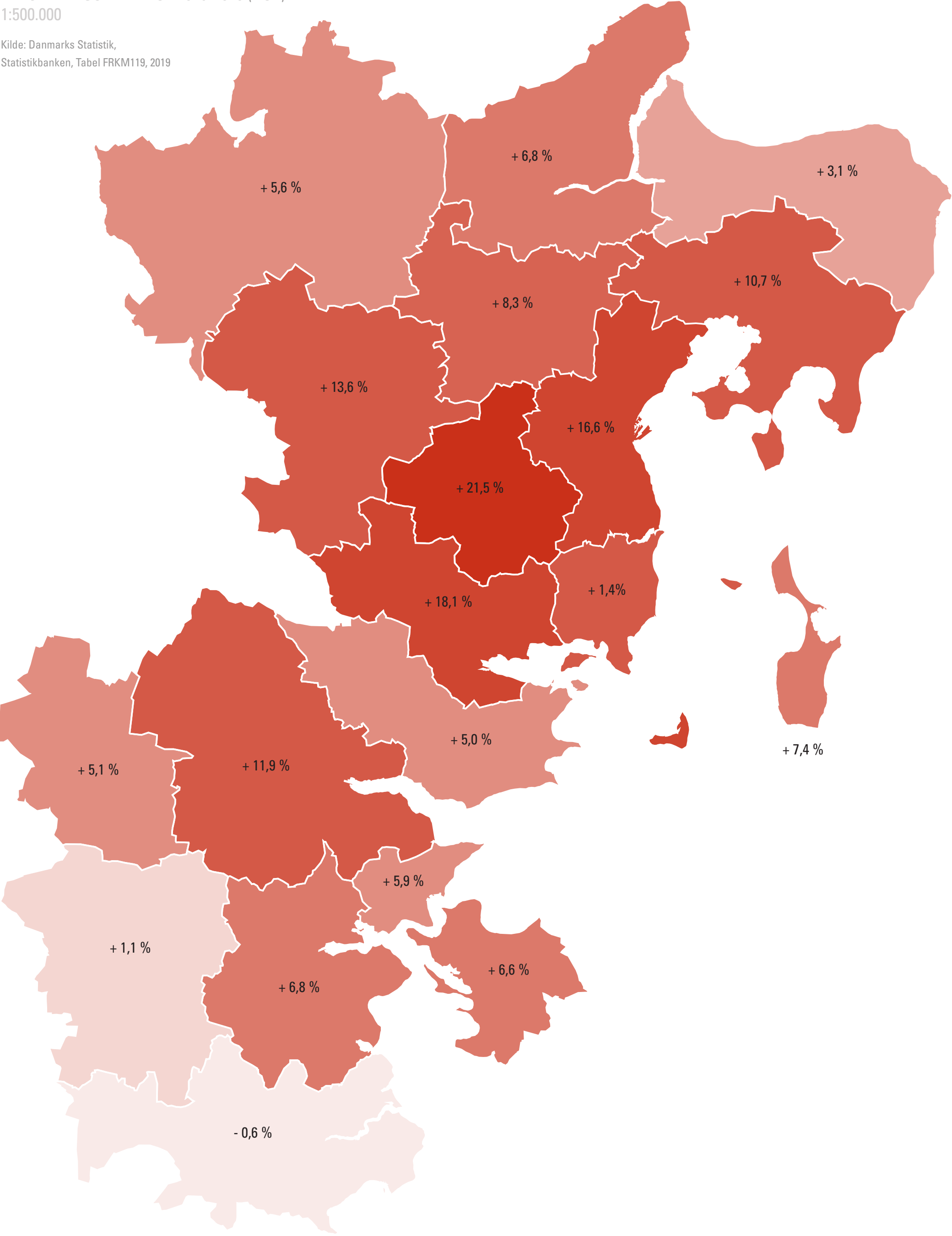


ATLAS

FREMSKRIVNINGER

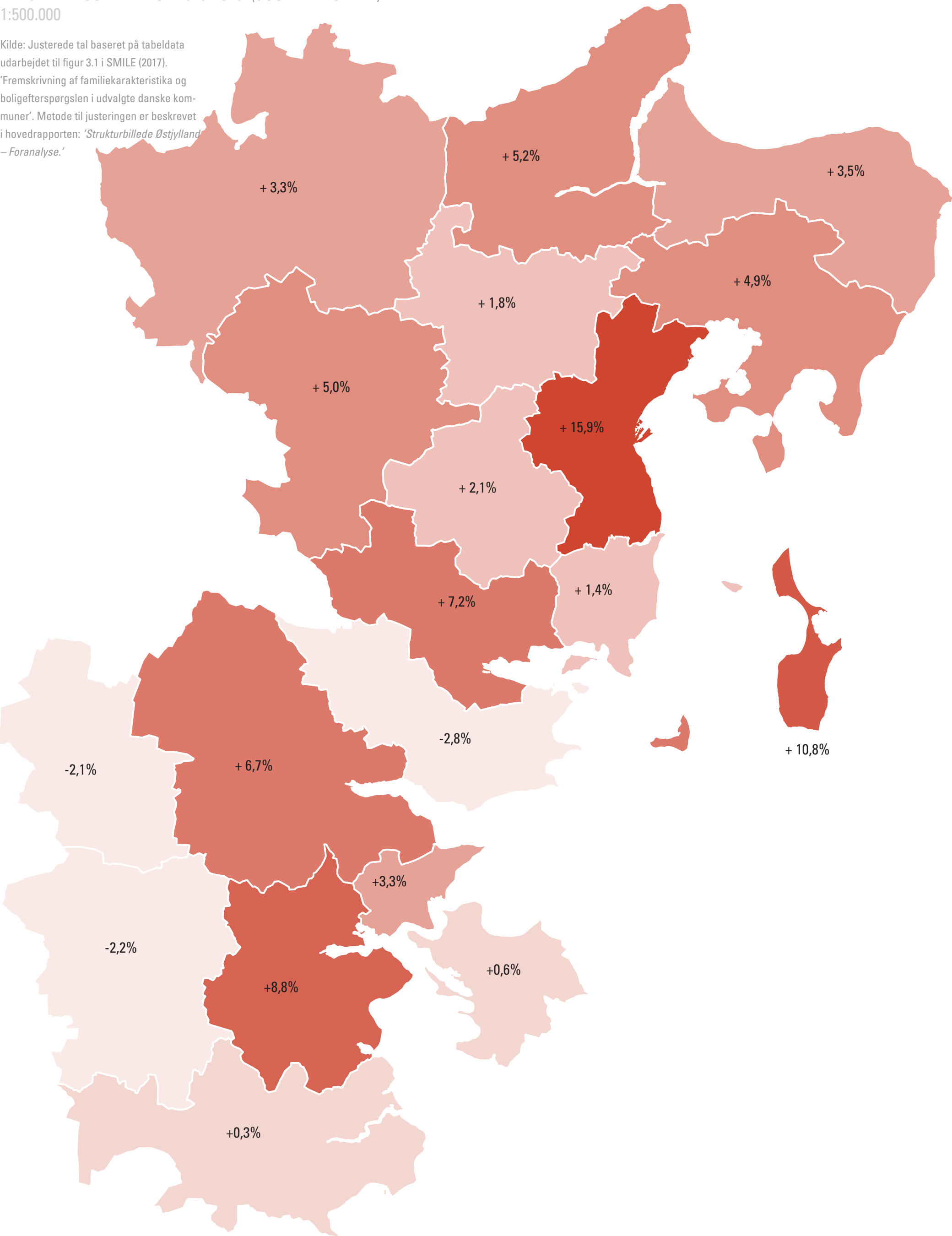
BEFOLKNINGSTILVÆKST 2019-2040 (DST)
1:500.000

