



Kommuneplan for Trekantområdet

Hovedstruktur og retningslinjer

2017-2029



**Titel:**

Forslag til Kommuneplan 2017-2029 for Trekantområdet
– hovedstruktur og retningslinjer

Udarbejdet af:

Byrådene i Billund, Fredericia, Haderslev, Kolding, Middelfart, Vejen og
Vejle Kommuner i fællesskab samt Trekantområdet Danmark.

Planforslaget findes på:
www.trekantplan.dk

Henvendelse om planforslaget:

Billund Kommune
Kirsten Schaldemose
79 72 72 50
ks@billund.dk

Middelfart Kommune
Vibeke Nørby
88 88 47 98
vibeke.norby@middelfart.dk

Fredericia Kommune
Marianne Bay Andersen
72 10 75 38
marianne.bay@fredericia.dk

Vejen Kommune
Trine Grøntved Thomasen
79 96 61 01
tgt@vejen.dk

Haderslev Kommune
Kai Wisnewski
74 34 22 17
kwis@haderslev.dk

Vejle Kommune
Marianne Bjerre
76 81 22 46
marbj@vejle.dk

Kolding Kommune
Klavs Busch Thomsen
79 79 16 08
klath@kolding.dk

Trekantområdet Danmark
Vibeke Skøtt
79 79 78 78
vibsk@trekantomraadet.dk

Udgivelse:

2017

Indhold

Forord	4
Indledning	6
1. Trekantområdet - en metropol på vej	11
1.1 Trekantområdets hovedstruktur	14
2. Byerne – drivkraften for udvikling	23
2.1 Bymiljø.....	25
2.2 Bosætning	30
2.3 Erhverv og uddannelse.....	34
2.4 Detailhandel.....	42
2.5 Arealer til byudvikling	52
3. Det åbne land - sammenhæng og balance	59
3.1 Landbrug	62
3.2 Skovrejsning	72
3.3 Lavbundsarealer	76
3.4 Naturområder	78
3.4.5 Det grønne Grønt Danmarkskort	88
3.5 Landskaber og geologiske bevaringsværdier	90
3.6 Anvendelse af vandløb, søer og kystvande.....	96
4. Kultur, turisme og friluftsliv	99
4.1 Kultur	104
4.2 Kulturhistorie	106
4.3 Turisme	112
4.4 Friluftsliv og idræt.....	118
4.5 Trekantområdets natur- og kystområder	122
5. Trafik og tekniske anlæg	127
5.1. Veje.....	132
5.2. Kollektiv trafik	138
5.3. Havneanlæg	144
5.4. Lufthavn.....	146
5.5. Vindmøller.....	150
5.6. Højspændingsanlæg og antennemaster	158
5.7. Olie- og gasanlæg	160
5.8. Affaldsbehandlingsanlæg	162
6. Støjforhold	165
6.1. Støjforhold	170
7. Klima	177
7.1 Forebyggelse af klimaændringer	180
7.2 Tilpasning til klimaændringer.....	184
8. Forhold til anden planlægning	189
9. Forslag til ændring af planlov	195



Forord

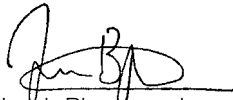
Trekantområdets kvaliteter, dets strategiske placering og evnen til at udnytte mulighederne i både konkurrence og samarbejde gør, at vi sammen med København og Århus i dag fremstår som et af landets mest betydningsfulde og attraktive vækst- og investeringsområder. Når vi i Trekantområdet arbejder sammen om en fælles kommuneplan, så er det med henblik på at styrke områdets samlede vækst og attraktivitet og samtidig skabe flere udviklingsmuligheder, end vores kommuner har hver for sig. Ligesom mange af de udfordringer, som vi står over for, kun kan løses i fællesskab. Vi ved, at verden er foranderlig. Trekantområdet er en funktionel storbyregion – en metropol på vej – som indbyggerne opfatter som deres naturlige nærområde, hvor de frit bevæger sig for at arbejde, shoppe, dyrke fritidsinteresser og deres sociale liv. Derfor er det også naturligt, at Haderslev Kommune er blevet en del af samarbejdet fra 1. januar 2016.

Foranderlighed, dynamik og bevægelighed forudsætter imidlertid styring og fysisk planlægning. Her er mange interesser i spil. Den politiske afvejning mellem forskellige hensyn og fastlæggelse af retningslinjerne for kommunens indsats er en central politisk prioriteringsopgave. Kommuneplan 2017-2029 sætter retning for Trekantområdets mål og regler for arealanvendelsen, og er den bærende plan, hvor borgere og virksomheder kan orientere sig om mål og regler for arealanvendelsen. Det gælder bl.a. planlægning for erhverv, infrastruktur, nye vand- og naturindsatser og andre aktiviteter i det åbne land såsom placering af vindmøller, biogasanlæg mv.

Kommuneplan 2017-2029 er et godt grundlag for, at Trekantområdets helt særlige kvaliteter og muligheder også i fremtiden udbygges og udnyttes optimalt.



Ib Kristensen
Borgmester, Billund



Jacob Bjerregaard
Borgmester, Fredericia



H.P. Geil
Borgmester, Haderslev



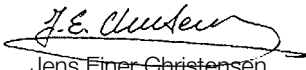
Jørn Pedersen
Borgmester, Kolding



Steen Dahlstrøm
Borgmester, Middelfart



Egon Fræhr
Borgmester, Vejle



Jens Ejner Christensen
Borgmester, Vejle





Indledning

Kommuneplan 2017-2029 for Trekantområdet” udgør den fælles del af kommuneplanen for Trekantområdets syv kommuner.

Hensigten med at udarbejde en fælles kommuneplan er, at Trekantområdet med udgangspunkt i de 7 kommuners styrker sammen skaber flere udviklingsmuligheder, end kommunerne kan hver for sig.

Den fælles del af kommuneplanen for Trekantområdets syv kommuner omfatter hovedstruktur og fælles retningslinjer. Mens de lokale dele af kommuneplanen omfatter retningslinjer, der alene har interesse for den enkelte kommune samt rammer for lokalplanlægningen.

Det skal fremgå af Planstrategien om den gældende kommuneplan skal revideres helt eller delvist, eller om den gældende kommuneplan skal genvedtages.

Hovedbudskabet i ”Metropol på vej. Trekantområdets Planstrategi 2015/16” var at den gældende Kommuneplan 2013-2025 skulle minimum-revideres. Ud over planstrategiens overordnede temaer: ”Danmarks produktionscentrum”, ”Danmarks entreprenante centrum” og ”Kulturmetropolen” skulle revisionen være omfattet af tre specifikke temaer:

- Sikre attraktive boligmiljøer i Trekantområdet
- Forbedre adgang og kvalitet i natur- og kystområderne
- Udarbejdelse af et grønt Danmarkskort

Disse temaer er i nærværende forslag til kommuneplan indarbejdet, hvor de naturligt passer ind i kommuneplanens eksisterende afsnit.

I relation til temaet ”Sikre attraktive boligmiljøer i Trekantområdet” er der udarbejdet en bolig- og bosætningsanalyse af Statens Byggeforskningsinstitut. Rapporten har dannet grundlag for en redigering af kapitel 2.

For revisionstemaet ”Forbedre adgang og kvalitet i natur- og kystområderne” har arbejdet resulteret i et nyt afsnit i kommuneplanen. I afsnittet beskrives natur- og kystområder af særlig kvalitet og med potentiale til at understøtte bosætning og turisme i Trekantområdets kommuner. Områder og forbindelser med potentialer er udpeget på kort. Afsnittet indeholder mål, men ingen retningslinje.

Jf. planlov og planstrategiens stilles der krav om at udarbejde et Grønt Danmarkskort. Kortet giver et samlet overblik over, hvor den eksisterende natur findes, og hvor der i fremtiden kan planlægges ny natur. Det er hensigten, at Grønt Danmarkskort - på tværs af kommunegrænser og kommuneplaner - skal vise, hvordan nuværende natur sammen med ny natur skal bindes sammen i ét stort landsdækkende naturnetværk. Afsnittet indeholder en ny retningslinje.

Med afsæt i Kommuneplan 2013-2025 blev der nedsat en tværkommunal arbejdsgruppe, der har udviklet et bæredygtighedsværktøj til lokalplanlægning, som pt. er under afprøvning i kommunerne.

Trekantområdets bestyrelse har ligeledes truffet en række beslutninger, som har faglig relation til kommuneplanen. Det drejer sig primært om Trekantområdets infrastrukturstrategi og den kulturaftale, som Trekantområdet har indgået med Kulturstyrelsen. Begge dele har medført tekstmæssige revisioner i den kommende kommuneplan.

Med Haderslev Kommunes optagelse i Trekantområdet Danmark samarbejdet er fakta om Haderslev Kommune indarbejdet i tal og tekst.

Efter vedtagelsen af Kommuneplan 2013-2025 er der – på baggrund af lovkrav fra statens side – desuden blevet udarbejdet et fælles kommuneplantillæg vedrørende ”Udpegning af særligt værdifulde landbrugsområder”. Både kommuneplantillæg og bæredygtighedsværktøj er tekstmæssigt indarbejdet i det foreliggende udkast til det kommende kommuneplanforslag.

En ny bekendtgørelse om udpegning af drikkevandsressourcer, Bekendtgørelse om krav til kommuneplanlægning inden for områder med særlige drikkevandsinteresser og indvindingsoplande til almene vandforsyninger uden for disse, nr. 1697 af 21/12/2016, trådte i kraft som afløsning for de tidligere vandplaners retningslinjer 40 og 41. Som konsekvens heraf er retningslinjen for byudvikling og grundvand opdateret, mens rammedelen skal opdateres i forhold til tekniske tiltag, der skal sikre mod forurening af grundvand.

Den øvrige revision af kommuneplanen har været af redaktionel karakter, herunder opdateringer og redigeringer af samtlige tekster, indskrivning af ny lovgivning mv.

Endelig har folketinget i juni måned 2017 vedtaget en ny planlov. Da den nye planlov trådte i kraft samtidig med at nærværende kommuneplan for Trekantområdet var i offentlig høring, har det ikke været muligt at indarbejde de nye ændringer. Planlovsændringer som har betydning for kommuneplaner og lokalplaner samt en beskrivelse af hvordan kommunerne fremadrettet håndterer de nye muligheder er beskrevet i kapitel 9.

Læsevejledning

Kommuneplanen er primært web-baseret og kan tilgås fra både Trekantområdets og de enkelte kommuners hjemmesider.

Den fælles kommuneplan tager udgangspunkt i den gældende Planlov, med særlig reference til lovens § 11a der indeholder en fortegnelse over de emner kommuneplanen skal fastsætte retningslinjer og arealudpegninger for. For retningslinjer og udpegninger der alene har lokal interesse samt kommuneplanrammer for lokalplanlægningen (Planlovens § 11b), henvises til den enkelte kommunes lokale dele af kommuneplanen.

Herudover tager Trekantområdets Kommuneplan udgangspunkt i Erhvervs- og Vækstministerens ”Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen 2017” med hensyn til vægtning og opbygning.

Mål

Til hvert emne i kommuneplanen hører en målsætning med en tilhørende redegørelse. Målsætningen forholder sig overordnet til den fremtidige ønskede udvikling for det pågældende emne. Den tilhørende redegørelse uddyber og anviser veje til at realisere målet.

Retningslinjer og udpegninger

Til det enkelte emne i hovedstrukturen er der knyttet retningslinjer. Retningslinjerne angiver enten generelle bestemmelser, eller refererer til specifikke geografiske udpegninger af interesseområder, der skal varetages igennem administrationen. Det er retningslinjernes specifikke ordlyd, der er bindende for administrationen. Til hver retningslinje er der knyttet en redegørelse, der uddyber og forklarer baggrunden for retningslinjen, og præciserer, hvordan retningslinjen skal anvendes. En retningslinje må ikke opfattes som et forbud.

Retningslinjerne skal administreres i forhold til Planlovens ”virke for”-bestemmelse. Det vil sige at mål, retningslinjer, redegørelse og arealudpegninger er udgangspunkt for en konkret vurdering – en vurdering, der baserer sig på faglighed og sund fornuft.



Tematiske kort

Udpegningerne, der knytter sig til de enkelte emner, er gengivet på oversigtskort. Kortene er først og fremmest egnede til at give et overblik over den samlede struktur, sammenhænge og udpegningerne i Trekantområdet som helhed. Detaljerede kort over arealudpegningerne kan hentes på kommunernes hjemmesider. En elektronisk kommuneplan, Kommuneplanens hovedstruktur, og retningslinjer, som er fælles for de syv kommuner i Trekantområdet, offentliggøres på Trekantområdets fælles kommuneplan hjemmeside: www.trekantomraadet.dk.

Planloven

Planloven skal sikre, at den sammenfattende planlægning forener de samfundsmæssige interesser i arealanvendelsen og medvirker til at værne landets natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet.

Planlægningen skal især sikre, at:

- der ud fra en planmæssig og samfundsøkonomisk helhedsvurdering sker en hensigtsmæssig udvikling i hele landet
- der skabes og bevares værdifulde bebyggelser, bymiljøer og landskaber
- de åbne kyster fortsat udgør en væsentlig natur- og landskabsres - source
- forurening af luft, vand og jord samt støjlempere forebygges
- offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet.

En række areal-, natur- og miljødata kan findes på Danmarks Miljøportal - www.miljoportal.dk. Alle planforslag og planer lægges på en planportal - www.PlansystemDK.dk - så alle kan se, hvilke planer der gælder for de enkelte ejendomme.

Hvad er en kommuneplan?

Kommuneplanen sammenfatter og konkretiserer de overordnede politiske mål for udviklingen i kommunen. Her fastlægger kommunalbestyrelsen politikken for byernes udvikling og for det åbne land. Kommuneplanen er en plan for HELE kommunen og giver et sammenhængende overblik over den fremtidige udvikling i et helhedsperspektiv.

Kommuneplanen består af strategiske overvejelser og afvejninger af, hvilken udvikling byrådet ønsker, og hvad der skal gøres for, at dette kan ske. Derudover handler kommuneplanen også om arealregulering, hvilke arealer må man bruge til hvad og på hvilke vilkår og hvornår.

En kommuneplan består af:

- en hovedstruktur med overordnede mål for udviklingen og arealanvendelsen
- retningslinjer for arealanvendelsen for en række emner
- rammer for lokalplanernes indhold for de enkelte dele af kommunen.

Planhierarki

Kommunerne i Trekantområdet har besluttet at lave en del af kommuneplanen i fællesskab. Den fælles del omfatter hovedstruktur og retningslinjer. Den del af kommuneplanen, som omfatter rammer for lokalplanlægningen, laves af de enkelte kommuner, se illustration af planhierarkiet.

Kommuneplanens retsvirkninger

Kommunen har pligt til at virke for kommuneplanens gennemførelse og efterleve retningslinjerne. Retningslinjerne er bindende for kommunens planlægning, administration og anlægsvirksomhed.

Kommuneplanen har ingen direkte retsvirkninger over for kommunens borgere. Planen i sig selv kan hverken forbyde eller give lov til bestemte ting. Det kan først ske via den konkrete sagsbehandling.

Kommuneplanens rammer for lokalplanlægningen angiver grænser for, hvilket indhold en lokalplan kan have. Rammene giver ikke den enkelte grund-ejer ret til at anvende eller bebygge sin ejendom i overensstemmelse med rammebestemmelserne.

Rammerne er maksimalgrænser. De er ikke mere detaljerede, end at der ved lokalplanlægningen kan ske en nøjere planlægning og detaljering af et område. En lokalplan vil derfor ofte på grund af den mere detaljerede planlægning være skærpende i forhold til rammernes bestemmelser om bebyggelsesprocenter, antal etager med videre.

Eksisterende byplanvedtægter, lokalplaner og tinglyste servitutter er fortsat gældende, uanset hvad der står i kommuneplanens rammebestemmelser. De kan kun ændres gennem en ny lokalplan eller ved at byrådet ophæver forældede lokalplaner. Når kommuneplanen er endeligt vedtaget og offentligt bekendtgjort, har byrådet mulighed for at regulere anvendelsen af de enkelte ejendomme i overensstemmelse med kommuneplanen.

Planhierarki





1. Trekantrådet

- en metropol på vej





1. Trekantområdet - en metropol på vej

Danmark har to stærke vækstområder koncentreret i og omkring Hovedstadsområdet og i Østjylland. I Østjylland fremstår storbyregionerne Aarhus og Trekantområdet som de to hovedcentre for vækst.



Figur 1 viser storbyregionerne i Danmark. Kilde: Landplanredegørelsen 2013

Trekantområdet er en funktionel storbyregion – en metropol på vej – som indbyggerne opfatter som deres naturlige nærområde, hvor de frit bevæger sig for at arbejde, shoppe, dyrke fritidsinteresser og deres sociale liv. Her er gode og alsidige uddannelsesmuligheder, mange fritidstilbud og et kulturliv, der byder på unikke oplevelser for alle aldre inden for teater, kunst, musik og dans.

Med flere industriarbejdspladser end København, Aarhus og Odense tilsammen, er Trekantområdet Danmarks produktionscentrum. Her findes en række store internationale koncerner og en underskov af mindre virksomheder, der er førende på netop deres felt.

Alene i Trekantområdet er der mere end 200.000 jobs. De mange arbejdspladser bevirker, at Trekantområdet fungerer som et pendlingsopland. Fra Trekantområdet kan man nå op til 600.000 arbejdspladser i løbet af en time.

Trekantområdet er Danmarks absolutte trafikale knudepunkt for både person- og godstrafik. Området er hjemsted for landets største godshavn, den internationale lufthavn i Billund og for to af landets største transportcentre. Det er her, at både jernbanerne og motorvejene mødes.

Den gode infrastruktur, den centrale beliggenhed i Danmark og den stærke vækstkultur er Trekantområdets største fordel og et vigtig konkurrenceparameter i forhold til omgivelserne. Da den smukke natur er et vigtig parameter i områdets attraktivitet i forhold til bosætning, erhvervslokalisering og turisme, lægges der vægt på en grøn udvikling, hvor de store landskabstræk mellem byerne bevares.

Selv de stærkeste danske byregioner er små i en global sammenhæng. Det er således vigtigt, at samspillet med de tættestliggende byregioner styrkes. Trekantområdet vil udbygge samarbejdet med byregionen Aarhus og skabe tættere bånd til metropolen Hamborg og det nordtyske opland.

Med sin vision om den åbne grønne storby og Danmarks internationale region skal Trekantområdet udbygge sin førende position i Vestdanmark samt være en dynamo for vækst både nationalt og internationalt. Trekantområdets vækststrategi, strategiske handleplan og den fælleskommuneplan er grundlaget for dette.



1.1 Trekantrådets hovedstruktur

Mål

- Trekantområdet skal spille en førende rolle i Vestdanmark
- De 7 hovedbyer, Fredericia, Grindsted, Haderslev, Kolding, Middelfart, Vejen og Vejle – skal være drivkraften for områdets udvikling. Byerne skal rumme det alsidige og kreative byliv, der gør dem til en attraktion.
- Byerne i Trekantområdet skal udgøre et bynetværk i den åbne grønne storby, der tilsammen rummer storbyens funktioner og muligheder. Trekantområdet skal have velfungerende by- og lokalsamfund og skal bygge videre på deres individuelle styrker, identitet og særpræg.
- Udvikling af nye byområder skal både ske i områdets hovedbyer, centerbyer og lokalbyer. Den åbne, grønne storby kendetegnes ved en god sammenhæng mellem by, land, natur og vand, hvor kvalitet og bæredygtighed er de overordnede kodeord. Trekantområdet skal være kendt som et område, der går forrest med at skabe smukke fysiske omgivelser overalt.

Redegørelse til mål

Den økonomiske og kulturelle globalisering har ændret og ændrer fortsat de udviklingsmæssige forudsætninger og muligheder. Globaliseringen af markederne giver større konkurrence mellem byer, regioner og lande. Trekantområdet er således i skarp konkurrence med landets øvrige kommuner om virksomheder, der kan skabe vækst, og indbyggere, der kan bidrage med skattekrone. Derfor skal Trekantområdet udnytte sin centrale beliggenhed, den gode infrastruktur og de mange attraktive og relativt billige bosætningsmuligheder, hvor man både kan tilbyde byens attraktioner og adgang til natur og landskaber af enestående kvalitet.

Den globale udvikling betyder, at der er stort fokus på, at Trekantområdets erhvervsliv bevarer sin stærke position. Erhvervslivet skal derfor tilbydes optimale rammer for udvikling og vækst. Det gælder både etablering og tiltrækning af nye virksomheder samt udvikling af eksisterende virksomheder.

Trekantområdets erhvervsliv skal imidlertid også udvikle sig og omstille sig til de nye konkurrencevilkår, der følger med den stigende globalisering af markedet.

Veluddannet arbejdskraft er af vital betydning. Trekantområdet skal derfor styrke de erhvervsfaglige grunduddannelser. Der er behov for en dobbelt indsats, hvor de videregående uddannelser skal styrkes og udvikles, samtidig med at der gøres en aktiv indsats for at tiltrække danske og internationale specialister og højtuddannede talenter. Det er samtidig af afgørende betydning, at der gøres en særlig indsats for at opkvalificere og uddanne de lavest uddannede borgere.

Der skal findes nye veje for at imødekomme virksomhedernes behov og ønsker til fremtidens erhvervsområder og dette vedrører såvel omdannelsen af en række gamle, ud-tjente områder som indretningen af endnu ubebyggede områder.

Forskellige byer og forskellige styrker

Attraktive bosætningsmuligheder, der lever op til befolkningens forskellige livsstilsbehov, skal sammen med byernes forskellige attraktioner og adgang til natur og landskaber af enestående værdi være et vigtigt led i at fastholde og tiltrække arbejdskraften i Trekantområdet.

Vi befinder os i et oplevelses- og vidensamfund, og her spiller kultur og oplevelser en stor rolle – dels som en bosætningsfaktor og dels som en tiltrækningskraft for besøgende fra andre egne af landet og Europa. Trekantområdet ønsker at have førertrøjen på, når det handler om turisme. Det sker ved, at området skal udvikles til at blive Danmarks næststørste turistområde næst efter København med udgangspunkt i turistdestinationerne omkring Billund (ressortturismen og Børnenes Hovedstad) samt ved Lillebælt.

Bæredygtig udvikling

I Trekantområdet vil vi fortsætte en bæredygtig udvikling, hvor der skabes vækst, samtidig med at ressourceforbruget mindskes. Derfor skal planlægningen understøtte en bystruktur, hvor der kan opretholdes en god mobilitet på trods af, at forbruget af fossile brændsler til bl.a. transport reduceres. Det skal sikres, at bymiljøerne kan håndtere konsekvenserne af klimaforandringerne, alt imens de lægger op til et mangfoldigt og levende byliv, hvor der inviteres til kontakt mellem de mange forskellige befolkningsgrupper.

Den bæredygtige byudvikling opnås ved at spare på arealerne og fokusere på kvalitet. Det betyder, at der kun i mindre grad udlægges nye arealer, men at der i stedet fokuseres på byfortætning og byomdannelse med mulighed for at blande byfunktioner, bolig og erhverv, genanvende eksisterende byområder og udnytte kollektiv trafik og kollektiv forsyning bedre. Det betyder også, at den del af byudviklingen, som foregår i endnu ubebyggede områder, skal foregå med ressourcebevidsthed og tage hensyn til vandmiljøet og klimaforandringerne.

I kommuneplanen er der en restrummelighed på knap 30.000 nye boliger, svarende til ca. 2.500 nye boliger om året. Det er rigeligt set i forhold til de enkelte kommuners befolkningsprognoser for kommuneplanperioden samt et ønske om at imødekomme efterspørgslen på bosætningsmuligheder i et bredt udvalg af byer, byområder og boligtyper. På erhvervssiden har planen en rummelighed på ca. 3.250 ha erhvervsareal.

Bæredygtigt byggeri skal fremmes overalt – i eksisterende og ubebyggede områder – med integrering af grønne, rekreative områder og miljørigtigt byggeri i god arkitektur. En anden form for bæredygtighed er i planlægningen at sikre nærhed og adgang til rekreative områder og byrum, der giver mulighed for bevægelse, afslapning og social kontakt.

Det åbne land udgør en vigtig del af Trekantområdet med skov, natur og landskaber, som indgår i en sammenhængende struktur. Forskellige interesser knytter sig til udnyttelsen af landområderne, hvoraf de mest væsentlige er landbrugs-, natur- og friluftssintresserne. Anvendelsen af det åbne land skal ske i et samspil, hvor såvel landbruget som de rekreative interesser og udviklingen af landsbyerne sker, så der er balance mellem benyttelse og beskyttelse. Der skal således værnes om natur, miljø og landskab, og i samarbejde med landbruget vil vi fremme et sundt landbrugserhverv og et livsgrundlag på landet.

Ud over byerne og de åbne landskaber defineres Trekantområdets hovedstruktur også af infrastrukturen til vands, til lands og i luften – fjordene, Lillebælt og havnene, veje og jernbaner samt Billund Lufthavn. Alle områder, som har betydning for og relation til bosætning, arbejdspladser og rekreative udfoldelser.

Trekantområdet skal således være stedet, hvor der er mange forskellige muligheder for at bosætte sig – geografisk og i forhold til boligtyper, størrelse på bolig, ejer- eller lejerform m.v. Mangfoldighed i forhold til arbejdspladser, uddannelse og fritid m.v. Det drejer sig om udfoldelsesmuligheder på alle niveauer, privat, på arbejde og i fritiden og for alle alderstrin.



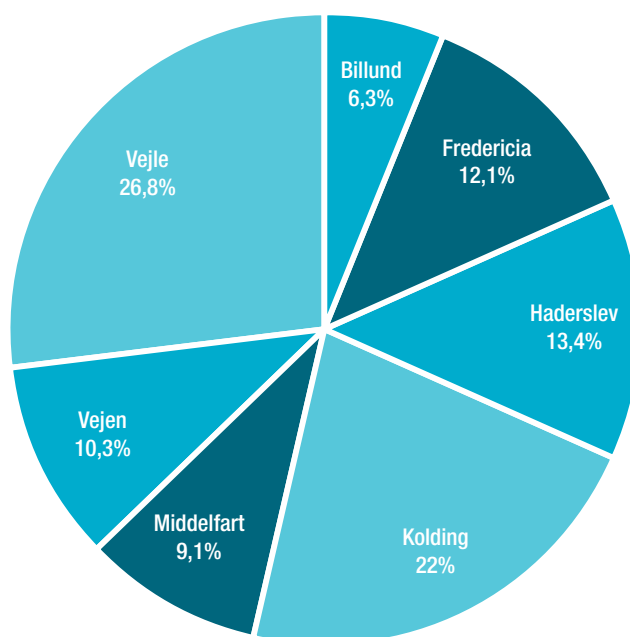
Denne mangfoldighed skal skabes i den åbne, grønne storby, som er kendetegnet ved en god sammenhæng mellem by, land og vand, der tilsammen tilbyder storbyens oplevelser og funktioner med naturen lige om hjørnet.

Trekantområdet udgør dog ikke en traditionel storby, men en storbyregion. Som navnet siger, er den åbne, grønne storby ikke en tæt og kompakt by som f.eks. København, hvor kollektive transportmidler med hyppige afgang binder byen sammen. I Trekantområdet går der tog mellem de største byer. Den kommende forbindelse til Billund giver mulighed for at koble de syv kommuner med tog. Vejene er dog den vigtigste sammenbindingskraft i forhold til den stigende integration mellem byerne i området. Det hænger bl.a. sammen med den stigende pendling, men også stigende erhvervs- og fritidskørsel på kryds og tværs af området, med stigende trængsel til følge. Der er derfor stor fokus i Trekantområdet på at sikre, at området fremadrettet har en robust vej- og baneinfrastruktur, der imødegår trængsel og giver optimal tilgængelighed og høj mobilitet.


Trekantområdet i tal

Trekantområdets syv kommuner er meget forskellige i forhold til befolkningstal og kommunernes areal. De følgende figurer sætter nogle tal på kommunernes befolkningsstørrelse og areal, og viser også befolkningstætheden i området.

Figur 2. De enkelte kommuners pct. andel af Trekantområdets samlede befolkning.



Kilde: Danmarks Statistik.
Data er fra 01.01.2016



Kommuner	Areal ha	Indbyggertal i kommuner	Procentstigning i kommunens indbyggertal fra 2008-2016	Indbyggertal i kommunernes hovedbyer
Billund	54.020	26.434	1,0	Grindsted 9.723
Fredericia	13.362	50.689	2,5	Fredericia 40.248
Haderslev	81.680	56.029	-0,7	Haderslev 21.994
Kolding	60.442	91.695	4,5	Kolding 59.712
Middelfart	29.879	37.913	1,7	Middelfart 15.044
Vejen	81.366	42.869	1,0	Vejen 9.605
Vejle	105.843	111.743	6,5	Vejle 54.862
Trekantområdet I alt	426.592	417.372	3,1	211.188

Kilde: Danmarks Statistik. Data er fra 01.01. 2016

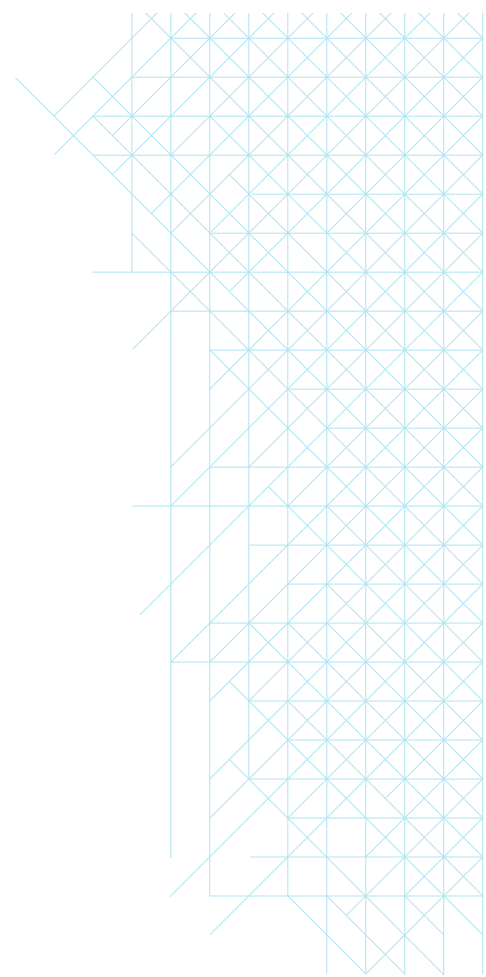
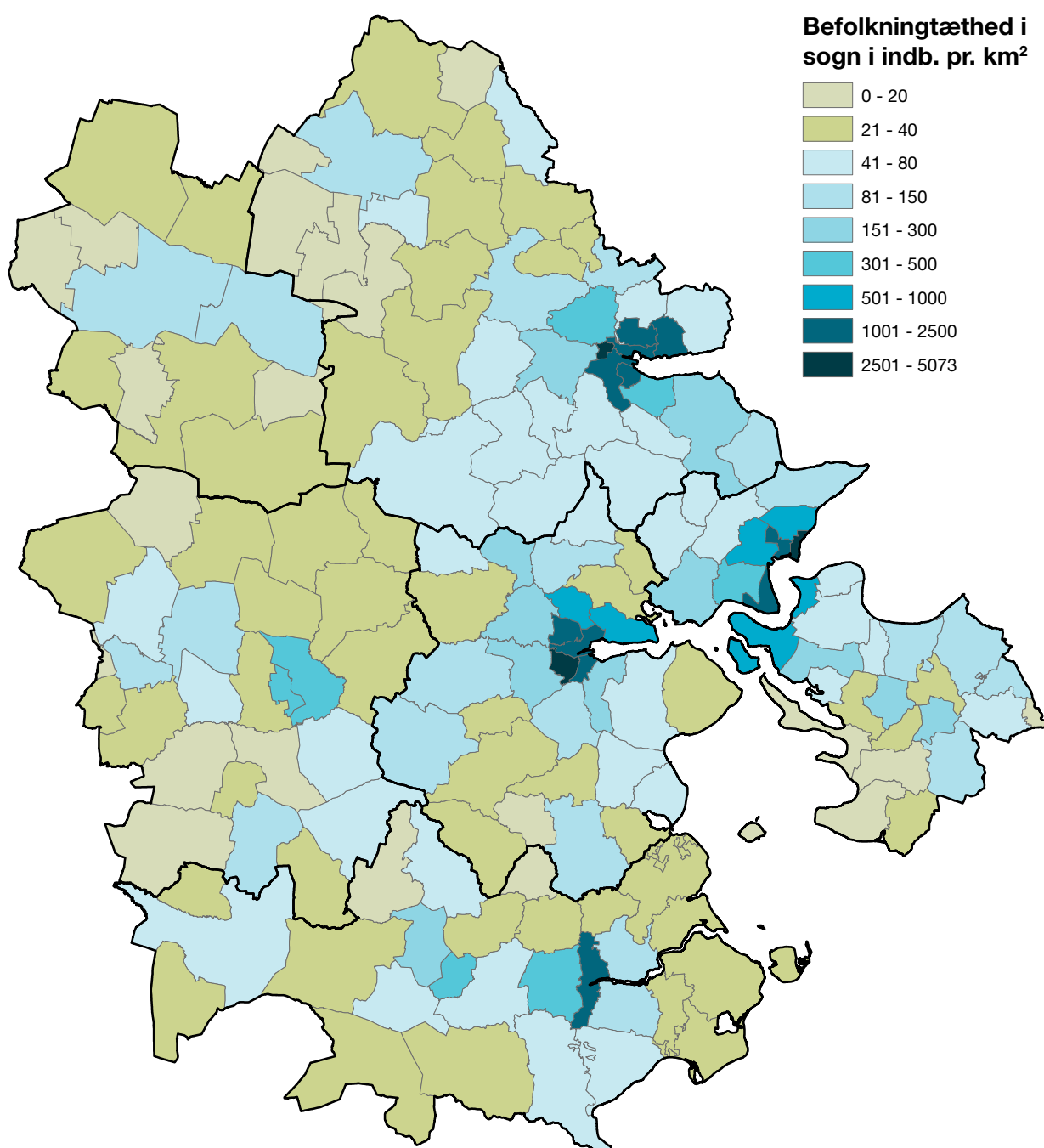




Fig. 4 Befolkningstætheden i sognene i Trekantområdet.
Kilde: Danmarks Statistik. Data er fra 01.01.2016



Vejle, Kolding og Fredericia indeholder Trekantområdets største befolkningskoncentrationer og har både stærke erhvervsliv og kulturliv. Haderslev er en mellemstor by med en stærk historisk bystruktur og en levende byudvikling, som giver muligheder for erhverv, kultur, sport og fritid samt bosætning. Middelfart, Vejen og Grindsted har overordnet set mere karakter af bosætningsbyer, men med et stærkt erhvervsliv. Billund er en mindre, men meget speciel by, hvor turismen er i højsædet. Byen karakteriseres af de 3 L'er: Legoland, Lalandia og Lufthavnen, og det er heri, udviklingen af ressortturismen og Børnenes Hovedstad tager sit udgangspunkt.

Vejle er desuden hovedsæde for Region Syddanmark, mens Kolding er hjemsted for et campus af Syddansk Universitet og et fremtidigt supersygehus. I forbindelse med regeringens plan "Bedre Balance" fik Billund, Fredericia, Haderslev, Middelfart og Vejle kommuner flere statslige arbejdspladser.

Bymønster

Trekantområdets byer indgår i et netværk, som består af hovedbyer, centerbyer, lokalbyer og landsbyer.

Det fremgår af tabellen i kap. 1.1.1 hvilke byer, de forskellige bykategorier omfatter.

1.1.1 Retningslinje for bymønstret

Arealudlæg til byudvikling skal ske i henhold til bymønstret, der er angivet på kortbilag 1, og arealerne overføres til byzone i forbindelse med lokalplanlægningen. Arealudlæg til byudvikling skal ske i henhold til bymønstret, der er angivet på kortbilag 1, og arealerne overføres til byzone i forbindelse med lokalplanlægningen.

Redegørelse

For at gøre byerne mangfoldige og levende skal bosætning og byudviklingen i Trekantområdet hovedsageligt ske i tilknytning til hovedbyerne, hvor der i forvejen er mange funktioner, der skaber byliv. Men byudvikling kan også ske i centerbyer eller lokalbyer.

Der lægges vægt på, at der i den kommende planperiode er sikret arealudlæg til byerne, som svarer til det forventede behov med hensyn til rummelighed og beliggenhed. De samlede arealudlæg er stort set de samme som i kommuneplanen fra 2013, men der er i flere af kommunerne sket en mindre regulering og omfordeling af nogle af arealudlæggene. Disse mindre justeringer kan foretages, hvis de er forenelige med interesserne i det åbne land og hensynet til forebyggelse af miljøkonflikter.

Planlægningen skal ske under hensyntagen til naturområder, landskabsinteresser, rekreative, klimatilpasnings- og kulturhistoriske interesser, drikkevandsinteresser og under hensyntagen til i øvrigt at forebygge klima- og miljøkonflikter. Der skal således være en klar adskillelse af miljøbelastende og miljøfølsom anvendelse.

Udviklingen på landet skal ske ved at styrke de kvaliteter, som karakteriserer det enkelte område eller den enkelte landsby. Udviklingen skal ske med henblik på at undgå affolkning og funktionstømning og i samarbejde med lokale kræfter såsom lokalråd, LAG (Landdistrikternes AktionsGrupper) med flere. Landdistrikterne har flere funktioner som f.eks. bosætning, industrilandbrug, produktionsvirksomheder, naturlandskab, småturisme, rekreativt fritidslandskab med videre.



Faktaboks

Hovedbyer

Byerne, Fredericia, Grindsted, Haderslev, Kolding, Middelfart, Vejen og Vejle er vigtige for udviklingen af Trekantområdet som storbyregion.

Hovedbyerne rummer koncentrationen af arbejdspladser, detailhandel, uddannelses- og kulturinstitutioner, kommunal administration, trafikknudepunkt for den kollektive trafik, havn med mere.

Centerbyer

Billund, Brørup, Børkop, Christiansfeld, Egtved, Ejby, Give, Gram, Holsted, Jelling, Lunderskov, Nørre Aaby, Rødding, Strib, Vamdrup og Vojens er centerbyer.

Centerbyerne har en bred vifte af privat og offentlig service, arbejdspladser, detailhandel, god kollektiv trafikbetjening med videre.

Lokalbyer

Billund Kommune: Filskov, Hejnsvig, Stenderup/Krogager, Sdr. Omme og Vorbasse.

Fredericia Kommune: Taulov, Skærbæk, Egeskov/Bøgeskov/Trelde og Bredstrup/Pjedsted.

Haderslev kommune: Over Jerstal, Sommersted, Hammelev, Bevtoft, Marstrup, Hoptrup, Arnum, Nustrup, Fjelstrup, Øsby og Sønder Vilstrup.

Kolding Kommune: Almind, Agtrup/Sdr. Bjert, Eltang, Harte, Hejls, Hejlsminde, Jordrup, Sdr. Stenderup, Sjølund, Skanderup, Stepping, Taps, Vester Nebel, Viuf, Ødis.

Middelfart Kommune: Brenderup, Båring-Asperup, Gelsted, Harndrup og Kauslunde.

Vejen Kommune: Askov, Bække, Føvling, Gesten, Glejbjerg, Hovborg, Jels, Lindknud, Lintrup, Læborg, Skodborg, St. Andst, Sdr. Hygum og Øster Lindet.

Vejle Kommune: Andkær, Bredal, Bredsten, Brejning-Gauerslund, Gadbjerg, Givskud,

Gravens/Ågård, Grejs, Gårslev, Jerlev, Ny Højen, Nørup/ Ny Nørup/ St. Lihme, Skibet, Skærup, Smidstrup, Thyregod, Vandel, Vonge og Ødsted.

Lokalbyerne har skole, et vist udbud af service og detailhandel og lokalt orienterede arbejdspladser. Lokalbyerne vil typisk være byzonebyer, men kan også være beliggende i landzone.

Lokalbyer og landsbyer fungerer i stor udstrækning som en form for forstæder, jo tættere beliggende de er ved Fredericia, Kolding og Vejle.

Landsbyer

Landsbyer er en større eller mindre samling huse beliggende i det åbne land.

I landsbyerne må der kun foregå huludfyldning og en meget begrænset udvikling, og der

skal altid tages hensyn til landsbyens struktur og særlige kvaliteter. I det åbne land må der som hovedregel ikke tillades ny, spredt bebyggelse.

Det er muligt at tage overflødiggjorte landbrugsbygninger i brug til f.eks. erhvervsformål. Først bør der dog tages stilling til, om virksomheden har en karakter, der vil være uhensigtsmæssig i en overflødiggjort landbrugsbygning, hvis virksomheden på sigt får behov for at udvide. Denne type virksomheder bør henvises til en placering i et egentligt erhvervsområde.

Bymønstret i Trekantområdet defineres af det eksisterende netværk af byer, som består af hovedbyer, centerbyer, lokalbyer og landsbyer.

Det vil vi

- Synliggøre Trekantområdet som en samlet storbyregion.
- Tage initiativ til at samarbejde med de øvrige kommuner i det østjyske område.
- Styrke forbindelsen til metropolen Hamborg og det nordtyske opland.



2. Byerne

Drivkraften for udvikling





2. Byerne – drivkraften for udvikling

Kommuneplanen er med til at skabe rammerne for oplevelses- og vidensamfundet og skal bl.a. sikre, at Trekantområdet også fremover kan være Danmarks produktionscentrum. Byudviklingen er dog underlagt en række bindinger, der skal sikre overordnede hensyn til natur, landskab, grundvand, landbrug m.m. Det er også i kommunernes interesse at sikre langsigtede hensyn i planlægningen således, at man også om 20-30 år kan tilbyde boliger i sunde, attraktive og velbevarede byer og landsbyer med rekreative områder. Kvaliteter, som bliver stadigt vigtigere i konkurrencen med andre byer. I den sammenhæng er udgangspunktet, at byudvikling sker i, og i direkte tilknytning til, de eksisterende bysamfund.

Samspelet mellem bosætning, arbejdspladser og uddannelsesmuligheder skal øges via en stærk lokaliseringspolitik, som skal gøre det attraktivt for virksomheder og arbejdskraft at bosætte sig i Trekantområdet. Infrastrukturen er et vigtigt bindeled og har en af de højeste prioriteter. Infrastrukturen har også en stor rolle i forhold til at fremtidssikre Trekantområdet, således at den åbne, grønne storby kan fungere som et samlet hele, hvor borgerne bor i én by, arbejder i en anden by, videreuddanner sig i en tredje by, shopper i en fjerde by, går i biografen og teatret i en femte by og så videre. Alt sammen noget som er med til at give synergi.

Gennem byernes tætte indbyrdes beliggenhed, deres forskelligheder, variationen i boligområderne og en mangfoldighed af tilbud står Trekantområdet stærkt på landsplan. Tilbuddene er varierede og byder på mange indkøbsmuligheder, kulturoplevelser, fritidsaktiviteter, velplacerede og velfungerende erhvervsområder, mangfoldige uddannelsesmuligheder samt levende landdistrikter med spændende naturoplevelser og rekreative muligheder.

En stadig større del af befolkningen ønsker at bo og færdes i levende bymiljøer med et varieret og sammensat byliv. Attraktive bymiljøer er derfor en vigtig drivkraft for, at vi i Trekantområdet kan få yderligere vækst i indbyggertal og arbejdspladser, og en række byudviklingsprojekter er igangsat. I Trekantområdet vil vi sætse på en byudvikling, hvor specielt de store byer i området skal fungere som drivkraft for væksten.

En af tidens udfordringer ligger i det øgede fokus på forandringer i klimaet og dermed større bevidsthed om ressourcebehov- og -forbrug. Skiftet betyder, at borgere og virksomheder skal vise stor vilje til at bygge eller forbedre og ombygge på en måde, der kræver et mindre ressource- og energibehov.

Det forandrede klima betyder i Danmark muligheden for flere og længerevarende hebedølger, kraftigere stormfloder samt mildere vintre med flere ekstreme regnskyl. Dette bliver en vigtig faktor i forhold til planlægningen, som skal forsøge at sikre en naturlig håndtering af vejrets indvirkning på bymiljøet bl.a. ved at nytænke byernes landskab, afstrømning af vand, etablering af lokal natur og biodiversitet med mere.

2.1 Bymiljø

Mål

- Planlægningen skal understøtte og udvikle store og mindre byernes og lokalsamfunds unikke identitet og potentialer gennem aktiv hensyn til kulturmiljø, arkitektur og landskab.
- Bymiljøets kvaliteter skal fremmes for at skabe levende byer med en koncentration af services, kultur, oplevelser og mangfoldige rekreative muligheder.
- Foreninger, ildsjæle, urbane fællesskaber m.fl. skal involveres i nye samarbejder om udvikling og anvendelse af bydele og byrum, med henblik på at understøtte borgernes tilknytning til lokalområdet og skabe grundlag for fastholdelse og tiltrækning af borgere.
- Udvikling af byer, boliger og byggeri skal fremmes gennem klimatilpasset, bæredygtig og ressourcebesparende helhedsorienteret planlægning.
- Byens pladser, rum, grønne områder og rekreative sammenhænge skal indrettes, så de inviterer til aktiv og sund livsstil for alle befolkningsgrupper og understøtter en bæredygtig adfærd.

Redegørelse til mål

Bymiljø omhandler de forhold (arkitekturen, de kulturelle tilbud osv.), der omgiver og påvirker mennesker i en by.

Levende byer, identitet og unikke potentialer

Udviklingen af oplevelses- og videnssamfundet er i høj grad koncentreret i byerne, hvor der stilles stadig større krav til kultur- og fritidstilbud, uddannelsesudbud, handelsliv, service og unikke bymiljøer. Byerne skal danne ramme om et intenst og spændende byliv, og de centrale dele af bymidterne skal gøres mere attraktive. Det kan bl.a. gøres gennem byomdannelse, hvor nedslidte og utidssvarende funktioner udskiftes med nye, og hvor flere forskellige funktioner tilføres områderne.

Konkurrencen om at tiltrække nye borgere og fastholde de nuværende skærpes til stadighed, og borgerne forventer i dag mange valgmuligheder, når de bosætter sig. Trekantområdet skal derfor kunne tilbyde et attraktivt og varieret boligmarked, der både tilgodeser efterspørgsel af boliger i bycentre og boliger i attraktivt beliggende områder med nem adgang til naturen.

Samtidig er det af stor betydning, at der satses på øget bykvalitet, idet den fysiske udformning og indretning af byerne og byrum skal invitere til mødesteder og fysiske aktiviteter med en høj grad af tilgængelighed. Funktioner og aktiviteter skal være varierede, og der skal være plads til forskelligheder i livsstil og interesser. Liv i byen forudsætter en kombination af gode, inviterende byrum og mennesker med lyst til at bruge rummene. Der er et væsentligt ønske blandt borgere og interessebaserede netværk om at få indflydelse på den lokale byudvikling og om at aktivere byrum og andre offentlige arealer. Foreninger, ildsjæle, urbane fællesskaber m.fl. skal derfor involveres i nye samarbejder.

Trekantområdets bynetværk skal rumme plads til forskellige typer og størrelser af byer. Planlægningen skal fremme en hensigtsmæssig byfortætning forud for inddragelse af nye byudlæg. Udviklingen skal ske under hensyntagen til den enkelte bys muligheder og udfordringer.



Nye samarbejder om udvikling af byer og byrum

I dag er det almindelig anerkendt, at frivillighed er en væsentlig del af løsningen på velfærdssamfundets udfordringer. Hvor kommunen tidligere fungerede som den rammesættende myndighed, har kommunerne således i dag også en rolle som facilitator og samarbejdspartner for byens aktører.

I de større byer skal de forskellige typer af urbane fællesskaber aktivt fremdyrkes i samarbejde mellem kommunen, foreninger og ildsjæle, så der opstår flere attraktive tilbud til borgerne, som samtidig oplever større tilknytning til området. Dette er samtidig vigtigt i et bosætningsperspektiv, hvor fastholdelse af borgere er ligeså vigtigt som tiltrækning af nye borgere.

Bæredygtig, ressourcebesparende udvikling og helhedsorienteret planlægning

Bæredygtighed skal forstås bredt og består af hensynet til den miljømæssige bæredygtighed, den sociale/sundhedsmæssige bæredygtighed og den økonomiske bæredygtighed. I planlægningen skal de forskellige hensyn afvejes ud fra en helhedsvurdering for at sikre, at vi får det bedste ud af den aktuelle økonomiske virkelighed. I forhold til udviklingen af bæredygtige bymiljøer i Trekantområdet skal vi tænke bredt og udnytte synergien mellem forskellige potentialer og udfordringer.

Der lægges i planlægningen særlig vægt på indsatser, der understøtter byens identitet, byens sundhed og byens klima/miljø. En række planlægningsprincipper inden for disse tre indsatser skal derfor iagttages i forbindelse med den enkelte kommunes planlægning.

Prioriteringen af indsatserne tager udgangspunkt i, at bæredygtighed i forhold til bymiljø omfatter meget andet end miljømærkninger og tekniske løsninger. Det er i lige så høj grad et spørgsmål om at sikre levende og dynamiske byer, som er attraktive at opholde og bevæge sig i. I Trekantområdet har det stor betydning, at hver by har sin egen karakter, og at et områdes identitetsskabende kvaliteter bevares og styrkes. Byen skal ses som et potentiale i forhold til det at bevæge sig i og dyrke sociale relationer. Samtidig er det vigtigt, at vi i planlægningen tager højde for, at bymiljøerne forberedes til de klimaforandringer, som vi allerede oplever, og gøres robuste over for fremtidige klimaændringer som f.eks. havstandsstigninger og stigende grundvandspejl. Samtidig skal der tages skridt til en minimering af energi- og ressourceforbruget.

Ud fra en helhedsvurdering skal planlægningen lægge vægt på følgende planlægningsprincipper:

Identitet - Bevaring og understøttelse af eksisterende identitetsskabende kvaliteter inden for kultur, arkitektur og landskab

Mangfoldighed

Frem for en opdeling af byområder med adskillelse mellem arbejde, bolig og fritid skal planlægningen stimulere en udvikling af mange forskelligartede og levende bymiljøer. Levende bymiljøer handler om et varieret og sammensat byliv, hvor nødvendige, rekreative og sociale aktiviteter blandes med plads til aktiv bevægelse og til at deltage i byens liv. Byerne skal udvikle sig individuelt og ud fra hver deres unikke situation. Ildsjæle, urbane fællesskaber og interesseorganisationer kan sætte præg på den lokale udvikling og bidrage til steders unikke karakter.

Funktioner og aktiviteter skal være varierede, og der skal være plads til forskelligheder i livsstil og interesser. Liv i byen forudsætter en kombination af gode, inviterende byrum og mennesker med lyst til at bruge rummene.

Arkitektonisk kvalitet

Den arkitektoniske kvalitet er afgørende for, hvordan vi oplever vores byer og landskaber. Byerne skal være smukke og harmoniske med plads til at eksperimentere. Der skal sættes fokus på æstetiske løsninger i forhold til arkitekturen og byens rum. Samtidig skal der gives plads til fornyelse og indførelse af nye teknologier – herunder forskellige former for innovative energi- og klimatiltag.

Kulturmiljøer

Planlægningen skal sikre, at nyt og gammelt kan fungere sammen, og hvor der kan bygges nyt i forbindelse med værdifulde kulturmiljøer, skal der tages udgangspunkt i de eksisterende kvaliteter ved udvikling af bygninger, som er et udtryk for vores tid. Byernes udvikling skal forholde sig til de landskabelige og kulturhistoriske træk.

Sundhed - Indretning af byens rum, så de understøtter et sundt liv og en bæredygtig adfærd

Sundhed og forebyggelse

Ved at indrette vore byer så de fremmer en sund livsstil, kan byernes miljø bidrage til et længere og sundere liv for borgerne. Byerne skal indrettes, så der er mulighed for fysisk aktivitet, trygge rammer og rekreative oplevelser i form af ophold i blå og grønne omgivelser.

Tilgængelighed for alle borgergrupper skal tænkes ind i indretningen af byens rum og offentlige pladser.

I planlægningen skal vi arbejde med tiltag, der gør aktiv livsstil til et ankerpunkt. Byernes grønne rum og små byrum skal aktiveres ved sammentænkning af varierede udfoldelsesmuligheder på byens trapper, parker og gårdrum. Endvidere skal uudnyttede byarealer gennem midlertidige tiltag bidrage til mangfoldigheden og indbyde til kreativitet og afprøvning af nye udfoldelsesmuligheder for borgerne. Bevægelse skal tænkes kreativt og på mange planer.

Vores byer skal indeholde byparker og sammenhængende rekreative områder. Brug af naturen og rekreative områder påvirker vores mentale sundhed, og det giver også mulighed for samvær med andre. Mere fysisk bevægelse skal opnås gennem helhedsplanlægning og sammenhæng mellem byens grønne områder.

Der skal skabes gode stiforbindelser mellem områderne, så det er indbydende at gå eller cykle i stedet for at tage bilen. Det gælder både som transportmiddel til arbejde/skole samt som et naturligt valg i løbet af dagen. Endvidere skal det tilstræbes, at tilgængeligheden til grønne områder og naturmiljøer øges ved kortere afstand fra boligområder. Også i planlægningen af kommunens egne børneinstitutioner, skoler, plejehjem og lignende skal de udendørs arealer indrettes, så de giver mulighed for fysisk aktivitet og socialt samvær.



Klima og miljø - Mindske byens ressourceforbrug og udnytte klimainsatserne til at skabe mere grønt og blå i bymiljøet

Ressourcer og klimaudfordringer

Vi skal arbejde for en reduktion i byernes energiforbrug. Dette kan blandt andet ske ved, at vi tilstræber, at bygninger og materialer i højere grad genanvendes, at den eksisterende bygningsmasse energirenoveres og at nybyggeri opføres med fokus på en helhedsorienteret bæredygtighed i henhold til DGNB kriterierne (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen). Byfortætning resulterer i mere kompakt byggeri, der har mindre materialeforbrug sammenholdt med spredt byggeri. Derfor skal vi bl.a. arbejde med fortætning.

Sideløbende med reduktion i energiforbruget skal vi give mulighed for omstilling til andre energikilder. Det skal være muligt at producere energi i byerne f.eks. i form af solceller. Opsætning af solceller skal dog ske under størst mulig hensyntagen til nærmiljøet og den arkitektoniske helhed. Vi skal sikre en god integration af nuværende og nye energikilder i byggeriet/bymiljøet. I fjernvarmeområder er det mest bæredygtigt at fortsætte udbredelsen af denne varmforsyning, mens det anbefales at benytte varmepumper uden for disse områder.

I planlægningen skal vi lære at udnytte de nye klimaudfordringer til gavn for bymiljøet. Byrum og grønne områder skal udvikles med tanke for, at de ændrede vilkår kan give nye rekreative udfoldelsesmuligheder. Vi skal se regnvand som en ressource til opsamling og genbrug, der kan tænkes ind i forhold til udformning af rekreative områder i byen. Samtidig skal vi arbejde med løsninger, hvor regnvand kan nedsives og danne nyt grundvand i stedet for at blive opsamlet og sendt via kloaksystemet. Vi skal klimatilpasse vores planlægning og samtidig sikre eksisterende og nye byområder mod oversvømmelser som følge af skybrud og stigende vandstande.

2.1.1 Retningslinje for lokalplanlægning for bæredygtigt bymiljø

Planlægning af eksisterende og nye byområder skal ske på en bæredygtig måde. Det betyder, at kvaliteten af planlægning skal ske helhedsorienteret og med udgangspunkt i følgende 5 temaer:

- Proces (borger- og interessentinvolvering)
- Teknik (infrastruktur og miljøhåndtering)
- Sociokulturel og funktionel kvalitet (rumlighed og integration)
- Økonomi (balance mellem omkostninger og indtægter)
- Miljø (naturmiljøer og ressourcehåndtering)

Redegørelse

Udvikling af bæredygtige bymiljøer i Trekantområdet skal være med til at fremme attraktive og varierede bosætningsmuligheder for alle befolkningsgrupper og samtidig medvirke til en styrkelse af det gode liv for det enkelte menneske.

