres i redegørelsen.

**Karen Ellemann**  
Miljøminister





## Udviklingstendenser



Befolkning i 2008 og 2030 fordelt på aldersgrupper. Indekstal, 2008 = 100. Kilde: Statistikbanken og egne beregninger.

Danmark er et af de lande i Europa, hvor arealet udnyttes mest intensivt. Vi er et lille land med relativt stor befolkningstæthed og en overordnet positiv økonomisk vækst, som trækker aktiviteter inden for transport, byggeri og anlæg med sig.

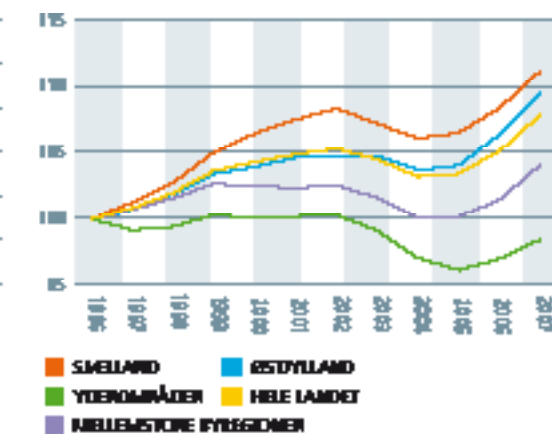
Først og fremmest er vi selv, vores arbejdspladser og bosteder grundvilkår i planlægningen.

**Befolkningen** / I 2010 er der ca. 5.525.000 personer i Danmark, ca. 200.000 flere end i år 2000, altså en stigning på 3,8 pct. Denne beskedne stigning ventes at fortsætte de næste 20 år, men den ser ud til at blive ujævnt fordelt fra landsdel til landsdel.

I Østjylland og på Sjælland er befolkningstilvæksten betydeligt over landsgennemsnittet. Derimod har Bornholm, Lolland-Falster, Sønderjylland, Nordvestjylland og Vendsyssel en befolkningstilvækst væsentligt under landsgennemsnittet, eller endda tilbagegang. Størst nedgang i befolkningstallet ses på de mindre øer.

Også alderssammensætningen vil påvirke fremtidens planlægning. I 2010 er der ca. 900.000 personer på 65 år og derover, svarende til godt 16 pct. af befolkningen. Det tal forventes i 2030 være steget til ca. 1.350.000 - 23 pct. af befolkningen. I yderområderne forventes næsten hver tredje at være over 65 år i 2030.

En så stor ændring af alderssammensætningen vil få stor indflydelse på planlægningen af vores byer og boliger. De ældre vil i højere grad præge fornyelsen og udbygningen af boligområderne med deres særlige behov.



Erhvervene vokser mest i Østjylland og på Sjælland. Arbejdspladser 1996-2007. Indekstal, 1996=100.

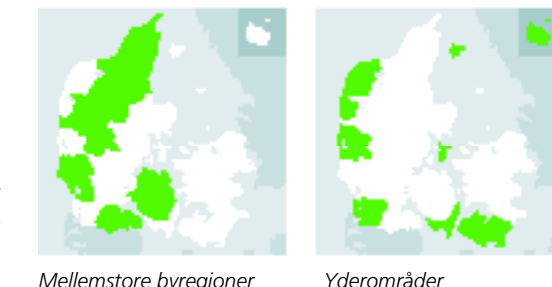
**Arbejdspladser** / Antallet af arbejdspladser på Sjælland og i Østjylland er i mange år steget kraftigere end i resten af landet. Regionerne omkring Aalborg og Viborg har haft en vækst på niveau med eller over landets gennemsnit. Morsø og Ringkøbing-området har haft industriel ekspansion.

Omvendt har andre yderområder haft en tilbagegang i antallet af arbejdspladser; specielt i Vendsyssel og på de sydlige øer. Udviklingen skal generelt ses i lyset af de gunstige konjunkturer frem mod midten af 2008.



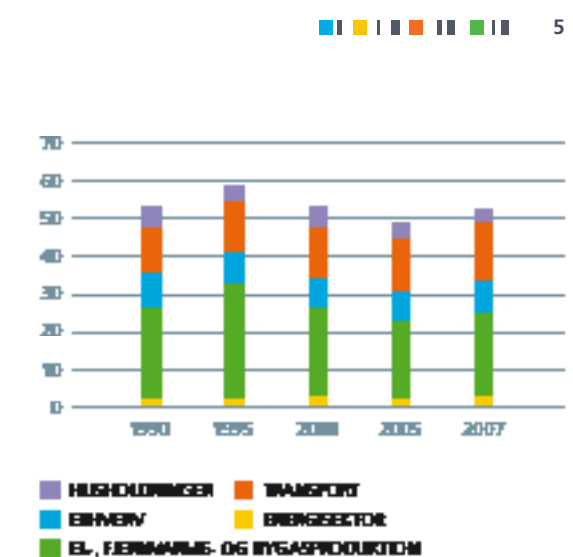
Sjælland

Østjylland



Mellestore byregioner

Yderområder



Udledning af CO<sub>2</sub> 1990 - 2007 fordelt på sektorer. Tal i mio. tons. Kilde: Energistyrelsen.

**Klimaet** / FN's klimapanel peger på, at en væsentlig del af den globale opvarmning skyldes menneskeskabte aktiviteter. Der er behov for en indsats på to fronter: Dels initiativer, der medvirker til at reducere drivhusgasudledningen, dels initiativer, der medvirker til, at samfundet tilpasser sig fremtidens klima.

Som et resultat af det nogenlunde stabile energiforbrug og den voksende andel af vedvarende energi, viste den sidste opgørelse fra 2008 over den samlede drivhusgasudledning i Danmark (korrigeret for årlige temperaturforskelle og udenrigshandel med el) et fald på 14 pct. siden 1990.

Udledningen af CO<sub>2</sub>-emissioner fra 1990 til 2008 fra husholdningerne er faldet med 38 pct. Udledningen fra landbruget er faldet med 23 pct., mens udledningerne i forbindelse med transport er steget med 32 pct. Derudover er der gjort en betydelig indsats for at øge forbruget af vedvarende energi, så forbruget af kul, olie og gas kan reduceres tilsvarende.

Produktionen af vedvarende energi vokser år for år, og vedvarende energi udgjorde i 2008 således 17 pct. af det samlede bruttoenergiforbrug. Vindmøller og bioenergi har givet vigtige bidrag hertil. Der forudses en betydelig stigning i produktionen af såvel vindkraft som biomasse og biogas de kommende år.

Den reducerede drivhusgasudledning udgør et væsentligt bidrag til at realisere Danmarks forpligtelse under Kyoto-Protokollen og EUs byrdefordeling for perioden 2008-12.





## Udviklingstendenser



Byzonens areal 2000 og 2008 i hovedgrupper af pendlingsregioner. Tal i km². Kilde: Materiale i By- og Landskabsstyrelsen.

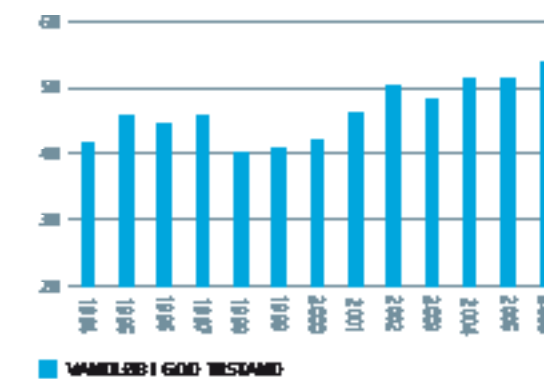
**Arealanvendelse /** Byerne i Danmark fylder ca. 2.700 km² - et areal lidt mindre end Fyn. Her bor ca. 86 pct. af befolkningen. Desuden har vi godt 450 km² sommerhusområder. Resten af Danmarks samlede areal på godt 43.000 km² er åbent land domineret af landbrug, skove og andre naturområder.

