

Landsplanredegørelse 2009



Forord, side 1

Udviklingstendenser, side 2

Klima og energi, side 4

Byer, side 5

Natur og vand, side 6

Landskabet, side 7

Kyster, side 8

Infrastruktur, side 9

Hovedstaden, side 10

Østjylland, side 11

Landdistrikter, side 13

Miljøvurdering, side 14





Miljøminister Troels Lund Poulsen



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

Med Landsplanredegørelse 2009 går regeringen på flere måder helt nye veje.

Før det første er det en landsplanredegørelse, som skal ses i sammenhæng med regeringens mange andre store initiativer som fx regeringens aftale om en grøn transportpolitik og 'Grøn Vækst'.

Initiativer som sammen med Landsplanredegørelse 2009 bidrager til et renere, grønnere og mere bæredygtigt Danmark, der er rustet til at møde de globale udfordringer miljømæssigt, socialt og økonomisk.

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

Regionerne skal udarbejde regionale udviklingsplaner, der på grundlag af en helhedsvurdering bl.a. beskriver en ønskelig fremtidig udvikling for regionens byer, landdistrikter og udkantsområder.

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

Regeringen har indgået politiske aftaler bl.a. for de kommende års infrastrukturinvesteringer og om Grøn Vækst, der forener moderne og konkurrencedygtig landbrugsproduktion med et højt niveau for miljø- og naturbeskyttelse. Herudover står de statslige vand- og naturplaner for at blive sendt i høring, og regeringen vil fremlægge en bypolitisk redegørelse, som giver et bud på, hvordan vi nærmer os den bæredygtige by.

Herudover vil regeringen fremlægge en bypolitisk redegørelse, som giver et bud på, hvordan vi nærmer os den bæredygtige by.

Det er alt sammen nye initiativer, som får betydning for kommunernes planlægning.

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

Jeg har i flere omgange drøftet landsplanredegørelsen med landets borgmestre og regionrådsformænd. Drøftelserne har afspejlet en stærk vilje hos alle, ikke mindst hos borgmestrene, som skal løfte den nye kommuneplanlægning.

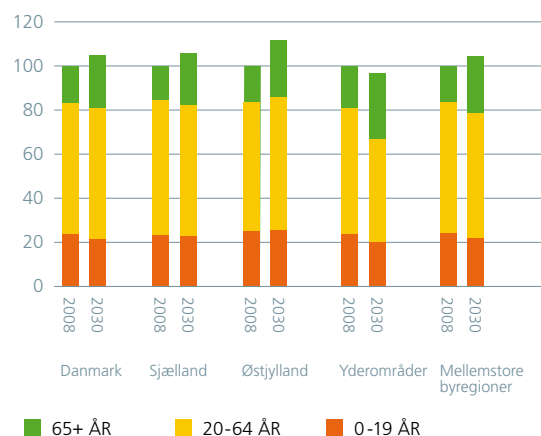
Men også at kommunerne står over for meget forskellige udfordringer alt efter, hvor i landet man befinder sig. Det spænder lige fra fx udfordringen i at håndtere en stærk og positiv udvikling i Østjylland til udfordringerne i at sikre samfundene på de små øer. Det har givet vigtig inspiration til de emner, som tages op i redegørelsen.

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

Jeg ønsker med Landsplanredegørelse 2009 at indbyde kommunerne, regionerne og deres organisationer til et samarbejde om en række af de problemstillinger, som berøres i redegørelsen.

Troels Lund Poulsen
Miljøminister

Udviklingstendenser



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

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

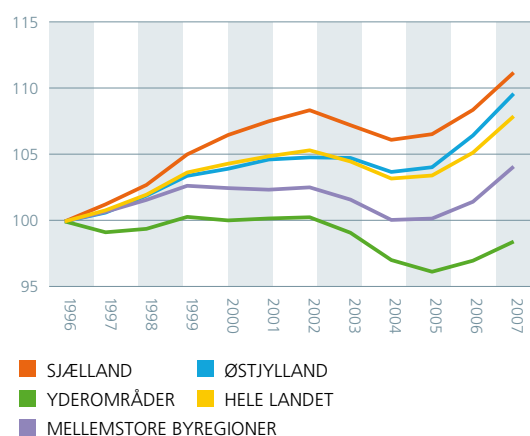
Først og fremmest er vi selv, vores arbejdspladser og bosteder grundvilkår i planlægningen.

Befolkningen / I 2008 var der ca. 5.475.000 personer i Danmark, knap 150.000 flere end i år 2000, altså en stigning på 2,7 pct. Denne beskedne stigning ventes at fortsætte de næste 20 år, men den ser ud til at blive ujævnt fordelt fra landsdel til landsdel.

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

Også alderssammensætningen vil påvirke fremtidens planlægning. I 2008 var der ca. 850.000 personer på 65 år og derover, svarende til godt 15 pct. af befolkningen. Det tal forventes i 2030 være steget til ca. 1.350.000 - 24 pct. af befolkningen. I yderområderne forventes næsten hver tredje at være over 65 år i 2030.

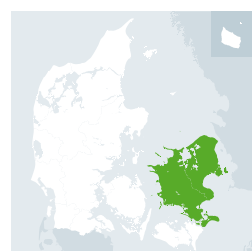
En så stor ændring af alderssammensætningen vil få stor indflydelse på planlægningen af vores byer og boliger. De ældre vil i højere grad præge fornyelsen og udbygningen af boligområderne med deres særlige behov.



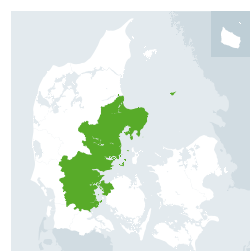
Erhvervene vokser mest i Østjylland og på Sjælland. Arbejdspladser 1996-2007. Indekstal, 1996=100.

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

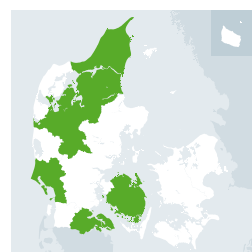
Omvendt har andre yderområder haft en tilbagegang i antallet af arbejdspladser; specielt i Vendsyssel og på de sydlige øer. Udviklingen skal generelt ses i lyset af de gunstige konjunkturer frem mod midten af 2008.



