

Danmark og europæisk planpolitik

Landsplanredegørelse
fra miljø- og energiministeren

Marts 1997

Titel
Danmark og europæisk planpolitik
Landsplanredegørelse fra miljø- og
energiministeren

Udarbejdet af
Miljø- og Energiministeriet
Departementet
Landsplanafdelingen
4. kontor

Grafisk tilrettelægning
Jakob Kühnel, MDD

Papirkvalitet
Indhold: 130 g Scandia 2000
Omslag: 240 g Scandia 2000
Klorfrit papir

Tryk
Anton M Jensen

Oplag
4.000 stk.

**Henvendelse angående
publikationen**
Miljø- og Energiministeriet
Departementet
Landsplanafdelingen
Højbro Plads 4
1200 København K
Telefon 33 92 76 00
Telefax 33 32 22 27

Pris
Kr. 120,- inkl. moms i
boghandlen eller bestilles hos
SI Statens Publikationer
Postboks 1103
1009 København K
Telefon 33 37 92 28
Telefax 33 37 92 80
E-post: sp@si.dk

Kan også købes i Miljøbutikken
Information & Bøger
Læderstræde 1-3
1201 København K
Telefon 33 37 92 92 (Bøger)
Telefon 33 92 76 92 (Information)
Telefax 33 92 76 90
E-post: butik@mem.dk
Internet: <http://www.mem.dk>

ISBN 87-601-1529-7

Publikationen kan citeres
med kildeangivelse

Marts 1997

FORORD	NYT SYN PÅ EUROPA		5
UDFORDRINGEN	1. EUROPÆISK PLANPOLITIK I DET NYE EUROPA	Nyt syn på Europakortet Det europæiske territorium under forandring Europæisk planpolitik på dagsordenen Tre temaer i fokus	7 9 12 12
TENDENSER	2. PUNKTER, LINIER OG FLADER PÅ FREM- TIDENS KORT		17
“PUNKTER”	2.1. TENDENSER I BYSYSTEMET	Vækst i EU's storbyer Danmarks bymønster hierarkisk og decentralt Landdistrikterne i søgelyset	17 20 21
“LINIER”	2.2. TENDENSER I TILGÆNGE- LIGHEDEN	Trængsel på kontinentet Veludbygget dansk infrastruktur	27 33
“FLADER”	2.3. TENDENSER I LANDSKABS- UDVIKLINGEN	Variert landskab i EU Det danske landskab forandres Centrale udviklingstræk påvirker landskabet	39 41 42
LANDSPLANPOLITIK	3. ET GRØNT RUM I DET EUROPÆISKE HUS	Fundamentet: Bæredygtighed og balance Danske pejlemærker for den europæiske udvikling Hidtidig landsplanpolitik del af fundamentet Politiske mål for bysystemet Handlinger Politiske mål for tilgængelighed og trafik Handlinger Politiske mål for natur- og kulturarv Handlinger Oversigt over politiske mål og handlinger	49 50 53 54 58 59 63 64 67 69
KONSEKVENSER	4. MILJØKONSEKVEN- VURDERING	Metode og principper for vurderingen Balance i bysystemet Tilgængelighed på miljøets præmisser Natur- og kulturarv gennem sammen- hængende landskabsplanlægning Handlemuligheder og reguleringsforslag	73 74 76 79 81
LITTERATUR			84

DANMARK OG OMEGN

NYT SYN PÅ EUROPA

Debat, dialog og deltagelse er plusord i Danmark. De er ekstra vigtige i en international tidsalder, hvor grænser brydes ned og nye opstår. Denne landsplanredegørelse er et lysende eksempel på, at demokratiet lever og har det godt herhjemme. For første gang nogensinde har en regering fremlagt en landsplanredegørelse som et forslag, og det gav gevinst. Flere hundrede høringssvar med bud på Danmarks fremtidige rolle i Europa var det markante resultat, da europæisk planpolitik blev sat til debat i starten af 1996.

Regeringen valgte at sætte fokus på planpolitik i europæisk målestok, da EU-medlemslandene og Europa-Kommissionen siden 1993 har samarbejdet om at udarbejde et fysisk og funktionelt udviklingsperspektiv for indretningen af Europa. Målet er en fælles vision, ikke en bindende plan, der kan omsættes til konkrete handlinger i de enkelte medlemslande og på tværs af grænser. Tre temaer er i fokus: Bysystem, tilgængelighed samt natur- og kulturarv. Regeringen valgte de samme temaer i den danske landsplanredegørelse under den fælles paraply: Bæredygtighed og balance. Som en anden nyskabelse er de politiske mål derfor blevet miljøkonsekvensvurderet.

Det kan synes uoverskueligt at tage de europæiske briller på og opstille visionære, politiske mål for Europas rumlige udvikling de næste 20-30 år. Men heldigvis gav to debatperioder i 1996 masser af input til fastlæggelse af Danmarks landsplanpolitik fremover. Det første forslag var til debat fra 8. januar til 14. marts. Især landdistrikterne blev omtalt i de 160 høringssvar, og i maj 1996 blev landdistrikternes rolle i redegørelsen debatteret i Folketinget. Regeringens indsats for udvikling i de små byer og i landdistrikterne blev derfor tydeliggjort i det reviderede forslag.

For at stimulere debatten om landsplanpolitikken blev der tillige opstillet to alternative fremtidsbilleder med bud på to principelt forskellige måder at indrette landet på: Storbypoler eller regionale netværk? Efter regeringens opfattelse er ingen af disse yderpunkter værd at rendyrke. Virkeligheden er mere nuanceret end som så. Regeringens landsplanpolitik gælder hele Danmark, hvilket det reviderede forslag understreger. Vi valgte også at fremlægge et revideret forslag til debat fra den 14. oktober til den 22. december 1996 for at give mulighed for nye bemærkninger. Omkring 100 høringssvar strømmede ind ved årsskiftet. De alternative fremtidsbilleder skabte debat og har nu fuldført deres rolle. Samtidig afspejlede høringssvarene en stigende interesse for, at bynetværk, hvor flere byer i fællesskab definerer sig som et fælles byområde, kan udvikle sig til nye landsdelscentre - en udvikling, der på sigt kan medvirke til at skabe bedre geografisk balance på Danmarkskortet.

Ting tager tid, men de to debatperioder og den enorme interesse for at sætte danske fingeraftryk på Europa-kortet har været et plus for det endelige resultat. Den danske regering har opstillet tre overordnede landsplanmål, der skal være fundament for det danske medspil i det europæiske plansamarbejde:

- balance i bysystemet
- tilgængelighed på miljøets præmisser
- natur- og kulturarv gennem sammenfattende landskabsplanlægning

Den europæiske planproces er gået ind i en afgørende fase. I juni 1997 skal et udkast til europæisk planperspektiv vedtages på ministermøde i Noordwijk i Holland, og landsplanredegørelsen vil indgå som et centralt dansk dokument i det videre samarbejde.

Regeringen vil føre en åben, konstruktiv dialog med lokale og regionale myndigheder om det europæiske plansamarbejde, så danske synspunkter fremmes mest muligt.

Regeringens landsplanredegørelse er nu afgivet til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, som planloven kræver. Regeringens bud på den fremtidige landsplanpolitik skal nu omsættes til konkret handling. Det er mit håb, at redegørelsen vil blive brugt aktivt som referenceramme rundt omkring i Danmark og Europa, når beslutninger om udbygning og lokalisering af nye aktiviteter og anlæg skal træffes. Vi har opstillet et katalog med politiske mål og konkrete handlinger for rummets indretning, der tilsammen skal bidrage til et mere bæredygtigt og balanceret samspil mellem samfundets mange aktiviteter.

Gennem planlægningen formes de omgivelser, vi i fremtiden skal færdes i. Dette er ekstra vigtigt at huske på i en tid, hvor et nyt Europa-kort skal udformes. Evnen til at se i helheder og dermed på tværs af de enkelte sektorpolitikker og geografiske grænser er alfa og omega i den periode, vi står overfor. Jeg håber, entusiasmen for at påvirke den rumlige udvikling fortsætter, så vi sammen kan medvirke til at indrette det europæiske hus.

Svend Auken
miljø- og energiminister

UDFORDRINGEN

1. EUROPÆISK PLANPOLITIK I DET NYE EUROPA

NYT SYN PÅ EUROPAKORTET

Europas geografi og det politiske landkort forandres med rivende fart i disse år. Det indre marked, udvidelsen af EU med tre nye medlemslande i 1995 og udviklingen af forbindelsen til Østeuropa har skabt en ny europæisk virkelighed. Det har stor betydning for Danmark, der befinder sig i skæringspunktet mellem Skandinavien og kontinentet og mellem Nordsøen og Østersøen. Med de central- og østeuropæiske landes optagelse i EU vil rammerne for et helt Europa i givet fald blive skabt.

I takt med de ændrede politiske, geografiske og økonomiske forhold i Europa forandrer betingelserne for udvikling og planlægning sig. Europa er blevet en del af vores hverdag med stigende økonomisk, politisk og kulturelt samkvem. Den internationale virkelighed med stadig stigende aktiviteter stiller derfor store krav til vores måde at indrette Europa på, så det tilgodeser kommende generationer.

Indretning af rummet

Næsten al menneskelig aktivitet kræver plads og rum. Når vi "bygger" by, anlægger veje, opdyrker jorden eller planter skov, bruger vi rummets areal. Men rummet findes ikke i ubegrænsede mængder. Derfor skal vi nøje planlægge de aktiviteter, som kræver rum, så der skabes et velfungerende og bæredygtigt samspil mellem samfundets mange aktiviteter.

De overordnede rammer for samfundets forbrug, udnyttelse og påvirkning af natu-

rens kredsløb afgrænses af samfundets økologiske råderum. Det økologiske råderum angiver rammerne for, hvor meget det enkelte menneske og samfundet lokalt, regionalt og globalt betragtet må forbruge eller forurene, uden at jordens bæreevne bringes i fare. På langt sigt vil det medføre omlægning af produktion og forbrug, så vi ikke forbruger flere ressourcer, end der er til rådighed globalt set.

For at sikre en langsigtet, rumlig udvikling, der medvirker til en overholdelse af det økologiske råderum, er det nødvendigt at sætte pejlemærker for de mange beslutninger både på europæisk niveau og herhjemme, som tilsammen skaber fremtidens Europakort.

Vi skal sætte mål for "punkterne" på kortet, dvs. for byerne, og hvordan vi ønsker de danske byer skal indgå i det europæiske bysystem. Vi skal sætte mål for "linierne" på kortet for, hvorledes tilgængelighed og bæredygtig trafikafvikling skal udvikles. Vi skal forholde os målrettet til "fladerne" på fremtidens kort, så vi sikrer kvaliteter i naturen og en sammenhængende landskabsudvikling. Og vi skal specielt sikre, at samspillet mellem byer, infrastruktur og landskaber skaber et Europa, der virker som en velfungerende mekanisme.

Det kræver samarbejde om fælles pejlemærker og villighed til at definere langsigtede og helhedsorienterede mål, der medvirker til en bæredygtig og balanceret indretning af Europa.

Planlægning ser på tværs

Når det gælder den rumlige udvikling, er den fysiske planlægning et godt redskab til i samspil med de enkelte sektorpolitikker at sammentænke målene om både miljø, økonomisk udvikling, regional balance og øget beskæftigelse. Ved at se på tværs af

DET EUROPÆISKE TERRITORIUM

- EU lande
- EFTA lande
- Øvrige lande
- Associerede lande
- SNG lande
- Millionby



Europæisk planpolitik
i det nye Europa

Det europæiske territorium
under forandring

traditionelle politikområder kan der skabes sammenhænge mellem byer, transportformer, erhverv, landskab og naturforhold, som kan give synergi og gavne økonomi og økologi.

Planlægning er netop eksempel på tværgående politik. Det er beslutninger om, hvor der må bygges hvad, hvor vejene skal gå, hvor bykvaliteter eller landskaber skal beskyttes, hvor boliger og virksomheder lokaliseres etc. Gennem planlægningen formes de omgivelser, vi i fremtiden skal færdes i. Derfor kan en bevidst tilrettelæggelse og prioritering af rummets anvendelse indenfor de samfundsøkonomiske rammer yde et positivt bidrag til økonomi, natur og miljøforhold, ikke bare i Danmark, men også på europæisk plan.

DET EUROPÆISKE TERRITORIUM UNDER FORANDRING

I 2015 forventes der at være 380 mio. borgere i de nuværende EU-lande mod 370 mio. i dag. I alle EU-lande er det karakteristisk, at befolkningen gennemsnitligt bliver ældre, hvilket på langt sigt får betydning for erhvervsstruktur, uddannelses-systemer, boligforhold m.m. Udfordringen er at sikre en bæredygtig indretning af rummet, der tager højde for befolkningsudvikling og samfundets aktiviteter.

EU - en kompleks mosaik

Europa-Kommissionen udgav i 1994 rapporten "Europa 2000+", der analyserer centrale udviklingstræk for det europæiske territorium. Rapporten understreger, at der er stor forskel mellem de enkelte lande, regioner og byer i EU m.h.t. økonomiske muligheder og produktionsevne, i tilgængelighed og miljøtilstand.

Koncentration er stadig et dækkende nøgleord for lokaliseringen af en vifte af aktiviteter i relation til byerhvervene på EU's territorium.

Den højeste produktion pr. indbygger skabes i den såkaldte "banan" fra Sydøstengland over Benelux-landene og Nordfrankrig, det vestlige og sydlige Tyskland og Schweiz til Nord- og Mellemitalien. Generelt bliver BNP pr. indbygger lavere, jo længere man kommer fra denne "akse". Der er naturligvis vigtige undtagelser. Således har mange områder i de nordiske lande et forholdsvis højt BNP pr. indbygger.

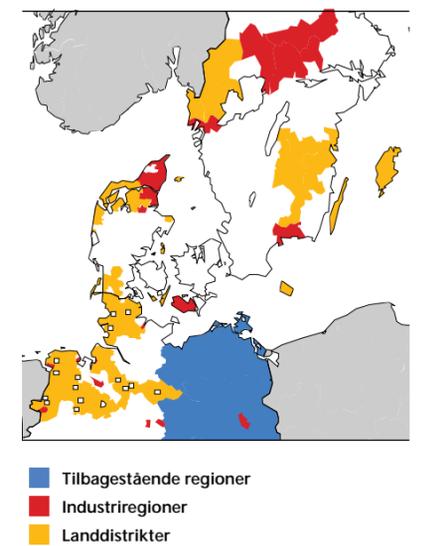
Især storbyerne oplever vækst i befolkningstallet, og vækstsektorer koncentrerer sig som hidtil især i storbyerne i "bananen". Der har imidlertid også i de seneste år vist sig en tendens til, at aktiviteter spredes mere. Samtidig bliver specialiseringen mere udtalt. En række byer udenfor "bananen", f.eks. Barcelona og Firenze oplever for tiden en rivende udvikling.

Erhvervsvirksomhed, der ikke har særlig fordel af central beliggenhed, placeres mere decentralt, afhængigt af de lokale rammebetingelser, herunder af specifikke kundskaber hos arbejdskraften og generelle miljømæssige og kulturelle kvaliteter.

Nogle steder ligger vækstcentre side om side med områder i tilbagegang. Sondringen mellem center- og periferiområder er derfor på vej til at blive erstattet af en mosaik af lokale arbejdsmarkeder med forskellige vækstudsigter og beskæftigelsesforhold.

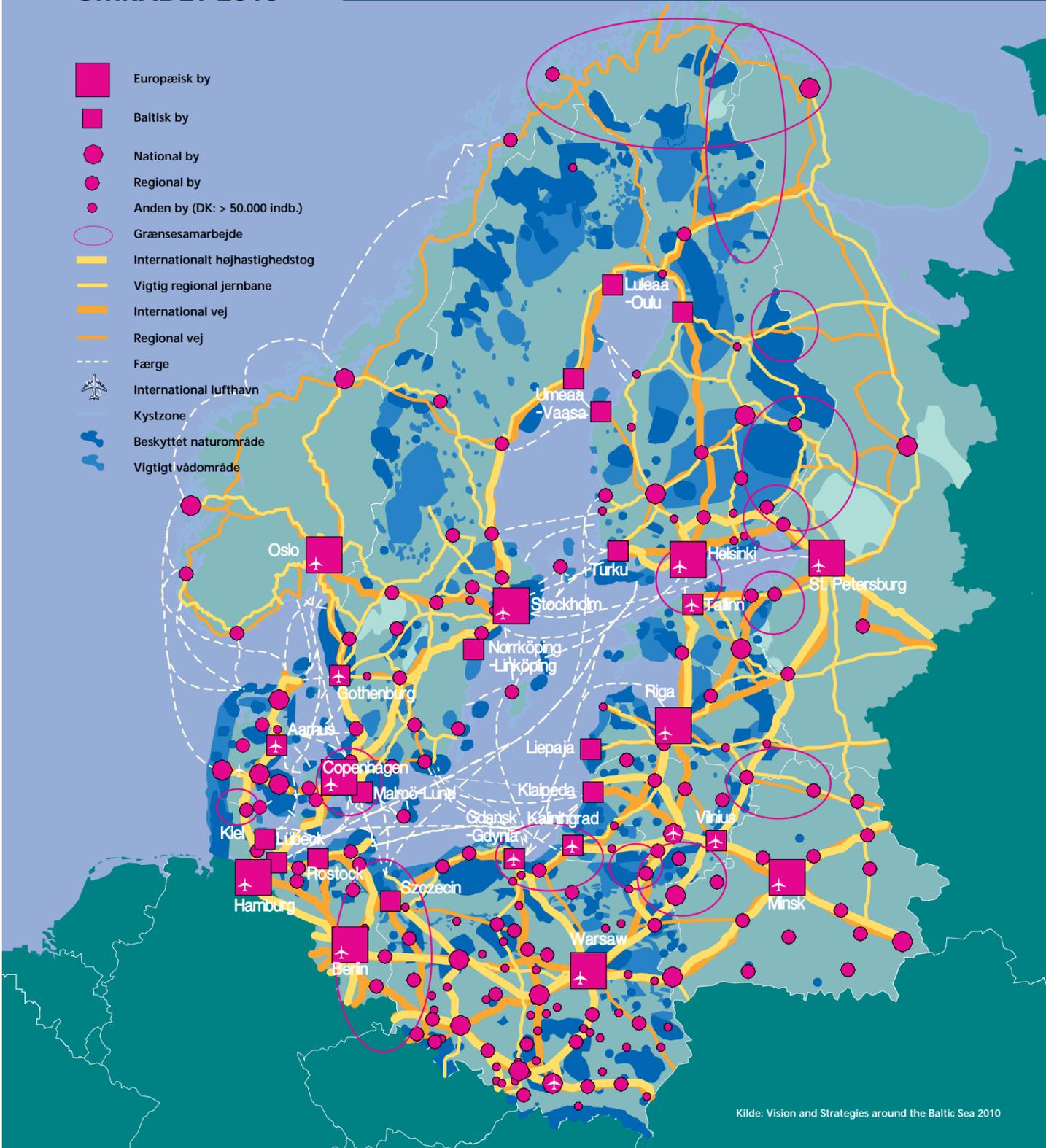
Der er dog stadig områder i Europa med store udviklingsproblemer, og der er tegn på, at de regionale forskelle i den økonomiske udvikling ikke udjævnes målt i BNP pr. indbygger. Lande som Irland og Portugal har imidlertid de seneste år haft den største fremgang i levestandarden blandt EU-lande. EU har en fælles regionalpolitik, som støtter tilbagestående regioner og yder tilskud til regionalt samarbejde.

EU-støtteområder 1995-99. Danmark og omegn.



UDVIKLINGS- PERSPEKTIV FOR ØSTERSØ- OMRÅDET 2010

- Europæisk by
- Baltisk by
- National by
- Regional by
- Anden by (DK: > 50.000 indb.)
- Grænsesamarbejde
- Internationalt højhastighedstog
- Vigtig regional jernbane
- International vej
- Regional vej
- Færge
- International lufthavn
- Kystzone
- Beskyttet naturområde
- Vigtigt vådområde



Kilde: Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010

Lokale forhold vigtige i en international tid

Rammebetingelserne for erhvervsudviklingen domineres af to hovedtendenser: På den ene side er globaliseringen en realitet, bl.a. som følge af den teknologiske udvikling og den tiltagende liberalisering. Omfanget af handelen over grænserne stiger, og varers og virksomheders mobilitet øges. Transport over grænserne er en forudsætning for de enkelte landes specialisering i en international tid.

På den anden side lægger den internationale konkurrence øget vægt på den enkelte bys, landdistrikts eller regions evne til at understøtte virksomhederne og skabe gode produktionsbetingelser lokalt. Virksomhedernes styrke bliver i voksende omfang afhængig af det lokale arbejdsmarked. Heri indgår forhold som erhverv og service, uddannelse, miljø, sociale forhold og tilgængelighed samt kvaliteter i de daglige omgivelser.

Den stigende internationalisering går derfor hånd i hånd med en øget lokal og regional orientering. Både herhjemme og i udlandet ses en tendens til, at de økonomiske, politiske og kulturelle påvirkninger og den øgede globalisering medfører et styrket centralt engagement, der skaber nye kontaktflader og beslutningsstrukturer på tværs af grænser.

Samarbejder over grænser myldrer frem

Samarbejder over nationale grænser er i dag etableret mange steder for at matche den internationale virkelighed. Der er tale om både transnationale og grænsenationale samarbejder mellem statslige myndigheder, hvor regionale og lokale myndigheder deltager i forskelligt omfang. Herhjemme er f.eks. samarbejder omkring Nordsøen, Skagerrak, Kattegat, Øresundsregionen og langs den dansk-tyske grænse eksempler på græn-

seregionale samarbejder, hvor både regionale og nationale myndigheder deltager.

Bysamarbejder er også et stigende fænomen. Mange nærtliggende byer samarbejder med det mål i fællesskab at vinde internationale positioner i stedet for at konkurrere indbyrdes lokalt. Samarbejder af denne type omfatter ofte en aftalt arbejdsdeling mellem byerne om udlæg af arealer til forskellige, overordnede formål og fælles strategier for en planlagt indretning af det samlede område.

Et eksempel på et grænseregionalt samarbejde mellem byer, der sammen søger større europæisk betydning, er MHAL-projektet mellem Maastricht, Heerlen, Aachen og Liège. Samarbejdet, der bl.a. drejer sig om infrastruktur, erhvervsudvikling og planlægning af det fælles område, er båret af den opfattelse, at det samlede område bliver rigere økonomisk, socialt og kulturelt end ellers. Det danske Trekant-område er et lignende eksempel.

Der samarbejdes også i øget omfang mellem lande om overordnede aspekter i planlægningen og indretningen af det europæiske territorium.

Europarådet arbejder på en fælles planpolitik, som bl.a. lægger op til et forslag om et overordnet, europæisk bysystem med tilhørende transportakser. Omkring Østersøen har landene udarbejdet en fælles vision "Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010" for indretningen af denne transnationale region med vægt på bymønstre, trafikforbindelser og kyster, øer og naturområder. Danmark deltager aktivt i at gennemføre de handlinger, der er besluttet af planministre fra Østersølandene.

En stribe andre transnationale samarbejder om den rumlige udvikling er de seneste år

vokset frem på Europakortet, f.eks. omkring Alperne og mellem Benelux-landene.

Europa-Kommissionen har i 1996 offentliggjort et nyt program Interreg II C, som bl.a. omfatter transnationalt samarbejde om fysisk planlægning. Interreg II C programmet er et signal om, at sammenhængen mellem fysisk planlægning og EU's regionalpolitik, og dermed mellem økonomi og planlægning, vil blive styrket de kommende år. Der er afsat EU-støttemidler på 120 MECU til denne del af programmet. Danmark har fået tildelt 4 MECU. Programmet vil indebære, at visioner og strategier for samlede transnationale områder udarbejdes som ramme om konkrete projekter. Danmark deltager på statsligt og regionalt niveau aktivt i udformningen af operationelle programmer for henholdsvis Østersøregionen og Nordsøregionen, som for tiden forhandles mellem de involverede medlemsstater og Europa-Kommissionen. Programmerne forventes godkendt i sommeren 1997.

EUROPÆISK PLANPOLITIK PÅ DAGSORDENEN

Efterspørgslen efter en samlet tilgang til EU's rumlige indretning er stor. EU's medlemsstater og deres planlægningsministre, Europa-Kommissionen, Europa-Parlamentet og Regionsudvalget - fra alle fronter placeres planpolitik på EU's politiske dagsorden. Målet er på langt sigt at sikre en optimal rumlig udvikling i hele EU gennem en samordning af EU-politikker og nationale beslutninger, som påvirker det europæiske rum.

På topmødet i Maastricht i 1991 blev det på medlemsstaternes opfordring besluttet at samarbejde om fysisk planlægning. Siden 1992 har EU-landene og Europa-Kommissionen samarbejdet i "Komiteen for fysisk planlægning og udvikling".

På et uformelt ministermøde i Liège i november 1993 aftalte EU's planlægningsministre at udarbejde et fysisk og funktionelt udviklingsperspektiv, kaldet ESDP efter den engelske titel "European Spatial Development Perspective". Desuden blev det aftalt at arbejde for at opbygge et "Observatorium", hvor medlemslandenes kompetente institutioner samarbejder om relevante forskningsemner og analyser, som kan støtte fremtidige beslutninger af betydning for den europæiske rumlige struktur og udvikling.

Formålet med ESDP'et er at skabe en fælles referenceramme for medlemsstaterne og Europa-Kommissionen, så nationale planstrategier og EU-sektorpolitikker med rumlige konsekvenser kan koordineres og samordnes mod fælles mål. ESDP'et udarbejdes i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet og skal fokusere på forhold af europæisk interesse. Der er ikke tale om en bindende plan, snarere en vision, som gøres operationel med en række konkrete handlinger. De enkelte medlemslande træffer som hidtil selv beslutningerne om fysisk planlægning.

Arbejdet med udviklingsperspektivet er siden dets start i 1993 blevet drøftet på uformelle ministermøder, senest i Venedig i 1996. Her blev det besluttet, at et udkast til ESDP'et skal diskuteres under det hollandske formandskab i juni 1997.

Udarbejdelsen af denne landsplanredegørelse er sket parallelt med, at det europæiske plansamarbejde udvikles, og denne redegørelse vil fungere som et dansk indspil til det videre samarbejde.

TRE TEMAER I FOKUS

Danmark har sammen med vores samarbejdspartnere i EU valgt tre fælles temaer,

der skal gøres til genstand for mere nuanceret politikformulering og pejle udviklingen i Europa i en mere bæredygtig og balanceret retning.

1. Et afbalanceret og polycentrisk bysystem

Byudvikling og dermed økonomisk aktivitet og beskæftigelse skal spredes til alle dele af det europæiske territorium og ikke kun koncentrerer nogle få steder, f.eks. centralt i EU. Det indebærer, at mange europæiske byer af vidt forskellig størrelse og ikke kun nogle få store skal fungere som motorer i den europæiske udvikling.

Det er ikke forholdene i den enkelte by, som behandles. Fokus er på bymønstre og bysystemer, dvs. på fordelingen af byerne og på sammenhænge og forskelle mellem dem i europæisk skala.

2. Lige adgang til infrastruktur og viden

Europas byer skal forbindes med veje, baner og anden infrastruktur svarende til byernes rolle internationalt. Transportafviklingen skal gøres miljømæssigt bæredygtig ved at prioritere kollektiv trafik i Europas tætbefolkede områder på flytrafikkens bekostning. Områder med dårlig tilgængelighed skal sikres en passende infrastruktur, herunder også adgang til kommunikationsnet.

3. Udvikling og sikring af den europæiske natur- og kulturarv

Forvaltning og udvikling af natur- og kulturarven skal relatere sig snævert til målet om bæredygtig udvikling og skal sikre, at også kommende generationer har mulighed for at nyde naturområder, landskaber og historiske byområder i alle dele af Europa.

Regeringen har anset de valgte temaer for centrale i plansamarbejdet i EU. Dette ude-

lukker ikke, at andre emner kan fremmes i den videre proces. De tre temaer skal spille sammen med de øvrige sektorpolitikker, hvor regeringen vil fortsætte sin hidtidige indsats.

I tråd med det europæiske plansamarbejde har regeringen valgt at fokusere på de tre temaer bysystemet, tilgængelighed samt natur- og kulturarv i dette forslag til landsplanredegørelse. I kapitel 2 belyses de vigtigste udviklingstræk og tendenser, der har konsekvenser for Danmarks fremtidige indretning set i et europæisk perspektiv. I kapitel 3 præsenteres regeringens landsplanpolitik og handlingsforslag, og i kapitel 4 miljøkonsekvensvurderes regeringens politiske mål.