Væksten i folketal og arbejdspladser de senere år har ført til en vækst i byarealet, selv om omstillingen fra industri til videnerhverv har frigivet areal, som kan anvendes til nye byformål.

Måden, vi anvender arealerne på, er vigtig for udviklingen af et bæredygtigt Danmark. Byerne er siden år 2000 vokset med 236 km², eller med 10 pct.



Byerne gør et større og større indhug på det åbne land, og det skyldes især spredt byvækst, nye vejanlæg og store erhvervsområder.



Andel af danske vandløb, som er i god tilstand, 1994-2006. Tal i pct. Kilde: Miljøstyrelsen: Indikatorer for bæredygtig udvikling, september 2008.

**Vandmiljøet - vandløb /** Siden 1999 har der været en stigning i antallet af vandløb med en god biologisk tilstand. Forbedringerne i den biologiske vandløbskvalitet skyldes en kombination af forbedret vandkvalitet og forbedrede fysiske forhold.

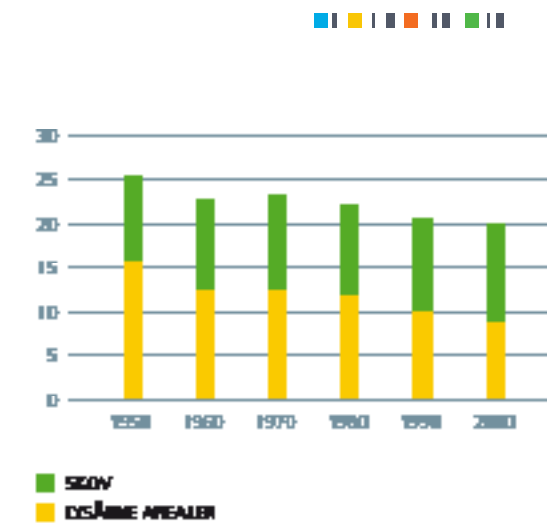
Forbedringerne skal ses i lyset af den miljømæssige indsats, der er foretaget i kommuner og amter gennem en længere årrække samt den styrkede statslige naturgenopretningsindsats og indsatsen via miljømilliarden.

**Vandmiljøet - søer /** Den samlede udledning af fosfor er faldet siden 1989, hvilket har medført at koncentrationen af fosfor i de danske søer næsten blevet halveret. Faldet i søvandets indhold af fosfor har betydet, at søerne er blevet mere klarvandede. Andelen af rovfisk som gedde og aborre øges langsomt og undervandsplanterne er i fremgang.

**Vandmiljøet - havet /** Der er i løbet af 1990'erne sket en betydelig reduktion i fosforafstrømningen og en reduktion i kvælstofafstrømningen til havet.

Reduktionen i fosforbelastningen skyldes, at der er sket en forbedring af spildevandsrensningen. For kvælstof er der også sket en betydelig reduktion i spildevandsbelastningen, men også en reduktion i belastningen fra de dyrkede arealer, hvorfra langt den største andel af kvælstoffet stammer.

Fra midten af 1980'erne har forskellige handlingsplaner medvirket til reduktion af næringsstofudledning. Målet er at reducere kvælstofudvaskningen og landbrugets fosforoverskud yderligere.



Skov og lysåbne arealer. Andel af Danmarks areal 1950-2000. Tal i pct. Kilde: Miljøstyrelsen: Indikatorer for bæredygtig udvikling, september 2008.

**Natur /** Vores biologiske mangfoldighed er fortsat i tilbagegang. Siden 1950 er antallet af lysåbne naturområder (som i høj grad består af ekstensivt drevne landbrugsarealer, herunder eng, overdrev og hede, samt mose og klit mm.) gået tilbage.

Det er navnlig arealet af enge og overdrev og som er faldet, mens arealet af moser og heder har været stabilt. Naturområderne er mange steder blevet stærkt opsplittede. Ca. 85 pct. af Danmarks naturarealer er på mindre end fem hektar. Denne opsplitning gør, at det er blevet vanskeligere for visse planter og dyr at trives og formere sig.

Arealet med skov har til gengæld været jævnt stigende siden starten af 1800-tallet. Arealtilvæksten har været væsentlig i de seneste 20 år, hvor der er gjort en målrettet indsats for skovrejsning.

Der findes desuden en lang række spredte småbiotoper, herunder læhegn, vandhuller, små moser, mergelgrave, gravhøje m.v. i det åbne land. Disse småbiotoper hører sammen med søer og vandløb også med til naturarealet.

Tilsammen udgør naturarealerne - både skov, lysåbne naturarealer samt søer, vandløb og småbiotoper godt 25 pct. af Danmarks samlede areal.





Forandringerne i klimaet vil stille nye krav til planlægningen. Mere nedbør og flere storme vil øge risikoen for erosion af kyststrækninger. Men store regnmængder giver også muligheder. Det kan opsamles i kunstige søer og kanaler i byen.

Vi får klimaændringer i Danmark. Regeringen har fremlagt et klimascenarie, som kommunerne kan anvende i deres planlægning. Scenariet viser, at det for perioden frem mod 2050 vil blive op mod 1 grad varmere om vinteren, vækstsæsonen vil blive tre uger længere, og regnskyl vil blive 6 pct. kraftigere.

Gennem planlægning kan vi forberede os på en tilpasning til højere temperatur, mere nedbør, kraftigere regnskyl og storme samt stigende havniveau. Den brede energifaktale, som regeringen har indgået, øger målsætningen for energibesparelser og betyder mere støtte til vedvarende energi og fremmer vindmøller, en mere energieffektiv transportsektor samt en udbygning med biogasanlæg.

Det er regeringens langsigtede mål at gøre Danmark uafhængigt af fossile brændsler som kul, olie og gas. Energi-aftalen betyder således flere vindmøller i Danmark, både til havs og på land. Det er besluttet at placere Danmarks hidtil største vindmøllepark på havet mellem Djursland og Anholt med en samlet effekt på 400 MW, som dermed kan dække 400.000 husstandes årlige elforbrug. Endvidere har regeringen fået vedtaget en lov om etablering af et testcenter for store vindmøller.

Regeringen har indgået en politisk aftale med et flertal i Folketinget om en grøn transportpolitik, som gennem direkte tiltag, planlægning, forskning mv. skal føre til en reduktion i transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledninger samt reducere støj- og luftforurening.

Herudover fremlagde regeringen i foråret 2008 en national strategi for tilpasning til klimaændringer, der opfordrer myndigheder, virksomheder og borgere til rettidigt at agere på de udfordringer, som klimaændringerne vil medføre for samfundet.

#### Forventninger til kommunernes planlægning

**Planlægning skal bidrage til at mindske energiforbruget** / Boliger, arbejdspladser, institutioner og andre rejsemål bør, hvis der lokalt er mulighed for det, placeres sådan, at behovet for transport reduceres. Infrastrukturen skal tilskynde til brugen af kollektiv trafik. Kommunerne kan også fremme energineutralt byggeri, alternative energikilder og energibesparende køretøjer.

**Anlæg og byggeri** / Generelt kan klimaændringerne skabe såvel problemer som muligheder, som på længere sigt bedst løses/udnyttes via en hensigtsmæssig planlægning af arealanvendelsen, fx ved at friholde visse områder for beboelse og andre anlæg. Private og offentlige bygherrer vil til en vis grad kunne tilpasse deres beslutninger om bygge- og anlægsarbejder til de ændrede risici og muligheder, som klimaændringerne medfører, hvis den relevante information er til rådighed.

En vigtig informationskilde er kommuneplanlægningen, som derfor løbende bør afspejle og tilpasses de risici og muligheder, som følger af klimaændringerne.

**Klimaforandringer og naturbeskyttelse** / Klimaforandringerne forventes at påvirke den danske natur blandt andet gennem øget erosion og oversvømmelse af lavvandede kyster, strandenge og ådale som følge af vandstandsstigninger, øget nedbør og ændret nedbørmønster.

Rammerne for naturens tilpasning kan forbedres ved en planlagt indsats, fx naturforvaltningen, i den fysiske planlægning eller indsatsen i sektorer, der påvirker naturen. Naturen bliver dermed mere robust og tilpasningsdygtig over for klimaændringerne.