I byplanlægningen skal vi sætte fokus på at øge kvaliteten i det bebyggede miljø og sikre udviklingen af bæredygtige bymiljøer i hovedbyer, centerbyer og lokalbyer. Der skal arbejdes hen imod en synergi mellem bymæssig tæthed, blanding af byfunktioner samt sikring af byrum og trafikale knudepunkter i forhold til den bykategori, der er tale om. Dermed kan vi understøtte et alsidigt og levende bymiljø og samtidig mindske ressourceforbruget.

Værktøj til bæredygtig planlægning

I sidste ende vil det være det enkelte individs handlinger der afgør, om den potentielle bæredygtighed virkeliggøres. Men gennem fysisk planlægning kan der skabes bedre rammer for at handle bæredygtigt.

I Trekantområdet har vi udarbejdet et fælles afsæt for, hvordan vi gennem en helhedsorienteret planlægning kan realisere en plans eller et projekts bæredygtige potentialer.

De 5 temaer er individuelle overskrifter for en lang række af kriterier, der skal vurderes på i forbindelse med planlægning for bymiljøerne.

Temaerne er baseret på Green Building Council Denmark's danske udgave af det tysk udviklede og internationalt anerkendte DGNB system (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen).

Værktøjet bygger derfor på den samme helhedsorienterede tilgang til bæredygtighed som DGNB – omsat til en enkel og brugbar metode til at vurdere og kvalificere de bæredygtige indsatser på lokalplanniveau.

Værktøjet er en understøttelse af den proces, som en lokalplanlægning er – fra de første regi-strøringer af et område, over vurderingen af et projekt til der foreligger en færdig lokalplan.

Formålet er at skabe dialog og samarbejde mellem udvikler og planlægger samt at formidle resultaterne til politikere og borgere. Målet er at tænke bæredygtighed mere bredt.

Det vil vi

- Anvende og fortsat udvikle bæredygtighedsværktøjet i lokalplanprocessen, så metoden bliver en naturlig og synlig del af dialogen og samarbejdet mellem udvikler og planlægger.



2.2 Bosætning

Mål

- Trekantområdet skal være kendetegnet ved attraktive bosætningsområder med varierede boligområder og fokus på kvalitet.

Redegørelse til mål

Trekantområdet som bosætningsområde

Trekantområdet udgør et stort potentiale som samlet bosætningsområde, fordi der er mange arbejdspladser - både i området og i de større omkringliggende byer, som man kan nå inden for en times kørsel. Gode bosætningsmuligheder kan endvidere medvirke til at tiltrække og fastholde arbejdskraften i Trekantområdet og dermed styrke erhvervsudviklingen yderligere. En øget pendling mellem hjem og arbejde gør, at boligerne skal placeres hensigtsmæssigt i forhold til den kollektive trafik og de overordnede veje.

Befolkningsudvikling i Trekantområdet

Befolkningsudviklingen i Trekantområdet som helhed afspejler udviklingen på landsplan med en forventet moderat befolkningstilvækst, præget af en mindre nedgang i børn og unge, færre voksne i den erhvervsaktive alder og flere ældre. I Vejle og Kolding kommuner tegner billedet sig anderledes, idet befolkningstilvæksten er højere end landsgennemsnittet. Den for nogle kommuner beskedne befolkningstilvækst rummer imidlertid vigtige forskydninger med betydning for boligmarkedet; Der bliver flere aleneboende, hvilket vil medføre en større efterspørgsel efter boliger. Ligeledes betyder stigningen i antallet af ældre borgere, at der vil være behov for et større antal boliger til denne befolkningsgruppe.

Nye bolig- og bosætningspræferencer

Trekantområdets fremtidige udvikling vil i stort omfang afhænge af dels befolkningsudviklingen og dels befolkningens bolig- og bosætningspræferencer. En stigende andel af befolkningen ønsker at bo og færdes i levende bymiljøer med et varieret og sammensat byliv. Attraktive bymiljøer er derfor en vigtig drivkraft for, at vi i Trekantområdet kan få yderligere vækst i antallet af borgere og arbejdspladser. Samtidig er befolkningens boligpræferencer, boligvalg og livsstil under stadig forandring. Den store ejerbolig er fortsat populær, men et stigende antal singler, ældre og indvandrere medfører et øget behov for mindre, billigere og lettere omsættelige bynære lejeboliger. Det stiller krav til planlægningen for et mere varieret boligudbud og skaber øget behov for byomdannelse og fortætning.

Et varieret boligudbud

Boligudbuddet i Trekantområdet skal bidrage til attraktive og varierede bosætningsmuligheder for alle befolkningsgrupper. Der skal derfor tilbydes et varieret boligudbud i såvel by- som landzone med forskellig beliggenhed og karakter, som appellerer til forskellige målgrupper. Danskerne har en høj grad af stedstilknytning. Boligplanlægningen bør tilstræbe mulighed for, at borgere kan blive boende i deres lokalområde, selvom livsfase eller livsvilkår ændrer sig.

Byomdannelse og fortætning

Byomdannelse og fortætning skaber bosætningsmuligheder, der ikke kun skal forfølges i de største byer. Attraktive områder med boliger blandet med erhverv og offentlige formål dannes ved fortætning og udfyldning i de eksisterende byområder samt ved by-

omdannelse af gamle erhvervsarealer og havnearealer. De boliger, der kan etableres på denne måde, kan bidrage til gode bymiljøer og byliv, giver en god udnyttelse af den eksisterende infrastruktur og set fra brugerens synspunkt, er boligen tæt på butikker og andre tilbud.

Trekantområdets boligudvikling

I Trekantområdet vil vi satse på en boligudvikling, hvor specielt hovedbyer og centerbyer skal fungere som drivkraft for bosætningen. Men også lokalbyerne og landsbyerne har bosætningspotentialer. I perioden 2004-2015 er der bygget mere end 1.300 boliger hvert år. 46 % af boligerne er parcelhuse, 25 % er tæt-lav bebyggelse, 23 % er etageboliger, mens resten er landbrugsbygninger, kollegieboliger og andre boligtyper.

I Trekantområdet er der udlagt arealer til 29.706 boliger, hvoraf 9.526 boliger etableres ved fortætning og byomdannelse af eksisterende byområder (se skema i afsnit 2.5). Nye arealudlæg er udlagt ud fra de principper om byudvikling, som er omtalt i afsnit 2.5. Det er desuden tilstræbt at give de mindre lokalbyer mulighed for en vis udbygning.

Boliger i landsbyerne

Nye landsbyboliger skal indpasses i de eksisterende landsbymiljøer. Placeringen skal understøtte landsbyens sociale liv samt have nærhed og adgang til naturen og det åbne land. I mindre landsbyer (i landzone) skal nye boliger som udgangspunkt ske ved huludfyldning eller på en måde, som understøtter landsbyens struktur.

Faktaboks

Bolig- og bosætningsanalyse

Trekantområdet har i forbindelse med Kommuneplan 2017-2029 fået udarbejdet en bolig- og bosætningsanalyse ved Statens Byggeforskningsinstitut - SBI.

Analysen undersøger udviklingen i boligpræferencer og bolig efterspørgsel, herunder flytteårsager, og den demografiske udvikling. Analysen har særligt fokus på befolknings-grupperne: singler/aleneboende, ældre og indvandrere, hvis bolig- og bosætningspræferencer er vigtige, da særligt disse grupper er i vækst.

Analysen har bidraget til at skabe et fokus på, at der forventes efterspørgsel på mindre, fleksible og lettere omsættelige, bynære boliger. Denne type efterspørgsel kan indgå som led i ønsket om at skabe et varieret boligudbud i Trekantområdet og dets byer.



2.2.1 Retningslinje for detailplanlægning af boligområder

Detailplanlægningen af boligområder skal ske ud fra en række principper (se redegørelsen), der skal tilgodese udviklingen af den åbne, grønne storby som et attraktivt bosætningsområde.

Redegørelse

Ved planlægning af boligområder skal følgende principper varetages:

Principper i forhold til bæredygtighed og sundhed

- Nye boligområder skal både forebygge og tilpasses klimaforandringer eksempelvis ved decentral regnvandshåndtering samt mulighed for jordvarmeanlæg o.l.
- Bæredygtighed og sundhed skal tænkes ind i krav til materialevalg.
- Etablering af boliger med lavt energibehov og vedvarende energiforsyning skal fremmes.
- Energirenovering af den eksisterende bygningsmasse skal fremmes.
- Tilgængelighed for alle borgergrupper skal tænkes ind i indretningen af byens rum og offentlige pladser.
- Der skal sikres tilgængelighed for handicappede.
- Der skal etableres sammenhængende stisystem for gående og cyklister.
- Der skal laves tiltag, som fremmer muligheden for den daglige motion.

Principper for byomdannelse og fortætning

- Byomdannelse og fortætning skal ske med respekt for det eksisterende, omgivende bymiljø.
- Byboliger skal blandes med andre byfunktioner.
- Der skal ske en blanding af boligtyper, størrelser og ejerforhold.
- Bygninger skal i højere grad genanvendes og energirenoveres.
- Byboliger placeres ved rekreative områder som park, havn eller lignende, eller der etableres nye rekreative områder i forbindelse med etableringen af nye byboliger.
- Grønne kiler skal søges fastholdt og sikret som en vigtig del af den overordnede struktur.
- Overfladevand skal som udgangspunkt håndteres lokalt og indgå som elementer i byplanlægningen.

Principper for kvalitet i boligområder

- Der skal stilles krav til boligers arkitektur – materialevalg, farvevalg, udformning og indpasning - i forhold til omgivelserne og landskabet.
- Nye bygninger skal være tænkt ind i forhold til nabobebyggelserne.
- Arkitektonisk og kulturhistorisk værdifulde bygninger og kvarterer skal bevares.
- Der skal være plads til spektakulære og eksperimenterende byggerier.
- Der skal sikres velbeliggende og anvendelige opholdsarealer.

Principper for kvalitet i udenomsarealer

- Der skal stilles krav til omgivelsernes udformning og materialevalg.
- Pladser, torve og centrale fodgænger- og gadestrøg skal gives forskellige funktioner og dermed forskellige identiteter samt lægge op til, at byen gøres levende døgnet rundt.
- Der skal sikres økologiske forbindelser.
- Der skal skabes mulighed for etablering af parker til forskellige formål, med både aktive og stille områder.

Principper for planlægning for boligbyggeri i landsbyer:

- I landsbyerne kan der planlægges for byggemuligheder til boliger samt lokale service- og erhvervsformål ved udfyldning i eller afrunding af byen.

De forskellige boligområders anvendelse er udmøntet i kommuneplanens rammer for de enkelte områder ud fra behovet for forskellige boligtyper. Bygningers tilgængelighed for alle reguleres via bygningsreglementet.

Det vil vi

- Fremme og understøtte projekter, der kan være med til at fremme et varieret boligudbud af høj kvalitet.



2.3 Erhverv og uddannelse

Mål

- Trekantområdet skal være Vestdanmarks vigtigste vækstcenter.
- Trekantområdet skal fortsat være Danmarks produktionscentrum.
- Trekantområdet skal være Danmarks entreprenante centrum.
- Bæredygtig erhvervsudvikling skal fremmes.
- Det skal sikres, at arbejdskraften i Trekantområdet har de rette kompetencer ift. erhvervslivets fremadrettede behov.
- Trekantområdet skal være et attraktivt uddannelsesområde for såvel korte som mellemlange og lange uddannelser.

Redegørelse til mål

Danmark er midt i en omstilling til et oplevelses- og vidensamfund, og Trekantområdet skal følge med i denne udvikling ved bl.a. at understøtte med erhvervsgrunde, infrastruktur og uddannelsesmuligheder.

Trekantområdets velstand og udvikling hænger tæt sammen med områdets vidensniveau og menneskelige kompetencer. I den moderne videnøkonomi er kreativitet, viden og evnen til at omsætte viden til produkter og ydelser blandt de væsentligste konkurrenceparametre for at klare sig i den globale konkurrence. Uddannelse, innovation og forskning er derfor bærende elementer i den fremtidige erhvervsudvikling.

I dag er industrien en stærk driver i Trekantområdet. Her er flere industriarbejdspladser end i landets tre største byer tilsammen, og virksomhederne klarer sig bedre end produktionsvirksomheder andre steder i landet. I stedet for masseproduktion af varer arbejder produktionsvirksomhederne i Trekantområdet i højere grad med specialiserede produkter i høj kvalitet eller koncentrerer sig om produktionsforberedende tiltag som udvikling og design eller produktionsopfølgende tiltag som salg og marketing. Trekantområdet har også en styrkeposition inden for virksomheder, der arbejder med transport og logistik.

Fælles for virksomhederne er, at medarbejderne rekrutteres fra et større opland end tidligere, fordi virksomhederne har brug for højt uddannet personale. Tilgængelighed i forhold til det overordnede vejnet er derfor en vigtig lokaliseringsfaktor.

Planlægningen af erhvervsområderne og deres omgivelser skal tilpasses, så de lever op til virksomhedernes lokaliseringsbehov. Der vil fortsat være brug for arealudlæg i periferien af byerne med nem adgang til det overordnede vejnet. Planlægningen af områderne skal sikre, at mulighederne for at gå, cykle eller bruge kollektiv transport til arbejde forbedres. Samlet set skal en bæredygtig udvikling med hensyn til transport især ske ved at arbejde med at udvikle en bæredygtig biltransport.

I byerne vil kommunerne arbejde med at omdanne udtjente erhvervsområder til nye med blandede byfunktioner, boliger og erhverv, hvor disse kan indpasses uden at skabe miljømæssige gener.

Kommunerne vil fremme bæredygtigt erhvervsbyggeri med integrering af grønne, rekreative områder samt energi- og miljørigtigt byggeri i god arkitektur.

Trekantområdet har i dag forholdsmeæssigt færre højtuddannede indbyggere end andre vækstregioner som Hovedstadsområdet og Aarhus. Trekantområdets virksomheder har dog stor tiltrækningskraft på højtuddannede, som enten pendler eller flytter til området. Målet er på sigt at få endnu flere højtuddannede til at bosætte sig her.

Ud over Syddansk Universitet i Kolding, der udbyder længerevarende uddannelser inden for entreprenørskab, design, relationsledelse og kommunikation, har uddannelsesinstitutionerne i Trekantområdet overvejende korte eller mellemlange videregående uddannelser. En del af uddannelsesinstitutionerne har udviklet specialafdelinger på højt niveau.

Trekantområdet skal være et stærkt uddannelsescenter med spændende forsknings- og uddannelsesmiljøer, som kan tiltrække og fastholde den ungdom og viden, der er nødvendig for udviklingen i området. Kapaciteten og udbuddet af relevante videregående uddannelser skal derfor søges udvidet med flere retninger og studiepladser.

Ligeledes skal det generelle uddannelsesniveau hæves og den eksisterende arbejdskraft videreuddannes. Derfor skal der sikres gode efteruddannelsesmuligheder for virksomheder og ansatte.

Udvikling af campusområder skal være med til at understøtte områdets satsning og samspillet mellem uddannelser og erhvervsliv. Ungdomsboliger og boliger for unge familier skal medvirke til, at den veluddannede arbejdskraft flytter til eller bliver i Trekantområdet.

2.3.1 Retningslinje for erhvervslokalisering

Nye erhvervsarealer skal udlægges på baggrund af samlede overvejelser om den fremtidige erhvervsstruktur. Bymidterne skal fastholdes som attraktive erhvervsområder for service- og kontor erhverv. Erhvervsarealer i umiddelbar tilknytning til motorveje og det øvrige overordnede vejnet skal primært forbeholdes transporttunge virksomheder. Ved lokalisering skal der tages hensyn til omgivelserne miljømæssigt og visuelt.

Redegørelse

Et bærende princip for den fremtidige erhvervsudvikling skal være: Rette virksomhed på rette sted. Teknologi og samfundsudviklingen i det hele taget betyder, at princippet i dag kan opfattes mere fleksibelt end tidligere. Anvendelsen af virksomhedsklassificering er et godt pejlemærke i forbindelse med lokalisering af virksomheder, jf. Miljøministeriets "Håndbog om miljø og planlægning".

Udviklingen i teknologien er hele tiden med til at mindske f.eks. udledning af spildevand, forbrug af kølevand, røgudslip og støj fra virksomhederne. Den største udfordring i forbindelse med erhvervslokalisering er trafikken. Trekantområdet er kendetegnet ved trafik. Der skal transporteres varer og gods til og fra områdets mange virksomheder, og ansatte og kunder kommer pendlende.

Trekantområdet tiltrækker ikke kun traditionelle erhvervs virksomheder, men også kontordomiciler. Disse hovedkontorer er så store og akkumulerer så megen trafik, at det er en umulig opgave at få dem indpasset i bymidten nær jernbane- og busstationer. De kan derfor med fordel lokaliseres samlet ved indfaldsvejene således, at de kan forsynes med kollektiv trafik og har let adgang til det overordnede vejnet.



Faktaboks

Afstandsklasser

Der opereres med 7 klasser og disse klassers anbefalede afstand til boligområder:

Klasse 1	0 meter	forretninger, liberale erhverv, kontorer og småværksteder med butik.
Klasse 2	20 meter	bogbinderier, elektronikværksteder og f.eks. laboratorier.
Klasse 3	50 meter	håndværksprægede virksomheder og visse servicevirksomheder.
Klasse 4	100 meter	levnedsmiddelfabrikker og mindre, overfladebehandlende virksomheder, herunder autolakkerier.
Klasse 5	150 meter	maskinfabrikker, betonfabrikker og farve- og lakindustri-virksomheder.
Klasse 6	300 meter	asfaltfabrikker, slagterier, større maskin- og betonfabrikker samt jernstøberier
Klasse 7	500 meter	medicinal- og pesticidproduktion og kraft- og stålvalseværker.

"Kilde: Udsnit fra Håndbog om Miljø og Planlægning - Miljøstyrelsen"

Der er stor efterspørgsel på erhvervsarealer, hvor synligheden er stor, og der bygges enorme bygninger og haller enten som produktionsvirksomheder eller som vare- og distributionshoteller. Ønsket om en synlig placering må dog ikke ske på bekostning af målet om at fastholde natur og åbne landskaber imellem byerne.

Det overordnede princip for udlæg af nye erhvervsområder er - som for udlæg af nye boligområder - at arealerne udlægges og udnyttes "inde fra og ud". Det vil sige, at nye erhvervsudlæg skal placeres i tilknytning til den eksisterende byzone. Allerede udlagte områder langs motorvejsnettet, som f.eks. i Fredericia, kan udnyttes i overensstemmelse med den planlagte anvendelse. For flere af byerne i Trekantområdet, f.eks. Haderslev, Middelfart, Kolding og Vejen, er mulighederne for placering af nye erhvervsområder i tilknytning til den eksisterende byzone begrænsede, og nye erhvervsarealer, der placeres i byranden, vil uvægerligt samtidig blive placeret tæt på overordnede veje og motorvejsnettet. Anvendelsen af disse arealer vil være til et bredere spektrum af erhvervs typer end blot de transporttunge. Den arkitektoniske kvalitet af byggeriet og hensynet til landskabet skal i disse områder prioriteres særlig højt, da områderne har en stor synlig-

hed. I forbindelse med udlæg af nye erhvervsarealer skal der etableres de nødvendige bufferzoner mellem følsom anvendelse og erhverv differentieret efter de forskellige virksomhedsklasser. Ved udlæg skal det sikres, at området kan håndtere de øgede vandmængder, som klimaændringerne medfører, ligesom det er vigtigt, at energiforsyningen tænkes ind.

Efterspørgslen efter erhvervsarealer langs motorvejene er stor. Udgangspunktet er dog fortsat, at en spredning af erhvervsarealer langs motorvejene og en sammenvoksning af byerne skal undgås. Erhvervsområder, der udlægges umiddelbart op til tilslutningsanlæg til det overordnede vejnet, skal som udgangspunkt forbeholdes transporttunge erhverv. Det vil sige virksomheder, som genererer meget trafik i form af tunge lastbiler med gods og varer.

Bymidterne er stadig attraktive erhvervsområder for service og kontor erhverv, og derfor er det vigtigt at fastholde disse erhvervsområder og understøtte dem. Det er endvidere målet ved fortætning og byomdannelse at skabe et samspil med uddannelsesinstitutionerne. I udtjente erhvervsområder vil vi fastlægge rammer for omdannelse af de ældre bynære erhvervsområder, således at der er mulighed for at blande flere funktioner.

Derudover skal der arbejdes for erhverv i mindre omfang i tilknytning til landsbyerne ved udnyttelse af eksisterende bygninger. For at landområderne fortsat kan være attraktive for bosætning, er det nødvendigt med beskæftigelsesmuligheder her. Denne udvikling skal ske i samspil med de eksisterende kvaliteter og ressourcer i det åbne land, herunder de naturmæssige værdier. Nye og flere arbejdspladser skal primært være i form af ikke-forurenende viden- og servicevirksomheder, håndværksvirksomheder og specialiseret fødevarerproduktion ved udnyttelse af eksisterende bygninger.



2.3.2 Retningslinje for virksomheder med særlige beliggenhedskrav

Virksomheder, anlæg og indretninger, der kan forventes at belaste de nære omgivelser på trods af forureningsbegrænsende foranstaltninger, skal placeres i særlige erhvervsområder.

Omkring de særlige erhvervsområder skal der udlægges et konsekvensområde på 500 m fra grænsen af området. Konsekvensområdet skal friholdes for forureningsfølsom anvendelse, indtil der er foretaget undersøgelser, som dokumenterer, at miljøforholdene er acceptable i området. Kan det nødvendige konsekvensområde ikke udlægges i forhold til eksisterende og planlagte områder for forureningsfølsom anvendelse, skal afstanden på mindst 500 m tilvejebringes ved differentiering i det planlagte erhvervsområde.

Områderne for virksomheder med særlige beliggenhedskrav er angivet på kortbilag 2.

Redegørelse

Ifølge Planlovens § 11 a. 6) skal kommuneplanen indeholde retningslinjer for beliggenheden af områder til virksomheder, hvortil der af hensyn til forebyggelse af forurening må stilles særlige beliggenhedskrav. Begrebet "virksomheder, der stiller særlige beliggenhedskrav" skal ses i sammenhæng med Miljøbeskyttelseslovens kap. 5. Udover særligt forurenende industrivirksomheder er det anlæg som f.eks. rensningsanlæg m.v. (vandforurening), affaldsanlæg (luft, støj, jord, vand), lufthavne (støj) o.lign. Der er forskellige kriterier for udpegning af de særlige erhvervsområder. Derfor er ikke alle områder anvendelige til de samme typer virksomheder. Udpegningen er sket på baggrund af støj-, luft-, spildevands- og grundvandsforhold.

Omkring flere af de udlagte områder findes der allerede i dag forureningsfølsomme områder (boligområder) inden for 500 meter. For disse områder gælder, at hele området ikke umiddelbart kan anvendes til alle typer virksomheder. Konsekvenszonen på 500 meter omkring de særlige erhvervsområder svarer til planlægningsafstanden mellem boliger og erhvervsvirksomheder med et støjkrav på 70 dB(A) i skel.

Nogle virksomheder belaster omgivelserne (støj, støv m.v.) eller udgør en risiko for de nære omgivelser på trods af foranstaltninger til at imødegå dette. Disse virksomheder placeres bedst i særlige erhvervsområder, hvor der er god afstand til beboelsesområder og rekreative områder.

Med den positive udvikling i mange industrivirksomheders miljøforhold i retning af færre gener og mindre forurening kan stadig flere virksomhedstyper integreres inde i byen.

Virksomheder der genererer meget godstrafik, påvirker omgivelserne med støj og luftforurening samt øger risikoen for ulykker i trafikken. Denne type virksomheder placeres derfor bedst nær det overordnede vejnet, og evt. med adgang til jernbane.

Af hensyn til flysikkerheden bør der ikke etableres anlæg, der kan tiltrække fugle inden for en afstand af 13 km fra Billund Lufthavn og Kolding Lufthavn, Flyvestation Skrydstrup samt Haderslev Flyveplads ved Skovbølling.

2.3.3. Retningslinje for risikovirksomheder

For alle risikovirksomheder (nye som eksisterende) fastlægges sikkerhedszoner og planlægningszoner. Disse fremgår af kort i den lokale del af kommuneplanen.

De vedtagne lokale retningslinjer for den enkelte risikovirksomhed skal fremgå af kommuneplanen.

Inden for sikkerhedszonerne må der som udgangspunkt ikke etableres ny følsom arealanvendelse, som f.eks. boliger, institutioner, forretninger, hoteller eller steder hvor der opholder sig mange mennesker.

Inden for planlægningszonen kan der planlægges for boliger, erhverv mv., såfremt det ved en vurdering af risikoforholdene kan godtgøres, at den samfundsmæssige risiko og/eller risikoen for individer ligger inden for risikomyndighedernes acceptkriterium.

Inden for planlægningszonen må der som udgangspunkt ikke planlægges for institutioner, der er væsentlige i en beredskabssituation, eksempelvis sygehuse og bygninger, som huser redningsberedskabet.

Risikomyndighedernes acceptkriterium for den samfundsmæssige risiko fastlægges i henhold til Miljøprojekt 112, jf. Miljøstyrelsens anvisninger.

Nye anlæg må ikke medføre øget risiko for dominoeffekt.

Redegørelse

I det følgende beskrives definitionerne på:

- Sikkerhedszone
- Planlægningszone og samfundsmæssig risiko
- Generel planlægningsafstand på 500 meter.

Sikkerhedszone

Sikkerhedszonen udgør det areal omkring virksomheden, hvor konkrete risikoberegninger har vist, at sandsynligheden for at dø som følge af et uheld på virksomheden, er større end et dødsfald pr. 1 mio. år.

Som udgangspunkt må der ikke være eksisterende eller planlagt følsom anvendelse inden for sikkerhedszonen.

Efter en konkret vurdering kan der accepteres andre virksomheder end risikovirksomheden inden for sikkerhedszonen. Kriteriet for dette er, at sandsynligheden for et dødsfald er mindre end 1 gang pr. 100.000 år.

Planlægningszone og samfundsmæssig risikovurdering

Planlægningszonen udgør det areal omkring virksomheden, der potentielt kan blive påvirket af et uheld.

Planlægningszonen fastsættes ud fra den maksimale konsekvensafstand for det værst mulige uheld, hvor sandsynligheden for et uheld er større end 1 gang pr. 1 mia. år.

Inden for planlægningszonen skal planmyndigheden altid inddrage risikoforholdene i overvejelserne, når der planlægges for en mere følsom arealanvendelse, herunder flere boliger og andre aktiviteter, som medfører en væsentlig stigning i antallet af mennesker, der varigt opholder sig i denne zone.



Er der følsomme aktiviteter inden for planlægningszonen, skal det som udgangspunkt dokumenteres ved beregninger, at den samfundsmæssige risiko er acceptabel. Hvis det ud fra de foreliggende oplysninger er åbenlyst, at acceptkriterier for samfundsrisiko er overholdt, er det ikke nødvendigt med beregninger.

Inden for planlægningszonen skal der som udgangspunkt ikke planlægges for institutioner, som er væsentlige i en beredskabssituation, eksempelvis sygehuse og bygninger, som huser redningsberedskabet. Såfremt der alligevel igangsættes en sådan planlægning med baggrund i historisk betingede arealanvendelser, skal der tages hensyn til de særlige forhold, der kan gælde for disse institutioner, f.eks. særlige behov i forbindelse med beredskabets håndtering af uheld. Desuden bør kommunen arbejde for at nedbringe omfanget af planlægningszonen, således at ovennævnte institutioner på sigt kommer til at ligge uden for planlægningszonen.

Det skal ligeledes vurderes, om der inden for planlægningszonen er andre aktiviteter, der vil kunne påvirke eller påvirkes af en risikovirksomhed og dermed afstedkomme eller forværre et større uheld (dominoeffekt).

Generel planlægningsafstand på 500 meter

Af Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 371 af 21. april 2016 om planlægning omkring risikovirksomhed fremgår, at planmyndigheden skal inddrage hensynet til risikoen for større uheld i planlægningen forud for fastlæggelse af bestemmelser for arealanvendelsen i en kommune- og lokalplan. Det gælder for arealer, der ligger nærmere end 500 meter eller inden for en større passende sikkerhedsafstand fra en virksomhed.

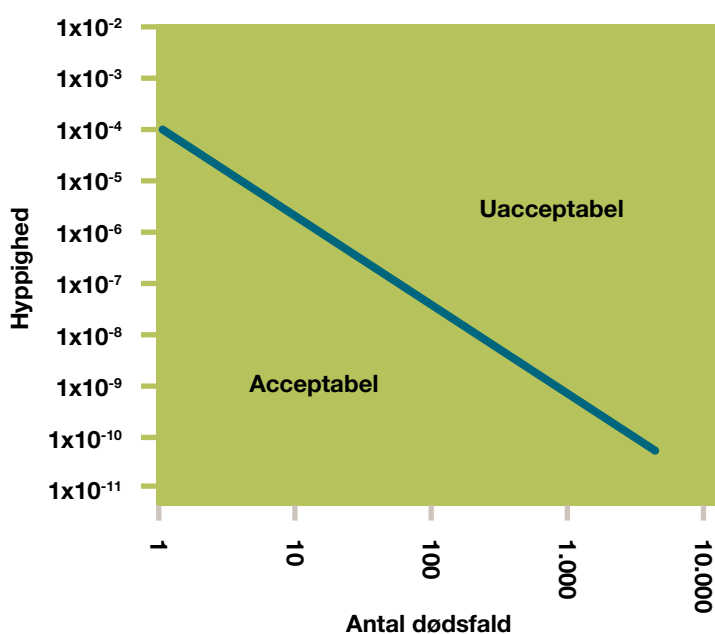
Hensigten med denne bestemmelse er, at kommunerne "tænker sig godt om", når der planlægges tæt ved en risikovirksomhed. Når der foreligger konkret beregnede planlægningszoner omkring en virksomhed, vil det være dem, man benytter i forbindelse med en eventuel samfundsmæssig risikovurdering, også selvom zonerne går længere ud end de 500 meter.

Hvis planlægningszonerne er mindre end 500 m fra risikovirksomheden skal planmyndigheden forholde sig til risikoen for uheld i området mellem planlægningszonen og 500 meter zonen. I dette område vil vurderingen sandsynligvis være, at fordi området ligger uden for planlægningszonen er risikoen for uheld acceptabel i området uanset arealanvendelsen.

Faktaboks

Den samfundsmæssige risikovurdering beskriver risikoen for, at en gruppe mennesker på én gang bliver udsat for konsekvenserne af et uheld. Dette udtrykkes som forholdet mellem uheldets forventede sandsynlighed og antallet af dødsfald (F-N kurve).

I planlægningszonen kan der accepteres virksomheder og følsom arealanvendelse i form af boliger, kontorer, forretninger mv. under forudsætning af, at bygningskonstruktion, - anvendelse og - indretning sker på en sådan måde, at F-N kurven for samfundsmæssig risiko holder sig under en grænse (acceptkriterium) på 1 dødsfald pr. 10.000 år (1×10^{-4}), faldende med kvadratet på antallet af dødsfald, svarende til 10 dødsfald pr. 1 mio. år (1×10^{-6}) og 100 dødsfald pr. 100 millioner år (1×10^{-8}).



Det vil vi

- Fremme og understøtte Trekantområdets vækststrategi og strategiske handlingsplan.
- Udvikle campusområder, der fremmer mulighederne for uddannelsesinstitutionernes samarbejde.



2.4 Detailhandel

Mål

- Trekantområdet skal rumme et varieret og regionalt-orienteret handelsliv, som kan matche områdets status som storby.
- Der skal sikres mulighed for etablering af nye butikskoncepter.
- Det skal være muligt at tilbyde borgerne alle former for butikstyper og -størrelser.

Redegørelse til mål

Trekantområdet har en enestående god trafikal tilgængelighed og rummer både levende bymidter og eksterne centre med et stort og varieret udbud af butikker.

Detailhandel udgør en vigtig del af Trekantområdets byliv, og kvaliteten og omfanget af udbuddet har typisk stor betydning for byernes attraktion som leve- og bosted. Udviklingen i detailhandelen har således en væsentlig betydning for byernes evne til at tiltrække og fastholde nye bosættere samt for udviklingen i flere andre erhverv som turisme, kulturliv mv.

Butikkernes placering har samtidig stor betydning for bl.a. trafikmønstre. Trekantområdets detailhandel skal udvikles, så det samlet set er i overensstemmelse med målene for områdets udvikling. Tilgængelighed, trafikbetjening, spændende butikskoncepter og understøttelse af andre byudviklingsformål skal derfor tænkes ind ved planlægning af Trekantområdets detailhandel.

Trekantområdet udgør et højindkomstområde med et stort forbrugspotentiale, der kan udnyttes endnu bedre. Det kan bl.a. gøres ved fælles markedsføring og ved at skabe synergi mellem detailhandel, turisme, kunst, kultur og uddannelse. Blandt andet anbefales det at udnytte de turistmæssige tiltag, der er i Billund.

2.4.1 Retningslinje for detailhandelsområder

Den samlede detailhandelsstruktur i Trekantområdet fremgår af kortbilag 2.

Redegørelse

Detailhandelen skal først og fremmest koncentreres i bymidterne for at udnytte den eksisterende infrastruktur og den kollektive trafik bedst muligt samt skabe et livligt bymiljø. Aflastningsområder og områder til særligt pladskrævende varer supplerer bymidterne med de butikker og andre funktioner, der på grund af deres størrelse og funktion ikke kan indpasses i bymidterne.

Trekantområdets detailhandelsstruktur består af en række bymidter og bydelscentre, aflastningsområder og områder til butikker med særligt pladskrævende varegrupper. Desuden er der udpeget en række lokalcentre. Områder udpeget til detailhandel kan ses på kortbilag 2.

Endelig findes der enkeltstående butikker til lokalområdets daglige forsyning, som ikke er vist på kort. Det fremgår af rammerne for lokalplanlægningen, hvor sådanne butikker kan ligge.

Der henvises til de lokale dele af kommuneplanen for redegørelser for detailhandelsstrukturen i de enkelte kommuner.

2.4.2 Retningslinjer for bymidter

Der kan i afgrænsede bymidter i hovedbyer, centerbyer og i enkelte lokalbyer lokalplanlægges for butikker. Butiksstørrelserne skal følge Planlovens generelle bestemmelser afhængig af butikstype. I Fredericia, Kolding og Vejle kan der planlægges for 3 udvalgswarebutikker over 2.000 m² placeret i bymidten. Rammer for nybyggeri og maksimale butiksstørrelser fremgår af skemaet for bymidter i redegørelsen.

De afgrænsede bymidter er angivet på kortbilag 2.

Redegørelse

Arealer til butikksformål skal udlægges i den centrale del af en by (bymidten). Her kan der planlægges for butikker til dagligvarer på op til 3.500 m² og til udvalgsvarer på op til 2.000 m². I Trekantområdet er der afgrænsede bymidter i hovedbyerne, centerbyerne og enkelte lokalbyer.

Ændring af bymidteafgrænsningen skal som udgangspunkt følge de regler for den statistiske metode, som er fastsat af Miljøministeriet. Reglerne omfatter også adgangen til at fravige metoden på baggrund af et dokumenteret behov for yderligere detailhandelsområder. Der henvises til kommunernes lokale del af kommuneplanen vedrørende redegørelse for udvidelsen af bymidteafgrænsningen.

For at kunne tilbyde et varieret udbud af store udvalgswarebutikker og nye butikskoncepter med store udstillingslokaler vil Fredericia, Kolding og Vejle udnytte den mulighed, som byer på mere end 40.000 indbyggere har, til at planlægge for 3 butikker til udvalgsvarer på mere end 2.000 m² i den næste 4-årige periode. Butikkerne skal placeres i bymidten. I den lokale del af kommuneplanen er der redegjort for betydningen af de store butikker for bymiljøet, og hvordan der sikres tilgængelighed og parkeringsmuligheder.

Inden for bymidteafgrænsningen i byerne i Trekantområdet er der fastsat følgende ramme for detailhandel (inklusive dagligvarer):



Bymidte	Eksisterende bruttoetagearealer (m ²)	Ramme for nybyggeri (m ²)	Samlet ramme for bruttoetageareal til butiksførmål (m ²)	Maksimal butiksstørrelse Dagligvarer (m ²)	Maksimal butiksstørrelse Udvalgsvarer (m ²)
Vejle	120.700	67.700	188.400	3.500	2.000 generelt, og 3 butikker > 2000
Give	12.250	6.777	19.027	3.500	2.000
Børkop	5.300	8.900	14.200	3.000	1.000
Egtved	10.500	6.700	17.200	3.000	1.000
Jelling	2.900	5.300	8.200	3.000	1.500
Thyregod	2.300	1.800	4.100	3.000	1.000
Grindsted	18.042	26.958	45.000	3.500	2.000
Billund	12.297	42.703	55.000	3.500	2.000
Sønder Omme	7.106	4.394	11.500	2.000	1.000
Vorbasse	2.192	2.808	5.000	2.000	1.000
Hegnsvig	1.333	3.667	5.000	2.000	1.000
Filskov	1.575	3.425	5.000	1.500	1.000
Stenderup-Kroager	747	4.253	5.000	1.500	1.000
Fredericia	28.800	25.200	54.000	3.500	2.000 generelt og 3 butikker > 2.000
Taulov	1.500	1.500	3.000	1.000	500
Skærbæk	1.000	1.000	2.000	1.000	500
Middelfart	25.700	24.000	49.700	3.500	2.000
Strib	4.800	3.800	8.600	2.000	500
Ejby	6.400	3.800	10.200	2.000	500
Nørre Aaby	8.000	3.000	11.000	2.000	500
Kolding	34.000	50.000	84.000	3.500	2.000 generelt, og 3 butikker > 2000
Lunderskov	2.300	6.700	7.000	3.500	2.000
Vamdrup	10.000	10.000	20.000	3.500	2.000
Christiansfeld	4.500	10.500	15.000	3.500	2.000
Vejen	22.000	13.500	35.500	3.500	2.000
Brørup	9.600	3.300	12.900	3.500	2.000
Holsted	7.500	400	7.900	3.500	2.000
Rødding	12.400	3.000	15.400	3.500	2.000
Haderslev	56.500	14.000	70.500	3.500	2.000
Vojens	11.300	6.000	17.300	3.500	2.000
Gram	4.100	3.000	7.100	3.500	2.000

2.4.3 Retningslinje for bydelscentre

Der kan i afgrænsede bydelscentre lokalplanlægges for butikker. I Haderslev må bruttoetagearealet til butikksformål ikke overstige 5.000 m² i det enkelte bydelscenter. I Fredericia, Kolding og Vejle fastsætter byrådet det maksimale bruttoetageareal til butikksformål for det enkelte bydelscenter. Rammer for areal til butikksformål og maksimale butiksstørrelser fremgår af skemaet for bydelscentre i redegørelsen.

De afgrænsede bydelscentre er angivet på kortbilag 2.

Redegørelse

Byer over 20.000 indbyggere har mulighed for at afgrænse bydelscentre i den centrale del af bydele, og Fredericia, Haderslev, Kolding og Vejle har afgrænset bydelscentre i kommuneplanen.

Byer over 40.000 indbyggere fastsætter selv det maksimale bruttoetageareal til butikksformål i det enkelte bydelscenter. Butiksstørrelserne følger de generelle regler i Planloven for dagligvarer og udvalgsvarer. Rammen for bydelscentre i Trekantområdet er fastsat som vist i skemaet:



Bydelscentre	Eksisterende bruttoetagearealer (m ²)	Samlet ramme for areal til butikksformål (m ²)	Maksimal butiksstørrelse Dagligvarer (m ²)	Maksimal butiksstørrelse Udvalgsvarer (m ²)
Bredballe Centret i Vejle	4.400	6.900	3.000	2.000
Nørremarks-centret i Vejle	3.700	5.600	3.000	1.000
Vindinggård-center i Vejle	4.320	4.900	3.000	1.000
Centerområde ved Grønlandsvej og Grøndalen i Vejle	888	3.500	2.000	2.000
Palme Allé i Kolding	4.500	6.500	3.500	2.000
Domhusgade i Kolding	3.200	3.500	3.500	2.000
Mosevej Øst i Kolding	5.500	8.500	3.500	2.000
Gefionvej i Kolding	1.200	5.000	3.500	2.000
Centervej i Kolding	1.900	3.500	3.500	2.000
Lærkevej i Kolding	1.500	2.000	2.000	2.000
Erritsø butikstov i Fredericia	5.625	6.000	3.500	2.000
Erritsø/afkørsel 59 i Fredericia	4.700	5.000	3.500	2.000
Vesterbrogade /Banegården i Fredericia	1.900	3.900	3.500	2.000
Nymarksvej i Fredericia	2.900	2.900	2.900	2.000
Egeskovvej i Fredericia	690	1.690	1.000	1.000
Skansevej i Fredericia	1.000	1.000	1.000	500
Simmerstedvej Haderslev	800	1.200	1.500	1.500
Ny Erlevvej Haderslev	1.000	1.400	1.500	1.500
Grønningen Haderslev	1.300	1.700	1.500	1.500
Varbergvej Haderslev	1.000	1.400	1.500	1.500
Hiort Lorenzens Vej Haderslev	600	1.000	1.500	1.500
Ladegårdvej Haderslev	0	400	1.500	1.500
Starup Haderslev	750	1.150	1.500	1.500

2.4.4 Retningslinje for aflastningsområder

Der kan i afgrænsede aflastningsområder lokalplanlægges for nye butikker. Butiksstørrelsen i aflastningsområderne skal følge Planlovens generelle bestemmelser, afhængig af butikstype.

Rammer for areal til aflastningsområder og restrummelighed fremgår af skemaet for aflastningsområder i redegørelsen.

De afgrænsede aflastningsområder er angivet på kortbilag 2.

Redegørelse

De eksisterende aflastningsområder er placeret ved indfaldsvejene til Fredericia, Grindsted, Haderslev, Kolding, Middelfart, Vejen og Vejle til aflastning af bymidterne. Størrelsen af aflastningsområderne i Trekantområdet kan ikke ændres.

Butiksstørrelserne følger de generelle regler i Planloven for butikker til dagligvarer og udvalgsvarer.

Aflastningsområde	Eksisterende bruttoetageareal (m ²)	Restrummelighed bruttoetageareal (m ²)
Solkilde Allé i Vejle	21.800	0*
Kolding Nord	63.000	0*
Fredericia Vest	33.065	0*
Grindsted	13.000	0*
Middelfart Øst	3.000	0*
Sverigesvej, Haderslev Nord	8.900	0*

* Eksisterende lokalplaner kan dog udnyttes

2.4.5 Retningslinje for områder til butikker med særligt pladskrævende varegrupper

Der kan i de afgrænsede områder til butikker med særligt pladskrævende varegrupper lokalplanlægges for butikker. Butikkernes størrelse og den samlede arealramme for områderne fremgår af skema i redegørelsen.

De afgrænsede områder til butikker med særligt pladskrævende varegrupper er angivet på kortbilag 2.

Redegørelse

Uden for bymidterne og bydelscentrene er der mulighed for at udpege områder til butikker, der alene forhandler særligt pladskrævende varegrupper. Særligt pladskrævende varegrupper er defineret som biler, lystbåde, campingvogne, planter og havebrugsvare, tømmer, byggematerialer, grus, sten- og betonvarer samt møbler. For møbelbutikker gælder dog, at disse først skal søges indplaceret i bymidter, bydelscentre eller aflastningsområder, før de kan placeres i et område til særligt pladskrævende butikker.

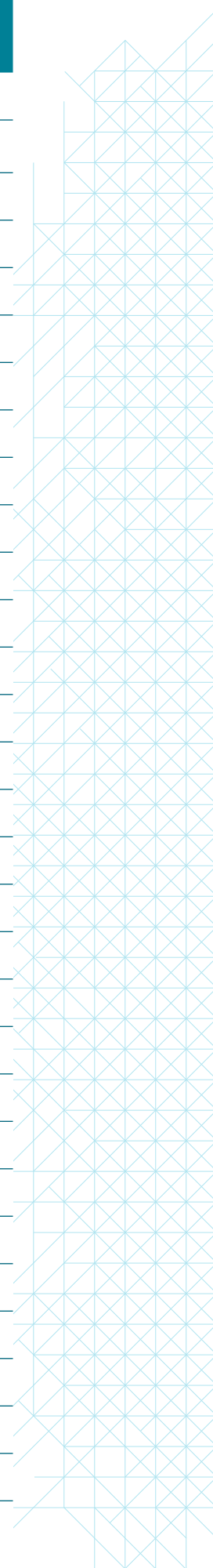
I Trekantområdet er der udpeget områder til særligt pladskrævende butikker langs indfaldsvejene til hovedbyerne samt nogle af centerbyerne. Kommunerne skal i planlægningen sikre sig, at områderne betjenes med offentlig transport.

I tabellen er vist maksimale størrelser for de enkelte butikker i områder til butikker med pladskrævende varegrupper. Der er desuden fastsat en samlet arealramme for arealer til butiksformål.



Område til butikker for pladskrævende varegrupper	Butiksstørrelse (m ²)	Samlet ramme for areal til butiksformål (m ²)
Dandyvej i Vejle	10.000	18.300
Lysholt i Vejle	20.000	150.000
Horsensvej/Viborgvej i, Vejle	10.000	21.200
Soldalen (Fredericiavej syd) i Vejle	10.000	18.000
Ulvehalevej (Fredericiavej nord) i Vejle	10.000	29.300
Østkrogen i Jelling	1.500	5.000
Hjortsvangen i Give	5.000	17.300
Ødsted Elmegårdsvej	1.000	1.000
Grindsted Vest	10.000	20.000
Grindsted Vestergade	5.000	20.000
Grindsted Thorsvej	3.000	50.000
Grindsted Øst	10.000	20.000
Billund Vest	10.000	100.000
Billund Kløvervej	2.000	10.000
Billund Hedegårdsvej	2.000	10.000
Sdr. Omme Vestergårdsvej	10.000	40.000
Sdr. Omme Hovedgaden	5.000	5.000
Vorbasse	10.000	20.000
Hejnsvig	5.000	10.000
Fredericia Vest	2.000	0
Kongens kvarter i Fredericia	25.000	100.000
Afkørsel 59 i Fredericia	10.000	25.000
Røde Banke i Fredericia	5.000	5.000
Strandvejen/ Vestre Ringvej i Fredericia	5.000	5.000
Ndr. Ringvej i Fredericia	8.200	15.000
Jyllandsvej/Nyvang i Middelfart	5.000	10.000
Vejlevej vest i Kolding	15.000	60.000

Område til butikker for pladskrævende varegrupper	Butiksstørrelse (m ²)	Samlet ramme for areal til butikksformål (m ²)
Vejlevej øst i Kolding	5.000	40.000
Bramdrup Erhvervspark i Kolding	10.000	50.000
Gejlhavegård i Kolding	5.000	15.000
Industri Syd i Kolding	5.000	50.000
Sdr. Ringvej i Kolding	5.000	5.000
Mosevej i Kolding	5.000	5.000
Christiansfeld Nord	5.000	5.000
Koldingvej i Vamdrup	5.000	10.000
Kongsbjerg i Lunderskov	5.000	5.000
Engvej i Vejen	5.000	10.000
Vestermarken i Vejen	5.000	20.000
Søndergade i Vejen	5.000	5.000
Fuglsangsalle i Vejen	5.000	5.000
Esbjergvej i Vejen	5.000	5.000
Ådalen i Vejen	5.000	5.000
Nørregade i Brørup	12.000	20.000
Fabriksvej i Brørup	5.000	5.000
Tirslundvej i Brørup	5.000	5.000
Søndergade i Holsted	5.000	5.000
Overgade i Holsted	5.000	5.000
Indmarken i Holsted	5.000	5.000
Industrivej i Rødding	5.000	5.000
Langagervej i Jels	5.000	5.000
Sverigesvej i Haderslev V	7.500	18.900
Christian X's Vej i Haderslev Ø	7.500	22.000
Hirsevej i Haderslev S	7.500	11.600
Østergade i Vojens Ø	7.500	2.600
Skrydstrup i Vojens V	7.500	31.600
Fabriksvej i Gram N	7.500	5.000
Nustrup	2.500	2.500
Sommersted	2.500	2.500





2.4.6 Retningslinje for lokalcentre

Der kan lokalplanlægges for butikker i lokalcentre, der maksimalt må være på 3.000 m². Størrelsen på de enkelte butikker må maksimalt være 1.000 m².

Rammer for lokalcentre fremgår af de lokale dele af kommuneplanen.

Lokalcentrene er angivet på kortbilag 2.

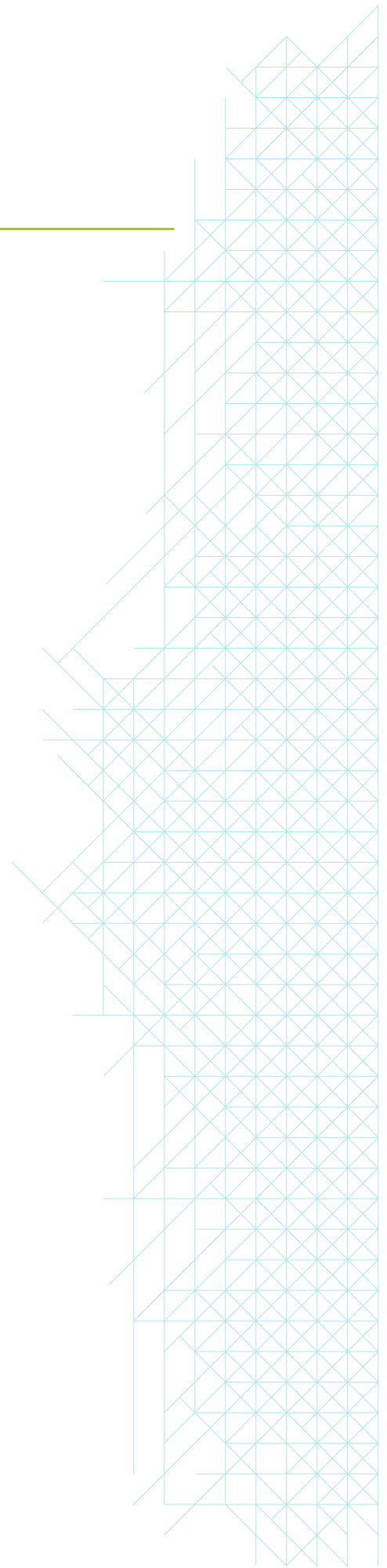
Redegørelse

Lokalbyerne er karakteriseret ved at have offentlige og/eller private funktioner såsom skoler og butikker, og de betjener derved det nære opland. I kommuneplanen er der mulighed for i lokalbyerne og i lokalområder i de større byer at udlægge arealer til butiksformål til den lokale forsyning. Lokalcentrene vises på kortbilag 2 med en signatur og rammen for lokalcentrene fremgår af de lokale dele af kommuneplanen.

2.4.7 Retningslinje for udvalgswarebutikker uden for bymidten i Billund

Billund Kommune kan inden for et afgrænset område, fastlagt i "Bekendtgørelse om landsplandirektiv for udvalgsvarerhandel i tilknytning til et eksisterende turistmål i Billund" af 6. juni 2013, planlægge for maksimalt 20.000 m² bruttoetageareal til butiksformål til udvalgsvarerhandel i tilknytning til et eksisterende turistmål. Der må ikke fastsættes butikstørrelser, der overstiger 500 m² bruttoetageareal.

Området er angivet på kortbilag 2.





2.5 Arealer til byudvikling

Mål

- Byudviklingen i Trekantområdet er kendetegnet ved en god sammenhæng mellem by, land, natur og vand og ved, at klimatilpasning udnyttes til at tilføre byen arkitektoniske og rekreative kvaliteter. Bykvaliteten er høj, og indretningen af byerne inviterer til samvær og fysisk aktivitet.

Redegørelse til mål

Både når vi planlægger for eksisterende by og for nye byområder, vil vi tage højde for, at byerne skal blive mere bæredygtige, og at byudvikling foregår med ressourcebevidsthed og med hensyn til vandmiljøet og klimaforandringerne.

Ud over principperne for bæredygtigt bymiljø er der en række forhold, vi vil lægge vægt på ved udvikling af vores byer.

Drikkevandet er en livsvigtig ressource, hvor målet i Danmark i videst muligt omfang er at have en bæredygtig decentral vandforsyning. Det gælder derfor om at forebygge forurening af de områder, der er udpeget til drikkevandsområder.

Ved at sikre en god sammenhæng mellem byområder og naturområder skabes øgede rekreative muligheder og spændende samspil mellem by og landskab. Desuden påvirkes vores mentale sundhed positivt af, at der er natur tæt ved.

God tilgængelighed er vigtig, når nye bolig- og erhvervsområder udlægges, så de er lette at tilslutte til de overordnede veje og den kollektive trafik. Endvidere er det vigtigt, at der er let adgang til byfunktioner som skole, butikker med videre.

For at sikre høj bykvalitet og gøre byerne gode at bo og leve i skal forebyggelse af støj og lysforurening indgå i planlægningen. Med lysforurening menes blænding og lysindtrængen uden for det område, lyset var tiltænkt. Forebyggelse af lysforurening skal også ske i relation til bolig og erhverv i det åbne land.

2.5.1 Retningslinje for arealer til byudvikling

Udlæg af arealer til byudvikling sker under hensyntagen til de fælles planlægningsprincipper, der fremgår af redegørelse til mål om bymiljø (2.1) samt af de lokale retningslinjer for den enkelte kommune.

Der skal skabes sammenhængende byområder med klare grænser mellem by og land, og nye arealudlæg skal udlægges i umiddelbar tilknytning til eksisterende byer og tages i brug indefra og udefter. Der skal ved valg af konkrete byvækstområder tages hensyn til landbrugsejendommens arronderingsforhold, således at der i videst mulige omfang undgås indgreb i en i forvejen hensigtsmæssig arrondering af landbrugsejendomme.

Afgrænsning af landsbyer skal finde sted på baggrund af samlede overvejelser om landsbyens karakter, landsbyens struktur/plan og mulige udvikling.

Arealudlæg til byudvikling (fremtidig byzone) og afgrænsning af landsbyer fremgår af kortbilag 2.

Redegørelse

Arealudlæg til nye byområder skal fastsættes ud fra overvejelser om det samlede arealforbrug til byformål i planperioden. Arealudlæg skal svare til størrelsen af den forventede byudvikling i den kommende planperiode på 12 år. Da Trekantområdet har stor

rummelighed til både boliger og erhverv, er det samlede arealudlæg til byudvikling som udgangspunkt fastholdt. Ved udlæg af nye byzonearealer skal der bl.a. redegøres for afvejningen imellem byvækstinteresser, jordbrugsinteresser, grundvandsinteresser og klimatilpasningsinteresser. I områder, der er udpeget til råstofgraveområde i den regionale råstofplan, skal råstofforekomsterne så vidt muligt udnyttes, inden arealet anvendes til byformål.

Perspektivområder angiver, i hvilken retning byudviklingen forventes at ske, når kommuneplanens arealudlæg er brugt op.

Rummelighedsopgørelse for boliger i Trekantområdet					
Kommune	Nye boliger i eksisterende arealer: restrummelighed	Antal boliger i nye arealudlæg	Antal boliger i udtagne arealer	Antal boliger ved byfortætning og byomdannelse	Boliger I alt
Billund	1.922	0	0	200	2.122
Fredericia	2.130	502	0	2.479	5.111
Haderslev	1.700	130	0	100	1.930
Kolding	2.947	221	186	2.397	5.379
Middelfart	2.423	0	0	350	2.773
Vejen	2.200	20	20	0	2.200
Vejle	6.191	520	520	4.000	10.191
I alt	19.513	1.393	726	9.526	29.706

Rummelighedsopgørelse for erhverv i Trekantområdet				
Kommune	Restrummelighed (ha)	Nye arealudlæg (ha)	Arealer, der udtages (ha)	I alt (ha)
Billund	512	31	0	543
Fredericia	647	0	0	647
Haderslev	98	37	2	133
Kolding	489	73	0	562
Middelfart	201	40	0	241
Vejen	97	43	0	140
Vejle	971	7	4	973
I alt	3.015	231	6	3.239



Kommuneplanens rækkefølgebestemmelser skal sikre, at byvæksten sker inde fra eksisterende by og udad. Helhedsplanlægning skal sikre, at byerne til stadighed fremtræder som sammenhængende enheder.

