

Litteratur

Bilag:

**Miljøeffekter af forslag
til landsplanredegørelse**

Noter

Vækst, velfærd - fornyelse.

Regeringsgrundlaget, 26. november 2001.

Fælles fremtid - udvikling i balance.

Danmarks nationale strategi for bæredygtig udvikling. Regeringen 2002.

Lokal identitet og nye udfordringer.

Landsplanredegørelse. Miljø- og Energiministeriet 2000.

Regionalpolitisk redegørelse.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet 2002.

Pendlingen i Danmark.

Arbejdsnotat. Landsplanafdelingen 1994.

Sociale og geografiske uligheder i Danmark.

Hans Thor Andersen og Frank Hansen. Social Årsrapport. Socialpolitisk Forening og Center for Alternativ Samfundsanalyse (CASA) 2001.

Nye byerhvervs betydning for byens udvikling.

Kresten Storgaard, Anne Kristina Skovdal og Stine Jensen. By og Byg Dokumentation 017, Statens Byggeforskningsinstitut, Hørsholm 2001.

European Cities in a global era - urban identities and regional development.

Konferencerapport. Miljøministeriet 2002.

ESDP. Det europæiske fysiske og funktionelle udviklingsperspektiv.

EU-kommissionen 1999.

Pendlingen i Danmark år 2000 og udviklingen i 1990erne.

Arbejdsnotat. Landsplanafdelingen 2001.

Status for Vestsjælland-Storstrøm Erhvervsamarbejdet.

Amter og kommuner i Vestsjælland-Storstrøm og Økonomi- og Erhvervsministeriet, marts 2002.

Erhvervsklyngerne i den danske geografi.

Arbejdsnotat. Landsplanafdelingen 2001.

Erhvervsredegørelse for Hovedstadsområdet.

Regeringens Hovedstadsudvalg 1997.

Erhvervsredegørelse Jylland-Fyn.

De jysk-fynske amter, kommuner og Erhvervsministeriet 2000.

Status på det jysk-fynske erhvervsamarbejde.

Amter og kommuner i Jylland-Fyn samt Økonomi- og Erhvervsministeriet, 2002.

Planlægning og miljøvurdering af støtteordninger i det åbne land.

E. Andersen, L.M. Madsen og A. Höll. By- og Landsplanserien nr. 19, Forskningscenter for Skov & Landskab. Hørsholm, 2002.

Bosætning i landområder.

Interviewundersøgelse gennemført for Miljø- og Energiministeriet af Vilstrup Research, december 2000.

Boligpræferencer, boligvalg og livsstil.

Thorkild Ærø. Ph.d. afhandling. By og byg, Statens Byggeforskningsinstitut. Hørsholm, 2002.

Redegørelse om vandområdedistrikter i Danmark.

Miljøstyrelsen, juni 2002.

Midtvejsrevision af den fælles landbrugspolitik.

Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet: Bruxelles den 10/7 2002.

Boliglokalisering og transportadfærd.

Peter Hartoft-Nielsen. By- og landsplanserien, nr. 15, Forskningscenter for Skov & Landskab, Hørsholm, 2001.

Rette virksomhed på rette sted.

Et samarbejdsprojekt om erhverv, transport og fysisk planlægning. Landsplanafdelingen 2002.

Vejledning om miljøkonsekvensvurderinger af lovforslag og andre regeringsforslag.

Miljøministeriet 2002.

Miljøeffekter af forslag til landsplanredegørelse

Den geografiske balance i Danmark udfordres i disse år. Denne redegørelse peger på en række tiltag, som kan medvirke til at sikre en balanceret udvikling. Redegørelsen kan betragtes som en miljøvurdering i sig selv, idet der allerede i valget af mål og forslag er taget hensyn til deres effekter på miljøet.