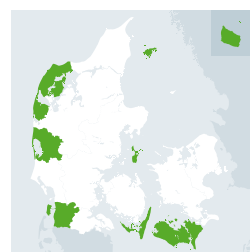
Sjælland



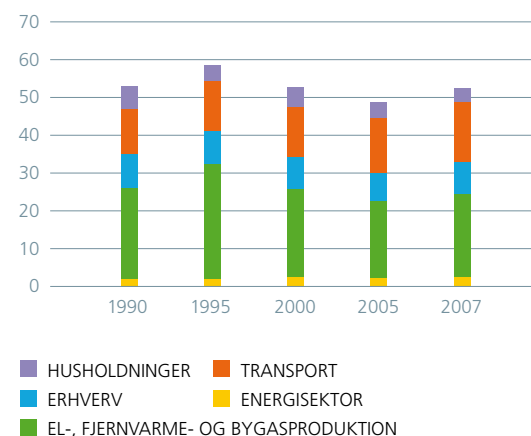
Østjylland



Mellemstore byregioner



Yderområder



Udledning af CO₂ 1990 - 2007 fordelt på sektorer. Tal i mio. tons. Kilde: Energistyrelsen.

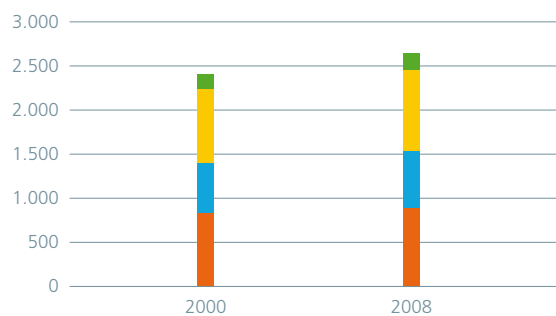
Klimaet / FN's klimapanel peger på, at en væsentlig del af den globale opvarmning skyldes menneskeskabte aktiviteter. Der er behov for en indsats på to fronter: Dels initiativer, der medvirker til at reducere drivhusgasudledningen, dels initiativer, der medvirker til, at samfundet tilpasser sig fremtidens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

Som et resultat af det nogenlunde stabile energiforbrug og den voksende andel af vedvarende energi, viste den sidste opgørelse fra 2007 over den samlede drivhusgasudledning i Danmark (korrigeret for årlige temperaturforskelle og udenrigshandel med el) et fald på 14 pct. siden 1990.

Udledningen af drivhusgasser fra 1990 til 2007 fra husholdningerne er faldet med 30 pct. og udledningen fra landbruget med 23 pct., mens udledningerne i forbindelse med transport er steget med 32 pct. Derudover er gjort en betydelig indsats for at øge forbruget af vedvarende energi, så forbruget af kul, olie og gas kan reduceres tilsvarende.

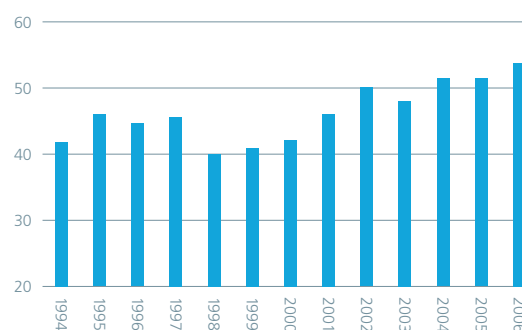
Produktionen af vedvarende energi vokser år for år, og vedvarende energi udgjorde i 2007 således 17 pct. af det samlede bruttoenergiforbrug. Vindmøller og bioenergi har givet vigtige bidrag hertil. Der forudses en betydelig stigning i produktionen af såvel vindkraft som biomasse og biogas de kommende år.

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



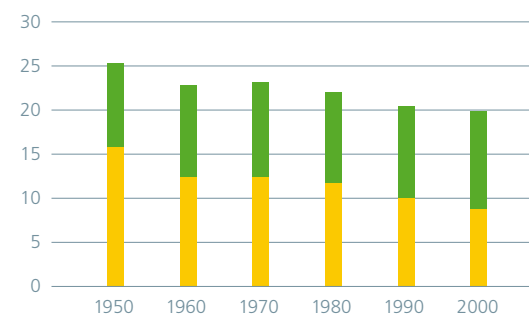
■ SJÆLLAND ■ ØSTJYLLAND
■ YDEROMRÅDER ■ MELLEMSTORE BYREGIONER

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



■ VANDLØB I GOD TILSTAND

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



■ SKOV
■ LYSÅBNE AREALER

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

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

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

Måden, vi bygger byer på, er vigtig for udviklingen af et bæredygtigt Danmark. Byerne er siden år 2000 vokset med 236 km², eller med 10 pct. Byernes vækst i areal er ikke nødvendigvis et resultat af vækst i folketallet. I yderområderne har væksten i byarealet været næsten 15 pct. fra 2000 til 2008, selv om folketallet har været vigende.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Klimaændringer vil komme i Danmark, men det er usikkert i hvilket omfang og hvornår. Indsatsen i kommunerne kan derfor ikke baseres på sikre, nationale scenarier. Klimaændringerne bør løbende integreres i kommunens planlægning og udvikling på den mest hensigtsmæssige måde. Gennem planlægning kan vi forberede os på en tilpasning til højere temperatur, mere nedbør, kraftigere regnskyl og storme samt stigende havniveau.

Den brede energiaftale, som regeringen har indgået, øger målsætningen for energibesparelser og betyder mere støtte til vedvarende energi og fremmer vindmøller, en mere energieffektiv transportsektor samt en udbygning med biogasanlæg. Det er regeringens langsigtede mål at gøre Danmark helt fri af fossile brændsler som kul, olie og gas. Energiaftalen betyder således flere vindmøller i Danmark, både til havs og på land. Det er allerede besluttet at placere Danmarks hidtil største vindmøllepark på havet mellem Djursland og Anholt med en samlet effekt på 400 MW, hvilket svarer til 400.000 husstandes årlige elforbrug.

Regeringen har indgået en politisk aftale med et flertal i Folketinget om en grøn transportpolitik, som gennem direkte tiltag, planlægning, forskning mv. skal føre til en reduktion i transportsektorens CO₂-udledninger samt reducere støj- og luftforurening.

Herudover fremlagde regeringen i foråret 2008 en national strategi for tilpasning til klimaændringer, der opfordrer myndigheder, virksomheder og borgere til rettidigt at agere på de udfordringer, som klimaændringerne vil medføre for samfundet. Flere kommuner arbejder allerede med, hvordan kommuneplanlægningen kan bidrage til at reducere negative påvirkninger af klimaet, heraf flere med støtte fra Miljøministeriet og fonden Realdania.

Forventninger til kommunernes planlægning

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

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

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

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

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

Hvad vil regeringen gøre?

Ny og nyttig viden / Regeringen har iværksat en informationsindsats i form af en klimatilpasningsportal. På denne portal optages løbende ny viden inden for en række ministeriers ressortområder, herunder inspiration til klimatilpasningstiltag i den fysiske planlægning, blandt andet gennem anvendelse af den gældende planlov.