Trend-scenarier for år 2015

Trend-scenarier er ét element i samarbejdet om et planperspektiv for EU's territorium og danner sammen med andet materiale grundlaget for de politiske målformuleringer.

Trend-scenarierne er udarbejdet på grundlag af input fra de enkelte EU-lande i 1995 og giver et bud på, hvordan EU's territorium ser ud i år 2015, hvis den nuværende udvikling fortsætter uforandret på grundlag af de trufne beslutninger, og der ikke træffes nye, politiske beslutninger. Trend-scenarierne giver derfor et signalement af EU's og Danmarks rumlige udvikling frem mod år 2015, der kan danne udgangspunkt for en debat om, hvilke indsatsområder der skal prioriteres fremover. Scenarierne for både Danmark og EU indgår derfor som en vigtig del i denne landsplanredegørelse.

Debat nødvendig

Danmark har indtil fremlæggelsen af forslaget til landsplanredegørelse i januar 1996 ikke haft en bredere politisk drøftelse af emnet europæisk planpolitik som f.eks. Holland, Tyskland og Frankrig. Processen omkring denne landsplanredegørelse har



derfor haft som formål at placere planpolitik i Europa i den danske politiske debat. Det er helt centralt, at vi også i Danmark får en åben diskussion af en europæisk planpolitik. Hvilke muligheder åbner der sig for Danmark, hvilke konsekvenser vil det få, og hvad vi skal satse på. Den brede debat om denne landsplanredegørelse har været med til at afklare en overordnet dansk holdning til Europas rumlige udvikling.

Det har været regeringens ønske, at amter, kommuner og relevante organisationer sammen med Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg fik mulighed for at deltage aktivt i processen om formulering af Danmarks syn på europæisk planpolitik. Derfor blev landsplanredegørelsen som en nyskabelse udsendt som forslag med en 10 ugers debatperiode i foråret 1996, hvor der var mulighed for at bidrage med kreative ideer og kommentarer.

Det var samtidig en naturlig nyskabelse at føre en tæt dialog med vores nabolande, som for de flestes vedkommende har udviklet en landsplanpolitik med perspektiver for indretningen af deres territorier. Regeringen har fundet det nødvendigt at føre en særlig dialog med Danmarks naboer, Sverige, Tyskland, Polen og Norge, for at sikre sammenhæng og udnytte muligheder langs fælles grænser. Det er nødvendigt at sikre, at planer og politikker hænger sammen på tværs af grænserne, når det gælder forhold af nordisk og europæisk karakter.

De over 160 høringssvar til det første forslag til landsplanredegørelse fra ind- og udland, amter, kommuner, interesseorganisationer m.fl. vidner sammen med en forespørgselsdebat i Folketinget i maj 1996 om den store interesse, der er for den fysiske planlægning i europæisk perspektiv.

Et revideret forslag til landsplanredegørelse blev udarbejdet med udgangspunkt i de mange høringssvar og fremlagt til debat i efteråret 1996. Her fremsendtes 100 høringssvar. Denne endelige landsplanredegørelse er nu blevet afgivet i henhold til § 2, stk. 2 i lov om planlægning.

Afgivelse af den endelige landsplanredegørelse i foråret 1997 passer godt ind i tidsplanen for det europæiske plansamarbejde. På det uformelle ministermøde i Noordwijk i juni 1997 præsenteres et udkast til et ESDP. Denne landsplanredegørelse er derfor et aktuelt bidrag i den videre proces med færdiggørelse af ESDP'et.

Udkastet til ESDP forventes efter mødet i Noordwijk at skulle debatteres bredt på europæisk niveau og i de enkelte EU-medlemsstater. Miljø- og Energiministeriet vil tage initiativ til, at alle danske synspunkter bliver hørt og vil indgå i den videre proces.

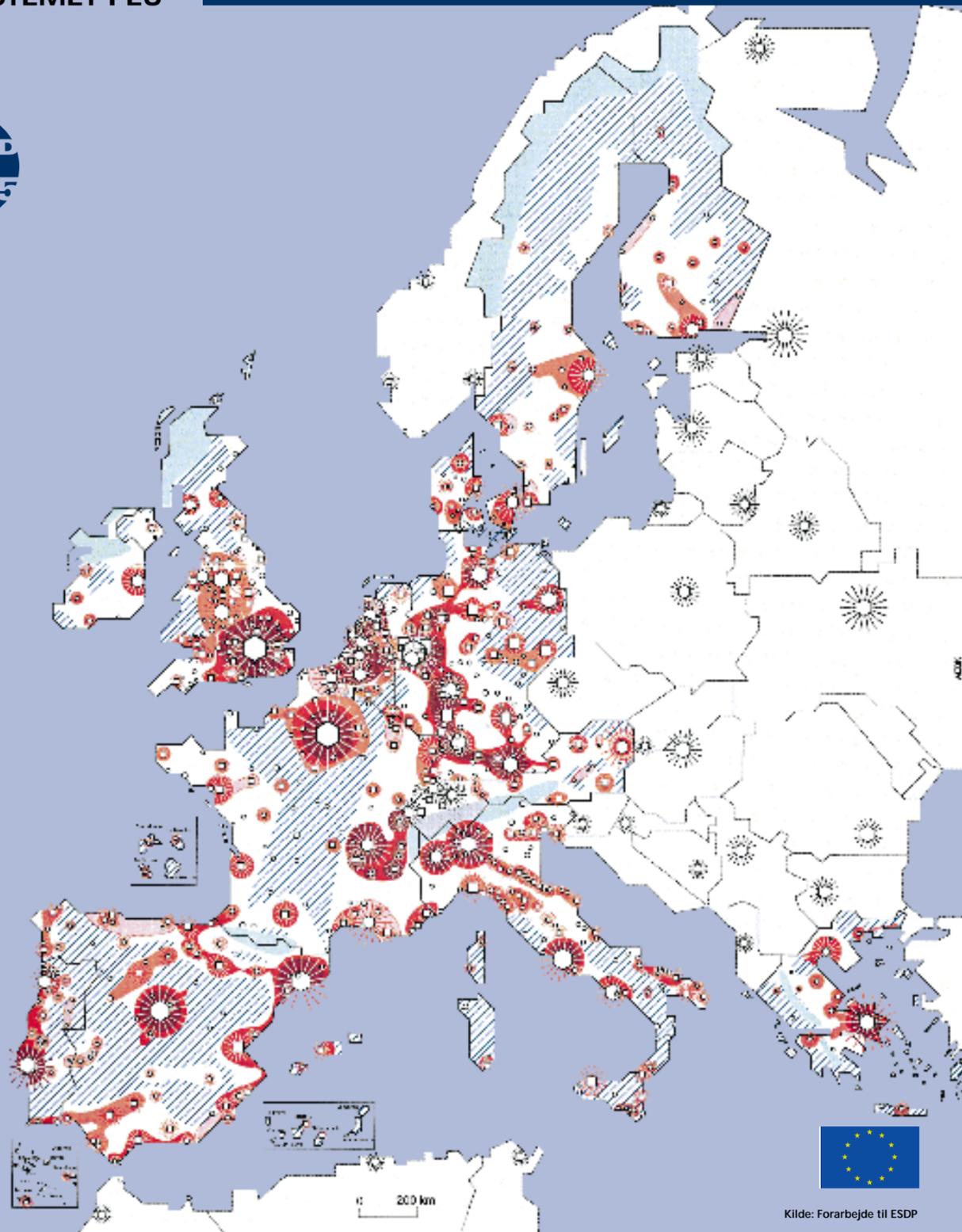
De overordnede politiske målsætninger for den fysiske planlægning skal i Danmark omsættes til virkelighed i et samspil mellem nationale, regionale og lokale planmyndigheder. Der vil derfor blive sikret en løbende informationsudveksling mellem repræsentanter for planlægningsmyndighederne i Danmark i forbindelse med det europæiske plansamarbejde.





Udvikling i byfunktioner

■ Meget stærk vækst	■ Moderat vækst	▨ Utilstrækkelig
■ Stærk vækst	■ Usikker vækst	■ Mangler



Kilde: Forarbejde til ESDP

TENDENSER

2. PUNKTER, LINIER OG FLADER PÅ FREMTIDENS KORT

2.1. TENDENSER I BYSYSTEMET

VÆKST I EU'S STORBYER

I 1992 boede 79% af EU's befolkning i byområder, hvilket gør EU til et af de mest urbaniserede områder i verden.

Århundreders byudvikling i Europa har skabt et bymønster med et stort antal bycentre. Paris og London er de største byer i EU, men de fungerer kun som overordnede centre for hele Vesteuropa for nogle få funktioner som børser og globale finansopgaver.

London, Paris, Wien og København er eksempler på hovedstæder, hvor mange nationale aktiviteter koncentrerer. I andre lande som Tyskland, Holland og Italien er vigtige storbyfunktioner som administration, finansvæsen, udenrigshandel og industriel ledelse fordelt mellem forskellige større byer, og der findes ikke noget dominerende centrum.

Vækstsektorer koncentrerer

I de kommende år forventes en stærk vækst i byerne og deres aktiviteter. Voldsomt er væksten i de største byregioner som London, Paris, Madrid og Rom og i de tættest befolkede dele af Vesteuropa: Holland, Belgien, det vestlige Tyskland og det nordlige Italien. Samtidig vokser byerne langs kysterne i Spanien og Portugal. I de nordiske hovedstæder forventes ikke en tilsvarende ekspansion i indbyggertallet, men en tilvækst i internationalt orienterede aktiviteter.

Vækstsektorer indenfor forskning, teknisk ekspertise og finansiel investering koncentrerer i storbyerne i de centrale dele af EU. Den centrale teknisk-videnskabelige forsknings- og udviklingsvirksomhed findes overvejende i 10 storbyområdet, alle i eller nær den centrale "banan".

I storbyerne har selve bycentret oplevet en relativ nedgang i befolkningstal, da folk flytter ud i storbyens nære forstæder og opland. Dette bosætningsmønster er med til at øge pendlingen mellem hjem og job og belaster miljøet p.g.a. øget transport. Byspredningen er samtidig med til at presse naturområderne og landskaberne.

Mellemstore byer udvikles forskelligt

Samtidig med den stigende koncentration findes et antal områder, hvor bymønsteret er utilstrækkeligt til at varetage de funktioner, der generelt kræves af store byer. Det gælder især i det indre af Spanien og Portugal, i Syditalien og i de nordlige dele af Sverige og Finland. En tilsvarende situation findes tillige i det centrale Frankrig (mellem Paris og Toulouse) og i det østlige Tyskland. Også øsamfund i Danmark og Grækenland kender til problemet.

Andre steder i EU, herunder i Danmark, forventes mange mellemstore byer at tiltrække funktioner ved at satse på specialisering inden for f.eks. industri, transport og turisme, der ikke er så snævert bundet til de største byer, som forskning, finansmarkedet og virksomhedsledelse generelt er. Arbejdskraftens kvalifikationer, de fysiske kvaliteter i omgivelserne og de kulturelle forhold synes i stigende grad at blive væsentlige betingelser for de mellemstore byers succes fremover.

Problemerne i landdistrikterne med udtynding i landsbyernes service, affolkning og deraf følgende afmatning i lokalsam-

BYSYSTEMET I DANMARK OG OMEGN

- Overordnede centre
- Større egns- og kommunecentre
- Område med utilstrækkeligt bysystem
- Område med stærk vækst i byfunktioner

TREND
mod
2015

fundene truer især i Frankrig, Italien, Spanien og Portugal. EU har iværksat en række konkrete foranstaltninger vedr. f.eks. landbrug, miljø og transport, der skal medvirke til udvikling af landdistrikterne. EU giver støtte til de såkaldte mål 5b-områder, hvor en styrket indsats i landdistrikterne er nødvendig. Også i Danmark findes mål 5b-områder, der dækker ca. 20% af Danmarks areal og er beboet af ialt 360.000 mennesker.

Set i en europæisk sammenhæng er udviklingsmulighederne i de danske byer jævnt fordelt geografisk. Foruden København, der befolkningsmæssigt og funktionelt er det dominerende bycenter, er der mange vækstområder, og de struktursvage regioner er få. Der er ikke udsigt til, at landet polariseres i kraftige vækstcentre og affolkede landområder.

Byer i Danmarks omegn

I Sverige forventes en betydelig vækst i befolkning og byer i Skåne, Halland og Göteborg-området, altså tæt på Danmark. Især i Göteborg og Malmö forventes en ekspansion i erhvervene, som for Göteborgs vedkommende er baseret på privat service. Hele Vestsåne fra Trelleborg i syd til Helsingborg i nord, hvor befolkningstætheden er høj og trafikforbindelserne tætte, ses som en mulig "flerkompleks" by-koncentration.

I Stockholm og Oslo ventes i tilknytning til hovedstadsfunktionerne en vækst i de internationalt orienterede aktiviteter, i overordnet privat service og i erhvervslivets organisationer.

I Nordtyskland knyttes vækstforventningerne specielt til akse Hamburg-Lübeck, som bl.a. på baggrund af den tyske genforening har fået nye muligheder. Hamburg forventes udbygget med store internationale

transport-, distributions- og messefunktioner. Vækstforventningerne er mere beskedne for Schleswig-Holstein i øvrigt. I den vestlige del af Schleswig vurderes byfunktionerne truet på længere sigt. Der kan tillige finde en væsentlig svækkelse af byerne sted i Mecklenburg-Vorpommern, med det administrative hovedsæde Schwerin som mulig undtagelse. I Berlin, som i kraft af genforeningen atter er en samlet by, forudses derimod en betydelig vækst, bl.a. som konsekvens af tilflytning af regeringsfunktioner.

I Polen synes Gdansk at udvikle sig til et centrum for kontakterne over Østersøen bl.a. som havne- og messeby, mens vækstforventningerne til de nordvestlige dele af landet er mere beskedne.

De danske byer og regioner bør være opmærksomme på disse udviklingstendenser i vores nærmeste nabolande. Et ekspansivt Sydvestsverige vil kunne indgå i en arbejdsdeling med København om overordnede servicefunktioner. Der kan søges et samarbejde med Hamburg om distribution til Østersøen. Flensburg fungerer allerede i dag som handelscenter for dele af Sønderjylland. For Nordjylland kan Göteborg blive interessant som indkøbssted og leverandør af private tjenesteydelser, afhængig af oversejlingstiden. Tilsvarende indbyder geografien til overvejelse om samarbejde over Skagerrak med Sydnorge og de tilgrænsende svenske områder om udvikling og tilgængelighed via internationale trafikakser gennem Jylland. Derimod giver de ret moderate udviklingsperspektiver i Schleswig, Mecklenburg-Vorpommern og Bagpommern næppe nye dynamiske impulser i Syddanmark.

Der er bl.a. gennem EU's INTERREG-programmer og i Nordisk Ministerråds regi etableret samarbejder om f.eks. trafik,

Trend 2015

Område med kraftig byvækst



turisme og teknologiudvikling mellem danske regioner og de nærmestliggende dele af vores nabolande. Hertil kommer et betydeligt antal samarbejder mellem danske amter og kommuner og de tilsvarende myndigheder i andre lande, bl.a. omkring Nordsøen og i Østersøen.

**DANMARKS BYMØNSTER
HIERARKISK OG DECENTRALT**

Byerne i Danmark er af vidt forskellig størrelse. Danmark har én storby i europæisk klasse, København, med over én mio. indbyggere, hvilket er 4 gange flere end i den næststørste by, oplandet indregnet.

Århus er landets næststørste by og har ca. 210.000 indbyggere. Odense og Aalborg har henholdsvis 140.000 og 120.000 indbyggere. Herudover er et betydeligt antal mellemstore byer fordelt udover hele landet. Danmark har knap 1400 byer med over 200 indbyggere, hvilket er mange sammenlignet med andre europæiske lande. Ca. 1/5 af den danske befolkning bor i landdistrikter.

Bycentre på mange niveauer

Den fysiske planlægnings udpegning af centre på forskellige niveauer, landsdelscentre, egnscentre, kommunecentre og lokalcentre, er baseret på en tankegang om en fysisk samling af servicefunktioner. Statsadministrationen og de overordnede private organisationer findes i København. Århus er det mest udbyggede landsdelscenter vest for Storebælt med overordnede funktioner indenfor specielt forretningsservice og kulturliv, som dækker en stor del af det vestdanske område. De større byer varetager overordnede serviceopgaver, mens de mellemstore og mindre byer især dækker regionale og lokale servicebehov. Udpegningen af servicecentrene er sket for at sikre befolkningen i hele landet en god og rationel ser-

vicebetjening. Det danske bysystem er dermed på én gang hierarkisk og decentralt.

Udvikling i øst og vest

Decentraliseringen er for alvor slået igennem herhjemme i de sidste par årtier. Amter og kommuner har siden kommunalreformen fået overladt et stigende antal opgaver, og industri og erhvervsliv er blevet spredt i landet. Samtidig koncentrerer de fleste brancher i nogle få egne som f.eks. beklædningsindustri i Vestjylland og gartnerivirksomhed på Nordfyn.

De seneste 10 års erhvervsudvikling viser, at hovedstadsområdet har oplevet en nedgang i befolkningstal og antallet af jobs. De sidste par års opsving har været stærkest i Jylland. I 1995 var arbejdsløsheden i hovedstadsregionen således for første gang nogensinde højere end i resten af landet (10,9% mod 10,3% på landsplan).

Områder med vanskeligheder

Der er grund til at være opmærksom på, at enkelte dele af landet har særlige udviklingsvanskeligheder. De sydlige øer, Ærø, Langeland, Lolland, Falster, Møn og Bornholm er præget af landbrug, fiskeri og industrigrene, hvis beskæftigelse falder. Erhvervsudviklingen har derfor været svag i disse dele af landet de senere år. Mange unge er flyttet væk, pensionisterne udgør en betydelig andel af befolkningen, arbejdsløsheden er høj og indkomsterne lave. Tilsvarende forhold findes også andre steder i landet, især i Nord- og Nordvestjylland. Her er problemerne knap så udtalte og desuden lokalt afgrænset til 'lommer' i nærheden af mere gunstigt stillede egne og byer.

EU's fælles regionalpolitik giver mulighed for at støtte landdistrikter med omstillingsproblemer. I henhold hertil modtager landdistrikter i især Nordvestjylland, Sønderjylland, på Bornholm og over 30 mindre øer

ialt ca. 800 mio. kr i offentlige tilskud fordelt over årene 1994-99. Også til egne i industriel tilbagegang ydes støtte; herhjemme fik Nordjylland og Lolland tildelt i alt ca. 900 mio. kr i årene 1994-96.

De næste 20 år

I Danmark er vi i dag 5 1/4 mio. mennesker. Med den kendte udvikling vil vi i 2015 være 200.000 flere. Det er globalt set en beskeden tilvækst. Arbejdsstyrken vil forblive nogenlunde uændret, mens især antallet af pensionister vil stige, dog ikke antallet af folk over 80 år.

Tilsvarende er det begrænset, hvor store ændringer på Danmarkskortet, vi vil se som følge af samfundsudviklingen de næste 20 år. Der kan forventes bygget 300.000 - 500.000 nye boliger, eller maksimalt 20 pct. af det nuværende antal. De kommende 20 års erhvervsbyggeri ventes at udgøre ca. 25 pct. af den eksisterende bestand af erhvervsbygninger. Langt den overvejende del af den bebyggelse, vi vil opleve i 2015, er således allerede opført. Den forudsatte stigning i byggeriet kan generelt rummes

inden for de nuværende bygrænser eller områder, der allerede er udlagt til byvækst.

LANDDISTRIKTERNE I SØGELYSET

Dele af samfundsudviklingen har geografisk slagside og er problematisk for landdistrikterne og de små bysamfund. Bl.a. har nedgangen i antallet af landbrugsbedrifter været medvirkende til et ændret samspil mellem byer og landdistrikter. Der er tendens til, at de små bysamfund i højere grad fungerer som bosætningssted, mens større byer har fået stigende betydning for jobs, service og indkøb med stigende pendling til følge. Nogle landsbyer er præget af et faldende antal landbrugsbedrifter, en svag kollektiv trafikbetjening og ringe forsyning med servicefaciliteter.

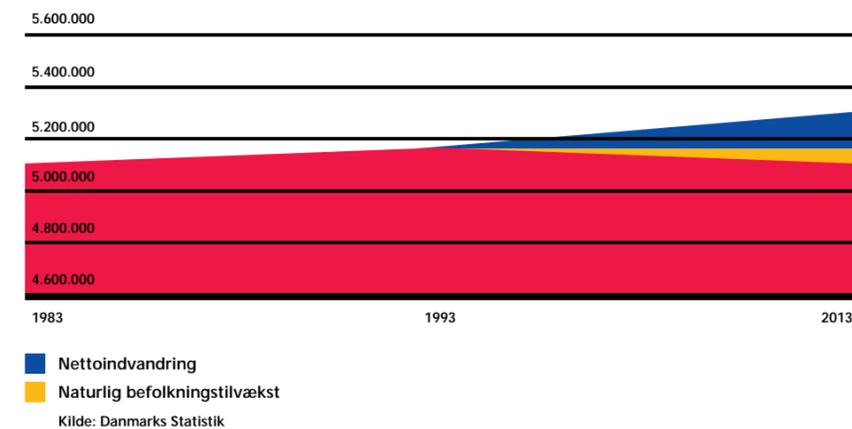
Regeringen fremlagde i 1993 en handlingsplan for udviklingen i landdistrikterne. Som en del af opfølgningen på regeringens handlingsplan er der i perioden 1994-1997 afsat omkring 17 mio. kr. årligt til Indenrigsministeriets Landdistriktspulje. Puljen yder

Trend 2015

Område med risiko for demografisk ubalance
(færre unge og flere pensionister)

Trend 2015

Område med kraftig erhvervsvækst

**Befolkningsprognose for Danmark**

Indsatsen overfor landdistrikternes særlige problemer skal indrettes efter denne variation.

De senere år har befolkningsudviklingen i landområderne samlet set været præget af to tendenser. De mindre byer - med mellem 1000 og 5000 indbyggere - er vokset stærkt, mens befolkningen uden for byerne og i mange af de mindste byer fjernt fra storbycentre er gået tilbage.

Noget tyder imidlertid på, at udviklingen i indkomster og beskæftigelse de seneste år som helhed har været gunstigere i de vanskeligt stillede landkommuner end i det øvrige land.

Ligesom de større byer indgår også landområder i by- og kommunesamarbejder, der kan styrke de mindre byer og kommuners samlede position og skabe nye arbejdspladser og øget bosætning. Informations-teknologien er et redskab, der kan medvirke til etablering af nye vidensbaserede virksomheder på landet, samtidig med at hjemmearbejdspladser og freelancearbejde kan tiltrække og fastholde indbyggere i landområderne.

Butikken som livsnerve i lokalsamfundet

Service og handel er vigtige for lokalsamfundets eksistens, og muligheden for et vareindkøb inden for overkommelig afstand er derfor essentiel for landdistrikternes fremtid. Der er en generel tendens til, at butikkerne bliver større og større, og at detailhandelen koncentrerer sig i få centerdannelser. Miljø- og energiministeren iværksatte i foråret 1995 en tænkepause for større detailhandelsbyggeri og nedsatte et Detailhandelsudvalg. Udvalgets rapport fra april 1996 viser, at butiksudbuddet falder ikke kun i landdistrikter og mindre byer, men at det vil ske i større og større byer.

Landdistrikterne og de mindre byer vil tabe på den nuværende udvikling. Byer på

1.000-2.500 indbyggere er normalt udpeget som lokalcentre, der skal forsyne det helt nære opland. Et udvalg af disse byer vil ifølge analysen kunne bevare dagligvareforsyningen de næste 10-15 år. Men udvalgsvareforsyningen begrænses til, hvad supermarkedet byder på. I landområder og mange byer med op til 1.000 indbyggere vil dagligvareforsyningen forsvinde.

Udvalget konkluderer, at hvis planloven ikke ændres, så planlægningen i højere grad kan målrettes, vil byer over ca. 25.000 indbyggere tiltrække en stadig større del af investeringerne og beskæftigelsen. Regeringen fremsatte i december 1996 et forslag til ændring af planlovens bestemmelser vedrørende detailhandel for at fremme et varieret butiksudbud i mindre og mellemstore byer.

Stigende international orientering

De internationalt orienterede opgaver er både i by og på land vokset i forhold til de lokale serviceopgaver, og den stigende internationalisering især i EU-regi har øget regioners og virksomheders kontakt og samspil med udlandet.

Mange mindre og mellemstore byer rummer et erhvervsliv, hvis kontakter og markeder findes i udlandet. De større byer og København varetager nok flere internationale opgaver, men de internationale aktiviteter er spredt over hele landet.

De største danske byer er veludrustede til den tiltagende internationale konkurrence. De råder over et alsidigt erhvervsliv, en kvalificeret arbejdsstyrke, lokale uddannelses- og forskningsinstitutioner, et mangesidigt udbud af erhvervsrettet service og arkitektonisk spændende bymiljøer.

Mange byer er præget af en industri orienteret mod det internationale marked. Det

gælder især byerne i Midt- og Vestjylland. Udenlandsk turisme er vigtig, ikke kun for den jyske vestkyst, men også for mange mindre byer i f.eks. Nordjylland, på Sydfyn, Lolland-Falster og Bornholm. Universitetsbyerne rummer alle forskning med værdifulde internationale kontaktoverflader.

Med åbningen mod øst er en kraftig udbygning af handelsrelationerne på vej, især mellem øst og vest i Østersøen. Også transportsystemerne - skib, tog, bil, fly - står derfor overfor en væsentlig udbygning. Byerne ved eller nær Østersøen må derfor alle forventes i større eller mindre grad at blive præget af den nye geografiske situation. Søtransporten til den østlige Østersø er dog endnu kun svagt udviklet.

København har et velfungerende distributionsnet til såvel Danmark som udlandet. Med sin gunstige beliggenhed i forhold til Skandinavien kan København blive et knudepunkt blandt flere i handelen mellem Østersøområdet og de centrale dele af Europa, evt. i arbejdsdeling med Hamburg, hvis rolle som omladningspunkt styrkes i disse år.

Bysamarbejder i vækst

En vigtig faktor for såvel storbyregioners som by- og kommunesamarbejders funktionsduelighed og konkurrenceevne internationalt er deres administrative opbygning. En slagkraftig erhvervs politik vil ofte forudsætte, at byområdet kan handle i fællesskab over eventuelle indre administrative grænser.

Mange danske kommuner er i fuld gang med tværkommunale samarbejder. I de fleste tilfælde er samarbejdet indledt for at opnå stordriftsfordele i varetagelsen af kommunale opgaver og om en fælles erhvervs politik.

Danske byer ligger ofte tæt på hinanden. Det betyder, at mange steder i landet kan

nærtliggende mindre og mellemstore byer med fordel bruge hinandens funktioner og tilsammen tiltrække eller etablere funktioner svarende til en større by.

Også mange bysamarbejder er i gang. Nærtliggende byer samarbejder om at udnytte komparative fordele og markere deres fælles internationale potentialer. De mest fremskredne opfatter sig som én by med flere centre, og inddrager planredskabet til at sikre en attraktiv indretning af det fælles geografiske område. Samtidig er samarbejde mellem byer og deres opland med henblik på ressourcekredsløb mm. et område, der bør udforskes nærmere.