Kilde: Danmarks Statistik,
Statistikbanken, Tabel FRKM119, 2019



BEFOLKNINGSTILVÆKST 2019-2040 (JUSTERET SMILE)
1:500.000

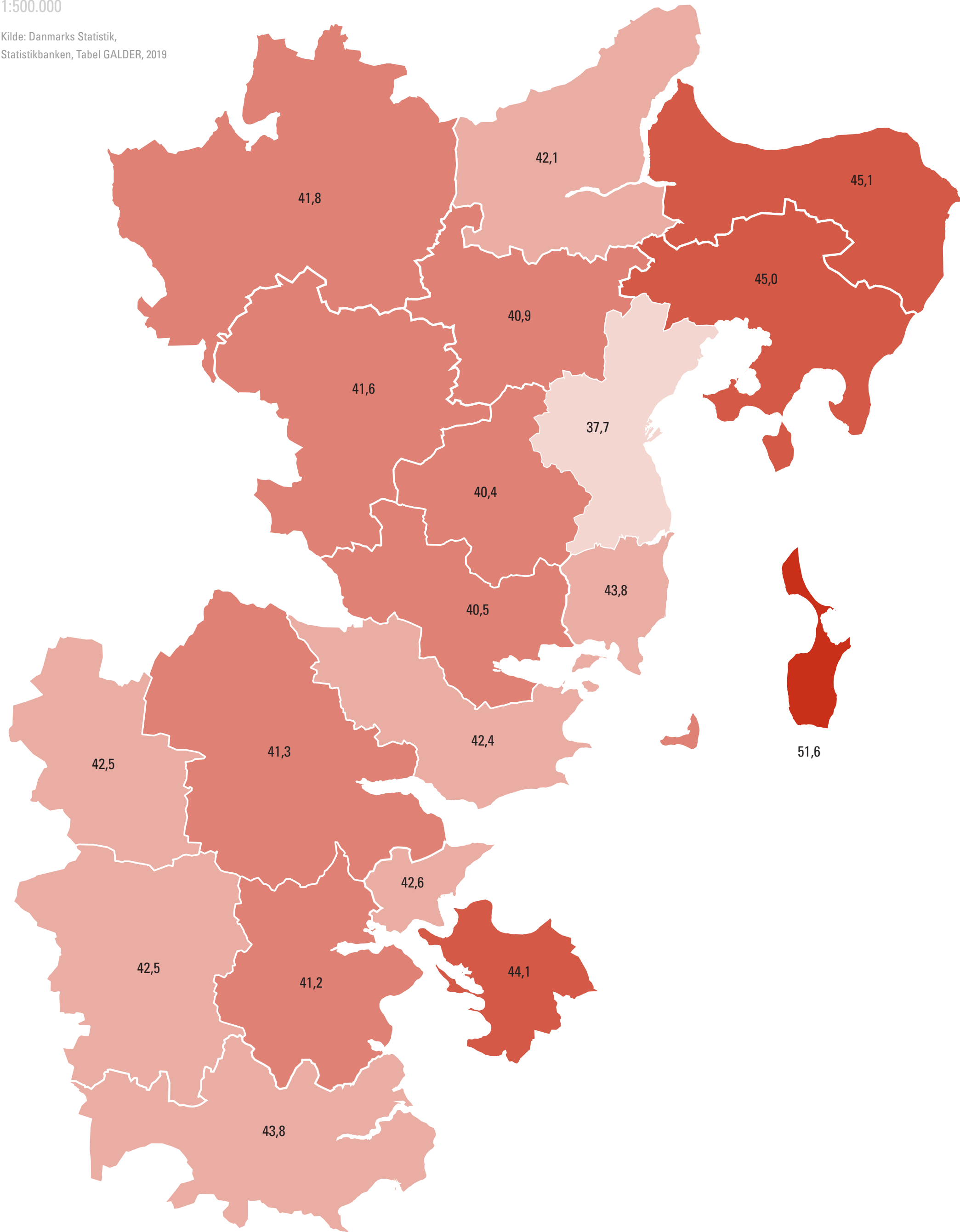
Kilde: Justerede tal baseret på tabeldata
udarbejdet til figur 3.1 i SMILE (2017).
'Fremskrivning af familiekarakteristika og
boligefterspørgslen i udvalgte danske kom-
muner'. Metode til justeringen er beskrevet
i hovedrapporten: 'Strukturbillede Østjylland'
– Foranalyse.'