En sund og robust natur under ændrede klimaforhold vil blive sikret, fx ved omlægning af udvalgte ådale til naturlige vådområder med ekstensiv drift og pleje og ved en indsats mod fragmentering af naturen. Aktiviteter som disse vil have en fortsat høj prioritet. Den samlede energi-, natur- og miljøindsats i Grøn Vækst forventes samlet set at reducere landbrugets CO₂-udledning med 800.000 tons årligt, når virkemidlerne er fuldt indfaset.

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

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



Vi har et fælles ansvar for at byernes arealforbrug mindskes mest muligt. Parcelhuse med store grunde placeret i attraktive landskaber uden sammenhæng til byen slører grænsen mellem land og by. Det at bygge tæt kan have mange udtryk og være et attraktivt alternativ til parcelhuse.

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

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

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

Den spredte by har også et stort energiforbrug, først og fremmest til transport, som bidrager til udledningen af drivhusgasser samt støj- og luftforurening. Den spredte by mangler desuden den tæthed, som giver mulighed for bæredygtige kollektive løsninger, fx for vand, varme og affald.

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

For at understøtte kommunernes indsats har miljøministeren igangsat et bypolitisk initiativ. Udgangspunktet er, at vores byer i fremtiden skal være tætte, grønne, blå og sunde. Regeringen har vedtaget en arkitekturpolitik og herunder værktøjer til arbejdet med kommunal arkitekturpolitik.

Forventninger til kommunernes planlægning

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

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

Der er stadig brug for havne / Der er fortsat brug for søvejen til transport, og nogle af de virksomheder, som har brug for at ligge på havnen, kan ikke integreres med boliger. Alle havnearealer må derfor ikke omdannes til fx boligkvarterer.

Effektive forbindelser til og fra havnene kan bidrage til at styrke grundlaget for en vækst i godstransporten via sø.

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

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

Hvad vil regeringen gøre?

Byerne skal rustes til fremtidens udfordringer / Miljøministeren vil fremlægge en bypolitisk redegørelse i efteråret 2009 med fokus på den tætte, den grønne, den blå og den sunde by.

Bedre muligheder for godstransport og lettere adgang til havnene / En række veje og baner til havnene vil blive udbygget. Transportministeriet og Miljøministeriet har aftalt at analysere karakteren og omfanget af havneomdannelsen og vurdere konsekvenserne for havnedriften, herunder evt. interessekonflikter mellem erhvervsudvikling og bymæssig bebyggelse.

Luftkvaliteten må ikke belastes uacceptabelt af trafikken i byerne / Derfor forventes regeringen at lancere en lufthandlingsplan med en række nye tiltag med henblik på renere luft til alle, herunder i byerne.

Med en omlægning af kørselsafgifterne som følge af aftalen om en grøn transportpolitik vil regeringen reducere miljøbelastningen og reducere trængslen i myldretiden og på de mest belastede vejstrækninger.

Støjproblemer langs veje og baner skal reduceres / Regeringen vil sikre, at der anvendes støjsvag asfalt, hvor trafikken på motorveje og andre statsveje støjbelaster bymæssig bebyggelse.

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



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

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

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

Selvom en mangeårig, vedholdende miljøindsats har vendt udviklingen, lider mange naturområder, herunder søer og vandløb, af en forringet kvalitet på grund af forurening med næringsstoffer, sprøjtemidler mv.. Udviklingen i kvaliteten af mange vandløb går nu i den rigtige retning, men også her er der behov for at forbedre de fysiske forhold og dermed mulighederne for et rigt plante- og dyreliv. Som landets største arealforvalter er der behov for, at landbruget fastholder sin indsats for naturen og miljøet.

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

Nationalparker skal styrke og udvikle naturen og landskabet i områder af international og national betydning. Nationalpark Thy blev som Danmarks første nationalpark etableret i sommeren 2008. Det er målet, at der i de kommende år vil blive etableret 4 nye nationalparker i Mols Bjerge, ved Skjern Å, Vadehavet samt Nordsjælland.

Regeringen giver sammen med EU økonomisk støtte til flere skove i Danmark. Der udbetales i 2009 nu også støtte

i neutralområder (områder, hvor skovrejsning er mulig), som udgør 70 pct. af det åbne land, mod tidligere kun i positivområderne (områder, hvor skovrejsning er ønsket), som udgør 5 pct. Det er en statslig prioritering, at de nye skove etableres og indrettes, så de på samme tid opfylder friluftsmæssige behov, er robuste i fremtidens klima, sikrer grundvandet og øger naturværdierne, træproduktionen og andet.

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

Forventninger til kommunernes planlægning

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

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

Hvad vil regeringen gøre?

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

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

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

Grønt Danmarkskort / For at forbedre overvågningen af den danske naturtilstand med henblik på at understøtte planlægningen af den fremtidige miljø- og naturindsats vil regeringen igangsætte et projekt om udarbejdelsen af et Grønt Danmarkskort.



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

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

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

Udviklingen i landbruget er årsag til store ændringer i landskaberne, hvor mange nye landbrugsbygninger og driftsanlæg er kommet til. De store anlæg gør mange mindre landbrugsbygninger overflødige, og i det åbne land står der nu mindst 60 mio. m² bygninger ubebyggede og efterhånden faldefærdige hen. Manglende vedligeholdelse skæmmes både landskaber og landsbyer. Befolkningens adgang til naturen, kulturminderne og landskaberne forringes også, når markveje fortsat nedlægges som led i omlægningen af landbrugsdriften.

Kommunerne har mulighed for at påvirke denne udvikling gennem planlægningen.

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

Forventninger til kommunernes planlægning

Fokus på landskabet i kommuneplanerne / Kommunerne bør sætte yderligere fokus på landskabsbeskyttelsen i den kommende planlægning for det åbne land.

Det er nødvendigt for at styrke beskyttelsen som led i den samlede planlægning, først og fremmest i samspillet med vand-, natur-, erhvervs- og kulturarvsplanlægningen. Der skal sikres bedre adgangsmuligheder og stilleområder i det åbne land, så landskaberne kan opleves af alle.