#### Hvad vil regeringen gøre?

**Ny og nyttig viden** / I regeringens klimatilpasningsstrategi indgår en informationsindsats i form af etablering af et videncenter og en klimatilpasningsportal, [www.klimatilpasning.dk](http://www.klimatilpasning.dk). På denne portal optages løbende ny viden inden for en række ministeriers ressortområder, herunder inspiration til klimatilpasningstiltag i den fysiske planlægning.

**En sund og robust natur under ændrede klimaforhold** vil blive sikret, fx ved omlægning af udvalgte ådale til naturlige vådområder med ekstensiv drift og pleje og ved en indsats mod fragmentering af naturen. Aktiviteter som disse vil have en fortsat høj prioritet. Den samlede energi-, natur- og miljøindsats i Grøn Vækst forventes samlet set at reducere landbrugets CO<sub>2</sub>-udledning med op mod 800.000 tons årligt, når virkemidlerne er fuldt indfaset.

**Planlægningen skal tilpasses de forventede klimaforandringer** / Kommunernes planlægning for klimatilpasning vil blive støttet og fulgt fra centralt hold, fx med relevant information. De statslige myndigheder vil løbende vurdere, om der er behov for at udforme forudsætninger for kommuneplanlægningen.

**Klimatilpasningsindsats på tværs af administrative og geografiske grænser** / Til brug for kommunernes planlægning er der udviklet en ny digital højdemodel af Danmark, som viser, hvor højt en hvilken som helst adresse i Danmark ligger i forhold til havniveauet.

**Energioptimering af den eksisterende boligmasse** / Regeringen har i Folketinget fået vedtaget en ændring af byfornyelsesloven, der vil øge kommunernes mulighed for at støtte nedbringelse af energiforbruget i de eksisterende boliger.





Vi skal både sikre vores eksisterende natur og etablere ny og sammenhængende natur.

Driftsformer som høslæt og ekstensiv afgræsning sikrer, at lysåbne naturtyper som eng, overdrev og hede ikke gradvist gror til i nælder, tidsler og krat.

Udviklingen i landbruget, byerne og ferie/fritidsfaciliteter lægger pres på naturen. De ændrede driftsformer i landbruget har medført, at høslæt og ekstensiv afgræsning forsvinder med den konsekvens, at lysåbne naturtyper som eng, overdrev og hede ofte gror til i bl.a. nælder, tidsler og krat. Nedgangen i naturarealet er dog stoppet som følge af naturpleje og -genopretning samt skovrejsning de seneste år.

Selvom en mangeårig, vedholdende miljøindsats har vendt udviklingen, lider mange naturområder, herunder søer og vandløb, af en forringet kvalitet på grund af forurening med næringsstoffer, sprøjtemidler mv..

Udviklingen i kvaliteten af mange vandløb går nu i den rigtige retning, men også her er der behov for at forbedre de fysiske forhold og dermed mulighederne for et rigt plante- og dyreliv. Som landets største arealforvalter er der behov for, at landbruget fastholder sin indsats for naturen og miljøet.

De statslige vandplaner har til formål at sikre en god økologisk tilstand for grundvand, vandløb, søer og kystvande. Natura 2000-planer skal bevare og genoprette vores internationale naturområder.

Nationalparker skal styrke og udvikle naturen og landskabet samt forbedre og styrke mulighederne for udvikling af fx kulturmiljøer og friluftsmæssige værdier i områder af international og national betydning. Nationalparkloven har betydet oprettelse af Nationalpark Thy 2008, Nationalpark Mols Bjerge i 2009, og at Nationalpark Vadehavet forventes oprettet i 2010. Målet er i de kommende år at etablere 2 nye nationalparker ved Skjern Å og i Nordsjælland.

Regeringen giver sammen med EU økonomisk støtte til flere skove i Danmark. Der ydes både støtte til neutralområder (områder, hvor skovrejsning er mulig), som udgør 70 pct. af det åbne land, og til positivområder (områder, hvor skovrejsning er ønsket), som udgør 5 pct.

Det er en statslig prioritering, at de nye skove etableres og indrettes, så de på samme tid opfylder friluftsmæssige behov, er robuste i fremtidens klima, sikrer grundvandet og øger naturværdierne, træproduktionen og andet.

Endvidere er der etableret tilskudsordninger under Landdistriktsprogrammet. Disse ordninger omfatter bl.a. tilskud til anlæg, fastholdelse og pleje af vådområder, tilskud til pleje af græs- og naturarealer og tilskud til landskabs- og biotopforbedrende beplantninger.

#### Forventninger til kommunernes planlægning

**Planlægningen skal sikre mere sammenhængende natur og vandmiljø** / Der skal arbejdes for, at eksisterende såvel som ny natur ikke ligger spredt og tilfældigt. Derfor skal kommunerne sikre sammenhæng mellem Natura 2000-områderne, nationalparkerne og andre store naturområder ved at forbinde dem med økologiske korridorer.

**Vand- og Natura 2000-planerne i fokus** / Kommuneplanen spiller en vigtig rolle for, at den kommende indsats for vand og natur kommer til at ske i samspil med de øvrige interesser i det åbne land. De kommende års store investeringer i renere vand og mere natur kan fx også medføre flere rekreative muligheder for befolkningen i og uden for byerne.

#### Hvad vil regeringen gøre?

**Miljø- og Naturplan Danmark 2020** / Regeringens aftale med Dansk Folkeparti om Grøn Vækst indeholder en Miljø- og Naturplan for Danmark frem mod 2020, som skal sikre bedre miljø og klima samt mere natur af høj kvalitet, der er tilgængelig for alle. Et led i planen er, at der bl.a. bliver etableret op til 75.000 ha ny natur frem mod 2015, herunder bl.a. mere skov og dyrkningsfrie randzoner, ligesom der vil ske forbedringer af de fysiske forhold på udvalgte strækninger af 7.300 km vandløb.

**Den danske natur skal afleveres i bedre stand, end vi overtog den** / Regeringen vil styrke hensynet til naturen, når vi udvikler byerne og anlægger veje og jernbaner. Nogle projekter må vælges helt fra, selv om det kunne have en positiv effekt på mobiliteten, hvis omkostningerne for naturen er for store.

**Skovarealet skal øges** / Som led i Grøn Vækst skal der fortsat gøres en indsats for at øge det danske skovareal. Samlet vil der herved kunne skabes ca. 7.700 ha ny skov frem mod 2015. En del af den kommende skovrejsning vil have fokus på nye, bynære skove anlagt i samarbejde med kommuner, vandværker og andre interessenter.

**Grønt Danmarkskort** / For at forbedre overblikket over arealanvendelse og jordbundsforhold har regeringen igangsat et projekt om udarbejdelsen af et Grønt Danmarkskort. Grønt Danmarkskort vil understøtte planlægningen af den fremtidige miljø- og naturindsats og være en videnressource for den enkelte landmand.





Landskabsinteresserne er sammen med natur- og miljøinteresserne vigtige, når der skal tages stilling til placering og udformning af store landbrugsbygninger.

Det danske landskab ændrer sig løbende. Nye bydele, erhvervsområder og veje kommer til. Også landbrugets udvikling kan aflæses i landskabet.

I nogle tilfælde gør byer og erhvervsbyggeri indhug i det åbne land på en måde, som forringer stedets landskabelige værdier. Et eksempel er udflydende byrande, som betyder, at der bliver stadig større afstande fra bymidtens boliger til de værdifulde oplevelser i det åbne land.

Udviklingen i landbruget er årsag til store ændringer i landskaberne, hvor mange nye landbrugsbygninger og driftsanlæg er kommet til. De store anlæg gør mange mindre landbrugsbygninger overflødige, og i det åbne land står der nu mindst 60 mio. m<sup>2</sup> bygninger ubenyttede og efterhånden faldefærdige hen. Manglende vedligeholdelse skæmmer både landskaber og landsbyer. Befolkningens adgang til naturen, kulturminderne og landskaberne forringes også, når markveje fortsat nedlægges som led i omlægningen af landbrugsdriften.

