

Den næste sag på dagsordenen var:

### 3) Forhandling om R 11:

#### Miljø- og energiministerens landsplanredegørelse 2000 – lokal identitet og nye udfordringer af 14. marts 2000.

(Redegørelsen anmeldt 14/3 00. Redegørelsen givet 14/3 00. Meddelelse om forhandling 14/3 00).

### Forhandling

#### Martin Glerup (S):

Med »Landsplanredegørelse 2000 – lokal identitet og nye udfordringer« har vi et godt redskab til at tackle den fremtidige udvikling i Danmark.

Lad mig nævne et par nøglepunkter, som planredegørelsen sætter i fokus: For det første udvikling af Danmark som helhed og udnyttelse af de enkelte regioners styrkepunkter. For det andet en bedre sammenkædning af erhvervsudvikling og planlægning, af transport og miljø.

Dynamik samt god gang i økonomi og beskæftigelse, sådan som vi har oplevet det siden 1993, gavner Danmark som helhed. Hver landsdel har sit særpræg, men det er givet, at kun gennem en balance imellem Øst- og Vestdanmark og mellem by og land får vi et optimalt udbytte af det smørhul, som Danmark er. Altså nej til et skævt Danmark.

Det er oplagt, at hver egn har sine styrkepunkter. Tænk blot på beklædningsindustrien i Herning-Ikast, møbelindustrien i Salling, legetøjsindustrien i Billund, mobiltelefonien i Nordjylland, turismen på Bornholm, international godstransport i Padborg og medikoindustrien i hovedstadsområdet – for at nævne nogle eksempler.

Det er klart, at disse styrkepunkter har betydning for det område, de findes i, både i byen og de omgivende landdistrikter.

De syv landsdelscentre indeholder en række vigtige funktioner, og nu udpeger regeringen to nye landsdelscentre, nemlig Trekantsområdet inklusive Middelfart og Midt-Vest.

Kendetegnende for de to nye landsdelscentre er et udbygget samarbejde på tværs af kommunegrænserne. Her er også fælles mål på det erhvervs- og planmæssige område. Det er ambitionen at uddybe samspillet mellem fysisk planlægning, erhvervs politik, transport og miljø. Den sammenhæng skal afspejles i region- og

kommuneplaner. Det er en dynamisk indgang til planlægningen, og den styrkes af, at Folketinget har ændret planlægningskravet.

Nu er det ikke længere sådan, at en kommune automatisk skal gennemføre en fuldstændig revision af kommuneplanen hvert fjerde år. Derimod skal der i hver kommunal valgperiode fastlægges en planstrategi: Hvilken retning vil vi planlægge for kommunens positive udvikling? Hvordan bidrager vores strategi til en holdbar udvikling f.eks. miljømæssigt?

Og lad mig nævne et par områder, hvor landsplanredegørelsen afdækker behov for en styrket indsats.

Det gælder f.eks. sammenhængen mellem erhvervsstrategi og fysisk planlægning, og det er en sammenhæng, som desværre alt for ofte er en mangelvare. 45 pct. af det areal, som er udlagt til byerhverv, er ubebygget, og adskillige kommuner har en rummelighed, som vil strække sig langt hen på den anden side af år 2050. Det betyder, at der selv inden for de udlagte erhvervsområder er risiko for, at der ikke sker en hensigtsmæssig udvikling, fordi lokaliseringen bliver for sporadisk. Den tid er forbi, hvor en bar mark udlagt til erhvervsformål er ensbetydende med en gylden udvikling.

Der er således behov for et serviceeftersyn af kommunernes udlæg til erhvervsudvikling. Formålet må være at foretage en realistisk vurdering af behovet inden for et rimeligt åremål og en reduktion af nogle af de udlagte arealer i overensstemmelse hermed.

Det andet, jeg gerne vil nævne, er sammenhængen mellem trafik- og miljømål, som er et andet problemfelt. Siden 1980 er danskernes gennemsnitlige biltransport vokset fra 7.000 til 11.000 km om året. Det svarer til en stigning på 65 pct. Og det har heller ikke været nogen succeshistorie, hvad angår udvikling af nye miljørigtige løsninger på godstransportområdet, hvor der siden 1980 har været en stigning på 27 pct.

Der er ikke lyse udsigter med hensyn til at nå målsætningen om at stabilisere trafikens CO<sub>2</sub>-belastning på 1990-niveauet i år 2005. For øjeblikket er udslippet derimod 18 pct. større end for 10 år siden. Det er ikke lykkedes at få fuldt udbytte af planlægningen, som mindsker nødvendigheden af bilkørsel. En opgørelse fra 1998 viser, at kun 6 ud af 27 nye store kontorbygninger opført i hovedstadsområdet ligger i nærheden af en station, hvilket er en afgørende faktor for de ansattes valg af kollektiv transport. Hertil

kommer, at større byspredning har gjort daglig biltransport til et must for mange familier.

Men heldigvis er der da også lyspunkter indimellem. Lollandsbanen købte i 1997 nyt materiel med høj passagerkomfort. Samtidig indførte banen halvtimesdrift på strækningen Nakskov-Nykøbing F. Det gav nye kunder i butikken, og nu er der 90.000 rejsende om året, en stigning på 23 pct. fra 1997 til 1999. Det er resultatet af en målrettet plan med hensyn til at opfylde de lokale behov for transport samt udnytte nogle fleksible rammer.

Det er oplagt at bruge planlægning til at løse en del af transportens miljøbelastning. Det er oplagt, at moderne godstransport er afhængig af velfungerende transportcentre, hvor der er forskellige transportformer, der mødes. Det gælder tog, bil, skib og fly, som kan have hver sine styrkepunkter i de forskellige situationer. Transportknudepunkterne kan bidrage til at binde de forskellige transportformer sammen på en effektiv måde, sådan at man får en effektiv transport fra forsynings- og distributionskæden.

Den fysiske planlægning kan i samspillet med transportøren, transportkøberen og myndigheder give bonus til gavn for erhvervslivet, til gavn for miljøet. Nye effektive transportløsninger ligger i et krydsfelt, kan man sige, mellem erhverv, trafik og miljø. Det er sektoroverskridende virksomhed. Derfor kan spørgsmålet have mellem to eller flere stole. Derfor er der behov for at få besvaret følgende spørgsmål:

Er det staten, der skal træffe afgørelse om placering af de overordnede transportcentre?

Det andet spørgsmål: Skal amterne, eventuelt ud fra regionsplanens retningslinjer, pege på, hvor centrene skal være?

Det tredje spørgsmål: Hvad er regeringens bud på den videre planlægning?

Op det fjerde, meget naturligt: Hvad mener de øvrige partier?

Det håber jeg at vi kan tage lidt hul på her i debatten i dag.

Kort sagt: Jeg mener, der er behov for, og jeg efterlyser et konkret udspil til en planlægning af Danmarks trafikknudepunkter. Vi bør have en regulær køreplan for den videre proces. Det skylder vi dansk erhvervsliv, det skylder vi miljøet.

Landsplanredegørelsen 2000 indeholder en række andre vigtige temaer, som bliver bestanddele i de kommende års planlægning på lokalt og regionalt og centralt plan. Der er lagt

op til en dynamisk og en tværgående planlægning, som med udgangspunkt i det danske samfunds mange styrkepunkter vil trække linjerne fremad. På den måde er den nye form for planlægning ikke en spændetroje for udvikling, men et redskab i en dynamisk proces frem mod det holdbare samfund, som vi alle sammen har som formål med vores arbejde.

(Kort bemærkning).

**Hans Christian Schmidt (V):**

Jeg synes bestemt, det var interessant, at hr. Martin Glerup sagde noget omkring, at vi skal sætte et større arbejde i gang omkring transportknudepunkter, trafikknudepunkter. Det kunne måske godt være lidt spændende at høre, hvad den socialdemokratiske ordfører så mener f.eks. om det, vi jo hørte i Miljøudvalget i dag omkring et internationalt transportcenter i Padborgområdet, idet det jo er det absolut største og det vigtigste i Danmark.

Så vil jeg spørge den socialdemokratiske ordfører: Mener den socialdemokratiske ordfører ikke, at man godt kan forestille sig i den planlovgivning, der ligger, at man skal være meget påpasselig med, at man lader lokalområderne få lov til at udvikle sig, således at man med planloven meget nemt kan komme til at lave et overformynderi, og er hr. Martin Glerup ikke enig i, at det skal staten lade være med?

(Kort bemærkning).

**Thorkild B. Fransgaard (FRI):**

Hr. Martin Glerup nævnte i sin tale, at der var udlagt meget store arealer til industri, 45.000 ha, og at det kun er halvdelen, der er brug for i øjeblikket og bliver brugt; ja, der var nok til år 2050, sagde hr. Martin Glerup.

Det er rigtigt, at der er udlagt store arealer til industri i de forskellige kommuner, for det er umuligt for kommunen at forudse nøjagtig, hvilke virksomheder der kommer.

Men mit spørgsmål til hr. Martin Glerup er: Mener han dermed, og er det meningen med redegørelsen, at kommunerne skal til at stoppe op med hensyn til at lægge arealer ud til industri?

(Kort bemærkning).