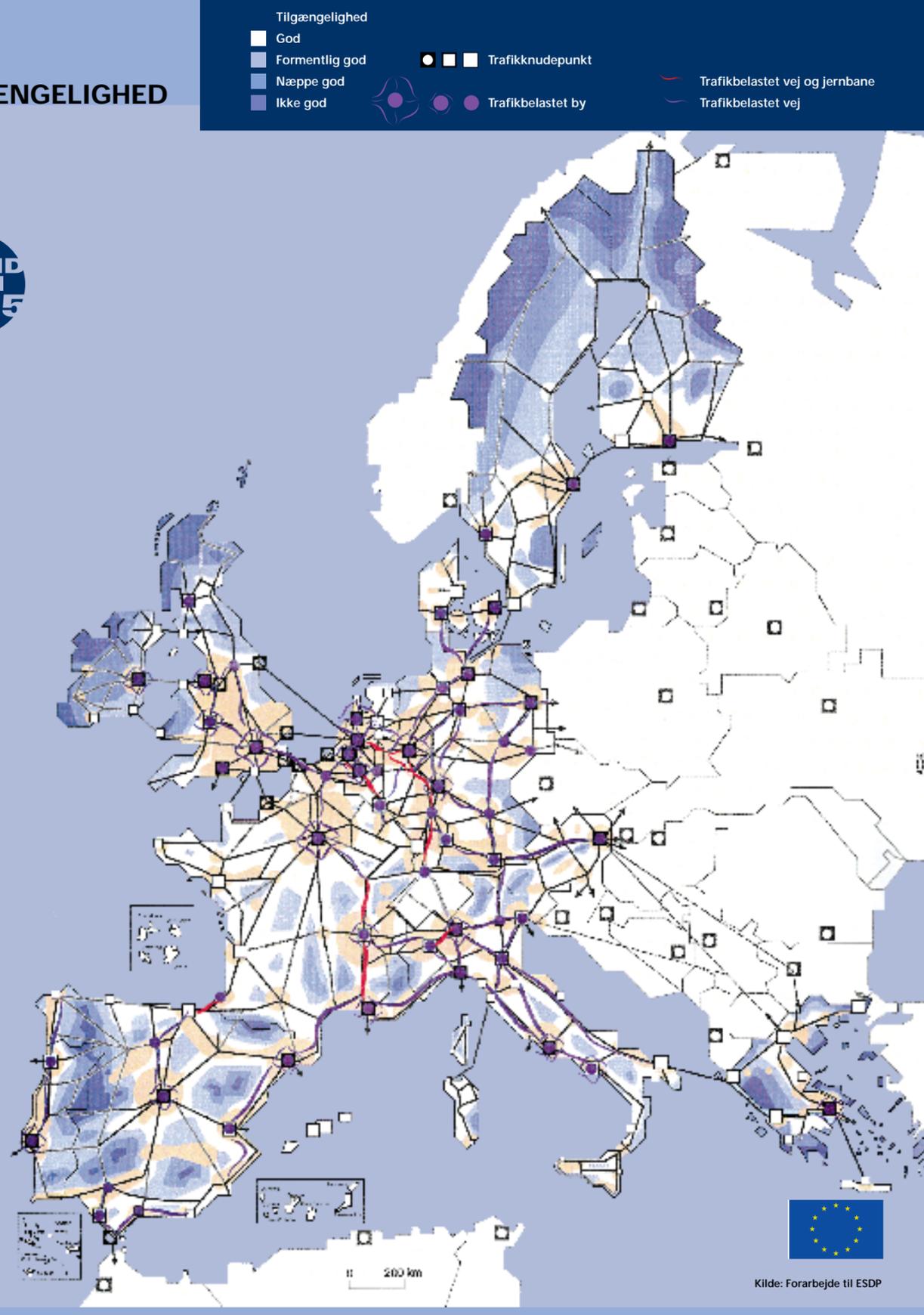
Stigende interesse for landsdelcenterstatus

Der er stigende interesse for, at by- og kommunesamarbejder ønsker at udvikle sig til og opnå status som landsdelscenter. Motivet er dels gennem samarbejde at kunne tilbyde service på et højere niveau, dels at styrke det samlede områdes profil og forøge muligheden for at tiltrække nye aktiviteter og investeringer. Der foreligger således flere og flere ansøgninger fra større by- og kommunesamarbejder, der har ambition om at blive landsdelscenter. Ingen af disse bynetværk opfylder dog i dag de forudsætninger, som et velfungerende landsdelscenter kræver. Der tænkes her på en samlet vurdering af bynetværkenes nuværende landsdelscenterfunktioner, trafikforhold, graden af identitet med bynetværket blandt dets borgere, samt den organisatoriske opbygning og erfaringer med politiske fællesbeslutninger for bynetværket som helhed. Omvendt vurderes det som en positiv udvikling, at flere byer i fællesskab definerer sig som et byområde med flere centre og herigennem søger at styrke variation og kvalitet i den service på landsdelsniveau, som tilbydes borgere og erhvervsliv.



TILGÆNGELIGHED I EU

TREND mod 2015



2.2. TENDENSER I TILGÆNGELIGHEDEN

Forsyningen med infrastruktur og adgangen til service og viden er væsentlig for erhvervslevens konkurrenceevne og befolkningens velfærd. Tilgængeligheden til en serviceydelse (f.eks. et stormagasin) eller til en transportmulighed (f.eks. en motorvej) kan måles ved køretiden eller anden rejsetid til det sted, hvor ydelsen findes.

Større tilgængelighed kan opnås på to måder: Enten ved en mere decentral opbygning af forsyningen med den pågældende serviceydelse eller ved forbedrede (hurtigere) transportmuligheder. De generelle tendenser til øget koncentration af serviceydelser og arbejdspladser, stigende levestandard og øgede tekniske muligheder for hurtig transport sammen med relativt faldende transportpriser er faktorer, som medvirker til øget transportarbejde.

Et ønske om bedre tilgængelighed eller kortere rejsetid vil på denne måde være i konflikt med målet om rimelige miljøforhold, og skal derfor afvejes i forhold til miljøkonsekvenserne.

Der er således et dilemma mellem på den ene side samfundets indretning og vores vaner og livsstil, der bygger på muligheden for at rejse hurtigt, smidigt og individuelt, og på den anden side behovet for at mindske transportmængden af hensyn til miljøet.

En dårlig tilgængelighed er ikke altid affødt af utilstrækkelig infrastruktur, men kan skyldes en geografisk afvigelse, f.eks. på en lille ø. En investering i bedre tilgængelighed må altid afvejes mod, hvor mange mennesker, investeringen vil gavne, og hvor belastet den eksisterende infrastruktur er.

Der kan heller ikke sættes lighedstegn mellem nye infrastrukturelle projekter og regional økonomisk vækst. En god tilgængelighed er kun én blandt flere betingelser for regional udvikling og ofte ikke den afgørende.

TRÆNGSEL PÅ KONTINENTET

De eksisterende trafiknetværk har mange steder nået mætningspunktet. Transportarbejdet er som følge af bl.a. EU's indre marked steget markant. Den internationale vejgodstransport kan blive mere end fordoblet inden år 2010. Ca. 10% af Unionens hovedlandeveje lider af akutte trængselsproblemer.

Især de tæt befolkede områder i de mest trafikerede dele af transportnettet langs Rhinen og Rhone har trængselsproblemer, selvom længden af motorveje i EU blev mere end fordoblet fra 1970 til 1990. Også områder længere væk fra kontinentets midte har problemer. Mange jernbanelinier, især i Tyskland, Benelux-landene og Norditalien, kan ikke klare transportpresset.

Vejsiden dominerer godstransporten. I 1970 gik 32% af godset i EU ad skinner, i 1993 er det faldet til ca. det halve. I samme periode steg vejgodstransportens andel fra 49% til 71%. Bilerne står også for den dominerende del af persontransporten.

Den øgede transportmængde medfører store miljøproblemer på grund af energiforbrug, forurening osv. EU's transportpolitik skal fremme miljøhensyn og sikre en bæredygtig mobilitet ved at satse på tog og skib. Gennem flere år har der i EU-regi været arbejdet med mulighederne for at reducere transportsektorens energiforbrug, bl.a. ved hjælp af økonomiske styringsmidler. Der er fremsat direktivforslag, der skal medvirke til mere energieffektive transportmidler og til forbedring af miljøet. Det har dog ikke

TILGÆNGELIGHED I DANMARK OG OMEGN



TREND
mod
2015

Sekundære trafiknetværk, dvs. forbindelseslinierne til hovedakserne, er derfor tit af central betydning for at sikre bedre tilgængelighed.

Danmarks tilgængelighed til udlandet er i europæisk sammenhæng ret høj.

Med færdiggørelsen af Øresundsbroen skabes en landfast forbindelse med resten af Norden.

Omlastning i knudepunkter

Transportnettet består af transportsystemer, der oftest fungerer uafhængigt af hinanden og uden fysisk kobling. I fremtiden forventes det, at transportstrømme i højere grad samles omkring en række knudepunkter, hvor flere forskellige transportformer (bil, tog, skib, evt. fly) mødes, personer stiger om, gods udveksles, og hvorigennem den videre kontakt til omverdenen går. Det giver muligheder for en mere miljørigtig transporthåndtering specielt over lange afstande.

Knudepunkter og trafikakser ligger tættest i det centrale område fra Manchester til Genova med mange byer og høj befolkningstæthed. Her er også de globale forbindelseslinier koncentreret.

Også danske byer som f.eks. København og Århus samt Trekantområdet kan i fremtiden få international betydning som transportknudepunkter, hvor 3 eller 4 trafikformer mødes.

Samtidig eksisterer trafikknudepunkter med regional og mere lokal betydning. Også punkter, der er væsentlige for en enkelt trafikform spiller en vigtig rolle i transportafviklingen.

Uens adgang til viden og informationsteknologi

Med hensyn til det generelle uddannelsesniveau er der fortsat forskelle de vesteuropæiske lande imellem. Der er imidlertid alle-

rede i dag en god og spredt fordeling af højere undervisningsanstalter i Vesteuropa, og der er derfor udsigt til, at forskellene i uddannelsesniveaet vil formindskes.

Der planlægges betydelige investeringer i informationsteknologi i EU, navnlig af hensyn til konkurrencen med USA, Japan og Sydøstasien. Europa-Kommissionen nedsatte i 1995 et "Information Society Forum", der bl.a. har beskæftiget sig med fjernarbejde som supplement til den daglige arbejdsplads. Det opfattes som vigtigt, at investeringerne gavner hele EU's område, og ikke kun de mest centrale dele af Unionen.

Trafikforbindelser omkring Danmark

Omfanget af den trafik, som i fremtiden vil passere gennem Danmark mellem Skandinavien og kontinentet påvirkes kraftigt af beslutninger i vores nabolande.

I Vestsverige vil den trafikale infrastruktur blive styrket, idet motorvejen Trelleborg-Göteborg-Oslo gøres færdig de kommende år. Det kan forudses, at der inden år 2000 vil være bygget en jernbanelinie til hurtige tog fra Malmö via Halmstad til Göteborg, og sandsynligvis herefter videre til Oslo. Denne trafikakse betjener allerede i dag tre store havne: Den oversøiske importhavn i Göteborg, den regionale fordelingshavn i Helsingborg samt den sydvendte færgehavn i Trelleborg. Desuden er hurtigfærger indsat på flere sejlruiter til havnene, bl.a. fra Frederikshavn til Göteborg.

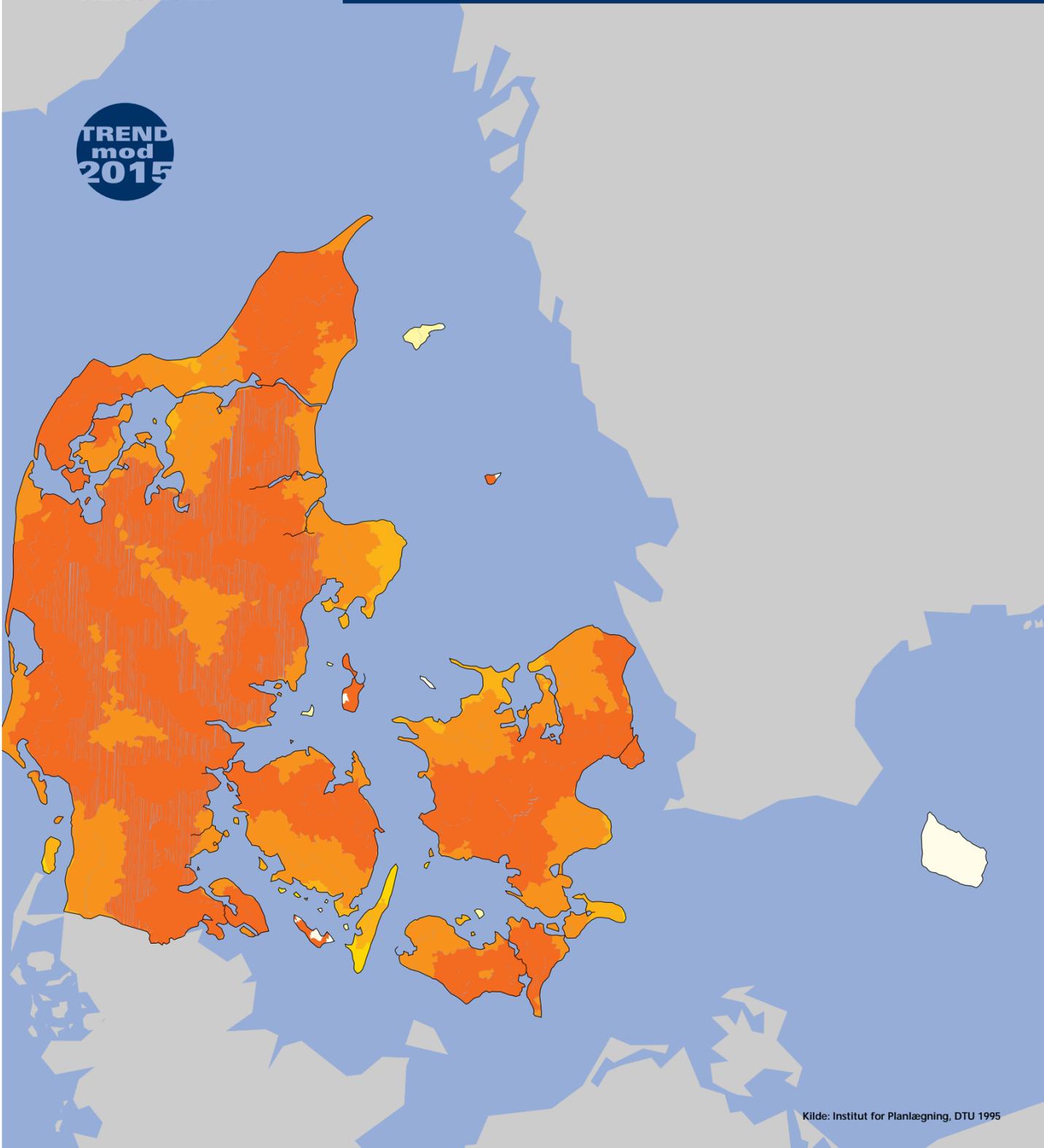
I Norge er der planer om godsfærger direkte fra Vestlandet og Sørlandet til Tyskland, der i givet fald vil reducere havneaktiviteterne i Nordjylland og transittrafikken gennem Jylland.

Mod syd samles megen person- og godstrafik på landjorden på veje og baner ved Hamburg. Dette knudepunkt er derfor stærkt

KØRETID TIL MOTORVEJS-TILKØRSEL



TREND
mod
2015



Kilde: Institut for Planlægning, DTU 1995

Tendenser i tilgængeligheden

Veludbygget dansk infrastruktur

trafikalt belastet. Også den tyske Østersøkyst er generelt set et trafikalt presområde. En del af dette pres forventes afhjulpet gennem bygning af en vest-øst gående motorvej fra Hamburg over Rostock til Szczecin i Polen. Meget af Polens varehandel med Skandinavien forventes at anvende færgeruten fra Gdansk til Karlskrona i Sverige. Også jernbanerne forventes styrket. Specielt forudses det, at togstrækningerne fra Hamburg mod Jylland og Femern samt fra Berlin til havnen i Sassnitz på Rügen opgraderes eller udbygges til højhastighedstoglinier. Mange danske havnebyer har oplevet en tilvækst i trafik til og fra Østersøområdet. Specielt havnene i København og Århus fremstår som vigtige for godstransporter ad søvejen til og fra de baltiske stater.

VELUDBYGGET DANSK INFRASTRUKTUR

Trafiksektorens miljøbelastning

Behovet for en indsats, der både kan formindske transportbehovet og sikre omlægning til mindre forurenende og mere energieffektive trafikformer, er stor. Sker det ikke, vil det hindre opfyldelsen af Danmarks og EU's mål om en bæredygtig udvikling. Transportsektoren står for 20% af det samlede CO₂-udslip.

Den økonomiske udvikling, ændrede produktionsmønstre samt adgangen til billig, hurtig og fleksibel transport har medført, at varer udveksles over større afstande, at folk vælger bopæl længere fra arbejdspladsen, og at indkøbscentre og sociale institutioner placeres længere fra brugerne. Som et resultat er trafikmængden og dermed miljøbelastningerne blevet øget.

Persontransporten i Danmark forventes ifølge Trafikministeriets rapport "Trafik 2005" at stige med ca. 35% fra 1990 til

2010 og godstransporten med ca. 55% i samme periode. Væksten i transporten vil i begge tilfælde være større i bilkørslen end for andre transportformer. Ca. 85% af persontransporten og 80% af godstransporten i Danmark afvikles på vejnettet, mens jernbanerne kun står for 7% af persontransporten og 5% af godstransporten herhjemme.

I dag udgør rejser under 50 km omkring 80% af samtlige personrejser og ca. 65% af de samlede kørte person-km. Disse relativt korte rejser skal derfor have opmærksomhed. Hvad godstransporten angår, er det derimod de længere transporter, som dominerer. Knap 80% af den nationale vejgodstransport skyldes ture på over 50 km.

Det vurderes i regeringens handlingsplan fra 1996 "Energi 21", at transportsektorens CO₂-udledning i forhold til 1988-niveauet vil stige med ca. 16% frem til år 2005 og med ca. 26% frem til år 2030, hvis ikke der gribes ind.

Den øgede trafik og dens emissioner medfører store miljøproblemer, og vejtransportens andel på 90% af de samlede CO₂-udledninger fra transportsektoren gør denne sektor til et vigtigt område i CO₂-indsatsen. Danmark har som mål at reducere CO₂-udslippet med 20% i år 2005 sammenlignet med niveauet i 1988, og anbefalingen fra FN's klimapanel om en yderligere reduktion frem mod år 2030 forpligter også Danmark. Regeringen har i 1996 fremlagt en særskilt CO₂-handlingsplan for transportsektoren. I regeringens energihandlingsplan fra 1996 "Energi 21" opstilles en bred vifte af initiativer, der skal medvirke til at opfylde CO₂-målsætningen.

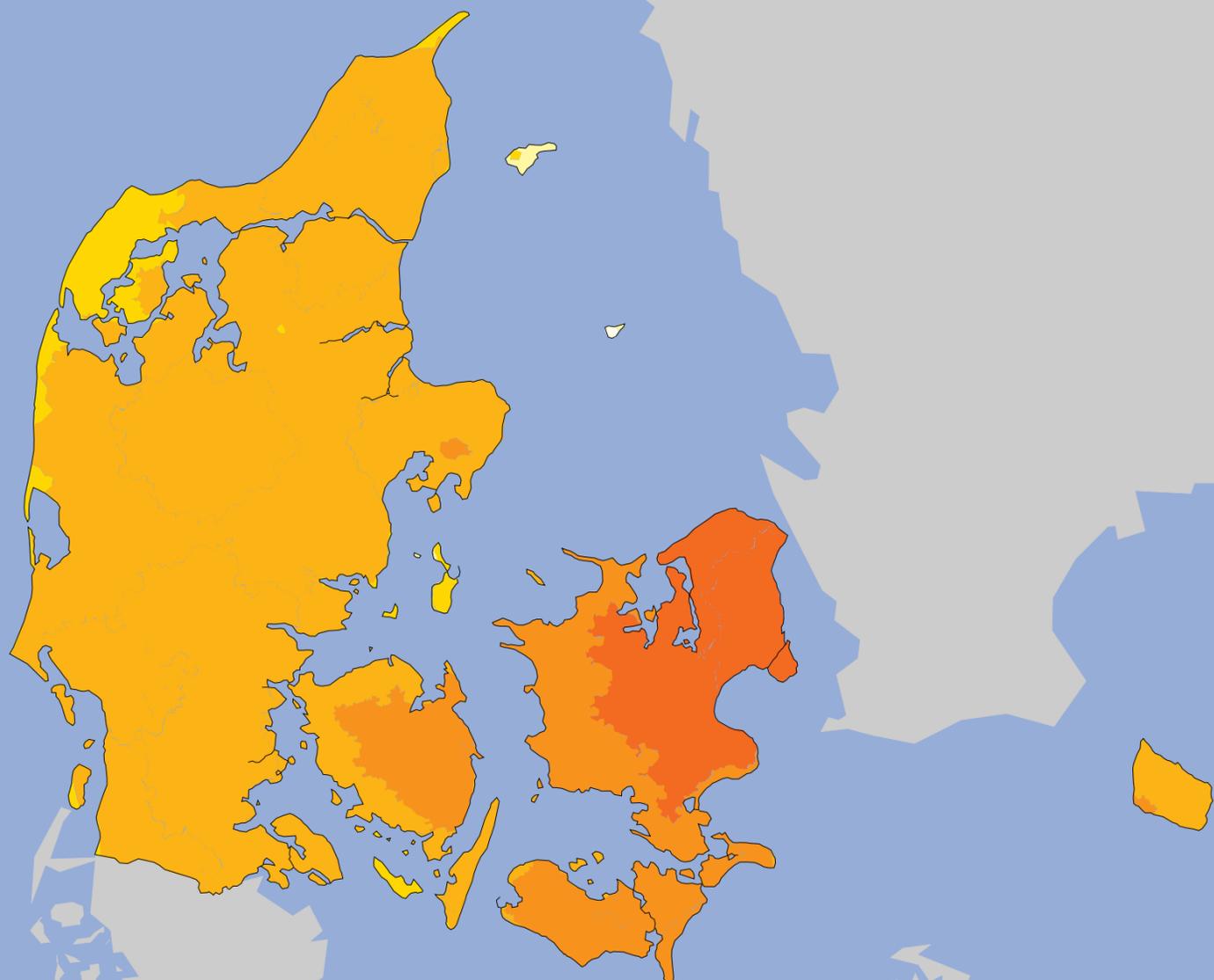
God tilgængelighed i Danmark

Danmark er veludbygget med infrastruktur til transport og kommunikation mellem byerne. Naturgas-, el- og telefonnet er

REJSETID TIL LANDSDELS- CENTERSERVICE



TREND
mod
2015



Kilde: Institut for Planlægning, DTU 1995

Tendenser i tilgængeligheden

Veludbygget dansk
infrastruktur

landsdækkende og driftsikre. Det er let at komme fra sted til sted.

Vejnettet er veludbygget og har en kapacitet, der dækker behovet i de allerfleste situationer. Når motorvejene til Esbjerg, Herning, Hirtshals og Frederikshavn er bygget, har størstedelen af landets befolkning 20 minutters bilkørsel til en motorvej. Der er endvidere i 1996 vedtaget en projekteringslov for forbedring af ruterne Odense-Svendborg, Holstebro-Herning-Vejle samt Holbæk-Vig. Bilen er det hurtigste transportmiddel på landjorden, og toget kan i dag kun i specielle situationer konkurrere tidsmæssigt med bilen. På et i forvejen velfungerende vejnet er det kun små tidsmæssige gevinster, der opnås ved at bygge nye motorveje.

Også rejseafstanden til service er gennemgående ringe. Det serviceudbud, der findes i byer med ca. 100.000 indbyggere, kan nås på under en time fra det meste af landet. Denne korte tidsafstand til overordnede serviceudbud forudsætter dog som regel bil.

Kun hvad angår adgangen til den service, som alene leveres i storbyer som Hamburg, København og Göteborg, er der markante geografiske forskelle i landet, idet en rejse til sådanne byer kan klares på under en time på Sjælland, men kræver 3-5 timer for folk i Jylland. Dette vil den faste Storebæltsforbindelse dog reducere.

Jernbanenettets hovedlinier har hyppige afgang. Stationerne kan med bil nås inden for en halv times kørsel fra langt de fleste steder i Danmark, mens kollektiv opkobling til jernbanen har ringere vilkår. Tilgængeligheden til det overordnede jernbanenet forbedres dog ikke væsentligt frem mod år 2005. Biltransport vil fortsat være hurtigere end tog, selv om den faste forbindelse over Storebælt vil give betydelige tidsgevinster

for jernbanen. Muligheden for øgede markedsandele til togtrafikken forudsætter f.eks at hastigheden øges og "flaskehalse" undgås. Allerede i dag er der store kapacitetsproblemer på banetrafikken ind og ud af hovedstadsregionen, og en øget jernbanetrafik vil kunne give "propper" mellem København og Ringsted og over Fyn. I Sønderjylland er jernbanenettet under udbygning med henblik på at kunne klare den forventede trafikstigning og omlodning af togtrafikken ved Storebæltsbroens åbning.

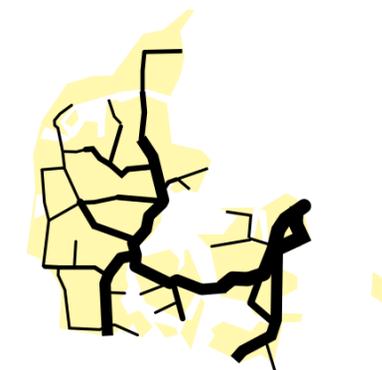
Tempoet på det danske jernbanenet er langsomt sammenlignet med udlandet. På den hurtigste forbindelse er gennemsnitsfarten 112 km/t, hvilket kun er 15 km mere end for 60 år siden. Trafikministeriets Baneplanudvalg fremlagde i december 1995 en statusrapport om udbygning af det danske hovedbanenet med henblik på at styrke jernbanetraffikkens stærke sider, og der undersøges en dansk højhastighedsstrategi.

Såvel mellem byerne som på landet kan den kollektive trafik i dag ikke konkurrere med bilen. Specielt i landdistrikterne spiller bilen en afgørende rolle i den daglige transport. Regeringen har nedsat et udvalg, der i april 1997 forventes at komme med forslag til at gøre transporten på landet og til de små øer mere optimal, fleksibel og miljørigtig samt gøre den kollektive trafik mere individuelt orienteret.

Landets størrelse taget i betragtning er der et stort antal lufthavne. Med fly bruges 2-3 timer på en rejse til København fra det meste af Jylland. Også denne tid vil kunne reduceres gennem nem adgang til tog, som det bliver tilfældet med jernbanen til Københavns lufthavn i Kastrup. Indenrigsflyvningen får desuden øget konkurrence med den nye Storebæltsforbindelse. I fremtiden vil det være hurtigere at køre i bil end

Trend 2015

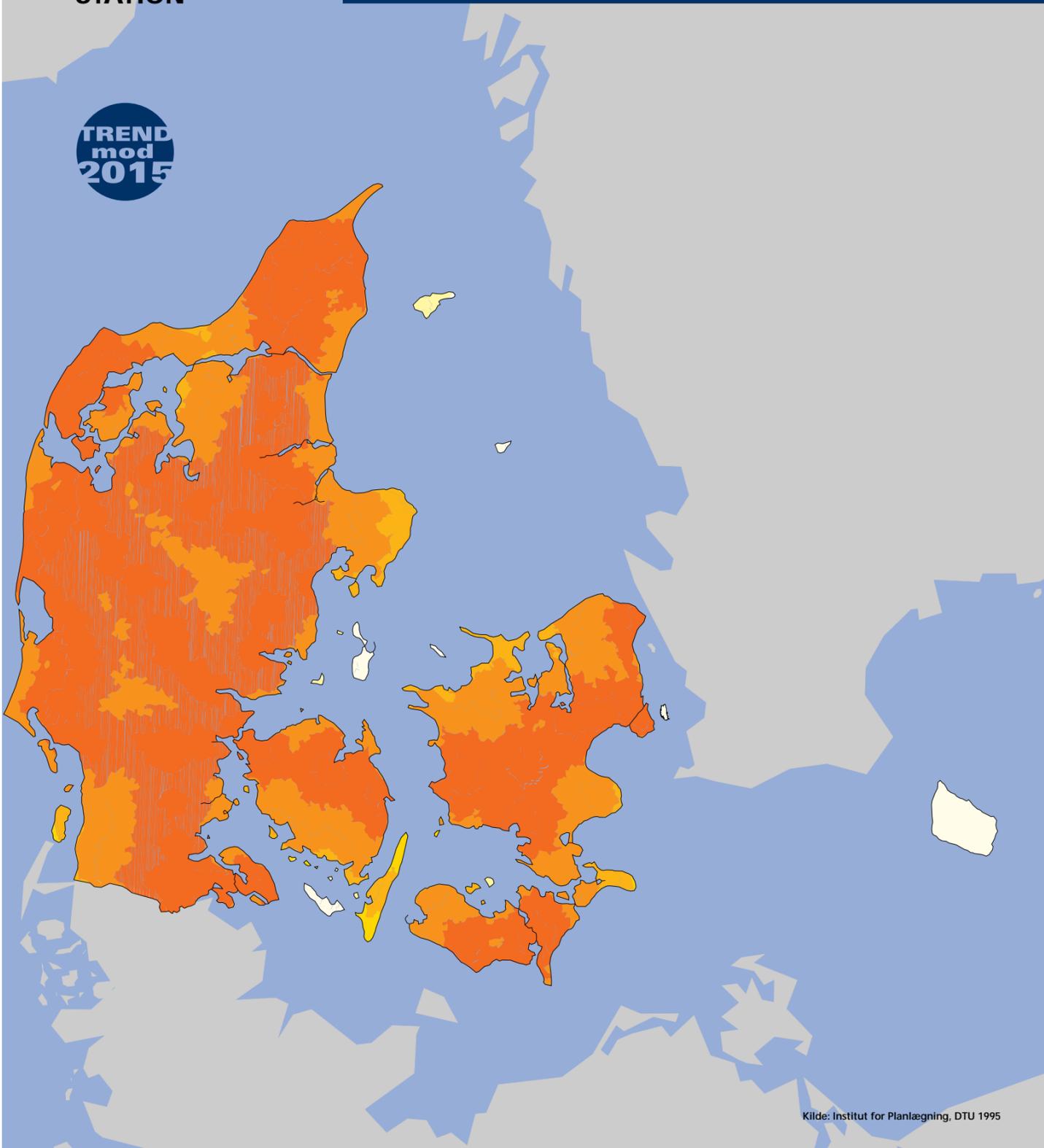
Trafikstrømme, vej og bane



KØRETID TIL OVERORDNET JERNBANE- STATION



TREND
mod
2015



Kilde: Institut for Planlægning, DTU 1995

Tendenser i tilgængeligheden

Veludbygget dansk
infrastruktur

at flyve til København fra hele Fyn og en bid af Jylland, hvilket kan påvirke antallet af indenrigsflyvninger.