Kommunerne har mulighed for at påvirke denne udvikling gennem planlægningen.

Miljøministeriet har udarbejdet en vejledning til brug for kortlægning af de karakteristiske og oplevelsesrige landskaber (landskabskaraktermetoden), som bl.a. kan sikre, at udvikling sker i overensstemmelse med landskabskvaliteterne og at der foretages en mere ensartet vurdering af landskaberne henover kommunegrænser.

#### Forventninger til kommunernes planlægning

**Fokus på landskabet i kommuneplanerne** / Kommunerne bør sætte yderligere fokus på landskabsbeskyttelsen i den kommende planlægning for det åbne land. Det er nødvendigt for at styrke beskyttelsen som led i den

samlede planlægning, først og fremmest i samspillet med vand-, natur-, erhvervs- og kulturarvsplanlægningen. Der skal sikres bedre adgangsmuligheder og stilleområder i det åbne land, så landskaberne kan opleves af alle. Terrænregulering i det åbne land bør begrænses, så natur- og kulturarven bevares.

**En klar grænse mellem by og land** / Nyt byggeri skal planlægges på en måde, der både økonomiserer med inddragelse af åbent land og på samme tid respekterer grænsen mellem land og by og tager hensyn til grønne kiler. Begge dele har stor betydning for byernes kvalitet.

**Landskab langs vejene** / Ved store anlægsprojekter, fx motorveje, gøres der ofte store anstrengelser og investeres offentlige midler i at tilpasse anlægget, så det påvirker landskabet mindst muligt. Kommunerne skal respektere dette arbejde i den efterfølgende kommuneplanlægning.

**Jordbrugets erhvervsinteresser i helhedsplanlægningen** / Landbrugets og skovbrugets rolle og udviklingsmuligheder i landdistrikterne indgår i helhedsplanlægningen, der bl.a. baseres på den lokalt forankrede dialog og de regionale jordbrugsanalyser.

Udpegning af særligt værdifulde landbrugsområder og placeringsmuligheder for nye landbrugsbygninger skal understøtte udviklings- og investeringsmuligheder i landbruget og samtidigt tage hensyn til landskabs-, natur- og miljøinteresser.

**Der skal findes plads til biogasanlæg** / Biogas spiller en vigtig rolle i en klimarigtig energiproduktion. Det er en kommunal opgave at tilvejebringe et plangrundlag for lokalisering af biogasanlæg, der beskytter de store investeringer og sikrer hensynet til omgivelserne.

#### Hvad vil regeringen gøre?

**Vi skal tage vare på landskabet** / Vejes og baners linjeføringer skal tilrettelægges, så de så vidt muligt følger landskabet og naturen. Projekter, der ikke kan forenes med væsentlige natur- og landskabshensyn, skal kunne fravælges. Det er besluttet at kabellægge store dele af eltransmissionsnettet over 100 kV.

**Planlægningen skal sikre oplevelsesrige landskaber** / Der vil blive udarbejdet et projekt, der skal give inspiration til, hvordan kommunerne i planlægningen kan kombinere beskyttelsen af landskabet med at tage vare på værdifulde bygninger og fortidsminder. Initiativet gennemføres i samarbejde med Kulturarvsstyrelsen.

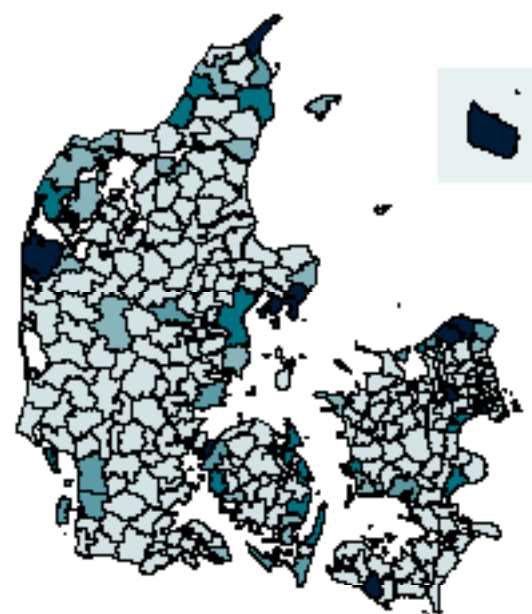
**Landskabet og naturen skal gøres mere tilgængelig for alle** / Miljøministeriet har lanceret en fælles platform for faciliteter i naturen på [www.udinaturen.dk](http://www.udinaturen.dk). Desuden har regeringen og Dansk Folkeparti Indgået aftale om forbedrede muligheder for friluftsliv i fredede områder og ved fortidsminder.

**Planlægningen skal sikre en bæredygtig lokalisering af landbrugets bygninger og anlæg** / Som en del af Grøn Vækst vil regeringen ændre planloven med henblik på at forpligte kommunerne til at inddrage lokalisering af biogasanlæg i kommuneplanlægningen. Regeringen har indgået en aftale med KL om lokalisering af biogasanlæg, og endvidere er der etableret et statsligt biogasrejsehold. Desuden ændres planloven, så kommunerne skal inddrage de nye store husdyrbrug i den almindelige planlægning.





## Kyster



SOMMERHUSENHEDER I BYZONE, 2005

< 25  
26 - 50  
51 - 100  
101 - 200  
> 200 ENHEDER

*Beliggenheden af sommerhuse i byer i 2005 opgjort på kommunerne før kommunalreformen.*

*Kilde: Skov & Landskab 2007 (baseret på BBR-dataudtræk 2005).*

De danske kyster byder på særlige rekreative muligheder og oplevelser, som vi alle skal have adgang til. De åbne kystlandskaber udgør landskabelige helheder af stor værdi. De danske klit- og hedelandskaber er i europæisk sammenhæng af betydelig udstrækning og præget af uberørthed. Det giver os et særligt ansvar for at bevare de kyststrækninger, som er åbne og dynamiske.

Mange hoteller og feriecentre er opført langs kysterne for at sikre den brede befolkning adgang til ferieoplevelser. Det kan være økonomisk fordelagtigt at sælge disse ejendomme som private ferieboliger. Områderne risikerer dermed at få privat karakter, og den naturlige, offentlige adgang til hotellerne og kysterne vil forsvinde. Samtidig kan der opstå behov for nye, attraktive arealer ved kysterne til feriehoteller, der kan erstatte de gamle. Det er en udvikling, som strider mod intentionen med planlovens forbud mod nye sommerhusområder i kystnærhedszonen.

Problemet omfatter også helårsboliger i kystnære byzonearealer, der anvendes til ferieboliger, og de eksempler, hvor en kommune udlægger kystnære boligområder uden bopælspligt, så de kan anvendes til ferieboliger. Dermed kan der opstå risiko for, at deltidsborgere erstatter lokalbefolkningen i kystbyernes attraktive byområder, der så må ligge øde hen om vinteren. Det kan afføde et pres på kommunerne for at få udlagt nye områder til nye (billigere) helårsboliger som erstatning - og dermed kan en del af det åbne land i kystområderne forsvinde. Det kan være hensigtsmæssigt at lade helårsboliger overgå til deltidsboliger i yderområder, hvor boligerne ellers ville stå tomme og forfalde.

Regeringen har på særlige vilkår givet mulighed for udstykning af 8000 nye, kystnære sommerhusgrunde, hvilket har understøttet turismeerhvervet.

### Forventninger til kommunernes planlægning

**Samlet turismeplanlægning** / Det er en forudsætning for lokalisering af nye turistanlæg og ændring af eksisterende, at kommunerne i forbindelse med kommuneplanlægningen udarbejder en turiststrategi, som udmøntes i den fysiske planlægning, og som indeholder sammenhængende turistpolitiske overvejelser. Strategien skal bygge på vurderinger af de turistmæssige udviklingsmuligheder, herunder hvordan nye anlæg, eksisterende ferie- og fritidsanlæg og omdannelse af eksisterende kan indgå i samspil med eksisterende bysamfund og ferie- og fritidsbebyggelse, så områdets attraktionsværdi øges.