**Jens Kirk (V):**

Jeg hørte den socialdemokratiske ordfører udtale, at der var for store arealer omkring byerne indkøbt til erhvervsudvidelse. Mener den socialdemokratiske ordfører, at de ikke vil kunne

benyttes f.eks. til landbrugsformål? Det er da mit indtryk, at det gør de.

Noget andet er jo, at infrastrukturen her i landet er udbygget en hel del steder, andre steder mangler der en hel del. Motorvejsnettet i det vestjyske er jo ikke særlig udbygget, og det ønsker vi vel heller ikke, men med hensyn til hovedlandevejsnettet og f.eks. A 11, er det én, man påtænker, og hvad tænker man i grunden at gøre ved f.eks. den vestjyske længdebane? Er det noget, man vil udbygge, eller skal det fortsat nedprioriteres?

(Kort bemærkning).

**Martin Glerup (S):**

Til hr. Hans Christian Schmidt vil jeg sige, at jeg anser Padborg for at være et meget vigtigt internationalt trafikcenter som vores port imod det sydlige Europa og Mellemeuropa for den trafikkorridor, der går ned gennem Jylland. Sådan er det. Og det, det gælder om, er, at vi får en synergieffekt, en fælles effekt, af bane, bil, skibe og havne, søtransport, i nogle knudepunkter, hvor man kan spille på styrkepunkterne i de enkelte transportformer set i forhold til det, som skal transporteres. Og det mener jeg er en øvelse, der er meget vigtig, måske også mere vigtig på mange måder end at diskutere, om motorvejene skal være det ene eller det andet sted.

Nu tror jeg, vi skal over til at diskutere, hvordan vi effektiviserer transporten, når vi får mindre lagerkapacitet, vi skal have varerne hurtigere frem osv. Så vil det være af meget stor betydning, at vi koncentrerer os om selve processen, og dér er der meget at vinde, hvis vi får det rigtigt skruet sammen mellem myndighederne og de aktører, der er på banen.

Til hr. Fragaard vil jeg sige, at det er 45 pct. af de udlagte arealer, som ikke er i anvendelse, og spørgsmålet er, om det, der blev udlagt for nogle år siden, egentlig er attraktiv erhvervsjord for øjeblikket, eller om man bør revidere det og se, om man måske burde skære kagen på en anden måde. Nogle kommuner har givetvis ikke for meget udlagt, men andre har måske til over 100 år, så det er derfor, vi bør se på det.

Og til hr. Jens Kirk vil jeg sige, at det er meget vigtigt, at vi har en infrastruktur, som også tilgodeser de egne, som ligger langt væk fra de store byer, uden at vi derfor skal forfalde til sognerådspolitik.

(Kort bemærkning).

**Ebbe Kalnæs (CD):**

Jeg vil gerne hæfte mig lidt ved den socialdemokratiske ordførers tale om trafik og stille spørgsmålet: Når regeringen lægger op til, at vi måske nok skal dæmpe vores trafikinvesteringer en smule – det ligger sådan lidt i hele planens tankegang – er det så et udtryk for det, når vi i maj 1999 her i bred enighed i Folketinget vedtog tre nye vejstrækninger, og så Socialdemokratiet møder op med en efterfølgende finanslov uden en krone på, samtidig med at man ligesom har givet signalet til de mennesker, der bliver berørt af det, og rent faktisk så bliver fastlåst og ikke kan blive eksproprieret, at de ikke kan få nogen afklaring på deres tilværelse? Det er den ene side.

Så vil jeg også gerne lige spørge hr. Martin Glerup, om ikke hr. Martin Glerup er klar over, at 75 pct. af trafikken i det her land foregår i biler og måske 14-15 pct. i kollektiv trafik. Men når vi kommer ud i yderområderne, er der tale om nogle meget få procent i kollektiv trafik.

Forestiller man sig, at man ikke skal lave infrastruktur og forbedre den løbende?

(Kort bemærkning).

**Svend Aage Fauerholdt (DF):**

Et spørgsmål til hr. Martin Glerup om Socialdemokratiets politik: Hvor meget elastisk er der i den planlægning her? Er der i planlægningen så meget elastik, at detailhandelen eventuelt kan fastsættes i regionplanlægningen og i kommuneplanen, eller har man observeret det meget, og vil man måske blande sig?

(Kort bemærkning).

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Det er lidt det samme emneområde, jeg vil stille spørgsmål til, men lidt i en anden boldgade.

Der er et afsnit i landsplanredegørelsen, som jeg er så glad ved. Der står, at udfordringen nu er at fremme en mere miljøvenlig anvendelse af den eksisterende infrastruktur. Det stiller bl.a. krav til organiseringen af transporten og til at gøre tingene på en ny måde osv.

Det, jeg synes er problemet, er, at der ikke er sammenhæng i det, som regeringen gør, altså det dér med, om den ene hånd ved, hvad den anden gør, og der er mange hænder i sådan en regering, hvis hvert ministerium er en hånd.

Der er ikke sammenhæng mellem det, man egentlig forestiller sig her, og så de vedtagelser, man laver, og de aktiviteter, man har på trans-

portområdet, når man f.eks. vælger at bygge motorvej fra Odense til Svendborg, hvor vi stemte imod. Det er ikke et spørgsmål om at bruge den infrastruktur eller de forhold, man har, det er et spørgsmål om at indrette sig, helt nøjagtig ligesom man har gjort altid.

Man kunne have gjort meget for Sydfyn, hvis man havde givet Sydfyn den milliard, som det koster at bygge en motorvej, så folk kunne være blevet i deres arbejde på Sydfyn i stedet for at køre til Odense. Det er egentlig det, regeringen ønsker, men man vedtager altså det modsatte.

Ligesådan sælger man nu statshavne til kommunerne og får kapitaliseret en opsparet samfundsværdi med det resultat, at havnene bliver ukonkurrencedygtige. Det er helt i modsætning til, at regeringen faktisk ønsker, at man skal have mere trafik over på skibene.

Jeg vil gerne høre, om hr. Martin Glerup mener, at der er sammenhæng i tingene.

(Kort bemærkning).

**Martin Glerup (S):**

For det første til hr. Ebbe Kalnæs: Jeg vil sige, at det, der er styrken i det her oplæg, er, at vi nu får en diskussion, en plandiskussion af, hvordan vi kan udnytte vores trafiknet og vores investeringer bedre end tidligere ved at spille et samlet og dynamisk spil.

Jeg er godt klar over, at 92 pct. af godsmængden kører rundt på vejene i dag, og at 7 pct. kommer ad søvejen og kun 1 pct. via jernbanen. Men det er klart, at i fremtiden vil det mønster kunne ændre sig. Og det er klart, at vi for at undgå, at der sker en overophedning, sådan at vi får alt for mange biler på vejene, så bliver nødt til at have noget af godset over på banen, dér hvor det er hensigtsmæssigt. Men det betyder jo ikke, at vi ikke skal løse nogle presserende problemer.

Og jeg vil godt sige til hr. Ole M. Nielsen, at når Socialdemokratiet går ind for, at Odense-Svendborg-strækningen skal udbygges, er det, fordi det er en drønførlig strækning, som, allerede sådan som forholdene er i dag, virkelig er uforsvarlig, og som trænger til at blive udbygget, og som jeg håber vi får udbygget så hurtigt som muligt.

Til hr. Fauerholdts spørgsmål omkring detailhandelsplanlægning: Der er jo flertal og har været flertal her i Folketinget for, at man skulle stoppe de her mammutcentre, som slår de små forretninger ihjel rundt omkring, og det vil vi fra Socialdemokratiets side gerne fastholde. Det er

sådan, at hele vores handelsmønster også har gavn af at blive planlagt på en meget omhyggelig måde.

I det hele taget ville jeg sige, hvis jeg skulle bestemme: Skulle vi ikke benytte denne her debat til at se fremad, altså se lidt ud over det, der er sket, og det, der sker i morgen, og så prøve at lægge nogle linjer, der går nogle år frem i tiden, nogle retningslinjer vi kan køre efter, og sige: Hvad vil vi egentlig med det? Det vil være meget forfriskende og være det her dynamiske oplæg værdigt.

(Kort bemærkning).

**Hans Christian Schmidt (V):**

Jamen jeg vil sådan set godt kvittere for den melding, der kommer fra Socialdemokratiet om, at man skal gøre noget mere for trafikcentrene og knudepunkterne.

Jeg håber så også, at vi, når vi kommer til at kigge på det, så får det fordelt ud over landet, sådan at vi kan se, at det gælder helt fra vest til øst, fra nord til syd. For det er jo det, det kniber med en gang imellem.

Det, jeg vil spørge hr. Martin Glerup om, er sådan set: Hvad er det nu, der er galt med, at kommunerne derude har fundet ud af, hvor mange hektar jord de synes de kunne tænke sig, og som de tror på kan bruges til erhvervsområder? Hvorfor behøver vi gøre noget ved det? Der er jo ingen grund til det.

Det har jo tit vist sig, at netop fordi man har haft den erhvervsjord liggende, har man også fået den udvikling, og det synes jeg vi skulle lade dem få lov til at fortsætte med.