Mål og forslag

- De enkelte byer og kommuner i oplandet bør aftale en rollefordeling mellem sig, fx i form af en lokal bymønsterpolitik og erhvervsstrategi, for at sikre, at ikke alle udlægger arealer til samme formål, men i stedet tager hensyn til den samlede helhed.
- Hvis der skal ske en vækst i byer mindre end lokalcentre, kan amter og kommuner i samarbejde udvælge de byer, hvor en vækst kan gavne det samlede område mest, fx i form af at opretholde et rimeligt serviceniveau.
- Yderområdets forhold kan søges håndteret via fælles løsninger for de amter og kommuner, som ligger inden for en rimelig afstand af yderområdet.
- Der bør ske en koordinering mellem planerne for trafikafvikling og lokaliseringspolitikken, således at arbejdspladser og andre funktioner, der skaber trafik i byerne, placeres, så det samlede trafiksystem udnyttes mest effektivt.
- Ved afgrænsningen af stationsnære områder i hovedstadsområdet skal der tages hensyn til de konkrete forhold omkring den enkelte station.
- Ældre erhvervs- og havneområder bør vurderes med henblik på at fastlægge, hvilke områder der fortsat er bedst egnede til at huse traditionelle erhverv, og hvilke der er potentielt egnede til at blive omdannet til andre byformål.
- I byerne bør der udvikles boligformer, der ikke kræver så meget plads som traditionelle parcelhuse.
- Der bør sættes på at forbedre det eksisterende bymiljø og skabe bedre kvarterer med identitet og kvalitet.
- For at tiltrække folk til yderområderne vil regeringen arbejde for, at den enkelte borger får mulighed for at bo nær de kvaliteter, den enkelte lægger størst vægt på.
- Planlægningen bør fremme en sammenhængende struktur for multimodal transport.
- Der bør udvikles regionale strategier for effektiviseringen af godstransporten internt i amter og byer.

Miljømæssige konsekvenser

En fælles bymønsterpolitik og erhvervsstrategi - udarbejdet af de lokale parter - kan styrke et områdes samlede udvikling. Det skal bygge på en fælles vision om oplandets fysiske og funktionelle fremtid med en klar, aftalt rollefordeling mellem de enkelte byer i oplandet. Hvis kommunerne undlader at udlægge arealer til samme formål, men i stedet tilpasser deres arealudlæg til den samlede helhed, kan det reducere risikoen for at udlægge arealer til formål, der ikke er behov for. I den forbindelse kan en etapeopdeling overvejes. Arbejdsdelingen og specialiseringen mellem byerne inden for et opland kan imidlertid medføre længere transportafstande, hvis forskellige byfunktioner spredes for meget. Her kan en fælles strategi give mulighed for at finde fælles løsninger, fx ved at placere nye byfunktioner så det samlede transportsystem udnyttes mere effektivt.

Hvis kommuner og amter i yderområderne satser på at udflytte funktioner til byer, der er mindre end lokalcentre og samtidig vælger at samle udbygning i nogle færre, udpegede bysamfund, kan det øge mulighederne for at oprettholde de eksisterende daglige servicefunktioner til gavn for hele området. Det kan samtidig øge de økonomiske muligheder for at fastholde kollektive transportformer eller skabe grundlag for samkørsel mv. i yderområderne og deres opland. Det kan give en mindre besparelse på transportarbejdet i form af sparede ture til de nærmeste, lidt større byer, ligesom det kan sikre det lokale service-tilbud.

Yderområder skal ses en i større geografisk sammenhæng. De skal håndtere deres forhold via fælles løsninger for de amter og kommuner, som ligger inden for en rimelig afstand af yderområdet. Når et område skal indgå i et større, samlet opland, må tilgængeligheden fra området forbedres til funktioner uden for området, ligesom det skal blive nemmere at komme til området udefra. Uanset, hvorledes denne tilgængelighed bliver forbedret, vil det indebære flere og længere rejser og dermed et øget transportarbejde. Den afledte miljømæssige effekt vil afhænge af, i hvilke udstrækning der satses på kollektive eller individuelle rejser.