Udenrigsflytrafikken forventes også fremover langt overvejende at udgå fra Københavns lufthavn, som er Europas 10. største målt i antal passagerer. Samtidig går udviklingen i retning af flere internationale ruter fra lufthavne i Jylland.

Mens lastbiltransport dominerer den indenlandske godstransport, er søtransport den dominerende transportform i udenrigshandelen. Søtransportens omfang er generelt faldet de sidste par år, men der har været stadig vækst i søcontainertrafikken til og fra Danmark.

De danske havne er generelt veludbyggede, og adgangsforhold fra sø- og landsiden fungerer tilfredsstillende. Coastertrafikken vurderes fortsat at have muligheder for fornyet fremgang, bl.a. i forbindelse med samhandel med landene omkring Østersøen. Skibstransporten er alt andet lige en mere miljøvenlig transportform især for gods og kan fremmes med en styrkelse af kombitrafik mellem forskellige transportformer. Med hensyn til persontransport vil der fremover eksistere mindst én rute over Kattegat, når Storebæltsforbindelsen tages i brug.

Specielt mange af de nuværende hurtigfærger er særlig belastende for miljøet. Der foregår derfor overvejelser om, hvordan de hurtigtgående færgers problemer af miljø- og naturmæssig karakter kan løses. Et af regeringen nedsat bredt sammensat udvalg har vurderet hurtigfærgernes påvirkning af det ydre miljø. Udvalget har stillet forslag om, at der skabes lovgrundlag for at regulere sejlads med hurtigfærger gennem en forhåndsgodkendelse, der indbefatter en miljøkonsekvensvurdering, hvis sejladsen skal

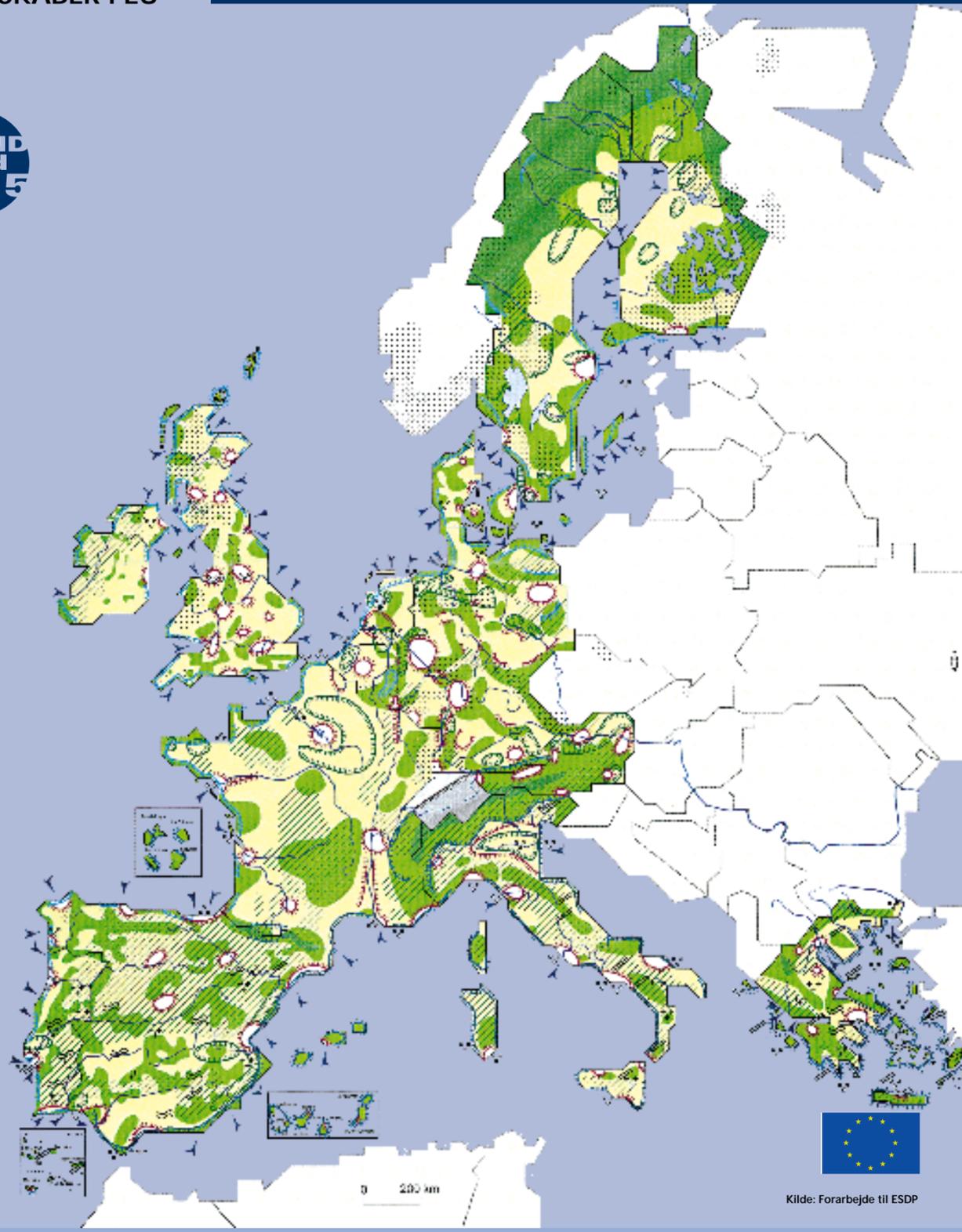
foregå i særligt følsomme områder. Udvalget foreslår endvidere en overgangsordning for eksisterende hurtigfærger.

God adgang til informations- teknologi og viden

Danmark er velforsynet med højere uddannelsesinstitutioner, som generelt dækker behovet for videregående uddannelse. Det almene uddannelsesniveau er forholdsvis højt i en europæisk sammenhæng. Det må dog konstateres, at ca. 37 pct. af befolkningen (i alderen 30-59 år) savner formaleret uddannelse efter folkeskolen, men at denne andel er aftagende.

De danske telekommunikationsnet er veludbyggede og pålidelige. Der findes landsdækkende mobiltelefonnet. Adgangen til telefon og telefax dækker behovene. Med gennemførelsen af teleliberaliseringen og regeringens informationsteknologiske handlingsplan i 1996 forventes anvendelsen af informationsteknologiske netværk i såvel den offentlige forvaltning som i det private erhvervsliv at blive væsentligt styrket. I handlingsplanen indgår samtidig en aftale med kommunerne om en ambitiøs indsats i folkeskolen.

Informationsteknologien gør det muligt at etablere fjernundervisning og "elektroniske hjemmekontorer" ("tele-commuting"), som kan hindre vidensflugt og udvandring af arbejds- og uddannelsessøgende unge fra mindre lokalsamfund og øer. Hvorvidt informationsteknologien kan nedbringe transportarbejdets omfang er et forhold, der kræver mere viden.



2.3. TENDENSER I LANDSKABS-UDVIKLINGEN

VARIERET LANDSKAB I EU

Mennesket og naturen indgår i et samspil og påvirker hinanden på godt og ondt. Det stigende befolkningstal, udviklingen i EU's fælles landbrugspolitik og den internationale, økonomiske udvikling har betydning.

Byernes spredning, tekniske anlæg og den store stigning i mængden af infrastruktur-net er også samfundsfaktorer, der har konsekvenser for landskabet overalt i EU. P.g.a. forskelle i klima, naturforhold, historie, produktionsstrukturer og kultur er det europæiske landskab meget varieret.

En stor del af den europæiske befolkning bor ved kysten. De europæiske kystområder har stor landskabsmæssig og rekreativ værdi og er en fælles arv af vital betydning. Næsten overalt langs den varierede kystlinie indebærer den kraftige vækst i antallet af turister øget økonomisk indtjening, men også en nedslidning af kystområderne og en kvalitetsforringelse i turistmålene.

Især ved Middelhavet har det allerede givet alvorlige problemer for havmiljøet og kyststrækningerne med den store internationale strandturisme. Også naturområder presses af fritidsaktiviteter og turistcentre.

I hele EU opleves alvorlige forringelser i miljøtilstanden. Jorderosion, grundvandsforurening, iltsvind i havet, luftforurening og tab af levesteder for planter og dyr hører til de alvorligste problemer. Der er mange følsomme vådområder specielt i lukkede farvande, i marskområder, og hvor forurenede floder løber ud i havet. Ligesom i resten af EU kendes grundvandsforurening,

iltsvind og sur nedbør i Danmark, selv om det er på et forholdsvis moderat niveau sammenlignet med specielt de sydlige dele af EU samt Storbritannien.

Landbruget under forandring

Landbruget er et vigtigt produktionserhverv overalt i EU og anvender ca. 44% af EU's areal, heri medregnet enge, vedvarende græsarealer og permanent beplantning.

Landbruget i EU oplever på én gang intensivering og ekstensivering i arealudnyttelsen, samtidig med at antallet af bedrifter falder. Braklægning og ekstensivering af især mindre ydedygtige områder sker samtidig med intensiv udnyttelse af frugtbare landbrugsarealer.

I intensivt dyrkede områder i flere europæiske lande bidrager landbruget til forurening af jord, overfladevand, grundvand og kystnære havområder.

Reformen af EU's landbrugspolitik og ændringer af ordninger vedrørende natur og miljø giver en vis aflastning af miljøpreset. Dels medfører reformen braklægning. Dels gives der tilskud til miljøvenlig jordbrugsproduktion og skovtilplantning efter ledsageforanstaltninger. Og dels stimulerer arealtilskud efter hektarstøtteordningen i mindre grad til intensiv drift end den tidligere ordning med pris- og produktionsstøtte.

De ændringer i dyrkningslandskabet, som reformen af EU's landbrugspolitik indebærer, vil formentlig variere inden for forskellige landskabstyper og afhænger bl.a. af de eksisterende driftsformer og alternative udnyttelsesmuligheder.

Danmark har sammen med Tyskland og Holland iværksat projektet "A Strategy for Co-regional planning in Europe", der skal fremme gensidig udveksling af information

NATURARV I DANMARK OG OMEGN

— Områder med pres fra turisme
● Følsomme vådområder
■ Kystnærhedszone
■ Større nationale naturområder på land

TREND
mod
2015

og erfaring om de forskellige udviklingstræk i lokale landbrugsområder med marginaljorder og analysere forskellige planlægningssystemers betydning for udviklingen i det åbne land.

Naturarven skal beskyttes

Hverken Europa eller Danmark har meget oprindelig "vild natur" tilbage. Tab af levesteder for plante- og dyreliv er i flere EU-lande nu så omfattende, at det ikke er nok at sikre eksisterende naturområder for at bevare den biologiske mangfoldighed. Der er nu tillige behov for at genskabe tidligere levesteder. Både i europæisk sammenhæng og i Danmark lægges der i stigende grad vægt på at sikre den samlede landskabelige, biologiske og kulturhistoriske diversitet i landskabet.

Især i Nordeuropa er landene gået i gang med naturgenopretning, som har til formål at sikre flora og fauna samt rekreative kvaliteter i landskabet.

I dag er 12% af EU's areal beskyttet af enten nationale eller internationale naturkonventioner og programmer. Direktiverne om henholdsvis fuglebeskyttelse og særlige bevaringsområder for naturtyper og levesteder for planter og dyr (Habitatdirektivet) har stor betydning for naturbeskyttelsen. Direktivet omfatter også bestemmelser om det såkaldte NATURA 2000, der er et sammenhængende, europæisk system af beskyttelsesområder.

De beskyttede naturområder i EU er fra 1988 til 1993 steget med 15%.

Kulturarven i søgelyset

Der er store forskelle mellem de enkelte EU-lande m.h.t. kulturarvens form og udtryk p.g.a. historiske og naturbestemte forskelle. Kulturpolitik praktiseres derfor primært nationalt. EU's rolle er at fremme samarbejdet

for at bevare og beskytte den kulturarv, der er af speciel europæisk betydning. Den europæiske arv hvad angår betydelige arkitektoniske og arkæologiske områder mangler stadig at blive registreret.

Den historiske kulturarv i form af bygninger og bymiljøer har fået stigende opmærksomhed de seneste årtier. Dels er borgernes interesse for historien steget i takt med internationaliseringen. Dels finder mange virksomheder indenfor serviceerhvervene det attraktivt at lokalisere sig i omgivelser med historiske og kulturelle værdier. Dermed er en velbevaret bygningskulturarv blevet et aktiv i konkurrencen mellem byer om erhverv og turister.

DET DANSKE LANDSKAB FORANDRES

Den danske natur- og kulturarv er forsøgt beskyttet ved hjælp af en lang række instrumenter i lovgivningen vedrørende planlægning og naturbeskyttelse med videre. I den fysiske planlægning indgår hensynet til landets miljø og natur, f.eks. beskyttelse af særlige naturområder, skovtilplantning samt særlige krav til planlægning for bebyggelse i kystnærhedszonen.

Landskabet danner ramme om natur- og kulturarven og kan læses som en billedbog, der vidner om menneskets samspil med naturen gennem årtusinder. Landskabets struktur og fremtrædelsesform er en kombination af de naturgivne forudsætninger og anvendelsen af areal- og naturressourcerne først og fremmest til jordbrug.

Variation mellem øst og vest i Danmark

Danmark er ét af verdens mest opdyrkede EU-lande. Ca. 65% af jorden er i landbrugsmæssig drift, det meste under plov. Hertil kommer ca. 12% skov, ca. 9% er byer, trafikantlæg, sommerhusområder og spredt

Et muligt scenarie for arealanvendelsen 2025

	1995 i %	2025 i %
Dyrkede marker, gartneri og frugtplantager	58	48
Vedvarende græs, herunder eng, marsk, strandeng o.l.	5	11
Skove, plantager mv.	12	15
Hede, klit, mose	5	5
Søer, vandløb	2	2
Hegn, grøfter, markveje	3	3
Byer, infrastruktur mv.	15	16

Noter

1. Skovareal er inkl. ubevoksede arealer i statsskovene (i 1995 ca. 80.000 ha).
2. Den her beskrevne udvikling forudsætter
 - at hektarstøtteordningen bliver ændret eller udfases,
 - at skovrejsningen sker med 5.000 ha årligt fra år 2000,
 - at naturgenopretningen fortsat lægger beslag, på 1.000-2.000 ha/år,
 - at arealforbruget til byformål og infrastruktur fortsætter i hidtidigt omfang,
 - at arealforbruget til landbrugsbygninger falder med strukturudviklingen.
3. Arealrevisningen er baseret og bearbejdet på baggrund af oplysninger fra
 - Kortlægning af virkningerne ved anvendelse af energi afgrøder, Interministeriel arbejdsgruppe fra Energi-, Landbrugsministeriet og Miljøministeriet 1994,
 - Biomasse til energiformål - et strategisk oplæg, Teknologinævnet 1994.

Kilde: Natur- og Miljøpolitisk Redegørelse, 1995.

bebyggelse. Den resterende tiendedel er naturområder som heder, klitter, moser og søer.

Planlovgivningens inddeling af Danmark i tre zoner (byzone, landzone og sommerhusområde) har hidtil sikret en klar adskillelse mellem by og et åbent land fri for spredt bebyggelse til andet end jordbrugsformål.

På trods af landets begrænsede størrelse er der store variationer i landskabet. I Østjylland og på øerne dominerer stærkt varierede bakke-, sø- og fjordlandskaber udformet i frugtbart moræneler. De større byer er ofte grundlagt i middelalderen som søkøbstæder beliggende i bunden af dybe fjorde. Landsbyerne ligger tæt, og landskabet er i nogle områder præget af herregårdsbrug og småbrug. Korndyrkning er et væsentligt indslag, afbrudt af små og store løvskove.

I Vestjylland er landskabet derimod præget af sandede hedesletter med brede ådale med enge og kær, adskilt af store, svagt kuperede bakkeøer med magert morænesand. Der er få større byer, og de er ofte kun 100 år gamle. Der er mange fritliggende gårde, og kvægavlen i tilknytning til ådalene er vigtig for landbruget. Nåletræsplantager og læhegn udgør karakteristiske indslag i landskabet.

Danmark har en meget lang kystlinje på ca. 7.300 km, og de danske kyster er enestående i europæisk sammenhæng med mange forskellige kysttyper. Marsken i Sydvestjylland, de lange sandstrande i Vestjylland og i det nordlige Sjælland og småøområderne i det Sydfynske øhav er nogle karakteristiske kysttyper. Smålandsfarvandet og Limfjorden, kalkklinterne i Nordjylland, på Sjælland og Møn, de talrige fjorde og sunde i Østdanmark og den nordbornholmske klippekyst er andre kysttyper.

Tyske ligheder - skandinaviske forskelle

Schleswig og Holstein hænger landskabsmæssigt sammen med Jylland med Vadehav og marskflader i vest, fortrinsvis sandede bakkeøer og hedesletter i midten og et lerbjerg-, fjord- og købstadslandskab ved Østersøen, som fortsætter ind i Mecklenburg og Pommern. Kystarealerne er, med Mecklenburg som en delvis undtagelse, allerede i dag intensivt udnyttet til sommerferieturisme. De fælles landskabstyper på begge sider af den dansk-tyske grænse giver mulighed for at koordinere grænseoverskridende landskabshensyn.

De nære svenske landskaber omfatter sletterne i Skåne og Sydhaland, hvis intensive landbrug, befolkningstæthed, byggekultur, erhvervshistorie og kystudnyttelse på mange måder ligner det østdanske område. Hertil kommer store skovområder på grænsen til Småland og på de skånske åse samt skærgårds- og klippelandskaberne i Nordhaland og omkring Göteborg. Især skovene og skærgården rummer mange rekreative muligheder for det tætbefolkede hovedstadsområde.

Norge er med sine fjelde, elve og fjorde og store åbne arealer en kontrast til Danmark. Den varierede skærgårdskyst fra Lindesnes til Østfold og videre ind i det svenske Bohuslän er et attraktivt turistområde. Inde i landet er befolkningstætheden lavere med skove, fjelde og især i dalene med en rig kulturarv i form af bebyggelse, smålandbrug og kulturlandskaber, som afviger stærkt fra Danmark.

CENTRALE UDVIKLINGSTRÆK PÅVIRKER LANDSKABET

Der sker hele tiden forandringer i det danske landskab, der bl.a. er præget af byudvikling, sommerhuse og vejanlæg.

Det danske landskab vil de næste 10 år blive påvirket mærkbart bl.a. af vindmølleudbygning, radiomaster, skovrejsning og ændringer i anvendelsen af landbrugsjorden. Fire centrale samfundstendenser, som påvirker landskabets fremtoning, skal her fremhæves: Øget erhvervmæssig aktivitet, behov for tekniske anlæg og infrastruktur, turisme og friluftsliv i vækst samt øget bevidsthed om natur- og kulturbeskyttelse.

Erhvervmæssig aktivitet øget

Behovet for øget produktion, herunder ændring af dyrkningsmetoder i landbrugs erhvervet og inddragelse af arealer, er ændret i takt med væksten i Danmarks befolkningstal samt en øget landbrugseksport. Denne udvikling har påvirket landskabets fremtoning. Intensivering af landbrugsproduktionen har betydet en forøget miljøbelastning med f.eks. afvanding af søer, opdyrkning af store hede-, eng- og overdrevsarealer, nedlæggelse af hegn samt øget forbrug af gødning og sprøjtemidler. Disse ændringer har tilsammen og især efter 2. Verdenskrig påvirket grundvand og vandmiljø, biodiversitet samt dyre- og planteliv.

Regeringen har taget initiativ til en lang række love og handlingsplaner med betydning for landbruget, der skal sikre landbrugsproduktionen og samtidig forbedre miljøet og naturens tilstand, f.eks. Pesticid-handlingsplanen fra 1986, Vandmiljøplanen fra 1987 og Handlingsplanen for et bæredygtigt landbrug fra 1991. Økologisk landbrug indgår også som en del af regeringens strategi, der bl.a. skal sikre rent grundvand.

Landbrugsbedrifterne bliver større arealmæssigt, og mange marker er sammenlagt. Der sker en specialisering og en koncentration af produktionen på færre og større bedrifter. Strukturudviklingen har medført en halvering af antallet af bedrifter de sidste

25 år til 70.000 i dag. Antallet af landbrugsbedrifter og arealanvendelsen til landbrug forventes fortsat at falde.

Ændringerne i landbrugserhvervet, specielt ekstensiveringstendenser i jordbrugsarealets anvendelse har markante konsekvenser for landskabet. Det er især arealer i ådale, langs vandløb og omkring søer, der udgår af intensiv drift.

I de seneste år plantes der f.eks. læhegn, braklægges og omlægges til vedvarende græs i et omfang, der klart overgår modsat rettede intensiveringstendenser.

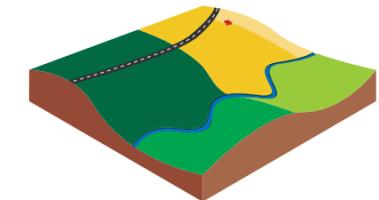
Den braklægningsprocent, der er indeholdt i EU's hektarstøtteordning, udgør for høståret 1996 10%. For høståret 1997 er procenten 5. Der forventes i de kommende år en øget anvendelse af støttemulighederne til miljøvenlige jordbrugsforanstaltninger. Dette kan betyde, at der i de af amterne udpegede særlige følsomme landbrugsområder sker en forøgelse af arealer, der gøres til genstand for mere ekstensive driftsformer, dvs. som vedvarende græs eller arealer, der i medfør af 20-årige aftaler vedvarende udtages af produktionen.

Omlægning til økologisk landbrug kan i nogen grad bidrage til et mere varieret landskabsbillede. Det er målet, at udbudet af økologiske produkter skal kunne tilfredsstille forbrugerens efterspørgsel. Det økologiske jordbrugsråd vurderer på grundlag af detailhandlens forventninger, at omkring 7% af landbrugsarealet vil være omlagt til økologisk drift i år 2000.

Gennem de seneste år er der sket ændringer i natur- og miljølovgivningen, der kan få yderligere betydning for landskabet.

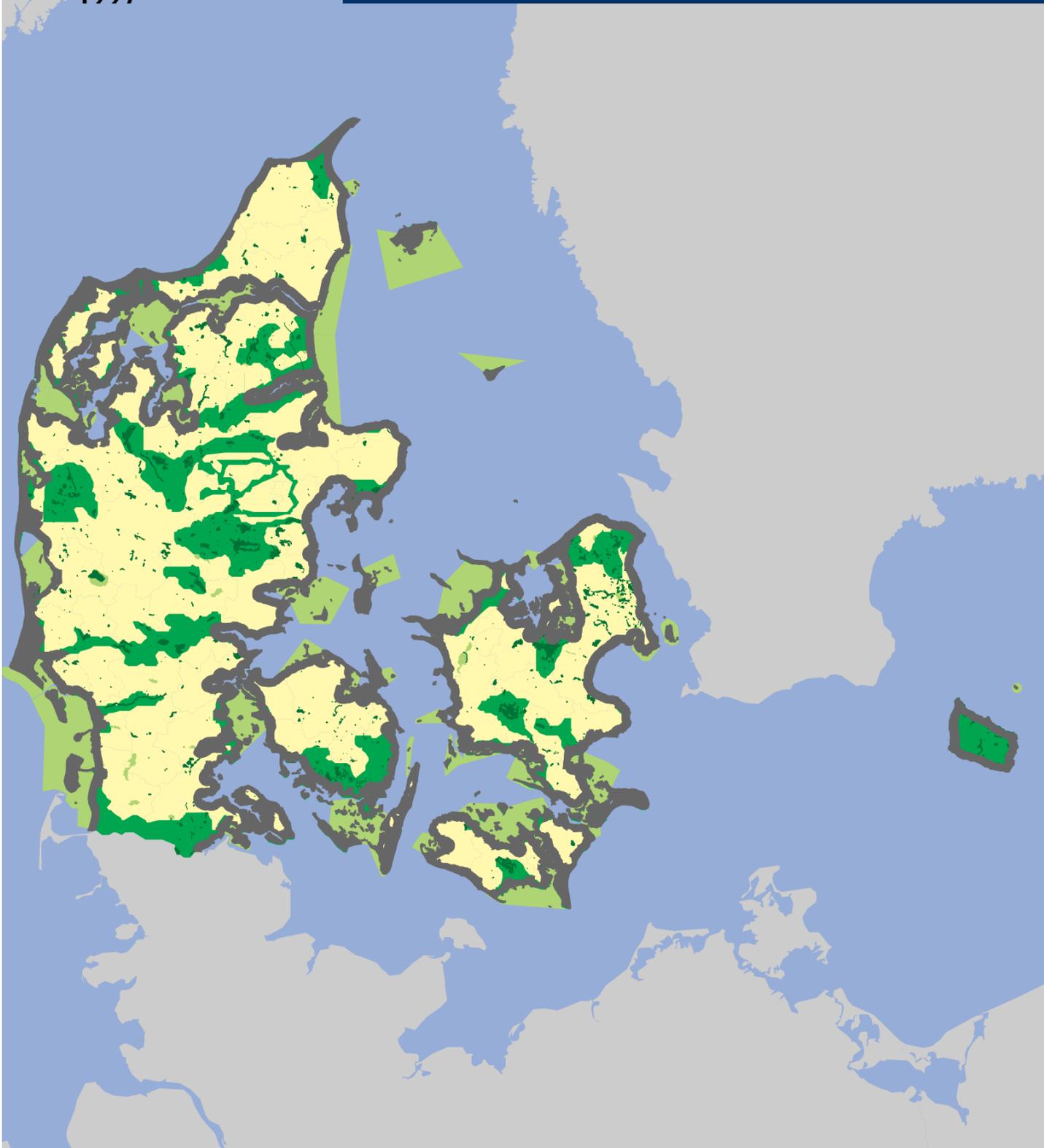
Også skovrejsning vil påvirke omgivelserne fremover. Det er regeringens langsigtede

Øget erhvervmæssig aktivitet



VIGTIGE NATUROMRÅDER 1997

- Fredede områder
- Større nationale naturområder
- Ramsar og EF-fuglebeskyttelsesområder
- Kystnærhedszone



Tendenser i landskabsudviklingen

Centrale udviklingstræk
påvirker landskabet

mål, at det danske skovareal på 12% indenfor de næste 80-100 år bliver fordoblet. Hensigten er dels at tilgodese biologiske interesser og grundvandsbeskyttelse, dels at skabe nye rekreative områder, især nær de større byer. Der er vedtaget en naturskogsstrategi i 1992, der over en årrække vil resultere i, at store arealer af skov udlægges som urørt skov eller naturskov med varierende, naturvenlige driftsformer. Udpegning af naturskvsarealer på statens arealer har allerede nu betydet, at strategiens samlede målsætning for år 2000 er næsten nået. Der forsøges på også at udlægge betydelige private skovarealer på tilsvarende måde. Tendensen er derfor, at der bliver mere naturvenlig skov i Danmark. En ny skovlov vedtaget i maj 1996 skal bl.a. medvirke til, at målsætningen om en fordobling af skovarealet nås.

Behov for tekniske anlæg og infrastruktur vokser

Bebyggelse og vejanlæg har især siden 1950'erne lagt beslag på stadigt mere areal. Tekniske anlæg som vindmøller, der i fremtiden bliver op til 60 m høje eller mere, vil som følge af en øget satsning på vedvarende energi sætte sit præg på landskabet. Samtidig vil teleliniernes liberalisering medføre ønsker om et stort antal radiomaster. Dette har ført til, at Forskningsministeren samt Miljø- og energiministeren i september 1996 fremlagde en grøn mobil- og radiokommunikationspolitik, der giver amter og kommuner mulighed for at påbyde fælles udnyttelse af antenner.