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

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

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

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

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

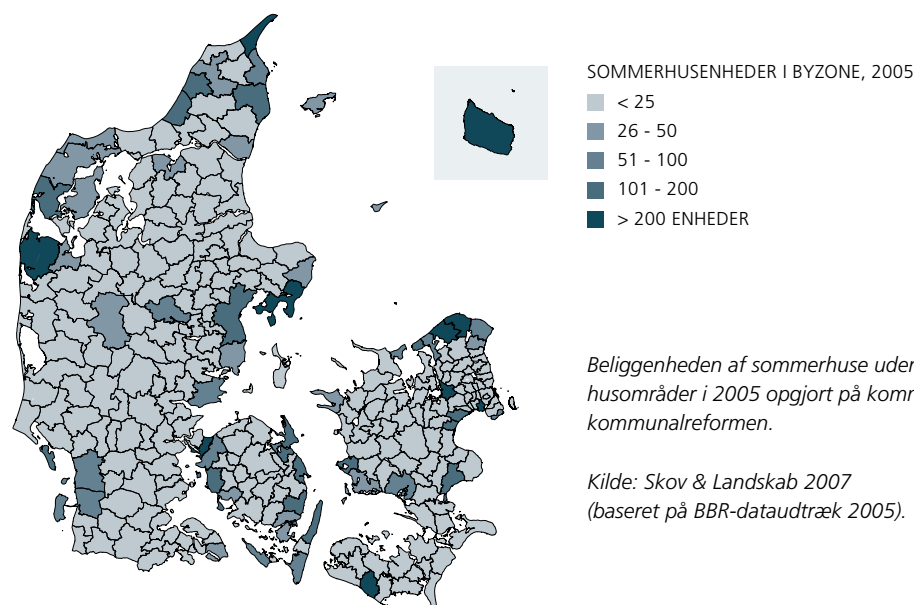
Hvad vil regeringen gøre?

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

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

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

Vi skal sikre den rigtige balance mellem turisme og natur- og landskabsværdier / Regeringen og Dansk Folkeparti har derfor indgået en aftale, der gør det muligt, at etablere større campinghytter end tidligere samtidigt med, at der skal foreligge en landzonetilladelse. Aftalen sikrer således balancen mellem mulighederne for udvikling af campingbranchen og beskyttelsen af danske natur- og landskabsværdier.



Beliggenheden af sommerhuse uden for sommerhusområder i 2005 opgjort på kommunerne før kommunalreformen.

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



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

Ferieboliger i kystnær byzone vil ikke sikre liv i byen hele året og dermed være hæmmende for et levende og attraktivt bymiljø og betragtes endvidere som en omgåelse af forbuddet mod udlægning af nye sommerhusområder i kystnærhedszonen.

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

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

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

Det kan være hensigtsmæssigt at lade helårsboliger overgå til deltidsboliger i yderområder med stor fraflytning af heltidsbeboere, hvor boligerne ellers ville stå tomme og forfalde.

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

Forventninger til kommunernes planlægning

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

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

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

Liv i byerne året rundt / Attraktive kystnære helårsboliger og andre bygninger bør ikke blive omdannet til ferieboliger. Nye boligområder i kystnær byzone skal udlægges til helårsbeboelse, så kommuneplanlægningen

ikke strider mod planlovens forbud mod nye sommerhusområder i kystnærhedszonen. Lokalplaner skal sikre, at boliger i byzone anvendes til helårsboliger.

Deltidsbeboelse modvirker tomme boliger / I yderområder, hvor efterspørgslen på helårsboliger er lille, kan disse boliger anvendes til deltidsboliger og dermed bremse et stigende antal tomme boliger. Beslutningen bør hvile på en samlet turismeplanlægning.

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

Hvad vil regeringen gøre?

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

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



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

Trafikken i Danmark er steget med mere end 50 pct. de seneste 20 år, og stigningen ventes at fortsætte de kommende år. Transportsektoren står i dag for ca. 25 pct. af de danske CO₂-udledninger - en andel, der forventes at stige i de kommende år. Og selvom det de seneste år er lykkedes at nedbringe udledningen af farlige partikler, giver trafikken fortsat problemer med støj og forurening især i de større byer. Prognoser for trafikudviklingen viser, at presset på vejene vil stige i de kommende år, hvis der ikke sættes ind. Problemerne er særlig markante i de store hovedfærdselsårer, især i hovedstadsområdet og i Østjylland.

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

Regeringen vil endvidere skabe en grønnere biltrafik ved at gennemføre en fundamental omlægning af bilafgifterne. Bilisterne skal tilskyndes til at vælge miljø- og energirigtigt, både når de køber bil, og når de kører i den. Omlægningen vil gøre det muligt for flere familier at købe en bil og gøre det mere attraktivt at købe en miljøvenlig bil. På den måde kan grønne bilskatter både øge mobiliteten og mindske miljøbelastningen fra transporten, herunder CO₂- og partikelforureningen.

Forventninger til kommunernes planlægning

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

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

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

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

Reduktion af trafikstøj / Udlægning af støjsvag asfalt er et effektivt middel til at begrænse støjen på kommunale veje i de store byer, hvor problemerne kan være særligt store.

Kommunerne kan bruge Vejdirektoratets støjklasser i deres prioritering.

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

Hvad vil regeringen gøre?

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

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

Trafikken skal afvikles bedre / Det er regeringens mål, at den kollektive trafik og cyklerne skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.

Regeringen vil investere i veje dér, hvor det er nødvendigt for målrettet at afhjælpe trængslen, dvs. i flaskehalsene på de store hovedfærdselsårer i Østjylland og i hovedstadsområdet.

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

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

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

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

Styrkelse af indsatsen mod trafikstøj / I regeringens aftale om en grøn transportpolitik er der afsat en ramme på 400 mio. kr. frem til 2014 til en indsats mod støj langs statens veje og baner. Desuden vil der blive udarbejdet en handlingsplan mod trafikstøj, og regeringens vejstøjsstrategi vil blive evalueret.

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



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

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

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

Sjælland er i dag én stor pendlingsregion, og det er i pendlerkorridorerne til og fra hovedstadsområdet, at trængselsproblemerne i dag er værst. Det er regeringens klare mål, at trafikforholdene i hovedstadsområdet ikke udvikler sig til det man kender fra en række andre europæiske hovedstader.

Det kræver, at en så stor andel af trafikvæksten som muligt overflyttes til den kollektive trafik. Det vil bidrage til at løse trængselsproblematikken og indebære store fordele i forhold til miljø og målsætningen om at nedbringe CO₂-udledningerne.

Med ringbanen fra Hellerup til Ny Ellebjerg har den kollektive transport i hovedstaden fået et markant løft - og når metrocityringen er færdig, vil det bidrage til yderligere at styrke den kollektive transport.

Miljøministeriet indgår sammen med Transportministeriet i et dialogprojekt med de sjællandske kommuner, det sjællandske trafikselskab og regionen om den fremtidige byudvikling på Sjælland uden for hovedstadsområdet med det formål at skabe en levende og bæredygtig erhvervs- og byudvikling på Sjælland.

Forventninger til kommunernes planlægning

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

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

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

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

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

Hvad vil regeringen gøre?

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

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

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

S-togs-stationer / Den strategiske analyse af den langsigtede indretning af infrastrukturen i hovedstadsområdet vil bl.a. behandle samspillet mellem byudvikling og mulige nye stationer.

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

Miljøministeren vil fremlægge en bypolitisk redegørelse i efteråret 2009 / Fokus rettes særlig på den miljømæssige bæredygtighed i byplanlægningen.