GENNEMSNETSALDER 2019 (DST)

1:500.000

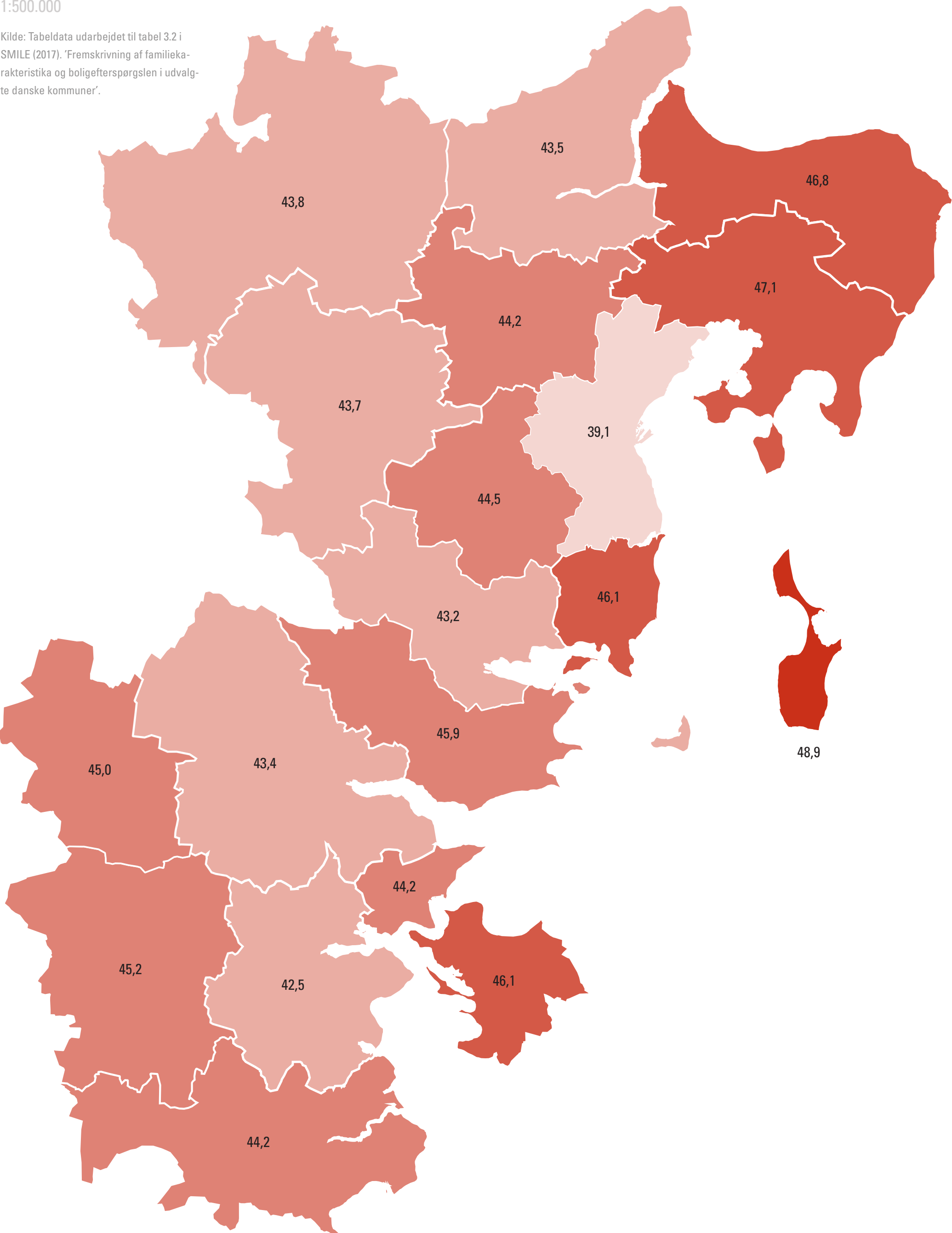
Kilde: Danmarks Statistik,
Statistikbanken, Tabel GALDER, 2019