Der forventes kun en lille stigning på 200.000 mennesker i den danske befolkning frem mod år 2015. Arealforbruget til byvækst vil derfor primært være betinget af arealforbruget pr. indbygger.

Der ses en tendens til, at planprincippet om at byudvikling bør ske i tilknytning til

eksisterende bebyggelse er truet. I stigende omfang spores en tendens til udlæg af by- og erhvervsfunktioner i tilknytning til overordnede vejanlæg, som bevidst er planlagt til at gå uden om byerne. Disse udlæg beslaglægger arealer på bekostning af landbruget og forringer muligheden for at genanvende gamle industriarealer. Samlet skaber mange af disse udlæg et større transportarbejde.

Turisme og friluftsliv i vækst

Øget friluftsliv og turisme har medvirket til en øget naturforståelse og miljøbevidsthed og sætter sit præg på naturen. Visse steder presser turismen og friluftslivet dog naturen med nedslidning til følge. Fritidslandskabet er i fortsat udvikling, hvilket øger behovet for en planlægning af de bynære landskaber, så de rekreative og landbrugsmæssige interesser kan leve side om side.

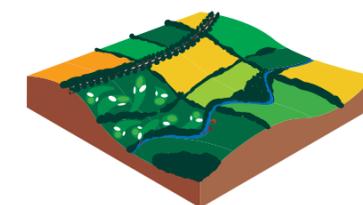
Danmark er et populært ferieland med et stigende antal turister. Den årlige vækst på 10% er især knyttet til sommerhuse, camping og lystbådehavne. Der er meget stor søgning til særligt populære områder. Især en række turistbyer og områder langs den jyske vestkyst er præget af turistudviklingen, der giver Danmark en væsentlig økonomisk indtægt, men i varierende grad har formindsket områdernes attraktionsværdi p.g.a. det store pres.

Landskabskvaliteten samt tilgængeligheden til og i værdifulde landskaber er vigtige elementer i turismen og friluftslivet langs kysten og i det åbne land. Det øgede pres på kystområderne førte i 1994 til, at der blev indsat bestemmelser i planloven, der skal sikre, at de åbne danske kyststrækningers natur- og landskabsværdier sikres fremover. Endvidere skal der gennemføres en sammenhængende turismeplanlægning i kystområderne, og offentlighedens adgang til kysterne skal sikres.

Flere tekniske anlæg



Mere friluftsliv



Samtidig blev der indsat bestemmelser i Naturbeskyttelsesloven, der medførte, at de eksisterende klit- og strandbeskyttelseslinier blev udvidet fra 100 til 300 meter. En Strandbeskyttelseskommission gennemgår i disse år de berørte kyststrækninger med henblik på at fastlægge beskyttelsesliniers endelige forløb.

Der er således sket en skærpelse af indsatsen for at sikre landets kystområder til fordel for både natur og brugere, samtidig med at anlæg, der kræver kystnærhed, fortsat kan finde sted. Som hovedregel skal arealudlæg ske bag eksisterende bebyggelse. Naturen skal både kunne benyttes og beskyttes.

Mere blåt og grønt

Danmark bliver på mange områder mere blåt og grønt i disse år. Bevidstheden om og interessen for miljø- og naturbeskyttelse er øget. Den fysiske planlægning anvendes i stigende grad til at udpege områder til naturbeskyttelse, bevaring og særlige beskyttelsesområder, så natur og biodiversitet sikres bedst muligt. Lokalt eller hele områder, der kræver særlig beskyttelse, kan sikres ved fredning. Ca. 4% af Danmarks samlede areal er i dag fredet.

Danmarks større nationale naturområder blev i 1984 kortlagt for at vise, hvor der findes større, sammenhængende landskaber, hvis landskabelige, geologiske, biologiske, kulturhistoriske og rekreative værdi hver for sig eller i sammenhæng kan siges at være af betydning for hele landet og måske endog internationalt. Kortlægningen skal ikke tages som udtryk for, at der er udpeget nationalparker i Danmark.

Den danske regering fremlagde i 1995 en strategi for den biologiske mangfoldighed i Danmark, som peger på forskellige indsatsområder og konkrete aktiviteter for at sikre biodiversiteten i endnu højere grad fremover. Samfundsudviklingen har generelt

påvirket biodiversiteten i negativ retning med tilbagegang og udslettelse af en lang række plante- og dyrearter, men der er tegn på, at udviklingen er vendt.

Gennem de sidste fem år er der gennemført et stort antal naturgenopretningsprojekter i form af reetablering af søer og moser, strandeng og fersk eng, hede og overdrev, restaurering af vandløb samt gravning af et stort antal vandhuller til gavn for frøer, tudser og salamandre. Mange af projekterne er samtidig kulturgenopretningsprojekter. Den aktive naturforvaltningsindsats i Danmark bidrager udover at forbedre forholdene for dyr og planter tillige med en større landskabelig variation. Der etableres allerede nu flere småbiotoper, end der fjernes.

For sikre plante- og dyreliv er der behov for etablering af et net af økologiske korridorer eller spredningskorridorer. Korridorerne skal modvirke, at byområder, større trafik anlæg og det opdyrkede landsbrugsland virker som barrierer mellem de enkelte naturområder. Faunapassager er opprioriteret i tilknytning til vej anlæg.

Nogle naturtyper og arter er så truede, at der udpeges arealer til særlige beskyttelsesområder. Danmark har afsluttet arbejdet med den endelige afgrænsning af Ramsar-områder og EF-fuglebeskyttelsesområder, hvor kombinationen af lavvandede områder, fjorde og Danmarks geografiske placering på de vigtigste trækruter giver os international betydning for fuglebeskyttelsen. Udpegningen af EF-habitatområder er i gang. Etablering af et netværk af europæiske beskyttelsesområder (NATURA 2000) er et positivt eksempel på grænseoverskridende hensyn til naturen.

Både de særlige beskyttelsesområder samt udpegning af økologiske korridorer forventes optaget i amternes regionplaner fra

1997. Lavbundsarealer og større uforstyrrede landskaber er andre eksempler på arealer, hvor regionplanerne forventes at indeholde særlige retningslinier om byggeri og anlæg af hensyn til naturtilstanden.

Vandmiljøet er belastet i Danmark. Miljøtilstanden i havområder og de kystnære områder, vandløb og søer er ikke forbedret væsentligt trods en række initiativer. Regeringen fremlagde i 1994 et tipunktsprogram til beskyttelse af grundvand og drikkevand, hvor der sættes fokus på en forbedring af vandkvaliteten. I forbindelse hermed vil grundvandet blive beskyttet ved hjælp af en målrettet indsats, hvilket sker på baggrund af udpegningen af områder med særlige drikkevandsinteresser i amternes regionplanlægning fremover.

Bevaring af kulturhistorien slæet fast

Vi har en lang tradition for fredning og bevarelse af bygninger. Der er knap 30.000 fredede fortidsminder i Danmark, hvis bevaringstilstand stadig er relativ god. Der spores dog problemer for bevaringstilstanden for en række fortidsminder og den bevaringsværdige bygningsmasse i landdistrikterne.

Danmark har endvidere godt 9.000 arkitektonisk og kulturhistorisk værdifulde bygninger, som er sikrede ved fredning. De senere års fredningsindsats har været rettet imod bestemte kategorier af bygninger, herunder bygninger fra nyere tid.

Den faste kulturarv, defineret som byer, bygninger og fortidsminder, har det rimelig godt, både når det gælder beskyttelse og bevaringstilstand. De ca. 2.000 middelalderkirker er velholdte og velbevarede og fremstår som markante bygningsanlæg i landskabet.

Igennem 1980'erne har bevaringstanken vundet fodfæste, og der noteres en stigen-

de interesse for rehabilitering af både ældre og nyere bygninger, gader og pladser i både større og mindre byer. Landet har som helhed omkring 300.000 bygninger, som er bevaringsværdige. Der er stor interesse for at kortlægge bevaringsinteresserne, hvilket gennemføres kommunevis ved hjælp af SAVE-systemet (efter den engelske forkortelse Survey of Architectural Values in the Environment).

Den del af vores kulturarv, der er knyttet til selve kulturlandskabet, har vi været mindre gode til at tage vare på. Kulturhistorien i landskabet skal derfor have høj prioritet i den kommende regionplanlægning. Danmark valgte i forbindelse med Europarådets udnævnelse af 1995 til europæisk naturbeskyttelsesår kulturlandskabet som nationalt tema, og der er derfor på mange fronter sat øget fokus på beskyttelse af kulturværdier i landskabet.

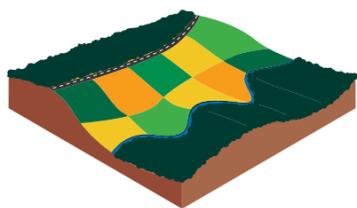
VVM-bekendtgørelsen indeholder bestemmelser om varetagelse af hensynet til kulturmiljøet ved udformning af større projekter, hvilket især er vigtigt i forbindelse med strækingsanlæg og større enkeltanlæg.

Miljø- og energiministeren afgav i november 1995 en redegørelse til Folketinget om kulturmiljøet. Redegørelsen indeholder en status for arbejdet på kulturmiljøområdet (bygningbevaring, fortidsmindebeskyttelse og beskyttelse af kulturlandskabet), og regeringen lægger op til debat om retningslinierne for en styrket indsats på kulturmiljøområdet i de kommende år.

Landskabet under forandring, men hvordan?

Skovarealet skal øges, og arealet under plov forventes at falde, bl.a. som følge af ændringer i EU's nuværende landbrugs politik og globale handelsaftaler. Nogle arealer vil overgå til mindre intensiv udnyt-

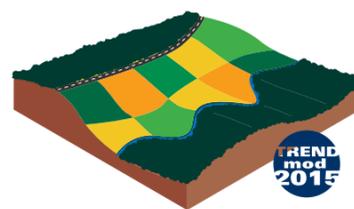
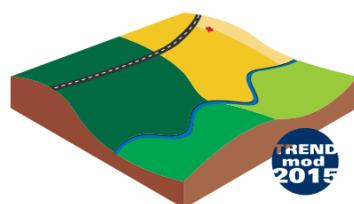
Mere grønt i landskabet



telse, f.eks. som græsningsareal, eller blive tilplantet med skov. Arealforbruget til byformål og infrastruktur forventes at fortsætte i hidtidigt omfang, mens tekniske anlæg kan kræve yderligere areal.

Fremtidens landskab vil i høj grad afhænge af, hvilke udviklingstendenser, som slår igennem. Selv mindre tendenser har betydning i den store sammenhæng. Der er i det

Alternative landskaber



foregående nævnt nogle væsentlige udviklingstendenser, som vil sætte sit præg på landskabet: erhvervmæssig aktivitet, infrastruktur, turisme og beskyttelsestrang. Disse udviklingstendenser vil imidlertid ikke forme landskabet på samme måde. Faktisk kan der, som billedeksemplerne viser, komme ret forskellige landskaber ud af det, alt efter hvilken udviklingstendens der dominerer.

LANDSPLANPOLITIK

3. ET GRØNT RUM I DET EUROPÆISKE HUS

FUNDAMENTET: BÆREDYGTIGHED OG BALANCE

En bæredygtig og balanceret udvikling er den overordnede målsætning i det europæiske plansamarbejde for udviklingen af det europæiske territorium. Udgangspunktet er, at de fysiske rammer for fremtidige generationers velbefindende skabes gennem nutidens beslutninger. Det må erindres ved alle beslutninger, som påvirker og forandrer rummet, lige fra den overordnede fysiske og funktionelle hovedstruktur til de nære, daglige omgivelser.

Bæredygtig planpolitik

Danmark og verden står overfor helt overordnede miljøproblemer som beskadigelse af naturgrundlaget og fundamentale klimaforandringer. Den økologiske krise stiller grundlæggende spørgsmål til vores måde at leve på. En bæredygtig udvikling er derfor essentiel for vores fremtid.

Bæredygtighed er ikke et rent miljøbegreb. Det omfatter alle menneskelige aktiviteter. Udviklingen skal på samme tid være økologisk bæredygtig, socialt acceptabel og økonomisk farbar. Selv om der i nogle beslutninger her og nu kan være modsatrettede økonomiske og miljømæssige interesser, og økonomisk vækst fortsat er en afgørende faktor for miljømæssige forbedringer, vil kvalitet i vore omgivelser på langt sigt få større betydning for en økonomisk udvikling.

I dag indgår miljøhensyn som en stadig vigtigere forudsætning for politikformulering i Danmark og mange andre lande. Alligevel

mangler der viden om natur- og miljøspørgsmål. Regeringen fremlagde i 1995 "Natur- og miljøpolitisk redegørelse". Som led i opfølgningen heraf skal begrebet det økologiske råderum i løbet af de kommende år videreudvikles. Skal et økologisk råderum sikres, skal især vi i de industrialiserede lande ændre vores forbrugs- og produktionsmønstre, da udviklingstendenserne i samfundet tyder på et for stort træk på ressourcer og miljø. Denne bevidsthed bør danne udgangspunkt for politiske beslutninger, indtil det økologiske råderum konkretiseres.

Der er derfor behov for øget vidensopbygning, som bl.a. kan afdække konsekvenserne for naturen og miljøet af ændrede arealanvendelser. Skal et økologisk råderum sikres, er det vigtigt, at alle lande tilslutter sig tankerne.

Derfor er der behov for allerede nu at styrke brugen af planredskabet til en afvejet og målrettet rumlig udvikling for derigennem at fremme indsatsen for bæredygtige beslutninger på alle niveauer. Arbejdet med lokale Agenda 21 i flere og flere kommuner ser regeringen som et betydeligt bidrag hertil.

Den danske regering tillægger den europæiske miljøpolitik overordentlig stor betydning for at sikre en bæredygtig udvikling. De relevante dele af den europæiske miljøpolitik og planpolitik bør gensidigt understøtte hinanden.

Regeringen vil arbejde for, at udviklingsperspektivet for Europas indretning lever op til det erklærede mål om bæredygtighed. Vi skal inddrage den langsigtede samfundsmæssige rentabilitet og hensynet til miljøet, når der skal træffes beslutninger af betydning for Danmarks rumlige integration i Europa. Eksempelvis i tilfælde med nye baner er kortsigtede trafikøkonomiske vurderinger ikke altid fyldestgørende for den

politiske beslutningsproces. Der bør indgå langsigtede hensyn om at udnytte styrkepositioner og virke for en regional balance på miljøets præmisser.

Denne landsplanredegørelse indeholder en miljøkonsekvensvurdering ud fra ønsket om, at redegørelsen hviler på et bæredygtigt grundlag. Vurderingen sker på basis af den viden, som vi har til rådighed i dag.

Balanceret udvikling

Målet om økonomisk og social samhørighed mellem EU's medlemmer er slået fast i Maastricht-Traktaten, ligesom hvidbogen "Vækst, konkurrenceevne og beskæftigelse" fra 1993 fremhæver økonomisk udvikling som en afgørende forudsætning for Europas fremtid og stabilitet. Danmark støtter målet om at sikre muligheder for udvikling i alle regioner i Unionen. Det gælder både i forhold til nuværende og kommende medlemsstater. Regeringen prioriterer det højt at optage de central- og østeuropæiske lande i EU for at skabe et helt Europa. Derfor skal det europæiske plansamarbejde inddrage sammenhænge mellem øst og vest og områder langs Unionens nuværende østgrænse. Regeringen støtter her det igangværende plansamarbejde mellem Europarådets og Unionens medlemmer.

Når det gælder EU's territorium, skal vi arbejde for en spredning af det økonomiske potentiale, som de tætbefolkede områder i Vesteuropa besidder, for at skabe en bedre geografisk balance, der dels kan medvirke til mere ensartede livsforhold for EU's befolkning, dels kan sprede aktiviteter samt lette trængselsproblemer og den tilhørende miljøbelastning.

Regionalpolitikken tilstræber lige som planlægningen helhedsorienterede løsninger og knytter sig til den geografiske virkelighed. For at forfølge målet om sam-

hørighed skal tendensen mod at integrere en overordnet planlægning i EU's strukturpolitik støttes, og der skal sikres en tæt forbindelse mellem regionalpolitiske initiativer og planpolitikker.

Balance i udviklingen af EU's territorium skal støttes ved at fokusere på transnationale og transregionale sammenhænge i medlemsstaternes planstrategier. Opgaven er at samarbejde om planstrategier over nationale grænser og få dem til at danne en helhed. Her vil det kommende europæiske udviklingsperspektiv, ESDP'et, få en klar funktion som referenceramme i de enkelte medlemslandes arbejde med deres nationale planstrategier.

En regional balance fremmes primært gennem lokale initiativer, som bygger på lokale muligheder for udvikling. Absolut lighed og ensartethed er en utopi med uhyggelige perspektiver og samtidig en umulighed, når netop det særlige lokale potentiale er drivkraften for udvikling. Det er fortsat den danske regerings opfattelse, at alle regioner har mulighed for at udvikle netop deres specifikke kompetencer ved at forbedre erhvervenes rammebetingelser. Den statslige opgave skal derfor koncentreres om "strukturelle ubalancer", stimulering af styrkepositioner og fremme af lokale rammebetingelser.

Regeringen vil også nationalt arbejde for en fortsat balanceret udvikling, så hele Danmark har rimelige udviklingsmuligheder. Det er regeringens opfattelse, at udvikling i såvel byer som landdistrikter er central for at sikre balance både lokalt, regionalt, nationalt og internationalt.

DANSKE PEJLEMÆRKER FOR DEN EUROPÆISKE UDVIKLING

Regeringen ønsker at forholde sig langsigtet

til de muligheder og problemer, der byder sig set i et internationalt perspektiv.

Regeringen vil aktivt påvirke europæiske beslutninger med rumlige konsekvenser. Målet er dobbelt. For det første at optimere indretningen af det europæiske rum, så aktiviteterne spredes og en bæredygtig udvikling fremmes. For det andet ser regeringen det som en central opgave at sætte pejlemærker for det danske samfunds udvikling ind i det kommende årtusind. Målet er at bidrage til en ny livsstil, der forener moderne industriel produktion og velfærd med økologisk ansvarlighed. Det vil give Danmark en konkurrencefordel, og etableringen af en attraktiv rumlig struktur vil tilføre det danske samfund nye dimensioner, der vil medvirke til en bæredygtig udvikling.

Handlingsorienteret planpolitik

Danmark vil arbejde for, at det europæiske samarbejde bliver operationelt og resulterer i konkrete handlinger, som f. eks. samarbejdsprojekter mellem flere medlemsstater og regioner i Europa.

EU's samarbejde om ESDP'et skal have praktisk betydning. Samtidig er det afgørende for regeringen, at der skabes bedre sammenhæng mellem EU's sektorpolitikker og deres rumlige konsekvenser. Målet er at påvirke EU's sektorpolitikker til at tage højde for det fremtidsbillede for Europas indretning, som forventes at fremgå af ESDP'et. Der må systematisk tages hensyn til den rumlige helhed præget af regional balance og bæredygtighed, der ønskes. På EU-niveau træffes allerede i dag beslutninger, som har betydning for indflydelse på den rumlige udvikling. Det vil ikke blive mindre i fremtiden.

EU's planpolitik skal naturligvis alene beskæftige sig med forhold og løsninger, som rækker udover det, de enkelte medlemsstater selv kan håndtere og derfor

kræver en indsats i flere lande. Vi skal finde de fælles muligheder i Europa og løse europæiske problemer sammen, hvor det er mest hensigtsmæssigt.

Det er den danske regerings holdning, at det uformelle EU-samarbejde bør indeholde en fælles vision for indretningen af det europæiske hus. Men selvom planpolitik udvikles på EU-niveau, er det essentielt at understrege, at landene selv beslutter planværktøj og lovgivning, og selv planlægger for de enkelte rum nationalt. ESDP'et skal alene være en politisk referenceramme - ikke et juridisk bindende dokument - og er tænkt som et supplement til de eksisterende, traktatfæstede EU-sektorpolitikker.

Samtidig med det europæiske plansamarbejde vil regeringen fortsat sætte pejlemærker for udviklingen inden for Danmarks grænser, så den nationale, rumlige struktur medvirker til en balanceret og bæredygtig udvikling herhjemme.

Udvikling, balance og beskyttelse

Regeringen støtter tilgangen i europæisk plansamarbejde, hvor fysisk planlægning skal kombinere målene om udvikling, balance og beskyttelse. Udviklingsmålet rettes mod en styrkelse af struktursvage byer og områder, som har betydning for den territoriale sammenhæng. Balancemålet bringer fokus på forskelle i leve- og arbejdsbetingelser på tværs af nationale grænser samt mellem byer og landområder som følge af forskelle i økonomisk udvikling. Beskyttelsesmålet søger at bevare, gendanne og skabe kvaliteter i naturen og sammenhængende landskaber, hvor hensynet til ferie og fritid, vandindvinding, kyster, landbrug og skove m.v. indgår. Samtidig indebærer beskyttelsesmålet en indsats for at bevare den kulturelle arv og identitet indeholdt i bygninger i by og på land samt landskabets variation og den biologiske mangfoldighed.

Dynamik mod balance
2015



UDVIKLINGS- PERSPEKTIV DANMARK ÅR 2018

Et grønt rum i det europæiske hus

Danske pejlemærker for den europæiske udvikling

- BYERNE SET INTERNATIONALT**
- Europæisk storby, Europole hovedstaden/Øresundsregionen
 - Danske storbyer med væsentlige internationale relationer
 - Byer med internationale specialer
- DET OVERORDNEDE TRAFIKSYSTEM**
- ← Internationale trafikakser
 - ← Overordnede forbindelser
 - ✈ International lufthavn
 - ✈ Lufthavne med indenrigs- og/eller visse udenrigsruter
 - Motorveje og overordnede forb.
 - Hovedlandeveje
 - Primær int. højhastighedsjernbane
 - Højhastighedsrog - 200 km/t
 - Jernbaner i øvrigt
- LANDSKABER**
- Beskyttede kystzoner
 - Større nat. naturområder på land

Overordnede mål

Regeringen vil fremme en politik med det overordnede mål at sikre

1. balance i bysystemet
2. tilgængelighed på miljøets præmisser
3. natur- og kulturarv gennem sammenfattende landskabsplanlægning

Vi skal tilstræbe en fremsynet rumlig struktur, hvor byer, landdistrikter, infrastruktur og landskaber indgår i et kvalitetsbetonet samspil.

Vi skal virke for en miljøtilpasset tilgængelighed til og fra byer og regioner, som giver erhvervslivet rimelige afsætningsbetingelser og befolkningen et rimeligt tidsforbrug ved pendling og ved rejser til overordnede servicebud og internationale rejsemål. Samtidig skal trafikarbejdet reduceres markant for at modvirke et af de største miljøproblemer, Europa står overfor.

Kvaliteter i omgivelserne i form af smukke byrum, velbevarede historiske bygninger, afvekslende landskaber, kulturtilbud, miljøkvalitet og lav kriminalitet indgår som væsentlige elementer i vores samlede livskvalitet. Samtidig er sådanne kvaliteter af stigende betydning for erhvervslivet i forhold til de traditionelle, økonomiske lokaliseringfaktorer. Vi skal derfor sam-tænke økonomisk udvikling med sikring af natur- og kulturarv i tråd med den voksende erkendelse af rammebetingelsers betydning for virksomheders lokaliseringvalg.

HIDTIDIG LANDSPLANPOLITIK DEL AF FUNDAMENTET

Danmark har allerede vægtet hensyn til en bæredygtig udvikling højt i det europæiske

plansamarbejde. Den forrige regerings landsplanredegørelse "Danmark på vej mod år 2018" fra 1992 har været et nyttigt grundlag for den danske deltagelse i samarbejdet. Mange andre medlemslande har ligeledes udarbejdet nationale udviklingsperspektiver, der har fungeret som kreative input i det europæiske plansamarbejde.

Høj miljøprofil i landsplanpolitik

Hensynet til miljø, vækst og kvalitet var ledetråd i landsplanredegørelsen fra 1992, der har tjent som referenceramme for myndigheder og erhvervsliv i beslutninger med fysiske og funktionelle konsekvenser. Grundtanken var, at det er vigtigt at opstille langsigtede mål for Danmarks byer, infrastruktur og landskaber og se helhedsorienteret på Danmarks indretning i fremtidens Europa. Erhvervsmæssigt giver investering i miljøet et forspring for virksomheder i den internationale konkurrence og øger Danmarks attraktionsværdi. Smukke, velfungerende og miljørigtige omgivelser tillægges stigende betydning for udvikling og beskæftigelse og giver befolkningen kvaliteter i hverdagen.

Den daværende regering opstillede 6 mål med tilsvarende handlinger som de første trin på vej mod år 2018. De tre temaer i denne redegørelse ligger i naturlig forlængelse af de landsplanpolitiske mål fra 1992.

Regeringen har fulgt op på de 6 mål med konkrete handlinger på mange felter. "Kystloven", gennemførelse af 14 eksempelprojekter, tilskud til byøkologi og etablering af et byøkologisk center, Den grønne fond, fremme af lokale Agenda 21-ere, handlingsplan for landdistrikterne og nedsættelse af Landdistriktudvalget, den statslige udmelding til regionplanrevision 1997 og Detailhandelsudvalgets rapport fra 1996 er blot nogle eksempler på landsplanlægning

Kilde: Landsplanredegørelsen 1992: Danmark på vej mod år 2018.

1. Danmarks byer skal stå stærkere i Europa
2. Øresundsregionen skal være Nordens byregion nr. 1
3. Danske byer skal være smukke, rene og velfungerende
4. Danmarks byer skal kobles effektivt og miljørigtigt på de internationale trafikakser
5. De danske landskaber skal være varierede og landdistrikterne levende
6. De danske kyster og byer skal bevare deres særpræg og være attraktive turistmål.

med miljøet i højsædet, der på én gang skal skabe attraktive byer og bevare kyststrækninger og naturområder til fordel for såvel befolkning, turister og erhvervsliv i by og på land.

Eksempelprojekter var et nyt handlingselement i landsplanpolitikken i 1992. Ideen bag den nye samarbejdsform i landsplanlægningen er at bringe statslige myndigheder, amter, kommuner, organisationer og det lokale erhvervsliv sammen i et afgrænset, geografisk område for at skabe konkrete resultater i overensstemmelse med de landsplanpolitiske mål. Erfaringerne fra de 14 projekter tyder på, at eksempelprojekterne har haft gennemslagskraft, og at de involverede parter har anset de nye samarbejdsformer på tværs af administrative grænser og niveauer som frugtbare. Eksempelprojektideen vil derfor fortsat blive udviklet og anvendt i en handlingsorienteret landsplanlægning.

POLITISKE MÅL FOR BYSYSTEMET

Danmark støtter målet i den europæiske planpolitik om et balanceret bysystem med mange centre (polycentrisk), der modvirker overdreven koncentration omkring overordnede centre og marginalisering af udkantsområder.

Europa har ingen interesse i, at den eksisterende rumlige ubalance uddybes. I dag er det europæiske rum overudnyttet i det vesteuropæiske område, der er præget af trafiktrængsel og miljøproblemer. For den danske regering skal planpolitikker for EU's territorium sigte mod en spredning af aktiviteter, som kan aflaste og sikre det centrale område og de største byregioner som attraktive områder til fordel for de områder mod syd og nord, hvor aktiviteterne er færre. Regeringen har og vil fortsat aktivt påvirke den europæiske planpolitik til at tage initiativ for landdistrikterne, så de små byer og landsbysamfund sikres udviklingsmuligheder.

Regeringen deler den opfattelse, at bysystemet er en fundamental rumlig struktur. I det europæiske system af overordnede byer er det vigtigt at fremme nordiske storbyer som København og i den forbindelse Øresundsregionen, Oslo, Stockholm og Helsinki for at tilstræbe balance.

Regeringen ser samtidig positivt på de igangværende grænseregionale samarbejder, f.eks. med Tyskland, Norge og Sverige og på transnationale samarbejder om planlægning i Nordsø- og Østersøregionen. Samarbejderne kan være med til at sikre en balanceret udvikling i Danmark, øge danske byers og regioners internationale gennemslagskraft og styrke det regionale serviceudbud.

Regeringen vil fremme en landsplanpolitik med det overordnede mål for den langsigtede

udvikling af det danske bysystem, at sikre

balance i bysystemet.

Alle danske byer har muligheder på internationale markeder og rummer funktioner med international rækkevidde. Disse funktioner er ikke ens, men varierer med byens størrelse, beliggenhed og erhvervstraditioner. I en international tid føres konkurrencen mellem de enkelte byer om at opnå ekstra gevinster til lokalområdet i stigende omfang på en international arena. Mangfoldigheden i de danske byers internationale funktioner skal fastholdes og udbygges indenfor både produktion, service, turisme, kultur og forskning.

Samtidig skal serviceudbuddet i landsdelscentre, egnscentre og kommunecentre udvikles i retning af størst mulig bredde, efterhånden som der bliver indtægtsgrundlag herfor.