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

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

Aalborg har som Nordjyllands hovedstad med universitet, lufthavn og kulturfaciliteter en særlig rolle for den regionale udvikling i Nordjylland. En tilsvarende central rolle spiller Odense for udviklingen på Fyn.

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

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

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

Miljøministeren og de 17 østjyske borgmestre har i efteråret 2008 udarbejdet en 'Vision Østjylland'. Visionen lægger vægt på, at effektive transportsystemer skal sikre mobiliteten og forbedre Østjyllands adgang til det internationale marked. Visionen vil fastholde de enkelte byers identitet og sikre de enestående landskabsværdier.

Visionen danner udgangspunkt for et fortsat samarbejde mellem kommunerne og staten om udarbejdelsen af en fælles udviklingsstrategi med fokus på en fælles byudviklings- og infrastrukturstrategi i Østjylland (kaldet 'Udviklingsstrategi Østjylland') samt strategier for erhvervsudvikling, uddannelse og forskning samt kultur og fritid.

Forventninger til kommunernes planlægning

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

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

Udbygning af veje med fokus på flaskehalsene i trafikken / Udlæg af nye erhvervsarealer langs motorvejene skal begrænses og primært reserveres til transporttunge virksomheder.

Tværkommunale samarbejder kan understøtte udviklingstræk som nøglen til at bevare og udvikle vækst og konkurrenceevne i områder, der geografisk går på tværs af kommune- og regionsgrænser. Alle landets kommuner bør i samarbejde med regionerne, fx i regi af de regionale vækstfora, overveje, om der indenfor kommunen eller

på tværs af kommune- eller regionsgrænserne eksisterer geografiske sammenhænge mellem mobilitet, erhvervs-, arbejds- og uddannelsesmarked, kultur- og fritidstilbud m.v., som kan bidrage til vækst, og som derfor bør understøttes gennem et tværkommunalt samarbejde.

Hvad vil regeringen gøre?

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

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

Samarbejde i Østjylland / Væksten i erhvervslivet i det østjyske område skal opretholdes ved at planlægningen sker koordineret mellem kommunerne. Med udgangspunkt i visionen vil miljøministeren sammen med kommunerne udvikle en fælles overordnet strategi- og handlingsplan for byudvikling og infrastruktur i Østjylland samt etablere et samarbejde mellem staten, kommunerne og regionerne om strategier for erhvervsudvikling, uddannelse og forskning samt kultur og fritid.





Regeringen lægger stor vægt på at sikre de bedst mulige rammer for vækst og udvikling i hele Danmark med afsæt i de særlige udfordringer og muligheder, der er lokalt og regionalt. Landdistrikternes vilkår for udvikling er typisk meget forskellige afhængigt af især afstanden til større byer. Omkring de større byer er der tilflytning og øget aktivitet i landdistrikterne. I andre egne opleves fraflytning og måske nedgang i aktivitet i landdistrikter. Udviklingen i yderområderne er påvirket af den generelle samfundsmæssige og økonomiske udvikling. Det er ikke et særligt dansk fænomen, at den økonomiske vækst er størst omkring de store byer, og at befolkning og virksomheder følger med.

Et arbejdsudvalg nedsat af miljøministeren med repræsentanter fra ministerier og organisationer - herunder kommunale - har i efteråret 2007 konstateret, at der ikke på nuværende tidspunkt er særlige lovgivningsmæssige barrierer for at udvikle landsbyerne i yderområderne. By- og Landskabsstyrelsen har i 2008 gennemført en undersøgelse af baggrunden for, at en tredjedel af landsbyerne i yderområder over de sidste 10 år har haft voksende befolkningstal. Fremgangen skyldes ofte nærhed til en større by, særlige ekspansive arbejdspladser og særlige naturmæssige og landskabelige værdier. De lokalområder, der oplever økonomisk vækst, har ofte været gode til at omsætte de omgivende natur- og landskabsressourcer samt den lokale identitet og kultur til produkter og oplevelser.

Økonomisk tilgodeses yderområderne med blandt andet udligningsordninger mellem landets kommuner, landdistriktsprogrammet, hvorunder der er nedsat Lokale Aktionsgrupper (LAG), strukturfondsmidler, som indstilles af de regionale vækstfora samt forhøjede befordringsfradrag. Videre har en ændring af byfornyelsesloven givet kommunerne yderligere muligheder for at gøre en indsats over for nedslidte og skæmmende boliger. De mange initiativer målrettet landdistrikter og yderområder

er beskrevet i regeringens Landdistriktsredegørelse fra marts 2009. Herudover har regeringen taget en lang række regionalpolitiske initiativer, der også kommer yderområderne til gode. Regeringen redegør årligt herom i Regionalpolitisk redegørelse. Endelig har Indenrigs- og Socialministeriet udarbejdet en værktøjskasse til brug for udvikling af landsbyer.

Forventninger til kommunernes planlægning

Brug natur og kultur aktivt / Kommunerne bør planlægge med fokus på kvaliteterne i områdets landskab og kulturmiljø; understrege de sociale relationer i området, sikkerheden, nærheden og adgangen til naturen og den friske luft. Udviklingsaktiviteter skal tilrettelægges, så de natur- og kulturgivne kvaliteter bevares og udbygges.

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

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

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

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

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

Planlægning med internationalt perspektiv / Kommunerne bør afsøge de grænseoverskridende samarbejdspotentialer, hvor mulighederne er til stede. Region Syddanmark og delstaten Schleswig-Holstein har indgået en partnerskabsaftale inden for sundhed, uddannelse, trafik og arbejdsmarked. På lignende måde kan Lolland-Falster få gavn af nærheden til Nordtyskland med Fæmer Bælt-forbindelsen.

Hvad vil regeringen gøre?

Danmark i balance / Regeringen ønsker et Danmark i balance, hvor der er gode muligheder for bosætning, vækst og erhvervsudvikling i hele landet med afsæt i de særlige udfordringer og muligheder, der er lokalt og regionalt. Derfor vil regeringen fremlægge et regionalpolitisk udspil om et Danmark i balance. Et centralt element heri vil være, at udviklingen af Danmark til en grøn vækstøkonomi forankres bredt i det danske samfund.

Bæredygtige og attraktive landdistrikter / Miljøministeren vil iværksætte et projekt om bæredygtige og attraktive landdistrikter. Initiativet skal skabe et forum for dialog mellem udvalgte kommuner, regioner og staten og bidrage til nytænkning af mulighederne for udvikling i landdistrikterne med fokus på planlægningsmæssige udfordringer og løsninger. Initiativet vil endvidere have fokus på, hvordan redskaber i den fysiske planlægning kan anvendes og skabe et solidt fundament for en styrket indsats på landdistriktsområdet.