De mindre landsbyer gives mulighed for en begrænset tilvækst i boliger i form af placering af enkelte nye boliger i de afgrænsede landsbyer som huludfyldning eller på en måde, der understøtter landsbyens struktur.

Der er en vigtig balance mellem på den ene side at styrke lokalsamfundene uden for byerne og på den anden side at sikre en klar grænse mellem land og by og at undgå spredt bebyggelse i det åbne land.

Perspektivområder

De konkrete arealudlæg til byudvikling skal dække behovet i planperioden, som strækker sig over 12 år. Kommunerne vil i nogle sammenhænge have brug for at se længere frem end de 12 år. Derfor er der på kortet over arealer til byformål (kortbilag 2) peget på nogle perspektivområder, hvor der på sigt forventes at ske en udvikling, som enten kan være til bolig- og erhvervsformål eller til ferie- og fritidsanlæg.

2.5.2 Retningslinje for byudvikling og grundvand

Områder med særlige drikkevandsinteresser og indvindingsoplande til almene vandforsyninger skal så vidt muligt friholdes for udlæg af nye arealer til erhvervsformål eller nye anlæg, der medfører en øget fare for forurening af grundvandet. Ligeledes må arealanvendelsen i eksisterende kommuneplanlagte områder ikke ændres til formål, der medfører en øget fare for forurening af grundvandet.

Undtagelse fra ovennævnte kan ske, når alternative placeringer er undersøgt og fundet umulige, og når faren for forurening kan forebygges.

Tekniske tiltag, der skal sikre mod forurening af grundvandet, skal beskrives i kommuneplanens rammedel, og følges op af bestemmelser i lokalplanerne.

Redegørelse

De statslige vandplaner, som var gældende indtil juli 2016, indeholdt retningslinjer for byudvikling i områder med kortlagte drikkevandsinteresser (retningslinje 40 og 41). Udgangspunktet var, at man ikke måtte udlægge arealer til byformål inden for områder, der er udpeget til områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), nitratfølsomme vandindvindingsområder (NFI) eller indvindingsoplande til den almene vandforsyning.

Retningslinje 40 og 41 er afløst af Bekendtgørelse om krav til kommuneplanlægning inden for områder med særlige drikkevandsinteresser og indvindingsoplande til almene vandforsyninger uden for disse, nr. 1697 af 21/12/2016 med tilhørende vejledning om krav til kommunalbestyrelsens fysiske planlægning inden for områder med særlige drikkevandsinteresser og indvindingsoplande til almene vandforsyninger.

Bekendtgørelsen har fokus på erhvervsområder. Boligområder betragtes ikke længere som grundvandstruende, idet der er kommet regler for privates anvendelse af pesticider i villahaver. Kommunerne har stadig ansvaret for grundvandsbeskyttelsen og der kan i særlige tilfælde være behov for at stille krav til f.eks. placering og indretning af regnvandsbassiner i sårbare områder, men det er op til kommunernes vurdering.

Bekendtgørelsen fokuserer på erhvervsformål i nye og eksisterende arealer. Her skal planlægningen tage højde for virksomhedstyper, der sædvanligvis har oplag af, anvender eller frembringer forurenende stoffer eller stofgrupper, der er mobile i forhold til grundvandet.

Udgangspunktet er, at områder udpeget som OSD eller indvindingsoplande til den almene vandforsyning skal friholdes for erhvervsvirksomheder eller anlæg, der kan udgøre en fare for grundvandet. Kommunerne kan dog i særlige tilfælde fravige dette krav.

Såfremt kommunen kan redegøre for, at der foreligger særlige planlægningsmæssige begrundelser, herunder at det ikke har været muligt at finde alternative lokaliseringer, og at faren for forurening kan forebygges, vil det være muligt at udlægge arealer til erhvervsformål og anlæg.

Bekendtgørelsen stiller krav til, at kommuneplanen skal indeholde en redegørelse om grundvandsbeskyttelsen første gang, der planlægges for arealanvendelse, der kan udgøre en fare for grundvandet. Grundvandsredegørelsen vil indgå som en forudsætning for den fremtidige kommune- og lokalplanlægning, og kan tilføjes supplerende redegørelse, hvis der efterfølgende planlægges arealudlæg i OSD-områder eller indvindingsoplande til den almene vandforsyning.

2.5.3 Retningslinje for byudvikling og naturområder

Naturområder i byudviklingsområder skal bevares med henblik på at fastholde et mangfoldigt og varieret dyre- og planteliv. Lokalplaner for områder, som indeholder økologiske forbindelser eller områder for potentiel natur, skal sikre, at sådanne områder friholdes for bebyggelse, og at der skabes en sammenhængende natur.

Naturområder og andre beskyttede områder kan som hovedregel ikke inddrages som fælles friarealer.

Redegørelse

Inddragelse af bynære områder med natur- og landskabsinteresser til byudvikling skal ske på en måde, så værdierne indarbejdes som en kvalitet i planlægningen og dermed bliver en kvalitet i bymiljøerne. Skabelsen af sammenhængende natur i forbindelse med byudvikling kan medvirke til at bibeholde og genskabe spredningsveje for dyr og planter. Det er dog en forudsætning, at det sammenhængende naturområde friholdes for barrierer i form af f.eks. tværgående hegn, oplyste områder, områder med stor aktivitet og lignende.

Der vil ofte være et større eller mindre indslag af naturområder i arealer, som inddrages til byudvikling. Disse naturområder søges bevaret med henblik på at sikre et varieret dyre- og planteliv. Dette af hensyn til såvel naturområdets indhold af dyr og planter som til det kommende byområdes kvalitet. Naturområder og andre beskyttede områder kan som hovedregel ikke inddrages som fælles friarealer.

I nogle af de nye byudviklingsområder er dele af arealerne omfattet af naturbeskyttelseslovens bygge- og beskyttelseslinjer. I forbindelse med lokalplanlægningen skal hensynet til beskyttelsesinteressen afvejes med udnyttelsen, og det må påses, at der tages hensyn til de interesser, linjerne skal varetage. I visse situationer kan en ophævelse eller en reduktion af bygge- og beskyttelseslinjerne forsvares.



Hvor byggeri sker op til et naturområde, skal der etableres en fri zone mellem naturområdet og den ny bebyggelse. Zonens bredde tilpasses de lokale forhold, men bør normalt være 10-25 m. Zonen kan eksempelvis anvendes til rekreative stier.

For områder, der samtidig er udpeget til økologiske forbindelser og potentiel natur, gælder, at formålet både er at skabe sammenhængende natur og kvalitet i byområderne. I byområderne er kun de overordnede økologiske forbindelser udpeget.

Udpegningen betyder, at der i forbindelse med byfornyelse og nye byområder skal sikres økologiske forbindelser og faunapassager. Afgrænsningen mellem bebyggelse og de nye naturområder fastlægges i forbindelse med lokalplanlægningen.

2.5.4 Retningslinje for byudvikling og overordnede veje

Nye områder til byudvikling skal placeres hensigtsmæssigt i forhold til det eksisterende og planlagte overordnede vejnet, og der skal sikres plads til etablering af fremtidens kollektive trafik (busser, tog, letbane m.v.).

De nære landskaber til motorveje og øvrige fjerntrafikveje kan kun bebygges på baggrund af en kvalitativ helhedstænkning. Mellem byerne skal der fortsat bevares åbne landskaber langs motorvejene.

Som hovedregel kan byudvikling kun foregå på den bynære side af eksisterende og planlagte overordnede veje, der forløber uden om byen

Redegørelse

Nye områder til byudvikling skal placeres hensigtsmæssigt i forhold til det eksisterende og planlagte overordnede vejnet. Udviklingen af større byudviklingsområder skal ske på baggrund af en kvalitativ helhedsplanlægning.

Det overordnede vejnet udgør ofte en naturlig afgrænsning mellem byen og det åbne land i forhold til natur og landskab. Derfor er det vigtigt, at der ved udpegning af nye områder til byudvikling, tages hensyn til det eksisterende overordnede vejnet. En uhenigtsmæssig placering af nye områder til byudvikling kan dels resultere i en reduceret fremkommelighed på vejnettet og dels vanskeliggøre en hensigtsmæssig og trafikikkerhedsmæssig forsvarlig sammenhæng mellem bydele på hver sin side af vejnettet. Omvendt skal det ved planlægning af nye vejanlæg sikres, at de ikke udgør en barriere for fremtidig byudvikling.

Motorvejene udgør et dominerende element i landskabet. Det første indtryk, mange besøgende og gennemrejsende får af Trekantområdet, er netop motorveje og andre overordnede veje og især erhvervsarealer i tilknytning hertil. Der skal i motorvejenes nære landskaber være områder, hvor natur og landskab er det bærende element. Afhængig af landskabets karakter er det i nogle tilfælde hensigtsmæssigt at beplante motorvejenes nære landskab, mens det i andre tilfælde bør friholdes for beplantning.

Der kan godt bygges langs motorvejene i forbindelse med eksisterende byområder, hvis samspillet mellem by, motorvej og landskab er præget af kvalitet og helhedstænkning. I den forbindelse anses 300 m på hver side af motorvejene som det nære landskab. Ved nyere vejanlæg har den landskabelige indplacering haft stor betydning for anlæggets placering. Derfor skal byggeri udformes, så vejanlæggets placering og udformning samt landskabstypernes særkender respekteres. På grund af den fremtrædende placering

skal sådant byggeri være præget af arkitektonisk kvalitet, og det bør f.eks. sikres, at virksomheder med udendørs oplag får en mindre synlig placering.

Nye byområder skal anlægges sådan, at der ikke skabes trafikale problemer på det overordnede vejnet.

2.5.5 Retningslinje for byudvikling i kystnærhedszonen

I den kystnære zone kan der kun planlægges for byudvikling, såfremt der foreligger en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær lokalisering.

I forbindelse med byudvikling inden for kystnærhedszonen skal kommunerne endvidere sikre, at der ikke opstår en ny bebyggelsesfront mod kysten. Samtidig bør der skabes udvidet adgang til kysten for offentligheden.

Kystnærhedszonen er vist på kortbilag 2.

Redegørelse

Inden for kystnærhedszonen må der kun inddrages nye arealer i byzone og planlægges for arealer i landzone, såfremt der er en særlig planlægningsmæssig og funktionel begrundelse for kystnær lokalisering. Bortset fra trafik anlæg og andre overordnede infrastrukturanlæg kan der kun i ganske særlige tilfælde planlægges for bebyggelse og anlæg på land, som forudsætter inddragelse af arealer på søterritoriet eller særlig kystbeskyttelse. I forbindelse med planlægning ved kysten skal der ske en sikring mod oversvømmelser som følge af havstandsstigninger.

Nye byzoneudlæg til beboelse må kun anvendes til helårsbeboelse, og der må ikke udlægges nye sommerhusområder, medmindre de er en del af et landsplandirektiv om udvidelse af sommerhusområder i kystnærhedszonen. Eksisterende sommerhusområder fastholdes til fritidsformål. Ferie- og fritidsanlæg skal lokaliseres efter sammenhængende turistpolitiske overvejelser og kun i forbindelse med eksisterende bysamfund eller større ferie- og fritidsbebyggelse. Samtidig skal offentlighedens adgang til kysten sikres og udbygges.

Det skal sikres, at der uden for byzonen ikke opstår en ny bebyggelsesfront mod kysten medmindre, der er en særlig planlægningsmæssig begrundelse for byudvikling langs kysten.

Den planlægningsmæssige begrundelse for nyudlæg i kystzonen fremgår af kommuneplanens rammedel for de kommuner, som har udlagt nye arealer her.



3. Det åbne land

- sammenhæng og balance





3. Det åbne land - sammenhæng og balance

Det åbne land rummer en mangfoldighed af forskellige værdier, der fortæller om dets dannelse og menneskets aktiviteter igennem tusinder af år. Samtidig knytter der sig forskellige interesser til det åbne land.

Landbruget har fortsat en væsentlig indflydelse på landskabets udformning og jordens udnyttelse, men i Trekantområdet er der et betydeligt pres på at få inddraget jord til byudvikling og infrastruktur anlæg. Landskabet og naturen rummer en kvalitet, som gør det attraktivt at opholde og bosætte sig her for mange mennesker. Landdistrikterne skal sikres en fortsat udvikling, så de bliver gode steder at leve og drive virksomhed. De forskellige interesser skal afvejes således, at der bliver en god balance mellem benyttelse og beskyttelse i det åbne land.

Trekantområdet byder både på et varieret og kontrastrigt landskab. I tilknytning hertil ses en meget varieret natur, som spænder vidt forskelligt fra vest til øst. Det gør landskabet og naturen i Trekantområdet til et af Danmarks mest afvekslende. Mens den vestlige del er præget af de flade midtjyske hedesletter og mellemliggende bakkeøer med store hede-, mose- og plantagearealer, ændrer landskabet og naturen sig mod østkysten og videre over det nordvestlige Fyn. Her er området karakteriseret af et stærkt kuperet randmorænelandskab, gennemskåret af dybe fjord- og ådale. Konge Ådal, Kolding Ådal, Vejle Ådal, Haderslev Ådal, Grejs Ådal og Elbodalen ved Spang Å er eksempler på sådanne markante dale, der samtidigt rummer store naturværdier. Omkring Vejle, Kolding og Haderslev fjorde samt langs med Lillebælt findes lange sammenhængende kyststrækninger af høj rekreativ, landskabelig og naturmæssig værdi.

Den åbne grønne storby

Det åbne land er et vigtigt element i den åbne, grønne storby, hvor landskabet, skovene og naturen mellem byerne i Trekantområdet er kerneelementer. Målet er at kæde de rekreative og natur- og landskabsområder sammen, så byområderne adskilles af sammenhængende natur- og landskabskiler. Hermed styrkes den åbne, grønne storby. Der bliver i Trekantområdet lagt vægt på, at landskabs- og naturkilerne mellem byerne friholdes for bebyggelse, så oplevelsen af forskellen mellem land og by sikres.

Beskyttelse af Trekantområdets værdier

For at sikre befolkningen varige muligheder for at opleve landskabet, forstå dets tilblivelse og for at bevare de geologiske formationer samt de oplevelsesrige og karakteristiske landskaber, er der i Trekantområdet udpeget områder, hvor der skal tages særlige hensyn til landskabelige og geologiske værdier. Disse områder skal beskyttes mod indgreb, der varigt ændrer landskabet og styrkes gennem landskabsplanlægning og plejetiltag.

Ud over at udføre en beskyttende indsats lægges der i Trekantområdet stor vægt på at fremme genopretning af naturen samt på at fremme skovrejsning bl.a. med henblik på at forbedre miljøet og beskytte grundvandet. Samtidigt forbedres livsbetingelserne for dyr og planter og - ikke mindst - mennesker. Ny skov har endvidere på flere måder positiv indflydelse på udledningen af CO₂ til atmosfæren. Træbrændsler mindsker udledningen af CO₂ ved at erstatte fossile brændstoffer, og skovene binder CO₂ i træer og jord. Det påvirker det nationale CO₂-regnskab i positiv retning. Vådområder vil f.eks. virke som reservoirer for overfladevand og kan i nedbørsrige perioder være med til at tilbageholde vand og begrænse eller forhindre oversvømmelse af nedstrømsliggende byområder. Genopretning af lavbundsarealer til vådområder kan derfor blive et af Trekantområdets væsentligste elementer i bestræbelserne på at imødegå konsekvenserne af klimaforandringer.

Landbruget er et betydningsfuldt erhverv i Trekantområdet. Omkring 2/3 af Trekantområdet er landbrugsareal. Derved er landbruget den største arealforvalter i det åbne land. Strukturudviklingen i landbruget indebærer fortsat, at husdyrproduktionen samles på færre og større enheder, hvor den lokale påvirkning af omgivelserne kan øges ved større produktioner, men også reduceres ved anvendelse af ny teknologi. De landbrugsbygninger, der derved bliver overflødiggjorte, skal finde en ny anvendelse eller om muligt fjernes. Omlægning af produktionen fra kvæg til svin eller det faktum, at en del malkekvæg ikke kommer på græs, medfører endvidere, at mange enge og overdrev ikke fremover vil blive afgræsset, og landskabet ændrer sig derfor. I forbindelse med lokalisering af nye landbrugsbygninger og husdyrbrug er det vigtigt at tage hensyn til naboer og værne om landskabet og den sårbare natur.



3.1 Landbrug

Mål

- Landbrugserhvervets udviklingsmuligheder skal sikres. Dette skal ske på et bæredygtigt grundlag under hensyntagen til natur, klima, miljø, landskab og lokalsamfund.

Redegørelse til mål

En forudsætning for at udvikle et bæredygtigt landbrug er, at der er størst mulig investeringssikkerhed og udviklingsmuligheder for jordbrugserhvervet. Samtidig skal det sikres, at udviklingen ikke sker på bekostning af natur- og miljøbeskyttelsesinteresser, men derimod giver mulighed for miljø- og naturforbedringer.

Landbruget har indvirkning på blandt andet natur, vandområder, grundvand, naboer og nærmiljø. Strukturændringerne i landbrugserhvervet går mod færre, men større husdyrproduktioner, og det har stor indflydelse på mange landdistrikters udvikling. Den teknologiske udvikling øger muligheden for at forbedre natur- og miljøbeskyttelsen i landbrugsdriften, og den giver nye perspektiver for produktionsformer.

Ovenstående betyder, at udpegningen af Særligt Værdifulde Landbrugsområder (SVL) i Trekantområdet sikrer landbrugets udviklingsmuligheder ved at udpege større sammenhængende landbrugsområder, hvor landbrugsproduktionen prioriteres højt. Det er imidlertid også vigtigt, at der tages hensyn til den generelle samfundsudvikling i forhold til bl.a. byudvikling, klimasikring, grønne strukturer og infrastruktur. Balancen mellem byernes udvikling og sikring af deres muligheder over for landbrugets muligheder er et særligt fokusområde i Trekantområdet.

Kommunerne vil arbejde for at anvendelsen af landbrugsjord til ikke-landbrugsmæssige formål ikke bliver større end nødvendigt.

3.1.1 Retningslinje for særligt værdifulde landbrugsområder

I områder, der er udpeget som særligt værdifulde landbrugsområder, skal landbrugets udviklingsplaner og investeringsinteresser vægtes højt. De særligt værdifulde landbrugsområder er vist på kortbilag 3.

Redegørelse

Landbrugsjord er en begrænset ressource til fødevarer- og energiproduktion, og derfor er det vigtigt i videst muligt omfang at sikre den værdifulde landbrugsjord mod anden anvendelse.

Det er derfor Trekantområdets mål at skabe klare rammer for en bæredygtig udvikling af landbrugserhvervet. I den forbindelse skal der skabes den nødvendige balance mellem investeringssikkerhed og udviklingsmuligheder for landbruget over for hensyn til natur, miljø og naboer samt byudvikling.

Det overordnede formål med de særligt værdifulde landbrugsområder er derfor at udpege arealer, der fastholdes til landbrugsformål for at sikre produktionen af:

- afgrøder, herunder specialafgrøder under hensyntagen til bl.a. jordbund, arrondering, vanding og klima.
- husdyr under hensyntagen til mulighed for forsyning og afsætning af foder, energi og gødning m.v.

Trekantområdets udgangspunkt er, at de arealer, der i dag bruges til landbrugsformål, er værdifulde. Der er imidlertid en række andre arealinteresser, der har indflydelse på brugen af landbrugsjorden, hvilket bevirker, at landbrugets interesser ikke altid kan vægtes højest.

Jordbrugsanalyserne

Statsforvaltningen offentliggjorde i 2009 jordbrugsanalyser for hele landet. Disse er benyttet til at karakterisere forholdene i Trekantområdet. Landbrugsjorden i området ligger dels ud til Lillebælt og kendetegnes ved et typisk østjysk fjordlandskab, og dels strækker den sig ind i landet mod det flade midt- og vestlige Jylland. Jordtyperne, som traditionelt har indflydelse på hvilket landbrug, der drives, afspejler også dette spænd. Langs kysten og et godt stykke ind i landet dominerer lerjorder med gode dyrknings-egenskaber, mens arealerne længere mod vest består af mere sandede jordtyper. Her vil dyrkning af jorderne kræve mere gødning og vanding for at opnå gode udbytter.

Variationen i jordtyperne har også betydning for afgrødevalget.

Dominerende afgrøder

De dominerende afgrøder i Trekantområdet er grovfoder og vintersæd samt et område med vårsæd. Grovfoder bruges som foder i kvægproduktion. Da kvægproduktion er mere arealkrævende end f.eks. svineproduktion, findes kvægbrugene typisk på de mere sandede arealer mod vest, hvor jordpriserne traditionelt har været lavere. Der er tradition for, at grovfoder produceres lokalt hos den enkelte kvægproducent. Grovfoder lagres typisk ved ensilering, hvorfor flytning til nyt lager ikke er muligt eller vil være meget omkostningstungt.

Husdyrproduktion

I de områder, hvor der dyrkes vintersæd, er den overvejende husdyrproduktion svinebrug, der traditionelt har været mindre afhængige af jord, da foder er mere koncentreret og let kan transporteres til bedrifterne andetsteds fra. I praksis er der fortsat en vis sammenhæng mellem placering af svinebedrifter og muligheder for at sprede gyllen ud på de nærliggende marker.

Størrelsen af husdyrbrugene er typisk på mellem 75 og 250 dyreenheder med en tendens til større husdyrbrug i den nordlige del af Vejle kommune og i Vejen kommune. Koncentrationen af store kvægbedrifter er størst mod vest, særligt i Vejen og Haderslev Kommuner. For svin er der en tendens til koncentration på en midterakse gennem Vejle og Kolding kommuner samt østlige del af Haderslev Kommune. Svinebrug har en tendens til at være placeret længere fra de store byer, hvorimod kvægbrug ikke i samme omfang har haft behov for at holde afstand af hensyn til lugtgener mv.

Specialafgrøder

Den dominerende specialafgrøde i Trekantområdet er juletræsproduktion. Denne specialafgrøde er også den mest arealkrævende. Frilandsgrøntsager dyrkes på forholdsvist store arealer særligt mellem Vejle, Fredericia og Kolding. Frugtavl findes kun i meget begrænset omfang i Trekantområdet.



Konklusion

Jordbrugsanalyserne giver ikke grundlag for at identificere nogle særligt værdifulde landbrugsområder i Trekantområdet.

De forskellige forudsætninger herunder jordenes bonitet, infrastruktur, natur- og miljøinteresser mv. kommer til udtryk i forskellige produktionsformer. Nogle steder er eksempelvis særligt velegnede til store husdyrproduktioner, mens andre landbrugsområder egner sig bedre til mindre specialproduktioner. Ligeledes vil nogle områder egne sig til intensiv planteproduktion, mens andre vil være bedst til ekstensiv afgræsning. Det vurderes derfor, at der ud fra jordbrugsanalyserne ikke er belæg for at fremhæve nogle områder frem for andre.

Udpegningen forhindrer ikke, at husdyrproduktioner, der ligger udenfor SVL-områder, kan udvide, ligesom at der kan placeres staldanlæg udenfor SVL-områder. Desuden vil udpegningen af SVL-områder ikke forhindre at landbrugsarealer kan drives intensivt udenfor SVL-områder.

Udpegning af særligt værdifulde landbrugsområder

Landbrugets interesser skal afvejes i forhold til de øvrige arealinteresser. Nogle interesser vil ikke være i modstrid med landbrugsdrift, mens andre vil give anledning til interessekonflikter. Visse arealinteresser kan have en højere prioritet end landbruget.

Ved byerne vil der være en løbende afvejning mellem byernes udviklingsmuligheder og landbrugets investeringssikkerhed. Derfor er det vigtigt at have fokus på de udlagte byudviklingsområder, herunder landsbyer og perspektivområder, som giver et billede af byernes fremtidige udviklingsretning. Der er desuden knyttet en række rekreative interesser til de bynære landbrugsområder, som skal indgå i interesseafvejningen. Ligeledes må vigtige infrastrukturanlæg have en højere prioritet end det enkelte landbrugs udviklingsmuligheder.

Metode til udpegning af SVL

Bufferzone om byerne

For at kunne vurdere byernes udviklingsmuligheder er der taget udgangspunkt i en bufferzone rundt om byerne. Bufferzonernes størrelse og hvilke byer, der skal arbejdes med, er baseret på bymønsteret, byernes størrelse samt deres befolkningsvækst. Bufferzoner er lagt uden om de byområder, der er udlagt i kommuneplan 2013. Det giver følgende kriterier:

- En bufferzone på 2 km om de 3 4 største byer Vejle, Fredericia, Kolding og Haderslev.
- En bufferzone på 2 km om Middelfart grundet placeringen, der kun giver mulighed for en udviklingsretning mod øst.
- En bufferzone på 1 km om Grindsted og Vejen samt byer mellem 2.000 og 10.000 indbyggere, som ligger tættere på Vejle, Fredericia og Kolding end 20 km.
- En bufferzone på 500 m om øvrige byer over 2.000 indbyggere.
- For byer mellem 1.000 og 2.000 indbyggere vurderes i de enkelte tilfælde, om der indsættes en bufferzone på 500 m om byerne.

Bufferzonen rundt om byerne er vurderet og justeret efter landbrugets struktur, infrastruktur (planer og naturlige afgrænsninger), kendte perspektivplaner (både boliger, erhverv, rekreation m.m.), kendte byudviklingsretninger, byers behov (skov, frirum m.m) og afstand til samlet bebyggelse.

Ud fra ovenstående er der taget stilling til udpegning af SVL inden for de enkelte bufferzoner om byerne i Trekantområdet. Resultatet fremgår af udpegningen på kortbilag 3.

Det åbne land

I det åbne land vil der i SVL-udpegningen være en særlig interesseafvejning i forhold til naturen.

- Natura 2000-områderne er fastlagt ved lovgivning, og der er udarbejdet naturplaner for hvert område, hvor det er bestemt, hvordan naturen skal behandles. Natura 2000-områderne er derfor ikke områder, hvor landbruget kan garanteres en fortrinnsret. Dog er der enkelte landbrugsarealer inden for Natura 2000 områderne, som er medtaget i SVL, da det er højbundsjord i omdrift, og driften er i overensstemmelse med udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området.
- Fredsskov og naturområder, der er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens §3, er egentlige naturområder, hvor der er lovbestemte begrænsninger for landbrugsdrift. Disse områder er derfor udeladt af SVL.
- Potentielle naturområder er områder, der er udpeget i Kommuneplanen, og som over tid kan udvikles til ny natur. Disse er derfor ikke SVL. Udpegningsgrundlaget for potentiel natur er af varierende kvalitet i Trekantkommunerne. SVL vil derfor blive justeret i forhold til dette tema ved kommende revisioner af kommuneplanen.
- Skovrejsningsområder er en del af SVL, da skovrejsning som udgangspunkt er at opfatte som en del af jordbrugserhvervet. Dog er enkelte skovrejsningsområder, der ligger bynært, eller hvor der er konkrete sk-ovrejsningsprojekter, ikke medtaget i SVL.
- Lavbundsarealerne er lavtliggende arealer, som ofte ligger i ådale og omkring vandløb, og er ikke en del af SVL. Arealerne er i forvejen vanskeligere at opdyrke, og de indeholder samtidigt et stort potentiale for at forøge naturværdierne i det åbne land. I nærheden af byerne er det desuden vigtigt at friholde lavbundsarealer, der kan rumme overfladevand ved kraftige regnskyl.
- Kommunerne i Trekantområdet har vurderet, at behovet for beskyttelse af vandområder og grundvand i forhold til dyrkning af landbrugsjorden udmøntes dels gennem indsatser i vandmiljøplanerne, dels gennem indsatsplanlægning for grundvandsbeskyttelsen samt i henhold gældende lovgivning på miljøområdet.
- Da råstofvindingsområderne efter råstofgravning kan tilbageføres til landbrugsformål, er det besluttet at fastholde disse områder i SVL.
- Kulturmiljøområderne er udpeget i kommuneplanen og der kan ske udvikling i form af byggeri, anlæg og råstofgravning m.m. indenfor områderne, hvis der tages hensyn til de kulturhistoriske værdier. Derfor kan disse områder indgå i SVL-udpegningen.
- Resultatet af disse interesseafvejninger i det åbne land fremgår af SVL-udpegningen, på kortbilag 3.



3.1.2. Retningslinje for lokalisering af biogasanlæg

Interesseområderne vist på kortbilag 3 er særligt egnede til placering af fælles biogasanlæg til behandling af husdyrgødning. I interesseområderne skal anden anvendelse, der kan være i konflikt med produktion af biogas, så vidt muligt undgås.

Lokalisering af biogasanlæg kan ske både inden for og uden for interesseområderne. Der lægges vægt på, at placering og udformning er hensigtsmæssig i forhold til natur, miljø, landskab og naboer.

Redegørelse

Regeringen indgik i 2012 en energiaftale, hvor ambitionsniveauet for energisektoren frem mod 2020 samt de konkrete initiativer og indsatser, der skal understøtte målene, fremgår. Det er regeringens overordnede ønske, at Danmarks energiforsyning i 2050 skal hvile på 100 % vedvarende energi samtidig med, at forsyningssikkerheden opretholdes. Energiaftalen anviser derfor en række tiltag inden for forskellige teknologier, herunder biogas.

Energiaftalens parter har ønsket at forbedre de økonomiske rammebetingelser for produktion af biogas ved dels at øge igangsætningsstøtten og dels at øge tilskuddet til den producerede gas. Parterne ønsker, at biogas skal indgå som en del af kraftvarme-produktionen eller sendes ud på naturgasnettet. Derfor ydes der størst tilskud til disse anvendelser.

I Trekantområdet er der et stort potentiale for biogasproduktion baseret på husdyrgødning. For at fremme udviklingen af biogasproduktion vil kommunerne i Trekantområdet arbejde for, at så meget som muligt af den eksisterende gylle udnyttes til biogasproduktion. På baggrund af data om husdyrgrundlaget i Trekantområdet¹ er der udpeget en række interesseområder, som i forhold til den tilgængelige biomasse, afstanden mellem husdyrproduktionerne og biogasanlægget samt afstanden mellem anlæggene internt, vil være særligt egnede til fælles biogasanlæg.² Det er hensigten, at så mange landmænd som muligt skal have en passende afstand (maksimalt 15-20 km) til et biogasanlæg.³

Der er udpeget 10 interesseområder for biogasanlæg. Interesseområderne er vurderet i forhold til byudvikling, natur, miljø, landskabsinteresser samt beliggenheden i forhold til det overordnede kommunale vejnet og naturgasnettet. Ifølge de statslige udmeldinger er biogasanlæg ikke kategoriseret som et potentielt grundvandstruende anlæg.

For at sikre udnyttelsen af interesseområderne til fælles biogasanlæg forventes der ikke i indeværende planperiode udlagt områder til byudvikling, nye skovrejsningsområder og større fritidsanlæg af permanent karakter inden for interesseområderne. Eksisterende skovrejsningsområder inden for interesseområderne bevares.

Det vil være muligt at placere fælles biogasanlæg på særligt egnede arealer uden for interesseområderne. F.eks. kan placering i tilknytning til eksisterende erhvervsområde være fordelagtig, såfremt anlægget kan modtage affald fra nærliggende virksomheder, såsom slagterier eller lignende, eller vil kunne afsætte gas til nærliggende kraftvarmeanlæg.

1. *Jordbrugs- analysen 2011, som baserer sig på 2009 – tal)*
2. *Ved fælles biogasanlæg forstås anlæg til produktion af biogas fra organisk materiale, primært bestående af husdyrgødning fra flere husdyrproduktioner, ejet og drevet af en selvstændig juridisk enhed, der er særskilt matrikuleret. Det forudsættes, at større fælles biogasanlæg for langt størstedelen vil være anlæg, der behandler 200 tons husdyrgødning pr. dag og derover. (lovforslag L165/2011 om Grøn Vækst).*
3. *Det er en forudsætning, at gyllen ikke separeres.*

Den endelige placering af biogasanlæg sker gennem en detaljeret planlægning den enkelte kommune baseret på en konkret projektsøgning.⁴ Planlægningen skal sikre, at der tages hensyn til naboer, så de ikke påvirkes væsentligt af støj og lugt fra anlægget. Endvidere er det afgørende, at anlæg, arkitektur og landskab tænkes sammen, så de landskabskvaliteter, der gør sig gældende i det enkelte område, styrer udformningen, og anlægget påvirker det omkringliggende landskab mindst muligt.

Statens mål om landbruget som leverandør af grøn energi er, at op til 50 % af husdyrgødningen i 2020 skal behandles i biogasanlæg. Skemaet nedenfor viser sammenhængen mellem anlægstyper, hvor meget gylle, der kan behandles, og hvor mange vognlæs dette medfører til og fra anlægget.

Anlægstype	Tons/døgn	DE	1.000 tons/år	Læs/døgn
	50	500-1.500	10-30	1-4
1	200	3.000-6.000	60-120	7-15
2	500	6.000-12.000	120-240	15-31
3	1.000	12.000-20.000	240-400	31-51
4	1.500	20.000-30.000	400-600	51-77

Kilde: Data fra Biogassekretariatet, vejledende oversigt over størrelser på biogasanlæg

Der er i Trekantområdet i dag 3 eksisterende og flere planlagte biogasanlæg. De eksisterende anlæg kan udvides i det omfang, hensyn til omgivelserne tillader det. Sønderjysk biogas ved Bevtøft, Haderslev Kommune blev etableret i 2016. Anlægget har en kapacitet på 600.000 tons/år.

Der kan i de enkelte kommuner udarbejdes strategiske energiplaner, der inddrager biogas som en del af energiforsyningen. Her har kommunerne mulighed for at beskrive, hvordan gassen tænkes afsat, hvordan det skal spille sammen med de øvrige energiproducenter, og hvordan biogas skal bidrage til at gøre energiproduktionen mere miljøvenlig.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at den fortsatte økonomiske og teknologiske udvikling kan have betydning i fremtiden for udviklingen indenfor biogas, hvilket kan få konsekvenser for den foreslåede struktur i denne kommuneplan.

I den forbindelse kan det også være relevant at have fokus på andre kilder til biogasproduktion, såsom organisk husholdningsaffald og affald fra f.eks. naturpleje og industriaffald.

4. Fælles biogasanlæg er omfattet af Planlovens bestemmelser om vurdering af visse offentlige og private enkeltanlægs indvirkning på miljøet, VVM -reglerne. Biogasanlæg skal »screenes«, dvs. at der skal foretages en vurdering af, hvorvidt anlægget må antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet og derfor skal VVM - vurderes, eller at dette ikke er tilfældet. Etablering af et fælles biogasanlæg vil forudsætte, at der laves en lokalplan for anlægget. Derudover er biogasanlæg omfattet af miljøbeskyttelseslovens kapitel 5-godkendelsesordning.



3.1.3 Retningslinje for husdyrbrug

Ved etablering, udvidelse eller omlægning af en husdyrproduktion skal natur- og miljøpåvirkningerne være forenelige med kommuneplanens mål og retningslinjer, og der skal tages hensyn til naboerne.

Ved etablering af nyt byggeri, udvidelse eller omlægning skal der tages landskabelige og arkitektoniske hensyn.

Redegørelse

Husdyrgodkendelsesbekendtgørelsen fastlægger et generelt beskyttelsesniveau for overfladevand, grundvand og natur, som kommunerne skal følge, når der gives tilladelse til etablering og udvidelse mv. af husdyrbrug. Derudover vil kommunerne i Trekantområdet i forbindelse med konkret stillingtagen til miljøgodkendelser tage hensyn til de natur- og vandområder, der er særligt sårbare over for næringsstofpåvirkning fra landbruget. Det gælder f.eks. naturområder, der er særligt sårbare over for øget påvirkning med luftbåret kvælstof, se retningslinje om særligt værdifulde naturområder (3.4.2). Desuden er der mulighed for i særlige tilfælde at skærpe det generelle beskyttelsesniveau for overfladevand og grundvand, hvis det konkret vurderes, at miljømålene jf. vandrammedirektivet ikke kan sikres eller nås.

Strukturudviklingen i landbruget med stadig større driftsanlæg vil betyde store forandringer for den fysiske udformning af landbrugsbyggeriet. Derfor er der god grund til at tænke i både arkitektur og placering i landskabet, når fremtidens landbrugsbyggeri skal placeres, herunder overvejelser om udarbejdelse af landskabsanalyser og visualiseringer. Det er for at godtgøre, at der ikke sker en væsentlig negativ påvirkning af landskabsbilledet, herunder kulturmiljøer, kystområder, natur- og skovområder, geologiske og rekreative interesser mv.

Ved fremtidige udvidelser og omlægninger af husdyrbrug i næromgivelserne til byerne, er det desuden vigtigt at have fokus på interessekonflikten mellem henholdsvis byernes og landbrugets udvikling.

Derfor vil kommunerne i Trekantområdet lægge vægt på at have en åben dialog med landmanden, som evt. ønsker at udvide eller omlægge i forhold til produktionens størrelse, udviklingsmulighederne for virksomheden, anlæggets afskrivningstid, alternative placeringsmuligheder, tidshorisonten for inddragelse af området til byudvikling, arronderingsforhold m.m.

3.1.4 Retningslinje for lokalisering af store husdyrbrug

Interesseområderne vist på kortbilag 3 er særligt egnede til placering af driftsbygninger og driftsanlæg på store husdyrbrug, for eksempel i forbindelse med nyetablering eller udflytning af større produktionsanlæg. I interesseområderne skal anden anvendelse, der kan være i konflikt med store husdyrbrug, så vidt muligt undgås.

Lokalisering af nye driftsbygninger og driftsanlæg på store husdyrbrug kan ske både inden for og uden for interesseområderne. Der lægges vægt på, at placering og udformning er hensigtsmæssig i forhold til ejendommens drift, natur, miljø, landskab og naboer.

Redegørelse

Interesseområderne for store husdyrbrug gælder lokaliseringen og driftsanlæg på husdyrbrug med 500 dyreenheder eller mere, herunder brug uden tilliggende jorder.

Der er to formål med at udpege arealer til lokalisering af driftsbygninger og driftsanlæg til store husdyrbrug. For det første er det vigtigt at sikre, at de store husdyrbrug har langsigtede udviklingsmuligheder og investeringssikkerhed. For det andet er det vigtigt at sikre en hensigtsmæssig placering af bygninger og anlæg i forhold til infrastrukturen, herunder især i forhold til fælles biogasanlæg.⁵

De store husdyrbrug kan medføre en større påvirkning af lokalområdet i form af bl.a. lugtpåvirkninger, ammoniakemission og øget transport. Den samlede bygningsmasse vil også kunne blive betydeligt større og mere dominerende end de typiske landbrugsbygninger og kan få karakter af industribyggeri. Planlægningen skal derfor bidrage til en hensigtsmæssig placering i forhold til natur, miljø, landskab og naboer. Der kan planlægges for placering af store husdyrbrug i områder med særlige drikkevandsinteresser, herunder nitratfølsomme indvindingsområder, hvis der udarbejdes en samlet redegørelse for grundvandsinteresserne med fokus på grundvandsbeskyttelsen. Ved placering af store husdyrbrug stilles der krav om tekniske tiltag, der sikrer grundvandsbeskyttelsen.

Reguleringen af husdyrbrug, herunder reguleringen efter husdyrbrugsloven, er den samme, uanset om husdyrbruget ligger inden for eller uden for interesseområderne.⁶ Ifølge vandplanerne reguleres beskyttelsen af grundvandet af husdyrgodkendelsesbekendtgørelsen.

Interesseområderne til lokalisering af store husdyrbrug er i Vejen og Vejle de samme som interesseområderne til placering af biogasanlæg. Overordnet set skal der foretages de samme vurderinger i forhold til andre arealinteresser. De store husdyrbrug er dog ikke kategoriseret som et potentielt grundvandstruende anlæg, og de kan som udgangspunkt placeres inden for nitratfølsomme indvindingsområder, hvis den pågældende landbrugsproduktion ikke har indvirkning på kildefelter/indvindingsoplande.

Trekantområdet vil arbejde positivt for at udvide områderne, såfremt landbrugets udviklingstendenser bevirker, at områderne ikke kan opfylde behovet og efterspørgslen efter egnede arealer.

Liberaliseringen af landbrugsloven, som har givet muligheder for jordløse brug og afskaffet maksimalkravet til antallet af dyreenheder på en bedrift, kan medføre, at flere husdyrbrug får svært ved at opfylde kravet om, at landbrugsbygninger som udgangspunkt skal opføres i tilknytning til eksisterende bygninger. Det kan derfor blive nødvendigt at finde nye placeringer for at opfylde kravene til natur, miljø og landskab.

Velovervejede placeringer og udformninger af fremtidens landbrugsbyggeri har stor betydning for de fremtidige udviklingsmuligheder for de enkelte landbrug, men også for de mennesker, som bor og færdes i det åbne land. Meget større bygninger end hidtil og fremtidige krav om brug af miljøteknologi vil betyde store forandringer for den fysiske udformning af byggeriet. Derfor er der god grund til at tænke i både arkitektur og placering i landskabet, når fremtidens landbrugsbyggeri skal udvikles.

5. *Oversigt over statslige interesser 2017*

6. *Oversigt over statslige interesser 2017*



3.1.5 Retningslinje for udflytning af driftsbygninger

Ved udflytning af driftsbygninger til det åbne land skal der tages landskabelige, arkitektoniske og klimamæssige hensyn, og beslutning om placering skal ske på baggrund af en landskabsanalyse og visualiseringer.

I forbindelse med udflytning af driftsbygninger til det åbne land skal der samtidig tages stilling til, om eventuelt overflødiggjorte landbrugsbygninger kan tages i brug til anden anvendelse eller skal nedrives.

Redegørelse

Udgangspunktet er, at landbrugsbygninger skal opføres i tilknytning til ejendommens hidtidige bebyggelsesarealer, så ejendommens bebyggelses- og færdselsarealer udgør en hensigtsmæssig helhed, og så der undgås en unødvendig spredning af bygningsmassen. Kommunen skal foretage en konkret vurdering af, om der er en særlig begrundelse for at fravige dette udgangspunkt.

Planloven giver mulighed for udflytning – hvis det ikke er muligt at overholde afstandskravene til naboer på grund af f.eks. lugt, og hvis det ikke sker på bekostning af en lang række beskyttelsesinteresser. Udflytning af større husdyrbrug skal ske på baggrund af en planlægning, der tager hensyn til lokalsamfundet, således at konflikter mellem landbrug, naboer, landskab og natur imødegås.

Landskabsanalyser og visualiseringer skal i tvivlstilfælde sikre, at der ved opførelse af driftsbygninger i det åbne land tages de nødvendige landskabelige og arkitektoniske hensyn.

Kommunen skal gennem sin administration skabe og bevare værdifulde bebyggelser, kultur- og bymiljøer og landskaber. For at undgå forfald af overflødiggjorte landbrugsbygninger skal der i forbindelse med miljøgodkendelser til større husdyrbrug i dialog med ansøger arbejdes på en helhedsplan for bedriftens bygninger. Det skal i den forbindelse sikres, at tomme bygninger ikke forfalder og overgår til slum, men i stedet nedrives eller tages i brug til anden anvendelse. Samtidig skal det sikres, at bevaringsværdige gamle landbrugsbygninger ikke uden videre nedrives, hvis de udgør en kulturværdi.



3.2 Skovrejsning

Mål

- Skovrejsningen skal fremme hensynet til friluftsliv, grundvandsbeskyttelse, biodiversitet, klima og miljøbeskyttelse.
- Skovrejsningen skal bl.a. ske som bynær, rekreativ skov.
- Skovrejsningen skal bidrage til opfyldelse af det nationale mål om at øge det samlede skovareal til 20-25 % inden år 2100.

Redegørelse til mål

Kommuneplanen skal efter Planloven udpege områder til skovrejsning og områder, hvor skovtilplantning er uønsket, samt optage retningslinjer herfor. Folketinget besluttede i 1988 aktivt at støtte etableringen af ny skov på landbrugsarealer, så skovarealet kan fordobles i løbet af ca. 80 – 100 år (svarer til en trægeneration). I dag er ca. 14.3 % (2013) af Danmarks areal dækket af skov.

3.2.1 Retningslinje for skovrejsningsområder

Omfang og beliggenhed af skovrejsningsområder fremgår af kortbilag 4.

I Vejle, Kolding, Billund og Fredericia Kommuner gælder særligt, at områder udpeget til skovrejsningsområder, skal beskyttes mod arealanvendelser og anlæg, der kan virke hindrende for skovtilplantning.

Redegørelse

Skovene er et vigtigt grønt kerneelement i den åbne, grønne storby, og i Trekantområdet lægges stor vægt på at fremme skovrejsning for at forbedre miljøet og livsbetingelserne for borgerne, dyrene og planterne. Der er udpeget områder til skovrejsning ud fra følgende fem hovedformål:

- Behov for grundvandsbeskyttelse og beskyttelse af særlige drikkevandsområder samt lokal beskyttelse af almene vandværkers bevaringsværdige kildepladser.
- Fremme bynære friluftsmæssige kvaliteter.
- Mulighed for at styrke og skabe vigtige økologiske grønne forbindelseslinjer.
- Mulighed for at understøtte vandplanernes målsætninger, hvor blandt andet skovrejsning i oplande til følsomme fjorde og søer vil kunne mindske udvaskningen af næringsstoffer.
- Mulighed for at binde mere CO₂.

For at fremme skovrejsningen mest muligt udpeger kommunerne i Trekantområdet også områder, hvor der er privat interesse i at rejse ny skov.

Udpegning af skovrejsningsområder forhindrer ikke, at området fortsat kan anvendes som hidtil, og der er heller ikke nogen pligt til at plante skov.

Faktaboks

Skovrejsning er defineret som tilplantning med henblik på at etablere sluttet skov med højstammede træer. Etablering af skov kan både ske ved tilplantning, såning og selvsåning.

Efter bekendtgørelse om jordressourcens anvendelse til dyrkning og natur skal ejere eller brugere, som ønsker at etablere skov, forinden skovetableringen anmelde eller - i de særlige uønskede skovrejsningsområder - ansøge kommunen om tilladelse til at rejse ny skov. Kommunen kan kun tillade skovrejsning i uønskede skovrejsningsområder, hvis tilplantningen ikke strider mod grundlaget for udpegningen.

Uanset udpegnings af områder, hvor skovrejsning er ønsket, kan skovtilplantning ikke finde sted i områder, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens bestemmelser om beskyttede naturtyper (§ 3) og beskyttelseslinjer (§§ 15, 16 og 18) eller museumslovens bestemmelser om beskyttede fortidsminder (§§ 29a, 29 e og 29f).

Skovtilplantning skal endvidere respektere anden lovgivning, hvor skovrejsning er uønsket f.eks. vandløbslovens bestemmelser om tilplantning nær rørlagte vandløb (§ 6, stk. 3) og forbud mod plantning i en bræmme på to meter langs naturlige eller målsatte vandløb og søer (§ 69). Med skovloven fra 2004 blev det muligt at friholde fredskovspligtige arealer for træbevoksning og i øvrigt integrere ikke-træbevoksede arealer i det fredskovspligtige areal. Det betyder, at der kan etableres skovrejsningsprojekter, der tager hensyn til både landskab, natur, kulturhistorie og f.eks. muligheden for at genoprette tidligere vådområder i et skovrejsningsprojekt. Eksempelvis indeholder Naturstyrelsens skovrejsningsprojekter nu typisk op til 10-40 % åbne arealer.



3.2.2 Retningslinje for områder, hvor skovrejsning er uønsket

Omfang og beliggenhed af områder, hvor skovrejsning er uønsket, fremgår af kortbilag 4.

Redegørelse

Områder, hvor skovrejsning er uønsket, er udpeget på steder, hvor skovrejsning er uforeneligt med andre planlægnings- og beskyttelseshensyn f.eks.:

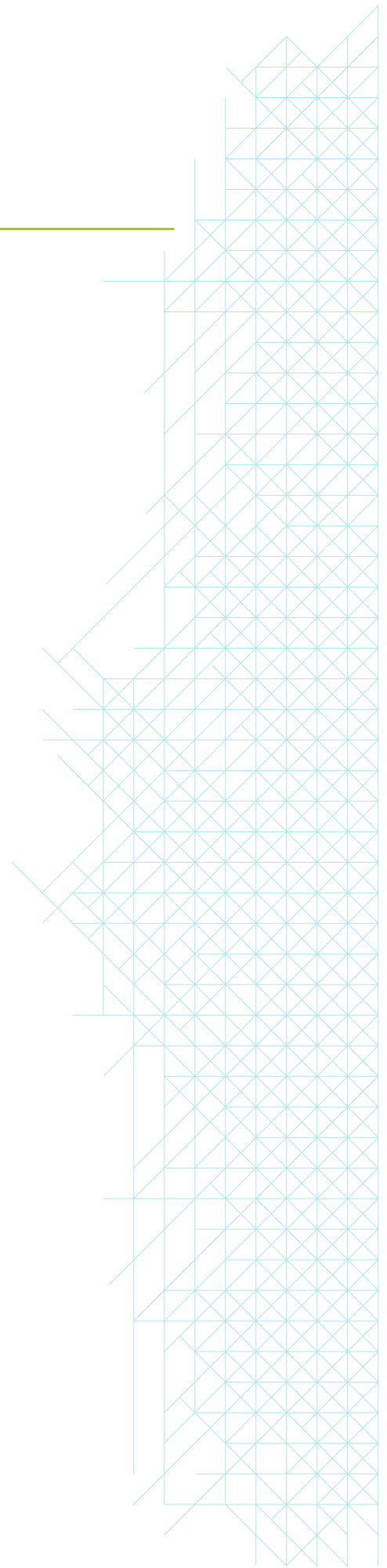
- Arealer, der er udlagt til råstofgravning, byudvikling eller fremtidige veje.
- Landskabsværdier. Det kan være værdifulde udsigtslandskaber ved kyster og ådale, specifikke landskabstræk f.eks. større landskabsfredninger samt geologiske værdier.
- Lavbundsarealer i forbindelse med de store dalsystemer.
- Bevarelsen af en række specifikke naturværdier (f.eks. udpegede potentielle vådområder eller dele af potentiel natur) og beskyttede naturtyper (heder, overdrev, moser, enge, strandenge m.m.).
- Bevarelsen af særlige kulturhistoriske enheder som kirkeomgivelser/kirkebeskyttelses-zoner, de nationale kulturarvsarealer og kulturhistoriske værdier f.eks. arkæologiske eller særlige bevaringsværdige landsbyejlav.
- Arealer i eller i umiddelbar nærhed af fuglebeskyttelsesområder med forekomst af arter, der er sårbare over for skovrejsning (som f.eks. engfugle, vadefugle, m.m.).

Opmærksomheden henledes endvidere på, at hensynet til de højdebegrænsende indflyvningsplaner omkring Flyvestation Skrydstrup og de offentlige flyvepladser Billund Lufthavn, Haderslev Flyveplads ved Skovbølling og Kolding Lufthavn skal respekteres.

Udpegningen af arealer, hvor skovrejsning er uønsket, gælder ikke for arealer omfattet af fredsskovpligt.

Det vil vi

- Udpege nye skovrejsningsområder, så de forbinder eksisterende natur og skovarealer for at skabe og styrke grønne netværk, binde CO₂ og understøtte visionen om den åbne grønne storby.





3.3 Lavbundsarealer

Mål

- Lavbundsarealer og lavbundsarealer, der genoprettes til vådområder, skal medvirke til at forøge naturværdierne i det åbne land, begrænse udvaskningen af næringsstoffer til vandløb, søer og fjorde, og afbøde virkningerne af ændrede klimaforhold.

Redegørelse til mål

Staten har fastsat mål for genoprettelse af vådområder i Vandmiljøplanerne I, II og III, og kommuneplanerne indeholder derfor udpegninger af lavtliggende områder, der kan genoprettes til vådområder.

Derudover har staten og kommunerne i 2009 indgået aftale om gennemførelse af en ny vådområdeindsats som led i opfyldelse af EU's vandrammedirektiv. Aftalen omfatter, at kommunerne skal skabe 10.000 ha kvælstofvådområder og 1.500 ha fosforvådområder i perioden 2010-2015. I perioden 2015-2021 skal der skabes yderligere 8.800 ha kvælstofvådområder og 900 ha fosforvådområder.

3.3.1 Retningslinje for lavbundsarealer og lavbundsarealer, der kan genoprettes til vådområder

Lavbundsarealer skal som udgangspunkt friholdes for byggeri og anlæg, som kan forhindre, at det naturlige vandstandsniveau genskabes, eller som kan hindre muligheden for, at det vilde dyre- og planteliv styrkes.* Lavbundsarealerne er vist på kortbilag 5.

Nye anlæg, herunder tekniske anlæg, veje m.v., der nødvendigvis skal placeres på lavbundsarealer, skal udformes, så muligheden for naturgenopretning på lavbundsarealet i øvrigt ikke går tabt. Anlægget skal udformes, så det kan tåle en højere vandstand.

Lavbundsarealer, der kan genoprettes til vådområder: Lavbundsarealer, som er potentielt egnede som vådområder, skal friholdes for byggeri og anlæg, som kan forhindre, at det naturlige vandstands niveau kan genskabes*. De potentielle vådområder er vist på kortbilag 5.

*I Billund Kommune er bebyggelse, der er erhvervmæssig nødvendig for driften af landbrugsejendomme, undtaget.

Redegørelse

Lavbundsarealerne er lavtliggende arealer, som ofte ligger i ådale og omkring vandløb. Mange lavbundsarealer er enge og moser, som er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. Lavbundsarealer kan også være kunstigt afvandede vådområder, som tidligere har været moser, enge, lavvandede søer, eller fjordarme. Lavbundsarealerne danner en overgang mellem vandområder og de tørre landområder. De udgør derfor vigtige levesteder for planter og dyr.

Mange lavbundsarealer er udpeget som lavbundsarealer, der kan genoprettes til vådområder. For disse gælder, at der ikke kan gives tilladelse til byggeri og anlæg, der umuliggør en genopretning af det naturlige vandstands niveau. Genoprettes disse arealer til vådområder, vil arealerne tilbageholde næringsstoffer til gavn for især kystvandene. Genopretning af vådområder nedsætter risiko for sommerudtørring af de små vandløb,

så fisk og smådyr i større grad sikres overlevelse. Vådområderne er også væsentlige levesteder for fuglene. Derudover medvirker vådområder til at nedsætte afstrømnings-hastigheden, så sliddet på vandløbene bliver mindre.

I nærheden af byerne er det desuden vigtigt at friholde lavbundsarealer i et omfang, der i tilstrækkelig grad sikrer reservoirer for overfladevand i tilfælde af kraftige nedbørshændelser, som vil blive hyppigere fremover. Genopretning af lavbundsarealer til vådområder kan derfor blive et væsentligt element i bestræbelserne på at imødegå konsekvenserne af klimaforandringer.

Opmærksomheden henledes på, at der af hensyn til flysikkerheden ikke bør etableres vådområder, der kan tiltrække fugle, inden for en afstand af 13 km fra Billund Lufthavn, Flyvestation Skrydstrup, Haderslev Flyveplads ved Skovbølling og Kolding Lufthavn.

Faktaboks

Lovgivning vedrørende lavbundsområder og potentielle vådområder.

Miljø- og Energiministeriets cirkulære nr. 132 af 15. juli 1998 om regionplanlægning og landzoneadministration for lavbundsarealer, der er potentielt egnede som vådområder, er gældende for kommuneplanlægningen.

Bestemmelser for Civil Luftfart BL 3-16, seneste udgave.



3.4 Naturområder

Mål

- Naturværdierne i det åbne land skal beskyttes og forbedres, arealer med natur udvides og befolkningens adgang til naturområderne skal øges.
- Der skal skabes sammenhængende naturnetværk, der understøtter visionen om den åbne, grønne storby.
- Naturtyper og dyre- og planteliv, som begrunder udpegningen af de internationale naturbeskyttelsesområder, skal styrkes.