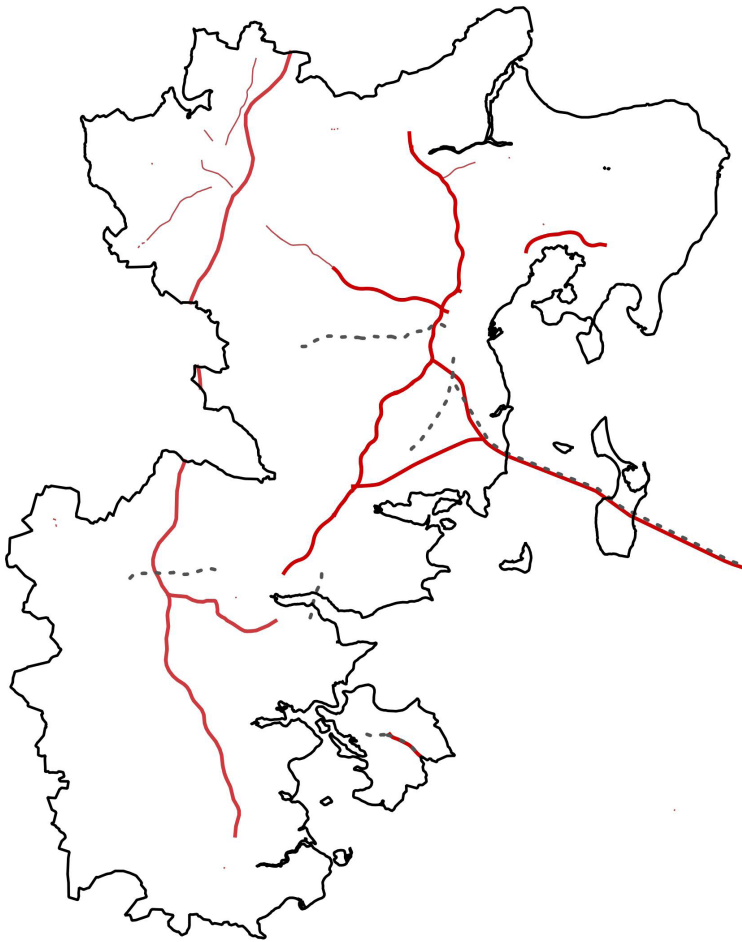


FORVENTET GENNEMSNETSALDER 2040 (SMILE)

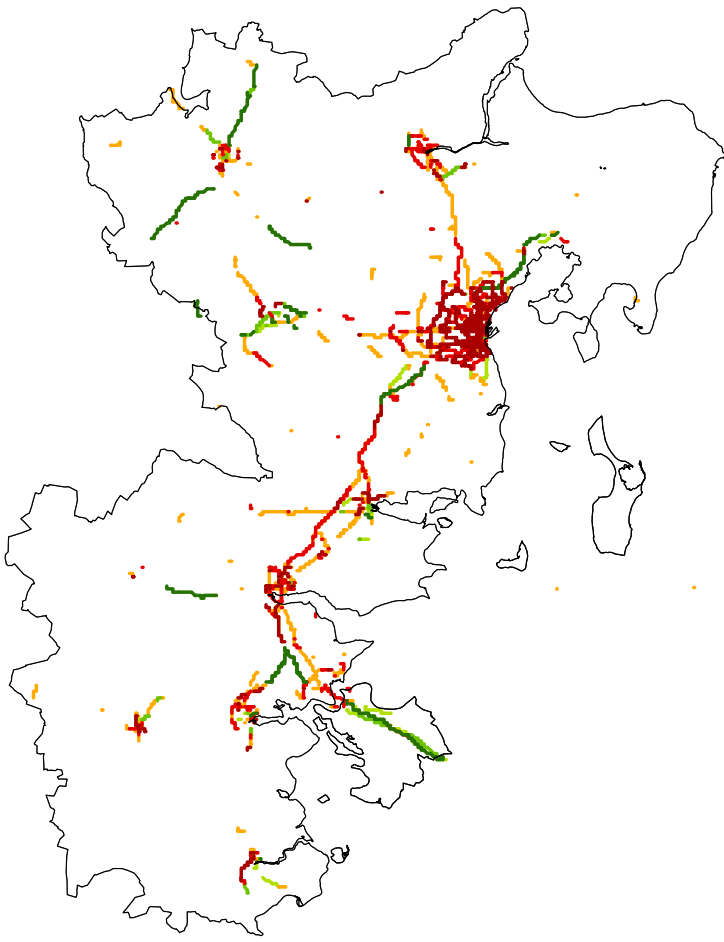
1:500.000

Kilde: Tabeldata udarbejdet til tabel 3.2 i
SMILE (2017). 'Fremskrivning af familieka-
rakteristika og boligefterspørgslen i udvalg-
te danske kommuner'.

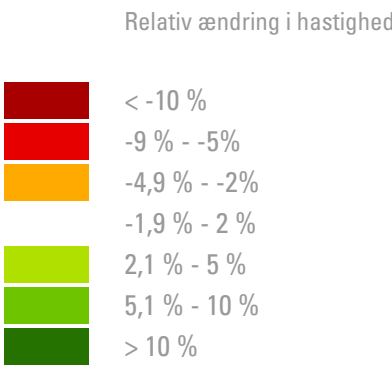




FORVENTEDE INFRASTRUKTURPROJEKTER



FORVENTET UDVIKLING I TRÆNGSEL
UDVIKLING I TRÆNGSEL 2015 TIL 2030,
EFTERMIDDAG



FREMTIDIG TRAFIKAL INFRASTRUKTUR

Kortet på modstående side viser den forventede overordnede trafikale infrastruktur i 2040. Forudsætningen er at Togfondens projekter bliver gennemført — også de der har været stillet spørgsmål ved. Hertil kommer den Midtjyske motorvej (østlig korridor fra VVM-undersøgelse af Give-Haderslev og østlig korridor fra forundersøgelse af Hobro-Give), Kattegatbro, udvidelser af Østjyske Motorvej, Ny Motorvej Aarhus-Fårvang samt øvrige opgraderinger til motortrafikveje der er i forundersøgelse og VVM-undersøgelse hos Vejdirektoratet. De valgte udvidelser er opsummeret i kortet øverst til venstre.

Kortet på denne side øverst til højre, viser den forventede trængslen i det eksisterende vejnet frem mod 2030. Tallene er lavet på baggrund

af landstrafikmodellen ved DTU. Særligt iøjnefaldende er faldet i trængslen som følge af udvidelser på fyn og ved Aarhus Syd. Herudover er der en signifikant forøget trængsel ved de større indfaldsveje ved købstæderne samt en væsentlig trængsel langs stort set alle større og mindre veje i og omkring Aarhus.