**Bevar kystens værdier** / Lokalsamfundene skal have mulighed for at udvikle sig. Men det skal ske i respekt for de særegne omgivelser. Kommunerne skal sikre, at nye byggerier indpasses, hvor de ikke forringer oplevelsen af kystlandskabet samt øger behovet for kystbeskyttelse.

**Bevar kystnære hoteller** / Det kræver stor påpasselighed i planlægningen at modvirke en privatisering af attraktive kystområder. Det gælder også, når eksisterende eller planlagte hoteller ønskes omdannet til private ferieboliger eller andre formål, og når planlagte arealreservationer til hoteller ønskes anvendt til andre formål.

**Liv i byerne året rundt** / Kystnære byer rummer som udgangspunkt attraktive boliger, som bør bevares til helårsanvendelse. Inddragelse af ny byzone til boligformål skal udlægges til helårsbeboelse for at skabe grundlag for fortsat liv i byerne. Lokalplaner skal sikre, at boliger i byzone anvendes til helårsboliger. I yderområder, hvor efterspørgslen efter helårsboliger er lille, kan eksisterende helårsboliger dog overgå til deltidsboliger og dermed bremse et stigende antal tomme boliger. Beslutningen bør hvile på en samlet turismeplanlægning.



*Attraktivt kystnært beliggende helårsboliger og andre bygninger bør ikke konverteres til ferieboliger.*

**Særlig begrundelse for kystnære placeringer** / Kystnære placeringer skal forbeholdes aktiviteter, der er afhængig af en sådan placering. Deponeringsanlæg skal placeres, hvor afstrømningen sker mod havet. Placeringen kan være umiddelbart bag kystnærhedszonen, og hvor dette ikke er muligt inden for kystnærhedszonen - under størst mulig hensyn til naturen og sårbare havområder.

### Hvad vil regeringen gøre?

**Adgang til de rekreative kystværdier skal bevares for den brede befolkning** / Når der fx skal findes nye anvendelsesmuligheder for fyrtårne, og når hoteller ønskes udstykket i private ferieboliger, må den offentlige adgang til kystværdierne ikke forringes.

**Planlægningsmæssige udfordringer på turisme- og fritidsområdet** / Miljøministeren udgiver en eksempel-samling, der vil fremhæve gode eksempler på anvendelse af planlægningen i kystnærhedszonen uden at slække på krav til kvalitet og hensyn til naturen. Formålet er at tydeliggøre og afklare de muligheder og begrænsninger, som den eksisterende lovgivning sætter.

**Vi skal sikre den rigtige balance mellem turisme og natur- og landskabsværdier** / Regeringen og Dansk Folkeparti har derfor fået vedtaget en ændring af reglerne for campinghytter, der har gjort det muligt at etablere større campinghytter end tidligere samtidigt med, at der skal foreligge en landzonetilladelse. De nye regler sikrer således balancen mellem mulighederne for udvikling af campingbranchen og beskyttelsen af danske natur- og landskabsværdier.





Vi har et fælles ansvar for at byernes arealforbrug mindskes mest muligt. Det at bygge tæt kan have mange udtryk og være et attraktivt alternativ til parcelhuse.

De fleste danskere bor i de større byer. Her er vækst, her er arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner, forretninger og kultur- og fritidstilbud. Behovet for nye områder til boliger, forretninger og erhverv vokser, og det samme gør behovet for mobilitet mellem områderne.

En stor del af byudviklingen klares gennem omdannelse af ældre, udtjente erhvervsområder til nye attraktive bydele. Det ses blandt andet i en række af havnebyerne, hvor forfaldet på havnen er stoppet og erstattet med ny by og attraktive boliger.

I andre tilfælde vokser byen udad i det åbne land. Det opleves måske særlig markant der, hvor byerne udvikler sig ud langs motorvejene, og hvor åbne landskaber og grønne kiler forsvinder.

Regeringen har indgået en politisk aftale med et bredt flertal i Folketinget om En grøn transportpolitik, som bl.a. skal bidrage til mindre støj og luftforurening i byerne.

Regeringen har vedtaget en arkitekturpolitik og herunder værktøjer til arbejdet med kommunal arkitekturpolitik.

#### Forventninger til kommunernes planlægning

**Der er behov for at supplere vores relativt åbne byer med tættere bydele** / Byer skal vokse inde fra. Planlægningen skal, hvis der lokalt er mulighed for det, sikre, at forladte industriområder udvikles til nye, moderne bydele, inden nye arealer i det åbne land inddrages til ny by. Funktionstomme områder i byerne skal undgås.

**Mindre støj og renere luft i byen** / Kommunernes trafikplanlægning skal bidrage til at reducere trafikstøj og luftforurening. Kommunerne har desuden mulighed for at indføre miljøzoner med særlige miljøkrav til tunge køretøjer og varebiler.

**Der er stadig brug for havne** / Der er fortsat brug for søvejen til transport, og nogle af de virksomheder, som har brug for at ligge på havnen, kan ikke integreres med boliger.

Der vil også i fremtiden være behov for nye erhvervsarealer i nogle havne. Alle havnearealer må derfor ikke omdannes til fx boligkvarterer. Effektive forbindelser til og fra havnene kan bidrage til at styrke grundlaget for en vækst i godstransporten via sø.

**Byernes udvikling skal tænkes sammen med trafikstrukturen** / Det er vigtigt, at fremtidens erhvervs- og boligområder tilskynder til brug af kollektiv trafik, fx ved stationsnær lokalisering. Det skal desuden være let og trygt at gå og cykle.

**Mere natur og vand i byerne** / Byens grønne områder skal skabe et net af områder til afslapning, leg og bevægelse. Med de store regnskyl, som følger med klimaforandringerne, skal nyt byggeri planlægges, så regnvandet kan udnyttes til nye kanaler og søer i byen.

#### Hvad vil regeringen gøre?

**Bedre muligheder for godstransport og lettere adgang til havnene** / En række veje og baner til havnene vil blive udbygget. Transportministeren og miljøministeren har offentliggjort en fælles redegørelse om arealanvendelsen på danske havne, som indeholder anbefalinger til varetagelse af statslige interesser i den kommunale planlægning for havnearealer.

**Luftkvaliteten må ikke belastes uacceptabelt af trafikken i byerne** / En ny lov om miljøzoner åbner for, at flere kommuner kan få miljøzoner, og at disse nu også kan omfatte varebiler, hvis det kan dokumenteres, at grænseværdien for partikler er overskredet. Regeringen har lanceret et forslag til en luftkvalitetsplan med en række tiltag, som skal reducere partikelforureningen i København og Frederiksberg. Med en omlægning af kørselsafgifterne som følge af aftalen om en grøn transportpolitik vil regeringen reducere miljøbelastningen i myldretiden på de mest belastede vejstrækninger.

**Støjproblemer langs veje og baner skal reduceres** / Regeringen vil sikre, at der anvendes støjsvag asfalt, hvor trafikken på motorveje og andre statsveje støjbelaster bymæssig bebyggelse. Regeringen vil desuden ud fra evalueringen af sin vejstøjstrategi fortsat vejlede, rådgive og formidle gode eksempler til kommunernes bekæmpelse af vejstøj.

**Bæredygtige byområder** / Miljøministeriet har udgivet en eksempelsamling, som bl.a. giver et overblik over, hvilke muligheder kommunerne har for at stille krav i lokalplanerne, der kan fremme en bæredygtig byudvikling.





I storbyområderne skal den kollektive trafik være et attraktivt alternativ, der kan få flere til at tage toget frem for bilen

Trafikken i Danmark er steget med mere end 50 pct. de seneste 20 år, og stigningen ventes at fortsætte de kommende år. Transportsektoren står i dag for ca. 25 pct. af de danske CO<sub>2</sub>-udledninger - en andel, der forventes at stige, hvis der ikke gøres noget.