Redegørelse til mål

Planlægningen af det åbne land er en afvejning mellem benyttelse og beskyttelse og skal sikre den bedst mulige tilstand for natur og miljø i overensstemmelse med EU's naturbeskyttelsesdirektiver, de øvrige internationale naturbeskyttelseskonventioner og den nationale lovgivning. Gennem en lang årrække er naturen, såvel i udstrækning, variation og diversitet, blevet fattigere. I de seneste år er udviklingen i nogle sammenhænge vendt. Naturtyper som vandhuller, levende hegn, krat og småskov vinder på ny frem. De mere sårbare dele af naturen er dog fortsat i fare, især de lysåbne, næringsfattige lokaliteter er truet af tilgroning og forøget tilførsel af næringsstoffer. Mange naturområder er også truet af nye linje anlæg, byudvikling m.m. Der er derfor behov for både en beskyttende indsats i forhold til det, der endnu er tilbage, og en naturudviklende indsats for at genskabe naturområder. Naturgenopretning, skovrejsning og etablering af nye vådområder er vigtige dele af denne indsats. En anden vigtig del er en god formidling af viden om natur til en befolkning, der i stigende omfang bor fjernt fra naturen.

Udpegninger for naturområder, som generelt beskyttede naturtyper og Natura 2000-områder samt udpegninger for økologiske forbindelser og potentielle naturområder, udgør tilsammen et sammenhængende naturnetværk - Grønt Danmarkskort. Det er et vigtigt element i visionen om den åbne, grønne storby. Kommunerne vil udbygge Grønt Danmarkskort ved at skabe nye naturområder og rejse ny skov og især arbejde på at styrke de økologiske forbindelser mellem Natura 2000-områderne, jf. habitatdirektivets artikel 10. Endvidere vil kommunerne medvirke til at sikre, at yngle- og rasteområder for de såkaldte bilag IV-arter - beskyttet efter habitatdirektivets artikel 12 - ikke beskadiges eller ødelægges.

Arealudpegningerne og retningslinjerne, der varetager naturhensynene, er opdelt således:

- Grønt Danmarkskort
- Natur- og skovområder
- Særligt værdifulde naturområder
- Potentielle naturområder
- Økologiske forbindelser
- Natura 2000-områder

3.4.1 Retningslinje for naturområder

Naturområder på land skal bevares og søges udvidet.*

Naturområderne skal sikres et mangfoldigt og varieret dyre- og planteliv. Hvis der helt undtagelsesvis tillades byggeri eller arealanvendelse, som forringer et naturområde, skal der stilles krav om udlægning af nye naturarealer, så naturværdierne samlet set bliver fastholdt eller forbedret. Dette gælder også for byggeri eller arealanvendelse, som finder sted uden for selve naturområdet, hvis det påvirker naturområdet.

Naturområderne må ikke inddrages til anden eller mere intensiv anvendelse, med mindre naturværdierne samlet bliver fastholdt eller forbedret.

I de kommuner, hvor der er udarbejdet en naturkvalitetsplan, skal målsætningerne for de naturbeskyttede arealer danne grundlag for planlægning og sagsbehandling. Naturkvalitetsplanlægningen fremgår af de lokale dele af kommuneplanen.

Med henblik på at varetage de biologiske bevaringsinteresser i det åbne land må der ikke efter plan-, miljø- og anden relevant lovgivning meddeles tilladelser til aktiviteter, der kan påvirke naturområder i et omfang, som kan hindre opfyldelsen af de fastlagte naturkvalitetsmål.

Naturbeskyttelsesinteresserne skal tilgodeses, også uden for naturområderne.

Hvor byggeri sker op til et naturområde, skal der etableres en fri zone mellem naturområdet og den ny bebyggelse.**

Naturområderne er vist på kortbilag 6. Ud over de specifikt udpegede naturområder findes områder med småbiotoper, eksempelvis småsøer, som man skal tage samme hensyn til som de specifikt udpegede naturområder.

De udpegede naturområder, herunder de særligt værdifulde naturområder, udgør tilsammen "naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser" jf. planloven §11a stk. 14.

* I Billund arbejdes der udelukkende med en fastholdelse af arealerne, ikke udvidelser.

** I Billund Kommune er bebyggelse, der er erhvervsmæssig nødvendig for driften af landbrugsejendomme, undtaget.

Redegørelse

Naturområder omfatter områder, som er beskyttede efter naturbeskyttelseslovens § 3, såsom moser, enge, overdrev, heder, strandenge, søer og nogle vandløb samt områder, som er omfattet af fredskov jf. skovlovens bestemmelser. Endvidere indgår øvrige områder, som vurderes som vigtige naturarealer. Den nuværende lovlige anvendelse af naturområderne kan fortsætte som hidtil.

Under særlige omstændigheder, f.eks. i forbindelse med projekter af større samfundsmæssig interesse som anlæg af større veje, må eksisterende naturområder tåle indgreb, der medfører opgivelse eller indskrænkning. I disse tilfælde skal der udlægges erstatningsarealer, der sikrer en naturtilstand af minimum samme kvalitet som før indgrebet. Der skal stilles krav om udlæg af faunapassager eller erstatningsbiotoper af større arealomfang eller med større eller tilsvarende naturindhold som før indgrebet.

Byggeri og anlæg uden for naturområder kan også have en negativ effekt på disse. Eksempelvis kan der ændres på de hydrologiske forhold i et moseområde, hvorfor der skal kompenseres for forringelsen.



Uden for de udpegede naturområder findes en række mindre, ofte ikke juridisk beskyttede naturområder som trædesten og vandringsveje, som er af meget stor værdi for især dyr, fugle og anden fauna: Levende hegn og diger, mindre vandhuller, kildevæld, småbevoksninger m.m. Det er vigtigt at sådanne bevares, og at der i forbindelse med etablering af byggeri og anlæg m.v. tages hensyn til disse naturværdier.

Hvor byggeri sker op til naturområde, skal der etableres en fri zone mellem naturområdet og den ny bebyggelse. Zonens bredde tilpasses de lokale forhold, men bør normalt være mellem 10 og 25 meter. I forbindelse med nye boligområder kan zonen med fordel anvendes til stianlæg og adgang for offentligheden til naturområdet.

3.4.2 Retningslinje for særligt værdifulde naturområder

Ud over retningslinjerne for naturområder gælder følgende for de særligt værdifulde naturområder:

- De særligt værdifulde naturområder skal bevares og udvides. Deres helt særlige naturværdier skal sikres og gennem pleje og andre tiltag forbedres. *
- Der skal stilles vilkår, der sikrer overlevelse og fortsat udbredelse af de arter og naturtyper, der ligger til grund for udpegningen af de særligt værdifulde naturområder.
- De udpegede naturområder, herunder de særligt værdifulde naturområder, udgør tilsammen "naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser" jf. planloven §11a stk. 14.

Særligt værdifulde naturområder er vist på kortbilag 6.

** I Billund Kommune arbejdes der udelukkende med en fastholdelse af arealerne, ikke udvidelser.*

Redegørelse

De særligt værdifulde naturområder er den delmængde af naturområderne, hvor der skal tages særlige naturhensyn både nationalt og regionalt. I forbindelse med tilladelser og godkendelser skal der stilles vilkår, der sikrer overlevelse og fortsat udbredelse af de arter og naturtyper, der ligger til grund for udpegningen. Disse områder vil i forbindelse med f.eks. naturpleje og naturgenopretning blive prioriteret højere end de øvrige områder.

De særligt værdifulde naturområder er naturområder, som rummer sjældne arter eller naturtyper eller indeholder naturtyper med et højt naturpotentiale. Det vil især være naturområder som i de enkelte kommuners naturkvalitetsplanlægning har en værdisætning eller målsætning med høj naturtilstand eller god naturtilstand (se faktaboks). I de fleste tilfælde har områderne en stor rigdom af arter, som er specielt knyttet til bestemte naturtyper eller til et samspil af forskellige naturtyper. For at sikre en positiv udvikling i de særligt værdifulde naturområder skal der tages særligt hensyn til de arter og naturtyper, der ligger til grund for udpegningen.

Faktaboks

Naturkvalitetsplanlægning

Naturkvalitetsplanlægning bruges til at fastlægge, hvilken tilstand naturtyper og områder skal opnå, og i hvilken rækkefølge indsatsen skal prioriteres.

Naturkvalitetsplanlægning går ud på at værdisætte eksisterende naturarealer efter en nøjere defineret skala. Samtidig opsættes der målsætning for den ønskede naturkvalitet af naturarealerne. På den måde får kommunerne et klart billede af forskellene mellem naturarealernes nuværende tilstand og den ønskede naturværdi. Hermed dannes grundlag for hvilke hensyn, der lægges vægt på i naturadministrationen, og grundlag for stillingtagen til eventuelle ansøgninger om godkendelser af aktiviteter eller indgreb, som kan påvirke naturområderne. Ligeledes vil naturkvalitetsplanlægningen blive brugt til at prioritere kommunens plejeindsats og projekter.

De særligt værdifulde naturområder prioriteres højt i den offentlige indsats for at bevare og styrke plante- og dyrelivet.

For en række naturtyper henviser Husdyrgodkendelsesbekendtgørelsen til kommuneplanens udpegning for særligt værdifulde naturområder. Det gælder de naturtyper, som er nævnt i Husdyrgodkendelsesbekendtgørelsens bilag 3, benævnt kategori 3, se faktaboks. For disse områder vil det være muligt på baggrund af en konkret vurdering at stille særlige krav om en maximal mer-ammoniakdeposition.

For de naturtyper, der er nævnt under Husdyrgodkendelsesbekendtgørelsens kategori 1 og 2, varetages beskyttelsen gennem Husdyrgodkendelsesloven.



Faktaboks

Naturområder, som er omfattet af § 7 i Husdyrgodkendelsesloven som ammoniakfølsomme naturområder. Kategorierne er nærmere fastsat i Husdyrgodkendelsesbekendtgørelsen.

Kategori 1-natur:

Omfatter nærmere bestemte ammoniakfølsomme naturtyper inden for Natura 2000-områderne. Kategori 1 omfatter desuden alle naturbeskyttede heder og overdrev inden for Natura 2000-områder.

For de Natura 2000-områder, som ikke er kortlagte (primært søer) skal kommunen vurdere påvirkningen.

Kategori 2-natur:

- Højmoser
- Naturbeskyttede lobeliesøer og heder større end 10 ha
- Naturbeskyttede overdrev større end 2,5 ha

Kategori 3-natur:

Ammoniakfølsomme naturtyper, som ikke er omfattet af ovenstående kategori 1 eller 2. Det er arealer beliggende udenfor Natura 2000-områder og omfatter naturbeskyttede heder, moser og overdrev samt ammoniakfølsomme skove. En skov betegnes som ammoniakfølsom, når:

- Skoven er gammel (mere end 200 år).
- Skoven er groet frem på naturarealer, som ikke har været dyrket i mange år (mere end 200 år).
- Der er forekomst af arter, som er brugt til prioritering af naturmæssigt særligt værdifulde skove omfattet af skovlovens § 25.

Kommunerne skal for ovennævnte naturområder vurdere om, der skal stilles krav til den maksimale N-merdeposition, efter følgende kriterier:

1. Naturområdets status i kommuneplanen (særligt værdifulde naturområder, rekreative områder, værdifuldt kulturmiljø).
2. Om naturområdet er omfattet af fredning, handleplan for naturpleje eller en planlagt naturindsats.
3. Naturområdets naturkvalitet.
4. Kvælstofbidraget fra andre kilder.

Kilde:

Bekendtgørelse nr. 442 af 13. maj 2016 af lov om miljøgodkendelse m.v. af husdyrbrug.

Bekendtgørelse nr. 44 af 11. januar 2016 om tilladelse og godkendelse m.v. af husdyrbrug.

3.4.3 Retningslinje for økologiske forbindelser, potentielle økologiske forbindelser og potentielle naturområder

Økologiske forbindelser og potentielle økologiske forbindelser

I de økologiske forbindelser og potentielle økologiske forbindelser skal dyr og planter naturlige bevægelsesveje styrkes. Her må ændringer i arealanvendelsen, bl.a. etablering af nye, større anlæg, ikke i væsentlig grad forringe dyre- og plantelivets spredningsmuligheder.

Ved byggeri, anlæg eller ombygning af veje, jernbaner eller lignende, der vil afskære en økologisk forbindelse, skal der stilles krav om tiltag, der sikrer hensynet til en mere sammenhængende natur, eller der skal etableres faunapassager, hvor der er behov for det.¹

Økologiske forbindelser og potentielle økologiske forbindelser inden for byzone skal styrke byernes rekreative og naturlige miljøer og indgå og friholdes som rekreative forbindelser ud til det omkringliggende åbne land.

Potentielle naturområder

De potentielle naturområder skal friholdes for byggeri, anlæg og ændret arealanvendelse, der forringer muligheden for at oprette nye naturområder eller etablerer sammenhænge mellem eksisterende naturområder.¹

De økologiske forbindelser og de potentielle naturområder er vist på kortbilag 7.

¹ I Billund og Haderslev Kommuner er bebyggelse, der er erhvervmæssigt nødvendig for driften af landbrugsejendommen undtaget.

Redegørelse

Samlet er de økologiske forbindelser og de potentielle økologiske forbindelser udlagt som forholdsvis brede bånd omkring overordnede landskabsstrøg såsom ådale og vandskel, jf. model for udpegning af økologiske forbindelser (se faktaboks). De økologiske forbindelser omfatter udvalgte eksisterende naturområder, der har en særlig værdi i forhold til dyr og planter naturlige bevægelse i landskabet. De eksisterende naturområder er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, fredskov jf. skovlovens bestemmelser, artsfredning mv., og den nuværende lovlige anvendelse af naturområderne kan fortsætte som hidtil.

Udpegningen af potentielle naturområder består af specifikke områder, som har et stort potentiale for at kunne udvikle sig til værdifuld natur inden for en rimelig tidshorizont. Det er typisk lavbunds- og skræntarealer samt områder, som tidligere har været naturarealer. En ekstensivering af arealerne kan skabe større naturområder eller fungere som spredningskorridor eller bufferzone mellem natur og anden arealudnyttelse.

De tre udpegninger har til formål at sikre tilstedeværelsen af større og mere sammenhængende naturområder, som er en forudsætning for at bevare vores naturværdier og sikre stabile bestande af vilde dyr og planter.

En sammenhængende natur betyder, at de eksisterende naturarealer inden for udpegningerne ligger med en indbyrdes afstand, hvor dyr og planter frit kan udveksles med hinanden og dermed modvirke isolation og lokal udryddelse.



Opdyrkning, vejanlæg og byområder har over tid skabt barriere i landskabet og gjort, at naturområderne i dag primært ligger som små arealer med stor afstand mellem hinanden. Hermed fremstår landskabet i dag som svært fremkommeligt for dyrelivet og for planternes spredning af frø og pollen. Udpegnings af økologiske forbindelser, potentielle økologiske forbindelser og potentielle naturområder skal dermed dels bevare intakte områder, hvor eksisterende naturarealer i dag har god sammenhæng, og dels målrette kommunernes indsats til områder, hvor der er størst gevinst ved at udbygge naturen eller forbedre sammenhænge mellem de enkelte naturarealer. Særligt for de potentielle økologiske forbindelser gælder, at udpegningsen ikke er et udtryk for, at områderne over tid helt skal udgøres af naturarealer, men i stedet et udtryk for, at det samlede netværks enkelte naturarealer har en fornuftig indbyrdes afstand og størrelse, der kan opretholde et naturligt dyre og planteliv.

Faktaboks

Model for udpegnings af økologiske forbindelser

Modellen søger at udpege dyr og planters naturlige bevægelsesveje i landskabet vha. GIS-analyse af naturområders type, kvalitet og afstand til hinanden. Indledningsvis udpeges et netværk af naturområder, som ligger inden for en afstand af max 500 meter fra hinanden. Udpegningsen justeres efter en række fastsatte principper således, at den endelige udpegnings primært består af områder med koncentrationer af henholdsvis tørre naturtyper, våde naturtyper og skov samt større landskabsstrøg som ådale, vandskel eller vigtige biotopområder. Da særligt værdifulde naturområder og Natura 2000-områder rummer vigtige arter, indgår disse områder overvejende som kerneområder.

Udpegningserne skal, hvor det er muligt, styrke de rekreative muligheder ved at forbinde rekreative naturområder med hinanden samt forbinde disse med de omkringliggende bysamfund og stinetsværk. Hermed skaber vi muligheder for, at man kan bevæge sig i en rig natur over længere tid. De økologiske forbindelser, potentielle økologiske forbindelser og potentielle naturområder, som ligger inden for eller nær byzone, bør indarbejdes som en kvalitet i og nær bymiljøerne. Det er særligt vigtigt, at det bynære landskab er udviklet med tanke for, at naturen kan opleves tæt på, og at der er let adgang til den.

I forbindelse med lokalplanlægning skal hensynet til en mere sammenhængende natur tillægges stor vægt. Ligeledes bør natur- og friluftspjækter samt etableringer af vådområder, områder for skovrejsning, erstatningsnatur, råstofetablering mv. målrettes inden for naturnetværkets udpegnings. Indsatsen for at skabe større og mere sammenhængende naturområder bør særligt ske omkring Natura 2000-områder og andre særligt værdifulde naturområder, som i kraft af deres størrelse og naturmæssige kvalitet løbende tilfører de omkringliggende naturarealer vigtige plante og dyrearter. Af hensyn til specifikke arters tilknytning til konkrete naturtyper prioriteres det, hvor det er muligt, at sammenbinde naturtyper af samme type jf. faktaboks:

Af hensyn til flysikkerheden bør der ikke etableres anlæg, der kan tiltrække fugle inden for en afstand af 13 km fra Billund Lufthavn, Flyvestation Skrydstrup, Haderslev Flyveplads ved Skovbølling og Kolding Lufthavn.

Faktaboks

- Tørre åbne naturtyper: Tør eng, overdrev og hede.
- Skov og krat: Gammel urørt skov, sumpskov, tør åben skrænt- og kratskov, græsnings- og stævningskov, samt evighedstræer.
- Våde naturtyper: Våde enge, rigkær, moser, kildevæld og sumpe, og disse naturtypers sammenhæng til sø og vandløb.
- Kyst: Strandeng, strandsump, klit, samt kystskrænt.
- Biotopområder: Områder hvor der er høj koncentration af småbiotoper, som udgør levesteder for særlige arter, typisk padder og insekter.
- Raste- og yngleområder hovedsageligt for fugle: Større vådområder, samt Ramsar og EU- fuglebeskyttelsesområder.

Udpegningerne er ikke til hinder for almindelig landbrugsmæssig drift eller for andre eksisterende aktiviteter såsom jagt eller færdsel. For de arealer der er omfattet af eksempelvis naturbeskyttelseslovens §3 eller skovloven, kan den nuværende lovlige anvendelse af naturområderne fortsætte som hidtil. Retningslinjen for økologiske forbindelser og potentielle økologiske forbindelser sigter mest på større tekniske anlæg, der vil afskære en forbindelseslinje fuldstændigt - ikke landbrugsbyggeri i almindelig forstand. Almindeligvis er retningslinjen ikke relevant for landbrugsbyggeri, der ligger i tilknytning til eksisterende byggeri.



3.4.4 Retningslinje for internationale naturbeskyttelsesområder

De internationale naturbeskyttelsesområder skal beskyttes og videreudvikles, så de arter og naturtyper, som er grundlaget for udpegningen, aktivt søges sikret eller genoprettet til en gunstig bevaringsstatus.

Områderne skal friholdes for aktiviteter og anlæg mv., som kan indebære en forringelse af områdets naturtyper og levesteder for arterne eller kan medføre forstyrrelse, der har negative konsekvenser for de arter, området er udpeget for. Det gælder også for aktiviteter og anlæg uden for de internationale naturbeskyttelsesområder, men som kan have indvirkning inde i områderne.

Bilag IV-arterne og deres levesteder uden for de internationale beskyttelsesområder skal ligeledes beskyttes.

Der er forbud mod at udlægge nye arealer til f.eks. byzone og tekniske anlæg inden for de internationale naturbeskyttelsesområder, se faktaboks.

De internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 2000) er vist på kortbilag 6.

Redegørelse

Overalt i Europa er naturen under pres, og dyr og planter går tilbage i antal og udbredelse. De internationale naturbeskyttelsesområder danner et økologisk netværk af beskyttede naturområder i hele EU.

En række områder i Danmark er udpeget som vigtige naturtyper og som vigtige levesteder for udvalgte dyre- og plantearter i international sammenhæng. Områderne udgøres af habitatområder, EU-fuglebeskyttelsesområder og Ramsar-områder, og kaldes samlet Natura 2000-områder.

I administrationen af plan- og miljølovgivningen må der ikke gives tilladelse, dispensation eller godkendelse, hvis dette kan indebære forringelser eller forstyrrelser af de arter og naturtyper, som det internationale naturbeskyttelsesområde er udpeget på grundlag af. Disse forringelser og forstyrrelser belyses i en såkaldt konsekvensvurdering. Planforslag, som enten i sig selv eller i forbindelse med andre planer kan påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde væsentligt, skal også konsekvensvurderes.

Uanset ovennævnte kan der dog planlægges for foranstaltninger, som vil medføre forbedringer af naturforholdene i områderne.

Som ejer af arealer inden for Natura 2000-områder skal man være opmærksom på, at bestemte former for driftsændringer eller aktiviteter kræver en forudgående anmeldelse til enten kommunen eller Naturstyrelsen, også selvom de ikke normalt kræver tilladelse eller lignende.

Staten har udarbejdet bindende statslige naturplaner for alle Natura 2000-områder. Disse planer vil danne grundlaget for de naturtiltag, som skal igangsættes inden for områderne.

Natura 2000-planerne fastlægger målsætninger og retningslinjer for den indsats, som er nødvendig for at sikre eller genoprette gunstig bevaringsstatus i de internationale naturbeskyttelsesområder og dermed leve op til Danmarks forpligtelser efter fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

Kommunerne har udarbejdet Natura 2000-handleplaner, der beskriver de tiltag, der er nødvendige for at gennemføre Natura 2000-planerne.

Faktaboks

De internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 2000-områderne) er sammensat af:
Ramsarområderne, der er større vådområder udpeget af hensyn til vandfugle.
EF-fuglebeskyttelsesområderne, der er områder udpeget som levesteder for trækfugle og truede fuglearter.
EF-habitatområderne, der er områder udpeget som bevaringsområder for naturtyper og dyre- og plantearter.
På landsplan er der udpeget 8 % af landarealerne og 18 % af havarealerne som Natura 2000-områder.

Udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder kan ses på Miljøstyrelsens hjemmeside.

Inden for de internationale naturbeskyttelsesområder må der ikke:

- udlægges nye arealer til byzone eller sommerhusområder
- planlægges nye større vejanlæg eller sideanlæg i form af servicestationer, materialepladser og lignende
- planlægges nye eller væsentlige udvidelser af andre trafik anlæg og tekniske anlæg og lignende, for eksempel lufthavne, flyvepladser, jernbaner, havne, opfyldninger på søterritoriet, luftledningsanlæg, vindmølleklynger og -parker, lossepladser og anlæg for deponering
- udlægges nye områder til råstofindvinding på land

Bilag IV- arter

Habitatdirektivets artikel 12 indeholder krav om streng beskyttelse af forskellige dyre- og plantearter, som omfattes af direktivets bilag IV. Arterne er beskyttede overalt, hvor de findes både i og uden for Natura 2000-områderne. Det betyder, at der skal tages specielle hensyn til disse arter i forbindelse med alle de aktiviteter, som kommunen tager stilling til.

Beskyttelsen betyder således, at der er forbud mod at beskadige eller ødelægge arternes yngle- og rasteområder. Det betyder, at den planlæggende myndighed eller den myndighed, der giver tilladelse, dispensation eller godkendelse, er forpligtet til at varetage hensynet til arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV inden for de pågældende områder, som vil kunne blive påvirket af planer og projekter.

Kilde: Bekendtgørelse nr. 926 af 27. juni 2016 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter.

Bekendtgørelse 1383 af 26. november 2016 om administration af planloven i forbindelse med internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter.



3.4.5 Grønt Danmarkskort

3.4.5 Retningslinje for Grønt Danmarkskort

Retningslinje for Grønt Danmarkskort

Grønt Danmarkskort viser det samlede naturnetværk og udgøres af følgende udpegninger: Naturområder, herunder særligt værdifulde naturområder; Natura 2000-områder; potentielle naturområder; økologiske forbindelser samt potentielle økologiske forbindelser. Hver udpegningslinje har sin præcise retningslinje som beskriver områdeudpegningslinjen og hvilke hensyn der skal varetages - se retningslinjer for de enkelte udpegninger.

Grønt Danmarkskort viser de områder, inden for hvilke, naturindsatsen overordnet skal målrettes. Den samlede realisering af Grønt Danmarkskort skal over tid, tilvejebringes ved naturgenopretning og nye naturprojekter i og omkring følgende områder i prioriteret rækkefølge:

1. Natura 2000-områder, samt eksisterende værdifulde naturområder uden for Natura 2000-områderne.
2. Naturområder og nye naturområder, som kan udvide eller skabe sammenhæng mellem eksisterende værdifulde naturområder, herunder i tilknytning til og mellem Natura 2000-områder.
3. Naturområder, som samtidig bidrager til andre formål, herunder klimatilpasning og klimaforebyggelse, et bedre vandmiljø eller rekreation.
4. Øvrige naturområder.

Grønt Danmarkskort er vist på kortbilag 8.

Redegørelse

Grønt Danmarkskort viser det samlede naturnetværk i Trekantområdet, og er dermed en masterplan over kommuneplanens forskellige udpegninger for natur. Grønt Danmarkskort viser, hvor kommunerne i fremtiden vil målrette deres naturpleje og planlægge for ny sammenhængende natur - på tværs af kommunegrænserne.

Grønt Danmarkskort indgår endvidere de økologiske forbindelser, potentielle økologiske forbindelser og potentielle naturområder. Særligt for de potentielle økologiske forbindelser gælder, at udpegningslinjen ikke er et udtryk for, at områderne over tid helt skal udgøres af naturarealer, men i stedet et udtryk for, at de enkelte naturarealer har en fornuftig indbyrdes afstand og størrelse, der kan opretholde et naturligt dyre- og planteliv, eller fremstå som grønne kiler med natur og friluftsmål. Den nærmere vurdering og udbygning af de enkelte potentielle økologiske forbindelser vil ske, når den nærmere projektering, administration eller planlægning skal gennemføres - enten i forbindelse med lokalplanlægning, vandmiljøindsatser, friluftsjakter eller frivillige aftaler om naturpleje, skovrejsning, jordfordeling mv. Udpegningslinjen for potentielle naturområder er mere præcis end udpegningslinjen for de potentielle økologiske forbindelser, og omfatter især arealer, der ligger tæt ved eksisterende natur og eksempelvis skræntskove, som ikke er omfattet af fredskov, eller udvalgte lavbunds- og skræntarealer.

De udpegninger der samlet udgør det Grønne Danmarkskort, er sammenholdt med det digitale naturkort. Udpegningerne er i forbindelse med kommuneplanrevision 2013 og igen 2017 justeret efter enslydende parametre, hvorfor koordination med det digitale naturkort, ikke har medført nye ændringer i det Grønne Danmarkskort.

Tilvejebringelse af Grønt Danmarkskort fokuserer i første omgang på at sikre de eksisterende særlige værdifulde naturarealer og Natura 2000-områder gennem optimal pleje. Udbygningen af Grønt Danmarkskort sker dernæst ved pleje af tilstødende eller nærliggende naturarealer, som har potentiale til at udvikle sig til værdifuld natur, samt ved at sammenbinde disse arealer, således at større sammenhængende og stabile værdifulde naturområder opstår. Denne indsats skal, hvor muligt, ses i sammenhæng med indsatser friluftslivet, klimatiltag, vådområder, skovrejsning, samt pleje af vildt- og småbiotoper som vandhuller, diger og levende hegn, krat, mv.

Udpegningerne er ikke til hinder for almindelig landbrugsmæssig drift eller for andre eksisterende aktiviteter såsom jagt eller færdsel. Med undtagelse af områder, hvor pleje af eksisterende natur eller tilvejebringelse af ny natur tager afsæt i lovgivning, skal Grønt Danmarkskort overvejende udbygges ved frivillige aftaler med lodsejerne.

For Forsvarets arealer vil Grønt Danmarkskort ikke medføre nye restriktioner for Forsvarets eksisterende aktiviteter i nationalt eller internationalt beskyttede naturområder, eller i andre områder, der er omfattet af Grønt Danmarkskort.



3.5 Landskaber og geologiske bevaringsværdier

Mål

- Trekantområdets varierede landskaber og geologiske bevaringsværdier skal bevares og beskyttes, og offentlighedens adgang til de landskabelige oplevelsesmuligheder skal sikres og forbedres.

Redegørelse til mål

Landskabet og dets naturindhold er vigtigt for befolkningens friluftsliv, kulturelle og rekreative oplevelser og sundhed. Derudover er landskabet rammen for egnens historie og væsentlig for menneskers tilhørsforhold til området.

Landskabet er dynamisk og under konstant forandring. Nogle af forandringerne er et resultat af naturens egne kræfter, for eksempel tilgroning af heder, stormfald, vindens virke på klitområder og havets nedbrydning af kyster. De mest gennemgribende forandringer i naturen og landskabet skyldes dog menneskets påvirkning og udnyttelse.

Landskabet og naturen mellem byerne i Trekantområdet er kerneelementer i den åbne, grønne storby. Gennem den fælles planlægning i Trekantområdet vil det være muligt både at skabe større sammenhængende landskaber af høj kvalitet og et gennemgående landskabsbånd, der kæder Trekantområdet sammen såvel rekreativt som natur- og landskabsmæssigt. Der skal lægges vægt på, at de åbne landskaber mellem byerne friholdes for bebyggelse og større terrænændringer, så oplevelsen af forskellen mellem land og by sikres.

For at sikre befolkningen varige muligheder for at opleve landskabet, forstå dets tilblivelse og for at bevare de geologiske formationer samt landskaber, der er oplevelsesrige og karakteristiske for Danmark og Trekantområdet, udpeges der i kommuneplanen områder, hvor der skal tages særlige hensyn til de landskabelige og geologiske værdier. Disse områder skal beskyttes mod indgreb, der varigt ændrer landskabet, og gennem landskabsplanlægning og plejetiltag styrkes og forøges.

I det åbne land i øvrigt, det vil sige de områder og landskaber, der ligger uden for de udpegede landskabelige interesseområder, er der også landskabsinteresser og værdier. I disse områder er det især væsentligt at sikre, at planlægningen for byudvikling, skovrejsning, større tekniske anlæg m.v. tager hensyn til landskabets karakter og bæreevne.

Offentlighedens adgang til kysten og de bevaringsværdige landskaber skal sikres og forbedres, så alle har mulighed for at opleve disse landskaber. Derudover er der behov for en god formidling, der skaber forståelse for vores kulturlandskab og dets tilblivelse.

3.5.1 Retningslinje for Bevaringsværdige* landskaber

De bevaringsværdige landskaber skal som hovedregel friholdes for byggeri og anlæg. Hvor byggeri tillades, må det ikke forringe de visuelle, kulturhistoriske, geologiske eller oplevelsesmæssige værdier. Hvor byggeri eller anlæg tillades, skal byggeriet besidde en høj arkitektonisk kvalitet, og samspillet med landskabet prioriteres højt.

For bevaringsværdige landskaber skal der ved etablering af større byggeri og større anlæg uden for de udpegede områder tages hensyn til, at dette ikke forringer de visuelle og oplevelsesmæssige værdier i de udpegede områder.

De bevaringsværdige landskaber er vist på kortbilag 9.

*De værdifulde landskaber benævnes fremover bevaringsværdige landskaber i overensstemmelse med de statslige udmeldinger.

Redegørelse

Bevaringsværdige landskaber er områder, der er udpeget for at beskytte f.eks. synlige geologiske formationer, særlige udsigtsforhold, kulturhistoriske spor eller særlige karakteristiske landskabstræk.

De bevaringsværdige landskaber er sårbare overfor større tekniske anlæg, som veje, el-ledninger og råstofindvinding samt fra enkeltstående byggerier, tekniske anlæg og arealanvendelser som gylletanke, siloer, vindmøller og store produktionsanlæg.

De bevaringsværdige landskaber er ikke alene sårbare over for større byggerier og anlæg inden for de udpegede områder, men også større byggerier og anlæg uden for områderne kan give en påvirkning ind i landskabsområderne. Alt efter anlæggenes størrelse og placeringen i forhold til terræn- og udsigtsforhold kan de være synlige over lang afstand og påvirke oplevelsen af de bevaringsværdige landskaber. Derfor skal der ved stillingtagen til ansøgninger om større byggerier og større anlæg i naboområderne til de bevaringsværdige landskaber tages hensyn til, at disse ikke forringer de visuelle og oplevelsesmæssige værdier i de udpegede bevaringsværdige landskaber.

Udviklingen i jordbrugserhvervene, især udvidelse af husdyrhold, er årsag til markante forandringer i landskabet. Mest synlige er de nye store staldbygninger og mange mark-sammenlægninger, som har medført nedlæggelse af diger, hegn og markveje. For at kunne tage mest muligt hensyn til landskabet er det derfor vigtigt at belyse de lokale landskabelige forhold nøje, inden man placerer disse anlæg.

Inden for de seneste år er der sket en vis byspredning i de bevaringsværdige landskaber. Bl.a. bidrager erhvervsbyggeri langs motorvejene til, at byens boligområder mister forbindelsen til bynære friluftsområder og slører grænsen mellem by og land. Her er der brug for nytænkning. I stedet for at forbruge de eksisterende bevaringsværdige landskaber kan der f.eks. skabes nye landskaber eller grønne kiler, der kan forbinde byområderne og den bynære natur.

Hvor anlæg og byggeri nødvendigvis skal tillades, er det vigtigt, at der i hvert enkelt tilfælde tilvejebringes den bedst mulige løsning, i såvel arkitektonisk henseende som med hensyn til samspil med landskabet. Landskabsanalyser og visualiseringer skal i tvivlstilfælde sikre, at der ved opførelse af større bygninger og større tekniske anlæg i det åbne land tages de nødvendige landskabelige og arkitektoniske hensyn.



3.5.2 Retningslinje for større uforstyrrede landskaber

De større uforstyrrede landskaber skal som udgangspunkt friholdes for større byggeri og større tekniske anlæg, så områdernes karakter af uforstyrthed ikke påvirkes.

De større uforstyrrede landskaber er vist på kortbilag 9.

Redegørelse

Større uforstyrrede landskaber defineres som større områder, som i vidt omfang er friholdt for større tekniske anlæg, infrastrukturanlæg som lufthavn, motorvej og jernbane, større råstofindvinding, større bysamfund og væsentlig bymæssig påvirkning i øvrigt samt større ferie- og fritidsanlæg som motorbaner, større skydebaner og feriecentre. Med større tekniske anlæg er der først og fremmest tale om høje anlæg, der er synlige over større afstande som vindmøller, master, højspændingsanlæg, skorstene m.v.

Tages der ikke hensyn til dette ved den fremtidige placering af store anlæg, mister landskabet afgørende identitet og oplevelsesværdi.

Landskabsanalyser og visualiseringer skal i tvivlstilfælde sikre, at der ved opførelse af større bygninger og større tekniske anlæg i det åbne land tages de nødvendige landskabelige og arkitektoniske hensyn.

3.5.3 Retningslinje for særligt værdifulde geologiske beskyttelsesområder

I de særligt værdifulde geologiske beskyttelsesområder må landskabstrækkene og deres indbyrdes overgange og sammenhæng ikke sløres eller ødelægges af gravning, terrænopfyldning, bebyggelse, tekniske anlæg, skovbeplantning eller kystsikring. Ved meddelelse af råstoffølgelse og godkendelse af indvindings- og efterbehandlingsplan skal det vurderes, om der er behov og mulighed for at bevare et eller flere geologiske profiler i råstofgraven.

De særligt værdifulde geologiske beskyttelsesområder er vist på kortbilag 9.

Redegørelse

De særlige geologiske beskyttelsesområder omfatter:

- De nationalt udpegede bevaringsværdige geologiske områder beskrevet på Naturstyrelsens hjemmeside og i bøgerne "Geologisk Set" (Miljøministeriet).
- Nationale kystlandskaber og -profiler.
- Områder af international betydning for forskning og undervisning (Geosites).
- Amtslige geologiske / landskabelige interesseområder (Sønderjylland, Fyn).
- Geologiske beskyttelsesområder udpeget af den enkelte kommune.

Områderne er karakteriserede ved deres særlige visuelle oplevelsesmuligheder, hvor landskabsformerne afviger markant fra omgivelserne. Det er typisk særligt bevaringsværdige kystlandskaber, der afspejler undergrundens geologi, samt områder, som har særlig geologisk interesse. De fleste af disse områder indeholder tilmed betydelige na-

tur- og kulturelementer. Særligt bevaringsværdige geologiske beskyttelsesområder rummer også landskabsformer, hvis indbyrdes samspil i særlig grad vidner om Danmarks dannelse i løbet af istiden. Eksempelvis nævnes det østjyske og fynske istidslandskab, der med dødishuller, å- og tunneldale m.v. besidder stor fortælleverdi om isens virke i Danmark.

Kategorien omfatter endvidere områder med skjulte geologiske interesser, eksempelvis et afgrænset område, hvis undergrund indeholder lag, der er af forsknings- eller særlig undervisningsmæssig værdi. Adgangen til sådanne områder ønskes bevaret og bør derfor friholdes for byggeri m.m.

Det er vigtigt at sikre visse geologiske dannelser og sammenhængende landskaber af hensyn til forskning, undervisning og den almene forståelse af landskabets opståen.

Områder af særligt værdifuld geologisk interesse er især sårbare over for bortgravning af materiale og opfyld, der kan betyde en permanent udslettelse af de geologiske informationer. En række geologiske interesseområder, f.eks. højmoser, er desuden sårbare over for afvanding og opdyrkning. Yderligere trusler er byudvikling og spredt bebyggelse, større tekniske anlæg herunder vindmøller, master m.v., infrastrukturanlæg, råstofindvinding samt tilplantning. I områder med risiko for oversvømmelse på grund af klimaændringer kan det være nødvendigt at lave kystsikringsanlæg.

Landskabsformer, blotlagte geologiske profiler mv., som særligt tydeligt viser landskabets geologiske tilblivelse, skal bevares og søges holdt synlige uden skæmmende eller slørende beplantning, bebyggelse og anlægsarbejder.

Nogle af de statslige udpegninger angiver større geologiske enheder, som er udpeget på et mere overordnet niveau end de specifikt udpegede, mindre områder. Sikring af de geologiske værdier fordrer derfor altid en vurdering af den passende varetagelse af beskyttelsesinteresserne.



3.5.4 Retningslinje for kystnærhedszonen

I den kystnære zone skal hensynet til de landskabelige interesser prioriteres højt ved planlægning og administration. Derfor skal funktionelt begrundet byggeri (byudvikling og lignende) ske i tilknytning til byerne og eksisterende bygninger - først og fremmest bag ved eksisterende bebyggelse. De anlæg, som har behov for nærhed til kysten, skal placeres, så de påvirker kystlandskabet mindst muligt.

De særlige beskyttelsesområder og bevaringsværdige landskaber, der ligger inden for den kystnære zone, skal som hovedregel friholdes for nye anlæg. Bygninger og anlæg herunder landbrugsbygninger, der tillades opført uden tilknytning til eksisterende bygninger, skal indpasses i landskabet eller afskærmes af beplantning i nødvendigt omfang under hensyn til værdierne i det omgivende landskab.

I Middelfart Kommune gælder for de værdifulde landskaber, der ligger i den kystnære zone, derudover retningslinjer for særligt værdifulde geologiske beskyttelsesområder.

Kystnærhedszonen ses på kortbilag 9.

Redegørelse

Kystnærhedszonen er en ca. 3 km bred zone, der omfatter landzonen og sommerhusområder i kystområderne. Hensigten med kystnærhedszonen er at beskytte det danske kystlandskab, hvis udstrækning og variation er enestående i Europa. De danske kyststrækninger er flere steder noget af det mest uberørte natur og landskab, Danmark har.

Ud over ovenstående retningslinje skal retningslinje 2.5.5 også iagttages i kystnærhedszonen.

Planlægningen skal sikre, at kyststrækningerne i Trekantområdet fortsat bevarer deres karakter og helhed som et sammenhængende landskab, så også de efterfølgende generationer kan have glæde af at opleve de relativt uberørte kystlandskaber. Derfor skal funktionelt begrundet byggeri (byudvikling og lignende) ske i tilknytning til byerne og eksisterende bygninger - først og fremmest bag ved eksisterende bebyggelse. De anlæg, som har behov for nærhed til kysten, skal placeres, så de påvirker kystlandskabet mindst muligt.

De særlige beskyttelsesområder og bevaringsværdige landskaber, der ligger inden for den kystnære zone, skal som hovedregel friholdes for nye anlæg. Bygninger og anlæg herunder landbrugsbygninger, der tillades opført uden tilknytning til eksisterende bygninger, skal indpasses i landskabet eller afskærmes af beplantning i nødvendigt omfang under hensyn til værdierne i det omgivende landskab.

Faktaboks

Kystnærhedszonen er en 3 km bred zone, hvor der stilles særlige krav til planlægningen. Den forveksles undertiden med den 300 m brede strandbeskyttelseslinje, som administreres af Naturstyrelsen. Formålet med strandbeskyttelseslinjen i medfør af naturbeskyttelseslovens § 15 er at sikre en generel friholdelse af kystområderne for indgreb, der ændrer den nuværende tilstand og anvendelse. Strandbeskyttelseslinjen markerer dermed en generel forbudszone mod terrænændringer, bebyggelse, beplantning eller hegning.

3.5.5 Retningslinje for offentlighedens adgang

Offentlighedens adgang til kysterne og til oplevelsen af de bevaringsværdige landskaber skal sikres og udbygges.

Redegørelse

I Trekantområdet har det høj prioritet, at befolkningen sikres adgang til landskaber med stor oplevelsesværdi. Ikke mindst i kystområderne, hvor store kulturhistoriske, geologiske, natur- og landskabsmæssige kvaliteter er koncentreret. Ud over den adgangsret, naturbeskyttelsesloven giver, er der derfor behov for at forstærke indsatsen for at sikre og forbedre de eksisterende mindre veje, herunder mark- og skovveje og stiforløb i landskabet.

Planlægges der inden for kystområderne, er det en forudsætning, at offentlighedens adgang til kysten sikres og udbygges.

Lillebæltkysten med Vejle, Kolding og Haderslev fjorde er i sin helhed et fantastisk kystlandskab med skove, gamle voldanlæg og en lang kulturhistorie. Fjordene er formet af is og smeltevand i løbet af den sidste istid. På de steder, hvor der er stejle kystklinter, kan man ofte se lag fra tiden før istiderne. Mange af disse lokaliteter er vigtige referencelokaliteter for forskning og forståelsen af Danmarks geologiske udvikling.

En forudsætning for at holde af naturen er, at man har mulighed for at komme ud i den og op-leve den. Derfor er det vigtigt, at der er gode adgangsmuligheder til naturen. Trekantområdet har derfor fokus på at forbedre adgangen til og kvaliteten af natur- og kystområderne. Se mere derom i afsnit 4.5.



3.6 Anvendelse af vandløb, søer og kystvande

Kommunerne skal fastsætte retningslinjer for anvendelsen af søer, vandløb og kystvande. Retningslinjerne må ikke stride mod de kvalitetsmålsætninger, som er fastlagt i vandområdeplanerne.

Badevandsområder

For områder til badeformål gælder følgende:

- Tilgængeligheden til badevandsområderne skal sikres og udbygges.
- Badesikkerhed og hygiejniske forhold skal være forsvarlig.
- Forureningskilder skal identificeres, overvåges og reguleres.
- Offentligheden skal informeres om badeforholdene.

De udpegede badevandsområder er vist på kortbilag 10.

3.6.1 Retningslinje for badevandsområder

Redegørelse

Badevandsområder er områder udlagt til badeformål i kommuneplanen. Ifølge bekendtgørelsen om badevand og badeområder nr. 917 af 27. juni 2016 defineres badevand som ferskvand og havvand, hvor badning ikke er forbudt, og hvor der i almindelighed bades.

Trekantområdets 5 kystkommuner Fredericia, Kolding, Middelfart, Haderslev og Vejle har en samlet kystlinje på ca. 340 km. Langs denne strækning er der udpeget badeområder, hvor der er særlig fokus på badevandskvaliteten. Kommunerne fører generelt tilsyn med strande og badevandskvaliteten for at sikre, at vandet ikke er forurenet. Ved forurening af badevand eller badeområde skal den enkelte kommune træffe foranstaltninger til afhjælpning af dette.

Klimaforandringer med mere og kraftigere regn kan være en udfordring for badevandskvaliteten pga. overløb fra fælleskloakerede byområder. Der bør være særlig fokus på at forebygge forurening af badevand ved kraftige regnskyl som følge af overløb.

Næsten alle danske strande og kyststrækninger er åbne for offentlighedens færdsel til fods. Der er fri adgang, blot der er en smule strand mellem havet og de udnyttede arealer. Det er imidlertid ikke alle steder, at tilgængeligheden er god, og det vil kommunerne arbejde på at forbedre.

Vi skal løbende sikre, at vores badevandsområder har en høj grad af tilgængelighed og en høj standard med hensyn til badesikkerhed og vandkvalitet.

Akvakultur

Generelt

Opdræt, og håndtering, af fisk er stærkt repræsenteret i Trekantområdet. I Trekantområdet opdrættes der ørreder, sandart og ål i jorddambrug, modeldambrug og fuldt recirkulerede anlæg (FREA). Yderligere findes der anlæg med sortering af ørredæg, et ørredslagteri, samt anlæg, der viderefører opdrættede fisk og produkter heraf.

Ferskvandsdambrug

I Trekantområdet er der 46 aktive dambrug (Billund 9, Vejen 10, Kolding 1, Haderslev 1 og Vejle 26), heraf 6 modeldambrug. I dambrugene opdrættes hovedsageligt regnbueørreder i jorddamme, stål- eller betonkummer ved at indtage vand fra grundvand, dræn, vandløb og væld. Fisk og fiskeæg sælges til konsum, Put and Take-søer, udsætning eller opdræt.

Trekantområdet ønsker at støtte erhvervet i en bæredygtig udvikling – herunder ibrugtagning af nye, miljøforbedrende teknologier såsom ombygning til modeldambrug. Trekantområdet ønsker, at eksisterende dambrug fortsat kan udgøre et væsentligt aktiv i regionens mere tyndtbefolkede landdistrikter.

Kommunerne i Trekantområdet vil arbejde for, at de eksisterende dambrug, som har et driftsmæssigt behov for en beliggenhed nær vandløbene, fortsat kan drives og udvikles. Det skal ske i overensstemmelse med gældende lovgivning og på en sådan måde, at natur-, miljø- og rekreative interesser varetages.

Kommunerne i Trekantområdet vil arbejde for, at understøtte muligheden for at etablere FREA-anlæg, som er fuldt recirkulerede anlæg, enten i industriområder eller i det åbne land.



4. Kultur, turisme og friluftsliv





4. Kultur, turisme og friluftsliv

Udvikling af kultur-, turisme- og friluftsområdet er højt prioriteret i Trekantområdet. Kultur, sport og fritid spiller en stor rolle for borgernes livskvalitet og sundhed. Det er samtidig et afgørende element for borgernes tilhørsforhold. Kulturudbuddet er en meget vigtig oplevelsesfaktor i forbindelse med udviklingen inden for turisme. Der bør derfor være sammenhæng i planlægningen inden for kultur, turisme og friluftsliv.

Kultur

Udviklingen mod oplevelses- og vidensamfundet stiller stadig større krav til kulturudbuddet, og kulturaktiviteterne har i dag en stor indkomst- og beskæftigelsesmæssig indflydelse på økonomien. Et dynamisk kulturliv tiltrækker investeringer og er en vigtig forudsætning for bosætning og turisme. Kulturbranchen er en hurtigt voksende økonomi, og den er en vigtig udviklingsmæssig dynamo for Trekantområdet.

Kulturudbuddet er vigtigt for "det gode liv" på alle niveauer. Det gælder fra forsamlingshuset i den lille landsby til skolerne som samlingssteder i lokalsamfundene og de store events. Trekantområdet har med en samlet befolkning på over 417.000 et stort publikums-mæssigt potentiale for at gennemføre flere større events. Den fælles ambition er, at styrke Trekantområdet som kulturmetropol, hvor hver kommune bidrager med sine unikke styrker og forcer. For at understøtte oplevelsen af et samlet kulturområde blandt områdets indbyggere, brugere og besøgende er der behov for dels at styrke forbindelserne mellem de forskellige kulturtilbud og -aktiviteter, og dels at synliggøre Trekantområdets mange attraktioner.

Den historiske kultur ses næsten overalt i landskabet og i byerne, hvor der findes vidnesbyrd om menneskelige aktiviteter gennem tusinder af år. Disse vidnesbyrd har ofte en stor fortælleværdi og giver mulighed for at opleve en historisk kontinuitet. Mange kulturhistoriske spor er beskyttede, fordi lokalbefolkningen tager vare på dem. Andre er fredede. Den generelle samfundsudvikling medfører imidlertid, at værdifulde kulturhistoriske spor mange steder udviskes eller forsvinder.

Turisme og friluftsliv

Trekantområdet rummer mulighed for en bred satsning inden for turistområdet. Her tilbydes oplevelser inden for musical, design og kunsthåndværk på internationalt niveau. Med Jellingstenene og Christiansfeld er det muligt at besøge to af Danmarks blot 7 steder på UNESCOs verdensarvsliste. Kongen og kirken har desuden sat sine spor i området med blandt andet fæstningsbyen Fredericia og Haderslev Domkirke. Den gamle Lillebæltsbro og det særlige kystlandskab kan opleves ved "Bridgewalking". I Trekantområdet findes i øvrigt et bredt udsnit af forskellige landskabstyper, tilgængelige naturområder, fjorde, bælt og søer, som samlet udgør nogle attraktive rammer for turisme og friluftsliv.

Muligheden for, at turismen fortsat kan blomstre og udvikle sig året rundt, har således nogle gode rammevilkår, som yderligere styrkes af, at Trekantområdet er et trafikalt knudepunkt blandt andet med Vestdanmarks internationale lufthavn og Fredericia Havn som krydstogthavn for Region Syddanmark. Målet er, at området kan udvikle sig til Danmarks turistområde nr. 2 efter Hovedstadsområdet.

Trekantområdet er allerede i dag en markant turistdestination med et stigende antal overnatninger. I 2014 var der ca. 4 mio. såkaldte kommercielle overnatninger i Trekantområdet, hvilket er en stigning på 3,9 pct. i perioden 2010-2014.⁷ Dertil kommer et ukendt antal overnatninger f.eks. i form af Bed & Breakfast og Airbnb. Store attraktioner som LEGOLAND, Lalandia og Givskud Zoo og en række førende conferencehoteller

⁷ Kommercielle overnatninger omfatter overnatninger på hoteller og feriecentre med mindst 40 senge, Danhostel-vandrerhjem, lystbådehavne, der frivilligt indberetter til Danmarks Statistik, campingpladser med mindst 75 enheder og lejede feriehusene gennem bureauer med minimum 25 huse. Kilde: "Turismens økonomiske betydning i Region Syddanmark 2013" (VisitDenmark, juni 2015).

skaber en stor gennemstrømning af familie- og erhvervsturister igennem Trekantområdet. Med udbygningen af en ressortturisme (familieturisme af international klasse) i Billund-området, ventes antallet af familieturister at stige yderligere – alene LegoHouse, der i åbner i 2017, forventes at kunne trække et besøgstal på minimum 250.000 turister om året. I alt forventes 5- 6 mio. besøgende i området inden for de næste 5-10 år.

Også de små lokale turistattraktioner tiltrækker besøgende og bør ofres stor opmærksomhed, idet de ofte også har stor værdi for de mindre lokalsamfund.

Ligesom ressortturismen omkring Billund forventes turismen omkring de maritime miljøer at øges de kommende år.

Den maritime turisme dækker såvel kernen i turistens formål med ferien – sejlerferie, lystfiskeri fra kysten, dykning, havkajak m.m. Men den dækker også sidegevinsterne som oplevelser i havnemiljøet, vandreture langs vandet, udflugtssejladser, gourmetmiddagen i købstadens havnemiljø m.v.

Det blå bånd med Lillebælt og de østvendte fjorde, som også kendetegner Trekantområdet, er som skabt for denne turismeform. Lillebælt og fjordene kan i et strategisk samarbejde med Sønderjylland og det sydfynske øhav blive en attraktion ud i de maritime oplevelser. Turismesamarbejde i Destination Lillebælt mellem kommunerne Kolding, Fredericia og Middelfart, skal være med til at styrke denne position, som blandt andet forventes understøttet ved udviklingstiltag omkring naturpark Lillebælt.

Et stærkt aktiv blandt de blå oplevelser er lystfiskeriet. Flere turister fra Holland og Tyskland tager turen til Lillebælt for at få denne turistoplevelse. En styrkelse af lystfiskeriet skal dog samtænkes med det eksisterende erhvervsfiskeri i området. Andre stærke blå oplevelser er lystsejlad, dykning, den organiserede sejlad i form af gruppeture, fisketure, marsvinture, havkajaksejlad m.v. De vil ofte give en eksklusiv og autentisk oplevelse, som (erhvervs)turisten er glad for.

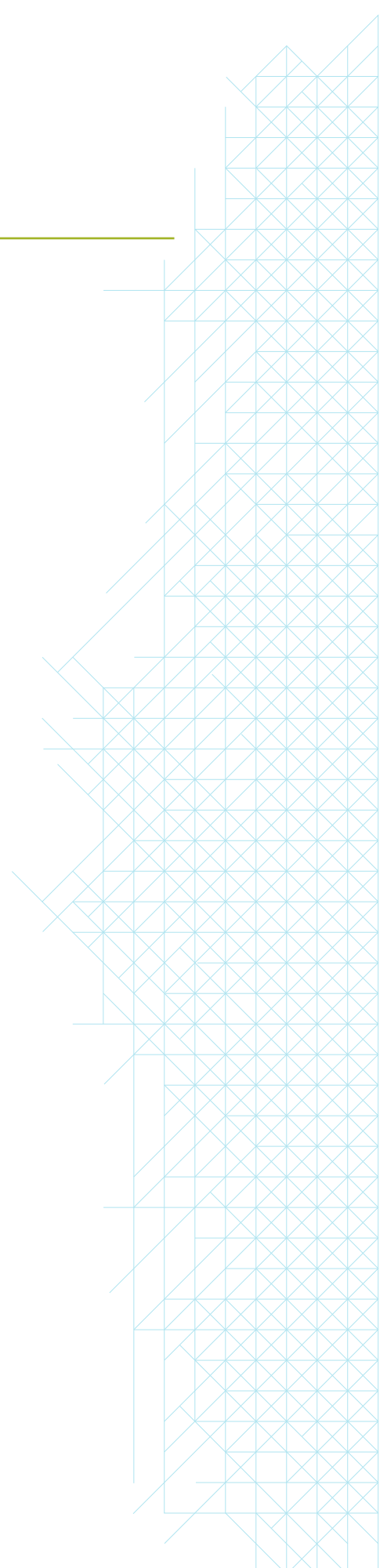
I den vestlige del af Trekantområdet er der andre muligheder omkring vand - f.eks. er der ved Flads å, Gram å og Gels å-systemet, Holme å og Kongeå-systemet samt ved Jels-søerne glimrende fiskevand som kombineret med naturoplevelser i ådalene giver gode oplevelsesmuligheder.