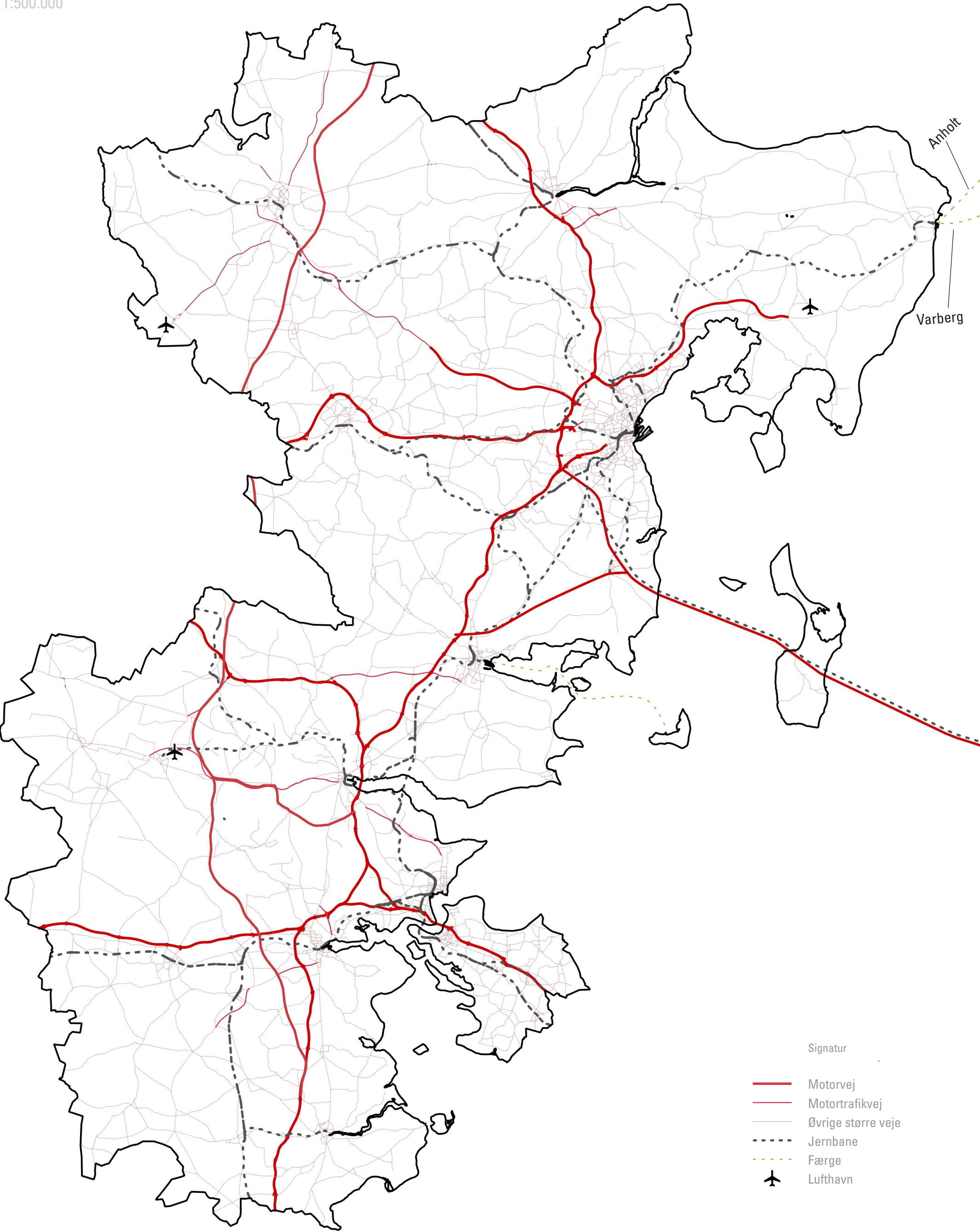
Kilde:

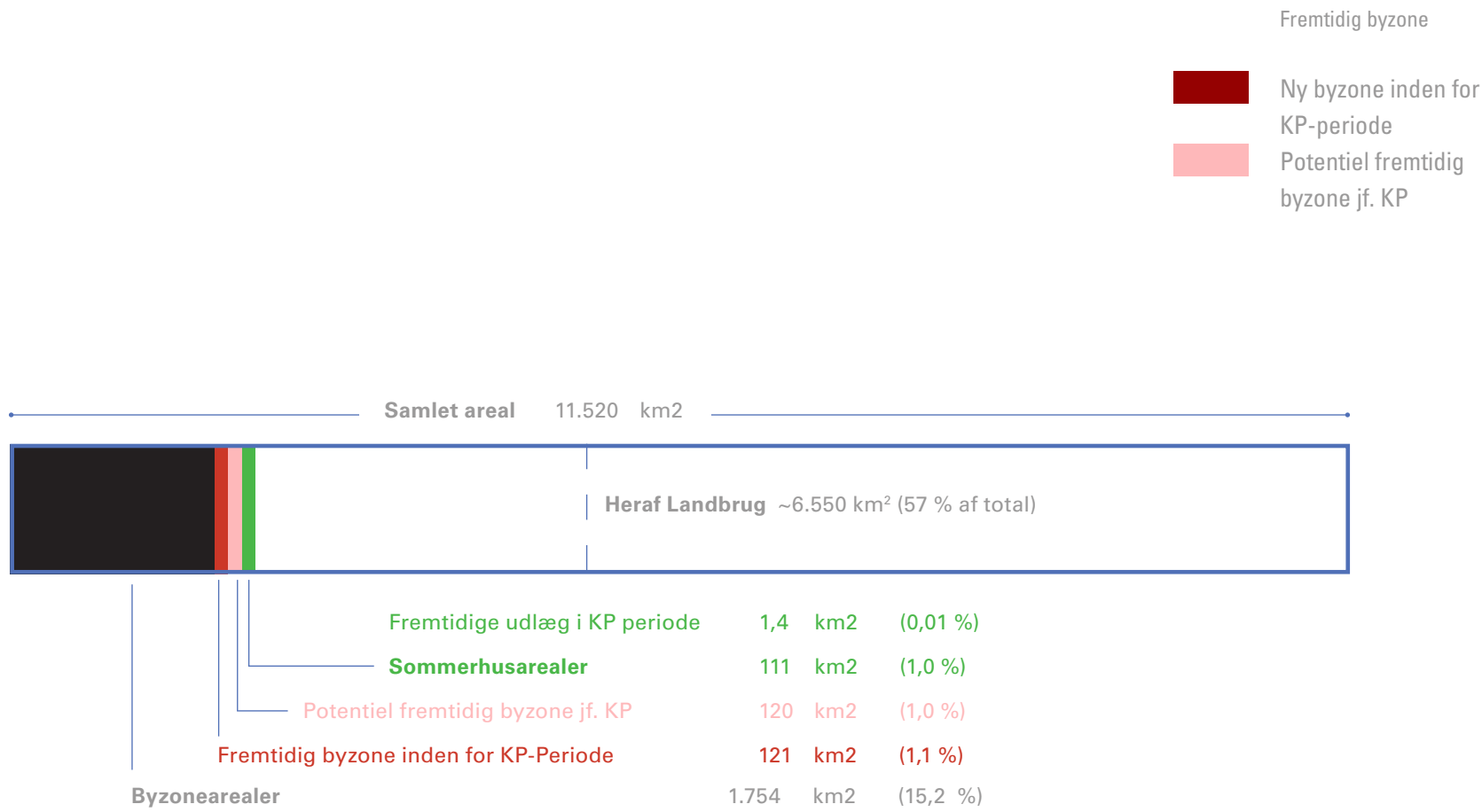
Fremtidige projekter og undersøgelser fra Vd.dk.