Regeringen har derfor udarbejdet en strategi, Grøn Transportvision DK, der sikrer en reel reduktion i transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning i 2020. Og selvom det de seneste år er lykkedes at nedbringe udledningen af farlige partikler, giver trafikken fortsat problemer med støj og forurening især i de større byer. Prognoser for trafikudviklingen viser, at presset på vejene vil stige i de kommende år, hvis der ikke sættes ind. Problemerne er særlig markante i de store hovedfærdselsårer, især i hovedstadsområdet og i Østjylland.

Regeringen har aftalt en grøn transportpolitik med et bredt flertal i Folketinget. Der er gennem aftalen etableret en Infrastrukturfond med 94 mia. kr. i perioden frem til og med 2020. Formålet er at gennemføre en lang række nye initiativer, som vil kunne bidrage til at fremtidssikre den danske infrastruktur. Blandt de mange initiativer kan nævnes, at der i aftalen er fokus på mere kollektiv transport og cyklisme. Nogle af initiativerne understøtter i særlig grad de overordnede interesser i planlægningen, ligesom nogle initiativer er særligt relevante for den kommunale planlægning.

Regeringen vil endvidere skabe en grønnere biltrafik ved at gennemføre en fundamental omlægning af bilafgifterne. Bilisterne skal tilskyndes til at vælge miljø- og energirigtigt, både når de køber bil, og når de kører i den. Omlægningen vil gøre det muligt for flere familier at købe en bil; til gengæld skal det være dyrere at bruge bilen. Samtidig skal det gøres mere attraktivt at købe en miljøvenlig bil.

#### Forventninger til kommunernes planlægning

**Samlet trafikplanlægning** med fokus på sammenhæng og kvalitet i busstrafikken og på lokalbanerne samt gode forbindelser til og fra togene via busdriften.

**Parkér og Rejs løsninger som en del af de kollektive trafiktilbud** / Adgangsveje, busstoppesteder, parkeringspladser og cykelstativer skal indrettes, så de kan benyttes let og smidigt.

**Styrket cykelpendling** med bedre cykelpendleruter og cykel-hurtigruter i og omkring de større byer.

**Begrænsning af naturpåvirkninger** gennem eksempelvis etablering af faunapassager, stibroer, dyrehegn og advarselsskilte.

**Reduktion af trafikstøj** / Udlægning af støjsvag asfalt er et effektivt middel til at begrænse støjen på kommunale veje i de store byer, hvor problemerne kan være særligt store. Kommunerne kan bruge Vejdirektoratets støjklasser i deres prioritering. Mange større kommuner skal udarbejde lokale støjhandlingsplaner, hvor de kan udpege stilleområder.

**Reduktion af luftforurening** / Trafikplanlægning, parkeringsafgifter, styrket kollektiv trafik, cykelstier m.m. kan reducere antallet af biler og tunge køretøjer i byerne og reducere luftforureningen.

#### Hvad vil regeringen gøre?

**Fast motorvejs- og jernbaneforbindelse over Femer Bælt** / Forbindelsen vil styrke transportkorridoren mellem Hamburg og Øresundsregionen, give nye muligheder for den internationale banegodstransport og give det østlige Danmark en tidssvarende forbindelse til det centrale Europa.

**Landet skal knyttes bedre sammen** med en højhastighedstogstrategi, der vil sikre markant lavere rejsetider mellem de store byer.

**Trafikken skal afvikles bedre** / Det er regeringens mål, at den kollektive trafik og cyklerne skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Regeringen vil investere i veje dér, hvor det er nødvendigt for målet at afhjælpe trængslen, dvs. i flaskehalsene på de store hovedfærdselsårer i Østjylland og i hovedstadsområdet.

**Banetrafikkens dækningsgrad skal udvikles** - ikke mindst i storbyområderne. Der skal etableres bedre eller nye stationer, hvor behovet er størst.

**Parkér og Rejs** / Regeringen vil tage initiativ til at gennemføre forsøg med reservation af parkeringspladser ved togstationerne til faste pendlere.

**Cyklismen skal styrkes med 1 mia. kr. frem til 2014** / Regeringen vil støtte sammenhængende kommunale cykelprojekter, der bidrager til at aflaste det overordnede vejnet.

**Broer, veje og jernbaner må ikke ødelægge uerstattelig natur** / Nogle projekter må vælges helt fra, selv om de kunne have en positiv effekt på mobiliteten, hvis omkostningerne for naturen er for store.

**Styrkelse af indsatsen mod trafikstøj** / I regeringens aftale om en grøn transportpolitik er der afsat en ramme på 400 mio. kr. frem til 2014 til en indsats mod støj langs statens veje og baner. Desuden er regeringens vejstøjstrategi blevet evalueret.

**En klog omlægning af bilskatten** / Omlægningen skal særligt anvendes til at regulere trængsel i de områder, hvor denne udgør et problem, og hvor den kollektive trafik er tilstrækkeligt veludbygget.





*Det kan være svært at fremskrive den lokale udvikling, men det kan være helt afgørende, at der skabes tillid til servicetilbud mv. over en lang tidshorisont. Dette understreger nødvendigheden af helhedsplanlægning og prioritering af de forskellige udviklingstiltag. Balancen mellem at samle indsatsen for at sikre bestemte landsbyer i forhold til at tilgodes flere landsbyer vil være et generelt dilemma.*

*Lokalområder, der er gode til at trække de omgivende naturressourcer, den lokale identitet og kulturen ind i produktion og produkter, oplever økonomisk vækst.*

Omkring de større byer er der tilflytning og øget aktivitet i landdistrikterne. I andre egne opleves fraflytning og måske nedgang i aktiviteten. Udviklingen i yderområderne er påvirket af den generelle samfundsmæssige og økonomiske udvikling. Det er ikke kun i Danmark, at den økonomiske vækst har været størst omkring de store byer, og at befolkning og virksomheder er fulgt med.

Vækst i yderområderne er afgørende for balancen i landet. Økonomisk tilgodeses yderområderne med blandt andet udligningsordninger mellem landets kommuner, landdistriktsprogrammet, hvorunder der er nedsat Lokale Aktionsgrupper (LAG), samt forhøjede befordringsfradrag. Endvidere har en ændring af byfornyelsesloven givet kommunerne yderligere muligheder for at gøre en indsats over for nedslidte og skæmmende boliger. De mange initiativer målrettede landdistrikter og yderområder er beskrevet i regeringens Landdistriktsredegørelse fra marts 2009. Herudover har regeringen taget en lang række regionalpolitiske initiativer, der også kommer yderområderne til gode. Regeringen redegør årligt herom i Regionalpolitisk redegørelse.

Regeringen og de regionale vækstfora har indgået regionale partnerskabsaftaler om vækst og erhvervsudvikling. De regionale vækstfora prioriterer EU-strukturfondsmidlerne, hvoraf 35 pct. skal anvendes til gavn for yderområderne. Økonomi- og Erhvervsministeriet udarbejder årligt en regionalpolitisk vækstredgørelse. Endelig har Socialministeriet udarbejdet en værktøjskasse til brug for udvikling af landsbyer.

#### Forventninger til kommunernes planlægning

**Brug natur og kultur aktivt** / Kommunerne bør planlægge med fokus på kvaliteterne i områdets landskab og

kulturmiljø; understrege de sociale relationer i området, sikkerheden, nærheden og adgangen til naturen og den friske luft. Udviklingsaktiviteter skal tilrettelægges, så de natur- og kulturgivne kvaliteter bevares og udbygges.

**Levedygtige landsbyer** / Kommunalbestyrelsen bør inddrage spørgsmål om landsbyernes situation og udviklingsmuligheder, når den udbygger eller ændrer placeringen af service-, kultur- og andre institutioner som skoler, daginstitutioner, plejehjem og biblioteker i kommunen.

**Jordbrugets erhvervsinteresser i helhedsplanlægningen** / Landbrugets rolle og udviklingsmuligheder i landdistrikterne indgår i helhedsplanlægningen, der bl.a. baseres på den lokalt forankrede dialog og de regionale jordbrugsanalyser. Udpegning af særligt værdifulde landbrugsområder og placeringsmuligheder for nye landbrugsbygninger skal understøtte udviklings- og investeringsmuligheder i landbruget og samtidigt tage hensyn til landskabs-, natur- og miljøinteresser.