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

Denne landsplanredegørelse indeholder planer og programmer, der kræver en lovpligtig miljøvurdering.

Landsplanredegørelsens forslag er af overordnet karakter, og man kan derfor kun vurdere de miljømæssige konsekvenser på et meget generelt niveau. De konkrete konsekvenser vil afhænge af, hvordan staten, kommunerne og regionerne udfylder de overordnede rammer, og til den tid skal de vurderes af den pågældende ansvarlige planmyndighed.

A Opdeling af landsplanredegørelsen

Landsplanredegørelsen beskriver nogle langsigtede overvejelser om landets fremtidige geografiske struktur og har et særligt fokus på Hovedstaden, Østjylland og landdistrikterne, herunder yderområderne. Denne inddeling skyldes, at der er forskellige udviklingstendenser i disse områder og dermed behov for differentierede udmeldinger og fokusområder i den fysiske planlægning.

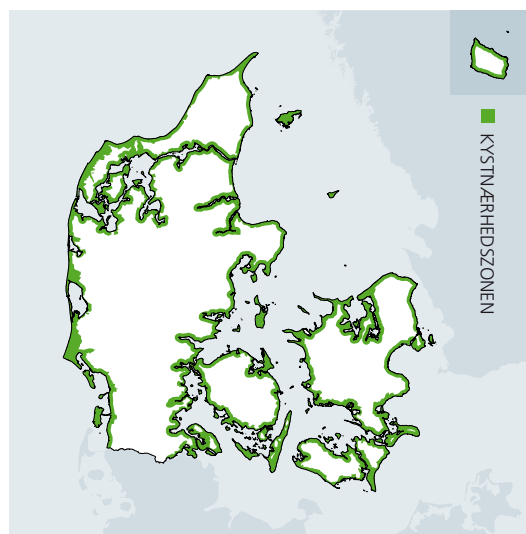
Landsplanredegørelsen ønsker at målrette initiativer i forhold til de enkelte områder og deres specifikke udviklingsbetingelser. Initiativer og forslag inden for hvert af områderne har til formål at sikre en tæt koordinering mellem den fremtidige byudvikling og trafikale infrastruktur, at tage udstrakt hensyn til natur og miljø, og sikre at nuværende og kommende byer ikke påvirker landskabet mere end højst nødvendigt.

Den geografiske opdeling skal også sikre, at planmyndigheder inden for samme område tænker deres planlægning sammen. Den enkelte kommunes udvikling er en del af denne større sammenhæng, selv om den fx hører til en anden administrativ region. Trafik, natur og klima- og miljømæssige forhold går på tværs af administrative grænser, og det må planlægningen derfor også.

Der er beskrevet aktuelle emner for den centrale og decentrale planlægning. Et emne er fx klima, fordi tilpasning til klimaændringerne må integreres i den fysiske planlægning fremover.

B Nuværende status og sandsynlig udvikling, hvis forslagene ikke gennemføres (0-alternativet)

Danmark har i forhold til sin størrelse en meget lang kystlinje, fordi landet er et ørige. De danske kyster er, set i europæisk sammenhæng, enestående ved deres store variation. Ligeledes er de danske klitter i europæisk sammenhæng af betydelig udstrækning og præget af stor uberørthed. De danske kyster rummer mange forskellige slags kystlandskaber og naturtyper. Brede sandstrande, blomstrende strandenge, dybe fjorde, vidtstrakte marsklandske, skinnende hvide kalkklinter og stejle



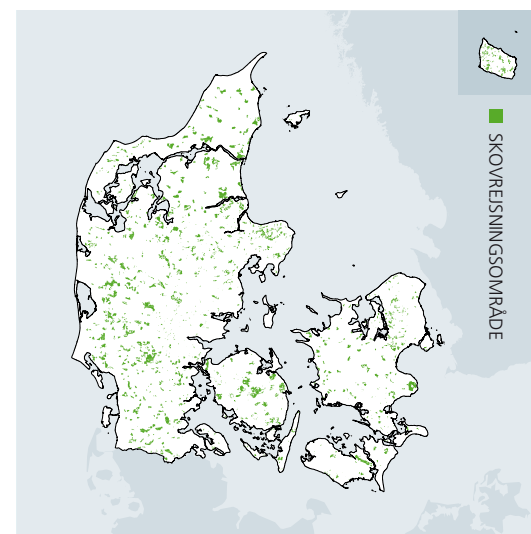
Den ca. 3 km brede kystnærhedszone er en planlægningszone, hvor der stilles krav om, at disse områder friholdes for bebyggelse og anlæg, som ikke er afhængig af kystnærhed). Men der er mulighed for en kvalitetsbetonet udvikling, når denne udvikling er velbegrundet.

Klippekyster er velkendte billeder af danske kyststrækninger. I kraft af kysternes dynamik, deres geologiske og landskabelige kvaliteter, de mange værdifulde levesteder for planter og dyr og de særlige rekreative muligheder rummer kystlandskaberne noget af den mest værdifulde natur, vi har.

Kystlandskabet er ikke kun natur. Mange forskellige menneskelige aktiviteter finder sted her, fx beboelse, friluftsliv, turisme, transport, landbrug og andre erhverv. Mange af de større danske byer ligger ved kysten.

Igennem hundrede år er der blevet mindre plads til naturen i Danmark pga. presset fra bl.a. landbruget, byudviklingen og ferie/fritidsfaciliteter. Alle lysåbne naturtyper har fået mindre plads, hvilket især skyldes, at de har mistet deres betydning for græsning og høslæt i landbruget. Skovarealet og arealet med søer og vandløb er til gengæld steget igennem de seneste 20 år.

Vandmiljøets tilstand har været presset af forurening og fysiske påvirkninger igennem mange årtier, og det er en effekt af årtiers udvikling inden for landbruget, husholdningerne og industrien. Belastningen af vandmiljøet med fosfor og kvælstof har haft betydelige konsekvenser for vores vandmiljø. Vores vandmiljø er desuden påvirket af den omfattende afvanding, udretning af vandløb og dræning af moser, som er sket igennem dette århundrede. Vandløbsreguleringer og udretning af åer har også gjort



Kortet viser de eksisterende naturområder i Danmark, herunder fredninger, beskyttede naturtyper, natur- og vildtreservater, skove samt internationale naturbeskyttelsesområder. Desuden viser kortet skovrejsningsområder, lavbundsarealer og potentielle vådområder, økologiske forbindelser og naturområder, som er udpeget af amtsrådene i Regionplan 2005.

stor skade på kvaliteten af vandmiljøet. Imidlertid er der sket meget store fremskridt de seneste 20 år.