Fremtidige projekter og undersøgelser fra Bane.dk. DTU (2018).

Fremskrivningstendenser for persontrafikken til 2030, s. 12.

FREMTIDIG TRAFIKAL INFRASTRUKTUR 1:500.000





Figuren viser fordelingen af det samlede danske areal på kategorierne byzone, fremtidig byzone, potentiel fremtidig byzone, sommerhusareal, fremtidige sommerhusarealer og landzone samt landbrugets udstrækning.

BYZONEOMRÅDER

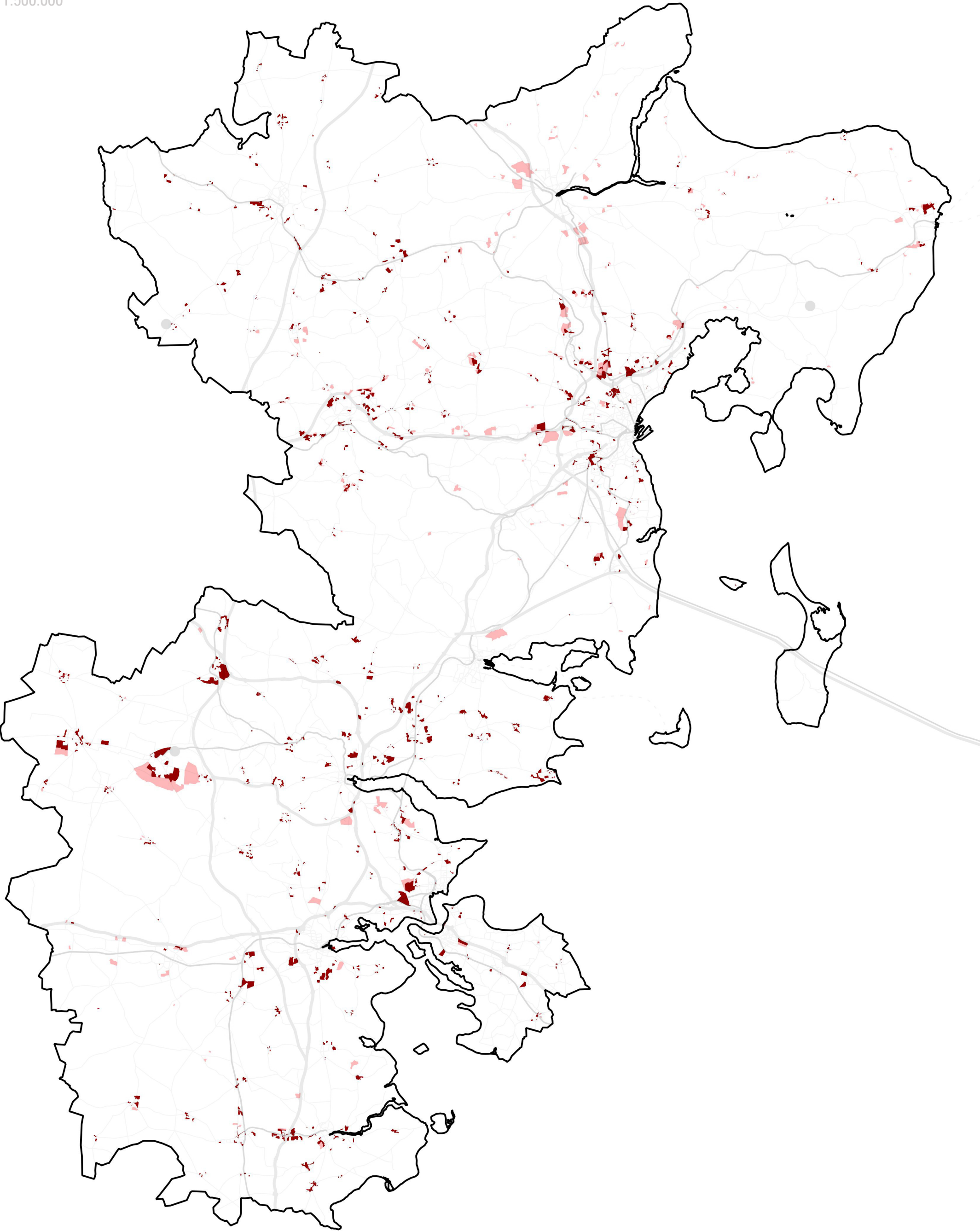
Kortet på modstående side viser fremtidige og potentielle fremtidige byzoneområder som de fremgår af kommuneplanerne ultimo 2018. Kortet viser først og fremmest at kommunerne har lidt forskellig praksis mht. hvad der indrapporteres til Erhvervsstyrelsen. F.eks. har Randers og Skanderborg tilsyneladende ikke udlagt fremtidig byzone inden for kommuneplanperioden — alle fremtidige byvækstarealer fremgår i stedet af 'Potentiel fremtidig byzone'. Dertil kommer at visse kommuner opererer med forholdsvist generøse fremtidige udlæg (f.eks. Billund) mens andre har mere konservative udlæg (f.eks. Vejen og Skanderborg).