En fælles tilgang til turismen vil kunne medvirke til at forstærke en branding af Trekantområdet. Tiltag inden for turismen retter sig mod flere målgrupper:

- Erhvervsturisme med møder, kongresser og udstillinger er et område, hvor Trekantområdet på landsplan har en markant styrkeposition. En fortsat nyetablering og renovering af faciliteter til konferencer, kongresser, udstillinger og hotelfaciliteter er vigtig for at fastholde denne position.
- Ferieturisme, hvor børnefamilierne efterspørger attraktioner og aktiviteter, som både har elementer af sjov leg og involverende læring. De voksne par og singler efterspørger oplevelser indenfor kunst og kultur, historie, wellness, shopping, restaurant- og caféliv samt rekreation og oplevelser.
- Friluftsturisme, hvor aktiviteter som vandring, cykling, dykning, fiskeri og sejlad er vigtige forudsætninger.
- Sport- og eventturisme, hvor nationale og internationale idrætsbegivenheder afholdt i området generelt giver flere besøg i Trekantområdet og dets byer. Besøgene kan også give en øget omsætning hos restauranter, caféer, butikker, overnatningssteder samt øvrige besøgssteder i området.



Sport og fritidsaktiviteter spiller en stor rolle for borgernes livskvalitet og sundhed. Derfor skal der skabes gode rammer for fritidsaktiviteter i hverdagen. Foreningslivet har stor betydning, men en stigende individualisering og nye livsformer vinder frem. På den baggrund må det forventes, at borgerne stiller krav til kommunerne om nye tiltag. Udviklingen imod oplevelses- og vidensamfundet medfører også større krav til fritidsudbud. Med krav om spændende byliv med udfordringer og oplevelser. Der skal derfor være rekreative rum til fritidsformål i både byer og landdistrikter – storbyoplevelser og aktiviteter med naturen lige om hjørnet.





4.1 Kultur

Mål

- Trekantområdet skal udvikles som en kulturmetropol med en mangfoldighed af kulturtilbud og en høj andel af aktive kulturbrugere.
- Trekantområdets kulturliv skal synliggøres, og dermed øge oplevelsen af Trekantområdet som et dynamisk og levende kulturområde.
- Trekantområdets kulturliv skal udvikles gennem eventbaseret innovation og forbedrede netværk, hvor kulturlivets aktører orienterer sig mod området som helhed og mod omverden og tilsammen danner et mangfoldigt kulturelt økosystem.
- Vækstlaget i Trekantområdets kulturliv skal styrkes gennem fokus på kulturlivets talenter - både de udøvende kunstnere og de kulturelle entreprenører, der i fællesskab danner basis for et mangfoldigt kulturliv

Redegørelse til mål

Moderne mennesker kræver et kulturliv, der giver helhed i livet, både i det man gør, og hvor man færdes. Kultur spiller en stor rolle for borgernes livskvalitet, og det er samtidig et afgørende element for manges identitetsfølelse. Kulturudbuddet er vigtigt for "det gode liv" på alle niveauer, fra forsamlingshuset i den lille landsby til store events. De enkelte kommuner i Trekantområdet har deres eget kulturliv, som skal fastholdes og udvikles. I sammenhæng kan denne mangfoldighed profilere området som et kulturelt vækstområde.

Kunst- og kulturudbuddet udgøres eksempelvis af (se faktaboks for konkrete steder og aktiviteter):

- Museer
- Teatre, koncertsale og spillesteder
- Større udendørs events
- Kunstmiljøer
- Kulturhuse, biblioteker og forsamlingshuse.

Det kulturpolitiske samarbejde i Trekantområdet tager afsæt i den fælles vækststrategis indsats for at udvikle en såkaldt "Kulturmetropol". Her knyttes udviklingen og væksten sammen med evnen til at skabe en stærk og sammenhængende storbyregion. Trekantområdet udgør på flere måder en funktionel storbyregion, herunder særligt som samlet arbejdskraft- og pendlingsområde. Med den fælles satsning på området som kulturmetropol er det desuden ambitionen at styrke området som en funktionel storbyregion med hensyn til borgernes medvirken til og forbrug af kulturliv, kunst og events. Det handler blandt andet om, at Trekantområdets borgere aktivt deltager i kulturlivet på kryds og tværs af kommunegrænserne, og at de kulturelle aktører i området har et fælles perspektiv på kulturlivet og arbejder aktivt for at udvikle området i fællesskab.

Den såkaldte kulturaftale, som Trekantområdets kommuner indgår med staten for en 4-årig periode, danner en kulturpolitisk platform for samarbejdet mellem de 7 kommuner og staten. Kulturaftalen er således med til at definere rammerne for områdets kulturliv, levendegjort ved kultur- og kunstinstitutioner, biblioteker, foreninger, højskoler og andre aktører, der arbejder inden for det kulturelle felt.

Faktaboks

Trekantområdet tilbyder en række forskellige kunst- og kulturoplevelser. Eksempelvis er der mulighed for at besøge følgende museer:

- CLAY Keramikmuseum i Middelfart og Middelfart Museum
- Kunstmuseet Trapholt og Koldinghus
- Vejlemuseerne med Randbøldalmuseet, Kulturmuseet Spinderihallerne og Vejle Kunstmuseum
- Verdensarvsområderne, Kongernes Jelling Monumenterne og Brødremenighedsbyen Christiansfeld
- Grænsemuseet, nord for Christiansfeld
- Vejen Kunstmuseum og Museet på Sønderkov
- Museum Sønderjylland med arkæologi i Haderslev
- Bymuseet i Fredericia og det historiske voldanlæg
- Billund Kommunes Museer

For teater-, koncert- og større udendørs eventoplevelser, kan eksempelvis besøges:

- Spillestederne Godset i Kolding, Bygningen i Vejle og Tøjhuset i Fredericia samt Gram Slot
- Teatrene i Fredericia, Haderslev, Vejle og Kolding
- Den årlige festuge i Trekantområdet, Kløften Festival i Haderslev, Rock under Broen i Middelfart, Jelling Festival, Jels Vikingspil, Kolding Light Festival, Hindsgavl Festival i Middelfart (klassisk), Country Festival ved Gram Slot, Jazz i Trekanten m.fl.

Derudover kan kunst og kultur i Trekantområdet blandt andet opleves på:

- Skulpturstien i Billund, Tørning Mølle, Tørskind Grusgrav (Robert Jacobsen) og kulturkomplekset Nicolai i Kolding
- KulturØen i Middelfart, Bispen i Haderslev, bibliotekerne i Kolding, Vejle, Fredericia og Vejen

Det vil vi

- **En kulturmetropol på vej**
Tiltag, der fremmer en kritisk masse af aktive kulturbrugere, som opfatter Trekantområdet, som et sammenhængende kulturliv
Styrke Trekantområdets image som kulturmetropol
- **Metropolens forbindelser**
Øge innovation og synergier i kulturlivet ved at facilitere netværk mellem kulturelle aktører
Fremme eventbaseret innovation ved at skabe konkrete platforme for samarbejde
- **Metropolens næste generation**
Sikre gode udviklingsmuligheder for unge talenter
Fremme kulturelt entreprenørskab blandt børn og unge



4.2 Kulturhistorie

Mål

- Trekantområdets kulturarv og dens værdier skal beskyttes og kendskabet hertil udbredes.

Redegørelse til mål

Det danske landskab er præget af menneskets virke igennem årtusinder. Overalt findes der historiske spor, som fortæller om samfundsudviklingen og vidner om menneskets påvirkning af omgivelserne. Disse spor med deres lokale eller regionale særpræg er baggrund for vores fælles identitet inden for små og større områder.

Samfundsudviklingen føjer hele tiden nye lag til kulturhistorien, som derfor altid vil være inde i en dynamisk proces. Det betyder i mange tilfælde, at værdifulde spor kan blive udvisket eller ødelagt. I takt med ændringerne i såvel by som det åbne land er det derfor vigtigt at være opmærksom på den kulturhistoriske fortælleleværdi for at kunne beskytte og sikre den historiske kontinuitet. Internationalt kendte eksempler på dette er Jelling-Monumenterne og Brødremenighedsbyen Christiansfeld, som er med på Unescos Verdensarvsliste. Samarbejder med blandt andet Kulturstyrelsen og Nationalmuseet er her af vigtig betydning for sikring og formidling af en kulturarv af både national og international værdi.

Kommuneplanen indeholder en udpegning af en række kulturhistoriske værdier (eksempelvis udpeget som kulturmiljøer og kirkeomgivelser), der skal sikre, at udviklingen sker med viden om og under hensyntagen til de kulturhistoriske værdier.

Faktaboks

Et kulturmiljø defineres som et geografisk afgrænset område, som ved sin fremtræden afspejler væsentlige træk af den samfundsmæssige udvikling.

Faktaboks

UNESCOS verdensarvsliste omfatter naturområder og kulturskabte værdier, som betragtes som menneskeheds fælles arvegods. 1031 områder fordelt på 163 lande er med på listen (status juli 2015). I Danmark er der udpeget 5 verdenskulturarvsområder og 3 verdensnaturarvsområder (heraf én i Grønland).

Nye forslag bliver løbende meldt ind til listen, og optagelse sker efter, at en række internationale eksperter har vurderet, om forslagene lever op til Verdensarvskonventionen, og om de enkelte lande gør tilstrækkeligt for at beskytte områderne for eftertiden. Der er derfor oprettet en opmærksomhedsliste med områder, der med tiden måske optages på verdensarvslisten.

To steder i Trekantområdet er optaget på UNESCO's Verdensarvsliste, Jelling Monumentet (1994) og Christiansfeld (2015).

Jelling Monumentet består af to runesten, en middelalderkirke samt to høje fra vikingetiden. Jelling Monumentet afspejler den første officielle overgang fra hedenskab til kristendom i Skandinavien.

Christiansfeld blev grundlagt i 1773 med tilladelse fra Kong Christian den 7. af brødremenigheden, en luthersk evangelisk frimenighed fra den tyske by Herrnhut. Byen har bevaret den oprindelige bykerne med huse opført efter en streng byplan, og brødremenighedens traditioner præger stadig livet i byen og lokalsamfundet.

4.2.1 Retningslinje for kulturhistoriske værdier

Kulturhistoriske værdier

Inden for de udpegede kulturmiljøer må der kun planlægges for og udføres aktiviteter inden for byggeri, anlæg, råstofgravning med videre, hvis der tages hensyn til de kulturhistoriske bevaringsværdier, og det kan godtgøres, at de beskyttelses- og bevaringsmæssige interesser sikres.

Kirkeomgivelser

Inden for kirkeomgivelserne må der kun planlægges for og udføres aktiviteter inden for byggeri, anlæg, råstofgravning m.v., hvis der tages hensyn til kirkernes landskabelige beliggenhed, samspil med det nære bebyggelsesmiljø eller udsigten til og fra kirken, og det kan godtgøres, at de beskyttelsesmæssige og bevaringsmæssige interesser ikke tilsidesættes.

De kulturhistoriske værdier og kirkeomgivelser er angivet på kortbilag 9.

Redegørelse

Kulturhistoriske værdier

Udpegningen af de kulturhistoriske værdier fremhæver en række særligt værdifulde kulturhistoriske træk i området. Der er lagt vægt på kulturhistoriske værdier med egnskarakteristiske eller særlige kulturhistoriske træk samt koncentrationer af kulturspor, som i sammenhæng beskriver en historisk periode eller forløb.

Udpegningen af kulturhistoriske værdier i kommuneplanen udelukker imidlertid ikke, at der kan ske udvikling inden for områderne, men sikrer, at udviklingen sker med viden om og under hensyntagen til de kulturhistoriske værdier. De bevaringsværdige bygninger fremgår af kommuneplanens rammedel.

Nybyggeri, udvidelse eller ændring af eksisterende bygninger, tekniske anlæg og større terrænændringer inden for et udpeget kulturmiljø kan derfor kun ske under hensyntagen til, at sammenhængen mellem de kulturhistoriske elementer ikke herved forringes eller går tabt.

Som eksempler på kulturhistoriske spor kan nævnes:

- Enkeltgårdslandskaber
- Udskiftningslandskaber
- Hovedgårde og godslandskaber
- Møller og tidlige landindustrier
- Råstofmiljøer (f.eks. teglværker)
- Stationsbyer
- Det agrare landskab (landbrugslandskabet)
- Sten- og jorddiger
- Fiskerlejer/havnemiljøer
- Andelstidens anlæg (f.eks. andelsmejerier, forsamlingshuse, køle/frysehuse)
- Ejerlav
- Koncentrationer af gravhøje



Herre-, hoved- og proprietærgårde er generelt kulturhistorisk interessante. Hvor nyanlæg eller ændringer af eksisterende forhold tillades, bør det derfor foregå under hensyntagen til, at strukturen i det centrale gårdanlæg bevares samt sammenhængen med park eller haveanlægget. Ligeledes skal der tages hensyn til veje, diger, hegn, enge og skove mv. på de omkringliggende jorder for at understøtte samspillet mellem bebyggelse og landskab.

Anlæg eller aktiviteter på søterritoriet skal ske under hensyntagen til forhistoriske lokaliteter i kystvande, herunder samspillet mellem land og hav. Nyanlæg eller aktiviteter, som berører havnemiljøer, fiskerlejer, ladepladser, bopladser, vrage m.m., skal ske under hensyntagen til havnens funktioner og til de forhistoriske lokaliteter.

Vandmøller, kraftværker, engafvandingsanlæg og dambrug er karakteristiske kulturmiljøer langs vandløb. Hvor nyanlæg eller ændringer tillades, bør det foregå under hensyntagen til bygningerne og anlæggene, der er sårbare over for forfald samt terræn- og vandstandsændringer. Der skal desuden ske en afvejning i forhold til natur- og miljøinteresser.

Sten- og jorddiger er vigtige elementer i kulturlandskabet. Digerne viser både tidligere tiders arealudnyttelse, ejendoms- og administrationsforhold og fungerer som levesteder og spredningskorridorer for dyr og planter. De bidrager til et afvekslende landskab ofte med egnskarakteristiske digestrukturer. Ændring af sten- og jorddiger må normalt ikke finde sted jf. Museumsloven.

Kulturmiljøer opstået ved opdyrkning, afvanding, tørlægning og plantageanlæg udgør en betydelig del af de seneste århundreders land- og skovbrugshistorie med typiske kulturhistoriske elementer som enrækkede læhegn, nåletræskulturer, retlinede veje, grøfter, kanaler, pumpestationer samt tjenesteboliger og samlinger af gårde og huse mv. Nyanlæg eller ændringer bør ske under hensyntagen til miljøernes karakteristiske træk og under en afvejning i forhold til natur- og miljøforholdene.

Landsbyer og mindre bymiljøer rummer ofte også kulturhistorisk interessante elementer.

Landsbyer, hvor gårdene ikke er udflyttet, er sårbare overfor ændringer i landsbykernens udformning f.eks. ved huludfyldning og bebyggelse, der overskrider toftegrænserne, samt ændringer i arkitektur, vejforløb og kirkeomgivelser.

Industrisamfundet, som det har udformet sig siden slutningen af 1800-tallet, bærer også på en række kulturhistoriske værdier, der skal tages hensyn til.

Kulturhistorien om industrisamfundets udvikling har en række fælles træk, men der er ofte en konkret historie knyttet til den enkelte købstad. Det behandles i hver enkelt kommunes egen del af kommuneplanen. Det gælder også de historiske bykerner og andre kulturhistorisk værdifulde miljøer, som f.eks. fæstningsanlægget i Fredericia.

Fælles træk kan for eksempel være udviklingen af håndværksevirsomheder til større industrivirsomheder, opførelsen af arbejderboliger, de første haveboliger, infrastrukturen, håndværkerforeningers og arbejderbevægelsens samlingssteder m.m.

Den offentlige service, kendetegnende ved by- og centralskoler, ældreomsorgen, rådhus og hospitalsvæsenet er også med til at fortælle kulturhistorien om industrisamfundets udvikling. Heri er kimen til nutidens velfærdssamfund.

Infrastrukturen med broer (Lillebælt og Vejle), hovedlandeveje, jernbaner og siden motorveje fortæller også meget om områdets og købstædernes bymæssige udvikling.

Med industrisamfundets fremvækst fik borgerne mere fri tid. Kimen til turisme blev lagt ved at tage på badeture til Munkebjerg, Løverodde, Snoghøj, Strib, Haderslev Næs osv. Her kunne man i løbet af en række feriedage opleve den friske luft, bade og nyde musikarrangementer.

Af mere konkrete eksempler fra købstædernes kulturmiljø fra industrisamfundets tid kan nævnes:

- NKT's trådværk i Middelfart inkl. arbejderboliger
- Tekstilindustrien/Spinderihallerne i Vejle
- Det tidligere sindssygehospital i Middelfart / De Kellerske institutioner i Brejning
- Jernbanetrafikken i Fredericia og i Vamdrup (Kongeåmuseet)
- Olieanlæg og industrihavnemiljøet i Fredericia
- Alfa margarinefabrikken i Vejen
- Lego i Billund
- Godset – musiksted i Kolding
- Nicolai komplekset – Kulturhus i Kolding
- Lillebæltsbroerne
- Bryggeriet Fuglsang i Haderslev
- Tørning Mølle/ Christiansdal ved Haderslev

Alle er eksempler på kulturhistoriske værdier, som kan sikres gennem bl.a. bevarende lokalplanlægning, kommuneatlas m.v., og som bør have opmærksomhed i f.eks. forbindelse med byomdannelsesprojekter.

I såvel mindre bymiljøer, landsbyer som de større byer, der tillige typisk indeholder værdifulde kulturmiljøer, bør nyanlæg eller ændringer foregå under hensyntagen til bymiljøets gaderum og arkitektur samt de karakteristiske butiks- og servicefunktioners fortælle-værdi.

For flere af de større byer med tilhørende opland er der udarbejdet kommuneatlas, der indeholder bevaringsværdige byer og bygninger. Det drejer sig om Middelfart, Kolding, Christiansfeld, Fredericia, Haderslev og Vejle. Der gøres opmærksom på, at de bevaringsværdige kulturmiljøer i byzone generelt ikke er afbilledet på kortbilag 9, idet de behandles i kommunernes lokale del af kommuneplanen. Det samme gælder fredede og bevaringsværdige bygninger i kommunerne. De kan ses i Kulturstyrelsens database over fredede og bevaringsværdige bygninger: www.kulturarv.dk/fbb

Mange kulturhistoriske enkeltelementer er omfattet af fredning eller er beskyttet gennem anden lovgivning herunder Naturbeskyttelsesloven, Bygningsfredningsloven og Museumsloven mv. Det gælder blandt andet sten- og jorddiger, fredede fortidsminder og bygninger. Denne beskyttelse er imidlertid begrænset til det enkelte dige, fortidsminde eller bygning. Den større sammenhæng mellem flere spredt beliggende fortidsminder varetages således ikke gennem de nævnte love som Bygningsfredningsloven. Det er derfor især ønsket om at beskytte sammenhængene, der ligger bag udpegningen af kulturmiljøerne.

Kulturstyrelsen har for hele Danmark udpeget særligt bevaringsværdige arkæologiske lokaliteter, de såkaldte kulturarvsarealer. Arealerne er ikke fredede, men kan indeholde skjulte fortidsminder, som er beskyttet af bestemmelserne i Museumsloven. Arealerne fremgår af Kulturstyrelsens database "Fund og Fortidsminder".



Kortlægningen skal hjælpe myndigheder og bygherrer til at se, om et givet område har en særlig arkæologisk værdi.

For udpegning af de kulturhistoriske værdier i det gamle Vejle Amt henvises til publikationerne "Kulturmiljøet i Vejle Amt, 2005.

Kirkeomgivelser

Kirkerne udgør en vigtig kulturhistorisk arv, der rækker mere end 800 år tilbage, og nogle kirker udgør derfor landets ældste bygninger. Variationer i udformningen af kirkerne afspejler den tid, kirkerne er blevet opført eller ombygget i. Forskellene kan også afspejle det lokale landskabs muligheder og begrænsninger og dermed fortælle om de vilkår, vores forfædre var underlagt.

Efter Naturbeskyttelsesloven er næsten alle kirker omgivet af en kirkebyggelinje på 300 meter inden for hvilken, der ikke må opføres bebyggelse på over 8,5 meter. Ved mange kirker er der desuden tinglyst fredninger for at friholde kirkernes allernærmeste omgivelser for byggeri m.m.

Retningslinjen for 'kirkeomgivelse' er lavet for at supplere disse bestemmelser, således at myndighederne kan sikre, at der inden for kirkeomgivelserne ikke foretages indgreb, som kan virke forstyrrende på kirkernes visuelle indvirkning i landskabet. Kirkeomgivelser er typisk et større geografisk areal.

Udpegningerne af "kirkeomgivelser" rummer både kirkens næromgivelser og kirkens fjernomgivelser.

Kirkens næromgivelser omfatter:

- det bebyggede område, hvori kirkebygningen opfattes som det dominerende bygningselement, og
- ubebyggede områder umiddelbart omkring kirkeanlægget, der er omfattet af kirkeomgivelsesfredning (provst Exner-fredning), eller mindre ubebyggede områder hvor deres karakter og beliggenhed indebærer at selv begrænsede ændringer i områdets anvendelse og udformning kan ændre hele miljøet omkring kirken på afgørende måde.

Bebyggelse og tekniske anlæg inden for det bebyggede område i kirkens nære omgivelser, der udformes eller placeres på en meget dominerende måde, vil kunne forstyrre et harmonisk helhedsbillede. Ved renovering eller nybyggeri inden for dette bebyggede område i kirkens næromgivelser skal der ved udformning og placeringen af det enkelte bygningsanlæg tages hensyn til helhedsvirkningen omkring kirken.

Kirkens fjernere omgivelser er det åbne landskab, hvori kirken opfattes som en markant bygning. Det er hensigten med udpegning af kirkeomgivelserne, at den del af omgivelserne, der kan betragtes som fjernere omgivelser, bevares som et åbent agerdomineret landskab. Der er tale om en tilkendegivelse af, hvor en egentlig byvækst, skovrejsning, opførelse af fritliggende bygninger eller særligt høje eller store driftsbygninger skønnes at være uheldig ud fra hensynet til at bevare en sammenhæng mellem kirkeanlægget og det omgivende landskab. Såfremt en afvejning af de planlægningsmæssige interesser gør det nødvendigt at bygge inden for kirkernes fjernomgivelser, skal der tages hensyn til kirkernes beliggenhed i landskabet og udsigten til og fra kirken. Store tekniske anlæg som for eksempel højspændingsmaster, vindmøller og vejanlæg bør så vidt muligt undgås inden for kirkeomgivelserne.

For Kolding, Fredericia og Vejle blev der i 1989 udarbejdet en rapport, ” Kirkernes omgivelser i Vejle Amt”, på baggrund af en registrering af alle kirker. I rapporten er der lavet en afgrænsning af kirkeomgivelserne i 3 kategorier:

- Kirkernes fjernomgivelser, der består af åbent land eller til dels åbent landskab, hvori kirken opfattes som den markante bygning.
- Kirkernes næromgivelser, der overvejende består af bebygget område, hvor kirkebygningen opfattes som det dominerende bygningselement.
- Særligt kirkeområde, der består af kirkeanlægget med kirkeomgivelsesfredning samt mindre arealer i umiddelbar tilknytning til kirken.

Det bemærkes, at de to sidstnævnte kategorier svarer til definitionen af kirkens næromgivelser i denne redegørelses del.

For Vejen og Billund kommuner har Ribe Amt i 2005 udarbejdet en rapport ” Registrering af kirkeomgivelser i Ribe Amt, Ribe 2005”, hvor der er foretaget en registrering/kortlægning/be-skrivelse af kirkebygningernes udseende og arkitektur, kirkens område (kirkegård og arealer i umiddelbar tilknytning til kirken), kirken og landsbyen (kirkens næromgivelser) samt kirken og landskabet (kirkens fjern-omgivelser).

For Haderslev, Vejen og Kolding Kommune foreligger desuden rapporten ”Registrering af kirker og kirkeomgivelser i Sønderjyllands Amt, 2000”.

For Middelfart Kommune er overført den kortlægning og udpegning, som fremgik af Regionplan 2005 for Fyns Amt.



4.3 Turisme

Mål

- Trekantområdet skal fastholdes som det mest besøgte turistområde i Danmark med turistattraktioner uden for Hovedstadsområdet.
- Billund og verdensarvsområder skal være drivkraften for turismeudviklingen og dermed bidrage til at styrke udviklingsmulighederne i Trekantområdet som sådan.
- Mulighederne for overnatning og ophold på Trekantområdets feriehoteller, feriecentre, campingpladser og vandrehjem skal være tids- og behovssvarende.
- Trekantområdet skal fastholde sin position som førende inden for dansk erhvervsturisme og udvikle området som et internationalt mødested.
- Trekantområdet skal etablere sig i top 5 over bedst præsterende eventaktører i Danmark, herunder med fokus på at afholde nationale og internationale kultur- og idrætsbegivenheder.
- Eksisterende sommerhusområder skal bevares og udvikles som tidssvarende og attraktive ferieområder.
- Nye områder til indlandssommerhuse skal understøtte eksisterende bysamfund og større ferie- og fritidsanlæg.

Redegørelse til mål

Turismen spiller en vigtig rolle, økonomisk og beskæftigelsesmæssigt, og der er forudsætninger for en udvidet satsning inden for turismeområdet.

Gennem Kommuneplanen tilvejebringes den fysiske planlægning, der understøtter udviklingen af turismen i Trekantområdet. Kommunerne i Trekantområdet er på forskellig vis involveret i en række turismesamarbejder, som med de seneste års nationale og regionale indsatser på turismeområdet, har fået betegnelsen destinationsudvikling:

Destination LEGOLAND Billund Resort

Siden 2009 har der været samarbejder mellem turistattraktionerne Legoland, Lalandia Billund og Givskud Zoo om en fælles markedsføringsindsats på de udenlandske markeder. I 2014 blev der indgået et formelt partnerskab ved foreningen Destination LEGOLAND Billund Resort med deltagelse af kommuner fra Trekantområdet. Turismesamarbejdet skal blandt andet udnyttes til international markedsføring af områdets besøgs-, shoppings-, og overnatningssteder.

Destination Lillebælt

I Destination Lillebælt samarbejder Fredericia, Kolding og Middelfart kommuner med en lang række private partnere om at udvikle mange forskellige tiltag og tilbud med afsæt i Lillebælt og de kystnære kvaliteter. Turismesamarbejdet tager udgangspunkt i områdets unikke natur- og kulturværdier og handler om gennem en balance mellem benyttelse og beskyttelse at skabe nogle fælles oplevelses- og vækstprojekter baseret på de naturværdier og turismeaktører, der findes i området omkring Lillebælt.

Destination Sønderjylland

Destination Sønderjylland er et samarbejde mellem kommuner i Sønderjylland og deltagelse af Haderslev fra Trekantområdet, om en fælles turismestrategi og styrkelse af turismeudviklingen i regionen. Destination Sønderjylland arbejder sammen med turismeaktørerne for at skabe unikke ferieoplevelser i Sønderjylland baseret på sønderjysk kultur og identitet - med de tre fyrtårne: Historien, madoplevelsen og naturen.

FOMARS – Foreningen til Markedsføring af ferieturisme i Syddanmark

FOMARS har siden etableringen i 2012 bidraget til at markedsføre regionen som en feriedestination overfor udenlandske markeder som fx Sverige, Norge, Tyskland og Holland – herunder blandt andet i forbindelse med oprettelse af nye internationale flyruter til Syddanmark. Områdets destinationsselskaber indgår i organisationen, lige som samarbejdet omfatter områdets kommuner, Region Syddanmark, turistbureauer samt en række turismeaktører og attraktioner.

Ferie- og kursuscentre, andre overnatningssteder samt større turistanlæg

Ferie- og kursuscentre samt andre overnatningssteder henvender sig både til den almindelige ferieturisme og erhvervsturismen (møder, kurser, konferencer, etc.).

Efterspørgslen efter ferie- og kursuscentre samt andre overnatningssteder har været stigende i de seneste år. Trekantområdet har med sin centrale geografiske beliggenhed nydt godt heraf. Potentialet for at udvikle efterspørgslen yderligere anses ligeledes at være til stede. Det er derfor væsentligt, at der i Trekantområdet er et tilstrækkeligt antal hoteller, konference- og feriecentre til at imødekomme dette behov.

De større øvrige turistanlæg omfatter blandt andet:

- Natur- og dyreparker
- Forlystelsesparker
- Andre større konkrete turistanlæg, som f.eks. Lalandia Billund, og Danmarks største campingplads, Gammelbro Camping ved Haderslev

Ressortturismen skal udvikles i Trekantområdet. Udviklingen af resortturismen tager afsæt i at finde det rette mix, mængde og kvalitet af indkvartering, oplevelser, underholdning, shopping mv. Der vil derfor være en koncentration af flere større turistanlæg.

Campingpladser

Campingformen udgør en stor del af den samlede turisme i Trekantområdet.

Udviklingen inden for campingsektoren er præget af, at campingpladser udvides i retning af væsentligt større pladser opbygget efter et helt andet og mere aktivitets- og underholdningspræget koncept end hidtil.

Campingpladsernes udvikling skal ske i respekt for de særlige værdier knyttet til de kystnære egne og til natur-, kultur- og landskabsinteresser i øvrigt samt lokalbefolkningens interesser.

I indlandet er der desuden mulighed for at udlægge areal til nye campingpladser. Pladserne skal placeres i tilknytning til byerne for at understøtte disse byers service, og størrelsen skal tilpasses byernes størrelse.

Sommerhusområder

Sommerhusområder skal fremstå som et kvalitetsprodukt til bl.a. turisterne. Det handler bl.a. om at give områderne et kvalitetsløft i form af fællesanlæg, grønne stier, naturgenopretning, cykelruter og rekreative tilbud.

Nye sommerhusområder kan være med til at understøtte landdistrikterne, således at de kan udvikles til levende lokalsamfund med bosætning, erhverv og fritidsmuligheder. Ifølge Planloven må der dog ikke udlægges nye sommerhusområder i kystnærhedszonen.



4.3.1 Retningslinje for ferie- og kursuscentre samt overnatningssteder

Nye ferie- og kursuscentre samt andre overnatningssteder skal som hovedregel placeres i tilknytning til større bymæssig bebyggelse eller ved eksisterende samlinger af ferie- og fritidsanlæg og på en sådan måde, at de indgår i og forbedrer byens rekreative områder.

I den kystnære zone kan der i - eller i umiddelbar tilknytning til større byområder, hvor der i forvejen er mange turistfaciliteter - udlægges arealer til ferie- og kursuscentre samt andre overnatningssteder i overensstemmelse med de generelle retningslinjer for byudvikling.

Redegørelse

De eksisterende anlæg skal udnyttes bedst muligt og gøres tidssvarende ved hjælp af moderniseringer og udvidelser. I det omfang behovene overstiger de eksisterende muligheder, må der gennem planlægning tilvejebringes de fornødne forudsætninger for at kunne etablere nye anlæg. Sådanne nye anlæg bør fortrinsvis placeres ved eksisterende byer eller ved eksisterende samlinger af ferie- og fritidsanlæg. Der skal i den forbindelse og ved udvidelser tages hensyn til områdernes natur-, landskabs- og miljøinteresser samt til almene rekreative interesser.

Specielt for kystnærhedszonen gælder, at der kun må inddrages arealer til anlæg i kystnærhedszonen, hvis der er en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær placering. Lokalisering af ferie- og fritidsanlæg i kystnærhedszonen skal endvidere ske efter sammenhængende turistpolitiske overvejelser og kun i forbindelse med eksisterende bysamfund eller større ferie- og fritidsbebyggelser.

Ifølge Planloven og Sommerhusloven kan der gives tilladelse til, at der i eksisterende overflødiggjorte landbrugsbygninger i det åbne land indrettes overnatningsfaciliteter (lejligheder/værelser) til erhvervsmæssig udlejning (f.eks. Bed & Breakfast). Praksis er, at der kan gives tilladelse til udlejning af op til 10 ferieboliger pr. nuværende eller tidligere landbrugsejendom i overflødiggjorte driftsbygninger - herunder også stuehuse - uden krav om bopælspligt. Størrelsen på den enkelte feriebolig må ikke overstige 100 m². Anvendelse af bygninger som hoved- og herregårde til sådanne formål forudsætter, at væsentlige kulturhistoriske interesser ikke herved tilsidesættes.

4.3.2 Retningslinje for større turistanlæg

Større turistanlæg skal placeres i forbindelse med eksisterende bysamfund eller større ferie- og fritidsbebyggelser. Lokalisering inden for kystnærhedszonen kan kun ske, hvis der er en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær placering ud fra sammenhængende turistpolitiske overvejelser.

De større turistanlæg er vist på kortbilag 10.

Redegørelse

Turismens rekreative muligheder hviler i stort omfang på tilstedeværelsen af attraktive muligheder for ophold, overnatning og aktiviteter i tilknytning til større friluftsanlæg og feriecentre. Herunder også tilstedeværelsen af større turistanlæg.

Større turistanlæg placeres ud fra sammenhængende turistpolitiske overvejelser og som hovedregel uden for kystnærhedszonen. Hensynet til naturen, miljøet og de landskabelige interesser skal desuden vægtes højt i planlægningen.

Sådanne anlæg bør ud fra trafikale og miljømæssige forhold samt af hensyn til samlokalisering med andre turistmæssige og bymæssige faciliteter placeres i tilknytning til byer eller eksisterende turistområder.

Turisterne skal opleve god fremkommelighed og effektive trafikforbindelser. Derfor skal infrastrukturen - specielt i forbindelse med større turistanlæg - udbygges og fremtids-sikres.

Hensigten er, at alle disse forskellige tiltag skal fungere i et samspil og understøtte hinanden og være med til at skabe en synergieffekt, som spreder sig i hele Trekantområdet. Nogle turister vil ikke forlade ressorten, mens andre vil opsøge f.eks. de større byer i Trekantområdet for her at opleve kulturelle arrangementer, gå på museer og tage på indkøbstur. Eller de vil opsøge naturoplevelser.

I tilknytning til Billund by er der udlagt områder til ressortturisme, og områderne strækker sig på tværs af kommunegrænsen ind i Vejle kommune.

4.3.3 Retningslinje for campingpladser

Etablering af nye campingpladser eller større udvidelser af bestående pladser skal ske på baggrund af en lokalplan.

Etablering af nye campingpladser i kystnærhedszonen må kun ske i forbindelse med eksisterende bysamfund eller større ferie- og fritidsbebyggelser. Samtidig skal offentlighedens adgang til kysten sikres og udbygges. Uden for kystnærhedszonen kan der normalt udlægges areal til nyetablering eller udvidelse af campingpladser i tilknytning til byerne, når størrelsen tilpasses byerne.

Eksisterende campingpladser og udlagte arealer til nye/udvidelser af campingpladser er vist på kortbilag 10.

Redegørelse

Ved etablering eller udvidelser af campingpladser skal der lægges vægt på at tilgodese landskabs-, natur- og miljøinteresser. Lokalisering af campingpladser i kystnærhedszonen skal endvidere ske efter sammenhængende turistpolitiske overvejelser. Ifølge campingreglementet kan der kun etableres nye campingpladser på minimum 100 campingenheder, men såfremt ganske særlige forhold gør sig gældende, kan mindre pladser etableres.

Ved en campingplads forstås et areal, som erhvervsmæssigt eller mere end 6 uger om året benyttes til dag- og natophold i telte, hytter og campingvogne m.v.

Faciliteterne på campingpladsen henvender sig primært til dem, der bor på pladsen. Faciliteterne er ofte butik, parkeringsarealer, opholdsrum, legepladser, swimmingpool, tennisbaner, mindre supplerende oplevelsestilbud og tilsvarende mindre anlæg og faciliteter samt en bestyrerbolig.



I henhold til Campingreglementet må der opstilles hytter svarende til maksimalt 20 % af det tilladte antal campingenheder, dog maksimalt 60 campinghytter. Det forudsætter dog, at de planlægningsmæssige hensyn, og navnlig hensynet til natur- og landskabelige værdier, ikke taler imod det.

Primitive lejr-/teltpladser er ikke omfattet af retningslinjen ovenfor. Primitive overnatningspladser er teltpladser af meget begrænset størrelse (5-8 telte) med minimum af komfort, hvor der for ingen eller lav betaling er mulighed for at overnatte i telt, og hvor opholdet kun er af kort varighed (typisk 2 nætter). Pladserne ligger normalt på steder, der ikke er tilgængelige med bil eller motorcykel, f.eks. i tilknytning til det regionale cykel- og vandrestinet og ved større vandløb, hvor der er mulighed for kanosejlads. Primitive overnatningspladser kan også stilles til rådighed af landmænd eller ligge i tilknytning til naturskoler, højskoler eller lignende. Primitive overnatningspladser (teltslagningspladser) er ikke omfattet af campingreglementet og reguleres af de generelle retningslinjer for det åbne land. Arealer, der anvendes til opstilling af maksimalt tre campingenheder i tilknytning til en beboelsesbygning på en landbrugsejendom (bondegårdscampering), er ikke omfattet af campingreglementet.

4.3.4. Retningslinje for sommerhusområder

Eksisterende sommerhusområder skal fastholdes til ferieformål.

Nye sommerhusområder må ikke udlægges i kystnærhedszonen. Retningslinjen kan kun fraviges i forbindelse med nye landsplandirektiver for sommerhusområder i kystnærhedszonen.

Uden for kystnærhedszonen kan der etableres nye sommerhusområder i umiddelbar tilknytning til eksisterende bysamfund eller væsentlige ferie- og fritidsformål. Ved planlægning skal områdets natur-, miljø- og landskabsværdier sikres.

De eksisterende sommerhusområder og udlagte arealer til nye sommerhusområder ses på kortbilag 10.

Redegørelse

Ifølge Planloven må der ikke udlægges nye sommerhusområder i kystnærhedszonen. Dette betyder også, at der principielt ikke kan ske udvidelse af eksisterende sommerhusområder. Der er dog mulighed for at foretage mindre justeringer af sommerhusområdernes grænser, hvor der er en særlig begrundelse, og det i øvrigt er uproblematisk i forhold til de overordnede landskabs- og naturinteresser og offentlighedens adgang til kysten.

Egentlige nyudlæg af sommerhusområder må kun finde sted i indlandsområder, hvor det kan understøtte eksisterende bysamfund og større ferie og fritidsanlæg. Sommerhusområderne skal derfor udlægges i tæt fysisk tilknytning til mindre bysamfund eller væsentlige anlæg for ferie- og fritidsformål. En sådan sammenhæng vil gavne såvel det stedlige bysamfund/fritidsanlæg som sommerhusbebyggelsen.

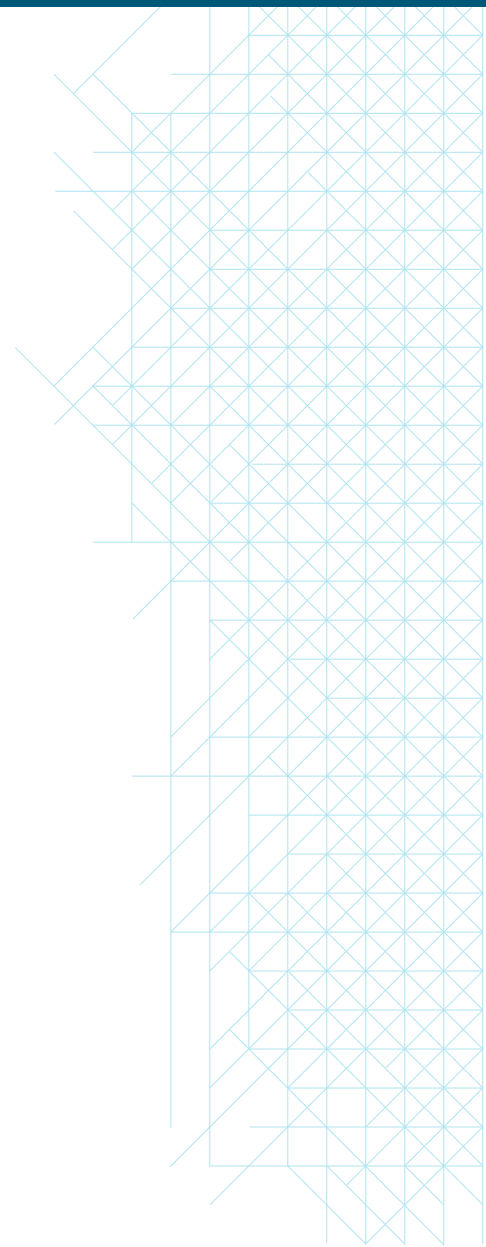
For i særlig grad at tilgodese landdistrikterne skal nye sommerhusområder som udgangspunkt ikke placeres i tilknytning til områdets større byer. Nye sommerhusområder må ikke blive dominerende i forhold til lokalsamfundet, og det skal der derfor tages hensyn til ved beslutning om sommerhusområdet størrelse og beliggenhed.

Nye sommerhusområder skal som hovedregel ikke udlægges i naturområder eller i værdifulde landskabsområder, men gerne i nær tilknytning til attraktive landskabsområder.



Det vil vi

- Fortsat udvikle indsatsen på turismeområdet, herunder i Destination LEGOLAND Billund Resort, Destination Lillebælt og Destination Sønderjylland.
- Samarbejde om konferenceturisme for de helt store konferencer.
- Deltage i projekter om maritime oplevelser i og omkring Lillebæltområdet og skabe og støtte rammer, der styrker vandre- og cykelturisme.
- Med afsæt i Destination Lillebælt vil kommunerne afdække potentialer i områdets strande og de faciliteter, der kan være med til at løfte kyst- og strandturisme.





4.4 Friluftsliv og idræt

Mål

- Fritidsmulighederne skal fortsat forbedres, og tilgængeligheden til naturen skal øges for alle.
- Udbuddet af attraktive fritidsmuligheder i naturen skal udbygges, og der skal sikres et bredt udbud for såvel det uorganiserede som det foreningsbaserede fritidsliv, der dyrker særlige interesser i naturen.
- Kendskabet til natur, kultur og miljø skal understøttes ved etablering af vandre-, cykel- og rideruter og opholdsarealer, samt ved formidling af information om natur og landskab.
- Der skal sikres tilstrækkelige arealer til kolonihaveformål således, at kolonihaver fortsat kan være en væsentlig del af bybefolkningens muligheder for rekreation og fritiden.
- Lystbådehavne skal sikres gode, tids- og behovssvarende udviklingsmuligheder.

Redegørelse til mål

Arbejdet med at skabe rammer for fritidslivet skal i Trekantområdet tage udgangspunkt i det gode liv med det enkelte menneske i centrum, med fokus på at fremme livskvalitet og sundhed.

Større fritids- og idrætsanlæg

Der skal skabes et rigt idræts- og fritidsliv, der er attraktivt for borgere, tilflyttere og investorer ved at udlægge arealer for f.eks. golfbaner, aktivitets- og besøgscentre, friluftsmuseer og idrætsarrangementer.

Rekreative stier og friluftsområder

Naturen har en meget vigtig funktion for vores velbefindende som „optankningssted“ til den ofte stressede hverdag. Natur og grønne områder med gode muligheder for fysisk aktivitet kan således medvirke til at fremme såvel det psykiske som fysiske velvære.

Parallelt med den større naturforståelse, er „primitive“ og „grønne“ ferieformer som cykelferie, kanoture og overnatning i det fri populære, såvel hos den lokale befolkning som hos turisterne. Naturoplevelser indgår derfor som en væsentlig del af turist-markedsføringen.

Der er også en voksende interesse for de kulturskabte elementer i landskabet, som kan fortælle om vores historie. Fx Hærvejen, der kan opleves gennem Haderslev, Vejen og Vejle Kommuner.

Kolonihaver

Fremtidens behov for kolonihaver bør vurderes i forhold til, at der synes at være en tendens til, at flere børnefamilier bliver boende i byerne, at der bliver flere og flere ældre, at det at have en kolonihave er ved at blive populært igen osv. Samtidig betyder bl.a. beskyttelse af kystområderne en begrænset udvikling i antallet af sommerhuse. Alt sammen forhold, der i fremtiden kan øge behovet for kolonihaver. Omvendt vil tendensen til etablering af beboerhaver oprettet på etageboligernes fællesarealer være med til at nedsætte behovet for egentlige kolonihaver.

I de større byer skal der fortsat være mulighed for at erhverve sig en kolonihave for at sikre muligheden for rekreation og beskæftigelse i fritiden. Planlægning for kolonihaver i byområder skal indgå som del af en samlet grøn planlægning for byens parker og øvrige

grønne områder. De eksisterende kolonihaveområder søges bevaret og udviklet som tidssvarende og attraktive kolonihaveområder, så der fortsat kan tilbydes gode bynære kolonihaveområder.

Lystbådehavne og bådehavne

Lystbådehavne er væsentlige for et områdes muligheder for at tiltrække turister, da de kan tilbyde overnatningsmuligheder og andre havnerelaterede faciliteter. Men lystbådehavnene og mulighed for sejlads er i lige så høj grad et aktiv for Trekantområdets egne borgere. Rækken af lystbådehavne og bådehavne langs bælt og fjorde giver borgerne rige muligheder for at komme ud og opleve naturen, friluftslivet m.v.

4.4.1 Retningslinje for større fritids- og idrætsanlæg

Trafikskabende anlæg som store idræts- og sportsanlæg med tilhørende faciliteter og lignende skal normalt placeres i eller ved hovedbyerne og centerbyerne.

Der kan placeres golfbaner i kystnærhedszonen, hvis de ikke forringer oplevelsen af kystlandskabet, og de bør som hovedregel samtidig placeres bynært.

Nye golfbaner skal etableres i overensstemmelse med vejledningen ”Golf, natur og friluftsliv”, og der skal som et resultat af golfbanens anlæg ske en forbedring af den almene rekreative brug af området (stier og opholdsarealer).

Eksisterende og nye golfbaner er vist på kortbilag 10.

Redegørelse

Udviklingen imod oplevelses- og vidensamfundet medfører også større krav til fritidsudbud. Der skal derfor være rekreative rum til fritidsformål i både byer og landdistrikter – storbyoplevelser og aktiviteter med naturen lige om hjørnet.

Kommuneplanen skal fastsætte rammer for placering af anlæg til større fritids- og idrætsanlæg. Som udgangspunkt er det væsentligt, at de eksisterende anlæg udnyttes bedst muligt, og at de ved fornødne moderniseringer og udvidelser er tidssvarende. I det omfang behovene overstiger de eksisterende muligheder, må der igennem planlægning tilvejebringes forudsætninger for at kunne etablere nye anlæg.

Ved etablering af nye golfbaner og ved udvidelse af bestående golfbaner bør anlægget tilrettelægges på en sådan måde, at vandforbrug, gødskning og brug af pesticider minimeres. Anlægget bør endvidere udformes sådan, at der skabes gode/forbedrede levesteder for vilde planter og dyr, og således at der sikres gode adgangsmuligheder for offentligheden.



4.4.2 Retningslinje for rekreative stier og friluftsområder

De eksisterende og planlagte rekreative stier af regional og national betydning fastholdes og fremgår af kortbilag 10.

Der skal i samarbejde mellem statsskovdistrikter, kommuner og private lodsejere tilvejebringes de fornødne arealer til en udbygning af stisystemerne, herunder arealer til re-kreativt ophold i tilknytning til stisystemer og væsentlige rekreative områder.

Dispositioner, som forhindrer opretholdelsen eller forringer værdien af nationale og regionale vandre- og cykelruter, må ikke foretages.

Redegørelse

Friluftsliv kan opdeles i det almene uorganiserede friluftsliv, hvor folk på egen hånd er aktive i det fri og i det organiserede friluftsliv i f.eks. sportsfiskerforeninger, spejderorganisationer og idrætsforeninger.

De vigtigste områder for friluftslivet er strandene/kysterne, skovene og de store å-systemer. Herudover findes der mange oplevelsesrige og varierede landskaber (de åbne værdifulde landbrugslandskaber med vidde, kuperede områder, områder med mange små skove og hegn, kulturhistoriske steder m.m.), som kombineret med de mange mindre veje er særdeles velegnede til vandre- og cykelture. Den rekreative brug af det åbne land skal ske på et bæredygtigt grundlag under hensyntagen til natur, miljø og lokalbefolkning.

Tæt på byer og feriesteder er det vigtigt at etablere nye naturområder, skove og søer, så de bidrager til områdernes rekreative værdier.

Det er vigtigt for friluftslivet, at man kan komme rundt i landskabet. Offentligheden må færdes i skove og langs kyster samt på visse andre udyrkede arealer. Det tætte net af mindre veje, markveje evt. suppleret med nye stianlæg er i den forbindelse af stor betydning for friluftslivet.

Eksisterende veje og stier, der har væsentlig betydning for offentlighedens adgang til naturen, skal undgås nedlagt og i givet fald søges erstattet af alternativer for gående og cyklende færdsel.

4.4.3 Retningslinje for kolonihaver

Nye kolonihaveområder skal placeres bynært. Nye kolonihaveområder må kun placeres i kystnærhedszone, såfremt der er en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær lokalisering og må kun etableres i forbindelse med eksisterende bysamfund.

Eksisterende og nye kolonihaveområder er vist på kortbilag 10.

Redegørelse

Ifølge Planloven skal der tilvejebringes rammer for indholdet af lokalplaner, som sikrer, at der er udlagt bynære arealer til kolonihaver i et antal og med en placering, der er i overensstemmelse med bebyggelsesforholdene og mulighederne for at udlægge kolonihaver i kommunen.

Kolonihaver består dels af overnatningshaver og daghaver. Overnatningshaver er typisk 400-600 m² i grundareal. De nyere overnatningshaver i udkanten af byerne og i landkommuner er de største – med grundarealer op til ca. 1.000 m², mens især ældre haver i byerne kan være meget små. I overnatningshaver må man overnatte i sommerhalvåret, og der er derfor oftest et mindre hus på grunden. Når der er overnatningsmulighed, kan haverne ligge i større afstand fra boligen, end det er tilfældet med daghaver.

Daghaver er typisk 50-400 m². Daghaver betegnes også som nyttehaver og pensionisthaver.

Nedlæggelse af kolonihaveområder

Et varigt kolonihaveområde må ikke nedlægges helt eller delvis uden byrådets tilladelse og kun på betingelse af, at

1. væsentlige samfundsmæssige hensyn gør det nødvendigt at disponere over arealet til et formål, der ikke kan tilgodeses et andet sted i kommunen, og
2. der inden området ryddes, tilvejebringes et nyt kolonihaveområde, som kan erstatte det område, der nedlægges.

Udvikling af området

Det internationale kolonihaveforbund har en kolonihavedækningsgrad på 10 % af antallet af etageboliger som ønske og mål. Det internationale mål kan være et pejlemærke ved fastlæggelse af lokale mål baseret på lokale behov.

4.4.4 Retningslinje for lystbådehavne

Udbygning af lystbådehavne og bådehavne kan finde sted, såfremt regionale eller nationale interesser samt internationale naturbeskyttelsesinteresser er tilgodeset.

Etablering af nye lystbådehavne skal hovedsageligt ske i tilknytning til eksisterende lystbådehavne eller andre havneanlæg herunder bådehavne.

Lystbådehavne er angivet på kortbilag 10.

Redegørelse

Ved lystbådehavne forstås egentlige havneanlæg for lystbåde (benævnes ofte marinaer) samt hertil knyttede faciliteter, som f.eks. landarealer til parkering og vinteroplægning samt skibshandel, toilet og badefaciliteter, telefon mv.

Bådehavne har mange træk tilfælles med lystbådehavne, men er typisk mindre og ikke så rigt udstyret med faciliteter. Bådehavne omfatter også i den nederste ende jollehavne, der ikke huser kølbåde men alene de små joller, som ellers typisk trækkes op på den åbne kyst efter endt brug.

I lighed med andre anlæg, der nødvendigvis skal placeres ved kysten, er det af stor betydning at friholde den uspolerede kyst for nye anlæg. Derfor skal også lystbådehavne anlægges i umiddelbar sammenhæng med eksisterende havneanlæg.



4.5 Trekantområdets natur- og kystområder

Mål

- Det skal være attraktivt at bo i Trekantområdet, fordi der er adgang til storslået natur og smukke landskaber og kystområder, der er rige på kulturhistorie og oplevelsesmuligheder. I Trekantområdet skal alle have mulighed for at opleve naturen og dyrke friluftslivet. Naturen skal være tæt på og let at komme ud i.
- Trekantområdets natur- og kystområder skal bevares og udvikles, så de kan danne ramme for sunde aktiviteter og friluftsliv. Det er derfor vigtigt, at adgangen til områderne forbedres.
- I Trekantområdet skabes der kendskab til områdets herlighedsværdier gennem fælles formidlingstiltag. De største sammenhængende naturområder og landskaber skal være med til at tiltrække opmærksomheden til de øvrige områder.
- Trekantområdets sammenhængende natur- og kystområder er vist på kortbilag 11.

Redegørelse til mål

En forudsætning for at holde af naturen er, at man har mulighed for at komme ud i den og opleve den. Derfor er det vigtigt, at der er gode adgangsmuligheder til naturen, så flere mennesker har mulighed for at opleve den. Adgangsmuligheder bør også omfatte tilgængelighed for borgere med handicap.

Trekantområdet har derfor fokus på at forbedre adgangen til og kvaliteten af natur- og kystområderne. Det skal være attraktivt at bo i Trekantområdet, blandt andet fordi der er adgang til storslået natur, smukke, oplevelsesrige landskaber og kystområder. Det er et gode, at så mange som muligt har gode betingelser for at kunne opleve naturen og dyrke friluftslivet. Naturen skal være tæt på og let at komme ud i.

Offentlighedens adgang til naturen er hovedsageligt reguleret af naturbeskyttelsesloven. Alle må færdes i naturen, men der skal tages hensyn til private grundejere, landmænd og skovejere. Der er adgang til det meste natur i Danmark, men ind imellem kan adgangen til områder være vanskeliggjort eller helt væk. Med denne udpegning er det hensigten at sætte fokus på at forbedre adgangsforholdene til de store herlighedsværdier, vi har i Trekantområdet. Der er lagt vægt på, at offentlighedens adgang skal ske til naturtyper og områder, som er robuste, og som tåler, at man færdes i dem og opholder sig i dem.

Siden 1937 har kysterne været reguleret af strandbeskyttelseslinjen. Beskyttelsen er årsagen til, at kysterne er holdt fri for byggeri og årsagen til, at vi i dag har en uhindret mulighed for at færdes på stranden. De mange muligheder for oplevelser ved kysterne er et gode, som vi altid skal have fokus på, og adgangen til kysterne, skal kunne ske uhindret.

Kommunerne medvirker til at sikre og udvikle kvaliteten af den natur, vi har tilbage. Nogle områder har bedst af at passe sig selv, men mange naturområder i Danmark kan kun bevare eller forbedre deres kvaliteter, hvis der foregår en aktiv naturpleje. Kommunernes indsatser for at pleje og bevare naturen er beskrevet i kommuneplanens kapitel 3. Det åbne land. Nogle kommuner har desuden udarbejdet naturkvalitetsplaner der indeholder handleplaner for pleje af områder.

Det er også hensigten at igangsætte en formidling af natur- og landskabsværdierne, herunder deres kulturhistorie, på en måde, så de fremstår som hele Trekantområdets værdier. Det betyder, at stjerne lokaliteter som Vejle Ådal, Skamlingsbanken og kystlandskabet ud til Lillebælt er goder for hele Trekantområdet på linje med de store hede- og plantageområder og Kongeådal i den vestlige del. Ligeså vil en samlet udvikling for Vejle Ådal og Vejle Fjord samt Naturpark Lillebælt være særlige lokaliteter, der kan danne indgang til hele Trekantområdet.

Trekantområdets natur- og kystområder på kort

Kommuneplanen indeholder en række udpegninger i det åbne land. Med udgangspunkt i de eksisterende udpegninger er der identificeret og udpeget sammenhængende natur- og kystområder med regional betydning, og som samtidig vurderes at have størst mulig oplevelsesmæssigt potentiale for Trekantområdets borgere og turister. Områderne er desuden kendetegnede ved at være værdifulde friluftsområder, eller de har potentiale til at blive det. Der bliver derfor ikke pålagt nye bindinger, som måtte have betydning for områdernes anvendelser i dag. Målet er kort og godt, at skabe større opmærksomhed omkring de værdifulde og publikumsegne områder, der har stort potentiale for oplevelser og som kan være med til at understøtte bosætningen. Der udarbejdes således ikke nye retningslinjer.