En bedre sammenhæng mellem erhvervs- og bosætningsstrategier og strategier for trafikafvikling giver mulighed for at foretage afvejning af trafikens miljøbelastning i forhold til effekten af øget mobilitet. En stærkere styring af den fremtidige byvækst (især den trafikskabende del) i retning af at prioritere lokaliteter, der ligger hensigtsmæssigt for transportknudepunkter og kollektiv transport, kan således begrænse en stigning i trafikken.

Lokaliseringsstrategier, herunder stationsnærhedsprincippet i hovedstadsområdet, kan bidrage til at formindske det samlede transportbehov, så kø- og

trængselsproblemer ikke bliver en barriere for en fortsat udvikling og vækst i storbyområderne. Det kan ikke afvises, at der vil forekomme en forøget pendling, men en mere effektiv trafikafvikling vil modsat bidrage til en reduktion af energiforbruget pr. personkilometer. Et mindre energiforbrug giver lavere CO₂-udledning samt færre påvirkninger af luftkvaliteten.

De ældre og udtjente byområder, herunder havne- og erhvervsområder, er inde i en omdannelsesproces. Der er behov for at vurdere, om de fortsat skal huse de traditionelle erhverv, eller om de skal omdannes til nye, attraktive byområder. Omdannelsen kan give byområderne et generelt løft og sætte en positiv udvikling i gang med en større investeringssikkerhed for nye bygherrer til gavn for bymiljøet i de pågældende områder. En sideeffekt kan være nedsat risiko for kriminalitet og hærværk, som ofte ellers breder sig i nedslidte byområder. Genbrug af de nedslidte områder kan mindske behovet for at inddrage nye arealer til byformål. Samfundsøkonomisk er det en bedre udnyttelse af de allerede foretagne investeringer frem for at skulle investere i nye trafik anlæg med deraf følgende indgreb i landskaber, boligområder mv. Det indebærer, at der kan bevares natur og landskaber, lige som det øger mulighederne for at opretholde eller skabe gode, nærrekreative områder lige uden for byerne. En gennemgribende byomdanning rummer imidlertid risiko for, at væsentlige kulturmiljøer fjernes eller ødelægges. Især havneområder, men også mange ældre industriområder, rummer værdifulde elementer fra en væsentlig epoke af byernes historie. Ved at kortlægge og beskrive værdierne ved sådanne kulturmiljøer kan der skabes en motivation for at bevare dem og integrere dem i det omdannede område.

Mindre pladskrævende boligtyper indgår ofte i forbindelse med byomdannelsesprojekter af ældre industriområder og havnearealer. I forstæderne kan pladsbesparende boligtyper blive et element, der er med til at skabe større variation i forstadenes boligmasse. Der er risiko for, at boligområdets identitet ændres drastisk ved større ændringer i bystrukturen. Det er derfor væsentligt at holde områdets karakteristika for øje ved integration af nye boliger i eksisterende byområder.

Områder med en blanding af boliger, erhverv, offentlige institutioner og kulturelle tilbud kan - når det lykkes - skabe bedre bymiljø og kvalitet og dermed bedre livskvalitet og trivsel for dem, som bor og færdes i disse kvarterer. Omvendt kan blandingen af byfunktioner medføre en øget risiko for nabo-konflikter og miljøgener, med mindre lokaliseringen bliver nøje afvejet og løbende reguleret af kommunen.