Så må jeg sige til hr. Martin Glerup, at jeg synes, der altså mangler noget, når jeg ved, at man i finanslovaftalen aftaler, at der skal bruges 6 mia. kr. på infrastruktur, 5 mia. kr. på kollektiv trafik, hvoraf de over 4 mia. kr. skal investeres i Københavnsområdet og så måske lidt med nogle baneforbindelser til Århus. Vi mangler jo i høj grad, at man alvorligt går ud og siger: Ja, vi skal bruge dem til en infrastruktur, sådan at det er muligt at etablere erhverv over hele landet. Hvis ikke man gør det, er der altså ikke noget, vi kan bruge bagefter. Så det synes jeg vi skal have et svar på.

(Kort bemærkning).

**Helga Moos (V):**

Finder hr. Martin Glerup, at landsplanredegørelsen indeholder tilstrækkelige muligheder for at styrke udviklingen i landdistrikterne, eller

var der måske nogle af de beslutningsforslag, som Venstre er kommet med, som med fordel kunne have været indarbejdet i landsplanredøgørelsen?

Måske hr. Martin Glerup har andre forslag til, hvordan man kan styrke udviklingen i landdistrikterne.

(Kort bemærkning).

**Thorkild B. Fransgaard (FRI):**

Jeg fik ikke helt svar på mit spørgsmål til hr. Martin Glerup.

Jeg vil godt lige have slået det helt fast, om der lægges op til, at de kommuner, der har udlagt for lidt til industri, bremses i denne her sammenhæng. Er det sådan, at man skal se på det samlede areal, der er udlagt til industri, inden de kommuner, der har udlagt for lidt, kan få lov til at udlægge noget mere? Er det sådan, at man skal se samlet på det, og er det sådan, at noget af det, der er udlagt for meget, som det bliver sagt, skal inddrages, for at andre kan få lov til at udlægge noget, dem, der ikke har fået udlagt nok?

Er det i det hele taget meningen, at der skal sættes en bremse eller en regulering omkring det her? Det var faktisk det, jeg gerne ville vide lidt om.

(Kort bemærkning).

**Martin Glerup (S):**

Til hr. Fransgaard vil jeg sige, at der ikke er tale om, at man puljer kommunerne på den måde. Der er tale om, at der her i landsplanredøgørelsen lægges op til, at man tager et serviceeftersyn og ser, om det er hensigtsmæssigt at have udlagt de alt for rigelige arealer nogle steder. Og måske kunne man også tænke sig, at man kunne revidere det sådan, at man skulle skifte lidt om på arealerne, sådan at der var nogle, der i dag lå bedre set i forhold til infrastrukturen end tidligere.

Så det serviceeftersyn synes jeg man skal være positiv over for. Der er ikke tale om nogle bremser, men lidt opfordring til eftertænksomhed, kan man sige.

Til hr. Hans Christian Schmidt: Jeg tror, vi har fælles interesse i, at der sker en balanceret udvikling i Danmark, og det vil sige, som jeg sagde i mit oplæg, at der en balance imellem Østdanmark og Vestdanmark og Norddanmark og Syddanmark, om man kan sige det sådan.

Det mener jeg faktisk er tilfældet i dag, selv om vi selvfølgelig alle sammen kunne have øn-

sker om, at der skete mere i de områder, hvor vi kommer fra.

Det, der er afgørende, er jo, at Danmark som helhed trækker godt, og der synes jeg faktisk, at både Vestjylland og Ørestadsområdet jo trækker godt i dag. Og det, vi skal sikre, er, at vi har nogle gode betingelser for også i fremtiden over hele landet.

Til fru Helga Moos vil jeg sige, at det er klart, at landdistrikterne er vigtige områder set i forhold til hele regionens virksomhed, fordi man spiller sammen.

Altså hvis der er en stor mobiltelefonfabrik i Pandrup i Nordjylland f.eks., så trækker den jo arbejdskraft til fra hele det omgivende landdistrikt, og vi skal være opmærksomme på at styrke landdistrikternes muligheder for at kunne udvikle sig, bl.a. ved forskellige tiltag, men også ved at operere det ind i regionen.

(Kort bemærkning).

**Ebbe Kalnæs (CD):**

Det, der inspirerede mig til et spørgsmål mere, var det, hr. Martin Glerup var inde på med at udnytte infrastrukturen effektivt, og så kom hr. Martin Glerup selv ind på spørgsmålet om gummihjul og skinner. Jamen DSB som statsaktieselskab! Det er jo gået den anden vej. Der er ikke meget, der ruller på skinner i dag. Det ruller stort set alt sammen på lastbiler.

Spørgsmålet er, hvis vi miljøpolitisk vil gøre en indsats her, om så ikke netop et statsligt apparat som det her skulle overveje at lave en investering på området og måske lempe skatteafgiften helt, når det gælder gods, så vi kunne få det fysiske miljø på landevejen dæmpet en smule.

Når det gælder skibstonnage – det er jo et lille land – har vi også dér havneafgifter og andet. Vi har en infrastruktur inde i fjordene osv., der skal passes. Det skal alt sammen betales. Den samme lastbil, som kører ned på kajen og læsser og loss, har ikke nogen afgifter, der relaterer sig til det ton, der skal flyttes.

Hvis man vil noget her miljøpolitisk, så må man altså lave nogle tiltag og ikke bare skrive det i nogle pæne papirer.

(Kort bemærkning).

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Jeg er helt enig med hr. Martin Glerup i, at vi især skal interessere os for fremtiden, selv om det selvfølgelig altid er udmærket at drage erfaringer af fortiden, og det ene spørgsmål, som

jeg havde, var faktisk også fremtidsrelateret, og det var om det salg af statshavnene til kommunerne, som jo i virkeligheden er imod regeringens overordnede politik, og som vi faktisk kan nå at gøre noget ved endnu, fordi det ikke er lykkedes ret godt at få de havne solgt til kommunerne, fordi kommunerne ikke er så tossede at give den pris, som staten vil have. Det var det, jeg godt ville have en kommentar til.

(Kort bemærkning).

**Knud Erik Hansen (SF):**

Når hr. Martin Glerup siger, vi skal se fremad, så melder der sig en tanke om, hvad det så er for en virkelighed, vi kommer til at se med de ting, der ligger i planen for trafikområdet. Det, vi har set, har jo været, at den miljøvenlige trafik har været i tilbagegang og biltrafikken er vokset, og med det, der ligger nu, også i redøgørelsen, er der ikke tegn på, at det faktisk vender.

Hvis vi tager fritidstrafikken, går den i høj grad mod biltrafik. Hvis vi tager udviklingen på erhvervsområdet med måden at håndtere lager på, er det også biltrafikken, den peger mod. Når man ser på det, der politisk er gjort med hensyn til investeringerne i bilbroer, så fremmer det også biltrafikken. Forholdet mellem pris og kvalitet i individuel trafik og kollektiv trafik fremmer også biltrafikken.

Så der er nogle klare udviklingstendenser i retning af biltrafikken, og det, der ligger i redøgørelsen, vil ikke vende den. Det er allerhøjest nogle justeringer. Jeg tror, at hvis vi skal vende det, og det vil jeg godt spørge hr. Martin Glerup om, så skal vi til at tage nogle meget mere radikale midler i brug i form af roadpricing og bompunge i de områder, hvor vi har den kollektive trafik, som kan overtage transporten, og hvor man faktisk har nogle byområder, som er følsomme over for biltrafikken.

(Kort bemærkning).

**Martin Glerup (S):**

Til hr. Ebbe Kalnæs vil jeg sige, at jeg ser sådan set gerne, at vi får konkurrence på skinnerne, hvilket bliver tilfældet nu. Jeg ser også gerne, at vi får flere incitament til, at der kommer mere gods over på skinnerne dér, hvor det er hensigtsmæssigt. Så det kan vi være enige om.

Til hr. Ole M. Nielsen vil jeg om salg af statshavne til kommunerne sige, at jeg har forstået det sådan, at kommunerne er interesserede i at erhverve de der statshavne med henblik på at

skabe sammenhæng i kommunernes infrastruktur, i den infrastruktur, som man gerne vil have til at fungere. Om det er den ene eller den anden ejerkreds, skal jeg ikke gøre mig klog på, men det er vigtigt, at man har muligheden for at bruge skibstrafikken i en række tilfælde, og jeg synes, vi bruger den for lidt.

Vi var i Energiudvalget i Sønderjylland for et stykke tid siden, hvor vi så, hvordan der kom 100 store lastvognstog pr. dag til et elværk med halm og røgrensningskalk og en masse ting. Jeg mener, at der er nogle steder, hvor man sagtens kunne tilrettelægge det på en bedre måde, hvis de økonomiske incitament hang sammen med det.

Til SF vil jeg sige, at jeg er enig i, at vi skal bruge planlægningen mere offensivt, så vi får lavet nogle stationsnære byggerier, så vi får lavet nogle gode opsamlingssteder ved indfaldsvejene til byerne osv., sådan at vi kan få et mere effektivt system, så vi ikke overbelaster de store byer. Jeg vil også sige det sådan, at jeg mener, vi bør overveje og undersøge en række muligheder for at mindske bilismens negative indflydelse på bymiljøet, det være sig gennem roadpricing eller andre tiltag. Det er vi åbne over for at diskutere for at finde nogle mere effektive løsninger.

(Kort bemærkning).