Befolkningen både i større og mindre bysamfund skal sikres bedst mulige udviklingsmuligheder. By og land skal ikke opfattes som modsætninger, men skal supplere hinanden via bedre ressourceudnyttelse og en optimering af arealplanlægningen, bl.a. ved at fungere som lokale ressourcekredsløb for at mindske miljøbelastningen.

Det lokale erhvervslivs behov bør være integreret i de lokale udviklings- og planovervejelser. Specielt bør tendensen til spredning af erhvervsservice mod vest og til flere byer i bysystemet understøttes lokalt.

Tilgængelighed til byerne, som internationaliseringen forudsætter, er god i Danmark i forhold til de lande, vi konkurrerer med. En satsning på lokale produktionsnetværk bør samtidig fremmes for derigennem til gavn for miljøet at modvirke unødigt lange transporter af halvfabrikata og varer.

De danske byers evne til at tilbyde oplevelser af kultur og natur i byen og i umiddelbar nærhed er udviklet meget det seneste årti. Denne udvikling bør fortsætte, så byernes potentiale af kvaliteter m.h.t. miljø, kultur og naturomgivelser bruges til at øge byens tiltrækningskraft til gavn for økonomi, beskæftigelse og befolkningens dagligliv.

Det er regeringens opfattelse, at dette århundredes udvikling i det danske bysystem har modvirket funktionelle forskelle mellem Øst- og Vestdanmark, og mellem byer med forskellig befolkningsstørrelse. Specielt har de seneste 20 år styrket landsdels-, egns- og kommunecentre landet over.

Regeringen ser med tilfredshed på, at udviklingen går mod større balance i det danske bysystem, hvilket skaber en grundlæggende rumlig struktur med mange velfungerende byer. En grundig vurdering af byers og bebyggelsesmønstres bæredygtighed kræver dog mere viden om bystrukturens betydning for energi- og ressourceforbrug m.v.

Regeringens ønske er, at den balancerede udvikling i bysystemet fortsætter gennem en femstregen strategi, som på én gang

- fremmer nye bynetværk mellem egnscentre og kommunecentre,
- sikrer landsdelscenter-niveauet,
- konsoliderer og udvikler hovedstaden,
- styrker udviklingen i de mindre byer og i landdistrikter,
- støtter samarbejder over grænser.

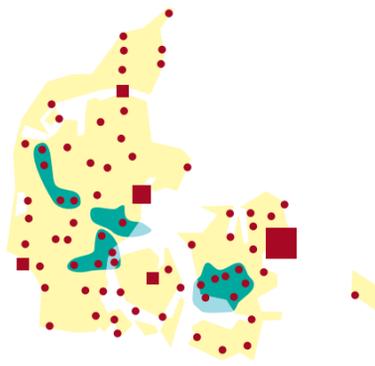
1. Udvikling af bynetværk mellem egnscentre og kommunecentre

Samtidig med at de enkelte byers internationale orientering styrkes, vil bynet-

Den fundamentale rumlige struktur



Bynetværk med ambition om landsdelscenterstatus



værk styrke det danske bysystems konkurrenceevne i relation til Europas storbyer.

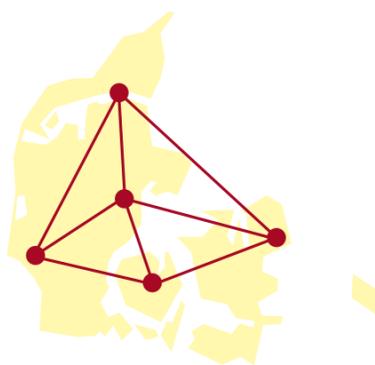
Samarbejde mellem nærliggende byer kan gøre det muligt at udbygge og specialisere de lokale internationale funktioner, og samtidig tiltrække ekstra internationale opgaver til det samlede områdes fordel.

Tilsvarende vil serviceudbuddet i det samlede bynetværk rettet mod befolkning og erhvervsliv kunne nå en bredde og en kvalitet, som er et niveau højere end byerne hver for sig. Selv om forudsætningerne herfor ikke er til stede i dag, vil udvalgte områder kunne udvikle sig mod et udbud af funktioner på niveau med de eksisterende landsdelscentre.

En fælles eller koordineret fysisk planlægning med en integration af miljøforhold vil kunne bidrage til en målrettet indretning af det samlede bynetværks geografi og en hensigtsmæssig fordeling af overordnede funktioner mellem netværkets byer med hensyntagen til miljøet.

Regeringen finder, at der flere steder i Danmark er et potentiale for udvikling af bynetværk som landsdelscentre. Forudsætningen for at udpege nye landsdelscentre i dag er imidlertid ikke til stede. Det må erkendes, at samarbejdet i flere af de bynetværk, som har ambition om at blive landsdelscentre endnu er så nyt, at der endnu ikke er tale om et velfungerende byområde med flere centre. Ansøgninger om landsdelscenterstatus fra bynetværk omkring trekantområdet, fra bynetværket Herning, Ikast, Holstebro og Struer i Midtvestjylland samt fra bynetværk i Sjællands Porten vurderes på nuværende tidspunkt at have de største potentialer på sigt.

Landsdelscentre 1997



Regeringen støtter, at der arbejdes videre med at udvikle bynetværk til landsdelscentre. Udvikling af bynetværk som nye landsdelscentre kan medvirke til at skabe en bedre geografisk balance på Danmarks kortet. Regeringen vil derfor aktivt støtte samarbejdet i bynetværk, som har ønske og potentiale som nye landsdelscentre ved at tilbyde faglig bistand og rådgivning, herunder om brug af fælles planstrategier i bynetværk. Regeringen er således positiv overfor, at det danske bysystem på sigt suppleres med yderligere landsdelscentre eller landsdelscentre under opbygning.

2. Landsdelscentre med øget vægt på en europæisk orientering

De danske landsdelscentres vifte af kvaliteter i tilknytning til informationsteknologi, kulturliv, uddannelse og transport bør udbygges i takt med den øgede internationale aktivitet.

Det skal specielt sikres, at landsdelscentre kan betjenes af miljøvenlige kollektive transportsystemer, som f.eks. hurtigtog.

Århus, Odense, Aalborg og Esbjerg har som følge af forskelle i størrelse og overordnet serviceudbud forskellige potentialer, som strategisk bør udnyttes. Århus har allerede profileret sig indenfor sundhedsforskning og kulturliv, Odense er præget af rollen som TV- og medieby, Aalborg har bl.a. satset på ingeniører med kompetence i ny elektronik, mens Esbjerg er center for off-shorevirksomhed og fiskeriservice.

Befolkningens adgang til den overordnede service, som ydes i landsdelscentrene, skal sikres og lettes. Dette mål kan opnås dels gennem udvikling af flere servicefunktioner, dels gennem en udvikling af

informationsteknologien, der kan muliggøre fjerndistribution af serviceydelser.

Landsdelscentrene bør fremme deres samarbejdsrelationer med mellemstore europæiske byer og tillige profilere deres erhvervsliv i relation til nabolandene og i en europæisk sammenhæng.

3. Øresundsregionen som international storbyregion

København er i dag Danmarks eneste by af høj international klasse. Det er afgørende for hele Danmark, at denne status ikke svækkes. Byen har i disse år fået en række nye muligheder, som kan udnyttes til at sikre dens position: Samarbejdet med Malmö og Skåne om en fremtidig Øresundsregion, hvilket er i overensstemmelse med den svenske regerings forslag til planperspektiv "Sverige år 2009", Øresundsbroen, udbygningen af Københavns lufthavn og Ørestaden er andre muligheder, som kan udnyttes.

Adgangen til landene øst og syd for Østersøen åbner for samarbejde af økonomisk og miljømæssig betydning, som det er politisk vigtigt at udbygge. København har potentialer i forhold til forbindelser med skib og fly. Samtidig består der et konkurrenceforhold i Østersøregionen med byer som Hamburg, Berlin, Stockholm og Helsinki. I denne konkurrence har København bl.a. muligheder for succes indenfor service, sundhed, transport, kommunikation, miljø, turisme samt bygge- og boligområdet.

Samarbejde mellem nordeuropæiske storbyer er på dagsordenen. Formålet skal være at få en ekstraordinær udvikling nord for det centrale europæiske område og styrke det nordeuropæiske område i Unionen. Midlet kan være aftaler om funktionsspecialisering og koordineret

lokalisering af overordnede teknologiceentre, institutter m.v. med europæisk rækkevidde. Generelt skal et øget aktivitetsniveau i såvel Østersø- som Øresundsregionen planlægges i samspil med miljøpåvirkningen.

4. Udvikling i de mindre byer og i landdistrikter

Forholdet mellem by og land skal ikke betragtes som et nulsumspil. Der er udviklingsmuligheder i både større og mindre byer, og landdistrikterne er fyldt med lokalcentre og landsbyer, hvor udvikling kan ske.

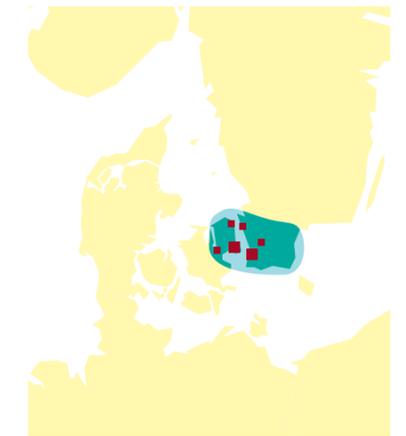
Det er regeringens holdning, at borgerne skal have mulighed for et godt liv såvel i by som på land, så der skabes mulighed for en pluralisme og mangfoldighed i livsformer.

Visse udviklingstendenser rammer de mindre byer og landdistrikterne og skal derfor have særlig opmærksomhed. Regeringen vil fortsætte sin indsats for landdistrikterne ved at følge op på regeringens handlingsplan fra 1993. Desuden har regeringen i foråret 1996 nedsat to udvalg vedrørende udviklingsmuligheder og transportforhold i landdistrikterne, der afslutter sit arbejde i foråret 1997. Herudover vil regeringen hvert år gøre status over udviklingen i landdistrikterne og fremlægge sine nye initiativer i en redegørelse.

Der skal stræbes efter en rimelig forsyning med servicefaciliteter og skabes grundlag for beskæftigelsesmuligheder og indkøb, så de mindre bysamfund og landdistrikterne kan fastholde og evt. tiltrække nye beboere.

Informationsteknologiens muligheder bør udforskes med henblik på f.eks. job- og indkøbsfunktioner. Samtidig er det rege-

International storby



By og land - hånd i hånd



Transnational planlægning i Nordeuropa (Interreg II C)



ringens opfattelse, at nye veje i den kollektive trafikbetjening af landsbyer og landdistrikter skal udforskes.

Endelig ønsker regeringen, at muligheden for ressourcekredsløb mellem by og land udvikles, så miljøbelastningen mindskes, og by/land-partnerskaber til fordel for såvel by- som landbefolkning videreudvikles.

5. Plansamarbejder over grænser

Regeringen finder, at den enkelte by og region i Danmark bør se sig selv i forhold til by og regioner i vores nabolande for at opnå den mest optimale udvikling.

Såvel igangværende som nye samarbejder med vægt på fysisk planlægning over landegrænser vil kunne styrke danske byer og regioner i relation til resten af Europa og vil samtidig støtte og fastholde tendensen mod en balanceret udvikling på det danske territorium. Samarbejdet bør ske både internationalt, nationalt, regionalt og lokalt, hvor motivationen er gensidig og kan både ske via en geografisk samlet region eller som samarbejde over længere afstande om et fælles tema.

Den danske regering støtter fortsat deltagelse i såvel det europæiske plansamarbejde i EU som i Europarådsregi. De lokale og regionale myndigheders påvirkning af den internationale planpolitik skal sikres for at skabe sammenhæng mellem planlægningens beslutningsniveauer.

Igangværende samarbejder omkring Øresund-, Nordsø- og Østersøregionen bør videreudvikles, ligesom samarbejdet i den tysk-danske grænseregion, samt mellem Lolland-Falster og Bornholm og henholdsvis Tyskland og Polen bør fortsætte.

Europa-Kommissionens nye Interreg IIC-program for transnational fysisk plan-

lægning skal fremmes yderligere for Østersøregionen og Nordsøregionen.

Grænseregionale samarbejder med nabolande til Jylland og Nordsjælland langs Kattegat samt Skagerrak som foreslået fra svensk side bør udforskes og evt. indgå i Interreg IIC-programmer. Tilsvarende gælder det igangværende samarbejde mellem 7 øer i Østersøen.

HANDLINGER

Regeringen vil på europæisk niveau

1. Sikre Øresundsregionens status som europæisk storby.
2. Fremme kendskab til internationale styrkepositioner i landsdelscentre og bynetværk.
3. Fremme fokus på Europas truede landdistrikter.
4. Fremme dansk deltagelse i det transnationale plansamarbejde i Nordsøregionen og Østersøregionen.
5. Fortsætte samarbejdet med landene omkring Østersøen om "Visions and Strategies around the Baltic Sea 2010".
6. Fortsætte de grænseregionale samarbejder med Tyskland og Sverige (Sønderjylland, Lolland-Falster, Bornholm og Øresundsregionen).

Regeringen vil nationalt tage initiativ til

1. At støtte udviklingen af nye bynetværk gennem et forum for erfaringsudveksling om strategiske udviklingsmål, regionalpolitiske tiltag, miljøtilpasset infrastruktur, funktionsspecialisering og fælles planstrategi.

2. I samarbejdet med Sverige arbejde i retning af en helhedsorienteret og fælles planstrategi for Øresundsregionen, som formulerer muligheder og mål for funktionspecialisering, indretning af miljøtilpasset infrastruktur, miljøkvalitet og miljøregulering samt tilgængelighed til viden, kulturtilbud og naturområder.

3. At opfordre hovedstaden/Øresundskomiteen til netværkssamarbejde med andre nordeuropæiske storbyer som Stockholm, Helsinki, Hamburg og Oslo om udnyttelse af komparative fordele, og evt. inddrage Riga, Tallinn og Vilnius heri.

4. At fremme en profilering af danske byer i Østersø- og Nordsøsammenhæng på uddannelses/vidensamarbejde, havnefunktioner og et miljøtilpasset transportsystem i regionerne.

5. Analyse af de danske byers internationale muligheder indenfor bl.a. produktion, service og turisme med henblik på at profilere og styrke byerne internationalt i lyset af nye produktionsbetingelser. Analysen skal inddrage miljøvurderinger inden for de forskellige indsatsområder.

6. Tilbyde faglig bistand og rådgivning til bynetværk med ambition og potentiale som nye landsdelscentre, herunder analysere danske og udenlandske eksempler med henblik på at opsamle viden om brugen af planstrategier i bynetværk.

7. Analyse af bystrukturens betydning for energi- og ressourceforbrug i danske byer.

8. At gennemføre det lovforslag, der bl.a. har til formål at styrke bymidterne som levende handelscentre og fremme et varieret butiksudbud i mindre og mellemstore byer samt i de enkelte bydele i de større byer.

9. At afslutte de to udvalgsarbejder om henholdsvis udviklingsmuligheder og transportforhold i landdistrikterne.

10. En årlig redegørelse, der gør status over udviklingen i landdistrikterne og fremlægger regeringens nye initiativer.

POLITISKE MÅL FOR TILGÆNGELIGHED OG TRAFIK

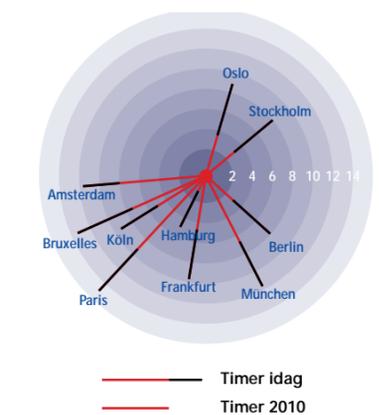
Målet i europæisk planpolitik er, at det europæiske territoriums byer bindes sammen af et miljømæssigt acceptabelt og effektivt infrastrukturnet, som styrker sammenhængen mellem regionerne. Det er vigtigt, at de sekundære transportnet sikres.

Den danske strategi i det europæiske plansamarbejde er dobbelt: Dels skal vi sikre god tilgængelighed og smidig trafikafvikling mellem Europas byer af hensyn til konkurrenceevnen ved at satse på en omlægning til de mest miljøvenlige transportformer. Dels skal vi arbejde for, at transportarbejdet som helhed bliver mindre på det europæiske territorium.

På europæisk plan er transportens omfang og forventede stigning et af de største miljøproblemer. Det er derfor et fælles ansvar at nedbringe væksten i transportarbejdet og overflytte transport til de mindst miljøbelastende trafikmidler. Transportsystemet skal udvikles og omlægges, så der opnås den nødvendige mobilitet inden for de grænser, der sættes af hensyn til ressourceforbruget og miljøbelastningen. For at skabe en mere bæredygtig transportafvikling er det helt centralt, at resten af Europa tilslutter sig en sådan indsats. Regeringen vil arbejde for, at EU samlet vedtager regler, der fremmer en miljøvenlig transportafvikling.

Især de økonomiske incitamenter i form af

Rejsetid med tog fra København idag og i år 2010



Kilde: Trafikministeriet

økonomiske styringsmidler, skatter og afgifter er helt afgørende for fremtidens trafikafvikling, herunder en reduktion af stigningen i transportarbejdets omfang. Samtidig skal forskning i f.eks. teknologiske forbedringer fortsat sikres.

Den europæiske infrastruktur må udvikles i en mere miljømæssig robust retning, så lange rejser gøres mere energieffektive, og der indbygges en større sammenhæng imellem de forskellige transportformer, der muliggør en mere smidig og miljøtilpasset trafikafvikling. Det kan få en positiv miljøeffekt, såfremt trafik på skinner og ad floder gives prioritet i det tætbefolkede vesteuropæiske område samtidig med, at biltrafik over lange afstande dæmpes. Flytrafikken bør øremærkes til interkontinentale rejser på bekostning af flyrejser inden for dette område. Samtidig skal trafikbetjeningen af mere perifert beliggende områder forbedres for at sprede aktiviteterne og modvirke trængselsproblemerne i det centrale Vesteuropa.

Regeringen ser grundlæggende et behov for, at kommende beslutninger om transeuropæiske netværk medvirker til at binde de overordnede europæiske byer sammen til en grundstruktur på Europakortet, hvor kollektive løsninger for trafik så vidt muligt fremmes. For de sekundære trafikforbindelser bør der tilsvarende søges kollektive løsninger for miljøets skyld.

De transeuropæiske netværk er af stor betydning for Danmarks fremtidige trafikale tilgængelighed til resten af Europa både mod nord og syd. I kommende EU-beslutninger om de transeuropæiske netværk vil regeringen arbejde for internationale forbindelser til Norge og Sverige samt til de nord-østeuropæiske lande.

Danmark deler endvidere det fælles synspunkt i EU, at udbygningen af telenettene

skal sikre, at erhvervsudøvelsen ikke hindres af manglende adgang til disse.

For Danmark er det overordnede mål at

sikre tilgængelighed på miljøets præmisser.

Tilgængeligheden mellem byer og regioner skal baseres på et velfungerende og miljøvenligt trafiksystem. De allerede trufne beslutninger om nye investeringer i trafikinfrastrukturen i Danmark sikrer, at befolkningen og erhvervslivet har god adgang til overordnede byfunktioner og internationale trafikakser. Dog vil forsyningen til de mindre øer og landdistrikterne fortsat kræve en særlig bevågenhed. Det langsigtede mål for regeringen er samtidig at arbejde for en reduktion af transportarbejdet.

Regeringen vil fremme en landsplanpolitik med 5 mål for en miljøvenlig udvikling i tilgængeligheden.

1. Reducere transportarbejdets omfang

Der skal arbejdes med en bred vifte af indsatsområder, så en bæredygtig transportpolitik kan sikres. Økonomiske styringsmidler bør indgå som et meget centralt element, såfremt der skal opnås grundlæggende forandringer i vores trafikafvikling. Den forventede stigning i transportarbejdet bør begrænses bl.a. ved brug af afgifter, der sammen med en forbedret energieffektivitet er de mest effektive tiltag til en begrænsning af CO₂-emissionerne fra transportsektoren. Samtidig skal forskning prioriteres højt. Ønsket om velfærd og udvikling skal forenes med en økologisk ansvarlighed.

Med hensyn til omlægning af transportarbejdet i en mere miljøvenlig retning skal den kollektive trafiks konkurrenceevne styrkes med hensyn til pris og kvalitet. I

personbiltransporten skal der sættes på mere energieffektive biler og en øget belægning, hvilket giver mulighed for betydelige CO₂-reduktioner.

For godstransportens vedkommende skal der sikres en bedre udnyttelse af last- og varebiler, så "tomme" kørsler undgås. Overflytning til tog og skib (herunder coastertrafik) kan i kombination med en ændret lokaliseringspolitik medvirke til både fremme af en mere miljøvenlig godstransport samt en reduktion af transportarbejdet som sådan.

2. Internationale trafikakser

Målet er en rumlig struktur med internationale akser, som betjener Vest- og Østdanmark, kobler hovedstaden og landsdelscentrene sammen, og som binder Danmark sammen med vore nabolande.

Aksen gennem Jylland fra Hamburg langs det østjyske motorvejs- og banenet videre til Norge og Sverige giver Århus og Ålborg umiddelbar god tilgængelighed. Udnyttelsen af den nord-sydgående jyske akse kaldet "Nordic link" bør stå centralt i et grænseregionalt samarbejde over Skagerrak/Kattegat. Togtrafikken på denne akse vil blive styrket af elektrificeringen og opgraderingen af banen fra Fredericia til Hamburg.

Aksen fra Esbjerg via Odense til hovedstaden sikrer en ekstern forbindelse til England. I krydset mellem disse to akser, i Trekantsområdet, eksisterer et særligt potentiale for dannelsen af et transportknudepunkt af europæisk dimension.

En opprioritering af akse Hamburg-København via en eventuel fast forbindelse over Femer Bælt vil give hovedstaden/Øresundsregionen en tilgængelighed svarende til mange andre europæiske stor-

byer, og knytte den nordlige del af Unionen tættere til kontinentet. Det vil være en langsigtet strukturel investering med en fordel for miljøet, såfremt fly- og bilpassagerer vælger tog i stedet.

Opprioriteringen af forbindelserne fra Hamburg gennem Jylland og eventuelt over Femer Bælt er i overensstemmelse med den landsplanpolitik, der udtrykkes i den tyske regerings "Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen"; i denne prioriteres ruten Sassnitz-Trelleborg som den tredje vigtige forbindelse til Skandinavien.

Berlins udvikling som Tysklands hovedstad vil på længere sigt sætte fokus på tilgængeligheden fra Danmark til denne storbyregion.

3. Hurtig jernbanetrafik

Regeringens trafikredegørelse "Trafik 2005" lægger vægt på at styrke togtrafikens stærke sider, hvilket fortsat er regeringens holdning.

De nationale forbindelser mellem de større byer skal forbedres med større hastigheder i takt med togteknologiens udvikling, og kan bruge det eksisterende skinnenet med få nye "omfarer", hvor hensynet til kapacitetsproblemer og tidsgevinster taler for det.

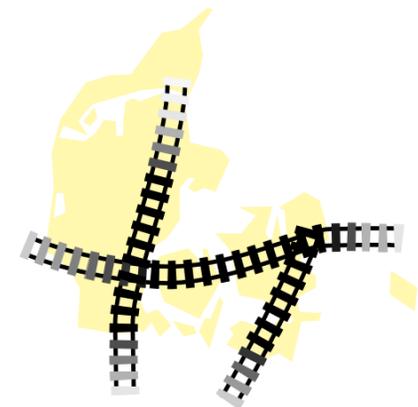
På Danmarks kortet skal der på langt sigt fremtone et "et stort H" med hurtige tog i lighed med det gennemførte og besluttede motorvejssystem.

Regeringen ser et internationalt potentiale i at øge hastigheden på den internationale baneforbindelse mellem Danmark, Sverige og Tyskland som en del af de transeuropæiske netværk af højhastighedstog med henblik på at nedbringe antallet af flyafgange. Dette skal bl.a. ses

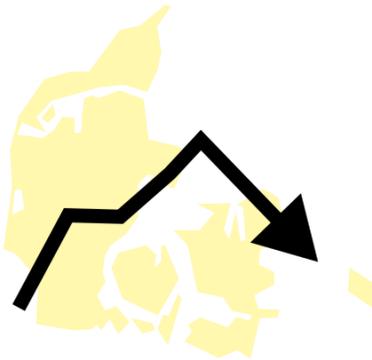
De tre akser



Hurtig jernbanetrafik



Transportkurvens vækst skal knækkes



Regionale trafiknet



i sammenhæng med en eventuel fast Femern-forbindelse og de trufne trafikpolitiske beslutninger om hurtige tog i både Tyskland og Sverige. Fastlæggelse af hastighedsniveau skal bl.a. ske på baggrund af VVM-vurderinger, herunder konsekvenser for landskab, natur og miljø.

Indførelse af hurtigere tog i Danmark kan skabe en bedre regional tilgængelighed og kan åbne op for en ny standsningsstruktur, hvor såvel mindre som større byer tilgodeses.

4. Velfungerende, regionale trafiknet

Grundlæggende er det regeringens opfattelse, at der eksisterer et fintmasket net af vej-, bane- og flyforbindelser i Danmark. Hertil kommer de mange trafikhavne.

I det nordvestlige Jylland vil der i fremtiden være godt en time til det overordnede trafiknet med internationale forbindelser. I takt med den økonomiske udvikling i dette område bør det af miljøhensyn undersøges, om der er trafikalt grundlag for at skabe en mere attraktiv kollektiv trafikbetjening på akse Struer-Vejle. Det er tillige vigtigt at sikre en fornuftig trafikbetjening af landets øsamfund.

Velfungerende, regionale transportsystemer er samtidig et nødvendigt grundlag for, at fordelene ved de internationale trafikakser herunder hurtigtog, kommer hele landet til gode. Derfor skal kvaliteten af det regionale trafiknet være høj, og sikkerheden i top.

5. Netværk af transportknudepunkter

Regeringen mener, at der bør arbejdes hen imod et netværk af transportknudepunkter, hvor bil, tog og skib og i visse tilfælde fly mødes, som kan sikre en hurtig og effektiv håndtering af person- og godstransport. Knudepunkterne skal

medvirke til, at den enkelte borger og virksomhed træffer et bæredygtigt transportvalg. De overordnede transportknudepunkter bør organiseres i sammenhæng med de internationale trafikakser og skal gøre det muligt i praksis at foretage det bæredygtige transportvalg ved lange rejser og varetransporter. Desuden bør der organiseres transportknudepunkter i regionalt øjemed.

Persontransportsystemet skal sammenkoble trafikarter, så hurtig og bekvem omstigning bliver mulig, og bagage først udleveres ved bestemmelsesstedet. Gods skal nemt kunne omlades fra lastbil til jernbane eller skib, således at lastbiltrafik over længere strækninger undgås mest muligt.

Danmarks mange havnebyer giver et godt grundlag for at fremme søtransport af mange varer, for hvilke transporthastigheden er af mindre betydning. En nem adgang til at omlade gods mellem coaster og jernbane i havnene vil kunne styrke alternativer til godstransport på lastbil over lange afstande. Søtransporten har i den forbindelse særligt gunstige muligheder mellem byerne ved Østersøen.

6. Miljørigtig lokaliseringspolitik

Udviklingen i lokaliseringsstrukturen og transportsektoren har betydet, at samfundets daglige funktioner er blevet stadig mere afhængige af transport.

Til støtte for en reduktion af transportbehovet bør boliger, arbejdspladser, indkøb og andre servicefaciliteter lokaliseres, så rejseafstandene bliver kortere, pendlingen mindre og kollektiv trafik, cykling og gang understøttes som alternativ til bilen.

Der skal sideløbende tilvejebringes ny og yderligere viden med hensyn til, hvordan

den fysiske planlægning kan medvirke til, at transportomfanget reduceres. Etablering af by/land-partnerskaber med henblik på en optimering af ressourceudnyttelsen kan være ét middel på regionalt niveau.

Med hensyn til en miljørigtig lokaliseringspolitik støtter regeringen fortsat princippet om stationsnær lokalisering ikke blot i hovedstadsområdet. Det bør også tilpasses og fremmes i international sammenhæng

7. Adgang til viden og information overalt i Danmark.

God adgang til uddannelse og forskning af høj kvalitet og derigennem et stort udbud af kvalificeret arbejdskraft er vigtig for fremtiden. Det bør i alle landsdele være let at få adgang til kvalificeret viden. Videnudbuddet bør målrettes mod at understøtte byernes styrkepositioner.