For mange mennesker er kvaliteten ved yderområder det uforstyrrede og ubebyggede, fred og ro, større vidder, naturområder og åbne landskaber. Det er nærliggende at udnytte disse kvaliteter til at tiltrække nye beboere og arbejdspladser for at tilføre et ofte tiltrængt økonomisk liv til yderområderne. Men hvis bosætning og erhverv lokaliseres i selve disse landskabeligt værdifulde områder - eller på en sådan måde, at de påvirker disse kvaliteter væsentligt – opstår risikoen for at "save den gren over, man selv sidder på". De eksisterende bygninger og boliger kan risikere at miste deres attraktionsværdi, falde i værdi og til sidst stå tomme. For at hindre en negativ effekt på grundvandet kræver spredt byggeri særlige foranstaltninger med hensyn til spildevandsafledning, da kloakering ikke egner sig til spredt bebyggelse.

Udviklingen af et sammenhængende godstransportsystem vil øge mulighederne for at anvende kapaciteten i skibe, tog og lastbiler optimalt. En bedre kapacitetsudnyttelse vil betyde mindre miljøbelastning pr. transporteret enhed. Øget brug af skib og tog vil kunne medvirke til at minimere energiforbrug og miljøbelastning. Togtransport med heltog over længere afstande vil have en positiv miljøeffekt. Tilsvarende vil skibstrafik, især energimæssigt, give fordele på længere strækninger. På kortere strækninger kan der, ikke mindst for færgefarten, være negative miljøkonsekvenser ved at overflytte transport fra vej til hav.

Lokalisering af transporttunge virksomheder på arealer med god tilgængelighed til den overordnede infrastruktur vil betyde en aflastning af bymiljøet. Omvendt vil en mere stringent lokalisering ud fra transportbehov betyde, at nogle af de virksomhedstyper, der i dag placeres på motorvejsnære arealer, i stedet burde placeres i områder med god tilgængelighed for kollektiv trafik. Tendensen til, at mange virksomheder i dag foretrækker en motorvejsnær lokalisering - også dem, der ikke har transportmæssigt behov for det – medvirker til, at der langt hurtigere bliver behov for yderligere udlæg af arealer med let adgang for tung transport i udkanten af byerne.

- Diagram side 21 ø. Note: Grupper af pendlingsregioner. Indekstal. 1990 = 100. Arbejdsmarkederne i figuren er defineret som pendlingsregioner. Regionsinddelingen er taget fra Landsplanafdelingen: Pendlingen i Danmark, 1994. Kilde: Danmarks Statistikbank og egne beregninger.
- Diagram side 21 n. Note: Grupper af pendlingsregioner. Indekstal. Danmark=100. Arbejdsmarkederne i figuren er defineret som pendlingsregioner. Regionsinddelingen er taget fra Landsplanafdelingen: Pendlingen i Danmark, 1994. Statistikken er baseret på den skattepligtige indkomst de pågældende år. Der er således ikke korrigeret for ændringer i skattereglerne. En ændret personkreds i beregningsgrundlaget fra 1998 forøger Københavns indeks med ca. 0,2. Kilde: Danmarks Statistikbank og egne beregninger.
- Diagram side 23 Note: Grupper af pendlingsregioner. Indekstal. 1990=100. Arbejdsmarkederne i figuren er defineret som pendlingsregioner. Regionsinddelingen er taget fra Landsplanafdelingen: Pendlingen i Danmark, 1994. Beskæftigelsen er taget fra den Registerbaserede Arbejdsstyrkestatistik. Kilde: Danmarks Statistikbank og egne beregninger.
- Kort side 26 Note: Sociale ydelser udgøres af arbejdsløshedsdagpenge, sygedagpenge, barseldagpenge, revalidering, førtidspension, kontanthjælp, efterløn samt kommunal og AF-aktivering. Kilde: Danmarks Statistikbank og egne beregninger.
- Kort side 29 Note: IT-sektoren omfatter ressourceområdet IT/Kommunikation, dvs. service, konsulent-tjenester, handel og fremstilling i tilknytning til edb, telekommunikation og trykte medier. Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger.
- Kort side 34 Note: Betegnelsen egnscenter dækker centre, der betegnes amtscentre i Bornholms amt, centerbyer i Viborg amt, egnscentre i Nordjyllands, Ribe, Ringkøbing, Storstrøms, Sønderjyllands, Vejle og Århus amter, overordnet center i Fyns amt og regionale centre i HUR. Vest-sjællands regionplan inddeler amtet i egne, hvis største by er gengivet. Der er betydelig forskel på, hvilke kriterier der lægges til grund for udpegningen og dermed på bymønsterets karakter i amterne. Kilde: Amternes og HURs regionplaner.
- Kort side 66 Note: Ifølge harmonireglerne må der højst udbringes en husdyrgødningsmængde, der svarer til 1,4 dyreenheder pr. ha. I visse tilfælde kan der udbringes en større mængde. For kvægbedrifter kan der således udbringes en husdyrgødningsmængde på egen bedrift, der svarer til 1,7 dyreenheder pr. ha. Opfyldes en række krav blandt andet vedrørende kvægbedriftens sædskifte og drift, kan der udbringes en husdyrgødningsmængde, der svarer til 2,3 dyreenheder pr. ha. Kilde: Danmarks Jordbrugsforskning.
- Kort side 67 Note: Områder med dominerende husdyrproduktion er beregnet på grundlag af en dominanssats på 60 % eller mere af det samlede antal dyreenheder pr. ha i området. Kilde: Danmarks Jordbrugsforskning.
- Kort side 79 Note: I en flytteregion er antallet af flytninger internt i regionen mindst dobbelt så stort som antallet af flytninger til og fra regionen. Kilde: Materiale i Landsplanafdelingen.
- Kort side 87 Note: Kortet viser for havnene kun omsætningen af de fire anførte typer gods. Kilde: Egen bearbejdning af data fra Danmarks Statistik og Vejdirektoratet.