I Trekantområdets fælles del af kommuneplanen har der været fokus på, at identificere de områder, der kan tiltrække turister og borgere fra hele Trekantområdet. Områder, der primært har betydning og interesse for lokalbefolkningen fremgår af ikke af kortet. Disse områder skal i stedet findes i de enkeltes kommuners lokale del af kommuneplanen. Der har desuden været fokus på at udpege områder, der er robuste i forhold til at kunne tåle færdsel.

Følgende steder og områder er udpeget på korbilag 11 over Trekantområdets natur- og kystområder:

1. Kystlandskabet ud til Lillebælt
2. Rands Fjord og Elbodalen
3. Vejle Ådal, Vejle Fjord
4. Den grønne ring om Kolding
5. Kongeådal
6. Holme Å og Københavnerplantagerne
7. Store Vandskel – Gudenåens og Skjern å's udspring
8. Omme Ådal
9. Jels Søerne
10. Svanemosen/Fovslet skov
11. Bjergene" nord for Brænde ådal
12. Ejby - Kingstrup Mose
13. Skærsø
14. De store heder
15. Haderslev Fjord – Haderslev Dam
16. Gelså og Gram Å
17. Stensbæk Plantage

På kortet er desuden udpeget såkaldte "hotspots". Hotspots er steder med store oplevelsesværdier, og hvor stedernes seværdighed er af betydning for hele Trekantområdet. Hotspots er markeret med en stjerne på kortet.



Trekantområdets natur- og landskabsværdier

Kystområderne

Lillebæltkysten med Vejle, Kolding og Haderslev Fjorde er i sin helhed et fantastisk kystlandskab med skove, gamle voldanlæg og en lang kulturhistorie. Fjordene er formet af is og smeltevand i løbet af den sidste istid. På de steder, hvor der er stejle kystklinter, kan man ofte se lag fra tiden før istiderne. Mange af disse lokaliteter er vigtige referencelokaliteter for forskning og forståelsen af Danmarks geologiske udvikling. Det er således ikke uden grund at Brejninge Hoved, Rands Fjord – Hvidbjerg, Trelde Næs, Hagenør, Rønshoved, Årø, Bankel, Halk Hoved, Hindsgavl, Øksenrade, Bredningen og Emtekær Nor af staten er udpeget som Nationale Kystlandskaber, hvoraf flere tilmed er af National Geologisk Interesse.

Vejle Ådal – Vejle Fjord, Elbodalen, Kolding Ådal og Haderslev Fjord er alle karakteristiske tun-neldalsystemer, hvor dalen, der udgør Vejle Fjord og Vejle Ådal, er den længste og mest markante af de dale, der præger Jyllands østkyst. Her findes endvidere kulturhistoriske spor som Unesco-udpegningen for Kongernes Jelling, Egtvedpigens grav og Ravningsbroen. Store dele af områderne er fredede og udpeget som NATURA 2000 områder.

De store heder og plantager

Randbøl Hede, Frederikshåb Plantage, Syvårssøerne, Plougslund Mose, Gyttegård Plantage, Grene Sande samt St. Råbjerg, var alle i Middelalderen en del af den vidtstrakte Randbøl Hede og ligger den dag i dag alle placeret på Grindsted hedeslette – en smeltevandsslette med ud-spring i tunneldalen omkring Vejle Fjord og Vejle Ådal. I dette område stod isranden under den seneste istid og lavede en række spektakulære landskaber, som er meget smukke og oplevelsesrige. I 1760 begyndte de såkaldte "kartoffeltyskere" at opdyrke heden. Randbøl Hede er i dag med sine 750 hektar Danmarks største indlandshede, og blev allerede fredet i 1932. I modsatte ende af området 'De store heder' ligger St. Råbjerg, Grene Sande og Præsteflod. Igennem området løber Grene Å, der er en del af Grindsted Å/Varde Å-systemet. Grene Sande blev sammen med St. Råbjerg området fredet i 1967. Både Randbøl Hede og området omkring St. Råbjerg og Grene Sande er i dag udpeget som EU-habitatområde på grund af den specielle flora og fauna.

Ådale og bakkeøer

Kongeådalen, Gelsådalen, Gram Ådal, Omme Ådal og Skjern Ådal er de store vestvendte ådale som præger Trekantområdets vestlige del. Dalene er dannet af enorme smeltevandsfloder der strømmede ud foran isranden i den sidste istid. Imellem dalene ligger bakkeøerne. I sammenhæng giver områderne mulighed for storslåede oplevelser. Der er store uberørte områder, hvor spændende naturtyper til stadighed virker imponerende. Kongeåen løber ureguleret gennem Kongeådalen omgivet af enge, moser og overdrev. Dalen rummer store natur- og landskabsværdier og derfor er 820 ha fredet. Det er Danmarks længste og smalleste fredning. Kongeåen har været toldgrænse i flere århundreder og landegrænse i perioden fra 1864 til 1920 og den har derfor en stor historisk betydning. Midt i Gram Å ligger Gram Slot og Slotsparken som en lille oase i dalen. Murstenene, som blev brugt til slottet, er brændt af det ler man tidligere indvandt i Gram Lergrav. I det 8 millioner år gamle ler har man fundet mange slags fossiler, herunder også skeletter fra hvaler. Det er ikke uden grund, at lokaliteten er Nationalt Geologisk Interesseområde.

Skove, søer og moser

Ejby og Kindstrup Moser (samlet kaldet Ejby Mose) er et af de største sammenhængende moseområder på Fyn og udgør ca. 200 ha. Området udgør en mosaik af skovsumpe, enge, søer, vandhuller og opdyrkede arealer. Der er et rigt dyreliv og muligheder for både naturoplevelser og fysisk udfoldelse. Der er afmærkede stiforløb, besøgsfaciliteter og naturformidling rundt om i området. I den vestlige del af Trekantområdet er det den store Svanemose syd for Kolding, der må fremhæves. Afskærmet fra omverdenen ligger mosen som en sjælden oase. Svanemo-sen er en af få tilbageværende højmoser, som er i noget nær naturlig tilstand med en naturlig højmosesflade. Endelig må Slivso, Jelsø og Skærso fremhæves som enestående lokaliteter.

Faktaboks

Adgang til det åbne land – Hvad siger loven?

Offentlighedens adgang til naturen er varetaget af naturbeskyttelsesloven og adgangsbekendtgørelsen. Man kan læse om offentlighedens adgang til naturen på Naturstyrelsens hjemmeside, se: www.naturstyrelsen.dk.

Alle må færdes i naturen. Men der skal tages hensyn til landmænd, skovejere og andre private grundejere. Der er adgang til den meste natur i Danmark, men ind imellem kan adgangen til områder være helt eller delvist forbudt.

Det vil vi

- Forbedre adgang, natur- og landskabskvaliteter og øge tilgængeligheden til områderne samt sikre, at basisfaciliteter er til stede og af høj kvalitet. Dette skal ske med henblik på at bevare og styrke naturværdierne. Basisfaciliteter er fx toiletter, skilte over området, vejvisere, affaldsspande, m.m.
- Forbedre den oplevelsesmæssige kvalitet i områderne, også ud fra et sundhedsmæssigt perspektiv, fx ved at etablere "hjerTESTIER" og stier tæt på byerne. Sideløbende vil vi, hvor det giver mening, øge tilgængeligheden og kvaliteten af handicapfaciliteter.
- Formidling har høj prioritet. Udarbejdelsen af et forslag til en fælles kommunikationsstrategi vil derfor være et vigtigt element i det overordnede sigte om at forbedre adgang og kvalitet i natur- og kystområderne. For at brande de faciliteter der er helt unikke for Trekantområdet, fx via udgivelse af en fælles oplevelsesguide ("Naturturen går til Trekantområdet") vil vi søge samarbejde med turistorganisationerne, Friluftsrådet og Danmarks Naturfredningsforening.
- Samarbejde om at udvikle en naturpark omkring kystområderne ud mod Lillebælt.
- Samarbejde om en samlet udvikling af Vejle Ådal og Vejle Fjord.



5. Trafik og teknisk anlæg





5. Trafik og tekniske anlæg

Trekantområdet er begunstiget af en central placering, hvor landets vigtigste overordnede vej- og baneforbindelser mødes. Mange virksomheder har derfor placeret sig i Trekantområdet, da det er en ideel placering i forhold til både logistik og tilgængelighed.

I Trekantområdets Vækststrategi fra 2013 er det et væsentligt element, at områdets centrale beliggenhed skal understøttes af en fortsat velfungerende infrastruktur, der giver optimal tilgængelighed og høj mobilitet. Dette betyder i denne sammenhæng, at Trekantområdet skal have hurtige, hyppige og højklassede forbindelser til andre vigtige vækstcentre i ind-/udland i form af vej- og togforbindelser til landets øvrige store byer og mod Hamburg, gode forbindelser til Billund Lufthavn samt en robust vej- og baneinfrastruktur, der kan klare nuværende og kommende trængsel, når den evt. opstår.

Den overordnede infrastruktur er et statsligt ansvar, fordi samkvæmmet med omverdenen foregår ad de overordnede statslige vej- og baneforbindelser, der passerer gennem og mødes i Trekantområdet.

Det er også på det statslige net af veje og baner, at de største trafikale flaskehalse opstår og dermed skaber barrierer for fremkommeligheden. Barriererne skyldes især utilstrækkelig kapacitet. Det kan ses på de betydelige trængselsproblemer, der allerede i dag kan iagttages på de centrale dele af det overordnede vejnet i området, og som ifølge prognoser forventes at blive væsentligt forværret de kommende år. Dernæst en utidsvarende standard, der eksisterer på vejforbindelserne til Billund Lufthavn, og endelig er de ikke-konkurrencedygtige rejsetider, der eksisterer på mange jernbaneforbindelser, en væsentlig barriere for optimal tilgængelighed og mobilitet.

Ud over den statslige infrastruktur er Billund Lufthavn og områdets havne meget vigtige elementer i forhold til Trekantområdets optimale tilgængelighed og mobilitet i forhold til omverdenen.

Status på Trekantområdets transportsystem

Godstransport

På godssiden sker håndteringen på følgende centre:

- Havnene i Fredericia, Kolding, Middelfart og Vejle
- Billund Lufthavn
- Taulov Transportcenter
- Exxit 59 nord for Vejle.

Fredericia Havn er en af Danmarks største godshavne. Havnen håndterer både internationalt og nationalt gods, og har som en af Danmarks få dybvandshavne mulighed for at betjene alle former for skibstyper. Havnen er desuden krydstogthavn for hele Region Syddanmark. Her ud over er der erhvervshavne i Kolding og Vejle, hvor begge er i vækst og under udvidelse.

Taulov Transportcenter er med nærhed til motorvej og jernbane et vigtigt knudepunkt for godshåndtering både via omladning mellem lastbiler og jernbane og mellem lastbiler. Taulov Transportcenter oplever i disse år en kraftig vækst, hvor nye operatører etablerer sig i området med henblik på at skabe nye fleksible rammer for logistiske løsninger. For banetransport fungerer kombiterminalen i Taulov som fordelingscentral for banegods til resten af Europa.

Exxit 59 er en vigtig omladningsterminal for godstransport på lastbiler. Herudover omfatter Exxit 59 et bredt spekter af servicefaciliteter for landtransport, transportuddannelse, distributionsvirksomheder og servicevirksomheder.

Det forventes, at lastbilernes andel af den internationale transport vil være stigende, og at den største vækst bl.a. vil være koncentreret i korridoren mellem Trekantområdet og Hamburg.

Det må forventes, at indførelsen af modulvogntog på dele af motorvejsnettet vil lette trængslen i Trekantområdet.

Persontransport

På persontransporten betjenes Trekantområdet af såvel individuel vejtransport som kollektiv trafik i form af tog, bus og fly. På vejsiden er Trekantområdet først og fremmest betjent af motorvejene E20 og E45 samt motorvejen Vejle-Herning. Trekantområdet har således motorvejsforbindelser i fem retninger.

Trekantområdets største byer bindes sammen af jernbanen, hvor der som minimum er halvtimesdrift. Som supplement til jernbanen betjenes Trekantområdet af regionale og lokale busruter.

Aktuelt er Transportministeriets officielle forventninger, at trafikken på det overordnede vejnet gennem Trekantområdet (E20 og E45) vil stige omkring 27 % i perioden 2010-2030. Disse officielle tal er dog allerede ved at være overhalet af virkeligheden, idet trafikken steg med 20-30 % i perioden 2010-2015. Således er den forventede stigning i hele perioden frem til 2030 stort set allerede realiseret.

Langt den største del af rejserne i Trekantområdet foregår i dag med bil. 90 % af de kørte kilometer i Trekantområdet foregår i bil, og denne andel er svær at påvirke. Et problem er bl.a., at den kollektive trafik ikke i dag er et tiltrækkende alternativ til brug af bilen, bl.a. fordi rejsetiderne mellem de større byer i Trekantområdet er længere end i bil, og fordi serviceniveauet er lavt (regularitet, driftssikkerhed, terminalforhold etc.).

Fremkommelighedsproblemer

Med en årsdøgntrafik på motorvejene ved Vejle Fjord og omkring Kolding på godt 80.000 biler pr. døgn er Trekantområdets motorveje blandt landets mest trafikerede, og på flere strækninger er der betydelige trængselsproblemer.

Strækningerne med de største kapacitetsproblemer er i rækkefølge:

1. E20 fra Nørre Aaby mod Odense.
Her foreligger allerede en anlægslov for en udvidelse.
2. E20/E45 rundt om Kolding.
3. Her er gennemført en VVM-undersøgelse vedrørende en udvidelse.
4. E45 mellem Christiansfeldt og Kolding.
5. Vejlefjordbroen med tilstødende strækninger



Pendling i Trekantområdet

Som det fremgår af skemaet, pendler omkring 107.000 personer pendler hver dag til og fra arbejde over en kommunegrænse internt i Trekantområdet eller til eller fra Trekantområdet. Dette tal har været stigende gennem de seneste mange år. Mellem 2008 og 2013 er pendlertallet steget med 2-3 % på trods af, at der i den samme periode er sket et fald i det samlede antal arbejdspladser på 5-6 % både i Trekantområdet og på landsplan. Samtidig pendles der over større afstande. Den daglige pendlingsafstand for Trekantområdets borgere er steget med omkring 10 % i perioden fra 2008 til 2013. Det er vigtigt, at Trekantområdet har en infrastruktur og et kollektiv trafikudbud, der kan håndtere denne stigende pendling på en hensigtsmæssig måde.

	Intern pendling i Trekantområdet mellem kommunerne	Udpendling fra Trekantområdet til andre kommuner	Indpendling til Trekantområdet fra andre kommuner
2008	36.753	31.551	36.600
2013	37.297	32.496	37.400

Udvikling i gennemsnitlig pendlingsafstand pr. kommune (i km)	2008	2013
Middelfart	23,5	24,6
Billund	19,3	18,9
Fredericia	19,9	20,4
Haderslev	22,7	24,3
Kolding	20,7	22,3
Vejen	22,3	23,9
Vejle	21,9	23,9

Billund Lufthavn

Billund Lufthavn er Vestdanmarks vigtigste lufthavn og betjente i 2015 godt 2,9 mio. passagerer, heraf knap 2,8 mio. passagerer til/fra udenlandske destinationer. Billund Lufthavn betjener det meste af Jylland og Fyn.

Strategiske undersøgelser af fremtidens infrastruktur

Bl.a. på baggrund af Infrastrukturkommissionens betænkning fra januar 2008 blev der i januar 2009 indgået en bred politisk aftale om "En Grøn Transportpolitik". Ud over beslutning om en række konkrete infrastrukturprojekter, der anlægges frem mod 2020, blev det besluttet at gennemføre to overordnede strategiske analyser af fremtidens infrastrukturbehov i henholdsvis hovedstadsområdet og Østjylland. Østjyllandsanalysen omfatter også øst-vest forbindelser. De strategiske analyser er afsluttet i perioden 2013-2015 og omfatter nedenstående projekter med relevans for Trekantområdet:

- Udbygning af E45
- Ny midtjysk motorvej
- Ekstra kapacitet over Lillebælt
- Kattegatforbindelse
- Timemodel for hurtige tog samt udbygning og opgradering af regionalbaner.

Med aftale om Timemodellen fra 2014, vedrørende hurtige tog mellem landsdelene, en baneforbindelse til Billund, aftale om Finanslov 2017 der bl.a. omfatter aftalen om undersøgelse af nye større vejprojekter fra december 2016, herunder forundersøgelse og VVM af ny midtjysk motorvej fra Haderslev til Hobro, via Billund, er der fulgt op på en del af de strategiske undersøgelser.

Aftalen om Timemodellen er knyttet til beskatning på Nordsøolien. På grund af de lave oliepriser er dette finansieringsgrundlag pt. noget usikkert, og det er derfor uvist, om dele af aftalens elementer vil blive udskudt eller opgivet. Vedrørende en ny midtjysk motorvej er der pt. kun bevilget penge til forundersøgelse/VVM, og finansiering af selve anlægget udestår.

Vedrørende en Kattegatforbindelse har regeringen meddelt at den videre planlægning ikke vil blive videreført på nuværende tidspunkt. Årsagen hertil er den strategiske analyse, som har vist, at den forudsatte brugerfinansiering ikke er realistisk på kort og mellemlangt sigt.

Der er besluttet at anlægge en fast Femern-forbindelse, der forbinder det østlige Danmark og Lübeck/Hamborg-området. Etableringen er vedtaget med anlægslov og traktat mellem Tyskland og Danmark, men afventer pt. de tyske miljøgodkendelser. Anlægget forventes tidligst færdigt i 2026-2028. Trafikalt vil den kun have marginal betydning for Trekantområdet. I forbindelse med VVM-undersøgelsen vedrørende udvidelse af E20 på Vestfyn har Vejdirektoratet i samarbejde med Sund & Bælt A/S konkluderet, at en Femern-forbindelse kun vil aflaste E20/E45 gennem Trekantområdet med 500-600 biler i døgnet. De nyeste prognoseberegninger viser dog en lidt større overflytning fra Storebælt/Lillebælt, men vil i realiteten ikke kunne mærkes, da denne ekstra trafikmængde ikke svarer til mere end den almindelige vækst i trafikken på 1-2 år på Lillebælt.

På banesiden vil den nye Femern-forbindelse komme til at betjene størstedelen af de gennemkørende transitgodstog mellem Sverige og Tyskland, der i dag kører gennem Trekantområdet uden stop. Det vil dels betyde en reduktion af trafikken med op imod 40-50 daglige godstog gennem bl.a. Middelfart og Kolding, og dels vil det medføre, at banen opnår en bedre kapacitet, så der kan køre flere passagertog, f.eks. til betjening af Trekantområdet.



5.1 Veje

Mål

- Der skal sikres gode overordnede vejforbindelser inden for samt til og fra Trekantområdet. Vejene skal planlægges med hensyntagen til samspillet mellem fly, skib og kollektiv trafik.
- Trafiksikkerheden på vejnettet skal vægtes højt, og antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken skal reduceres.
- CO₂-udledningen fra den vejbundne transport skal reduceres i forhold til nuværende prognoser ved at gøre transporten mere bæredygtig.

Redegørelse til mål

Trekantområdet har en central placering der gør, at området er et naturligt trafikalt knudepunkt i Danmark. Derfor skal den fremadrettede trafikplanlægning sikre, at man kan komme til og fra Trekantområdet, og det skal sikres, at det eksisterende vejnet kan udbygges. Et velfungerende vejnet vil medvirke til at fastholde en gunstig erhvervs- og boligudvikling i området.

Samtidig med sikring af fremkommelighed skal der arbejdes med trafiksikkerhed på det eksisterende og kommende vejnet, således at antallet af dræbte og tilskadedekomne reduceres. Målene for trafiksikkerhed er konkretiserede i kommunernes trafiksikkerhedsplaner.

Hverken udbygning af den kollektive trafik eller byfortætning reducerer biltrafikken nævneværdigt og er derfor ikke svaret på at gøre transporten i Trekantområdet mere bæredygtig. På kort og mellemlang sigt er det grøn bilisme og cykeltrafik, der har størst potentiale i forhold til at gøre transporten mere bæredygtig. Det er også muligt, at fremtiden byder på andre udviklingsmuligheder, hvor kapaciteten udnyttes på en anden og bedre måde, f.eks. tegner der sig et fremtidsbillede med delebiler, samkørsel og selvkørende biler og busser.

Byfortætning i de større byer, som har en række andre fordele som fx øget byliv og let adgang til service, kan også forventes at have en positiv effekt på den bæredygtige transport på lidt længere sigt.

5.1.1 Retningslinje for de overordnede veje

Til planlagte og foreslåede veje reserveres arealer. Nye vejtilslutninger og vejadgange begrænses eller undgås på det overordnede vejnet.

Eksisterende, overordnede veje fremgår sammen med planlagte og foreslåede veje af kortbilag 12.

Redegørelse

Det overordnede vejnet består af motorveje, andre statsveje og kommunale veje af større betydning. Staten (Vejdirektoratet) er vejbestyrelse for motorvejene samt andre overordnede landeveje, mens de enkelte kommuner i Trekantområdet bestyrer det resterende vejnet.

Kommuneplanen går på 3 ben i forhold til infrastrukturen:

1. Arealreservationer til nye veje, jf. kortbilag 12.
2. Kommunernes mere kortsigtede, konkrete projekter på statsvejene, der har betydning for afvikling af den lokale og regionale trafik mellem de overordnede korridorer og lokale og regionale mål.
3. "Det vil vi"-bokse, hvor Trekantområdets infrastrukturstrategi kommer til udtryk i form af kommunernes ønsker til, hvilke projekter staten bør prioritere, og som kommunerne i fællesskab arbejder på bliver fremmet.

Arealreservationer

Arealreservationer til nye veje skal sikre, at trafikken såvel internt i Trekantområdet som i forhold til de øvrige landsdele samt udlandet kan afvikles så problemfrit som muligt. Der må ikke udlægges arealer til andre formål inden for reservationerne, medmindre det kan dokumenteres, at dette ikke giver anledning til problemer.

Arealreservationerne er inddelt i planlagte og foreslåede veje:

- Planlagte veje omfatter overordnede vejanlæg, hvor der er fastlagt linjeføring.
- Foreslåede veje omfatter overordnede anlæg, som det overvejes at udføre på længere sigt, sandsynligvis først efter planperiodens udløb.

Det overordnede vejnet bærer størstedelen af biltrafikken i Trekantområdet, hvorfor det er vigtigt af såvel fremkommeligheds- som trafikikkerhedsmæssige hensyn, at antallet af nye vejtilslutninger og -adgange begrænses til det mindst mulige. Der henvises til vejreglernes anbefalinger om afstande mellem sidevejstilslutninger afhængig af vejklasse.

Strategiske undersøgelser, VVM'er og anlægslove for statslige vejprojekter

Transportministeriet/Vejdirektoratet har dels udarbejdet en række strategiske analyser af det overordnede vejnet og dels gennemført flere VVM-undersøgelser/anlægslove for det overordnede vejnet, hvor anlægget endnu ikke er gennemført. Jævnfør Trekantområdets infrastrukturstrategi, er de, der har relevans for Trekantområdet, listet nedenfor.

E20 over Fyn

Der foreligger anlægslov for udvidelse til 6 spor for strækningen fra Nørre Aaby mod Odense SØ, og af hensyn til de allerede konstaterede trængselsproblemer bør udbygningen gennemføres hurtigst muligt.

E20/E45 Fredericia-Kolding

Der er gennemført VVM, med tilhørende planlægningsbyggelinjer, for motorvejsstrækningen Fredericia-Kolding Vest, inkl. udbygning af tilslutningsanlæg Fredericia S. Udbygningen bør gennemføres snarest muligt

Ny parallelforbindelse over Lillebælt

En parallelforbindelse, umiddelbart ved siden af den nuværende Ny Lillebæltsbro, er den løsning, der anbefales samlet af alle kommuner i Region Syddanmark.

Behovet for ekstra vejkapacitet over Lillebælt vil formentlig opstå inden for en 15-årig periode. Da et sådant anlæg, inklusiv miljøundersøgelser og projektering tager en længere årrække at gennemføre, bør der snarest muligt tages principiell beslutning om, at en parallelforbindelse er den måde, kommende kapacitetsproblemer på vejforbindelsen over Lillebælt skal løses. Den videre planlægning skal igangsættes i god tid, inden kritisk trængsel over Lillebælt opstår. Ved det videre planlægningsarbejde for en parallelforbindelse bør det afklares, hvorvidt der skal være tale om en ren vejforbindelse eller en



kombineret vej og bane forbindelse. De betydelige negative konsekvenser en parallelforbindelse, der også inkluderer en højhastighedsbane, vil indebære for Fredericia, skal i den forbindelse indgå med stor vægt. I det videre planlægningsarbejde bør en reduktion af støjbelastning omkring såvel nuværende som kommende parallelforbindelse desuden indgå som en vigtig del.

Motorvejsforbindelse mod Hamburg/grænsen

E45/A7 forbinder Trekantområdet/Østjylland med Hamburg og er den vigtigste trafikkorridor for den danske vareeksport. Der bør derfor være et betydelig fokus på at forebygge trængselsproblemer på denne motorvejskorridor. På strækningen syd for Kolding mod Christiansfeld/Haderslev er der begyndende trængselsproblemer, ikke mindst på grund af mange lastbiler på strækningen

Der vil være et udbygningsbehov mellem Kolding og Christiansfeld, og evt. senere videre syd på mod Haderslev/Aabenraa.

For strækningen fra Haderslev mod Kolding vil en ny midtjysk motorvej være den mest hensigtsmæssige måde at forebygge kritisk trængsel. Der bør derfor umiddelbart igangsættes en forundersøgelse af en ny midtjysk motorvej med henblik på en VVM undersøgelse umiddelbart herefter, der kan fastlægge den endelige linjeføring. En sådan linjeføring bør fastlægges, så den kan modvirke de trængselsproblemer, der allerede nu kan imødeses på E45 rundt om Kolding og syd for Kolding mod Haderslev inden for en kortere årrække.

Ny midtjysk motorvej

Anlæg af en ny midtjysk motorvej fra Haderslev-Billund-Give-Hobro er den oplagte mulighed for at virkeliggøre den vigtige målsætning om vækst og udvikling i hele landet samt løse to store problemer i den jyske nord-syd trafik. For det første at give Billund Lufthavn og de store turistattraktioner i Billund en tiltrængt førsteklases vejbetjening, og dernæst en nødvendig yderligere aflastning af E45 i hele Østjylland – ikke mindst ved Vejle Fjord og rundt om Kolding.

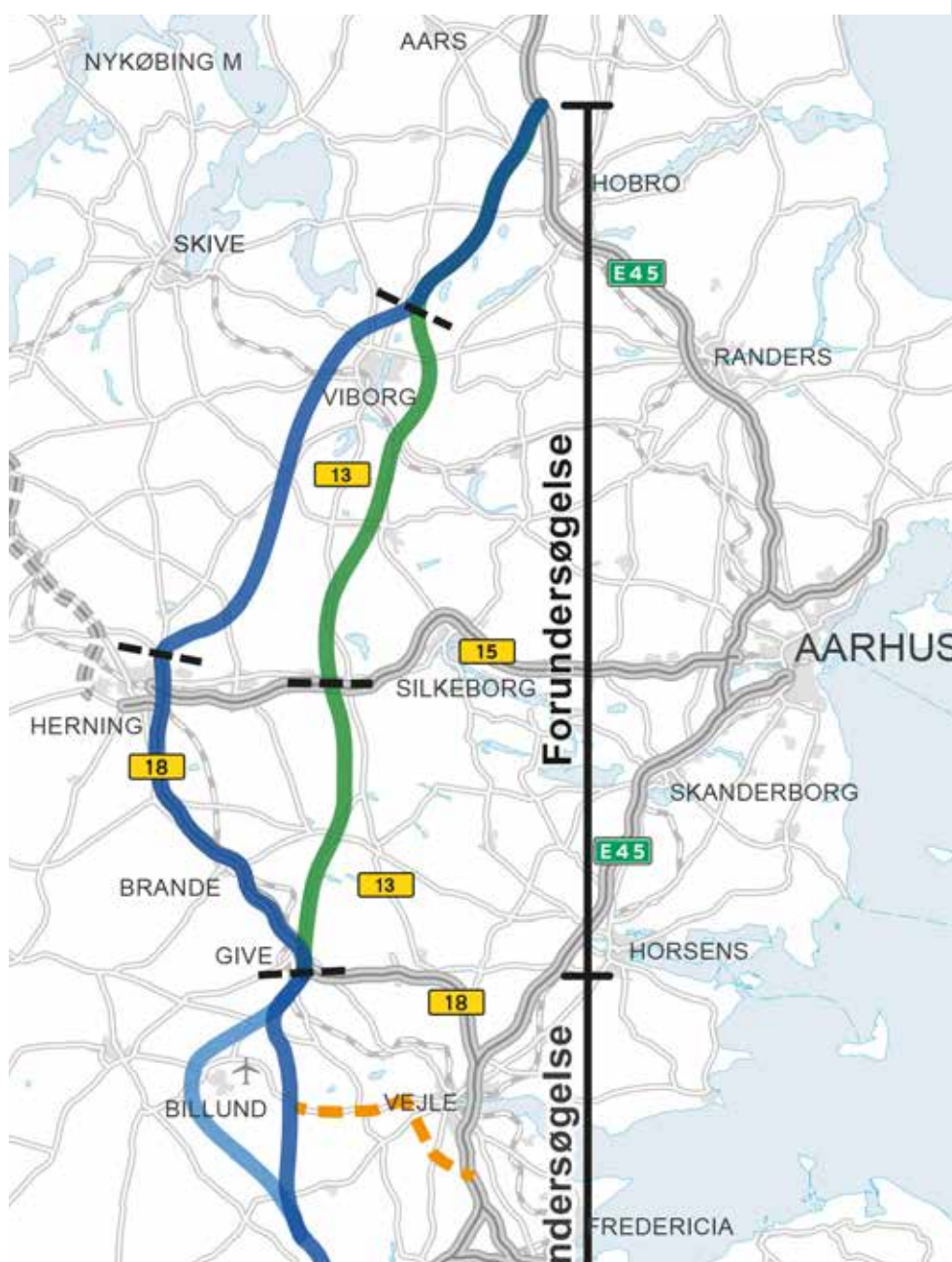
Billund Lufthavn – og de store turistattraktioner i Billund - mangler i dag en højklasset opkobling til motorvejsnettet.

En særlig problematik er omkring Vejle Fjord, hvor motorvejen blev udvidet i 2010-13, men hvor trafikken fortsat udvikler sig meget kraftigt. Alene i årene fra 2014 til 2016 er trafikken over Vejle Fjord i gennemsnit steget med 6,3 % pr. år. Med den nuværende stigningstakt vil der, såfremt der ikke forinden sker en aflastning, i løbet af meget få år og allersenest omkring i 2025-2030, være behov for aflastning i form af en ny midtjysk motorvej, eller alternativt en ny bro over Vejle Fjord. Strækningen rundt om Kolding er en af landets mest belastede 4-sporede motorvejsstrækninger. En ny midtjysk motorvej vil være en oplagt løsning på trængselsproblematikken på alle dele rundt om Kolding.

Som led i de strategiske undersøgelser – igangsat som en del af "Grøn Transport"-aftalen – er der gennemført flere analyser af en såkaldt midtjysk motorvejskorridor. Med den afsluttende analyse – afrapporteret ultimo 2013 og opdateret i 2016 - er der nu formelt set tre principielle linjeføringer, der kan kombineres på de enkelte delafsnit.

De hidtidige gennemførte analyser tyder på, at ny midtjysk motorvej i bedste fald kan aflaste E45 ved Vejle Fjord for 20-25 % af trafikken, og at en ny midtjysk motorvej med en intern rente på 8,5-9,0 % har en meget høj samfundsøkonomisk rentabilitet, såfremt den aflaster E45 i dette omfang.

Analyserne viser også at for at en ny midtjysk motorvej skal kunne aflaste E45, specielt ved Vejle og Kolding, skal den have fat i E45 både omkring Haderslev, og med en tværforbundelse øst ved Smidstrup/Skærup. Analyserne viser desuden, at jo længere mod vest en linjeføring går, jo mindre vil aflastningen af E45 ved Vejle og Kolding være og at en linjeføring vest om Billund formentlig vil medføre en ret begrænset aflastning af E45 ved Vejle og Kolding.



Kortet viser de linjeføringer der undersøges i de besluttede VVM/forundersøgelser 2017-2019. Kilde: <http://www.vejdirektoratet.dk/DA/vejprojekter>



I den nu igangsatte VVM for strækningen Haderslev-Billund-Give og forundersøgelse Give-Hobro, bør der lægges særlig vægt på at identificere den linjeføring, der på en og samme tid giver Billund Lufthavn den bedst mulige opkobling til motorvejsnettet mod syd, øst og nord, og samtidigt bedst muligt aflaster E45 – specielt ved Vejle Fjord og rundt om Kolding.

I forundersøgelser og VVM bør der indgå linjeføringer både øst og vest om Billund. I den nu igangsatte VVM for strækningen Haderslev-Billund-Give indgår der ikke VVM af en tværforbindelse mellem den ny midtjysk motorvej med tilslutning til E20 mod øst mellem Vejle og Kolding, men alene en trafikal undersøgelse. Vejdirektoratets hidtidige analyser har med tydelighed vist, at en sådan tværforbindelse er meget afgørende for omfanget af aflastning af Vejlefjordbroen, og vil samtidig også være afgørende for en god og direkte forbindelse til Billund Lufthavn fra Trekantområdet og Fyn/Sjælland. En VVM af en tværforbindelse bør derfor indgå i VVM vedr. strækningen Haderslev-Billund-Give.

E45 i Østjylland

E45 op gennem Jylland er den vigtigste ryggrad i den nord-syd gående trafik og er under et kapacitetsmæssigt pres. Den trafikale udvikling har i de seneste år i vid udstrækning overhalet de trafikale beregninger, der indgik i de strategiske undersøgelser. På de fleste strækninger af E45 mellem Haderslev og Randers er det forventede trafikniveau i 2030⁸ allerede realiseret i 2015 eller forventes realiseret i løbet af en kortere årrække. Det kan dermed konstateres, at behovet for kapacitetsudvidelser på E45 i Østjylland er yderligere aktualiseret.

I statens strategiske undersøgelser blev det konkluderet, at der inden 2030 vil opstå kritiske kapacitetsproblemer på en række strækninger og ved en række tilslutningsanlæg. Der vil være tale om kapacitetsproblemer, der dels ikke kan vente til 2030 med at blive løst, og dels lige så meget skyldes lokal og regional trafik, der således ikke bliver afhjulpet med en ny midtjysk motorvej. Det drejer sig om at løse følgende trængselsproblemer:

- Strækningen Aarhus-Skanderborg, hvor der allerede i dag er kritisk trængsel og derfor er et akut behov for en kapacitetsudvidelse.
- Der vil være behov for udbygning af en række tilslutningsanlæg, bl.a. Kolding Ø og ved Horsens, for at forhindre yderligere trængsel på strækningerne.
- Uden en Ny midtjysk motorvej i 2030 vil yderligere udbygninger af E45 mellem Haderslev og Randers være nødvendig.

Med finanslovsaftalen for 2017 er det også besluttet over de næste ca. 3 år at udvide strækningen fra Skanderborg S til Aarhus S fra 4 til 6 spor. Derefter bør der inden for en kortere årrække gennemføres en række yderligere nødvendige udvidelser, herunder omkring Kolding og mellem Vejlefjordbroen og Skanderborg, så der samlet gennemføres de nødvendige tiltag så den nødvendige kapacitet på E45 kan opretholdes, indtil en ny midtjysk motorvej omkring 2030 kan være anlagt i sin fulde udstrækning.

Øvrige projekter på statsveje

Ud over de store projekter på de overordnede statsvejs korridorer er der også et behov for en række projekter på statsvejene, der har betydning for afvikling af den lokale og regionale trafik mellem de overordnede korridorer og lokale og regionale mål. Det drejer sig om:

⁸ Vejdirektoratets lav-vækst scenarie, som svarer til Landstrafikmodellens vækstforventninger.

- ”Borgmestervejen” syd om Vejle
- Opgradering af Rute 30 mellem lufthavnsrundkørslen i Billund og Karlskovrundkørslen
- Udbygning af Rute 25 mellem Hjarup og Vamdrup til motortrafikvej
- Udbygning af Rute 47 mellem Haderslev E45 Hammelev og Vojens
- Etablering af en vestvendt rampe ved tilslutningsanlæg 59 Fredericia S på E20
- Etablering af vestvendte ramper ved tilslutningsanlæg 67 Vejen Ø på E20
- Fremme af tilslutning af Firhøjevej til Rute 28, omfartsvejen nord om Billund og Vandel.

Turisme og arbejdspladser i og omkring Billund

Fremtiden for Billund by tegner sig med en fortsat erhvervsudvikling, herunder udvikling af blandt andet Billund Lufthavn og attraktionerne i området ved LEGOLAND og Lalandia mv. En udvikling som på turistsiden er drivkraften i Trekantområdet, og som dermed skaber synergi til hele området. Billund by vil således i de kommende år få stadig nye og større aktiviteter, der samtidig vil øge behovet for en god og sikker trafikafvikling for alle. Derfor er det nødvendigt, at den overordnede trafikstruktur planlægges, så infrastrukturen og trafikens funktion sikres de kommende år i Billund by og omegn.

Tilslutning af Firhøjevej til Rute 28 nord om Billund og Vandel

En væsentlig forudsætning for en god trafikafvikling er, at Firhøjevej udvides, forlænges og forbindes til Lufthavnsvej nord om Billund og Vandel inden 2025. Med denne forbindelse vil det være muligt at fordele trafikken på det overordnede vejnet med direkte adgang til de store attraktioner i den nordøstlige del af Billund og derved reducere konflikterne med de mange lette trafikanter. Samtidig kan modulvogntog og den øvrige tunge trafik til og fra Cargo helt fjernes fra vejene i byen. Firhøjevej vil sammen med Vejlevej skabe adgang til de planlagte turismeområder.

Opgradering af Rute 30 mellem lufthavnsrundkørslen i Billund og Karlskovrundkørslen

Billund Lufthavn, virksomhederne med de mange arbejdspladser og de store turistattraktioner i Billund mangler i dag en højklasset opkobling til motorvejsnettet.

I 1990'erne blev der arbejdet for at etablere gode, højklassede vejforbindelser, som skabte forbindelse mellem Billund og den østjyske motorvej. Motortrafikvejen Bredsted-Vandel blev etableret og en hurtig forbindelse til Vejle blev skabt. Det samme skete med Diagonalvejen fra Horsens til Karlskovrundkørslen.

Forbindelsen mellem Karlskovrundkørslen og Lufthavnsrundkørslen er relativt smal, og her forekommer uheld og fremkommelighedsproblemer. Baggrunden herfor er, at vejen har en lavere standard end de tilstødende hovedlandeveisstrækninger, Diagonalvejen og Billund omfartsvej.

Det vil vi

- Arbejde for udbygning af E20 fra Nørre Aaby frem mod Odense SØ
- Arbejde for udbygning af E20/E45 Fredericia-Kolding
- Arbejde for ny parallelforbindelse over Lillebælt
- Arbejde for forebyggelse af trængselsproblemer på motorvejen mod Hamburg
- Arbejde for anlæg af ny midtjysk motorvej, der både kan aflaste E45 ved Vejle Fjord og rundt om Kolding og betjene Billund Lufthavn
- Arbejde for udbygning af E45 i Østjylland
- Arbejde for de øvrige projekter på statsvejene



5.2 Kollektiv trafik

Mål

- Den kollektive bustrafik skal først og fremmest sikre et transporttilbud for de borgere, der ikke har adgang til bil. Den kollektive trafik med bus skal i den forbindelse i særlig grad tilrettelægges i forhold til børns og unges rejser til uddannelser.
- Den kollektive trafik skal tilrettelægges således, at den styrker bosætning og erhvervsfremme.
- I forhold til de længere rejser skal udbygningen af jernbanedriften inden for person- og godstransport understøttes.

Redegørelse til mål

I store dele af Trekantområdet er der et ringe passagergrundlag for den kollektive trafik. Bilen er for mange den mest fleksible transportform. Kun i og omkring de største byer kan den kollektive trafik udgøre et alternativ til bilen. På landet og i de mindre byer bruges bussen først og fremmest af skoleelever og uddannelsessøgende.

Den kollektive transport med tog fremmes, således at den kollektive togtrafik kan tilbyde et alternativ til biltransport. Udgangspunktet er at støtte udviklingen i det østjyske mellem Haderslev og Randers, hvor Trekantområdet sammen med Aarhus udgør vækstområdet.

Hertil kommer, at udbygning af jernbanenettet er en betydende faktor i at opbygge et højklasset kollektivt trafiksystem, der sammen med et regionalt kollektivt bussystem kan binde Trekantområdets største byer og Billund Lufthavn sammen.

5.2.1 Retningslinje for den kollektive trafik

Busdrift

Hvor det er muligt, skal forholdene for busrutekørsel fremmes i forbindelse med etablering af nye eller ved ombygning af eksisterende vejanlæg, trafikløsninger eller terminalanlæg.

Jernbane

Til såvel planlagte som til mulige kommende jernbaneanlæg, standsningssteder og terminalanlæg reserveres arealer. Ved udvidelse af spornettet eller trafikaktiviteten skal det sikres, at miljøkonflikter forebygges (støj, vibration, luftforurening).

Jernbanenettet samt nye standsningssteder er vist på kortbilag 12.

Redegørelse

Inden for Trekantområdet tilrettelægges den offentlige busbetjening gennem Sydtrafik og FynBus, der er trafikskaber etableret i henhold til Lov om trafikskaber.

Gennem de sidste år er der sket store omlægninger af den kommunale og regionale bustrafik i såvel Sydtrafiks og FynBus' områder. Den regionale bustrafik er nu primært fokuseret på at betjene regionale trafikmål, hvilket i nogen grad er sket på bekostning af den lokale busbetjening, der i større omfang er overladt til den kommunale bustrafik.

Den overordnede indgang har været, at der er knaphed på ressourcer hos såvel kommuner og region. Derfor er det en overordnet målsætning, at den kollektive bustrafik skal tilrettelægges med henblik på at sikre flest mulige passagerkilometer inden for den økonomiske ramme.

Forudsætningen for kollektiv trafik i Trekantområdet adskiller sig ikke afgørende fra forudsætningerne i hele Syd- og Sønderjylland. Kombinationen af såvel en række større byer med en vis afstand som store relativt tyndt befolkede områder med store afstande medfører i store dele af området et ringe passagergrundlag for den kollektive trafik. Bilen er for mange den mest fleksible transportform.

Der ud over har den kollektive trafik en opgave i at sørge for en pendlerbetjening, der kan modvirke, at familier med bil føler sig nødsaget til at supplere med endnu en bil. Dermed er den kollektive trafik med til at modvirke trængsel og yder et positivt bidrag til en mere klimavenlig udvikling.

Helt konkret har kommunerne og regionen i fællesskab formuleret en række principper for den kollektive trafik i Syd- og Sønderjylland og dermed også i Trekantområdet:

- at den kollektive trafik skal tilrettelægges, så den især sikrer børn og unges adgang til uddannelsesinstitutioner. Dermed støtter den bl.a. op om målet om, at 95 % af de unge tager en ungdomsuddannelse.
- at der, hvor der vurderes at være et tilstrækkeligt passagergrundlag, skal sikres gode kollektive forbindelser til og mellem de større bysamfund og andre vigtige rejsemål i og uden for Sydjylland.
- at borgere i tyndere befolkede områder med fordel kan tilbydes forskellige former for behovsstyret trafik.
- at den kollektive trafik skal koordineres internt samt med andre trafikformer, især er koordineringen mellem bus- og togtrafik vigtig.
- at der i den konkrete udformning af den kollektive trafik skal være fokus på miljø og reduktion af CO2 emissioner.

Jernbane

Trekantområdets største byer er indbyrdes forbundet af et dobbeltsporet jernbanenet, som for både person- og godstrafikken indgår i landets overordnede jernbanenet.

Internt i Trekantområdet anvendes togene primært af rejsende uden adgang til bil. Det drejer sig i første række om uddannelsessøgende på ungdomsuddannelser og de vide-regående uddannelser og i mindre omfang jobpendlere. På længere rejser i Østjylland og mod Odense samt i landsdelsforbindelser spiller togtrafikken en betydende rolle for jobpendlere og erhvervsrejser og konkurrerer her direkte med bilen. Med det seneste køreplansskift (dec. 2015) er der sket væsentlige forbedringer af dele af den interne togbetjening i Trekantområdet. Mellem Fredericia og Aarhus er der således nu i myldretiderne 4 tog i timen.

Den regionale togbetjening er vigtig for kommunerne, idet den kollektive bustrafik, tele-taxi og cykeltrafikken er bygget op omkring togbetjeningen af byerne langs banelinjerne. En forbedring af den regionale togbetjening med for eksempel halvtimesdrift vil derfor kunne understøtte, at det vil være attraktivt at bosætte sig i byerne langs jernbanen.

Gennem Trekantområdet krydser landets nord/sydgående og øst/vestgående banelinjer hinanden, og området udgør derved landets vigtigste knudepunkt for såvel den nationale som den internationale godstransport med forbindelse til såvel Europa som Skandinavien.



Knudepunktets beliggenhed direkte op ad et tilsvarende motorvejsknudepunkt samt den vigtige erhvervshavn ved Fredericia/Middelfart og med havne i Vejle og Kolding sikrer Trekantområdet en særlig position i forhold til godstrafikken og dermed også en forpligtigelse med hensyn til at tilgodese godstransportens arealmæssige og udviklingsmæssige behov.

Langs dele af det eksisterende banenet sker der således en fortsat udbygning af bane-nettet til nye terminalanlæg til godstransport. Som led i Taulov Transportcenters fortsatte udbygning som et nationalt multimodalt transportknudepunkt er der pt. en ny reservation af areal langs jernbanen til etablering af to stamspor for udveksling af jernbane- og vejgods.

Som led i Togfonden DK aftalen er det politisk aftalt frem mod 2026 at elektrificere alle de strækninger i Trekantområdet der pt. ikke er elektrificeret.

Togforbindelser mod Hamburg

Baneforbindelsen til Hamburg er meget vigtig for Trekantområdets overordnede tilgængelighed. Hamburg er i sig selv en vigtig destination. Samtidig er Hamburg udgangspunkt for højhastighedstog til mange destinationer i det øvrige Tyskland og i dets nabolande.

Trafikstrømmene over den dansk-tyske grænse er med 73.000 daglige rejsende stor, og er størrelsesmæssig på linje med trafikken over Øresund, væsentlig større end der i fremtiden forventes over Femerbælt, og ikke voldsomt meget mindre end trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, hvor der er knap 100.000 daglige rejsende.

På trods af dette trafikgrundlag er togtilbuddet over landegrænsen væsentligt mindre end på de øvrige nævnte korridorer, og det nuværende tilbud er ikke konkurrencedygtigt i forhold til bilen.

I en analyse fra 2013 af udarbejdet for 17 østjyske kommuner, er det dokumenteret at rejsetiden Østjylland-Hamburg umiddelbart kan reduceres med op mod 70 minutter, primært ved at stramme op på køreplaner og ved hjælp af administrative procedurer. Herudover er det muligt i takt med forskellige infrastrukturforbedringer, der allerede er besluttet at gennemføre, yderligere at reducere rejsetiden med knap 25 minutter.

Fra statens side er der her og nu ingen planer om forbedringer i togtrafikken mellem Østjylland og Hamburg. Der foreligger en anlægslov for dobbeltsporet Tinglev-Padborg, men der er ikke afsat penge til udbygningen.

På den baggrund bør togoperatørerne (bl.a. DSB) pålægges hurtigst muligt gennem øget fokus og opstramning af køreplaner og fjernelse af administrative procedurer, at opprioritere de direkte togforbindelser mellem Østjylland og Hamburg, så der kan ind-sættes hurtigere og flere togforbindelser. Desuden bør de allerede besluttede infrastrukturforbedringer, der gennemføres de næste 10 år udnyttes til flere og hurtigere direkte tog Østjylland-Hamburg, og endelig bør det manglende dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg hurtigst muligt gennemføres

Ny bane Vejle-Billund

Direkte togforbindelse mellem Billund lufthavn og de vigtigste byområder den betjener, har stor betydning for lufthavnens videre udvikling og mulighed for at tiltrække ny ruter og passagerer. Direkte togforbindelse til Billund lufthavn fra Trekantområdets større byer vil, med Billund lufthavns mange ruter til udenlandske knudepunkter, være en vigtig brik for at sikre Trekantområdets internationale tilgængelighed. Endelig vil en baneforbindelse til Billund også øge muligheden for de store turistattraktioner i Billund for at tiltrække publikum.

Med aftale i forligskredsen bag Togfonden DK, fra maj 2014, er det besluttet, at forbindelsen til Billund skal være en konventionel bane via Jelling – i tilknytning til Vejle-Herning banen, og at den skal være færdig senest i 2020. Der er med denne aftale afsat 16 mio. kr. til VVM undersøgelse samt 734 mio. kr. til selve anlægget, inkl. 50 % usikkerhedstillæg. Det er samtidigt besluttet, at elektrificering, kapacitetsudvidelser Vejle - Jelling skal indgå i VVM undersøgelsen, der forventes afsluttet i 2017.

I forbindelsen med den nye bane Jelling-Billund bør den nødvendige kapacitets- og hastighedsudbygning af Grejsdalsbanen gennemføres samtidig med Billund-Jelling banens bygning frem til 2020, så der kan gennemføres direkte tog mod Fredericia, Kolding, og Odense. Billund-Jelling banen bør samtidig i forbindelse med dens anlæg forberedes for elektrificering, så elektrificering gennemføres samtidig med Vejle-Jelling-Herning banen i 2024-26. Ved banens åbning bør der indsættes direkte tog mod Fredericia, Odense og Kolding, og på længere sigt arbejdes med at tilvejebringe mulighed for direkte tog Billund-Aarhus.

Højfrekvent betjening af Fredericia, Kolding og Vejle stationer med hurtige tog, som en del af Timemodellen

Hurtige direkte tog mellem landets større byer skal sikre togtrafikken en større markedsandel i landsdeltrafikken, og skal samtidig sikre en større mobilitet og sammenhæng mellem landsdelene.

Med Togfonden DK- aftalen er det besluttet, at der med den såkaldte Timemodel, skal gennemføres en ambitiøs udbygning af hovedbanenettet mellem København og hhv. Aarhus/Aalborg og Esbjerg, nye banestrækninger, opgraderinger, elektrificering og nye hurtige tog.

Hovedmålet med Timemodellen er, at der skal kunne indsættes hurtige tog mellem København og Aalborg, med stop i Odense og Aarhus på max 3 timer, og København-Esbjerg på max. 2 timer, med stop i Odense, og med max. 1 time mellem de enkelte byer. Som en del af den præsenterede plan for timemodellen har det været forudsat, at også Fredericia, Kolding, Vejle, Horsens og Randers skal betjenes med de hurtige superlyntog, og dermed få fordelene af væsentligt forkortede rejsetider til København.

Gennemførelse af Togfonden DK/Timemodellen projekterne er aftalt i et forlig mellem den daværende SSFR- regering sammen med DF og EL. Da den aftalte primære finansiering – Nordsøolie beskatning – øjensynlig ikke er til stede i fornødent omfang, er det pt. uvist hvordan og hvorledes den nødvendige yderligere finansiering tilvejebringes, og/eller om et eller flere elementer i aftalen udskydes eller opgives. Uanset hvornår og i hvilket omfang planerne gennemføres, bør det sikres, at en kommende togoperatør af de planlagte superlyntog inkluderer en højfrekvent betjening af de tre hovedbyer Fredericia, Kolding og Vejle med hurtige direkte tog mod København, Odense, Aarhus og Hamburg.

Et af elementerne i Togfonden DK er en ny banestrækning over Vestfyn, der skal reducere rejsetiden for persontog. Vejdirektoratet har i sensommeren 2016 offentliggjort en VVM-redegørelse for denne banestrækning, der går fra Blommenslyst vest for Odense til Kauslunde øst for Middelfart. Der er endnu ikke truffet beslutning om den endelige linjeføring, men der er udpeget en interessezone for anlægget i den østlige del af Middelfart Kommune, se kortbilag 12. Udpegningen af interessezonen indebærer, at alle lokalplansager, byggeansøgninger, landzoneansøgninger, udstykninger m.v. der vedrører arealanvendelse eller ændret udnyttelse af ejendomme inden for interessezonen skal sendes i høring hos Vejdirektoratet.



Et andet element i Togfonden DK er en ny banestrækning over Vejle Fjord mellem Brejning og Daugård. Vejdirektoratet har ultimo 2016 offentliggjort en VVM-redegørelse for denne banestrækning. Der er ikke truffet endelig beslutning om strækningen, herunder linjeføring, men der er udpeget en interessezone for anlægget i den østlige del af Vejle Kommune, se kortbilag 12.

Hyppigere togbetjening internt i Trekantområdet

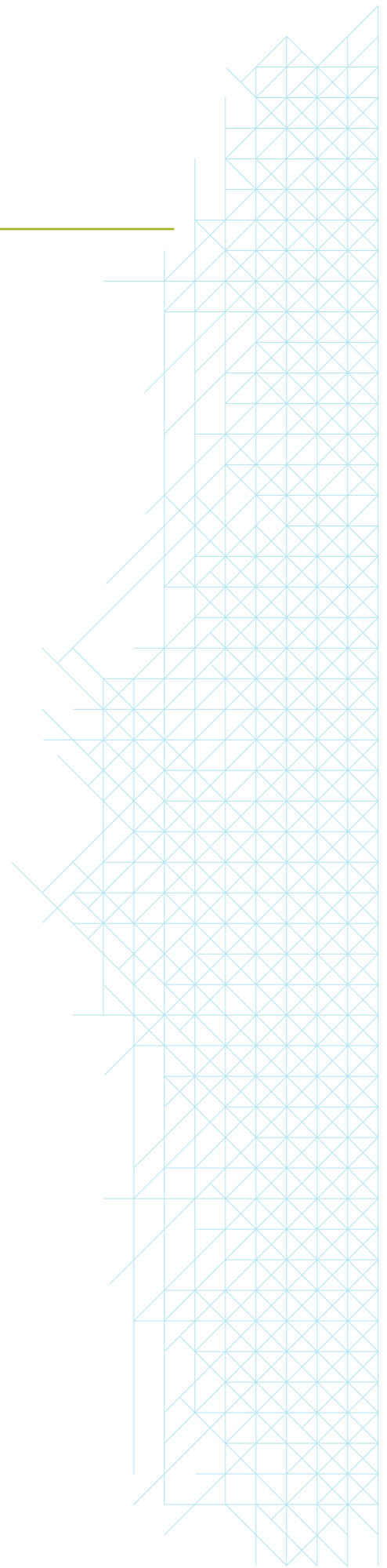
Bedre intern togbetjening i Trekantområdet kan medvirke til i endnu højere grad at gøre Trekantområdet til et sammenhængende arbejdskraftopland, og samtidig udgøre et reelt alternativ for mange bilpendlere, og dermed modvirke trængsel på vejene. Det vil alt i alt øge muligheden for vækst og velstand i Trekantområdet.

Der har igennem en del år været arbejdet på at etablere en ny station/stoppested i Erritsø, med henblik på at betjene Erritsø-området, inklusiv det store uddannelsesområde, med regionaltog. Trafikstyrelsen har i en stationsanalyse fra 2014 konkluderet, at potentialet for en regionaltoogsstation placeret ved Snaremosvej i Erritsø er så lovende, at der bør udarbejdes et egentligt beslutningsgrundlag til videre politisk behandling. Der er endnu ikke fra statslig side fulgt op på denne konklusion, men i overensstemmelse med Trafikstyrelsens anbefaling bør der hurtigst muligt udarbejdes et beslutningsgrundlag for en sådan regionaltoogsstation ved Snaremosvej i Erritsø, samt snarest muligt anlægge den.