Det kan enkelte steder, hvor befolkningsunderlaget er i orden, overvejes at forbedre udbudet af uddannelser på et højere niveau.

Udviklingen i telenet og adgangen til teletjenester må ikke stille tyndbefolkede områder ringere end tætbefolkede bysamfund. Regeringen vil derfor fastholde en udvikling med et landsdækkende udbud af ydelser.

Informationsteknologi som middel til at opnå miljøgevinster gennem sparede rejser virker umiddelbart indlysende. Imidlertid er det tvivlsomt, hvorvidt dette er tilfældet, eller om den bedre tilgang til global information stimulerer rejseysten og øger pendlingsafstanden, så miljøgevinster forsvinder. Regeringen ser her en problemstilling, som kræver mere viden.

HANDLINGER

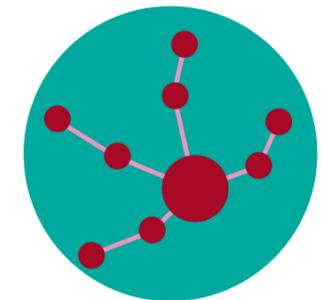
Regeringen vil på europæisk niveau arbejde for

1. En skærpelse af konkrete miljømål for transportsektoren i EU, så princippet om bæredygtig mobilitet gennemsyrrer EU's transportpolitik.
2. Omlægning af transportarbejdet mod større miljøvenlighed gennem overflytning af transport fra bil og fly til bane og skib og sikre, at transportsektorens energiforsyning prisfastsættes i overensstemmelse med de samfundsmæssige omkostninger.
3. Høj prioritering af skib og jernbane i de transeuropæiske forbindelser. Europæisk fokus på den nødvendige trafikale integration af Skandinavien i transeuropæiske netværk, herunder gennemførelse af de prioriterede danske projekter (Øresundsbro, evt. højhastighedstog og Femern-forbindelse).
4. En opfattelse af de europæiske storbyer som "stationer" i det transeuropæiske netværk, som i det tætbefolkede område skal sammenbindes med hurtige tog.

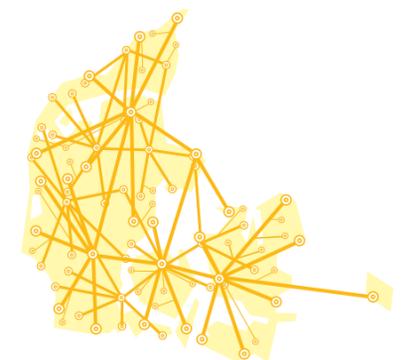
Regeringen vil nationalt tage initiativ til at

1. Reducere transportsektorens CO₂-udledning ved opfølgning af CO₂-handlingsplanen på transportområdet.
2. Fremlægge en strategi for hurtigtog i og gennem Danmark, bl.a. i relation til udbygning af hovedbanenettet, bysystemet og den regionale udvikling i by og på land.
3. Færdiggøre forundersøgelser om mulige løsningsmodeller for forbindelsen over

Miljørigtig lokaliseringspolitik



Tilgængelighed til viden og information



Femer Bælt, der skal danne grundlag for en stillingtagen til forbindelsen.

4. Tilskynde til lokal planlægning, der fremmer miljøvenlig transport og reducerer transportbehovet.
5. Fremme coastertransport af gods som led i arbejdet for en miljø- og energimæssig optimering af godstransporten.
6. Analysere trafikstrømme med henblik på dannelse af et netværk af transportknudepunkter, hvor trafikarter mødes og sammenkobles for derved at skabe mulighed for et bæredygtigt transportvalg.
7. Analysere de informationsteknologiske muligheders konsekvenser for transportarbejdets omfang, herunder ideen om telecommuting.
8. I et eksempelprojekt at analysere kredsløb af ressourcer, varer og personer i en by og dens opland med henblik på at reducere transportarbejdet.

POLITISKE MÅL FOR NATUR- OG KULTURARV

Målet for den europæiske planpolitik er en fornuftig forvaltning og udvikling af natur- og kulturarven, så fremtidige generationer også har ret til at nyde denne arv. Vitale naturlige ressourcer bør generelt bevares og forbedres, bl.a. ved hjælp af beskyttelseszoner i den nationale planlægning, der kan knyttes sammen over grænserne, så de udgør økologisk effektive net.

På kulturområdet er målet en integreret bevarelse af kulturværdier og sikring af kulturlandskabet.

Danmark vil fremme en europæisk planpoli-

tik, der i højere grad tager udgangspunkt i en helhedsorienteret opfattelse af natur- og kulturarven i landskabet.

For den danske regering er målet at skabe landskabskvaliteter gennem en sammenfattende landskabsplanlægning, hvor hensynene til natur, kultur, landskab og friluftsliv tænkes sammen med den erhvervsmæssige udvikling på såvel europæisk som nationalt niveau.

Samtidig vil Danmark arbejde for, at det europæiske landskabs forskelligheder i natur og kultur opretholdes og sikres, hvilket skal ske via national indsats. De enkelte egnes forudsætninger, særkender og muligheder bør være udgangspunkt i landskabsforvaltningen rundt omkring i Europa, så mangfoldigheden sikres.

Naturgenopretning i EU er et mål for Danmark, der kan medvirke til en fremtidig bæredygtig udvikling. Danmark vil aktivt søge at påvirke EU's sektorpolitikker til at tage yderligere hensyn til natur og kultur.

Europas kystområder, hvor store strækninger i dag overudnyttes, ser den danske regering som et specielt problem, der kræver en koordineret og fælles planlægningsindsats i de enkelte medlemslande. Danmark støtter en overordnet EU-strategi for fremme af en integreret forvaltning og udvikling af EU's kystområder, der lægger vægt på beskyttelsesinteresserne, og som tager højde for kystformernes forskelligheder og varierede behov.

For Danmark er det overordnede mål at sikre

natur- og kulturarv gennem sammenfattende landskabsplanlægning

Kvalitet er også et centralt kodeord. Oprioritering af kvalitet i planlægningen vil

skabe attraktive områder for den enkelte borger i dagligdagen og tiltrække både erhvervsliv og turister.

Den danske regering anser kvalitetshensyn som smuk og varieret natur, rent miljø og oplevelsesrige by- og bygningsmiljøer i dagligdagen som stadig vigtigere elementer, der kan skabe miljømæssigt bæredygtige erhverv.

Kvalitetskrav på natur-, kultur- og miljøområdet kan bruges internationalt i erhvervsammenhæng til markedsføring af danske produkter på et stadig mere miljøbevidst verdensmarked.

Den danske regering har følgende 5 landsplanmål for udvikling og bevarelse af en bæredygtig natur- og kulturarv i landskabet, der anses som centrale komponenter.

1. Bæredygtigt landbrug og skovbrug

Den danske regering ønsker fortsat at fremme et bæredygtigt landbrug og skovbrug. Erhvervenes egen indsats for beskyttelse af naturværdierne skal øges. Landmanden er én af fremtidens naturforvaltere.

Regeringen ønsker at udnytte landbrugsordningerne, så en række miljøhensyn samtidig tilgodeses. Et initiativ med et direkte miljøformål er ledsageforanstaltningerne i EU's landbrugspolitik.

Den danske regering støtter hensynet til miljøbeskyttelsens integration i EU's sektorpolitikker. Herhjemme har et udvalg under Landbrugs- og Fiskeriministeriet (nu Fødevareministeriet) i 1996 afgivet en betænkning om "Natur, miljø og EU's landbrugspolitik". Betænkningen anbefalede bl.a., at tilskudsadministrationen til miljøvenlig landbrugsdrift lægges ud til amterne, hvilket er sket, at Danmark arbejder for, at der i EU indføres miljøkrav

som betingelse for at modtage hektarstøtte, samt at der gives mulighed for støtte til miljørelaterede investeringer under landbrug/miljøforordningen. Ligeledes i 1996 har et udvalg under Landbrugs- og Fiskeriministeriet analyseret planlægningens og arealreguleringens betydning for landbruget. Dette udvalg anbefaler bl.a., at myndighederne forbedrer dialogen og informationen om planlægningen og arealreguleringen i det åbne land, og om betydningen heraf.

I Danmark såvel som i Europa vil regeringen arbejde for, at økologisk landbrugsproduktion fremmes. Danmark har som det første land i verden udarbejdet en strategi for bæredygtig skovdrift, som både omfatter statskovbruget og det private skovbrug. Heri indgår regeringens naturskogsstrategi, tilskud til fremme af løvskov og til grøn skovdrift.

2. Indsats for naturgenopretning og biologiske spredningskorridorer

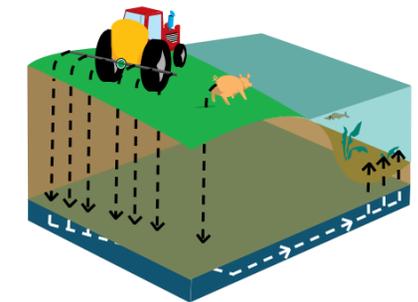
Regeringen prioriterer fortsat naturbeskyttelsesarbejdet højt, og lægger i den forbindelse stigende vægt på genopretning af naturområder, bl.a. søer og moser, vandløb og ådale, hede og eng. Også kulturhistoriske interesser skal tilgodeses.

Der er behov for flere sammenhængende naturområder og for en stærk udbygning af de biologiske spredningskorridorer, således at der kan opretholdes stabile og genetisk sunde bestande af planter og dyr.

Grønne korridorer og kiler kan øge rekreative mulighederne i byområderne og skabe et naturligt forbindelsesled til det åbne land.

Danmark støtter etableringen af sammenhængende, grønne strukturer på

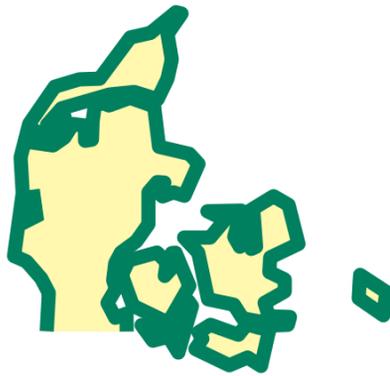
Balance mellem produktion og natur



Et grønt netværk



Beskyttelse af åbne kyster



tværs af europæiske landes grænser, hvor det er naturligt. Nye naturområder overalt i EU er centralt.

Regeringens langsigtede mål for skovrejsning er en fordobling af skovarealet fra ca. 12% til 25% indenfor de næste 80-100 år. Det skal overvejes, hvorledes skovrejsningen kan øges med henblik på at opfylde denne målsætning. Skovloven fra 1996 er et vigtigt trin på vejen.

3. Beskytte de åbne kyster

De åbne, danske kyster skal friholdes for bebyggelse og anlæg, som ikke kræver kystnær placering. Det er fortsat et centralt mål for den danske regering, som blev slået fast med vedtagelsen af "kystloven" i 1994.

Den danske regering vil arbejde for en bæredygtig og flersidig turisme i kystområderne med respekt for lokalsamfundenes bæreevne. En indsats i kystområderne skal samle nye turistinitiativer i tilknytning til byer og eksisterende ferieområder. Sammen med en udvidelse af sæsonen og en vægtning af kultur-turisme i kystbyer og landskaber vil det skabe et mere bæredygtigt turisterhverv samtidig med, at de åbne danske kyster bevares.

Det internationale samarbejde går i retning af at forvalte kystområder som en helhed, hvor såvel de kystnære landarealer og de nære vandområder indgår. Baggrunden er bl.a., at aktiviteter på land kan have konsekvenser for det nære vandmiljø, og at placering af tekniske anlæg på søterritoriet, som f.eks. vindmøller, er på dagsordenen. Regeringen ser derfor et behov for på basis af eksisterende lovgivning at arbejde hen imod en lignende integreret forvaltning af de danske kystområder.

4. Bevare kulturspor i landskabet

Der skal gennemføres sammenhængende og handlingsorienterede strategier for bevarelse af de kulturhistoriske spor i landskabet. Landskabet skal ikke være et museum. Der skal være plads til, at det fortsat forandrer sig, men der skal planlægges med respekt for landskabets kulturelle arv.

Det er regeringens ønske at fremme de kulturhistoriske hensyn i planlægningen, således som det er udmøntet i Europarådets og EU's strategier.

5. Hindre byspredning

De landskabelige værdier og bykvaliteter samt hensynet til landbrugserhvervets produktionsvilkår, der er målet for planlovgivningens zonebestemmelser med en klar afgrænsning af by og land, skal fastholdes.

Den vækst i byerne, som kan forudses, er ikke større, end at den generelt kan rummes indenfor de nuværende bygrænser gennem byfornyelse eller rummes indenfor allerede planlagte byvækstområder. Der er gode muligheder for herigennem at skabe nye arkitektonisk spændende byrum af international klasse og samtidig tilgodese miljøhensyn, f.eks. gennem mindsket transportbehov.

Den intakte struktur og de bevarede hovedtræk i de mange middelalderlige bymidter er et væsentligt aktiv for byens befolkning og erhvervsliv. Disse bymiljøer bør derfor udvikles, således at det autentiske lokale særpræg styrkes.

Det er regeringens opfattelse, at en skarp grænse mellem by og land skal fastholdes. Derfor skal al nyt byggeri så vidt muligt fortsat lokaliseres inden for eller i umiddelbar tilknytning til eksisterende bebyggelse, så der skabes sammen-

hængende bebyggede områder og åbne landområder uden bymæssig bebyggelse. Dette princip skal gælde ved udlæg af areal til byformål ved såvel store som små byer. De allerede planlagte byvækstområder bør udnyttes eller revideres, før der udlægges nye arealer til byformål.

HANDLINGER

Regeringen vil på europæisk niveau arbejde for:

1. En europæisk strategi på naturgenopretningsområdet.
2. En europæisk kyststrategi.
3. Biologiske spredningskorridorer og større sammenhængende naturområder, også på tværs af grænser.
4. Princippet om helhedsorienteret landskabsplanlægning i europæisk plansamarbejde, som tilgodeser natur- og kulturhensynene.
5. Natur-, miljø-, og kultur-mæssige hensyn i EU's sektorpolitikker.
6. Ny viden om ændringer i lokale jordbrugslandskaber præget af marginaljorder som det udforskes i det hollandsk-tysk-danske projekt "A strategy for Co-Regional planning in Europe".

Regeringen vil nationalt tage initiativ til:

1. Et eksempelprojekt om helhedsorienteret, kvalitetsbetonet landskabsplanlægning.
2. En forstærket varetagelse af hensynet til kulturmiljøet i forbindelse med VVM-redegørelser.

3. Fortsætte projekter med det formål at få udbygget vidensgrundlaget m.h.t. varetagelse af de kulturhistoriske hensyn og kulturhistoriske helheder i planlægningen.

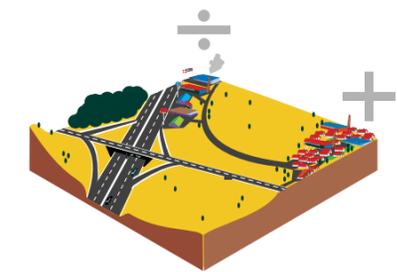
4. Iværksætte udredningsarbejde om betydningen af EU's landbrugspolitik for omformningen af danske jordbrugslandskaber.

5. Igangsætte et eksempelprojekt, der beskriver den landskabelige og historiske afgrænsning af byfronten samt planlægningen af de bynære rekreative områder og deres sammenbinding med byområdet ved rekreative stier og biologiske spredningskorridorer.

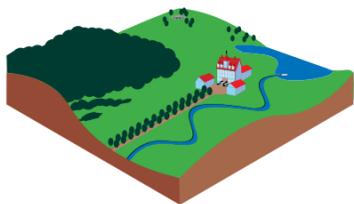
6. Gennemføre udredningsarbejde om muligheden for at udvikle en integreret ramme for kystzonens forvaltning.

7. Gennemføre et udvalgsarbejde om informationsindsatsen rettet mod den enkelte landmand om gældende reguleringer.

Nej til byspredning



Bevar kultursporene



DANMARK
ÅR 2022

- Landsdelscenter
- Større egns- og kommuncentre i Danmark
- Transport-knudepunkt
- Internationale trafikakser
- Regionalt trafiknet
- Kystnærhedszone i Danmark
- Større nationalt naturområde
- Plansamarbejde Nordsøregionen
- Plansamarbejde Østersøregionen
- Grænseregionale samarbejder

Et grønt rum i det europæiske hus

Oversigt over politiske mål og handlinger

OVERSIGT OVER REGERINGENS LANDSPLANMÅL OG HANDLINGER

1. BYSYSTEMET

Regeringens overordnede mål er at sikre

Balance i bysystemet

Mål for balance i bysystemet:

1. Udvikling af bynetværk mellem egnscentre og kommuncentre
2. Landsdelscentre med øget vægt på en europæisk orientering
3. Øresundsregionen som international storbyregion
4. Udvikling i de mindre byer og i landdistrikter
5. Plansamarbejder over grænser

Regeringen vil på europæisk niveau arbejde for at:

1. Sikre Øresundsregionens status som europæisk storby
2. Fremme kendskab til internationale styrkepositioner i landsdelscentre og bynetværk
3. Fremme fokus på Europas truede landdistrikter
4. Fremme det transnationale plansamarbejde i Nordsøregionen og Østersøregionen

5. Fortsætte samarbejdet med landene omkring Østersøen

6. Fortsætte de grænseregionale samarbejder med Tyskland og Sverige

Regeringen vil nationalt tage initiativ til at:

1. Støtte udviklingen af nye bynetværk
2. Fremme udarbejdelse af fælles planstrategi for Øresundsregionen
3. Opfordre hovedstaden til netværkssamarbejde med andre nordeuropæiske storbyer
4. Fremme en profilering af danske byer i Østersø- og Nordsøsammenhæng
5. Analysere de danske byers internationale muligheder
6. Tilbyde faglig bistand til bynetværk med ønske og potentiale som nye landsdelscentre
7. Analysere bystrukturers betydning for energi- og ressourceforbrug
8. Gennemføre lovforslag om detailhandel med henblik på bl.a. at fremme et varieret butiksudbud
9. Færdiggøre udvalgsarbejder om udviklingsmuligheder og transportforhold i landdistrikterne
10. Fremlægge en årlig redegørelse om udviklingen i landdistrikterne

2. TILGÆNGELIGHEDEN

Regeringens overordnede mål er at sikre

Tilgængelighed på miljøets præmisser

Mål for tilgængelighed på miljøets præmisser:

1. Reducere transportarbejdets omfang
2. Internationale trafikakser
3. Hurtig jernbanetrafik
4. Velfungerende, regionale trafiknet
5. Netværk af transportknudepunkter
6. Miljørigtig lokaliseringspolitik
7. Adgang til viden og information overalt i Danmark

Regeringen vil på europæisk niveau arbejde for:

1. En skærpelse af konkrete miljømål for transportsektoren i EU
2. Omlægning af transportarbejdet mod større miljøvenlighed
3. Høj prioritering af skib og jernbane i de transeuropæiske forbindelser

4. En sammenbinding af de europæiske storbyer som "stationer" i det transeuropæiske netværk

Regeringen vil nationalt tage initiativ til at:

1. Reducere transportsektorens CO₂-udledning
2. Fremlægge en strategi for hurtigtog i og gennem Danmark
3. Færdiggøre forundersøgelser om en eventuel Femern-forbindelse
4. Tilskynde til lokal planlægning, der fremmer miljøvenlige transportformer og reducerer transportbehovet
5. Fremme coastertransport af gods
6. Analysere trafikstrømme med henblik på et netværk af transportknudepunkter
7. Analysere informationsteknologiens konsekvenser for transportarbejdets omfang
8. Igangsætte et eksempelprojekt om kredsløb mellem by og land med henblik på at mindske transportarbejdets omfang

3. NATUR- OG KULTURARVEN

Regeringens overordnede mål er at sikre

Natur- og kulturarv gennem sammenhængende landskabsplanlægning

Mål for natur- og kulturarv gennem sammenhængende landskabsplanlægning:

1. Bæredygtigt landbrug og skovbrug
2. Indsats for naturgenopretning og biologiske spredningskorridorer
3. Beskytte de åbne kyster
4. Bevare kulturspor i landskabet
5. Hindre byspredning

Regeringen vil på europæisk niveau arbejde for:

1. En europæisk strategi på naturgenopretningsområdet
2. En europæisk kyststrategi
3. Biologiske spredningskorridorer og sammenhængende naturområder også på tværs af grænserne
4. Princippet om helhedsorienteret landskabsplanlægning

5. Natur-, miljø- og kulturmæssige hensyn i EU's sektorpolitikker

6. Ny viden om ændringer i lokale jordbrugslandskaber i Holland, Tyskland og Danmark

Regeringen vil nationalt tage initiativ til at:

1. Igangsætte et eksempelprojekt om helhedsorienteret landskabsplanlægning
2. Forstærke varetagelsen af hensynet til kulturmiljøet i VVM-redegørelser
3. Udbygge vidensgrundlaget for varetagelse af de kulturhistoriske hensyn i planlægningen
4. Analysere betydningen af EU's landbrugspolitik for omformningen af danske jordbrugslandskaber
5. Igangsætte et eksempelprojekt om landskabelig og historisk afgrænsning af byfronten samt planlægning af bynære, rekreative områder
6. Gennemføre en udredning om en integreret ramme for kystzonens forvaltning
7. Gennemføre et udvalgsarbejde om informationsindsatsen rettet mod den enkelte landmand om gældende reguleringer.



KONSEKVENSER

4. MILJØKONSEKVENSVURDERING

METODE OG PRINCIPPER FOR VURDERINGEN

Vurderingen af de miljømæssige konsekvenser af landsplanredegørelsens politiske mål og strategier sker i overensstemmelse med Statsministeriets cirkulære om bemærkninger til lovforslag og regeringsforslag fra 1995. Her fremgår det, at regeringsforslag skal gennemgå en miljømæssig konsekvensvurdering, hvis planerne skønnes at have væsentlige miljømæssige virkninger.

Miljøvurderingen er såvel i det første forslag som i det reviderede forslag til landsplanredegørelse blevet gennemført sideløbende med udarbejdelsen af selve redegørelsen. Målet har været at gøre miljøvurderingerne til en del af ministeriets arbejdsproces, hvor landsplanredegørelsens politiske mål løbende er blevet holdt op imod de miljømæssige vurderinger. Det har givet mulighed for at reducere ugunstige virkninger på miljøet som følge af de politiske målsætninger.

Første spadestik til ny metode

Miljøkonsekvensvurdering er noget nyt i arbejdet med landsplanredegørelser. Det er håbet, at denne miljøkonsekvensvurdering kan give inspiration i det fremtidige arbejde med miljøkonsekvensvurderinger af overordnede politiske planer.

Landsplanredegørelsens mål er bevidst bredt formulerede, da de skal efterlade et politisk spillerum for den amtskommunale og kommunale planlægning. Miljøvurderingen afspejler redegørelsens detaljeringsniveau og brede målformuleringer.

Redegørelsens politiske udviklingsmål indenfor de tre temaer bysystemer, tilgængelighed og natur- og kulturarv er elementer i en sammenfattende fysisk planlægning og kan ikke ses isoleret fra hinanden, da de er hinandens forudsætninger. Derfor må miljøvurderingen sammen med en bedømmelse af de enkelte politiske mål også gå på tværs for at skabe et samlet billede af miljøpåvirkningerne.

Det er vigtigt at understrege, at der ikke er tale om en VVM-redegørelse, som udformes ved f.eks. anlæg af større vejanlæg. Her og nu gælder det en miljøvurdering af de overordnede politiske mål. VVM-redegørelser skal under alle omstændigheder foretages ved større projekter, men er først næste trin på vejen.

Miljøcheckliste som arbejdsredskab

Miljøkonsekvenserne er relateret til:

- Status og udviklingstendens for de relevante miljøforhold (miljøindikatorer).
- Gældende planer og miljøpolitiske målsætninger.
- Et referencealternativ, hvor det er defineret.

Som referencealternativ er forudsat de gældende udviklingstendenser samt vedtagne politiske redegørelser og handlingsplaner. En opstilling af specifikke forudsætninger har været en betingelse for at kunne gennemføre miljøvurderingen.

De mulige miljømæssige konsekvenser er bedømt på basis af et sæt miljøindikatorer som f.eks. luft, landskaber samt dyre- og planteliv. Miljøchecklisten svarer i store træk til den, som findes i Miljø- og Energiministeriets eksempelsamling om miljøkonsekvensvurdering af lovforslag og andre regeringsforslag.

Et vigtigt mål for miljøvurderingen har

været at gøre den handlingsorienteret. Dvs. at fokusere på hvordan de politiske målsætninger for fysisk planlægning kan medvirke til en miljømæssig gunstig udvikling og hvilke handlemuligheder og tiltag, der kan tages i anvendelse for at modvirke negative miljøkonsekvenser. Hermed giver miljøkonsekvensvurderingen et godt udgangspunkt for den fremtidige gennemførelse af konkrete handlinger og politiske beslutningsprocesser på området, der kan understøtte den overordnede målsætning om bæredygtighed i virkelighedens verden.

BALANCE I BYSYSTEMET

I landsplanredegørelsen er der fremsat 5 politiske mål for at fremme en god balance i bysystemet: Udvikling af bynetværk, landsdelscentre med europæisk orientering, udvikling af Øresundsregionen som international byregion, udvikling i de mindre byer og i landdistrikterne samt plansamarbejder over grænser. De politiske mål tager udgangspunkt i de danske byer og regioners muligheder set i europæisk regi, og regeringen vil fremme kendskabet til byernes internationale styrker. Samtidig skal de små byer og landdistrikterne sikres udviklingsmuligheder.

Der forudsættes implicit en ekstra vækst i byernes aktiviteter, som bevirker, at øvrige danske egnes erhvervsudvikling ikke - eller kun i mindre grad - påvirkes negativt. Det skyldes den internationale konkurrencesituation byerne imellem.

De miljømæssige konsekvenser af de politiske mål for bysystemet vil generelt afhænge af planernes konkrete udformning og kan derfor ikke konkretiseres yderligere.

Samtidig må målene for bysystemet ses sammen med de politiske mål for tilgængeligheden.

1. Udvikling af bynetværk mellem egnscentre og kommunecentre

Udvikling af bynetværk er i høj grad et spørgsmål om, at byer supplerer hinanden på en række punkter, herunder erhvervsliv, kulturtilbud m.v. Der er altså tale om en fælles planlægning og koordinering af aktiviteter, som kan udnytte komparative fordele og gøre bynetværket som helhed funktionelt bedre stillet. Øgede aktiviteter i bynetværk kan medføre øget arealforbrug, øget transport samt øget energi- og ressourceforbrug. Afhængigt af den præcise udvikling vil det kunne påvirke luftkvaliteten, landskaber, bynære naturområder m.v. - muligvis i ugunstig retning i selve netværksområdet. Hvis etableringen af bynetværk som foreslået kommer til at omfatte miljøforhold i planlægningen og udførelsen af de konkrete tiltag, er der potentiale for at reducere miljømæssigt u hensigtsmæssige virkninger, f.eks. ved bedre ressourceudnyttelse og ved optimering af arealplanlægningen.

En udvikling af bynetværk med eller uden landsplanredegørelsens handlingsforslag kan medføre miljømæssige påvirkninger, som ikke kan identificeres på grundlag af det foreliggende detaljeringsniveau af planlægningen. Om den foreslåede planpolitik vil virke hensigtsmæssigt eller uhensigtsmæssigt på miljøet, vil afhænge af konkretiseringen af planerne. Handlingsforslagene vedrørende støtte til et forum for erfaringsudveksling mellem bynetværk samt opsamling af viden om brug af planstrategier i bynetværk kan give øget viden om miljøforhold i bynetværk.

2. Landsdelscentre med øget vægt på en europæisk orientering

København, Odense, Århus, Aalborg og Esbjerg er i dag udpeget som landsdelscentre.

Styrkelse af landsdelscentre kan, ligesom udvikling af bynetværk, indebære en mulighed for at reducere miljømæssigt uhensigtsmæssige virkninger, hvis miljøforhold integreres i planprocessen, og hvis landsdelscentre fungerer i "symbiose" med deres oplande - forstået på den måde, at transportbehovet, energi- og ressourceudnyttelsen optimeres.

Det er sandsynligt, at et øget aktivitetsniveau i landsdelscentre kan øge behovet for transport af gods og personer dels lokalt mellem en by og dets opland og dels internationalt og mellem landsdelene. For at modvirke de energimæssige og forureningsmæssige virkninger af en øget trafik, vil det givetvis blive nødvendigt med en mere hensigtsmæssig fordeling af transportarbejdet mellem forskellige transportmidler. Det understreges, at landsdelscentre skal betjenes af miljøvenlige transportsystemer. Handlingsforslaget om en analyse af danske byers internationale muligheder med inddragelse af miljøvurderinger samt analysen af bysystemets betydning for energi- og ressourceforbrug vil give øget viden om byers funktion set i relation til miljøet, der kan bruges i den fremtidige planlægning.