**Jens Hald Madsen (V):**

Jeg vil gerne spørge hr. Martin Glerup ikke blot som folketingsmedlem, men også som byrådsmedlem: Hvad er det, der gør, at miljøministeren som en kejser med sin embedmandsstab som et hof har en bedre viden om, hvordan detailhandelen skal udvikle sig i forskellige områder, end de, der lokalt er folkevalgte?

Hvad er det, der gør, at denne kejser i den grad skal bestemme, hvor folk f.eks. skal køre hen og handle? Kunne man ikke prøve at lytte til nærdemokratiet? Kunne man ikke prøve at lytte til befolkningen, som stemmer med deres fødder? Det er en utrolig arrogance, man må sige finder sted, en centralisme, som går ud på en arrogance over for nærdemokratiet og en arrogance over for den lokalbefolkning, som gerne vil have noget valgfrihed.

(Kort bemærkning).

**Jens Kirk (V):**

Det er muligt, at det er sognerådspolitik sådan lige at ymte lidt om, at A 11, som går fra Thisted til grænsen, også burde have en vis stan-

dard, hvis vi bl.a. skal klare turiststrømmen om sommeren og andet, men hr. Martin Glerup var jo selv inde på, at hvis der nu lå f.eks. en større fabrik i Pandrup, så ville det medføre en større trafik til den lidt større fabrik, og det ville jo nok gøre, at hans antal kilometer kørt pr. person også ville blive betydeligt større.

Gør det ikke, at hr. Martin Glerup nu fortryder, at nogle af de beslutningsforslag, som den borgerlige opposition fremsatte, blev nedstemt? Er det ikke forkert, at man har gjort det? Hvis man havde stemt for dem, så kunne man jo have undgået den trafikstigning og i stedet f.eks. have tilladt, at nogle af de bygninger, der ligger i landdistrikterne, måske kunne være blevet brugt til mindre virksomheder, så vi undgik al den trafik. Ja, vi kunne måske endda tage cyklen.

(Kort bemærkning).

**Helga Moos (V):**

Jeg vil godt vende tilbage til landdistrikterne: Har man i Socialdemokratiet et mål for, om der skal være en stigning i befolkningstallet i det åbne land og i landsbyerne, måske i takt med befolkningsstigningen, eller accepterer man en stagnation eller tilbagegang? Hvad er egentlig Socialdemokratiets tanke om den udvikling, der skal foregå dér?

(Kort bemærkning).

**Martin Glerup (S):**

Til fru Helga Moos vil jeg sige, at vi ønsker fra Socialdemokratiets side en positiv udvikling i landdistrikterne. Vi har ingen ønsker om, at der skal ske en stagnation på det område, tværtimod.

Så vil jeg sige til hr. Jens Kirk, at jeg mener ikke, at det er sognerådspolitik, at man gerne vil have, at A 11 er en velfungerende vej. Så meget være sagt. Men det kunne godt være, når man har en plandebat, som gerne skulle hævde sig lidt over gulvhøjde, at vi skulle prøve at se på lidt perspektiver frem for at sige det samme, som vi altid siger. Det var det ene.

Jeg mener, vi skal udnytte de forskellige styrkepunkter, og jeg mener ikke, at vi er unødigt restriktive med hensyn til det åbne land. Jeg mener, der er mulighed for at starte op i overflødiggjorte landbrugsbygninger, men det er klart, at hovedparten af den industrielle udvikling skal foregå i udlagte industriområder. Det tror jeg også nok vi er enige om.

Til hr. Jens Hald Madsen vil jeg sige, at hele detailhandelspørgsmålet, detailhandelmønsteret her i Danmark, jo har meget stor betydning. Derfor har Folketinget vedtaget, at vi ikke vil acceptere flere af de her hæslige storcentre, som opsluger alle de små forretninger rundt omkring. Og jeg mener i hvert fald at huske at have set, at de danske handelsstandsforeninger, landboforeningerne og en masse andre udmærkede mennesker har henvendt sig til os og sagt, at det var en rigtig god idé, at vi sørgede for, at der kunne være en mulighed for, at der kunne være et vist handelsmønster også i byer med ned til 1.000-2.000 indbyggere. Og rent faktisk har den beslutning gjort, at der er 500 forretninger i Danmark, der er blevet reddet siden den tid. Det synes jeg hr. Hald Madsen skulle sæt pris på ligesom vi andre.

(Kort bemærkning).

**Jens Hald Madsen (V):**

Jo, men forskellen er, at jeg lytter til befolkningen. Hvis nu de her varehuse er så hæslige og så skrækelige, hvorfor kommer befolkningen der så? Hvorfor vælger de varehuset i stedet for den lille købmandsbutik? Jo, det gør de, fordi der er prisforskel. Hvis man ønsker at bevare sin købmandsbutik, kræver det, at man også køber ind dér.

Så er det, jeg spørger: Har miljøministeren mere forstand på, hvordan detailhandelmønsteret skal være, end hr. og fru Jensen? Handler det ikke om, at hr. og fru Jensen skal have friheden til at vælge, og at de vælger med fødderne og med deres pengepung? Er det egentlig ikke i bund og grund det, det handler om, at give indflydelse til befolkningen og ikke spille overklog herinde i Tinget med hensyn til, hvad man skal gøre, hvad der er rigtigt?

**Formanden:**

Hr. Martin Glerup. Og så skønner jeg, vi skal til at gå videre i ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

**Martin Glerup (S):**

Til hr. Jens Hald Madsen vil jeg sige, at det at tage hele befolkningen i ed på det, som kom frem her, måske nok er at tage munden lige lovlig fuld. Enhver har lov til at handle, hvor vedkommende vil.

Vi ved jo, at hvis vi vil have en varieret detailhandelslov, så har det betydning, at der også findes butikker i byer med under 2.000 indbygg-

gere. Og vi ved, at hvis det bliver kræfternes frie spil, og hvis det er Dansk Supermarked, der kommer til at bestemme det her, så er det kun i 25 vinderbyer i Danmark, man vil få fornøjelse af det. Det vil blive nødvendigt at transportere folk meget mere, det vil blive nødvendigt at køre meget mere i bil for at komme hen og handle.

Det synes jeg ikke er en særlig attraktiv måde. Der skal være en balance i de her ting også og ikke det superliberalistiske, som hr. Jens Madsen vil, men en afbalanceret løsning, hvor alle får en chance for at være med. Sådan må det være. Jeg tror på, at den løsning, vi har fundet nu, er holdbar og til gavn for den brede befolkning.

#### Hans Christian Schmidt (V):

Ja, så står vi her igen for at diskutere en landsplanredegørelse, som regeringen har fremlagt.

Sidste gang vi havde sådan en diskussion, var for 3 år siden, i 1996, og dengang måtte vi faktisk have hele to landsplanredegørelser, fordi den første ikke var ordentligt gennemarbejdet. Der manglede simpelt hen en redegørelse for hele landdistriktsproblematikken. Det var bemærkelsesværdigt og kritisabelt, at man ikke havde inddraget forhold, der vedrører 20 pct. af Danmarks befolkning, i en redegørelse, som med regeringens egne ord var en vision for den fremtidige udvikling i landet.

Nu skal det jo ikke blive for tilbageskuende. Det endte jo faktisk nogenlunde anstændigt dengang for 3 år siden. Regeringen fik en ny chance, og fra Venstres side kunne vi glæde os over, at man havde taget en del af de indsigelser, der kom til den første udgave af landsplanredegørelsen, til efterretning.

Nu har vi så fået en ny redegørelse om den regionale udvikling i Danmark, og så kunne man jo håbe, at regeringen havde lært af, hvad der er blevet sagt tidligere ikke bare her i Folketingssalen, men også i de svar, der er kommet fra dem, der skal leve med landsplanredegørelsen.

Og man må også sige, at i første omgang virker det faktisk, som om man har taget ved lære. Der er mange pæne og positive ord om det mangfoldige Danmark, om lokale særkender, om regionalt samarbejde osv.

Men som Landdistrikternes Fællesråd skriver i deres høringssvar fra juni sidste år, må man desværre konstatere, at tendensen mange steder

i redegørelsen peger mod mere centralisme og mere vægt på byernes udvikling.

Man kan sige, at landsplanredegørelsen har mange af de rigtige ord, men regeringens øvrige handlinger svarer ikke dertil. Og det er jo også et gennemgående tema i de mange kommentarer, som regeringens redegørelse har fået med på vejen, at man mener, at regeringen siger ét, men gør noget andet, når det kommer til en forbedring af f.eks. landdistrikternes vilkår.

Tag nu de fire fjordkommuner Ringkøbing, Skjern, Egvad og Holmsland, som skriver, at der i forslaget synes at være et ulige forhold mellem på den ene side de gode intentioner om landdistrikternes udvikling og på den anden side statens faktiske indsats i det vestjyske område.

Og det er jo essensen af problemet, som formuleres i de par linier her, nemlig at man i regeringen gang på gang vel er gået fra helt at udelade landdistrikterne i landsplanredegørelsen til nu at skrive pænt om dem, men i praksis lever man ikke op til løfterne. Realiteten er, at regeringens politik i forhold til landdistrikterne har været og stadig er præget af passivitet. I flere tilfælde har regeringens politik direkte forringet levevilkårene på landet.