Når og hvis de planlagte kapacitetsmæssige udbygninger på Vestfyn og i Østjylland, der er inkluderet i Togfond DK projektet, er gennemført, giver det imidlertid mulighed for en væsentlig forbedring af den lokale togbetjening. Der bør derfor etableres en hyppigere togbetjening med faste minuttal og 3-4 tog i timen i alle dagtimer, mellem Billund/Give/Aarhus via Vejle og Fredericia mod hhv. Kolding og Vejen/Vojens og mod Odense via stoppesteder i Erritsø og på Vestfyn.

Det vil vi

- Arbejde for hyppigere og hurtigere togforbindelser til Hamburg
- Arbejde for ny bane Vejle-Billund
- Arbejde for højfrekvent betjening af Fredericia, Kolding og Vejle stationer med hurtige tog, som en del af Timemodellen
- Hyppigere togbetjening internt i Trekantområdet, herunder etablering af regionaltoogsstation i Erritsø
- Der skal i planperioden udarbejdes en sammenhængende plan for styrkelse af den kollektive trafik inden for hele Trekantområdet, med henblik på at styrke bosætning og erhvervsfremme.





5.3 Havneanlæg

Mål

- Trekantområdets centrale placering inden for transportområdet for gods skal fastholdes. Der skal derfor fortsat sikres god tilgængelighed til havnene ved udbygning af vej- og jernbanenettet.

Redegørelse til mål

Udbygningen af infrastrukturen bør prioriteres således, at en større del af transporten med gods kan ske via havnene i Trekantområdet.

Derfor skal der etableres effektive transportknudepunkter. Et eksempel er ADP, Associated Danish Ports, som omfatter Fredericia, Middelfart og Nyborg havne. Fredericia Havn har internationale standarder i forhold til kapacitet og dybde. Havnen er en af Danmarks største godshavne med fokus på håndtering af råolie, flydende produkter, alle former for løs bulk som korn og foderstoffer, containere som Ro/Ro og stykgods. Havnen håndterer både internationalt og nationalt gods og havde i 2015 en godsomsætning på godt 9 mio. tons. Som dybvandshavn (op til 15 m) kan havnen betjene alle former for skibstyper. Havnen i Fredericia er desuden blevet krydstogthavn for hele Region Syddanmark

Infrastrukturen til og fra Fredericia Havn er generelt god, men der skal arbejdes for en forbedring af infrastrukturen omkring motorvejsafkørsel Fredericia Syd for at skabe bedre flow til og fra Fredericia Havn. I Taulov Transportcenter blev kombiterminalen for få år siden udvidet med 5.000 m² opstillingsplads og nyt spor for at optimere muligheden for at flytte gods over på jernbane. Øst for den nuværende kombiterminal og syd for omfartsbanen til godshåndtering er Fredericia Shipping ved at udvikle et større område (55.000 m²) til godshåndtering, bl.a. med etablering af to nye spor på 7-800 m parallelt med eksisterende jernbane til omlastning af gods mellem jernbane og lastbil. I samme område etablerer ADP en tørhavn som led i udviklingsprojektet DMTC – Danmarks Multimodale Transportcenter.

Ud over i Fredericia og Middelfart, er der havne i Vejle og Kolding. Disse havne er kommunale selvstyrehavne.

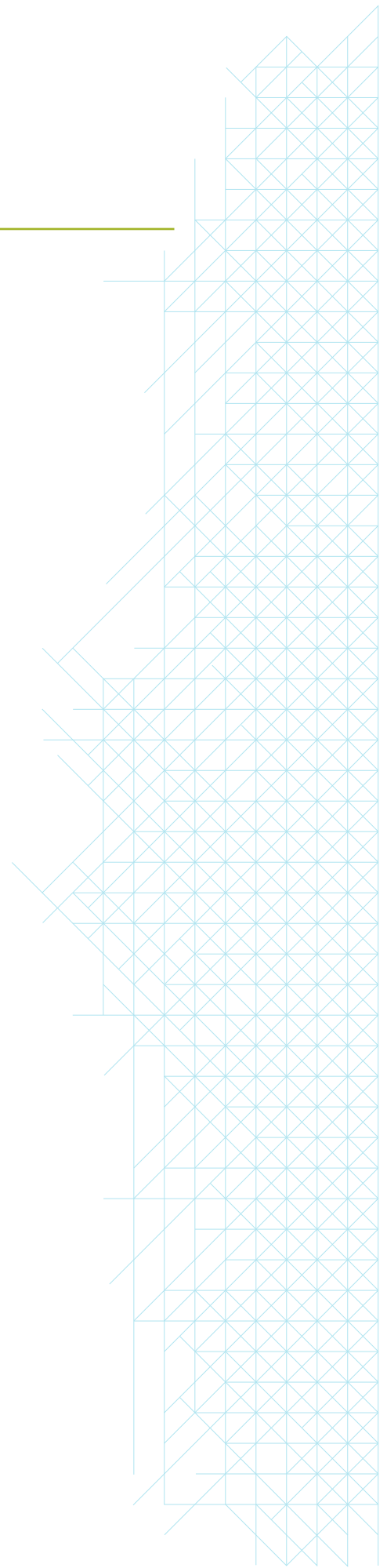
Vejle Havn er vigtig for Vejle og for et større opland. Godsomsætningen lå i 2015 på ca. 880.000 tons. Omsætningen svinger med konjunkturer og sæsonudsving.

Vejle Havn spiller en vigtig rolle for leverancer af materialer til egnens landbrug, industri og til bygge- og anlægsbranchen. Især losses der store mængder metalvarer og stenvarer. Men der omsættes bl.a. også gødning, kalk, korn, brændsel og træ.

Kolding Havn blev etableret i 1843 og er i dag blandt Danmarks 20 største havne med en samlet godsomsætning med skib i 2014 på 1,3 mio. ton. Havnen er en industri-, krydstogt- og trafikhavn med mere end 50 virksomheder og 1.000 ansatte.

Udover godshavnene er der færgehavnene ved Årøsund og på Årø, som forbinder Årø med fastlandet. Færgedriften mellem Årøsund og Årø er vigtig. Færgen er øens livsnerve, som gør det muligt at bo på øen. Årligt sejler færgen mellem 150.000 til 160.000 passagerer.

Der er ingen overordnede retningslinjer for Trekantområdet. I kommunernes lokale del bliver de enkelte havne behandlet.





5.4 Lufthavn

Mål

- Billund Lufthavns særlige rolle som Danmarks næststørste internationale lufthavn skal fastholdes og udbygges.
- Flyvestation Skrydstrup's særlige rolle som militær flyveplads skal fastholdes og udbygges.

Redegørelse til mål

Billund Lufthavn er af væsentlig betydning for erhvervslivet og borgerne i Trekantområdet, da lufthavnen er med til at forbedre Trekantområdets tilgængelighed internationalt. En fortsat udvikling af Billund Lufthavn er endvidere en væsentlig forudsætning for, at Trekantområdet fremstår stærkest muligt i den internationale konkurrence om udviklingen af familie- og helårsturist-attraktioner.

Flyvestation Skrydstrup er som base for Joint Strike Fighter kampflyene (JSF) og hvorfra de danske kampfly fortsat skal operere, en betydende faktor i udviklingen af Trekantområdet. Udviklingen af Flyvestationen Skrydstrup til modtagelse af de nye kampfly kræver milliardinvesteringer der medvirker til at sikre danske erhvervsinteresser ved at bidrage til vækst og skabelsen af arbejdspladser i Trekantområdet.

I forbindelse med Flyvestation Skrydstrup ligger også Vojens Lufthavn som er en civil lufthavn hvis start- og landingsfaciliteter er åbne for alle typer civil luftfart. I dag betjener lufthavnen primært erhvervskunder, som har specielle ønsker og krav. Men på sigt arbejdes der for at genåbne for ruteflyvning. På flyvestationens område ligger også forsvarrets hoveddepot.

5.4.1 Retningslinje til Billund Lufthavn

Billund Lufthavns eksisterende og planlagte områder kan ses på kortbilag 12.

Forhold, der skal iagttages i by og på land som følge af Billund Lufthavn.

- Inden for en afstand af 13 km fra Billund Lufthavn bør der af hensyn til flyvesikkerheden ikke etableres anlæg, som tiltrækker fugle, således at der er risiko for, at fuglene overflyver flyvepladsen på vej mellem anlæg, der tiltrækker fugle, og eventuelle yngle- og rasteplasser. (Billund Lufthavn skal altid høres).
- Der skal ske en høring og indgås en dialog med Billund Lufthavn og Trafik- og Byggestyrelsen ved etablering af søer, regnvandsbassiner og lignende inden for følgende opmærksomhedszone:
 - 3 km langs med startbanen
 - 6 km for enden af startbanen.
- De hindringsfrie planer for Billund Lufthavn skal respekteres.
- Højt byggeri, som ligger under de hindringsfrie planer, skal i høring hos Billund Lufthavn og i visse tilfælde ved Trafik- og Byggestyrelsen med henblik på dialog om eventuel belysning og lignende på bygningen, så trafikafviklingen i Billund Lufthavn ikke generes.
- Belysning på bygninger, veje og stier udføres, så trafikafviklingen i Billund Lufthavn ikke generes.
- Lufthavnens planteliste skal indarbejdes i lokalplaner, jf. rammebestemmelserne.

Redegørelse

Billund Lufthavn er landets næststørste lufthavn med velfungerende rute-, charter- og godstrafikforbindelser til verdens storbyregioner og feriedestinationer.

Lufthavnen er centralt beliggende i Vestdanmark og betjener hele Jylland, Fyn og dele af Nordtyskland.

Lufthavnens arealbehov skal sikres i takt med den nødvendige udbygning, ligesom lufthavnens trafikale forbindelser fortsat skal søges udbygget med direkte adgang til landets motorvejsnet og de overordnede veje i det jysk-fynske område.

Af hensyn til flyvesikkerheden må der inden for en afstand på 13 km fra Billund Lufthavn ikke etableres anlæg, der kan tiltrække fugle. Den nærmere arealanvendelse fastlægges gennem Billund og Vejle kommuners lokalplanlægning.

Opmærksomhed henledes på de lovgivningsmæssige bestemmelser om luftfartsafmærkninger af vindmøller, benyttelse af laserlys til udendørs formål og flyvning med balloner og droner (ubemandede luftfartøjer).

Højdegrænseplaner i Billund Lufthavn - diverse oplysninger

Beskrivelsen her knytter sig til opførelse af bygninger, master, ledninger, anlægsarbejde og dertil hørende kraner og lignende samt beplantning og andre luftfartshindringer på de nære arealer ved Billund Lufthavn, dvs. selve lufthavnsområdet, Billund by og nærliggende landområder.

Ved enderne og langs siderne af start/landingsbanen er der etableret hindringsfrie planer (højdegrænseplaner), som i nødvendigt omfang er tinglyst med servitut om største tilladelige højde.

Højden varierer efter, hvor tæt man er på lufthavnen, herunder hvor tæt man er på indflyvningslinjerne til lufthavnen.

Langs siderne af banen vil højdebegrænsningen stige med afstanden fra lufthavnen op til en højde på 45 m over terræn ud til en afstand af ca. 4 km fra lufthavnen. Herfra stiger hindringsplanerne yderligere via en konisk flade til 145 m over terræn.

Lignende stigning vil ske omkring indflyvningslinjerne til lufthavnen blot med en betydelig mindre stigegradient, hvoraf følger at højdebegrænsningerne vil være mest restriktive på og omkring indflyvningslinjerne øst og vest for banen.

Billund Lufthavn og Trafik- og Byggestyrelsen holder i et samarbejde med Billund Kommune øje med, at de hindringsfrie planer ikke gennembrydes.

For de arealer, hvor luftfartshindringer i henhold til de hindringsfrie planer højst må være indtil 25 m over terræn, sikres indflyvningen ved pålæg af servitut mod etablering af luftfartshindringer, der overskrider de højder, der er angivet på de hindringsfrie planer.

For de arealer, hvor luftfartshindringer i henhold til de hindringsfrie planer må være 25 m eller mere over terræn, skal ethvert projekt, der vil medføre luftfartshindringer over den grænse, forelægges for Trafik- og Byggestyrelsen.

Pligten hertil skal respekteres af alle indehavere af rettigheder over det pågældende areal, uanset hvornår retten er stiftet. Pligten tinglyses på ejendommen efter anmodning fra Trafik- og Byggestyrelsen, der sender en genpart af anmodningen til ejeren.



Faktaboks

Opmærksomheden henledes på følgende bestemmelser for luftfart:

- På flere matrikelnumre i lufthavnens nærhed (herunder i fuglekvarteret i Billund) er der tinglyst servitut om største tilladelige højde.
- Hindringsfrie planer generelt.
- BL 3-1 Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser.
- BL 3-2 Bestemmelser om etablering af offentlige IMC-flyvepladser.
- BL 3-10 Bestemmelser om Luftfartshindringer (herunder BL 3-10A om ændring af BL 3-10)
- BL 3-11 Bestemmelser om luftfartsafmærkning af vindmøller med tilhørende Vejledning.

Opmærksomheden henledes på baggrundsmateriale vedrørende fuglekollisioner:

- BL 3-16, Bestemmelser om forholdsregler til nedsættelse af kollisionsrisikoen mellem luftfartøjer og fugle/pattedyr.
- Vejledning til flyvepladser vedr. anlæg med risiko for tiltrækning af fugle nær flyvepladser.
- Rapport vedr. vådområder, flyvepladser og risiko for bird strikes

Opmærksomheden henledes på baggrundsmateriale vedrørende brug af udendørs laserlys og flyvning med balloner og droner:

- BL 3-41 Bestemmelser om benyttelse af laserlysdstyr til udendørs formål.
- BL 7-9 Bestemmelser om ubemandede friballoner (herunder BL 7-9A om ændring af BL 7-9).
- BL 9-4 Bestemmelser om luftfart med ubemandede luftfartøjer, som ikke vejer over 25 kg.

Flyvepladser og mindre landingspladser

Arealer udpeget til Kolding Lufthavn og Haderslev Flyveplads ved Skovbølling kan ses i den lokale del af henholdsvis Kolding og Haderslev kommunes kommuneplaner.

Mindre landingspladser o.lign. fremgår af den enkelte kommunes lokale del.

5.4.2 Retningslinje til Flyvestation Skrydstrup

- Flyvestation Skrydstrups eksisterende og planlagte områder kan ses på kortbilag 12.
- Flyvestation Skrydstrup skal sikres arealmæssig mulighed for, at gældende sikkerhedsmæssige krav kan opfyldes.
- Ved planlægning for arealudvidelser med et større antal starter og landinger eller ændringer i maskintyper, skal der tages de nødvendige hensyn med henblik på at forebygge miljøkonflikter i forhold til tilgrænsende arealanvendelser
- Inden for en afstand af 13 km fra Skrydstrup Flyvestation bør der af hensyn til flyvesikkerheden ikke etableres anlæg, som tiltrækker fugle, således at der er risiko for, at fuglene overflyver flyvepladsen på vej mellem anlæg, der tiltrækker fugle, og eventuelle yngle- og rastepladser. (Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste skal altid høres).

Redegørelse

Flyvestation Skrydstrup beflyves først og fremmest af Forsvarets luftfartøjer. Men Vojens Lufthavn har også til huse på flyvestationen. Lufthavnens start- og landingsfaciliteter er åbne for alle typer af luftfart, men den anvendes i dag kun til privatfly. Herunder en flyveskole, som har undervisningslokaler i lufthavnsbygningen.

Af flysikkerhedsmæssige grunde skal Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse høres forud for udpegning af vindmølleområder nærmere end 12 km fra forsvarets flyvestationer.

I det område der anvendes til radarindflyvning i 500 fod, skal tekniske anlæg (husstands-vindmøller, radiomaster m.v.) med en maksimalhøjde over havet på 500 fod – svarende til 152 m over havet (DVR) forelægges FBE.



5.5 Vindmøller

Mål

- Kommunerne i Trekantområdet vil fortsat bidrage til, at de nationale mål om vedvarende energi nås, se kap. 7 om klima.

Redegørelse til mål

Danmark har i mange år været førende inden for udviklingen af vindmøleteknologien og har således bidraget til, at teknologien nu giver mulighed for i et væsentligt omfang at erstatte brugen af fossile brændstoffer med en vedvarende energiform. De klimænderinger, som vi nu er vidner til, gør det endnu mere presserende at få nedbragt CO₂-udslippet.

For at udnytte vindressourcerne optimalt skal udbygningen af vindmøller på land fortrinsvis ske ved at opstille store, effektive møller enten som en erstatning for ældre, ineffektive møller eller ved at opstille møller på nye lokaliteter.

Det nationale mål på energiområdet er, at al el- og varmeproduktion skal være baseret på vedvarende energi, og at det samlede energiforbrug i 2050 udelukkende skal basere sig på vedvarende energi. På vindmølleområdet er der opstillet det mål, at vindenergi i 2020 skal dække 50 % af elforbruget. En del af denne energi skal produceres af vindmøller på land, da produktion af el udelukkende ved havvindmøller vil give for høje elpriser på grund af højere etablerings- og driftsomkostninger. Målet er, at der i 2020 skal være planlagt for og opstillet vindmøller på land på 1800 MW. Dels skal energiproduktionen fra de eksisterende møller, der for en stor dels vedkommende vil være udtjente inden for de næste 10 år, erstattes, og dels skal produktionen øges med 500 MW i forhold til den nuværende produktion.

Kommunerne skal forestå planlægningen af landvindmøller op til 150 m. Opstilling af store vindmøller på land giver helt særlige planlægningsmæssige udfordringer, da møllerne vil blive mere dominerende i landskabet. I Trekantområdet er der mange natur- og landskabsinteresser og en forholdsvis stor befolkningstæthed. Der vil derfor ikke være de samme muligheder for at opstille vindmøller som f.eks. i de vestjyske kommuner.

Den installerede effekt for vindmøller i Trekantområdet er ca. 285 MW.

5.5.1 Retningslinje for Vindmølleområder

Der må kun opstilles nye vindmøller inden for de udpegede vindmølleområder. Områdernes endelige afgrænsning og det maksimale antal møller i hvert område fastlægges endeligt i den nærmere planlægning af områderne.

Vindmølleområderne er vist på kortbilag 13.

Redegørelse

Udbygning af energiproduktionen fra vindmøller på land kan ske enten ved en sanering og udskiftning i vindmølleparken til færre, større og mere effektive vindmøller eller ved udlægning af nye vindmølleområder.

I henhold til Planloven skal kommuneplanen indeholde retningslinjer for placering af vindmøller i henhold til bekendtgørelse og vejledning for planlægning og opstilling af vindmøller. Opstilling af vindmøller kan i dag kun ske i områder, der er specifikt udpeget i en kommuneplan. Hvis man ønsker at opstille vindmøller uden for disse områder, skal det ske ved en supplerende planlægning.



5.5.2 Retningslinje for opstilling af vindmøller

Opstilling af møller skal ske på baggrund af en lokalplan og kan kun ske, hvis en række nærmere angivne krav kan opfyldes. Ved lokalplanlægning for vindmøller skal der gennemføres en VVM-procedure og udarbejdes et kommuneplantillæg. Krav til opstilling af vindmøller inden for de udpegede områder:

- Vindmøller skal fortrinsvis opstilles i grupper.
- Møllerne skal opstilles i et let opfatteligt mønster. Vindmøllerne skal placeres på rette linjer og med samme indbyrdes afstand på 3-4 gange rotordiameteren. Vindmøllernes navnhøjder skal følge rette linjer. Ved 5 eller flere vindmøller kan møllerne opstilles i en buet række.
- Møller i en gruppe skal have ensartet størrelse (både navnhøjde og rotordiameter), udseende, omdrejningstal og omløbsretning, samt være 3 bladet. Totalhøjden skal være under 150 m. Harmoniforholdet mellem tårn og rotordiameter på vindmøllerne skal som udgangspunkt være mellem 1:1,1 og 1:1,35. Alle dele af møllen skal farvesættes med samme lysegrå, ikke reflekterende farve. Der må ikke være reklamer på vindmøllerne, dog tillades vindmølleproducentens firmanavn og logo i begrænset størrelse på nacellen.
- Afstanden til nærmeste nabo skal være mindst 4 gange møllens totalhøjde. Kravene til støj i støjbekendtgørelsen skal dog altid være opfyldt.
- Det skal så vidt muligt sikres, at nabobeboelser ikke udsættes for skyggekast fra vindmøller i mere end 10 timer om året beregnet som reel skyggetid.
- Ved placeringen af møllerne og de tilhørende anlæg, adgangsveje og arbejdsarealer skal arealforbruget minimeres og de jordbrugsmæssige interesser skal tilgodeses.
- Ved opstilling af møller, skal der tages hensyn til højdebegrænsninger og indflyvningszoner omkring flyvepladser og lufthavne. Møller med en totalhøjde på 100 meter eller der over skal forelægges Trafikstyrelsen til godkendelse inden opførelse.
- Ved opstilling langs veje og jernbaner og i disses sigtelinjer skal vindmøller placeres, så de ikke udgør en unødigt risiko for trafiksikkerheden.
- Der må ikke opstilles vindmøller i kystnærhedszonen, hvis Søfartsstyrelsen kan påvise, at dette kan have væsentlige negative konsekvenser for afviklingen af skibstrafikken. Der henvises endvidere til retningslinjerne om kystnærhedszonen.
- Der må som udgangspunkt ikke placeres høje konstruktioner (vindmøller) nærmere olie- og gastransmissionsledninger end 2 gange konstruktionens maksimale højde, minimum 200 meter.
- Der må ikke planlægges for vindmøller i internationale naturbeskyttelsesområder.
- Det skal sikres, at møller, som har været ude af drift i mere end 1 år eller som udgår af varig drift, fjernes uden udgift for det offentlige. Ved nedtagning af møller skal tilhørende fundamenter og veje fjernes til 1 meter under terræn og arealet reetableres.
- Vindmøller skal placeres og udformes under hensyntagen til det åbne lands interesser, herunder især hensynet til natur- og kulturlandskaber.
- Vindmøllerne skal placeres i forhold til andre planlagte og eksisterende vindmøller og vindmøllegrupper under hensyntagen til, at de fremtræder tydeligt adskilte i landskabet. Vindmøllerne skal placeres i forhold til øvrige større tekniske anlæg, så samspillet mellem disse i forhold til landskabet er harmonisk.
- Vindmøller skal som minimum placeres i en afstand fra deklaraationsarealet langs luftledninger svarende til vindmøllens fulde højde.
- Vindmøller bør ikke placeres nærmere end 50 meter fra deklaraationsarealet til el-kabelanlæg (jordkabler).

Redegørelse

Opstilling af møller i de udpegede områder skal ske på baggrund af en lokalplanlægning, hvor der gøres rede for de landskabelige, naturmæssige, kulturelle og jordbrugsmæssige interesser samt redegøres for påvirkningen med støj og skyggeafkast på nabobeboelser. Opstilling af vindmøller skal ske i overensstemmelse med Miljøministeriets bekendtgørelse om støj fra vindmøller. Se endvidere i støjafsnittet om planlægning af områder for støjfølsom anvendelse.

For at opnå en stor andel vindkraft og samtidig undgå unødigt indvirkning fra vindmøllerne på landskab, natur og naboer skal vindmøller fortrinsvis opstilles samlet i grupper i let opfattede geometriske mønstre.

Vindmøller skal enkeltvis og sammen i vindmøllegruppen gives et harmonisk udseende. Harmoniforholdet er forholdet mellem vindmøllens tårn og vinger, hvilket har betydning for møllens egen æstetik. Nyere mølletyper, som er større og har slankere proportioner, har det mest harmoniske udtryk ved forhold på mellem 1:1,1 og 1:1,2. Ved forhold over 1:1,3 kan vingerne virke overdimensionerede, særligt i landskaber, hvor det nederste af tårnet er skjult af terræn, bebyggelse og beplantning, og hvor det er svært for beskueren at vurdere, hvor høje mølletårnene er.

Vindmøllerne i et område skal fremstå som en klart sammenhængende gruppe. En indbyrdes afstand mellem vindmøllerne på 3-4 gange rotordiameteren virker mest harmonisk. Ved afstande over 5 gange rotordiameteren fremstår møllerne ikke længere som en enhed. (Miljøministeriets rapport "Store vindmøller i det åbne land" (2007))

Vindmøllegrupper skal koordineres landskabeligt med andre vindmøller og vindmølleområder samt øvrige tekniske anlæg. Vindmøllegrupper skal fremtræde adskilte i landskabet med et indbyrdes harmonisk samspil, eksempelvis ved at rækkernes hovedretning er ens.

Møllerne må ikke opstilles nærmere boliger end 4 gange møllens totalhøjde. Dette skal forebygge væsentlige visuelle gener som glimt og skyggeafkast (Bekendtgørelse og vejledning for planlægning og opstilling af vindmøller).

Opstillede vindmøller skal til enhver tid overholde de støjgrænser, der er gældende på tidspunktet, hvor tilladelsen til møllerne er givet. Den nødvendige afstand til naboer kan derved overstige afstandskravet på 4 gange møllens totalhøjde. (Støjbekendtgørelsen)

Det skal så vidt muligt sikres, at nabobeboelser ikke udsættes for skyggeafkast fra roterende mølevinger i mere end 10 timer om året, beregnet som reel skyggetid med et anerkendt beregningsprogram. Ved beregningen skal tages højde for meteorologiske forhold og årstider.

Vindmøller må som udgangspunkt ikke placeres nærmere veje og baner end 1 gange møllens totalhøjde. Hvis der foreligger konkrete sikkerhedsmæssige problemer såsom distraktion af trafikanter, kan afstandskravet blive større. Ved placeringer mellem 1 og 1,7 gange vindmøllens totalhøjde fra veje og baner skal Vejdirektoratet høres.

Af hensyn til risikoen ved lynnedslag og gensidige påvirkninger skal høje konstruktioner som udgangspunkt placeres i en afstand fra olie- og gastransmissionsledninger på mindst 2 gange konstruktionens maksimale højde. Hvis høje konstruktioner ønskes placeret nærmere end den angivne afstand, skal ledningsejerne informeres for at kunne vurdere, om jordingsanlægget er tilstrækkeligt eller skal suppleres. I "Cirkulære om lokalplanforslag og zonelovsansøgninger vedrørende arealer indenfor 200 meters afstand på hver side af transmissionsledningerne for olie og naturgas" fremgår det, at kravene



til ledningernes konstruktion er forskellige, afhængig af befolkningstætheden, eksisterende bygninger og rekreative områder m.v. inden for et areal på 200 meter på hver side af ledningen. Såfremt disse forhold ændrer sig, kan det blive nødvendigt at foretage ændringer, f.eks. ved udskiftning af de eksisterende rør med kraftigere rør. Sådanne ændringer af de faktiske forhold kan således få væsentlige økonomiske følger.

Byrådet skal i henhold til denne bestemmelse i cirkulæret derfor underrette Energistyrelsen om lokalplanforslag, der åbner mulighed for ny bebyggelse eller ændret anvendelse af bygninger og arealer inden for 200 meter fra transmissionsledningerne for olie og naturgas.

For opstilling af vindmøller gælder en række hensyn til interesser, som knytter sig til det åbne land, herunder landskaber, naturområder og kulturmiljøer.

De møller, som opstilles i dag, er synlige over store afstande og kan have en væsentlig indflydelse på landskabet omkring dem. Man vil sandsynligvis kunne finde egnede områder til opstilling af møller i alle kategorier af landskaber, men kyst- og morænelandskaberne er ofte mere komplekse og sårbare. Landskabets skala har også betydning, idet et storskala-landskab vil være bedre egnet til at opstille store vindmøller i. I mange landskabstyper kan der være særlige geologiske, landskabsmæssige eller kulturhistoriske elementer, der vil være sårbare over for opstilling af vindmøller, og som derfor kræver en særlig stillingtagen.

Som udgangspunkt gælder, at vindmøller skal opstilles uden for områder, der er beskyttet af § 3 i Naturbeskyttelsesloven. Hvis der opstilles møller i områder, der er udpeget som økologiske forbindelseslinjer og potentiel natur, må møllerne ikke forringe mulighederne for at oprette nye naturområder eller hindre, at der skabes sammenhænge mellem eksisterende naturområder. Ligeledes gælder ved opstilling af møller inden for områder, der er udpeget til lavbundsarealer, at møllerne ikke må forhindre, at det naturlige vandstands niveau kan genskabes.

For vindmøller, der placeres i nærheden af Natura 2000-områder eller i områder, der indeholder arter, der er omfattet af Habitatdirektivets bilag IV, skal der laves en konsekvensvurdering i henhold til Habitatdirektivet, hvis det ikke kan afvises, at møllerne vil kunne give en væsentlig påvirkning.

Vindmøller skal placeres uden for sø- og åbeskyttelseslinjer, beskyttede diger og uden for beskyttelseszoner for fortidsminder. Vindmøller må ikke placeres inden for skovens nærzone (30 m). Placering inden for den yderste del af skovbyggelinjen (30-300 m) kan kun ske efter en nærmere vurdering.

For de udpegede områder med kulturhistoriske værdier er udgangspunktet, at der kun må opstilles møller, hvis de beskyttelses- og bevaringsmæssige interesser ikke tilside sættes. Inden for områder, der er udpeget som kirkeomgivelser, bør man så vidt muligt undgå opstilling af vindmøller. Uden for kirkeomgivelserne skal forholdene vedrørende indsigt til kirken og udsyn fra kirkegården undersøges nærmere ved opstilling af vindmøller. Eventuelle fortidsminder i vindmølleområdet er omfattet af Museumsloven, og det anbefales, at der foretages en arkæologisk forundersøgelse, inden anlægsarbejdet går i gang.

For afmærkning af vindmøller henvises til BL. 3-11, Bestemmelser om luftfartsafmærkning af vindmøller.

Radiokædetraceer

Vindmøller må ikke opstilles, så de forstyrrer overordnede radiokædeforbindelser. Som udgangspunkt må der derfor ikke opstilles vindmøller nærmere end 200 meter fra sigtelinjen mellem to positioner i en radiokæde, alt afhængig af radiokædeforbindelsens robusthed. Inden der planlægges for eller gives tilladelse til opstilling af vindmøller inden for radiokædetraceer, skal den pågældende radiokædeoperatør derfor høres. Oplysninger om radiokædeoperatører af en bestemt radiokædeposition kan findes på Mastedatabasen.



5.5.3 Retningslinje for husstandsmøller

Husstandsmøller med en største totalhøjde på 25 meter kan opstilles ved fritliggende ejendomme i umiddelbar tilknytning til ejendommens bygninger, hvis det ud fra en konkret vurdering findes foreneligt med det åbne lands interesser. Opstilling af husstandsmøller kræver normalt en tilladelse efter Planlovens landzonebestemmelser.

1. Vindmøller skal placeres og udformes under hensyntagen til det åbne lands interesser, herunder især landskabsbilledet.
2. Alle dele af møllen skal farvesættes med samme lysegrå, ikke reflekterende farve. Der må ikke være reklamer på vindmøllerne, dog tillades vindmølleproducentens firmanavn og logo i begrænset størrelse på nacellen.
3. Der må ikke opstilles vindmøller i internationale naturbeskyttelsesområder og bevaringsværdige landskaber i kystområder. Der henvises endvidere til retningslinjerne om naturbeskyttelse og kystnærhedszonen.
4. Ved opstilling langs veje og jernbaner og i disses sigtelinjer skal vindmøller placeres, så de ikke udgør en unødigt risiko for trafikikkerheden.
5. Det skal sikres, at vindmøller, der er varigt ude af drift, fjernes af møllejer, inden 1 år efter driften er ophørt. Ved nedtagning af møller skal tilhørende fundamenter fjernes til 1 meter under terræn og arealet reetableres.
6. Der må ikke opstilles husstandsmøller, der kan hindre en udnyttelse af områder til store vindmøller.

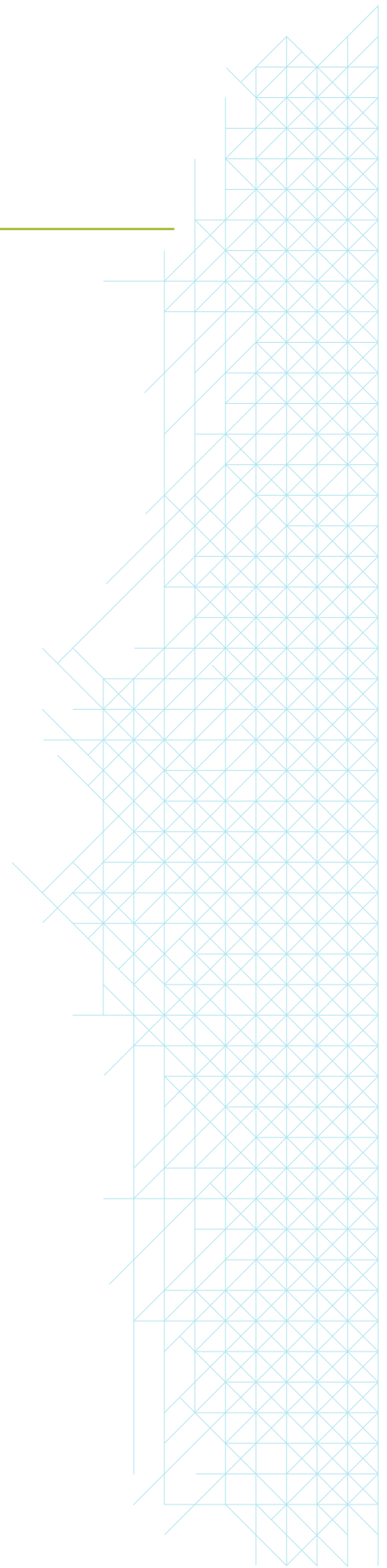
Redegørelse

Ved en husstandsmølle forstås normalt en mindre, enkeltstående mølle med en totalhøjde på under 25 meter, der opstilles i tilknytning til eksisterende bebyggelse i det åbne land – typisk i landzone. Ved småmøller forstås normalt enkeltplacerede møller med et rotorareal på enten op til 1 m² (mikromøller) eller et rotorareal på 1-5 m² (minimøller).

Vindmøller under 25 meters totalhøjde i umiddelbar tilknytning til eksisterende bygningsanlæg kræver tilladelse efter Planlovens landzonebestemmelser. En placering i umiddelbar tilknytning til en ejendoms eksisterende bygninger svarer som udgangspunkt til en afstand på maksimalt 20 meter, så bebyggelsen sammen med vindmøllen opleves som en samlet enhed i landskabet. I sagsbehandlingen skal der tages størst muligt hensyn til nabobeboelser og til øvrige interesser, der er knyttet til anvendelsen af det åbne land, herunder især de landskabelige værdier. Landskabsanalyser og visualiseringer skal i tvivlstilfælde sikre, at der ved opførelse af husstandsmøller i det åbne land tages de nødvendige landskabelige hensyn.

I og ved afgrænsede landsbyer og andre boligområder kan der være begrænsninger i mulighederne på grund af nærheden til naboer, og i landsbyerne kan der være særlige kulturmiljømæssige hensyn at tage.

Se i øvrigt bekendtgørelse og vejledning for planlægning og opstilling af vindmøller og bekendtgørelse om støj fra vindmøller.





5.6 Højspændingsanlæg og antennemaster

Mål

- Distribution af energi skal ske med stor forsyningssikkerhed og med så få gener for omgivelserne som muligt.
- Der skal arbejdes for, at 400 kV luftledningerne kabellægges.

Redegørelse til mål

Kommunerne skal i samarbejde med den systemansvarlige virksomhed, og i forbindelse med kommuneplanlægningen, planlægge for en samlet og langsigtet planlægning af højspændingsnettet, blandt andet til sikring af forsyningssikkerheden.

Den samlede langsigtede planlægning af højspændingsnettet skal ske på grundlag af de principper, der er fastlagt i rapporten "Principper for etablering og sanering af højspændingsanlæg" fra 1995.

400 kV-nettet

Det langsigtede mål er, at alle 400 kV-forbindelser anlægges i jorden frem for master.

Der skal samtidig arbejdes for en forskønnelse af nettet, der kan indebære en kabellægning af 400 kV ledninger, som er beliggende i byzone eller af andre årsager konflikter med væsentlige interesser, herunder landskabelige. I den forbindelse er det besluttet at kabellægge strækningen over Vejle Ådal.

150 kV-nettet

Nye forbindelser skal kabellægges. Det eksisterende net kabellægges i henhold til en sammenhængende kabelhandlingsplan, der indeholder en prioriteret liste.

5.6.1 Retningslinje for højspændingsanlæg

Der reserveres 200 meter brede arealer til fremføring af planlagte højspændingsforbindelser med en spænding på 400 kV og 150 kV. Arealerne er angivet på kortbilag 13.

På arealer, der er omfattet af reservationerne, må der ikke udlægges areal til byformål mv., gives tilladelse til opførelse af boliger, institutioner eller erhverv eller iværksættes andre tiltag, som kan hindre etableringen af højspændingsforbindelserne.

For høje genstande som f.eks. vindmøller, antenner, skorstene mv. gælder følgende:

De bør som minimum placeres i en afstand på genstandens fulde totalhøjde fra respektafstanden langs luftledningsanlæg.

De bør ikke placeres nærmere end 50 m fra deklarationsarealet til elkabelanlæg (jordkabler).

Redegørelse

Der er en tinglyst deklaration om respektafstand til Energinet.dk's lednings- og kabelanlæg i henhold til stærkstrømsbekendtgørelsen.

Kommuneplanerne skal reservere arealer til planlagte højspændingsledninger.

Når ledningsføringen er endeligt fastlagt, ophæves reservationerne og erstattes med sikkerhedszoner efter gældende bestemmelser.

Nye 400 kV-ledningsanlæg kan normalt fremføres som luftledninger i det åbne land, når det kan ske uden at komme i konflikt med særlige nationale naturinteresser. Nye ledningsanlæg på 150 kV og derunder skal som hovedregel kabellægges. Luftledninger bør kun overvejes i særlige tilfælde som f.eks. første trin i en senere 400-150 kV-kombiledning og eventuelt i tilfælde med meget store behov for overføringsevne på 150 kV-niveau over større afstande.

Saneringer i det eksisterende højspændingsnet bør så vidt muligt foregå efter den saneringsplan, som er aftalt med transmissionsselskaberne.

I Vejle Ådal forventes 6,5 km luftledninger erstattet af kabler i 2017.

5.6.2 Retningslinje for master og antenner

Nye sendemaster og antenner skal så vidt muligt placeres i områder, der er udlagt til erhvervsformål eller placeres på eksisterende master eller høje bygninger.

Der kan normalt ikke opstilles master o. lign. i internationalt beskyttelsesområde, naturområde og værdifulde bevaringsværdige kyst- og landskabsområder.

Redegørelse

Da master og antenner kan være markante i landskabet, er det vigtigt, at der tages hensyn til natur og landskab i det åbne land, når der skal placeres nye master. Derfor skal master og antenner forsøges placeret i eksisterende erhvervsområder eller på høje bygninger og anlæg, som allerede er markante i landskabet.

Hvis ovenstående ikke kan realiseres, skal ansøger dokumentere, hvor en given placering i det åbne land er absolut nødvendig, og hvordan en eventuel antenne vil påvirke oplevelsen af landskabet. Landskabsanalyser og visualiseringer skal i tvivlstilfælde sikre, at der ved placering af nye master og antenner i det åbne land tages de nødvendige landskabelige hensyn.

Der skal ved placering af master og antenner endvidere tages hensyn til Billund Lufthavn, Flyvestation Skrydstrup og øvrige flyvepladser.

Hvis master og antenner ikke længere skal anvendes, skal de nedtages senest 1 år efter, at anvendelse er ophørt. Dette skal stilles som et vilkår i forbindelse med en tilladelse



5.7 Olie- og gasanlæg

Mål

- Distribution af energi skal ske med stor forsyningsikkerhed og med så få gener for omgivelserne som muligt.
- Der skal sikres de nødvendige arealreservationer til fremføring af nye transmissionsledninger for naturgas, naturgaslagre m.v.

Redegørelse til mål

Energiproduktion er nødvendig for det moderne samfund. Virksomheder er afhængige af at kunne få energi til produktionen, og borgere har brug for energi til husholdningen. Energiforsyning kræver en langsigtet planlægning. Det indgår i den nationale plan for omstilling til vedvarende energi, at fossile brændsler (herunder olie og naturgas) helt er udfaset i 2050, og at fossile brændsler til el- og varmeproduktion udfases i 2035. En væsentlig vedvarende energikilde er biogas, der kan opgraderes til naturgaskvalitet og distribueres i naturgasnettet. Det nuværende naturgasnet vil derfor fortsat have en væsentlig rolle som distributionsnet for gas produceret på vedvarende energikilder.

5.7.1 Retningslinje for olie- og gasanlæg

Naturgasnettet i Syd-og Sønderjylland

- Der udlægges en 50 m bred etableringszone på hver side af den planlagte linjeføring for den nye gastransmissionsledning fra den dansk-tyske grænse ved Frøslev til Egtved, inden for hvilken gasledningen skal etableres. Den 100 m brede etableringszone er vist på kortbilag 13.
- Der udlægges en 200 m bred observationszone på hver side af gastransmissionsledningen fra den dansk-tyske grænse til Egtved. Inden for denne zone skal Energistyrelsen underrettes om lokalplanforslag, der åbner mulighed for ny bebyggelse eller ændret anvendelse af bygninger, og høres, inden der meddeles landzonetilladelse til bebyggelse eller ændret anvendelse af bygninger.

Kompressorstation ved Egtved

- Der udlægges en indre sikkerhedszone på 100 m omkring de 80 bar overjordiske trykbærende anlæg. Inden for denne zone må der ikke reserveres areal eller gives landzonetilladelse til byggeri og anlæg. Der udlægges en ydre sikkerhedszone på 200 m omkring de 80 bar overjordiske trykbærende anlæg. Inden for den ydre zone kan der ikke reserveres areal eller gives landzonetilladelse til boligbyggeri i mere end én etage, institutioner for børn, ældre, syge eller handicappede, brandfarlig virksomhed eller oplagring af brandfarlige materialer.

Olieanlæg

- Der skal reserveres et areal til en rørledning for råolie og kondensat fra Fredericia til Lillebælt. Reservationszonen udgør et 40 m bredt bælte. Det reserverede areal skal friholdes bolig- og erhvervsformål og andre foranstaltninger, herunder rekreative anlæg.

Eksisterende og planlagte transmissionsledninger og arealreservationer er vist på kortbilag 13.

Redegørelse

Staten har i 2010 vedtaget kommuneplantillæg med arealreservationer for udvidelse af det eksisterende naturgasnet fra den dansk-tyske grænse og til Egtved.

Reservationen af nye transmissionsledninger til gas ophæves, når linjeføringen er endeligt fastlagt, og erstattes med sikkerhedszoner efter de gældende bestemmelser. På arealer, der er omfattet af reservationer, må der ikke udlægges arealer til byformål mv., gives tilladelse til opførelse af boliger, institutioner eller erhverv eller iværksættes andre tiltag, som kan hindre etableringen af transmissions- og fordelingsledningerne.

Der er ved transmissionsledninger en observationszone (Class Location zone) på 200 m fra transmissionsledningen. Denne zone betyder, at kommunerne ved planlægning inden for denne zone er pligtig til at sende planforslag i høring hos ejeren af en given ledning.

Omkring kompressorstationen ved Egtved er der udlagt indre og ydre sikkerhedszoner, inden for hvilke retningslinjen fastlægger, hvilke anlæg eller aktiviteter, der ikke kan finde etableres eller finde sted.

Fra olieløfterne i Nordsøen er der etableret en råolieledning til Dongs olieterminal i Fredericia. Da det på længere sigt kan blive aktuelt at forlænge olieledningen til danske raffinaderier eller til udskibningssted ved Lillebælt, er der foretaget en arealreservation for en ledning fra olieterminalen til strandkanten ved Lillebælt.

Kortbilag 13 viser også forsvarets olieledningsnet i Jylland.



5.8 Affaldsbehandlingsanlæg

Mål

- Affald skal betragtes som ressourcer, og affaldshåndteringen skal sikre, at ressourcerne i affaldet anvendes optimalt. Derfor skal mest muligt affald genbruges og genanvendes. Det affald, der ikke kan genanvendes, skal så vidt muligt energiudnyttes ved forbrænding, mens andelen, der deponeres, skal reduceres mest muligt.

Redegørelse til mål

Den danske affaldspolitik tager udgangspunkt i EU's affaldspolitik, som foreskriver at affaldshierarkiet skal følges, at affaldsdeponering reelt afvikles, at forbrænding af affald begrænses til ikke genanvendelige materialer, samt at genanvendt affald bruges som en væsentlig og pålidelig kilde til råmaterialer i EU.

Der skal derfor fortsat arbejdes på at optimere anvendelsen af ressourcerne i affaldet, at sikre tilstrækkelig forbrændings- og deponeringskapacitet og at placere deponeringsanlæg, så de ikke udgør en forureningsrisiko for drikkevandet.

Den organiske del af affald bør om muligt energiudnyttes ved bioforgasning, og restproduktet udnyttes til gødningsformål samt anden energiudnyttelse.

5.8.1 Retningslinje for forbrændings- og deponeringsanlæg

Udlagte arealer til forbrændings- og deponeringsanlæg fremgår af kortbilag 13.

Deponeringsanlæg skal placeres under hensyn til miljø- og naturinteresser, herunder drikkevandsinteresser. Mellemdponering af affald, med henblik på senere forbrænding, skal ske på en sådan måde, at energiindholdet bedst muligt opretholdes.

Der må inden for en afstand af 500 m fra affaldsdeponeringsanlæg ikke udlægges arealer til forureningsfølsom anvendelse. Dette gælder dog ikke for indspulingsbassiner.

Redegørelse

Kommunerne står for affaldsplanlægningen, herunder for vurdering af de forventede affaldsmængder til genanvendelse (bortset fra det kildesorterede erhvervsaffald til materialenyttiggørelse), forbrænding og deponi i de kommende 12 år. Kommunerne skal endvidere sikre tilstrækkelig deponerings- og forbrændingskapacitet.

Affaldshåndteringen i kommunerne i Trekantområdet sker bl.a. gennem fælleskommunale affaldsselskaber og/eller affaldssamarbejder. Flere af kommunerne i området er interessenter i flere forskellige affaldsselskaber og/eller affaldssamarbejder.

Eksisterende anlæg

Landets kommuner arbejder ud fra den landsdækkende ressourcestrategi "Danmark uden affald" med henblik på at opnå øget genanvendelse og øget udnyttelse af ressourcerne i affaldet.

I alt 16 kommuner arbejder sammen i Energnist I/S om det brændbare affald, heraf 5 af Trekantområdets kommuner, Billund, Fredericia, Kolding, Middelfart og Vejle. Haderslev og Vejen kommuner udbyder selv mængderne på markedet.

Energist I/S har udarbejdet en Strategi 2016-2030, som forventer, at der vil ske en stigning i affaldsmængderne til forbrænding. Uanset dette, vurderes den eksisterende kapacitet i Trekantområdet at være tilstrækkelig i planperioden.

Affaldsforbrændingsanlæg fremstår som store, ofte dominerende industrianlæg, der kan medføre væsentlige luft-, støv- og støjgener. For at undgå gener udlægges der omkring disse anlæg et konsekvensområde på 500 m, hvor der ikke må udlægges nye arealer til forureningsfølsom anvendelse.

De benyttede deponeringsanlæg er Fredericia Kommunes Deponi, Vejlbys Losseplads ved Middelfart, Deponi Syd og Deponi Østs anlæg og Odense Nord Miljøcenter.

Den procentvise andel af affaldsmængden, som deponeres, er gennem de seneste 10-15 år faldet. Set ud fra den danske affaldsmodel, hvor deponering er den lavest prioriterede håndtering af affaldet, forventes det, at kommunerne fortsat vil arbejde målrettet for at reducere affaldsmængderne til deponering. Den eksisterende kapacitet til deponi forventes derfor at være tilstrækkelig i planperioden.

For affaldsdeponeringsanlæg udgør risikoen for at forurene grundvandet det primære miljøproblem. Der kan desuden forekomme støv-, luft- og støjgener. Endelig kan anlæggene på grund af størrelsen virke dominerende i landskabet. Derfor skal der ved anlægsudvidelser og nyetableringer tages hensyn til anlæggets placering i forhold til boligområder, rekreative områder, vandveje, vandområder samt andre landbrugs- og byområder. Der skal endvidere tages hensyn til de geologiske og hydrogeologiske forhold, grundvandsforekomster, kystnære vandområder, fredede arealer, risikoen for oversvømmelser, sætninger eller jordskred samt beskyttelse af natur- og kulturværdier.



6. Støjforhold





6. Støjforhold

Mål

- Støj skal så vidt muligt undgås eller dæmpes ved kilden. Støjende anlæg, virksomheder og aktiviteter skal placeres og drives, så de ikke generer omgivelserne.
- Der skal sikres områder i det åbne land, hvor det er muligt at opleve naturens stilhed, og i byerne skal sikres rekreative områder med en relativ stilhed.
- Der skal sikres placeringsmuligheder til støjende virksomheder og anlæg, herunder skal der sikres mulighed for etablering og udvidelse af større infrastrukturanlæg som veje, jernbaner, transportcentre, havne, lufthavne.
- Forsvarets behov for øvelsesområder med støjende aktiviteter såsom skydebaner skal tilgodeses.

Redegørelse til mål

Trekantområdet gennemskæres af mange infrastrukturanlæg som stærkt trafikerede veje og jernbaner. Mange mennesker oplever støj som en af de største miljøbelastninger i byerne, men også uden for byerne giver støj anledning til gener både i forhold til boliger og i forhold til natur- og landskabeligt værdifulde områder. Bestemmelserne om støjbekyttelse i Planloven, den fælles hovedstruktur for Trekantområdet Danmark og retningslinjerne skal medvirke til at forebygge, at der opstår konflikter mellem støjende og støjfølsomme aktiviteter og anvendelser. Dette for at sikre menneskene mod støj, men også for at sikre virksomheder mod etablering af f.eks. naboboliger, som vil være med til at skærpe miljøkravene til virksomheden og eventuelt lukke den på længere sigt.

Støj er en uønsket lyd, der medfører gener for det enkelte individ. Mulige støjkloder er veje, jernbaner, havne, lufthavne, virksomheder, forlystelsesparker, vindmøller skydebaner, motorsportsanlæg, forsvarlets øvelsesområder med videre.

Udgangspunktet er, at støjfølsom anvendelse ikke placeres i støjbelastede områder. Ved støjfølsom anvendelse forstås bolig- og sommerhusområder, institutioner, skoler, plejehjem, hospitaler samt rekreative områder såsom parker, kolonihaver, campingpladser og lignende.

Støj opfattes og påvirker forskelligt. F.eks. benyttes mange institutioner kun om dagen, mens andre institutioner såsom børnehjem og hospitaler benyttes døgnet rundt og derfor altid er støjfølsomme. Hoteller, der ligger ved lufthavne og motorveje, er ikke helt så støjfølsomme som andre hoteller, fordi gæsterne typisk har en enkelt eller to overnatninger, og hotellerne i øvrigt har en god støjisolering, så kravet til det indendørs støjniveau overholdes.

Mens bygninger kan isoleres mod støj udefra, kan udendørs arealer være vanskelige at afskærme mod støj. Det er umuligt at dæmpe støj fra fly i haver og på rekreative arealer, mens f.eks. vejstøj kan dæmpes ved anvendelse af støjdæmpende asfalt eller støjskærme. I det hele taget er teknologien en medhjælpende faktor til at få dæmpet støjen, bl.a. ved udvikling af specielle dæktyper til bilerne og ved udvikling af mere støjsvage flytyper.

I den konkrete planlægning er det vigtigt at være opmærksom på, at der kan være forskellige støjkloder, som hver for sig påvirker det pågældende område. I bykernerne vil der ofte være støj fra flere forskellige kilder, som gør, at de vejledende støjgrænser ikke kan overholdes for hele området. I sådanne områder må der foretages en vurdering og

afvejning mellem attraktivt beliggende boliger i byens centrum og en alternativ beliggenhed i randen af byen, hvor støjbelastningen er mindre. Den alternative placering vil også være transportkrævende og i strid med intentionen om at fremme byfortætning.

I henhold til de seneste ændringer af støjvejledningerne gælder, at der i eksisterende støjbelastede boligområder eller områder med blandende byfunktioner, hvor det ikke er muligt at overholde de vejledende støjgrænser i området, kan accepteres, at støjgrænserne kun overholdes på de udendørs områder i umiddelbar tilknytning til boligen, der anvendes til ophold. Endvidere kan det accepteres, at støjgrænsen ikke overholdes på boligens facade, men at der i stedet stilles krav om overholdelse af et støjniveau (støjniveauet er specifikt fastsat i de anførte vejledninger) inde i boligen med åbne vinduer. De lempede regler kan ikke anvendes ved ændret arealanvendelse, og der bør ikke planlægges nye boliger, hvor grænseværdien i forhold til vejstøj overskrides med mere end 10 dB.

En særlig situation er byomdannelsesområder, hvor et erhvervsområde under afvikling påbegyndes udnyttet til nye, mere støjfølsomme formål. Her skal en overgangsordning sikre, at de virksomheder, der skal blive i området, er indstillet på den nye anvendelse, og at de får en rimelig frist til at tilpasse sig den (max. 8 år), og at det i denne periode kan accepteres, at de vejledende støjgrænseværdier overskrides med op til 5 dB.

Lokalplaner skal indeholde bestemmelser, der sikrer miljøfølsomme områder mod støj.

Det er bygherrens/investors opgave at dokumentere, at det pågældende byggeri/anlæg kan overholde de vejledende støjkraav.

Faktaboks

Støjkonsekvensområder er de nærområder omkring særligt støjende anlæg, hvor der må tages særlige støjmæssige hensyn ved planlægningen af arealanvendelsen.

Støjkonsekvensområderne afgrænses i forhold til støjfølsom anvendelse med udgangspunkt i de bekendtgørelser og vejledninger, der gælder for de forskellige støjende aktiviteter.

En ajourført oversigt over vejledninger og bekendtgørelser kan findes på Miljøstyrelsens hjemmeside.



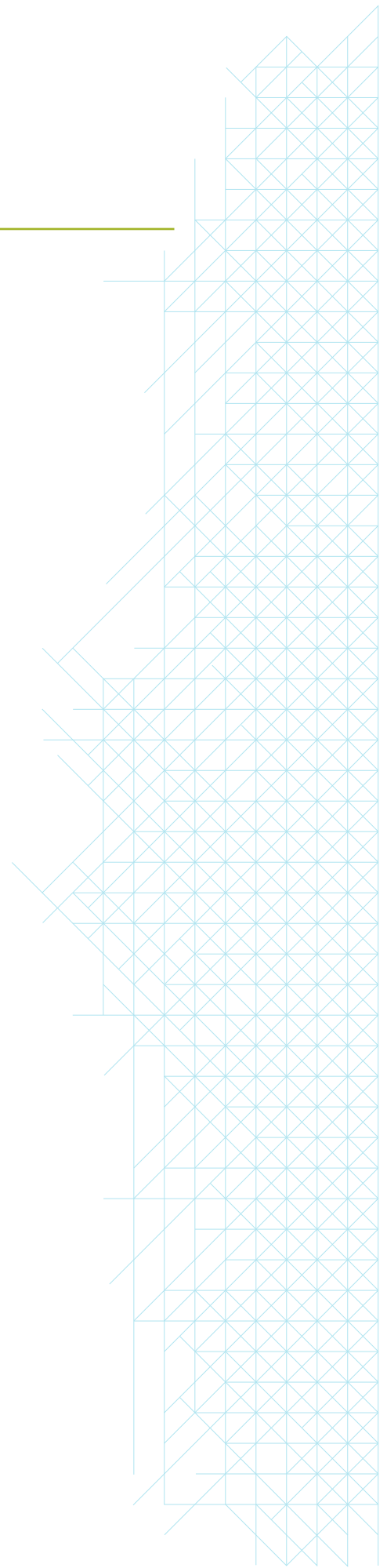
Faktaboks

De vejledende støjgrænser er et mål for en støjbelastning, som Miljøstyrelsen finder er miljømæssigt acceptabel. De vejledende støjgrænser er forskellige afhængige af støjilden, da forskellige typer af støj ikke er lige generende.