3. Øresundsregionen som international storbyregion

Udvikling af Øresundsregionen som international byregion kræver samarbejde med Sverige. Øresundsregionen har de samme potentialer og risici for påvirkning af miljøforholdene som øvrige landsdelscentre, men har desuden nogle særlige potentialer, der knytter sig til byområdets størrelse og aktivitetsniveau: Københavns funktion som hovedstad og regeringsby, samt til det påkrævede samarbejde med Sverige omkring udviklingen af regionen.

I landsplanredegørelsen lægges der op til

en øget udveksling af aktiviteter på tværs af den dansk-svenske grænse gennem Øresund. Dette kan være trafikskabende internt i regionen med deraf følgende negative miljøpåvirkninger. Af hensyn til luftkvaliteten i det tæt befolkede lokalområde, vil el-drevne transportmidler uden lokale emissioner være en miljømæssig fordel. Handlingsforslaget om udarbejdelse af en fælles planstrategi for regionen om bl.a. miljøtilpasset infrastruktur og funktionsspecialisering giver mulighed for at regulere nogle af de negative miljøeffekter, der kan forventes som følge af et øget aktivitetsniveau i regionen. Disse handlingsforslag må også afstemmes efter resultaterne af miljøkonsekvensvurderingen af den faste Øresundsforbindelse.

4. Udvikling i de mindre byer og i landdistrikterne

I landsplanredegørelsen lægges der op til at følge op på regeringens handlingsplaner og initiativer for landdistrikterne samt aktivt at påvirke den europæiske planpolitik på området. Udbygning af lokale servicefunktioner, for eksempel inden for rammerne af landsbynetværk samt funktionsspecialisering, antages at kunne medføre et større transportarbejde lokalt. En eventuel forøget transportaktivitet i landdistrikterne vil medføre en øget støjbelastning af vejnære omgivelser - hvilket igen (afhængigt af naturtype og fauna) kan føre til reduktion i artsdiversitet og individantal for hjemmehørende dyr. Til gengæld kan det give et mindre transportarbejde på regionalt og nationalt plan, såfremt udbudet af servicefaciliteter m.m. lokalt forbedres mærkbart.

Den negative effekt af eventuel øget trafikbelastning kan modvirkes af større grad af telecommuting. Udbygning af de informationsteknologiske muligheder kan



således på én gang være med til at modvirke en negativ miljøeffekt (øget transport) af et spredt bosættelsesmønster i landsbyer og landdistrikter og samtidigt understøtte mulighederne for en rimelig grad af bosætning og beskæftigelse i landdistrikterne.

Sammenfattende må det siges, at der vil være en positiv effekt for miljøet i relation til ønsket om at bevare levende landsbymiljøer og et velfungerende samspil mellem natur, kultur, landskab og friluftsliv. Omvendt skønnes det, at der også kan være en negativ effekt med hensyn til mulig forøgelse af transportarbejdet og deraf afledt forurening samt trafikrisiko ved en relativt øget belastning af bivejstnettet. Mindre transportarbejde regionalt og nationalt kan dog opveje den negative effekt af et øget aktivitetsniveau i landdistrikterne.

5. Plansamarbejder over grænser

Landsplanredegørelsen lægger op til udvidet deltagelse i såvel det europæiske plansamarbejde i EU og Europarådet som i de lokale og regionale grænseoverskridende plansamarbejder. Det forudsættes, at der er opbakning fra de enkelte berørte europæiske lande og deres regioner/decentrale myndigheder omkring grænseoverskridende plansamarbejde samt at relevante aspekter af et sådant samarbejde inddrages, f.eks. ved planlægning og implementering af større interregionale infrastrukturelementer. Grænseoverskridende plansamarbejde giver mulighed for inddragelse af relevante miljøaspekter tidligt i planlægningsfasen, herunder etablering af f.eks. miljøtilpasset infrastruktur og principper for kystzonens udnyttelse. Det må forventes, at et sådant samarbejde vil betyde en miljømæssig nettogevinst - selv om den kan være meget vanskelig at

registrere og kvantificere. Plansamarbejdet kan betyde en udbygning af danske byers internationale muligheder indenfor bl.a. produktion, service og turisme.

Sammenfattende vurderes det, at der samlet kan skabes en miljømæssig gevinst ved etablering af grænseoverskridende plansamarbejde. Planlægnings-samarbejde kan yderligere føre til forbedrede muligheder for etablering af miljøtilpasset infrastruktur, hvor der tages relevante miljøhensyn i såvel planlægningsfasen som i driftsfasen.

TILGÆNDELIGHED PÅ MILJØETS PRÆMISSER

Der er fremsat 7 politiske mål for at sikre tilgængelighed på miljøets præmisser: Reducere transportarbejdets omfang, internationale trafikakser, hurtig jernbanetrafik, regionale trafiknet, transportknudepunkter, miljørigtig lokaliseringspolitik samt adgang til information og viden.

Der lægges i målene op til en øget strukturel koordination af transport af gods og personer på nationalt og regionalt niveau samt til en generel flytning af transportarbejde fra fly og bil til tog og skib. Den strukturelle koordination består i, at den igangværende udbygning af den internationale/nationale transportinfrastruktur suppleres med passende indretning af regionale knudepunkter for omladning af gods og personer samt muligvis udbygning og forbedring af det underliggende regionale netværk af transportinfrastruktur. Hensigten er at skabe mulighed for en mere miljøvenlig transportafvikling. En generel tendens i udviklingen af den overordnede transportinfrastruktur vil dog være, at den er trafikskabende, hvilket vil lægge beslag på ikke fornyelige energiresourcer og betyde en øget emission af

luftforurenende stoffer, herunder CO₂.

Samtidig er det et selvstændigt politisk mål, at transportarbejdet som helhed skal nedbringes. Et handlingsforslag om en analyse baseret på kredsløbstankekange kan give viden herom. Men det kræver mere grundlæggende tiltag, hvis transportomfanget for alvor skal ned.

I et europæisk perspektiv lægges der op til en øget indsats for en omlægning af transportarbejdet mod større miljøvenlighed og en øget prioritering af jernbaner og skibstransport.

1. Reducere transportarbejdets omfang

Landsplanredegørelsen lægger op til, at en bred vifte af indsatsområder skal sikre en bæredygtig transportpolitik: Økonomiske styringsmidler som skatter og afgifter, forskning, miljøvenlig lokalisering samt en skærpelse af konkrete miljømål for transportsektoren i EU.

En reduktion af transportarbejdets omfang vil kunne reducere emissioner af CO₂, CO, NOx, svovl, kulbrinter og partikler. Dette vil have væsentlige, positive konsekvenser for påvirkningen af miljøet og for befolkningens sundhedstilstand. Reduktionen i udslippet af CO₂ til atmosfæren vil have en positiv konsekvens for drivhuseffekten. En reduktion i transportarbejdets omfang kan ligeledes have positive konsekvenser for landskabet som følge af et langt mindre behov for nye infrastrukturanlæg. Afhængigt af de lokale omstændigheder, kan der være mulighed for forbedring af faunapassager for vand- og landlevende dyr. Støjgener og lugtgener fra de forskellige transportformer er afhængige af transportarbejdets omfang og fordeling på trafikformer og vil kunne reduceres. Forbruget af benzin, dieselolie og andre fossile brændstoffer samt el vil reduceres i takt

med reduktion i transportarbejdets omfang og fordeling på trafikformer.

De miljømæssige konsekvenser af en reduktion af transportarbejdets omfang vil i sagens natur være positive. Graden af effekt kan ikke vurderes på det foreliggende grundlag. Det bør dog betones, at der er store potentielle besparelser i ikke-fornyelige energiresourcer og muligheder for signifikant reduktion i emission af luftforurenende stoffer, der også har stor betydning for drivhuseffekten. Reguleringsmulighederne for transportarbejdets omfang ligger i høj grad i de incitamenter, som kan gives igennem skatter, afgifter og andre økonomiske styringsværktøjer. Den fysiske planlægning rummer især på lokalt plan en række muligheder for regulering af transportarbejdets omfang.

2. Internationale trafikakser

Landsplanredegørelsens politiske mål vedrørende det overordnede transportnet i og gennem Danmark støtter de igangværende initiativer til udbygning og forbedring af motorvejs- og jernbanenettets "store H" - dvs. strækningerne København - Kolding/Esbjerg, Helsingør/København - Rødbyhavn og Frederikshavn/Aalborg - grænsen ved Kruså/Padborg. Der er ikke fremsat nye forslag i forhold til allerede vedtagne planer for trafiknettet, hvorfor der ikke forudses signifikante miljømæssige virkninger af landsplanredegørelsens forslag på dette felt.

3. Hurtig jernbanetrafik

Landsplanredegørelsen lægger op til en strategi for indførelse af hurtige tog i Danmark uden at gå i detaljer med hastighedsniveau osv.

Indførelse af hurtigtog i Danmark kan indebære en række miljømæssige konsekvenser, hvoraf de betydeligste er:



- En forudsætning for hurtigtog (dvs. tog, der kører med 200 km/t eller derover) kan være, at nye banestrækninger må etableres i nye tracéer eller tæt op ad eksisterende tracéer. Anlæg af nye baner kan reducere afstanden og hermed transportarbejdet. Kravene til hældninger og kurveforløb af højhastighedsbaner kan give problemer med at tilpasse anlægget i landskabet og til eksisterende bebyggelsesstrukturer og kan komme i konflikt med naturområder. Anlæg af nye baner stiller derfor store krav til planlægning af linieføring og den mest optimale indpasning i landskabet.
- Øget hastighed vil medføre et øget energiforbrug og dermed en forøgelse af emissioner, herunder CO₂.
- En øget andel af el-drevne tog frem for diesel-drevne tog vil flytte emissioner fra lokalområder til kraftværker og hermed medføre bedre luftkvalitet i lokalområderne.
- I det omfang hurtigtog kan medføre besparelser i flyafgange til indenrigs og nære udenrigs destinationer, kan der samlet spares brændstoffmængder, hvilket giver en tilsvarende reduktion i den samlede emission af CO₂ til atmosfæren.
- Der vil tilsvarende kunne ske miljøforbedringer, hvis hurtigtogene overflytter trafik fra bil til tog.

De foreslåede europæiske initiativer rummer en mulighed for at påvirke udviklingen i retning mod et mindre energiforbrug til transport og en bedre luftkvalitet. I den situation, hvor en forbedret infrastruktur på landjorden kan spare flyafgange, kan der blive tale om besparelse i det samlede energiforbrug og relativ formindskelse af luftforureningen, herunder CO₂-udslippet.

4. Velfungerende regionale transportnet

Uden at lægge sig fast på transportform foreslås det i landsplanredegørelsen at undersøge mulighederne for på sigt at forstærke betjeningen af det regionale trafiknet på strækningen Struer - Vejle. Herudover indeholder landsplanredegørelsen ikke nye forslag i forhold til gældende planer og projektforslag.

Landsplanredegørelsens intention om at forbedre den kollektive trafikbetjening mellem landsdelscentre kan, hvis forbedringen sker i form af regionaltog med højere hastighed, medføre et øget energiforbrug og en øget luftforurening, hvis der ikke samtidig sker en omlægning af transportarbejdet fra biler til tog.

En eventuel indsættelse af busser i rute på strækningen Struer - Vejle og/eller en forbedret betjening med tog vil også i sig selv give en større miljøbelastning i form af øget brændstofforbrug og øget luftforurening. Hvis det lykkes at få overført transportarbejde fra biler til tog og busser, kan der blive tale om mindsket energiforbrug og luftforurening. Overflytning af persontransport fra bil til tog indebærer de største muligheder for reduktioner.

5. Netværk af transportknudepunkter

Landsplanredegørelsen foreslår en undersøgelse af muligheden for et netværk af transportknudepunkter, hvor trafikarter mødes og sammenkobles. Dette initiativ vil antageligt tilvejebringe viden, der kan medvirke til, at der samlet træffes mere bæredygtige transportvalg for gods og personer. Samlet reduktion af brændstofforbrug og samlet reduktion af udslip til atmosfæren er de væsentligste potentialer.

6. Miljørigtig lokaliseringspolitik

Landsplanredegørelsen lægger op til, at der i takt med øget brug af virkemidler til

reduktion af transportomfanget kan ske en lokalisering af boliger, arbejdspladser, indkøb og andre servicefaciliteter, så rejseafstandene bliver kortere, pendlingen mindre og så kollektiv trafik understøttes som alternativ til privatbilismen.

Det anses som en forudsætning, at der arbejdes med en flerstrengt model for miljørigtig lokaliseringspolitik indeholdende både optimering i forhold til eksisterende lokaliseringspolitik, miljøhensyn ved ny lokalisering samt støtte til frivillig bosætning af arbejdskraften i nærheden af eksisterende arbejdspladser.

Mere hensigtsmæssig lokalisering kan medføre formindsket transportarbejde og bedre fordeling på transportformer (for eksempel undgå transport af gods udført med bil i stedet for mere miljøvenlig kollektiv trafik, jernbane- eller coastertransport). Miljøhensigtsmæssig lokalisering af produktionsvirksomheder kan reducere støj- og lugtgener til omgivelserne samt risiko for mere varig forurening af det omgivende miljø i form af f.eks. jord- og grundvandsforurening ved lokalisering over relativt ubeskyttede grundvandsreservoirs.

Sammenfattende vurderes det, at de miljømæssige konsekvenser af miljørigtig lokaliseringspolitik i sagens natur er positive. Graden af effekt kan ikke vurderes på det foreliggende grundlag, men vil givetvis være afhængig af om der anlægges et flerstrengt syn på, hvad miljørigtig lokalisering er. Det er vigtigt at se på samspillet imellem en række faktorer i miljørigtig lokalisering, herunder især transport, men også anden lokal infrastruktur og telekommunikationsfaciliteter, lokalspecifikke produktionsbetingelser for industri (såsom råstofforekomster), sårbar natur, grundvandsressourcer og vandrecipienter, arbejdskraftens kvalifikationer

lokalt, samt den lokale forvaltningskapacitet på miljøområdet.

7. Adgang til viden og information

Der lægges i landsplanredegørelsen op til et udredningsarbejde vedrørende muligheder for at mindske transportbehov ved anvendelse af informationsteknologi (IT).

IT rummer visse muligheder for miljøforbedringer. F.eks. kan der spares energi ved IT-styring af den internationale godsdistribution. Der er også mulighed for at begrænse transportarbejdets omfang ved elektronisk informationsudveksling i erhvervslivet, i uddannelsessektoren og i offentlige serviceydelser til borgere. Det vides dog ikke i dag, om IT kan spare rejser eller om adgang til global information stimulerer rejseystemen.

Det planlagte udredningsarbejde kan afhængig af dets udformning skabe viden om de mulige miljømæssige konsekvenser.

NATUR- OG KULTURARV GENNEM SAMMENHÆNGENDE LANDSKABSPLANLÆGNING

Landsplanredegørelsens overordnede mål om at sikre en sammenfattende landskabsplanlægning for natur- og kulturarv er udmøntet ved at integrere 5 delmål vedrørende bæredygtigt landbrug og skovbrug, naturgenopretning og biologiske spredningskorridorer, beskyttelse af de åbne kyster, bevarelse af kulturspor i landskabet og hindring af byspredning, der alle skal medvirke til at skabe forbedrede miljøforhold i bredeste forstand.

De 5 delmål er på nationalt niveau overvejende en fortsættelse af den eksisterende politik og bidrager derfor ikke med ændrede miljøkonsekvenser. I den fysiske planlæg-



ning er dog nu lagt vægt på den helhedsorienterede landskabsplanlægning, der i noget højere grad fordrer samtænkning og koordinering mellem de forskellige planelementer såsom byudvikling i transportsystemer og naturhensyn.

Hvad angår initiativerne på EU-niveau om en europæisk strategi for naturgenopretning samt en europæisk kyststrategi, er der afhængig af konkret indhold, mulighed for positive miljøkonsekvenser med større rækkevidde.

1. Bæredygtigt landbrug og skovbrug

Landsplanredegørelsens politiske målsætning om at virke for et bæredygtigt landbrug og skovbrug er en fortsættelse af eksisterende handlingsplaner samt en politisk markering i forhold til EU's politik på området.

Handlingsforslagene vedrørende udredning af den strukturelle udviklings betydning for jordbrugsarealer samt eksempelprojekterne om helhedsorienteret landskabsplanlægning kan give et øget vidensgrundlag for at regulere miljøforholdene på en række områder. De væsentligste er en bedre mulighed for at påvirke:

- Udviklingen af de danske landskaber.
- Udviklingen af naturindholdet og den biologiske diversitet i skove og plantager.
- Udviklingen af jordbundsforholdene, specielt i forbindelse med dyrkning af nåletræer.

Landsplanredegørelsens handlingsforslag vedrørende initiativer i EU vil medvirke til øget europæisk fokus på arealanvendelsens miljømæssige betydning. Dermed vil miljømæssige og landskabsmæssige forhold fremover i endnu højere grad blive inddraget i EU's sektorpolitikker.

2. Naturgenopretning og biologiske spredningskorridorer

Landsplanredegørelsens politiske målsætning om at prioritere indsatsen for naturgenopretning og biologiske spredningskorridorer skal ses som en fortsættelse af den hidtidige politik på området og indeholder ikke særskilte handlingsforslag for nationale tiltag. Der er derfor ingen særskilt miljømæssig virkning af dette handlingsforslag.

Landsplanredegørelsens handlingsforslag vedrørende udarbejdelse af en EU-strategi for naturgenopretningsområdet samt for spredningskorridorer og større sammenhængende naturområder vil kunne medvirke til øget europæisk fokus på naturforhold til fordel for en positiv udvikling af miljøet.

3. Beskytte de åbne kyster

I landsplanredegørelsen lægges der op til en fortsættelse af den hidtidige politik på området samt til at udvikle en mere integreret forvaltning af kystzonen, herunder de nære vandområder. Et udredningsarbejde om kystzonens forvaltning kan skabe viden herom.

I det omfang de foreslåede nye nationale tiltag til beskyttelse af kystområderne resulterer i en mere samlet administration, kan der blive tale om gunstige effekter for flora, fauna, økologi på søterritoriet og for kystnærhedszonen. Art og omfang af de mulige virkninger vil være afhængige af, hvilke administrative ændringer der lægges op til.

Udarbejdelse af en integreret europæisk kyststrategi i EU-regi vil øge muligheden for en opprioritering af dette område i Europa og dermed sandsynligheden for forbedret miljøbeskyttelse af kystområderne overalt langs EU's kystlinje.

4. Bevare kulturspor i landskabet

Landsplanredegørelsens politiske målsætning om at fremme kulturarven i planlægningen tænkes udmøntet i udredninger og projekter, der skal øge vidensgrundlaget m.h.t. bevarelse af kulturhistoriske helheder i planlægningen. Den lægger desuden op til en opprioritering af kulturhistoriske forhold i VVM-redegørelser.

Politikken om at bevare kulturhistoriske helheder er en understregning af den statslige udmelding til regionplanrevisjonen for 1997. Den rummer et potentiale for en forbedret varetagelse af kulturhistoriske interesser i landskabet og dermed en forbedret mulighed for ikke at ødelægge eksisterende, varierede kulturlandskaber.

Landsplanredegørelsens handlingsforslag om udredningsarbejde vedrørende kulturhistoriske helheder i planlægningen vil antageligt kunne medvirke til at øge vidensgrundlaget for denne politik.

En opprioritering af kulturhistoriske forhold i VVM-redegørelser vil formodentlig kunne forstærke denne virkning.

5. Hindre byspredning

I forbindelse med målet om at sikre en sammenfattende landskabsplanlægning ønsker regeringen at hindre spredningen af byområder og byfunktioner i det åbne landskab.

Der er tale om en understregning af planprincippet om, at al byudvikling bør ske i eller i umiddelbar tilknytning til eksisterende by, der har udgangspunkt i zone-lovgivningens mål om adskillelse mellem by, det åbne land og sommerhusområder.

Klart afgrænsede byer er alt andet lige med til at sikre nærhed til en bred vifte af

servicefunktioner og kan derved mindske transportarbejdet.

De potentielle miljøkonsekvenser vil afhænge af, om de decentrale planlægningsmyndigheder vil følge det politiske mål. Der er ingen nye initiativer fra statsligt hold. Art og omfang af de potentielle konsekvenser kan således ikke vurderes på det foreliggende grundlag.

HANDELMULIGHEDER OG REGULERINGSFORSLAG

Integration af miljøforhold i planlægningen er af central betydning for landsplanredegørelsens mål.

Alle 5 politiske mål for bysystemet vedrørende bynetværk, landsdelscentre, Øresundsregionen, landdistrikter samt plansamarbejder over grænser lægger op til et øget aktivitetsniveau, der kan påvirke miljøet i en ugunstig retning, såfremt miljøforholdene ikke tænkes ind i planlægningen.

En funktionspecialisering mellem nærtliggende byer kan tænkes at betyde rationaliseringer til miljøets fordel. Funktionspecialiseringen bør nøje overvejes under hensyntagen til de lokale, naturmæssige forhold, naturens robusthed over for menneskelig påvirkning og den eksisterende emissions- og affaldsproduktion.

En prioritering af miljøvenlige, smukke og velfungerende omgivelser, som landsplanredegørelsen lægger op til, kan blive en vigtig konkurrenceparameter i erhvervslokalisering, der samtidig er til miljøets fordel.

Alle 5 delmål for bysystemet giver mulighed for at integrere miljøforhold i relation til trafikafviklingen. F.eks. er der mulighed for at integrere trafikbegrænsende initiativer og



designer infrastrukturen i bynetværk, således at trafikarbejdet reduceres mest muligt.

Landsplanredegørelsens 7 mål om tilgængelighed på miljøets præmisser rummer forslag, der skaber mulighed for en mere miljøvenlig trafikafvikling, herunder at togtrafik og søtransport styrkes på bekostning af fly- og biltrafikken, samt at trafikarbejdet som helhed på sigt kan blive reduceret.

Den generelle tendens til, at øget tilgængelighed skaber øget trafik, er med til at give negative miljøkonsekvenser. For at transporten i højere grad fungerer på miljøets præmisser, er det derfor centralt at supplere strategien for tilgængelighed med en strategi for regulering af fly- og biltrafikken, der er de største "miljøsyndere". En økonomisk regulering forekommer her nødvendig, hvis der skal ske mærkbare ændringer i trafikarbejdets sammensætning, og transportarbejdet som helhed skal reduceres.

Spørgsmålet om, hvordan trafikarbejdet som helhed reduceres markant, for at CO₂ målene kan nås, bør ligeledes uddybes og suppleres med økonomiske styringsinstrumenter, så trafikafviklingen omlægges til mindre miljøbelastning, end tilfældet er i dag.

M.h.t. mål for natur- og kulturarv gennem sammenfattende planlægning er de 5 politiske mål til fordel for miljøet i bredeste forstand. Samtidig rummer det overordnede mål perspektiver for en bredere tilgang til arealanvendelsen i Danmark, hvor både produktionsforhold, naturmæssige og rekreative forhold tilgodeses. Det kan dog også på dette område blive nødvendigt med økonomiske og politiske tiltag i den konkrete planlægning for at opnå en optimal effekt til fordel for miljøet. F.eks. kan bevaringsinteresser medføre, at et område pålægges mere vidtgående bindinger, der gør jordbruksdriften mindre rentabel, og området

derfor skal sikres gennem en fredning med erstatning.

EU-påvirkning vigtig

Generelt gælder det, at påvirkning af EU og forslag til handlinger på EU-niveau er af stor betydning, hvis redegørelsens politiske målsætninger skal nås. Dette gælder især på trafikområdet, hvor tiltagene for en mere bæredygtig transportafvikling samt en reduktion af trafikken som helhed kræver politisk vilje og handling i alle EU-lande.

Beslutninger på EU-niveau har også afgørende betydning for vilkår og udvikling på landbrugsområdet.

Det gælder ligeledes spørgsmålet om en fælles strategi for naturgenopretning i EU. Samlet set kan en sådan strategi bidrage positivt til CO₂ udslip m.m., mens en indsats alene i Danmark har begrænset effekt set i et internationalt miljøperspektiv.

Miljøområdets generelle grænseoverskridende karakter gør internationalt samarbejde til et vigtigt omdrejningspunkt i kampen for et bedre miljø på mange fronter. En aktiv stillingtagen til europæisk planpolitik er derfor påkrævet.



LITTERATUR

Europa 2000+
(Europa-Kommissionen 1994)

Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010
(Group of Focal Points 1994)

Vækst, konkurrenceevne, beskæftigelse
(Europa-Kommissionen 1994)

Europe's Environment. The Dobris Assessment
(Det Europæiske Miljøagentur 1995)

Transeuropæiske net
(Christophersen-gruppen 1995)

Danmark på vej mod år 2018
(Miljøministeriet 1992)

Midtvejsstatus for eksempelprojekterne
(Miljø- og Energiministeriet 1994)

Københavns rolle i Østersøregionen
(Miljø- og Energiministeriet 1995)

Tilgængeligheden i Danmark
(Miljø- og Energiministeriet 1996)

Miljøkonsekvensvurdering af forslag til landsplanredegørelse 1996
(Miljø- og Energiministeriet 1996)

Fælles planindikatorer for Trekantområdet
(Miljø- og Energiministeriet, Landsplanafdelingen 1995)

Regionplanrevision 1997
(Miljø- og Energiministeriet, Landsplanafdelingen 1995)

Detailhandelsudvalgets rapport
(Miljø- og Energiministeriet 1996)

Vejledning om planlægning i kystområderne
(Miljø- og Energiministeriet 1996)

Miljøindikatorer 1996
(Miljø- og Energiministeriet 1996)

Natur- og Miljøredegørelse 1995
(Miljø- og Energiministeriet 1995)

Status for opfølgning på Natur- og Miljøpolitisk Redegørelse
(Miljø- og Energiministeriet 1996)

Naturforvaltning 1994 - beretning fra Naturforvaltningsudvalget
(Miljø- og Energiministeriet, Skov- og Naturstyrelsen 1995)

Biologisk mangfoldighed i Danmark - status og strategi
(Miljø- og Energiministeriet 1995)

På opdagelse i Kulturlandskabet
(Miljø- og Energiministeriet, Skov- og Naturstyrelsen 1995)

Kulturmiljøet i landskabet Handlingsplan for den 3. dimension i det nordiske miljøsamarbejde
(Nordisk Ministerråd 1996)

Landbruget i planlægningen
(Landbrugs- og Fiskeriministeriet 1996)

Energi 2000: Handlingsplan for en bæredygtig udvikling
(Energiministeriet 1990)

Danmarks Energifremtider
(Miljø- og Energiministeriet 1995)

Energi 21, Regeringens energihandlingsplan 1996
(Miljø- og Energiministeriet 1996)

Miljøkonsekvensvurdering af lovforslag og andre regeringsforslag - eksempelsamling
(Miljøministeriet 1994)

Lokal Agenda 21 - en introduktion til amter og kommuner
(Miljø- og Energiministeriet, Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen 1995)

Erhvervspolitisk redegørelse 1996
(Erhvervsministeriet 1996)

Regionalpolitisk redegørelse 1995
(Erhvervsministeriet 1995)

Landdistrikterne - ændrede vilkår
Betænkning nr. 1242 - December 1992
(Indenrigsministeriet 1992)



Handlingsplan for landdistrikterne
(Indenrigsministeriet 1993)

Udvikling i landdistrikterne. Forsøgsprojekter 1995
(Indenrigsministeriets Landdistriktsgruppe 1995)

Prisopgaven "De danske landsbysamfund i 2000-tallet"
De præmierede besvarelser
(Indenrigsministeriets Landdistriktsgruppe 1996)

Landdistrikterne er en del af kommunerne - debatoplæg
(Kommunernes Landsforening 1996)

Dagsorden for Europa
(Udenrigsministeriet 1995)

På vej mod det åbne Europa
(Udenrigsministeriet 1996)

Info-samfundet år 2000
(Forskningsministeriet 1994)

Fra vision til handling. Info-samfundet år 2000
(Forskningsministeriet 1995)

Info-samfundet for alle - den danske model
(Forskningsministeriet 1996)

IT i tal 1996
23 billeder af info-samfundet
(Forskningsministeriet 1996)

Trafik 2005
(Trafikministeriet 1993)

Transport, energi og CO₂-emissioner - debatoplæg
(Trafikministeriet 1995)

Baneplanudvalget: Undersøgelser vedrørende udbygning af det danske hovedbanenet
(Trafikministeriet 1995)

Miljøtilpasset transportsystem i Øresundsregionen
(Trafikministeriet 1995)