Vi har en regering, der vil kendes på dens gode løfter, men ikke på, at den holder dem. Derfor bliver det også utroværdigt, når vi skal høre på og læse om planer for udvikling i de danske regioner. Der er for lidt at byde på, når det kommer til udviklingen uden for hovedstaden.

Det er, som om man i den nye landsplanredegørelse virkelig har gjort sig umage for denne gang at inddrage hele Danmark, altså det Danmark, der ligger uden for regeringens Ørestad. Men som det så ofte sker: Når man ikke rigtig har viljen med, bliver det en halvhjertet indsats, og resultatet bliver derefter.

Jeg vil gerne understrege, at vi ønsker skam en god udvikling i København og i Ørestaden. Vi ønsker bare, at man deler sol og vind lige. Vi ønsker bare, at man også husker på, at der findes altså et område uden for. Og hvis man læser høringssvarene igennem, vil man jo se, at gang på gang på gang er det også det, man slår på ude fra hele landet: Lad os nu få en ligevægt.

Jeg må så også sige, at når vi kigger på redegørelsen, er den jo fyldt med mere og mindre forståelige sætninger, hvor man har sikret sig at bruge flotte ord som lokal, dialog, udvikling og kompetence i sammensætning. Lad os tage på side 10 i redegørelsen:



»Planlægning er i dag en vigtig komponent i den regionale og lokale dialog. Og den kan blive et omdrejningspunkt i udviklingen af de regionale kompetencer.«

Eller på side 35:

»Efter regeringens opfattelse skal der tænkes langsigtet og helhedsorienteret. Byer og landområder og den måde, de fungerer og hænger sammen på, skal være bedst muligt rustet til at møde den fremtidige udvikling.«

Ja, det er der vist ingen, der kan være uenig i. Altså hvis man er sikker på, hvad det helt præcist vil sige. Og selv hvis man tror, man har forstået det, så står man tilbage med det simple spørgsmål: Og hvad så? Hvordan skal det foregå helt konkret? Hvilke initiativer har regeringen i sinde at sætte i værk, og hvor lang tid skal vi vente? Nu har regeringen i syv år haft muligheden for at gøre noget ved skævvridningen af Danmark, men trods megen snak er det blevet til for lidt.

Lad mig starte mig i den ene ende og fortælle, hvorfor det ikke er godt nok, det, regeringen har lavet. For det første kan det ikke nytte noget, at man nedprioriterer infrastrukturen i landområderne til fordel for metro- og motorvejsbyggerier i hovedstaden. En velfungerende infrastruktur er en af de afgørende forudsætninger for, at man kan komme i gang med en positiv erhvervsudvikling, der ikke bare hviler på sommerturisme.

Lad os tage aftalen om finansloven for år 2000. Her er der ca. 6 mia. kr. De 5 mia. kr. skal gå til den kollektive trafik over de næste 5 år. Og her bruges der omkring 800 mio. kr. på vejinvesteringer i Jylland. Resten bruges i hovedstadsområdet. Dermed bliver der ikke afsat penge til de allerede planlagte vejprojekter mellem Odense-Svendborg, Holbæk-Vig og Herning-Brande. Sådan fremmer man jo ikke udviklingen uden for hovedstaden. Det er med andre ord ikke sammenhæng i regeringens politik. Og lad mig understrege igen: Vi ønsker en udvikling i hovedstadsområdet, men vi ønsker, at den sker på fair og lige vilkår. Sol og vind skal deles lige.

Et andet sted har Sønderjyllands Amt skrevet til ministeren, at det virker modstridende, at hver egn skal støtte sin udvikling på egne ressourcer, når der samtidig sættes ensidigt på voldsomme statslige investeringer i udvikling af hovedstadsområdet og i Øresundssamarbejdet. Jamen det har de jo helt ret i. De er bestemt ikke alene; de har jo ret i det.

Og så må man sige, at det er sørgeligt, at man samme dag, som vi skal diskutere landsplanredegørelse og udvikling på landet, så kan læse i aviserne og høre i radioen, at regeringens eget Transportråd anbefaler at pålægge bilisterne endnu flere afgifter, endnu højere benzinpriser og en fjernelse af transportfradraget. I stedet for bilen, siger man, skal vi tage bussen. Jo, men det er da en god idé, hvis man bor et sted og måske her i København, hvor man hurtigt får en ny metro. Men der er da ikke meget fornuft i det, hvis man bor i Hvorslev Kommune, hvor det er småt med et veludbygget kollektivt trafiknet.

Og hvad mener ministeren? Er ministeren enig med regeringens Transportråd? Det glæder jeg mig til at høre. Jeg håber, ministeren vil tage klar afstand i dag fra sådanne tanker.

Jeg var meget enig i det, som den socialdemokratiske ordfører sagde om transportcentre, og jeg vil også stille spørgsmålet: Hvordan gør vi det i fremtiden, og kan ministeren f.eks. acceptere, at Padborg bliver nævnt som et internationalt transportpunkt? Det skal ikke være det eneste område, men det var det, som Miljø- og Planudvalget kom til at diskutere i dag, fordi de havde besøg. Men der er flere muligheder.

For det andet er det stærkt kritisabelt, at landsplanredegørelsen lægger op til, at man vil fratage kommunerne retten til selv at bestemme over behovet for erhvervsarealer. Ministeren må indse, at selv den dygtigste og flittigste ikke kan planlægge og regulere sig ud af alle problemer. Derfor må man en gang imellem lade udviklingen gå sin gang. Vi har overordnede spilleregler, men man skal lade folk få lov til at udvikle, lade folk få lov til at skabe.

For det tredje er det helt uforståeligt, og det må jeg også spørge ministeren om: Er det korrekt, og har ministeren også oplevet det sådan, som Danmarks Naturfredningsforening også skriver, at landsplanredegørelsen kommer på gaden væsentligt senere end Landsplanafdelingens regionudmelding? Det er jo lidt ulogisk, at vi med regionudmeldingerne først får konkretiseringen af regeringens tanker og ideer om den fremtidige udvikling i landet, og bagefter får vi så tankerne og ideerne præsenteret i landsplanredegørelsen. Det er ikke godt.

For det fjerde er Venstre stærkt betænkelig ved ministerens brug af call-in-bestemmelser. Vi er betænkelige, hvis det, man forstår ved planlægningen, er, at hvis nogle får en idé eller beslutter sig for noget og det ikke er i overens-

stemmelse med, hvad der menes centralt, så kan man bruge sin call-in-bestemmelse. Det er ikke planlægning, det er et diktat.

For det femte: Vi har også fået en detailhandelslov, og den hindrer jo altså udviklingen ude omkring i landet i modsætning til, hvad vi ellers hører. Der er et hæfte, der hedder: »Da verden gik i stå – sådan virker detailhandelsloven«, udarbejdet af Kommunernes Landsforening. Deri kan man læse meget om, hvordan det i virkeligheden er kommet til at virke.

For det sjette mangler vi også at diskutere omkring grønne afgifter. En redegørelse fra Indrigsministeriet har jo vist, at områderne ude i landdistrikterne rammes hårdere af grønne afgifter, og alligevel bliver vi ved med at gå den vej. Det er jo heller ikke et signal om, at vi ønsker en stærkere udvikling derude.

Så vi må have ændret opfattelsen af, at bare man gør noget i nogle storbyer, går det godt. Vi skal sikre, at sol og vind deles lige; det er vigtigt, og det skal vi bruge vores tid på.

Vi har stillet en lang række forslag om, hvad man f.eks. kunne gøre ude i landdistrikterne, og vi har selvfølgelig været kedede af den måde, de blev modtaget på. Det var gode forslag, som vi igennem høringssvarene igen og igen kan se at andre også synes kan være en god idé.

Så jeg vil kun sige fra Venstres side, når vi er inde og diskutere det her: Vel kan man sige om landsplanredegørelsen, at den er bedre end den sidste – den sidste var heller ikke god – men man må sige om landsplanredegørelsen, at der er for meget centralisme heri. Der er for lidt delen sol og vind lige. Nogle vil sige, at der er for meget Ørestad og for lidt til den resterende del af landet.

I hvert fald er vi nødt til at sige: Vi må sikre, at vi i fremtiden får en debat om en bedre fordeling af goderne, en bedre fordeling af anvendelsen af ressourcerne, en bedre fordeling med hensyn til, hvordan Danmark skal udvikle sig, og dermed også: Hvor skal midlerne anvendes henne?

Vi vil gøre det på den måde, at vi vil bede ministeren om at komme til en drøftelse i Miljø- og Planudvalget, og der vil vi selvfølgelig konstruktivt gå ind i debatten, men vi er nødt til at sige, at vores holdning efterfølgende vil afhænge meget af de svar, vi får, af, om vi kan være sikre på, at man vil stå inde for, at den ligelige fordeling, den fair udvikling, der skal ske i Danmark, den agter man også at lade ske.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Ja, vil jeg sige til hr. Hans Christian Schmidt, at man skulle jo tro, at det var en landdistriktsredegørelse, vi var her for at debattere. Men det er det ikke. Det er en landsplanredegørelse. Og jeg har så to spørgsmål til hr. Hans Christian Schmidt og en enkelt faktisk oplysning. Og den faktuelle oplysning først:

Transportrådet er ikke regeringens organ eller regeringens forlængede arm. Transportrådet er Trafikudvalgets mulighed for at stille objektive spørgsmål og få dem belyst, og i det lys skal man selvfølgelig se den rapport, der kommer på gaden her en uge før klimastrategien.