**Femer Bælt** / Den kommende forbindelse skal bruges til at fremme udviklingen lokalt. Kommunerne bør planlægge, så potentialet i Femer Bælt forbindelsen udnyttes maksimalt, uden at det anfægter lokale natur-, kultur- og landskabsværdier.

**Planlægning med internationalt perspektiv** / Kommunerne bør afsøge de grænseoverskridende samarbejdspotentialer, hvor muligheden er til stede. Region Syddanmark og Schleswig-Holstein har indgået en partnerskabsaftale om sundhed, uddannelse, trafik og arbejdsmarked. På lignende måde kan Lolland-Falster få gavn af nærheden til Nordtyskland med Femer Bæltforbindelsen.

#### Hvad vil regeringen gøre?

**Danmark i balance** / Regeringen ønsker et Danmark i balance. Mulighederne for at bo samt for at skabe vækst og erhvervsudvikling skal være gode i hele landet. Regeringen understøtter denne indsats i sit regionalpolitiske udspil 'Danmark i Balance i en Global Verden'. Regeringen vil fremsætte forslag til en ændring af planloven, som skal give kommunerne i yderområderne en udvidet adgang til at gennemføre planlægning til gavn for detailhandel og for erhverv og boliger i landzone.

**Nationalparker kan styrke den lokale erhvervsudvikling** / Nationalparkerne kan - især i yderområder - blive til gavn for den lokale udvikling. Med en nationalpark vil mange områder få en øget turisme, og det vil kunne gøre det mere attraktivt at bosætte sig i området samt øge incitamentet til erhvervsudvikling.

**Nedrivning af faldefærdige bygninger mv. i udkantsområder** / Med henblik på at understøtte en positiv udvikling i bosætningen i yderområderne er der i 2010 afsat 150 mio. kr. som tilskud til bl.a. nedrivning af faldefærdige bygninger (Indsatspuljen under Indenrigs- og Sundhedsministeriet).

**Udvikling i Akvakultur** / I forbindelse med Grøn Vækst ønsker regeringen at understøtte udviklingen i akvakulturerhvervet under hensyn til natur og miljø. Dette må forventes også at berøre mulighederne for lokalisering af fremtidige dambrug og havbrug.





Den kommunale planlægning skal sikre, at de østjyske byer ikke smelter sammen til et karakterløst landskab, men forbliver adskilt af de åbne, grønne landskaber.

Vi skal planlægge et Danmark, der hænger sammen - fra kommune til kommune, fra region til region. Det forudsætter samarbejde på tværs af kommunegrænser. Enhver kommunes planlægning er afhængig af nabokommunens, når det gælder udvikling af byer, detailhandel, klimatilpasning, tekniske anlæg og veje. Og naturområder, landskaber, klimaændringer og vandløb kender ikke kommunegrænserne.

Østjylland kan på længere sigt udvikle sig til ét sammenhængende område med stigende interaktion mellem byerne. Det stiller Østjylland over for en række udfordringer, herunder udfordringer i forhold til samspillet mellem den fremtidige byudvikling og den trafikale infrastruktur, landskabsudnyttelsen og sikringen af fortsat vækst i Østjylland. Boliger og erhverv spredt sig ud over de åbne landskaber.

Trængselsproblemer udgør en stigende belastning for både pendlere og erhvervsliv. Det skyldes ikke mindst, at den overordnede infrastruktur i området i de senere år er kommet under stigende pres, i takt med at infrastrukturen i højere grad skal betjene flere trafiktyper, der alle er i vækst, herunder både international godstrafik, regional pendlertrafik samt lokal trafik omkring de enkelte større bysamfund.

For at understøtte erhvervs- og byudviklingen i Østjylland og nedbringe trængsel vil regeringen styrke den kollektive trafik i regionen og samtidig sætte ind på de mest trængte vejkorridorer.

Den regionale udviklingsplan fra Region Midtjylland ser Østjylland som en international vækstregion, hvor en velfungerende overordnet infrastruktur er en vigtig forudsætning for regional udvikling og vækst.

Miljøministeren og de 17 østjyske borgmestre udarbejdede i 2008 'Vision Østjylland', som blandt andet lagde vægt på, at effektive transportsystemer sikrer mobiliteten, at Østjyllands adgang til det internationale marked forbedres, og at de enestående landskabsværdier i Østjylland fastholdes.

På baggrund af visionen har kommunerne og staten i 2010 udarbejdet en række anbefalinger om byudvikling og infrastruktur i Østjylland.

#### Forventninger til kommunernes planlægning

**Landskabet og naturen** / Kommuneplanlægningen skal sikre de sammenhængende landskaber mellem byerne og fastholde byernes identitet.

**Bedre banebetjening** / Nye byområder og boliger skal lokaliseres, så de understøtter kundegrundlaget for den kollektive trafik.

**Hensigtsmæssig erhvervslokalisering langs motorvejen** / Udlæg af nye erhvervsarealer langs motorvejene skal begrænses og primært reserveres til transporttunge virksomheder.

**Tværkommunale samarbejder** kan understøtte udviklingstræk som nøglen til at bevare og udvikle vækst og konkurrenceevne i områder, der geografisk går på tværs af kommune- og regionsgrænser. Alle landets kommuner bør i samarbejde med regionerne, fx i regi af de regionale vækstfora, overveje, om der indenfor kommunen eller på tværs af kommune- eller regionsgrænserne eksisterer geografiske sammenhænge mellem mobilitet, erhvervs-, arbejds- og uddannelsesmarked, kultur- og fritidstilbud

m.v., som kan bidrage til vækst, og som derfor bør understøttes gennem et tværkommunalt samarbejde.

#### Hvad vil regeringen gøre?

**En trafikplan for Østjylland** / Regeringen er i gang med en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i Østjylland. Analysen gennemføres i samarbejde med de lokale myndigheder.

**Letbane i Århus** / I trafiktaften En grøn transportpolitik er der forlods afsat 0,5 mia. kr. til et statsligt bidrag til en 1. etape af en letbaneløsning i Århus.

**Samarbejde i Østjylland** / Væksten i erhvervslivet i det østjyske område skal opretholdes ved, at planlægningen sker koordineret mellem kommunerne.

Med udgangspunkt i visionen har miljøministeren sammen med kommunerne udviklet en række anbefalinger om byudvikling og infrastruktur i Østjylland.





## Mellemstore byregioner



*Den kommunale planlægning bør afspejle, at hver by har sin særlige rolle i bysystemet.*

*Busdriften er en central del af den kollektive trafik i de mellemstore byregioner.*

Danmark rummer en række mellemstore byer, hvis trivsel er vigtig for udviklingen i store dele af landet. Byerne er centre for det meste af Jylland og Fyn. Væksten i de mellemstore byer er derfor vigtig for den samlede balance i landet.

Aalborg har som Nordjyllands største by med universitet, lufthavn og kulturfaciliteter en særlig rolle for den regionale udvikling i Nordjylland.

Odense har med universitetshospitalet og den store detailhandel en tilsvarende rolle for udviklingen på Fyn. Esbjerg, Herning, Holstebro, Viborg og Sønderborg er alle eksempler på byer, hvis private service, handel, uddannelsesinstitutioner og kulturliv er centrale på deres egn.

I de mellemstore byregioner er der almindeligvis hverken tilbagegangs- eller store trængselsproblemer. Der er forholdsvis god plads i byzonen, og det er normalt også let at udlægge nye byarealer i tilknytning til de eksisterende byer, hvis der er behov for det. Der er gode muligheder for at finde plads til grønne og andre rekreative elementer i byerne.

Byerne har den fordel, at de er store nok til, at der er bred variation og betydelige bymæssige kvaliteter, men mange af dem er ikke større, end at man hurtigt kan bevæge sig fra byens tætte og livlige områder til det åbne land.