I dag er en af de store udfordringer for naturen, at naturområder, som for eksempel søer, overdrev, moser, enge og småskove ikke er bundet sammen af grønne korridorer, som blandt andet mose- og engstrøg, heder, overdrev, levende hegn og skov. Det betyder at mange arter har for få og for ringe levesteder og at de kan have svært ved at sprede sig fra et naturområde til et andet. Der er igennem de seneste 20 år udviklet et omfattende netværk af beskyttede områder i Danmark,

Før kommunalreformen var kommunernes planlægning reguleret af regionplanernes rammer og af landsplanlægningen i form af gældende landsplandirektiver og den seneste landsplanredegørelse fra 2006. De gældende regionplanrevisioner 2005 og eventuelle regionplantillæg har fra 2007 haft retsvirkning som landsplandirektiv, indtil kommunerne har udarbejdet nye kommuneplaner med de nødvendige bestemmelser for overordnede forhold.

Kommunerne udarbejder de nye kommuneplaner i den første valgperiode frem til 2009. Kommunerne kan vælge at udnytte deres nye plankompetence til at ændre de forskellige udpegninger og til at udpege nye arealer til fx byvækst, fritidsformål, tekniske anlæg m.v. Miljøministeriet vil påse, at kommuneplanforslagene respekterer

de overordnede interesser. Gør de det, vil ministeriet ophæve regionplanretningslinjerne for den pågældende kommune.

For nuværende er kommunernes naturindsats i høj grad baseret på amternes tidligere udpegede økologiske forbindelser i regionplanerne. Disse er blevet ophøjet til et landsplandirektiv i forbindelse med kommunalreformen. Amternes økologiske forbindelser var imidlertid temmelig uensartede i størrelse og indhold, og mens nogle amter havde udpeget markante og brede forbindelser, var korridorerne udpeget af andre amter væsentligt mindre og sporadiske.

Hvis landsplanredegørelsens forslag ikke gennemføres, vil kommunerne have vanskeligere ved at basere deres planlægning på fælles forudsætninger i de større og større pendlingsregioner og arbejdsmarkedsområder. Det kan fx resultere i uhensigtsmæssige placeringer af nye byområder eller overdimensionering af udlagte arealer til ny byvækst. Det kan medføre en forholdsvis spredt byvækst, som kan være vanskelig at trafikbetjene på en mindre miljøbelastende måde end med egen bil, fordi placeringen af disse bydannelser ikke er koordineret effektivt med den for området relevante overordnede trafikale infrastruktur. Eller det kan resultere i arealudlæg, der hver især påvirker dele af de åbne landskaber mellem byerne og gradvist øger presset på det åbne land og indskrænker antallet af uforstyrrede områder.

0-alternativet (dvs. hvis landsplanredegørelsens principper ikke efterleves) vil sandsynligvis medføre øget biltrafik. Det vil øge energiforbruget og give øget forurening og CO₂ udslip, trafiktrængsel og -ulykker, samt kræve infrastrukturen, som kan være vanskelige at udbygge tilstrækkeligt uden at gøre store indgreb i landskaber og byområder. Arealudlæg, der hver især indskrænker de åbne landområder mellem byerne, vil med tiden kunne forringe landskaberne mellem byerne både visuelt og arealmæssigt og skabe ringere vilkår for natur og naturområder.

I yderområderne og særligt i kystområderne kan ønsket om at tiltrække turister munde ud i en ukoordineret og spredt indsats, uden at det får den ønskede effekt. Ydermere kan det resultere i, at kommunerne ønsker at udlægge arealer, der muliggør bebyggelse i eller umiddelbart op ad værdifulde natur- eller landskabsområder, hvilket vil have negative konsekvenser for natur og landskab og for lokalbefolkningens almene rekreative muligheder.

C Miljøforhold i de berørte områder, hvis forslagene gennemføres

Alle landets kommuner og regioner kan blive berørt af forslagene. På dette overordnede niveau vurderes det, at forslagene vil medvirke til at skabe positive indvirk-

ninger på miljøforholdene. Det nærmere omfang af miljøpåvirkningerne vil afhænge af den måde, hvorpå de overordnede rammer udfyldes, og de skal vurderes i den forbindelse, fx når der udarbejdes forslag til landsplandirektiv eller i forbindelse med den videre kommunale planlægning.

Formålene med forslagene er at sikre en bæredygtig udvikling over alt i landet baseret på de udviklingstendenser, der tegner sig nu. Det er for tidligt at vurdere, om den finansielle krise vil medføre en opbremsning i fx nybyggeri af parcelhuse og væksten i personbiltrafikken. Kommuneplanstrategierne tyder ikke på, at der i kommuneplanerne for 2009 vil være tilbageholdenhed med at udlægge arealer til fx boliger og erhverv.

Væksten kan have tendenser til at foregå koncentreret, og mobiliteten - og dermed trafikken - stiger kraftigt. En bæredygtig udvikling vil derfor bl.a. betyde, at fremtidige bystrukturer skal kunne trafikbetjenes med kollektiv trafik og cykler. En bæredygtig udvikling vil også betyde, at planlægningen generelt skal baseres på respekt for naturen og miljøet, og at byvæksten skal give færrest mulige indgreb i landskaber og åbne landområder.

D - E Hensyn til miljømål

Forslagene i landsplanredegørelsen er udarbejdet under hensyn til natur og miljø og lægger netop op til en målretning af de kommunale og regionale planlægningsindsatser, der prioriterer hensyn til både internationale og nationale beskyttelseshensyn, herunder EU regler.

F Sandsynlig indvirkning på miljøet

Forslagenes sandsynlige indvirkning på miljøet vurderes at være positiv. Da forslagene er på et overordnet niveau, vil det være vanskeligt at vurdere det nærmere omfang af de positive indvirkninger, før rammerne er blevet mere konkretiserede.

Overordnet vil der være mulighed for at opnå positive miljømæssige indvirkninger, fordi forslagene vil resultere i planprincipper, hvor transport effektiviseres i fremtidig byudvikling. Det samme gælder ved omdannelsen af eksisterende byområder og koordination i forhold til knudepunkter for den kollektive transport.

Trafik vil spille en væsentlig rolle for de fremtidige miljøindvirkninger, fordi vidensamfundet og den globaliserede udvikling forudsætter en høj grad af mobilitet. Det forudses, at bl.a. pendlingstrafikken vil stige betydeligt. Forslagene kan medvirke til at effektivisere transporten og medføre mindre stigninger i trafikbelastningen og energiforbruget.

Forslagene tager udgangspunkt i, at den fremtidige planlægning skal tage vidtstrakte hensyn til naturen og miljøet. Det vil få positiv indvirkning på miljøet, hvis forslagene resulterer i fremtidige planprincipper, der skåner natur og miljø, tager landskabelige og visuelle hensyn, agerer rettidigt på klimaændringerne, reducerer ny byvækst og sikrer kvaliteten af de kystnære områder.