Dernæst har jeg to spørgsmål. For det første vil jeg spørge hr. Hans Christian Schmidt: På hvilke områder har regeringen forringet forholdene for landdistrikterne? Og jeg vil godt lige nævne fire punkter, hvor jeg mener, regeringen har forbedret, nemlig: For det første lavede man i 1994 en meget markant ændring af befordringsfradraget, som er til gavn også for folk, der bor i landdistrikterne. Dernæst har man lavet en hel pulje til landdistriktspolitik under Indrigsministeriet, og endelig har man altså lavet butiktidslukkeloven og detailhandelsreglerne, som er blevet lavet her, alle sammen bevisligt til gavn for landdistrikterne.

Så jeg vil gerne høre: Hvad er det så for områder, som man har forsømt at gøre noget på?

(Kort bemærkning).

**Martin Glerup (S):**

Jeg vil gerne spørge hr. Hans Christian Schmidt: Hvor i den her landsplanredegørelse står der, at kommunerne skal fratages retten til at udlægge erhvervsarealer? Det vil jeg gerne lige spørge om, for jeg må have overset det, da jeg læste den igennem.

Så kunne jeg godt tænke mig at vide, om ikke hr. Hans Christian Schmidt giver mig ret i, at den her planprocedure egentlig er en løbende dynamisk procedure, hvor man jo skal udmelde nogle regionplanretningslinjer med henblik på regionplan år 2005.

Og så vil jeg godt til sidst spørge: Hvad mener Venstre om udpegningen af de dér transportknudepunkter? Kunne vi ikke få lidt konstruktiv snak ind i det her, sådan få at vide: Hvordan skal vi egentlig udpege dem? Hvad mener Venstre om det?

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Venstre siger ét, men gør noget andet. Venstre siger: Vi vil kæmpe mod centralisme. Men hvem er det, der ønsker at styrke transportfradraget? Hvem er det, der ønsker at styrke motorvejene, sådan at vi virkelig får centralisme?

O.k., det er muligt, at Venstre har andre initiativer til at styrke decentraliseringen i det her samfund. For os andre er det mystisk, hvordan man kan være superliberalist og samtidig styrke decentralisering.

Vi har et par spørgsmål til Venstre. Hvordan vil Venstre sikre, at vi puster produktionsmæssigt liv i vore gamle landsbyer? Hvordan sikrer vi, at de små mejerier igen kommer til orde? Vil Venstre sammen med Enhedslisten bekæmpe monopoldannelsen inden for f.eks. mejerisektoren, medvirke til, at midlerne i nogle af de landbrugsfonde, vi har, bliver brugt til en decentral produktionsstruktur? Det er det ene.

Det andet: Vil Venstre, der hele tiden peger på det skæve Danmark og det skæve Danmark – det var næsten, før man troede, det Jydske Venstre var genopstået, 1800-tallets Jydske Venstre – men vil man være med til at styrke den vestjyske længdebane, så man kan køre direkte Hamborg-Esbjerg-Holstebro, måske videre frem til Thisted og så Hanstholm? Der kunne vi få et virkelig godt ben mod vest. Enhedslisten vil gerne arbejde sammen med Venstre om en sådan plan.

(Kort bemærkning).

**Hans Christian Schmidt (V):**

Jeg vil gerne starte med at svare hr. Søren Kolstrup. Se, hovedproblemet er jo sådan set, at hr. Søren Kolstrup og Enhedslisten var en del af den kommunale udligning i 1995. Se, det skulle Enhedslisten aldrig have haft lov til at slippe af sted med. Det er jo det største tyveri, der er lavet af penge, man har hentet ude fra det skæve Danmark med Enhedslisten som bannerfører. Det skal man huske. Havde man ikke gjort det, så havde man været i en situation, hvor landdistrikterne kunne klare sig selv, men det er jo indbefattet, at Enhedslisten kan godt lide, at man skal med ud at redde nogen. Jeg havde hellere set, at man lod dem selv udvikle sig. De kan nemlig godt.

Og liv i landsbyerne: Jamen det har vi jo stillet forslag om. Hr. Søren Kolstrup og Enhedslisten skal bare følge os. Så sker der en udvikling derude.

Til fru Vibeke Peschardt: Jeg ved da godt, at Transportrådet ikke er regeringens forlængede arm – forhåbentlig. Men jeg sagde, at Transportrådet var regeringens rådgivende organ, og jeg vil da gerne have fru Vibeke Peschardt til at komme herop og sige det, hvis det ikke er sandt. Det er sandt, at det er regeringens rådgivende organ, men det er da rigtigt, at det ikke er regeringens forlængede arm. Og jeg har jo heller ikke sagt, om regeringen er enig med det rådgivende organ. Jeg har derimod bedt ministeren komme op og svare herfra, om ministeren er enig eller ikke er enig i de ting, der er kommet frem her i dag.

Og så vil jeg da gerne sige, at det er jo nemt at kigge på, hvad man har ødelagt af ting i landdistrikterne. Grønne afgifter, som jeg sagde, rammer langt hårdere i landdistrikterne. Det er endda Indenrigsministeriet, der er kommet med den rapport, ikke jeg, og så regner jeg med, det står til troende. Planloven er blevet strammet op indtil flere gange, og den tolkning, der kommer af den, er også strammet op. Uddannelserne er fjernet fra landdistrikterne og yderområderne. Vi fik reddet et par stykker, men stod det til den radikale undervisningsminister, er det jo nemlig sådan, at landområderne ikke skal have de her uddannelser. De skal ligge i byen. Det er bedst.

Så vil jeg endelig sige, at det med infrastrukturen giver jo sig selv.

Jeg vil bare sige omkring de ting, som hr. Martin Glerup var inde på: Jo, det er da rigtigt, at regionsplansretningslinjerne skal man udmelde hele tiden. Men jeg er lidt enig med Danmarks Naturfredningsforening, når de siger, at skal det have nogen mening, så skulle vi vel have haft en debat her først. Det siger de ikke, men det siger jeg. De siger, at de undrer sig over, at man får retningslinjerne, før man får redegørelsen.

(Kort bemærkning).

**Knud Erik Hansen (SF):**

Jeg må sige, det hedder retorisk, at vi skal dele sol og vind lige. Det lyder jo flot. Men vi får ikke noget svar på, hvad det så er, vi skal fordele reelt i hovedstadsområdet. Hvad er det, der er fordelt forkert i hovedstadsområdet? Hvis vi snakker om den kollektive trafik, som hr. Hans Christian Schmidt snakkede meget om, var det så det, vi skulle udelade? Skulle vi udelade investeringer i den kollektive trafik med den konsekvens, at trafikken i København

reelt vil bryde sammen? Er det det, der menes med at fordele sol og vind lige?

Så synes jeg også, det er spændende at høre Venstre snakke om centralisme. For mig at se er det her et spørgsmål om, hvem der skal bestemme. Hvis vi går ind i detailhandelen, og vi ikke går ind som offentlig, demokratisk myndighed og bestemmer, ja, så er det andre centrale personer, så er det altså investorerne, der kommer til at bestemme. Det er åbenbart den centralisme, Venstre elsker.

Og hvis vi lader den være fri, så vil jeg godt sige, at så var den detailhandelsstruktur, vi fik i Danmark, en centralistisk detailhandelsstruktur med ganske få centre. Det er altså ikke en jævn fordeling over landet. Hvad er det for en centralisme, Venstre snakker om?

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg har det håb, at jeg kan nå to spørgsmål til Venstre i denne omgang.

For det første vil jeg gerne spørge hr. Hans Christian Schmidt: Hvor mange ufinansierede kroner er hr. Hans Christian Schmidt villig til at sætte af til vejformål? Altså han nævnte rute 9, 18 og 21, som regeringen ikke har kunnet finde penge til, men som står på investeringsoversigten for de næste 4 år. Det var det første.

Det næste er, at jeg gerne vil have en udredning af, hvad hr. Hans Christian Schmidt mente om det med tyveriet og udligningsordningerne. Det var sådan i nævnte rækkefølge, at det var Frederiksborg Amt, Roskilde Amt og Københavns Amt, der betalte hovedparten af den udligningsordning, der blev lavet sidste gang. Jeg vil gerne spørge hr. Hans Christian Schmidt, hvordan det kan komme de skæve kommuner, der i øvrigt får 8 mia. kr. fra hovedstadsområdet om året, til skade?

(Kort bemærkning).

**Martin Glerup (S):**

Jeg rejser mig igen for at stille hr. Hans Christian Schmidt to spørgsmål, der ikke blev besvaret sidst.

For det første: Hvor står der i »Landsplanregørelse 2000«, at kommunerne skal fratages retten til at udlægge erhvervsarealer? Hvor står det henne, vil jeg spørge hr. Hans Christian Schmidt.

Og hvad mener Venstre om udpegning af de der transportknudepunkter?