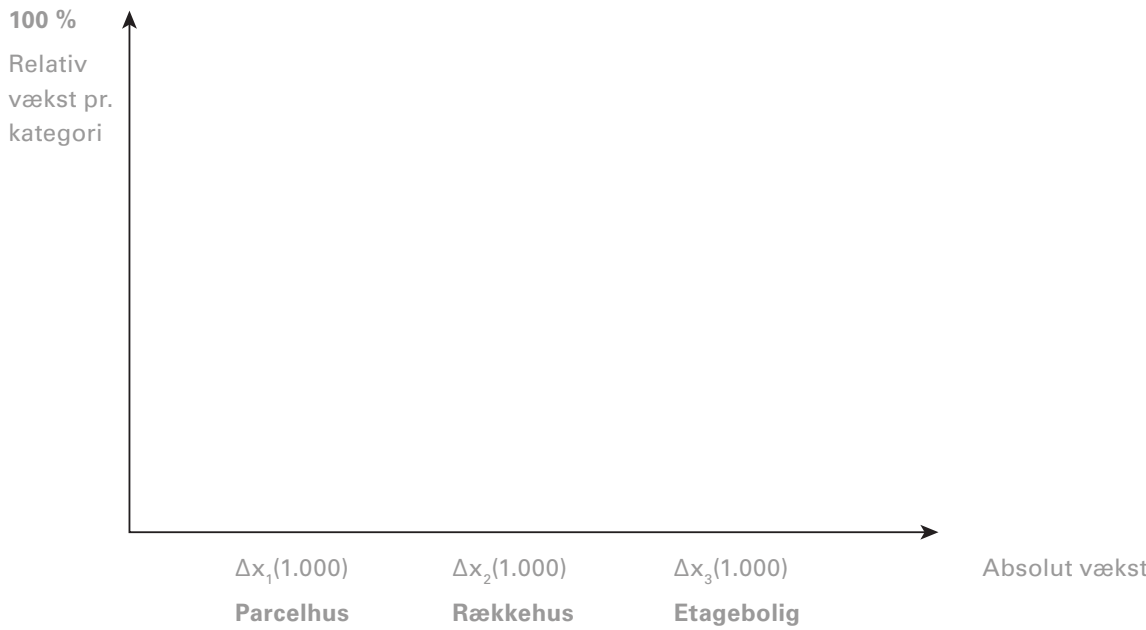
Sommerhusområder og fremtidige sommerhusområder er udeladt fra kortet, ligesom tilbageførsel fra byzone til landzone er udeladt (udgør under 1 km²).

Kilde:
Data vedrørende gældende og fremtidige zonerforhol er hentet fra Erhvervsstyrelsen - Plan-data.dk primo 2019 via WMS-tjenesten: <https://geoserver.plandata.dk/geoserver/wfs?service=wfs>

PLANLAGTE BYZONEUDLÆG

1:500.000





BOLIGEFTERSSPØRGSEL

Kortet på modstående side viser med søjlerne den relative vækst i efterspørgslen efter de enkelte boligtyper — set fra 2013 til 2040. Under hver søjle fremgår den absolutte vækst i absolut størrelse. Pilens spids repræsenterer en 100 % vækst i den pågældende boligtype.

Kortet kan med fordel læses i sammenhæng med kortet s. 22 over eksisterende fordeling på boligtyper, der viser andelen i 2013.

Såfremt den relative fordeling mellem boligtyperne skulle fastholdes på 2013-niveau ved boligudbygning, skulle stigningerne være på samme niveau, og det er den ikke for én eneste af kommunerne. Hver kommunes boligudbud forventes at skifte profil frem mod 2040, hvilket må formodes at stille krav til den kommunale planlægning.

Af særlige udviklinger, stikker særligt Samsø i øjnene. Hér ser det ud til at den ændrede aldersprofil frem mod 2040 vil medføre en ændret boligefterspørgsel.

I Billund, Hedensted og Vejen forventes ganske overraskende en vækst i etageboligefterspørgslen, mens der ligefrem sker et fald i efterspørgslen efter parcelhuse, hvilket må