Grænseværdierne til planlægningsbrug er udtrykt ved Lden, der er den nye indikator for vej- og togstøj, og som også bruges generelt til støj kortlægning. De angiver på en enkel og overskuelig måde, hvor der er risiko for, at støjen fra den betragtede støjkilde, f.eks. en virksomhed, er højere end de vejledende støjgrænser.

En nøjere analyse, for eksempel i forbindelse med lokalplanlægning af et område i nærheden af en eller flere virksomheder, kan dog vise, at de vejledende støjgrænser i vejledning 5/1984, som udtrykkes ved Lr for dag-, aften- og natperioden hver for sig, er overholdt i det område, der undersøges, selvom de vejledende grænseværdier til planlægningsbrug er overskredet. Grænseværdierne til planlægningsbrug er således udelukkende et planlægningsværktøj. Ved konkrete afgørelser til regulering af støj fra virksomheder i form af påbud eller støjvilkårene i en miljøgodkendelse anvendes fortsat anvisningerne i vejledning 5/1984.

De vejledende støjgrænser er som nævnt et udtryk for en støjbelastning, som vurderes at være miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel. Der er tale om en afvejning mellem de virkninger støjen har på mennesker, og samfundsøkonomiske hensyn. Typisk vil de vejledende grænseværdier svare til et støjniveau, hvor omkring 10 - 15 % af befolkningen (de mest støjfølsomme) angiver at være stærkt generet af støjen. Hvis støjen er lavere end den vejledende grænseværdi, vil kun en mindre del af befolkningen opleve støjen som generende.





6.1 Støjforhold

6.1.1 Retningslinje for støj

Støjbelastede områder må ikke udlægges til støjfølsom anvendelse. Omkring anlæg eller aktiviteter, der kan give væsentlige støjgener for omgivelserne, udlægges zoner, hvor der kan forekomme støjniveauer, der overskrider de vejledende grænseværdier. I planlægningszonerne for støj kan der ikke udlægges områder til støjfølsom anvendelse (som f.eks. boliger), før det er dokumenteret, at det samlede støjniveau er acceptabelt.

Der udlægges planlægningszoner om planlagte og allerede eksisterende arealer og anlæg for:

- overordnede veje
- jernbaner
- lufthavne
- vindmøller
- motorbaner
- skydebaner
- grusgravområder
- særlige erhvervsområder
- støjende virksomheder

Planlægningszonerne kan ses på kortbilag 13 bortset fra støjzonerne for statens veje, som kan ses på kortbilag 13 a.

Redegørelse til mål

Formålet med udlæg af planlægningszoner for støj er at sikre, at støjhensynet inddrages i planlægning af nye støjfølsomme områder nær aktiviteter eller anlæg, der kan være støjende.

I planlægningszonerne gælder, at ændret arealanvendelse kræver skærpet opmærksomhed på støjforholdene. Områderne er ikke nødvendigvis støjbelastede, men en placering i nærheden af aktiviteter eller anlæg, der kan være støjende, gør det nødvendigt med en særlig støjvurdering. Planlægningszonen kan også skyldes, at der er planlagt – men endnu ikke etableret – et støjende anlæg (f.eks. en arealreservation til en vej eller et område planlagt til placering af vindmøller). Planlægningszonerne er udlagt efter de gældende vejledende grænseværdier for placering af boliger.

Ønskes der placeret andre former for støjfølsom anvendelse, skal den konkrete anvendelse (f.eks. etagebyggeri, undervisningslokaler, institutioner) indgå i vurderingen. Zonerne er generelt fastsat ud fra erfaringstal eller en simpel beregningsmodel. Der er således ikke taget højde for faktiske terrænforhold, evt. støjafskærmninger, afskærmende bebyggelse eller lignende. Dog vil der for visse anlæg være anvendt oplysninger fra de støjberegninger, der har ligget til grund for miljøgodkendelsen.

Overordnede veje

Planlægningszonen er fastsat efter de seneste trafiktællinger for vejen. Ved en konkret vurdering må der tages hensyn til den forventede udvikling af trafikken – dels en forventet fremskrivning og dels en vurdering af, om byudvikling eller trafikomlægninger vil have særlig indflydelse på trafikmængden. Det er tilstræbt at udlægge planlægningszoner for alle veje med en døgntrafik på over 2000 biler. For statsveje er planlægningszonerne udlagt på grundlag af oplysninger fra Vejdirektoratet. For kommuneveje er planlægningszonen baseret på trafiktællinger fra kommunerne og fastsat efter nedenstående tabel.

Årsdøgntrafik (ÅDT)	Hastighed (km/t)	Afstand fra vejmidte (m)
2000-4000	50	30
4000-8000	50	40
over 8000	50	60
2000-4000	80	50
4000-8000	80	70
over 8000	80	100

For alle veje med årsdøgntrafik på over 16.000 biler blev der i 2007 foretaget en detaljeret støj kortlægning for vejtrafikstøj. Langs disse vejstrækninger bør kortlægningens tal anvendes ved vurdering af mulighederne for udlæg af støjfølsomme områder. Støj kortlægningen er vist på Miljøstyrelsens støj kort. For hovedlandeveje med trafik på mindre end 16.000 biler pr. årsdøgn kan oplysninger om støj kortlægning indhentes hos Vejdirektoratet.

Med Bekendtgørelse nr. 1309 af 21. december 2011 om kortlægning af vejtrafikstøj er det ikke længere obligatorisk for kommunerne at udarbejde nye støj kortlægninger. Enkelte kommuner har dog i 2012 gennemført nye kortlægninger for veje med trafik på mellem 8.000 og 16.000 biler pr. årsdøgn. I forbindelse med nye kortlægninger bør kortlægningens tal anvendes ved vurdering af mulighederne for udlæg af støjfølsomme områder.

Jernbaner og lufthavne

For jernbanetrafikken er anvendt de vejledende værdier for trafikmængde, togtyper mv. Støj kortlægningen er vist på Miljøstyrelsens støj kort.

For Billund Lufthavn er anvendt miljøgodkendelsens støj kurve for 132.000 årlige starter og landinger som planlægningszone. Udgangspunktet for de vejledende støj grænser er, at der i Billund kan etableres erstatningsboliger, men ikke nye boliger, institutioner og lignende, hvor støj belastningen er over 55 dB (grænseværdierne er angivet som Lden værdier).

For Flyvestation Skrydstrup, Haderslev Flyveplads ved Skovbølling og Kolding Lufthavn er miljøgodkendelsernes støj kurver anvendt.

Vindmøller

For områder udlagt til store vindmøller er anvendt en planlægningszone på seks gange møllernes totalhøjde omkring områderne – uanset om der er opstillet møller i området. For opstillede vindmøller uden for de udlagte områder er planlægningszonen beregnet ud fra møllernes størrelse (effekt) eller møllernes totalhøjde eller kildestyrke.

Støjende fritidsaktiviteter

De støjende fritidsaktiviteter omfatter primært aktiviteter knyttet til motor- og skydebaneanlæg. Hovedproblemstillingen omkring disse aktiviteter er, at de afgiver støj og i visse tilfælde medfører andre gener for omgivelserne, især for naboerne. Omkring area-



lerne til støjende fritidsaktiviteter er udlagt en planlægningszone. I dette område kræver en ændring af anvendelsen til støjfølsomme formål en dokumentation af støjforholdene.

På kortbilag 13 er motorsportsbaner angivet, og omkring de respektive baner er indtegnet en planlægningszone. Planlægningszonen er beregnet ud fra de konkrete oplysninger, der er lagt til grund for banernes miljøgodkendelser. For de motorsportsbaner, hvor der mangler oplysninger, er der fastsat en planlægningszone på 1.000 m, dog 500 m for køretekniske anlæg. For Vojens Speedway Center er der dog fastsat en planlægningszone på 2.000 m.

De på kortbilag 13 viste planlægningszoner for skydebaner er fastsat i henhold til skydebanernes miljøgodkendelse. For ikke miljøgodkendte skydebaner eller skydebaner hvor der mangler oplysninger er planlægningszonen fastsat til 1.000 m. I Haderslev Kommune er disse planlægningszoner fastsat ved beregning af den anvendte våbentype og et aktivitetsniveau på 7 dage pr. uge for den enkelte skydebane.

Erhvervsvirksomheder og grusgrave

Omkring områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og udlagte områder til råstofgrave er anvendt en planlægningszone på 500 m. For virksomheder i landzone, som er vurderet som særligt støjbelastende, er udlagt en planlægningszone på 300 m. Tilsvarende gælder for grusgrave uden for de udlagte graveområder, som er vurderet som særligt støjbelastende. For virksomheder i erhvervsområder udlagt i kommuneplanerne vil støjhensynet indgå i vurderingen af grænsefladen mellem erhvervs- og boligområder. Som udgangspunkt anvendes de planlægningsafstande, der relaterer sig til hvilke virksomhedsklasser, der kan etableres i et givent erhvervsområde (klasse 1-7) jf. Håndbog i Miljø og planlægning – bolig og erhverv i byerne, fra Miljøministeriet.

6.1.2 Retningslinje for arealer til støjfølsom anvendelse

Ved udlæg af nye områder til støjfølsom anvendelse (boliger, rekreative områder mv.) skal der sikres tilstrækkelig afstand til eksisterende eller planlagte støjende anlæg (erhvervsområder, infrastruktur, støjende fritidsaktiviteter m.v.). Hvis de vejledende støjgrænser ikke kan sikres ved tilstrækkelig afstand, skal der i forbindelse med planlægning af konkrete projekter tages højde for etablering af støjbegrænsende foranstaltninger.

Redegørelse

Ved udlæg af områder til støjfølsom anvendelse skal det ved bestemmelser i og udformning af lokalplaner sikres, at retningslinjen overholdes. Dette gælder såvel boligområder som rekreative områder og støjfølsomme erhvervs- og centerområder som f.eks. undervisningslokaler, hoteller, kontorer og institutioner. I forbindelse med udlæggene bør der tages stilling til behovet for støjafskærmning og zoneopdeling af områderne, så der sikres acceptable støjforhold.

Ved udlæg af nye støjfølsomme områder nær støjende anlæg skal det sikres, at planlægningen ikke begrænser eller umuliggør anvendelse eller udvikling af eksisterende erhvervsområder eller virksomheder.

I zoner omkring en række støjkloder som trafik, støjende erhverv og fritidsaktiviteter kræver en ændring af anvendelsen til støjfølsomme formål (f.eks. boliger) en skærpet op-

mærksomhed på støjforholdene. Zonerne er ikke nødvendigvis i hele deres udstrækning støjbelastede over de vejledende grænseværdier, men afstanden til anlæg, der kan være støjende, kan gøre det nødvendigt med en detaljeret dokumentation for støjforholdene.

Ved lokalplanlægning tages der udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for boligområder for åben og lav boligbebyggelse. Ved anden støjfølsom anvendelse må der i vurderingen tages hensyn til den konkrete anvendelse.

I områder til etageboliger eller i centerområder vil der normalt kunne accepteres et højere støjniveau. Områder udlagt til offentlige formål vil ofte indeholde støjfølsomme funktioner som f.eks. institutioner med overnatning, hoteller og skoler. Også erhvervsområder, der udlægges til kontor og administration, må vurderes som støjfølsomme. De enkelte anvendelser må konkret vurderes i forhold til støjkilderne.

Nogle arealanvendelser må beregnes som særligt støjfølsomme, hvor grænsen for acceptabel støj er lavere end for boligområder. Det gælder f.eks. sommerhusområder, campingpladser i naturområder og rekreative områder med offentlig adgang. For disse arealanvendelser kan støjniveauet derfor være uacceptabelt også uden for den samlede planlægningsafstand. For disse arealanvendelser må der derfor også uden for planlægningszonen foretages en særlig støjmæssig vurdering.

Nye støjsolerede boliger i eksisterende tætte støjbelastede byområder

Ved planlægning af byfornyelse og vitalisering af eksisterende, tætte boligområder i byerne samt ved huludfyldning vil der være risiko for støjgener. En forudsætning for at etablere boliger og andre tilsvarende støjfølsomme anvendelser her er, at der tages særlige støjforanstaltninger: Det skal sikres, at alle udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligen, har et støjniveau, som er lavere end den vejledende grænseværdi for den pågældende områdetype. Boligens facader udformes, så støjniveauet i sove- og opholdsrum indendørs med åbne vinduer overholdes for den pågældende områdetype. Overholdelse af værdierne kan eksempelvis sikres ved særlig afskærmning uden for vinduerne eller ved særligt støjsolerede konstruktioner.

6.1.3 Retningslinje for stilleområder

For udpegede stilleområder skal der udarbejdes konkrete retningslinjer, som fremgår af de lokale kommuneplaner.

De udpegede stilleområder er vist på kortbilag 13.

Redegørelse

Stilleområder er udpegede og afgrænsede områder, hvor støjbelastningen er lav, og hvor der er et ønske om fortsat at bevare området som stille. Der er dels tale om stille og uforstyrrede områder i det åbne land, hvor naturens lyde kan høres uden forstyrrende støj, dels om områder som f.eks. parker i byer og andre bynære områder, som er let tilgængelige, og hvor der er relativt stille. Der er naturligvis forskel på graden af stilhed i de to typer af områder, og også på de forventninger, som de besøgende har til, hvor stille og uforstyrret, der er.



I det åbne land betegner et stilleområde et offentligt tilgængeligt område, hvor det i den helt overvejende del af tiden er naturens egne lyde, som dominerer. Det vil således være muligt for den besøgende uforstyrret at høre vandets rislen, vindens susen i løvet, fuglesang m.v., således at den besøgende får oplevelsen af at befinde sig i naturen uden at blive forstyrret af lyde fra menneskelige aktiviteter.

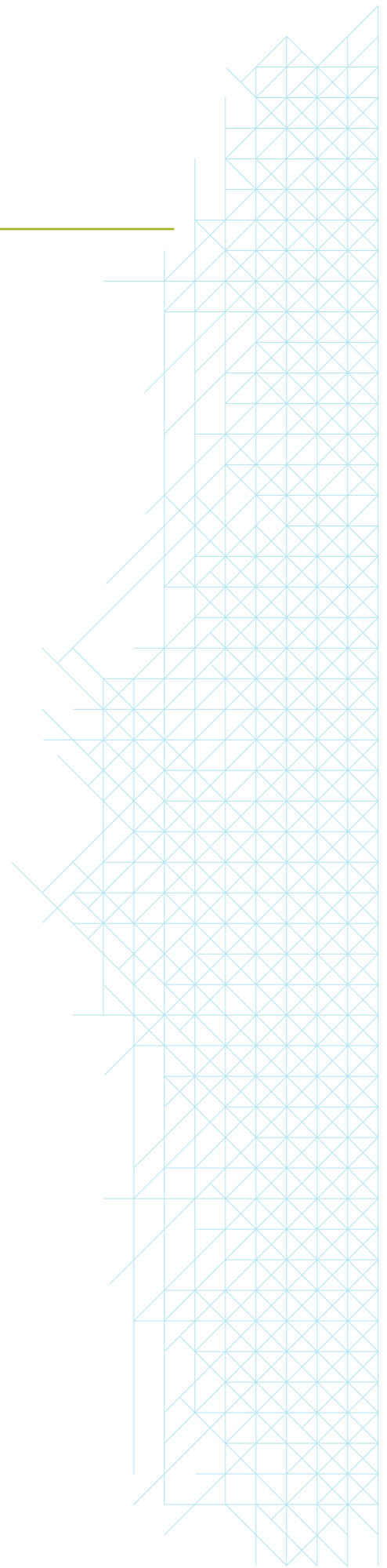
Eksempler på stilleområder i byer kan være offentligt tilgængelige haver, parkanlæg udlagt til rolige beskæftigelser, kirkegårde, historiske områder, haver til hospitaler og andre institutioner.

Uforstyrrede landskaber, hvor mennesker kan færdes i fredelige omgivelser fri for dominerende og støjende tekniske anlæg, har en stor værdi, fordi der bliver stadig færre og mindre landskabsområder her i landet, som ikke er berørt af byudvikling og tekniske anlæg. Det er kun få steder, der stadig kan opleves stilhed. Det skyldes både, at antallet af støjkluder i det åbne land er øget, og at støjen fra de enkelte støjkluder i nogle tilfælde er vokset. Det gælder f.eks. for større veje, hvor stigende trafikmængder har betydet øget støj. Det er vigtigt at beskytte de stille områder, der er tilbage.

De uforstyrrede områder skal så vidt muligt opretholdes og bevares ved, at det undlades at placere nye, større tekniske anlæg som f.eks. motorveje og motortrafikveje, støjende sportsanlæg, jernbaner, vindmøller og andre større anlæg i sådanne områder.

Ved at udlægge og bevare områder, hvor det er muligt at opleve den naturlige stilhed, sikres en rekreativ kvalitet, som er efterspurgt af befolkningen, og som derudover kan være til gavn for turismen, for tiltrækning af nye mennesker til området, og dermed også have positiv økonomisk betydning. Er et stilleområde kortlagt, kan der efterfølgende udarbejdes konkrete retningslinjer og evt. en handlingsplan for området, som beskriver hvilke tiltag, kommunen vil foretage for at beskytte og evt. forbedre miljøkvaliteten af stilleområdet. Udpegning af et stilleområde medfører ikke øgede krav til eksisterende virksomheder, hvis støjforhold er reguleret af f.eks. en miljøgodkendelse, men har betydning for nye anlæg eller senere udvidelser.

Udpegning af stilleområder i kommuneplanen er muliggjort med Miljøministeriets bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner.





7. Klima



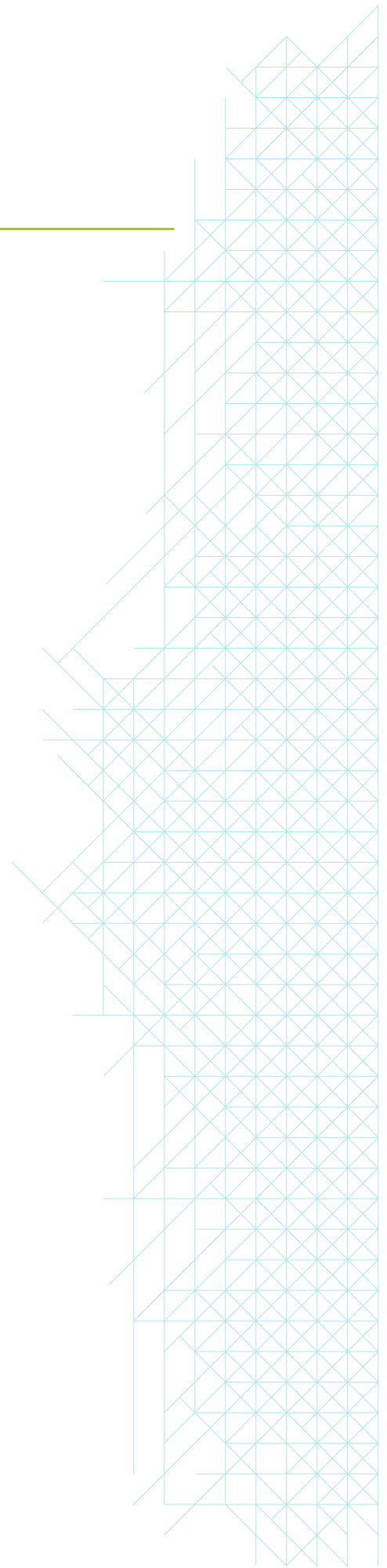


7. Klima

Forandringerne i klimaet er en realitet og FN's klimapanel, IPCC, har konkluderet, at den globale opvarmning skyldes menneskeskabte drivhusgasser. Den globale middeltemperatur er steget med 0,86 grader i perioden fra 1880 til 2012. IPCC har i sin 5. hovedrapport opstillet 4 scenarier for den fremtidige klimapåvirkning. De indikerer, at temperaturen forventes at fortsætte med at stige med imellem 0,3 – 4,5 grader indtil 2100, afhængig af udledningen af drivhusgasser.

Konsekvenserne af temperaturstigningen er ifølge de klimascenarier, IPCC har fremstillet, meget forskellige på forskellige dele af kloden. Der forventes over det meste af kloden kraftigere vejræssige udsving, storme, orkaner, voldsomme regnskyl og omvendt også længerevarende tørkeperioder samt stigende havspejl.

FN's klimapanel forudser i sin 5. hovedrapport fra 2014 en global vandstandsstigning i størrelsesordenen 0,45 - 0,82 m indtil 2100. I Danmark vurderer DMI at den forventede vandstands stigning i 2100 vil ligge på mellem 0,3 og 0,6 m afhængig af klimascenarierne. DMI vurderer, at den øvre grænse for vandstandsstigning er 1,2 meter. Ved København er en 100 års hændelse i dag på 1,5 meter. Hvis middelvandstanden stiger 0,5 meter, vil 100 års hændelsen blive en 2 års hændelse. Det største bidrag til ændringer i stormflodshøjder forventes at blive den generelle ændring i havniveauet og effekten på kystlinjen af de ændrede vindretninger.





7.1 Forebyggelse af klimaændringer

Mål

- Trekantområdet skal fortsat bidrage ambitiøst til, at de nationale klima- og energimål kan nås.
- Der skal arbejdes for at reducere og optimere energiforbruget, samt øge produktionen af vedvarende energi.
- Der skal gives plads til innovative teknologiske løsninger, og de eksisterende rammer skal udfordres.

Redegørelse til mål

Både internationalt, på EU-plan og nationalt er Danmark forpligtet af en række målsætninger om at øge andelen af vedvarende energi og om at reducere energiforbruget og udledningen af CO₂.

Der er behov for en gennemgribende omstilling af energisektoren, og kommunerne spiller en vigtig rolle i arbejdet med at forebygge klimaændringerne og bidrage til at opfylde klimaaftalernes mål. Det er nødvendigt at lade klimahensynet få høj prioritet og benytte lovgivningens muligheder, når der planlægges og når der stilles krav. Nye innovative teknologiske løsninger vil også spille en rolle.

Kommunerne skal planlægge for varmeforsyningen, hvor en effektiv energiproduktion kan være med til at reducere CO₂-udslippet.

Regeringens energi- og klimapolitiske mål – og resultaterne af Energifahtalen i 2020

I 2012 vedtog et flertal i folketinget en energipolitisk aftale for perioden 2012 -2020. Målet er, at Energifahtalen skal bidrage til at fremtidssikre det danske samfund ved at skabe en grøn økonomi i vækst og skal samtidig bidrage til opfyldelsen af Danmarks forpligtigelser i forhold til EU's energi- og klimamål.

Regeringens energipolitiske mål (2012)	Energipolitiske resultater i 2020 af Energiaftalen
100 pct. vedvarende energi i 2050	Et markant skridt mod fuld udfasning af fossile brændsler og omlægning til 100 pct. vedvarende energi med en reduktion af det samlede forbrug af fossile brændsler på ca. 25 pct. fra 2010 til 2020.
100 pct. vedvarende energi i el og varme i 2035	Godt på vej med en halvering af anvendelsen af fossile brændsler til el og varme fra 2010 til 2020.
Kul udfaset i 2030	Stort bidrag idet kulforbruget reduceres med ca. 60 pct. i 2020 i forhold til i dag
Oliefyr udfaset i 2030	Der indføres et stop for nye oliefyre i nybyggeri fra 2013 og for eksisterende bygninger med kollektiv forsyning som alternativ fra 2016. Der iværksættes tiltag til at understøtte udfasningen af de øvrige oliefyre.
Vind udgør halvdelen af elforbruget i 2020	Vind skønnes at udgøre 49½ pct. af elforbruget i 2020
Danmarks energipolitiske EU-forpligtelser	
Vedvarende energi skal udgøre 30 pct. af det endelige energiforbrug i 2020	Opfyldes med over 35 pct. vedvarende energi i det endelige energiforbrug i 2020.
Vedvarende energi skal udgøre 10 pct. af transport i 2020	Forventes opfyldt med iblanding af 10 pct. biobrændstoffer i 2020.
Mål fra energiaftalen fra 2008	
4 pct. mindre bruttoenergiforbrug i 2020 end i 2006	Opfyldes med en reduktion på godt 12 pct. i 2020 i forhold 2006

Kilde: Klima-, Energi- og Bygningsministeriet, 2012.

I V-regeringens klimapolitiske redegørelse fra 2016 fokuseres der på, at Danmark skal indfri sine internationale forpligtelser, og den langsigtede målsætning er fortsat, at Danmark i 2050 skal være uafhængige af fossile brændsler.



Produktion af vedvarende energi i Trekantområdet

Den vedvarende energiforsyning i Trekantområdet er baseret på en række forskellige vedvarende energikilder, herunder biomasse (flis, halm og træpiller), biogas, vindenergi og solenergi (solfangere og solceller) og jordvarme.

Den samlede produktion af vindenergi i Trekantområdet er 578.434 MWh. Alene produktionen af vindenergi svarer til det årlige el-forbrug for ca. 116.000 husstande, som udgør omkring 60% af husstandene i Trekantområdet (pr. 1.1.2016).

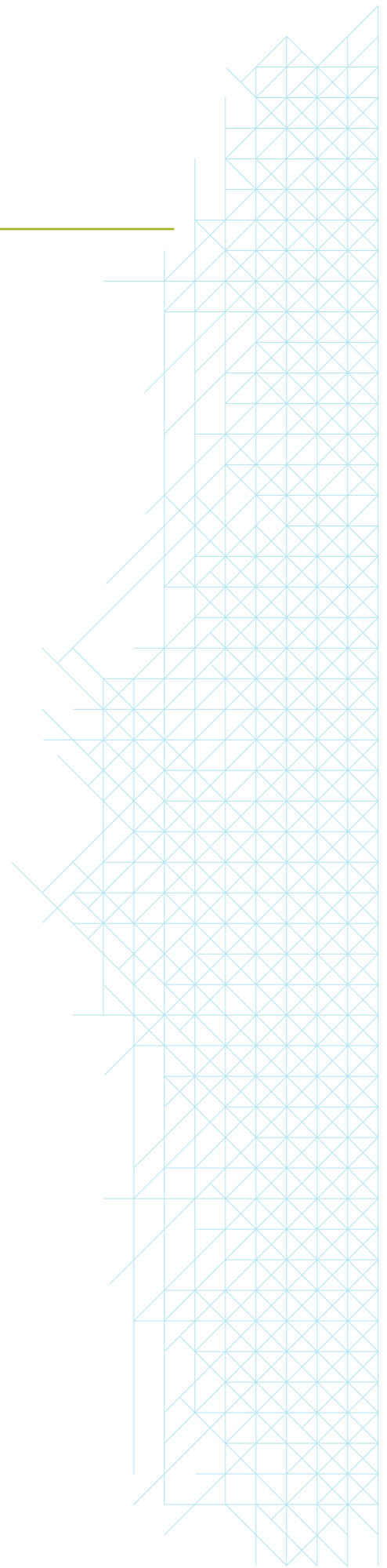
Kommunerne i Trekantområdet arbejder for at øge produktionen af vedvarende energi. Udover etablering af nye forsyningsanlæg sker det ved at ombygge og udbygge eksisterende anlæg, så vedvarende energikilder kan tage over for fossile brændsler. F.eks. bliver Skærbækværket, der i dag fyrer med naturgas ombygget til primært at fyre med træflis pr. 1. januar 2018.

Desuden arbejder kommunerne i Trekantområdet med at reducere og optimere energiforbruget bl.a. gennem anvendelse af varmepumper og udnyttelse af overskudsvarme fra virksomheder.

Større forsyningsanlæg baseret på vedvarende energikilder ses på kortbilag 13.

Det vil vi

- fremme etablering af biogasanlæg i Trekantområdet,
- arbejde for, at der sker en bedre udnyttelse af overskudsvarme fra virksomheder,
- fortsætte arbejdet for at der sker energieffektivisering i den offentlige såvel som i den private bygningsmasse,
- igangsætte og gennemføre energiprojekter sammen med borgerne med henblik på forsyning og effektivisering i hele boligområder og landsbyer.





7.2 Tilpasning af klimaændringer

Mål

- De klimabetingede oversvømmelser skal håndteres på kort og på langt sigt.
- Der skal gives plads til innovative teknologiske løsninger på klimaudfordringerne og de eksisterende rammer skal udfordres.

Redegørelse til mål

Danmark skal klimasikres mod fremtidige oversvømmelser som følge af mere og kraftigere regn, havspejlsstigninger samt stigende grundvandsspejl. Det er en opgave, som kommuner og forsyningsselskaber skal løse sammen med staten, virksomheder og borgere. Det er nødvendigt at lade klimahensynet få høj prioritet og benytte lovgivningens muligheder, når der planlægges, og når der stilles krav. Nye innovative teknologiske løsninger vil også spille en rolle.

Kommunale handleplaner for klimatilpasning

Kommunerne har efter aftale mellem regeringen og KL udarbejdet klimatilpasningsplaner, der indeholder en kortlægning af risikoen for oversvømmelser og skaber overblik over og prioriterer indsatsen. Da oversvømmelser sjældent stopper ved kommunegrænserne, har Trekantområdets kommuner udarbejdet en fælles metode til værdikortlægning, der er anvendt i klimatilpasningsplanerne i seks af Trekantområdets kommuner.

Risikoområder for oversvømmelser

I forbindelse med implementeringen af EU's oversvømmelsesdirektiv skal alle EU-medlemslande planlægge for ekstreme oversvømmelser, som kan medføre væsentlige negative følger for sundhed, miljø, kulturarv eller økonomi. Direktivet er i Danmark implementeret i Miljøministeriets "lov om vurdering og styring af oversvømmelsesrisikoen fra vandløb og søer" og Kystdirektoratets "bekendtgørelse om vurdering og risikostyring for oversvømmelser fra havet, fjorde eller andre dele af søterritoriet".

I december 2011 udpegede Naturstyrelsen og Kystdirektoratet Fredericia og Vejle som risikoområder for oversvømmelse fra vandløb, søer, havet og fjorde.

Fredericias udpegning er baseret på en potentiel trussel fra oversvømmelse fra Lillebælt, oversvømmelser fra Erritsø Bæk og en kombination af begge dele, og pga. beliggenheden af tre risikovirkomheder inden for det potentielt oversvømmelsestruede område, som samlet vurderes at falde ind under væsentlighedskriteriet for risikoområder.

Vejles udpegning er baseret på en potentiel trussel fra oversvømmelse fra Vejle Fjord og oversvømmelse fra Vejle Å (og Grejs Å) eller en kombination heraf, med store værditab til følge. Dette suppleret med at Vejle by historisk set har været ramt af en del oversvømmelser. Det fremgår af udpegningen, at der i risikoområdet ved en havvandstand på 215 cm i kombination med en å-vandstand på 130 cm er potentielt truede værdier for et beløb på ca. 8,7 mia. kr. fordelt på 950 ejendomme.

Udpegningen forpligtede Vejle og Fredericia til at udarbejde risikostyringsplaner, som blev vedtaget i 2015.

Selv om Kolding, Haderslev og Middelfart ikke er udpeget som risikoområder, kan det konkluderes, at også disse byer er udsatte for potentiel oversvømmelse fra havet.

7.2.1 Retningslinje for klimaændringer og arealanvendelse

Der må ikke udlægges arealer til en anvendelse, der hindrer tilpasning til klimaændringer på længere sigt.

Nye byudlæg, etablering af nye bebyggelser eller ændret arealanvendelse i et oversvømmelsestruet område, som er udpeget jf. EU's oversvømmelsesdirektiv eller kommunernes klimatilpasningsplaner, kan kun ske, hvis nyt byggeri på nye arealer er klimatilpasset og dermed sikret mod oversvømmelse.

Områder, der som led i kommunernes klimatilpasningsplaner frem over skal kunne fungere som midlertidige reservoirs eller forsinkelsesbassiner til opmagasinering af vand, må ikke bebygges.

Redegørelse

En risikovurdering af potentielle oversvømmelser giver et billede af, hvor der er kritiske områder ved oversvømmelse, eller hvor det er uhensigtsmæssigt at placere nye bydele eller etablere et nyt anlæg eller byggeri. Desuden kan risikovurderingen give borgerne et kvalificeret billede af konsekvenserne af fremtidens klima i det område, hvor de bor.

Formålet med at udpege områder, der er potentielt udsatte for at blive oversvømmet, er at sikre, at der tages højde for, at det kan blive nødvendigt at inddrage arealer i planlægning af nye områder til håndtering af store mængder nedbør. Ved planlægning i disse områder skal der tages hensyn til de hydrologiske forhold. Det vil sige, man skal være meget opmærksom på ikke at udlægge arealer i lavbundsområder og ovenpå rørlagte vandløb for at sikre, at folk ikke får vand i kældrene. Stigende grundvandsstand og ændrede indvindingsmønstre på store vandværker kan, i kombination, medføre oversvømmelser på arealer, som ikke tidligere har været oversvømmet.

Lavtliggende arealer bør forsøges udnyttet bedst muligt set i et klimatilpasningsmæssigt perspektiv. Vi skal her i endnu højere grad inddrage håndteringen af vandet som et rekreativt element i planlægningen. Tilsvarende er det ved byudlæg og byomdannelse i øvrige områder hensigtsmæssigt at overveje foranstaltninger for at forebygge, at der på sigt kan opstå problemer med oversvømmelser som følge af klimaændringer.

Nye anlæg, herunder tekniske anlæg, veje m.v., der ikke kan placeres andre steder end på lavbundsarealer, skal udformes, så muligheden for naturgenopretning på lavbundsarealet i øvrigt ikke går tabt. Anlægget skal udformes, så det kan modstå en forøget vandstand.



7.2.2 Retningslinje for håndtering af tag- og overfladevand

Ved lokalplanlægning af nye områder til by, bolig og erhverv skal tag- og overfladevand håndteres tættest muligt på kilden.

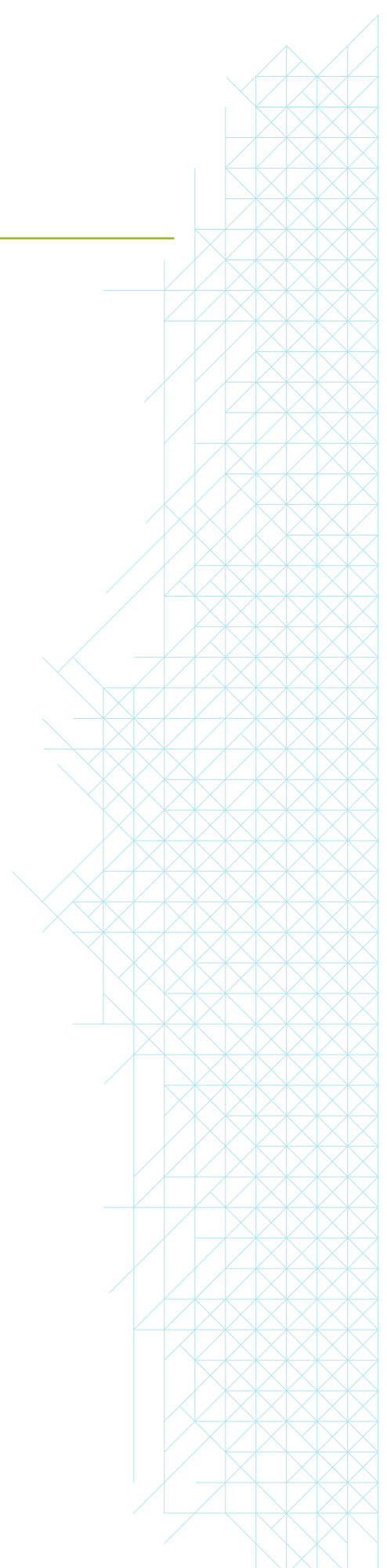
Redegørelse

Overfladevand fra tage og befæstede arealer skal så vidt muligt håndteres lokalt for at modvirke problemer affødt af klimændringerne. Afledning af overfladevand fra byområder og tæt befæstede områder er et stigende problem for vandløb og afløbssystem, idet de ikke er dimensionerede til at modtage de stigende og voldsomme regnmængder.

Virkemidler kan f.eks. være lokal nedsivning via faskiner, kantstens- og nedsivningsbede, permeable belægninger, etablering af søer og vådområder, grønne tagflader m.m., som kan medvirke til at tilbageholde vandet eller genanvendes som brugsvand.

Det vil vi

- Udmønte handleplaner for klimatilpasning, som er beskrevet i kommunernes klimatilpasningsplaner.
- Se overfladevand som en ressource i planlægningen ved at:
 - udnytte vandet til at skabe flere rekreative værdier til glæde for borgerne, virksomheder og turister.
 - inddrage klimatilpasning i lokalplanarbejdet på en måde, så det også tilføjer områderne arkitektoniske og rekreative kvaliteter.





8. Forhold til anden planlægning





8. Forhold til anden planlægning

Trekantområdets planlægningsopgaver

Trekantområdets kommuneplan skal sikre, at den sammenfattende planlægning forener de samfundsmæssige interesser i arealanvendelsen på et bæredygtigt grundlag. Kommuneplanen er den samlede arealplanlægning for Trekantområdet og fastsætter rammerne for arealanvendelsen, og på en række områder rammerne for den mere detaljerede planlægning i Trekantområdets kommuner. Kommuneplanen skal også afspejle og forholde sig til en række regionale og statslige mål, planer og hensyn.

Kommuneplanen er en konkretisering af de overordnede mål for Trekantområdets kommuner. Målene for Trekantområdet tager udgangspunkt i Planstrategi 2015, der bygger videre på målsætningerne fra planstrategierne fra 2007 og 2011.

Haderslev Kommune er fra 1. januar 2016 indgået som medlem af samarbejdet i Trekantområdet Danmark, herunder også i den fælles kommuneplan. Det har krævet en fuld revision af Haderslev Kommunes kommuneplan, og af den grund er vedtagelsen af Kommuneplan 2017-2029 ikke sket samtidig i Haderslev Kommune, som i de øvrige kommuner, der er medlem af Trekantområdet Danmark.

Den statslige trafikplan

Infrastrukturkommissionen fremlagde i januar 2008 sin betænkning vedrørende den fremtidige infrastruktur i Danmark frem til 2030. Betænkningen har ligget til grund for den politiske aftale om infrastrukturinvesteringer frem mod 2020, der blev indgået i januar 2009 mellem Regeringen og de fleste af Folketingets partier. Denne aftale er blevet suppleret af efterfølgende trafikaftaler.

Togfonden DK

Med Togfonden DK- aftalen er det besluttet, at der med den såkaldte Timemodel, skal gennemføres en ambitiøs udbygning af hovedbanenettet mellem København og hhv. Aarhus/Aalborg og Esbjerg, nye banestrækninger, opgraderinger, elektrificering og nye hurtige tog. Som en del af den præsenterede plan for timemodellen har det været forudsat, at også Fredericia, Kolding, Vejle, Horsens og Randers skal betjenes med de hurtige superlyntog, og dermed få fordel af væsentligt forkortede rejsetider til København.

Med aftale i forligskredsen bag Togfonden DK, fra maj 2014, er det også besluttet, at forbindelsen til Billund skal være en konventionel bane via Jelling – i tilknytning til Vejle-Herning banen, og at den skal være færdig senest i 2020.

Der er en forventning om, at Togfonden vil være implementeret omkring midten af 2020'erne.

De statslige vandplaner

Vandområdeplanerne for anden planperioden (2015-2021) blev offentliggjort i 2016.

Der er udarbejdet en vandområdeplan for hvert af de fire vandområdedistrikter, som Danmark er inddelt i. Vandområdeplanerne er en opdatering og videreførelse af vandplanerne for første planperiode (2009-2015) og er baseret på et nyere vidensgrundlag.

Vandområdeplanerne beskriver, hvordan Danmark implementerer EU's vandrammedirektiv.

Kommuneplanen må ikke stride mod vandområdeplanerne. I de lokale dele af Kommuneplan 2017-2029 har de 7 kommuner i Trekantområdet redegjort for, hvordan kommuneplanen forholder sig til vandområdeplanerne.

Risikostyringsplaner

Staten har på baggrund af EU's oversvømmelsesdirektiv udpeget 10 områder i Danmark som områder, hvor der er en stor sandsynlighed for oversvømmelse og hvor der samtidig er risiko for, at store værdier går tabt.

I Trekantområdet er Fredericia og Vejle byer blevet udpeget, og kommunerne har derfor udarbejdet risikostyringsplaner for disse byer i henhold til direktivet. Risikostyringsplanerne har særligt fokus på forebyggelse, sikring og beredskab. Planerne indeholder kort over de særligt udsatte områder og der er opstillet mål og handlinger for styringen af risikoen for oversvømmelse.

Risikostyringsplanerne revideres hvert 6- år ved at staten reviderer risiko og kortlægning, og kommunerne efterfølgende reviderer risikostyringsplanerne. Næste revision vil for statens vedkommende ske i 2018-2019, og risikostyringsplanerne skal revideres i 2019-2021. Kommuneplanen må ikke være i strid med risikostyringsplanerne.

De statslige Natura 2000-planer

De statslige Natura 2000-planer for planperioden 2021 blev vedtaget i april 2016. Natura 2000-områderne udgøres af habitat- og fuglebeskyttelsesområder. Områderne er udpeget for at beskytte særligt værdifuld natur og arter. Der er lavet Natura 2000-planer for 252 naturområder, og hver plan beskriver, hvordan naturen kan udvikle sig positivt. Overordnet skal planerne forhindre tilgroning, udtørring og opsplintning af naturtyperne i Natura 2000-områderne, samt sikre naturtyper og arter kommer i gunstig bevaringsstatus. For at føre planerne ud i livet er der i 2016 udarbejdet forslag til handleplaner i et samarbejde mellem Naturstyrelsen og kommunerne og som forventes vedtaget i foråret. Kommuneplanen må ikke stride mod naturplanerne. I de lokale dele af Kommuneplan 2017 har de 7 kommuner i Trekantområdet redegjort for, hvordan kommuneplanen forholder sig til naturplanerne.

Regional Vækst- og Udviklingsstrategi

Regionsrådet skal med bidrag fra de regionale vækstfora vedtage en regional vækst- og udviklingsstrategi. Den regionale vækst- og udviklingsstrategi indeholder ikke præcise arealudpegninger. Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2016-2019 opstiller Region Syddanmark en vision for "Det gode liv". Vækst- og Udviklingsstrategien omfatter en række regionale initiativer inden for seks indsatsspor:

- Viden i bevægelse
- Mennesker med potentiale
- Erhverv i udvikling
- Grønne muligheder
- Levende byregioner
- Stærke forbindelser.

De strategiske mål, der er udtrykt i Planstrategi 2015, og som udmøntes i kommuneplanen, falder i god tråd med dele af initiativerne i den regionale vækst- og udviklingsstrategi.

Den regionale Råstofplan

Den regionale råstofplan, der blev vedtaget i marts 2017, indeholder retningslinjer for råstofindvindingen og udpeger råstofgrave og råstofinteresseområder. Den fælles kommuneplan for Trekantområdet strider ikke mod de mål, retningslinjer og arealudlæg, der indgår i råstofplanen.



Forhold til andre kommuners planlægning

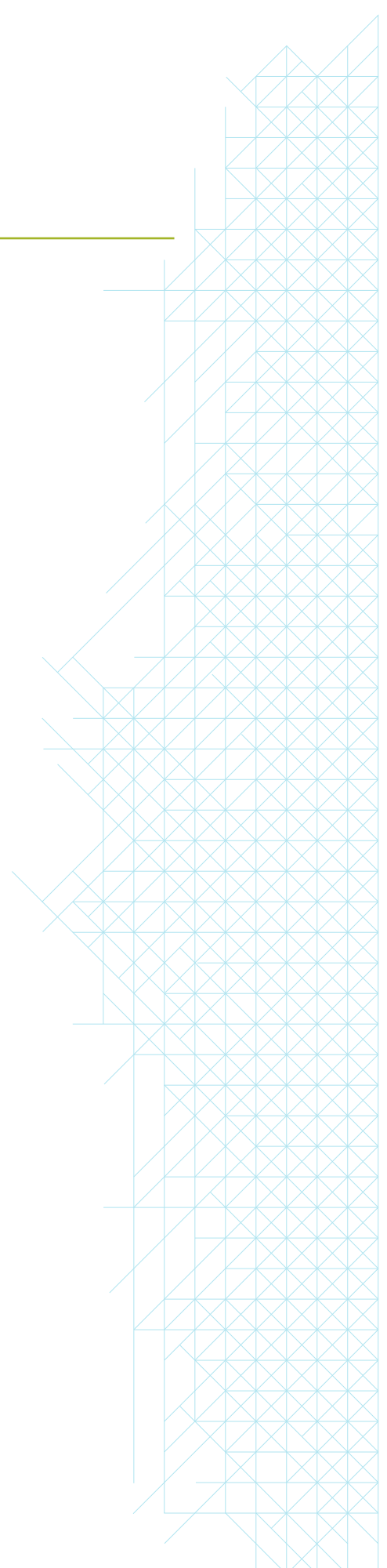
I henhold til Planlovens bestemmelser skal kommuneplanen redegøre for, hvordan planen forholder sig til nabokommuners planlægning, og det forudsættes, at der samarbejdes på tværs af kommunegrænserne.

Samarbejdet i Trekantområdet er i høj grad med til at tilgodese dette krav, da der laves en fælles kommuneplan, således at der skabes sammenhænge på tværs af kommunegrænserne. Uden om Trekantområdet er der en række nabokommuner, som de enkelte kommuner i Trekantområdet herudover har haft en dialog med. Dialogen er foregået ved møder, telefonkontakt og ved nedsættelse af ad-hoc grupper efter behov.

VVM-pligtige anlæg

Kommunerne skal i forbindelse med etablering af anlæg, installationer eller indgreb tage stilling til, om anlægget kan påvirke miljøet væsentligt. Hvis anlægget vurderes at kunne påvirke miljøet væsentligt, skal kommunen lave en vurdering af anlæggets virkning på miljøet (VVM). For at anlægget kan realiseres, skal der tilvejebringes en retningslinje i kommuneplanen for beliggenheden og udformningen af anlægget. Retningslinjen tilvejebringes oftest i et kommuneplantillæg, der skal ledsages af VVM-redegørelsen.

Retningslinjer for de konkrete VVM-anlæg, som ikke er realiserede, kan ses i de lokale dele af kommuneplanen.





9. Forslag til ændring af planlov





9. Forslag til ændring af planlov

Den 15. juni 2017 trådte en ny planlov i kraft. Den 25. januar 2017 blev et lovforslag om modernisering af Planloven fremsat i Folketinget. Hensigten med lovforslaget har været en modernisering af Planloven med det formål at give kommuner, virksomheder og borgere mere frihed til at skabe udvikling og vækst i hele Danmark under fortsat hensyntagen til natur og miljø.

Lovforslaget er udarbejdet med baggrund i en politisk aftale mellem et flertal af folketingets medlemmer. Hovedelementerne i aftalen har været følgende:

1. Nye udviklingsmuligheder i kystnærhedszonen
2. Nye udviklingsmuligheder i landdistrikter og for produktion
3. Bedre udviklingsmuligheder for detailhandel
4. Friere rammer, investeringer og administrative lettelser
5. Andre initiativer

I nedenstående gives en beskrivelse af de forventede planlovsændringer, som har betydning for kommuneplaner og lokalplaner, og en beskrivelse af, hvordan kommunerne kan håndtere de nye muligheder fremadrettet.

Nye muligheder i kystnærhedszonen

De nuværende regler, der gælder for kystnærhedszonen, som omfatter en zone på 3 km fra kysten, har til formål at friholde landets åbne og uberørte kystlandskaber for byggeri og anlæg, der ikke er afhængig af en kystnær placering. Det betyder, at der skal være en funktional eller planlægningsmæssig begrundelse for bebyggelser eller tekniske anlæg. Der gælder desuden, at man ikke må lave en ny bebyggelsesfront langs kysten eller hindre offentlighedens adgang.

Forslaget til en ny planlov giver mulighed for at udpege udviklingsområder i kystnærhedszonen, hvor der er større muligheder for at planlægge for byudvikling og tekniske anlæg. Områderne må ikke ligge helt ud til kysten, og skal ligge uden for områder med væsentlige natur-, miljø- og landskabsmæssige interesser. Udviklingsområderne kan dog åbne mulighed for udvikling af områder tæt ved kysten, f.eks. omkring byerne, hvor der ikke er særlige landskabs-, natur- eller miljøinteresser.

I forlængelse af lovens ikrafttræden kan kommunerne ansøge staten om at få udarbejdet et landsplandirektiv, hvis man ønsker at udnytte de nye muligheder. Ansøgningen skal være baseret på en analyse af kystlandskabet ud fra landskabskaraktermetoden eller lignende metode. Første udpegning igangsættes efter lovens vedtagelse og derefter følges en kadence på 4 år, hvor nye udpegninger sker i forbindelse med kommunernes planstrategi.

Lovforslaget lægger desuden op til, at der kan etableres op til 6.000 nye sommerhuse i kystnærhedszonen, hvis kommunerne udtager arealer for mindst 5.000 ubebyggede sommerhusgrunde i kommuneplanerne. Kommunerne skal ansøge Erhvervs- og Vækstministeriet om udarbejdelse af landsplandirektiver, hvis muligheden ønskes udnyttet.

Oprydning i arealreservationer og mulighed for nye forsøgsprojekter

Staten ønsker at rydde op i kommunernes arealreservationer til ferie- og fritidsanlæg i kystnærhedszonen. Der skønnes at være mere end 100 områder med arealreservationer, der ikke er lokalplanlagte. Målet er at få fjernet mindst halvdelen af reservationerne. Det skal ske ved at kommunerne får et pålæg om at gennemgå alle uudnyttede, kommuneplanlagte og lokalplanlagte arealreservationer til ferie- og fritidsanlæg med henblik på at ophæve uaktuelle reservationer. Kommunernes vurderinger vil blive gennemgået ud fra et sæt fælles retningslinjer, som er aftalt mellem KL og staten.

Hvis der ophæves mindst 50 uaktuelle arealreservationer, vil der blive åbnet op for et antal nye forsøgsprojekter for at fremme natur- og kystturismen. Antallet af forsøgsprojekter, som bliver mellem 0 og 15, fastsættes af aftaleparterne. Der gives mulighed for som et led i forsøgsordningen at etablere nye sommerhusområder, som er fysisk integrerede med nye feriecentre med fælles faciliteter af en væsentlig størrelse.

Kommunerne vil blive inviteret til at indsende ansøgninger. De ansøgte projekter skal knyttes til områder, hvor der er et betydeligt turistmæssigt potentiale og hvor projekterne kan bidrage væsentligt til at udvikle faciliteter inden for kyst- og naturturisme. Projekterne skal bidrage positivt til den omkringliggende natur og til gode naturoplevelser.

Omdannelseslandsbyer

Kommunerne kan i kommuneplanen udpege op til to omdannelseslandsbyer pr. planperiode i områder, hvor der har været befolkningstilbagegang. Der kan ikke ske en egentlig byudvikling inden for omdannelseslandsbyerne, men der gives mulighed for at lave en langsigtet plan for omdanne landsbyen inden for afgrænsningen.

Bedre udviklingsmuligheder for detailhandel

Lovforslaget lægger op til større fleksibilitet i forhold til placering og størrelse af udvalgswarebutikker. Alle byer skal fremover have mulighed for at planlægge for udvalgswarebutikker uden størrelsesbegrænsning. Derfor ophæves størrelsesbegrænsningen for udvalgsbutikker i bymidter, bydelscentre, lokalcentre, enkeltstående butikker samt aflastningsområder.

I forhold til områder til butikker med pladskrævende varegrupper vil der fremover ikke være fastsat en udtømmende liste for, hvilke varer der er pladskrævende.

For dagligvarebutikker justeres størrelsesbegrænsningerne i opadgående retning. Dagligvarebutikker i lokalcentre og som enkeltstående butikker må efter lovforslaget være på 1200 m² som det maksimale bruttoetageareal mod 1000 m² i dag, hvor man i beregningen af bruttoetagearealet kan fradrage op til 200 m² til personalefaciliteter m.m. I bymidterne og i bydelscentre vil den maksimale størrelse fremover være 5.000 m² mod 3.500 m² i dag. I aflastningsområder hæves størrelsesgrænsen til 3.900 m².

For byer over 20.000 indbyggere kan kommunerne fremover selv fastsætte størrelsen af et bydelscenter ud fra størrelsen af den bydel, som centret skal betjene. I dag er grænsen sat til byer over 40.000 indbyggere.

I henhold til lovforslaget vil det fremover være muligt for kommunerne at udpege nye aflastningsområder til aflastning af bymidterne. Kravene vil være, at der er tilstrækkeligt kundegrundlag og der skal redegøres for, hvordan et evt. nyt aflastningscenter vil påvirke butiksforsyningen i bymidten, de mindre oplandsbyer og landdistrikterne samt, hvordan byens samlede oplandseffekt vil påvirke nabokommuner. Endvidere skal der redegøres for, hvordan det planlagte aflastningsområde kan styrke konkurrencen med større vareudbud og lavere priser.

Kommunerne i Trekantområdet kan udnytte de nye muligheder for detailhandelsplanlægning ved udarbejdelse af kommuneplantillæg i den kommende planperiode.

Planlægning for byvækst

Formålet med lovforslaget er at give klarere rammer for kommunernes opgørelse af behovet for udlægning af nye arealer til byzone og faste regler for udlægning af disse.



Udlæg af nye arealer til byformål i kommuneplanen vil fremover kun kunne ske, hvis der samtidig udtages et andet, tilsvarende areal fra kommuneplanen, der endnu ikke er udnyttet.

Hvis kommunen ønsker at udlægge et nyt areal uden at kompensere med et tilsvarende areal, skal kommunen kunne dokumentere et behov for yderligere udlæg i den 12-årige planlægningsperiode. Erhvervs- og Vækstministeren vil fastsætte nærmere regler om de metoder, som kommunerne skal anvende for at opføre behovet.

I særlige tilfælde kan ministeren ved hjælp af et landsplandirektiv afvige fra ovennævnte princip, hvis arealudlægget har afgørende betydning for den lokal vækst eller er af væsentlig national interesse.

Et andet planlægningsprincip om, at byvækst skal ske i umiddelbar tilknytning til eksisterende by (indefra og ud-princippet) fastsættes nu som lov. I særlige tilfælde vil princippet kunne afviges.

Planlægning for produktionserhverv

Hensigten med lovændringen er at sikre, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj, lugt, støv og anden luftforurening overholdes, når kommunerne planlægger for miljøfølsom anvendelse, der ligger tæt på eksisterende eller planlagte produktionsvirksomheder. I forbindelse med lokalplanlægningen for sådant et udlæg, skal der i lokalplanen fastsættes bestemmelser, der sikrer, at Miljøstyrelsens vejledende krav kan overholdes.

Kommunerne skal endvidere udpege de erhvervsområder, der fremover helt eller delvist skal forbeholdes produktionsvirksomheder, og dermed friholdes for kontorbyggeri eller anden miljøfølsom anvendelse.

Endelig fastsættes ved lov, at erhvervsområder med god tilgængelighed til motorveje forbeholdes logistik- og transportvirksomheder samt andre virksomheder med tunge godstransporter.

Kortere høringsfrister og andre administrative lettelser

Høringsfrister

Der indføres en differentieret høringsperiodemodell, der skal give mulighed for at forkorte minimumsfristerne for høringsperioden for visse planforslag.

Høringsfristen for lokalplanforslag og forslag til mindre kommuneplantillæg kan reduceres til 4 uger. For forslag til kommuneplanen og mere omfattende kommuneplantillæg fastholdes en høringsperiode på minimum 8 uger.

For lokalplaner af mindre betydning kan høringsperioden være mindre end 4 uger, men dog ikke under 2 uger.

Høringsperioden for beslutninger om ophævelse af visse lokalplaner foreslås ændret fra mindst 8 uger til mindst 4 uger.

Dispensationer

Kommunernes muligheder for at dispensere fra lokalplaner udvides ved at tillade en midlertidig anvendelse af ubenyttede arealer og bygninger til andre formål end lokalplanen ellers giver mulighed for. Dispensationen kan gives for 3 år med mulighed for at forlænge.