Til sidst skal jeg spørge, om det ikke er korrekt, at vi i Danmark har en strålende udvikling over hele landet, og at vi har gavn af en harmonisk udvikling både i Midt- og Vestjylland og i hovedstadsområdet, der har været store dynamer, men også i landdistrikter overalt i Danmark. Vi er trods alt kun 5 mio. mennesker, og det, der er godt det ene sted, kommer os alle sammen til gode.

(Kort bemærkning).

**Hans Christian Schmidt (V):**

Til hr. Martin Glerup: Nej, vi har ikke en strålende udvikling i hele Danmark, og det vil også være forkert, hvis jeg gjorde det til mit synspunkt, for det dækkes fuldt ud i alle de høringssvar, der er kommet herind. Så det er vi sådan set mange, der mener.

Så spørger hr. Martin Glerup mig: Hvor står det henne, at kommunerne mister retten til at udpege erhvervsområder? Det står nøjagtig dér, hvor man siger til kommunerne, at de har udlagt for store arealer, og derfor skal de formindske dem. Det står der, hvor der står, at man skal hindre byspredning, og at man i stedet for skal sørge for at få udnyttet de arealer, der er.

Så går man ind, og så lægger man begrænsninger ind, og man kan da godt sige, at det er ikke det samme som at fratage dem retten. Man kan sige: Kommuner, I må jo gerne, I får bare ikke muligheden. Men det er ikke et reelt valg.

Så vil jeg sige om transportknudepunkter, at om dem har jeg jo sagt under hr. Martin Glerups indlæg, at det var jeg meget enig i. Det synes jeg vi skal gå ud og kigge på, og jeg sagde nord-syd og øst-vest.

Fru Vibeke Peschardt siger ufinansierede projekter. Her er ingen ufinansierede projekter, men der er jo et valg fra regeringens side, som siger: Vi vil helst investere i kollektiv trafik, og det skal helst alt sammen ligge i Københavnsområdet, måske lidt i Århus. Det er jo et valg, men det er da ikke det samme, som at vores så pludselig er ufinansieret, for man kan da bare tage nogle penge fra nogle af de projekter og bruge dem til det her.

Og endelig vil jeg sige: Jo, de kommunale udligningsordninger gjorde det, at de fjernede f.eks. hele vejkilometer. Der er nogle forskellige parametre, som giver, hvor mange penge man får. Da man tog vejafstandene ud, betød det selvfølgelig, at landdistriktskommuner, særlig kommuner i de skæve Danmark, blev ramt hårdt, meget hårdt, og det var så også menin-

gen. Hvis man så ned over et danmarkskort, kunne man se, at det var de rige kommuner, der tjente på det, så det virkede jo, som man ønskede sig.

Så skal jeg kun sige, at jeg mener stadig væk, det er sådan, at når man går ind og kigger på den her fordeling, som hr. Knud Erik Hansen siger, af sol og vind, jamen det er da det, man skal gøre her efter et sæt overordnede fælles spilleregler, og de, der skal bestemme, er de mennesker, der bor derude. Sådan er det.

(Kort bemærkning).

**Martin Glerup (S):**

Til hr. Hans Christian Schmidt vil jeg gerne sige, at det, man i sådan et godt og fremadskudende konstruktivt dynamisk plandokument, som tilfældet er her, siger til kommunerne, er: Var det ikke en idé at tage et serviceeftersyn på alle de dér erhvervsarealer, som I måske alligevel ikke får brug for i mange, mange år? Var det ikke fornuftigt at prøve at se, om det passer til situationen i dag? Måske er de udlagt for mange, mange år siden, måske bliver de ikke bebygget før om 100 år, måske er det noget helt andet, der er brug for i dag.

Jeg synes da, at vi skal være åbne over for at lade planlægningen være dynamisk og tage de gode elementer, der ligger i den her redegørelse, og bruge dem positivt i stedet for at dreje dem om til almindelige trakasserier. Dem skal vi tage ved en anden lejlighed. Men det her fortjener at komme op over gulvhøjde, vil jeg sige til hr. Hans Christian Schmidt.

(Kort bemærkning).

**Knud Erik Hansen (SF):**

Jeg fik ikke noget svar på mit andet spørgsmål, så jeg vil godt svare selv og sige: Jeg synes, det er hul tale, når man hører på Venstres snak om centralisme, for det, Venstre gør, er reelt at sige, at man overlader beslutningen til centrale investorer, ganske få investorer, og det er for mig en form for centralisme også, den er bare udemokratisk. Så foretrækker jeg faktisk den demokratiske centralisme, hvor der er nogle, der lægger nogle retningslinjer for, hvorledes tingene skal udvikle sig.

Jeg fik heller ikke noget svar på, hvad der vil ske, hvis man overlod det til centrale investorer, for så vil konsekvensen ikke være et hensyn til landdistrikterne, ikke være et hensyn til de mindre byer, det ville hårdt og brutalt være en central detailhandelsstruktur, som ikke tager

hensyn til de landdistrikter, som hr. Hans Christian Schmidt taler så varmt for.

(Kort bemærkning).

**Hans Christian Schmidt (V):**

Det slår mig, hvad der i grunden er hovedproblemet også for hr. Knud Erik Hansen og SF: Det er den manglende tillid til befolkningen ude omkring i landet. Og sådan kan man vel godt få det, hvis man går for meget rundt herovre. Men det kan man jo finde meget ud af ved at komme ud blandt befolkningen, få en tro på, at de mennesker, der bor derude, der lever derude, de holder så meget af det, at det er derfor, de har valgt at bo derude, at de også har en holdning, at de også har en tro på en fremtid, at de også kan vurdere, hvad der er godt for samfundet, for deres børn og for deres gamle, og hvad der måtte være derude.

Kan hr. Knud Erik Hansen slet ikke forestille sig den verden, hvor han kan have en større tillid til sine medmennesker, eller er det den dér centralistiske tankegang, at alt, hvad der kommer fra Slotsholmen, alligevel er bedst, og kontrol er godt?

Altså jeg tror virkelig, at SF ville komme et tigerspring videre i sin politiske udvikling, hvis man fik en større tiltro til, at de borgere, der er valgt derude – det skal man jo huske at de er, lige så vel som vi er valgt her, så er de valgt til at sidde i byråd og sidde i amtsråd – jo også har en mening med det arbejde, de gør dér. De har jo også en tro på en fremtid. De har jo også en mulighed for at vælge for de mennesker, der har valgt dem.

Så skulle vi nu ikke i stedet for prøve at stole på, at der altså er andre end lige os, og så tager vi os af de overordnede linjer, og så lader vi rammerne få lov at blive udfyldt derude.

Det er jo også problemet, når jeg har talt til hr. Martin Glerup omkring erhvervsarealer: Lad nu kommunerne selv. Der er så mange andre opgaver, som visse herinde i Folketinget meget nemt overlader til dem at løse, også somme tider uden penge. Derfor ville det være en god idé. Vis dem nu den tillid, de kan sagtens.

(Kort bemærkning).

**Knud Erik Hansen (SF):**

Hr. Hans Christian Schmidt taler, som om der ikke eksisterer investorer. Vi er da enige om, at man ude i befolkningen, ude i kommunerne, skal have indflydelse, men det, der er afgørende her, er, at der er en tredje part, som hedder in-

vestorerne, som betyder kolossalt meget for denne her udvikling. Så jeg synes, hr. Hans Christian Schmidt skal tage hensyn til dem også, tage dem med i sine betragtninger. Det var derfor, vi begyndte at lave reguleringen, netop fordi man ikke ude i kommunerne kan tage de beslutninger selv, fordi de faktisk tages andre steder.

(Kort bemærkning).

**Hans Christian Schmidt (V):**

Jamen jeg må sige til hr. Knud Erik Hansen, at man behøver slet ikke have de her bekymringer. De bekymringer, man skal have desangående, stammer fra et system, hvor de, der investerer og har pengene, også er de samme, der beslutter det. Men det er et system, som ikke engang trives længere østpå; det er slut.

Når bare der er nogle, der bestemmer, og andre, der investerer, så har vi det fordelt godt. Det er rigtigt, at man ikke blander det hele sammen, sådan at det er de samme mennesker, der sidder og bestemmer og også investerer. Men det sker jo slet ikke i Danmark. Det er nogle habilitetskrav, som vi jo klart oplever og overholder, og det gælder i sandhed også for kommuner og amter.

Lad os nu vise dem den tillid derude. Vi har en fantastisk mulighed her for at skabe et godt Danmark, som udvikler sig til gavn for alle borgere, og som udvikler sig i takt og fuldstændig på linje med, hvad man ønsker ude omkring efter et sæt overordnede spilleregler. Vi ønsker også et sæt overordnede spilleregler, men det er jo ikke sådan, at jo mere snærende de er, jo lykkeligere bliver man. Det er faktisk omvendt.

**Henriette Kjær (KF):**

Først vil jeg sige tak til ministeren for oplægget til denne debat. Jeg synes, det er godt, at Folketinget får mulighed for at diskutere udviklingen i det ganske land, så vi får et lidt klarere billede af, hvor vi hver især står. Og umiddelbart ser landsplanredegørelsen pæn og uskyldig ud. Der er unægtelig mange flotte billeder og hensigter i redegørelsen. Men det kan jo ikke gøre det alene.

Når jeg nærlæser teksten visse steder, bliver jeg bekymret, for jeg synes, der lægges op til en utrolig styret udvikling, men ikke bare en styret udvikling, også en topstyret udvikling, som jeg finder meget bekymrende.