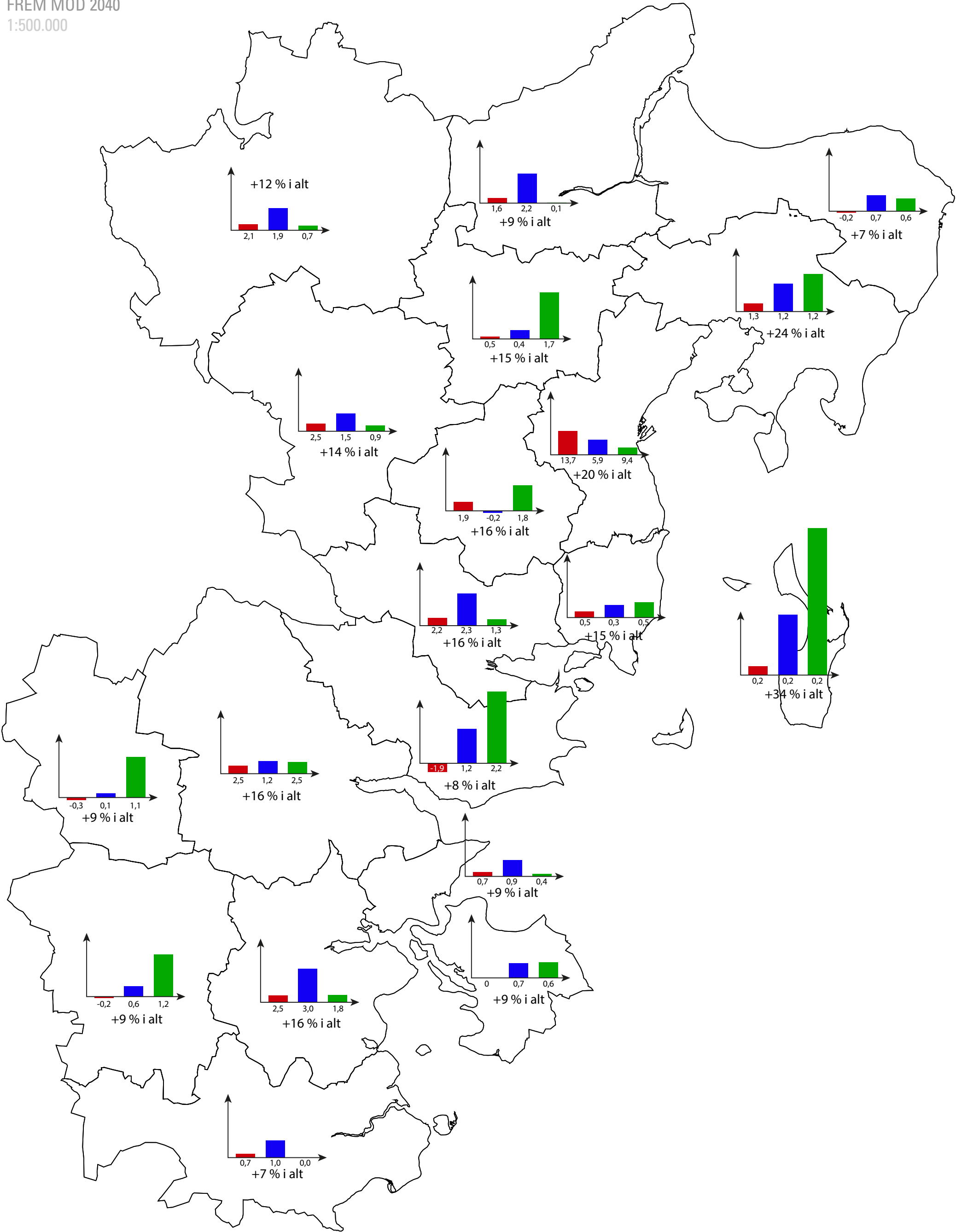
siges at være overraskende i et scenarie der stadig opererer med vækst i den samlede boligefterspørgsel.

Horsens, Haderslev, Kolding, Viborg, Randers og Silkeborg (købstæderne) forventes at opleve en ny forholdsvist større andel af rækkehuse, mens Aarhus er den eneste kommune der forventes at opleve størst relativ vækst inden for parcelhus-typen. Dette er naturligvis ikke det samme som at denne efterspørgsel imødekommes, idet det er et politisk spørgsmål. Det betyder dog formodentligt, alt andet lige, at hvis ikke efterspørgslen imødekommes i Aarhus Kommune, må der forventes en større pendling, idet bosætning så forventeligt sker i oplandskommunen for den enkelte boligtype.

Årsagen til at der selv i 2017-rapporten er anvendt 2013-udgangspunktet er, at DREAM stadig er i gang med at indsamle data fra f.eks. arbejdsmarkedsundersøgelser, der skal være klar inden en ny simulering kan igangsættes.

Kilde: *’Fremskrivning af familiekarakteristika og boligefterspørgslen i udvalgte danske kommuner’ af DREAM for Bøligøkonomisk Videncenter (2017) - Appendix - Tabel 7.6. Typen ’Stuehuse’ er udeladt.*

ÆNDRING I BOLIGEFTERSSPØRGSEL
FREM MOD 2040
1:500.000



HAVVANDSSTIGNING

Kortet viser havvand på land, såfremt der sker en havstigning på 2,4 m. I nærværende atlas benytter vi os af en 100-års hændelse i år 2100. Her tager vi udgangspunkt i de klimascenari-er som flere danske kommuner bruger i bl.a. deres risikostyringsplaner, f.eks. Randers- og Vejle Kommune anvender de 2,4 m.

Kortene de bruger er således baseret på Kystdirektoratets anvisninger fra december 2013 med fare- og risikokort. Her defineres en stormflodshændelse i 2050 som 2 m (DVR90) og i 2100 på 2,44 m.

De 2,4-2,5 m angiver altså en stormflod i år 2100. I år 2100 er den formodede havvands- stigning pt sat til et gns. på 0,8 m. Hvis havet stiger mere, vil stormflodshændelser også øges i omfang. Det skal dog siges at der i prak- sis er store forskelle langs kysterne i Danmark så de 2,44 m må ses som en middelværdi.

Som det fremgår af kortet er der naturligvis en lang række områder langs kysten der er i risikozonen ved en 2,4 m hændelse. Særligt signifikant er områderne ved Hjarbæk Fjord, det store område ved Randers Fjord/ Gudenåen, Kolindsund og Rands Fjord. Særligt udsatte byområder er Vejle, Horsens, Grenå og Randers. Aarhus er ligeledes udsat, men væsentlige dele af udfordringen afbødes grun- det retablering af Årslev Engsø og Egå Engsø kombineret med nyt dige-pumpeanlæg ved Aarhus Å.

Mange af stederne langs kysten vil oversvøm- melsen ligeledes gå ud over kystnære som- merhusområder.

Kilde: Miljøstyrelsen (2016), Klimatilpasning - Downloadet hos <https://mst.dk/service/miljoe- gis/klimatilpasning/> primo 2019.

2,4 M STIGNING
1:500.000