De mellemstore byer rummer forholdsvis meget industri, og i deres oplande ligger mange mindre industrielle centre. Industrien er under omstilling fra produktion med mange faglærte og ufaglærte arbejdere til en videns-

økonomi, hvor teknologisk spidskompetence, design og logistik er centralt. Det ændrer industriens krav til areal, hvad angår både størrelse og lokalisering.

Byerne er centre for den regionale offentlige service, såsom hospitaler og gymnasier, og de er lokomotiv for erhvervs- og indkomstudviklingen i deres område. Trafikken i de mellemstore byregioner er generelt ikke hæmmet af det trafikale pres, som findes i og omkring en storby som København.

Regionerne Syddanmark og Nordjylland, som rummer mange af de mellemstore byer, har i deres udviklingsplaner fremlagt strategiske overvejelser om samspillet og rollefordelingen mellem byerne i hver af de to regioner.

Byerne bidrager med udgangspunkt i hver deres særlige styrker til et bysystem præget af mangfoldighed. Formålet med planerne for byernes samspil er at sikre mest mulig ligestilling mellem de mellemstore byregioner og landets største byområder.

Samtidig er der på kommunalt initiativ iværksat mange samarbejder mellem større og mindre byer internt i de mellemstore byregioner, centreret om erhvervspolitik, infrastruktur og turisme.

### Forventninger til kommunernes planlægning

**Bysamarbejde** / De regionale udviklingsplaners strategier for byernes samspil bør indgå i de grundlæggende overvejelser i kommuneplanlægningen.

**Erhvervsarealer** / Overvejelser om de ændrede behov for arealer til industrien bør indgå i grundlaget for kommuneplanlægningen.

**Mindst mulig trafik** / Hvor det er muligt, bør funktioner og aktiviteter samles i knudepunkter for at reducere den samlede trafik, herunder biltrafikken. Kommunerne kan med fordel etablere lette og sikre adgangsveje for cyklister og gående.

**Rekreative arealer** / Grønne og blå rekreative elementer i byen bør udvikles, så byerne tilføres yderligere kvalitet. Kommunerne kan med fordel etablere stiforløb og grønne kiler, der forbinder byen med alle dens naturområder.

### Hvad vil regeringen gøre?

**Udbygning af banenettet** / I trafiktaalen En grøn transportpolitik er visionen en rejsetid på en time på banen til Odense fra både Århus og København og en time Århus-Aalborg. Visionen søges i et længere perspektiv udbredt til flere byer, fx Esbjerg og Herning.

**Samarbejde på Fyn** / Regeringen vil, med henblik på at belyse de særlige udviklingsmuligheder som findes i de mellemstore byregioner, indgå i et visionssamarbejde med de fynske kommuner og Region Syddanmark om planlægningens bidrag til udviklingen på Fyn.





Nær adgang til parker og grønne og blå fritidsområder er vigtig for storbybefolkningens sundhed.

De stationsnære områder skal udnyttes tættere, så det understøtter den kollektive transport.

Danmark har internationalt set en velfungerende hovedstad, der har betydning for væksten i hele landet.

Sjælland er i dag én stor pendlingsregion, og det er i pendlerkorridorerne til og fra hovedstadsområdet og i ringkorridorerne på tværs af regionen, at trængselsproblemerne i dag er værste. Det er regeringens klare mål, at trafikforholdene i hovedstadsområdet ikke udvikler sig til det, man kender fra en række andre europæiske hovedstæder.

Det kræver, at en så stor andel af trafikvæksten som muligt overflyttes til den kollektive trafik. Det vil bidrage til at løse trængselsproblematikken og indebære store fordele i forhold til miljø og målsætningen om at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningerne.

Med ringbanen fra Hellerup til Ny Ellebjerg har den kollektive transport i hovedstaden fået et markant løft - og når metrocityringen er færdig, vil det yderligere bidrage til styrkelse af den kollektive transport i hovedstadsområdet. De regionale udviklingsplaner fra Region Hovedstaden og Region Sjælland ser København som en førende nord-europæisk metropol og Sjælland som et bindeled mellem Skandinavien og det centrale Europa.

Sammenhængen mellem Sjælland og hovedstadsregionen var centralt i et dialogprojekt om byudvikling og transport, som blev gennemført af Miljøministeriet sammen med Transportministeriet, de 17 sjællandske kommuner, Region Sjælland og det sjællandske trafik-selskab. Formålet var at skabe en levende og bæredygtig erhvervs- og byudvikling på Sjælland, og der er i projektet opstillet et Strukturbillede år 2030.

#### Forventninger til kommunernes planlægning

**Mere miljøvenlig trafik** / En trafikalt velfungerende hovedstad med høj miljøprofil kan opnås med mere miljøvenlige transportformer: Mere banetransport, flere cyklende, flere fodgængere og bedre parkeringsfaciliteter ved stationerne. Der skal sættes fokus på at håndtere klima- og miljøudfordringerne og undgå trængsel i hovedstadsområdet.

**Vi skal udvikle tættere byer** / I stedet for at planlægge nye byer på bar mark, skal man genbruge de nuværende byarealer. Nedslidte by- og erhvervsområder skal fornyes eller omdannes.

**Tæt byggeri omkring stationerne** / De stationsnære områder skal have bymæssige kvaliteter og aktiviteter, som kan sikre et levende bymiljø og skaffe flere kunder til den kollektive trafik.

**Grønne områder** / Kommunerne i hovedstadsområdet skal arbejde aktivt for, at fingerplanens grønne kiler kan udnyttes til friluftsmål, og at der bliver skabt adgang til disse på tværs af kommunegrænserne. Hovedstadsområdets grønne kiler skal fortsat bidrage til bedre luftkvalitet og nem adgang til store sammenhængende fritidsområder i nær kontakt med bykvartererne.

**Afbalanceret, regional byvækst** / Alle kommuner i hovedstadsområdet skal bidrage til udviklingen af hovedstaden. En Ringby med nye bydannelser langs Ring 3 kan afbalancere de seneste års tætte byudvikling i centralkommunerne og parcelhusbyggeriet i de ydre dele af hovedstadsområdet.

#### Hvad vil regeringen gøre?

**Hurtigere pendlerforbindelser** / Den nye bane mellem Ringsted og København vil reducere pendlerrejsetiden og blive kombineret med markante forbedringer af Parkér og Rejs faciliteterne.

**Udbygning af vejnettet** / Målsætningen er, at der i hver byfinger er en højklasset vejforbindelse, som er tilpasset den bymæssige udvikling. Der er i 2009 vedtaget en anlægslov for Frederikssundmotorvejen.

**En trafikplan for hovedstadsområdet** / Grundlaget er en strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet i forhold til den langsigtede indretning af bane- og vejinfrastrukturen. Kommunerne inddrages i arbejdet.

**S-togs-stationer** / Den strategiske analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet vil bl.a. behandle samspillet mellem byudvikling og mulige nye stationer.

**Kollektiv trafikløsning i Ring 3** / Med trafikaftalen En grøn transportpolitik er der afsat 2 mia. kr. til blandt andet at fremme en kollektiv trafikløsning i Ring 3-korridoren.



Landsplanredegørelse 2010  
Udgivet af Miljøministeriet, september 2010

Redaktion / By- og Landskabsstyrelsen, Landsplan

Foto / Ole Akhøj  
Forside, Ole Malling  
Side 3, miljøministeren af Steen Ewald.  
Side 23, Henriette Bjerregaard, Miljøcenter Århus.

Grafik / Etcetera Design, Nina Kampmann

Tryk / P.J. Schmidt, Vojens

Papir / Profisilk 170 g, omslag 350 g

Oplag / 1.500

ISBN (elektronisk) 978-87-92617-20-0  
ISBN (trykt) 978-87-92617-21-7

Redegørelsen kan læses på [www.blst.dk](http://www.blst.dk)

Redegørelsen fås ved henvendelse til:  
Miljøministeriets Informationscenter  
Strandgade 29  
1401 København K  
Tlf 70 12 02 11  
[info@mim.dk](mailto:info@mim.dk)