LANDSPLANREDEGØRELSEN PÅ NETTET

Der er udarbejdet et 12 siders resumé af forslaget til landsplanredegørelse: Forslag til landsplanredegørelse - KORT FORTALT. Publikationen kan ses på Landsplanafdelingens hjemmeside www.lpa.dk.

Forslag til Landsplanredegørelse - KORT FORTALT udgives på engelsk i januar 2003 og kan ses på www.spatialplanningdepartment.dk.

Det er muligt at få yderligere dokumentation og materiale om flere af de emner, der behandles i redegørelsen på www.lpa.dk.

LANDSPLANREDEGØRELSEN SOM PUBLIKATION

Publikationerne kan fås i:

Miljøbutikken

Læderstræde 1-3

1201 København K

Telefon 33 95 40 00

E-mail butik@mim.dk

www.mim.dk/butik

YDERLIGERE INFORMATION

Miljøministeriet, Landsplanafdelingen

Højbro Plads 4

1200 København K.

Telefon 33 92 76 00

Telefax 33 32 22 27

E-mail lpa@mim.dk

Forslaget til landsplanredegørelse

ET DANMARK I BALANCE - hvad skal der gøres ?

indeholder regeringens mål for landsplanpolitikken.

Regeringens budskaber er:

- Balancen mellem landsdelene skal opretholdes lige som balancen mellem byerne og deres oplande.
- Den fysiske planlægning skal sikre fysisk og funktionelt bedre byer og landdistrikter og fremme den regionale udvikling.
- Virkemidlerne i den fysiske planlægning skal differentieres geografisk.
- Kommuner og amter må samarbejde om den fysiske planlægning på tværs af deres grænser.
- Samarbejdet over grænserne må ske fleksibelt, i forskellige regioner, alt efter hvilken opgave, der skal løses.
- Regional udvikling kræver dialog mellem stat, amter og kommuner.

Forslaget fremlægges til debat i perioden fra

torsdag den 12. december 2002 til fredag den 14. februar 2003.

Forslaget er tillige offentliggjort på Miljøministeriets,

Landsplanafdelingens hjemmeside: www.lpa.dk