G Forebyggende foranstaltninger

I forslaget til landsplanredegørelsen er der opstillet forventninger til kommunernes planlægning. Hvis forventningerne bliver indfriet, vil kommuneplanlægningen:

Bidrage til at de åbne kyster fortsat skal udgøre en væsentlig natur- og landskabsressource, sådan som det tilsigtes i planloven.

Sikre sammenhæng mellem Natura 2000-områder, nationalparkerne og andre store naturområder ved at forbinde dem med økologiske korridorer, som på sigt vil munde ud i et sammenhængende naturnetværk på landsplan.

Opretholde en klar grænse mellem byer og det åbne land og undgå at utilsigtet og spredt byspredning gør indhug i det åbne land.

Sikre åbne landskaber mellem byerne og langs motorveje.

Placere fremtidens store landbrugsbygninger, herunder biogasanlæg, bæredygtigt.

Planlægge med fokus på kvalitetene i områdets landskab og kulturmiljø og tilrettelægge udviklingsaktiviteter, så de natur- og kulturgivne kvaliteter bevares og udbygges.

Desuden lægger forslaget til redegørelsen op til opfølgende samarbejde mellem staten, regionerne, kommunerne om bæredygtige og attraktive landdistrikter.

Endelig omfatter forslaget følgende initiativer af forebyggende karakter:

Miljøministeren vil udgive en eksempelsamling, der vil fremhæve gode eksempler på anvendelse af planlægningen i kystnærhedszonen uden at slække på krav til kvalitet og hensyn til naturen.

Regeringen har fremlagt en plan for 'Grøn vækst', der skal forene et højt niveau for natur- og miljøbeskyttelse med en moderne og konkurrencedygtig landbrugsproduktion. Regeringen har i forbindelse hermed fremlagt en plan for, hvordan vi både får bedre natur, mere natur og mere sammenhængende natur, som er tilgængelig for befolkningen.

Der investeres i alt 13,5 mia. kr. i Grøn Vækst frem til 2015. Der er tale om en stigning i investeringerne på ca. 50 pct. i forhold til den hidtidige indsats. Med aftalen udmøntes Danmarks landdistriktsprogram for perioden 2010-2013.

Udviklingen af et nyt landskabsatlas, der skaber sammenhæng i landskabets fortidsminder, værdifulde bygninger og adgangsmulighederne til det åbne land, vil fremme den kulturhistoriske oplevelse af landskaberne. Miljøministeren vil invitere flere kommuner med i samarbejdet om et landskabsatlas, der kan indgå i landskabsforvaltningen, ligesom Kulturarvsstyrelsen vil blive inddraget.

H **Begrundelse for valg af landsplanredegørelsens forslag**

Forslagene i landsplanredegørelsen er valgt på baggrund af en nærmere vurdering af udviklingstendenserne i landet, herunder også i forhold til internationale tendenser, markedskræfterne, samt målene i regeringsgrundlaget og i planloven. Forslagene i landsplanredegørelsen er tillige valgt på baggrund af en vurdering af kommuneplanstrategierne, de regionale udviklingsplaner og miljøministerens indledende møder om den kommende landsplanredegørelse, hvor alle landets borgmestre og regionsrådsformænd var inviteret.

Generelt hersker der et stort ønske om fortsat vækst og udvikling, uanset at forskellige dele af landet har forskellige demografiske og geografiske forudsætninger for udvikling. Landsplanredegørelsens forslag og forventninger til kommunernes og regionernes planlægning skal ses i denne kontekst.

I **Overvågning**

Overvågning af det videre arbejde vil ske i forbindelse med opfølgningen af landsplanredegørelsens overordnede principper i den efterfølgende, mere detaljerede planlægning. By- og Landskabsstyrelsens miljøcentre i Århus, Odense og Roskilde modtager i henhold til planloven kommunernes og regionsrådenes planforslag. Overvågningen er også sket i forbindelse med udarbejdelse af landsplandirektivet for hovedstadsområdet 'Fingerplan 2007'.

Overvågning vil desuden ske ved udarbejdelse af hver ny landsplanredegørelse, der skal udarbejdes efter nyvalg til Folketinget. På Miljøministerens vegne foretager Danmarks Miljøundersøgelser løbende overvågning af miljøtilstanden og udgiver hvert 4. år en dansk miljøtilstandsrapport. Den seneste er udgivet i 2005, og den næste miljøtilstandsrapport vil udkomme i 2009.

J **Kortfattet resumé**

Forslagene lægger op til en planlægning, der vil rationalisere fremtidens transport og nedsætte trængsel ved at sikre, at fremtidige by- og boligområder placeres, så mere miljøvenlige transportformer fremmes og biltransport reduceres. Forslagene lægger også op til en planlægning, der tager vidtgående hensyn til natur og miljø, herunder landskaberne og øvrige bevaringsinteresser i det åbne land, indtænker konsekvenserne af klimaændringerne samt at byerne planlægges med så stor omtanke, at der er kvalitet i vores omgivelser - også uden for byerne og i deres udkant. Der lægges op til at spare på forbruget af nye arealer til by- og boligformål samt til erhvervsudlæg langs motorveje.

Forslagene i landsplanredegørelsen vurderes at være positive, men det nærmere omfang heraf vil først kunne vurderes, når de overordnede rammers indhold er konkretiseret i opfølgende landsplandirektiver, regionale udviklingsplaner, kommuneplaner og lokalplaner. Disse skal miljøvurderes i forbindelse med deres udarbejdelse.

Der vil fra statslig side være en overvågning af den fortsatte planlægning i forbindelse med udarbejdelse af de ovennævnte planer samt i forbindelse med udarbejdelsen af den næste landsplanredegørelse.

Landsplanredegørelse 2009 - forslag
Udgivet af Miljøministeriet

Redaktion / By- og Landskabsstyrelsen, Landsplan

Foto / Ole Akhøj
Side 1, miljøministeren af Thomas Retsloff, Skov- og Naturstyrelsen.
Side 11 Henriette Bjerregaard, Miljøcenter Århus.

Grafik / Etcetera Design, Nina Kampmann

Tryk / P.J. Schmidt, Vojens

Papir / Sorposet 100 g, omslag 190 g

Oplag / 3.000

ISBE / 978-87-7091-000-2
ISBN / 978-87-7091-001-9

Redegørelsen kan læses på www.blst.dk

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



Miljøministeriet
By- og Landskabsstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

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

Hvad er en landsplanredegørelse?

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

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

Forslaget omtaler

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

Regeringens politiske principper og budskaber i relation til disse hovedproblemstillinger.

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

Forventningerne til kommunernes indsats i den overordnede fysiske planlægning,

Forslaget fremlægges til debat i perioden den 26. juni 2009 til den 7. september 2009.