Det, der udgør mangfoldigheden i Danmark, er netop den forskellighed, man møder rundt-

omkring i landet på trods af vores størrelse. Men med denne redegørelse er det, som om ministeren har opstillet nogle forbilleder for, hvordan han synes, tingene bør gøres, og disse eksempler bør alle derefter følge.

Selvfølgelig skal man lade sig inspirere af de steder, hvor man har fundet gode og kreative løsninger på de planlægningsmæssige spørgsmål, men fordi det er godt ét sted, behøver det ikke at fungere godt et andet sted. F.eks. fremhæves Helsingør, fordi de har været gode til at omdanne ældre erhvervsbygninger og industri-anlæg i stedet for at bruge ny, jomfruelig jord, som man beskriver det i redegørelsen.

Nu er jeg selvfølgelig glad for, at en konservativ kommune sådan fremhæves, men det må da være op til de enkelte kommuner, hvordan de udvider deres erhverv. Det virker derfor meget centralistisk, når der i redegørelsen står: »Det kan umiddelbart være nemmere at anlægge et nyt erhvervsområde på jomfruelig jord uden for bygrænsen end at arbejde med nedslidte og måske forurenede arealer inde i byen. En manglende udnyttelse af ældre erhvervsområder vil imidlertid medføre usammenhængende byer med større afstande mellem boliger og erhverv, der igen medfører øget transport.«

Jamen altså det kan også betyde, at der kommer tung trafik ind til byen, så børnene må springe for livet, og dieselosen fra lastbilerne ligger som en tyk tåge, når vi ellers skulle til at sidde og nyde det på fortorvscafeen.

Nu foreslår ministeren altså, at de eksisterende og de planlagte erhvervsarealer skal gennemgå et serviceeftersyn for at finde ud af, om amter og kommuner planlægger rigtigt. Det er for mig at se fuldstændig dobbelt administration. Vi må da regne med, at man løbende vurderer de behov for fremtidens erhvervsudvikling, som man har de forskellige steder. Og hvem skal stå for de her serviceeftersyn? Det kan jeg ikke få øje på i redegørelsen. Hvem skal det?

Så opererer redegørelsen også med et begreb, der hedder stationsnærhed, og jeg må virkelig komplimentere forfatteren af denne redegørelse for at finde på sådan nogle dejlige ord som stationsnærhed. Men det betyder altså, at hvis man bygger et nyt kontorhus, eller hvad det nu måtte være af erhverv, ja, så skal det ligge stationsnært, tæt ved en station. Og de byggerier, der ikke ligger tæt ved en station, hedder ikke-stationsnære.

Det er helt fantastisk, at vi skal bruge tid på den slags. Virksomheder ligger da dér, hvor de synes, det er bedst for dem at ligge. Hvis man er afhængig af mange leverandører, så ligger man dér, hvor der er gode tilkørselsforhold, eller man lægger sig smukt og mest hipt, hvis man er en kreativ virksomhed. Og er man en uddannelsesinstitution med mange studerende, så placerer man sig dér, hvor der er de bedste kollektive transportmuligheder. Det hverken kan eller vil vi i Det Konservative Folkeparti styre.

I det kapitel, der hedder transport, står der, at Danmark har en veludbygget infrastruktur, og det er ikke udbygningen, men anvendelsen af infrastrukturen, som er afgørende for udviklingen af en mere effektiv og miljørigtig transport. Til det er der altså bare at sige: Nå.

Det er bestemt ikke mit indtryk, at det er det, det nye hovedstadsråd sidder og snakker med finansministeren om for tiden. De vil da have udbygget vejnettet, og det er også helt nødvendigt.

Det er en kendt sag, at en god, velfungerende infrastruktur giver et godt miljø. Men som det er nu, holder man jo i alenlange køer både i midtbyen og på indfaldsvejene, ja, selv på motorvejene i myldretiden. I Det Konservative Folkeparti mener vi, der skal bygges flere veje, og at man skal gøre de veje, der er i forvejen, bedre, og jeg vil gerne bede miljøministeren dokumentere sin påstand om, at det blot er et spørgsmål om en bedre udnyttelse af den eksisterende infrastruktur, der skal til for at løse transportproblemerne.

Så står der på side 75 i redegørelsen, at det ikke er lykkedes at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet på transportområdet. Det er ellers min opfattelse, at når vi snakker om lastbiler på over 6 t, har netop de nået de opstillede CO<sub>2</sub>-mål, og det er da værd at tage med.

Ministerens ønske om at udvikle landdistrikterne synes jeg også fremstår delvis halvhjertet. Vi borgerlige har netop fremsat en række beslutningsforslag, der skulle gøre det lettere at opretholde noget erhverv i landdistrikterne, fordi det må være i alles interesse, at man har en vis produktion i landdistrikterne, og hvis produktionen tilmed ligger i naturlig forlængelse af landbrugserhvervet, er det vel meget naturligt, at man placerer en lille virksomhed i en landzone. Men redegørelsen taler om, at udviklingen i landdistrikterne skal være bæredygtig, og at man skal tage hensyn til de økonomiske,

sociale, kulturelle og miljømæssige konsekvenser, når man udvikler landdistrikterne. Jamen det skal man da, man skal altid have en masse forhold for øje, når der skal ske en udvikling i et område, men det bedste bør være, at borgerne føler, de har medbestemmelse i deres lokalområde, og at de kan forstå de beslutninger, der træffes.

Så taler man om, at der skal være et varieret udbud af boliger i landdistrikterne, men når vi borgerlige kommer med forslag om, at man bør kunne opføre en nybygning til dem, der skal overtage en gård, eller til en medhjælper, får vi nej af ministeren, selv om der er masser af plads på grunden. Men det er selvfølgelig heller ikke en styret planlægning. Det skal åbenbart helst være sådan, at der skal bygges nogle boliger af socialdemokratiske andelsboligforeninger og nogle kommunale ældreboliger, selv om de ældre altså helst vil bo i nærheden af deres gård. Men sådan er der jo så meget.

I Det Konservative Folkeparti synes vi, at man bør træffe beslutningerne om den kommunale udvikling lokalt. Vi mener, at kommunerne skal have mere kompetence, og vi mener, at det, de enkelte amter finder frem til i regionsplanerne, skal respekteres. Vi er faktisk imod den statslige indblanding, miljøministeren har praktiseret gennem en årrække ved at bruge call inbestemmelsen, for det er virkelig noget, der får lokalpolitikere til at give fuldstændig op og miste lysten til at medvirke, når man har fået nogle ender til at nå sammen og amterne og kommunerne har opnået nogle fælles løsninger, men der så kommer en minister og blander sig.

Det betyder selvfølgelig ikke, at man ikke kan have holdninger og visioner for udviklingen, og man må også gerne fremhæve eksempler til inspiration og vise, hvordan tingene kan gøres, men direkte at underkende lokale beslutninger og i øvrigt udstikke centralistiske retningslinjer er ikke noget, vi betragter som nogen farbar vej.

Der er heldigvis også lyspunkter i redegørelsen. Udpegningen af to nye landsdelscentre, henholdsvis Landsdelscenter Trekantområdet og Landsdelscenter Midt-Vest, er, så vidt jeg kan forstå, noget, der skaber glæde lokalt, og i Det Konservative Folkeparti håber vi, at de kan bidrage til landdistrikternes udvikling på en god og positiv måde, der er mindre topstyret end det, der ellers præsenteres i redegørelsen. Vi finder det også helt rigtigt, at man begynder

at tænke i regioner. Det er virkelig en konservativ tanke.

Nu har jeg godt nok brugt meget af min talletid på at forsvare kommuners og amters beslutninger. Systemet er jo, som det nu er i dag, men kunne vi få ændret det kommunale system og begynde at arbejde i regioner, ville jeg blive glad. Her finder vi miljøministeren dejlig visionær, og vi kan kun håbe på, at han kan få udbredt regionstanken mere i regeringen, for så vil vi støtte ham.

Det er en spændende redegørelse, og der er mange andre emner, man kunne tage fat i. Nu har jeg opridset nogle af de steder, hvor vi er uenige i ministerens betragtninger, og jeg har også nævnt det, vi kunne glæde os over. Men ligesom vi her i dag hver især repræsenterer mangfoldigheden i dansk politik med vore mangeartede synspunkter, bør også det danske land afspejle den mangfoldighed, og det skal være Det Konservative Folkepartis budskab.

#### **Knud Erik Hansen (SF):**

Samfundet ændrer sig. Det er jo en let måde at sige det på, men det betyder også, at vi skal ændre den måde, vi planlægger på, og den måde, vi betragter planlægning på. Planlægning er ikke længere udelukkende fysisk planlægning og har ikke været det længe.

Der er mange ting, der har ændret sig. For det første er vi blevet et netværkssamfund, ikke kun i IT-forstand, men også i den måde, samfundet fungerer på. Vi har forladt de traditionelle hierarkier. Centre er ikke længere centre i normal forstand, men områder med koncentrationer af bestemte funktioner, og byerne indgår i et samspil med hver deres forskellige roller, uden at nogen behøver at have et overordnet eller underordnet forhold til hinanden.

Planlægningen er heller ikke til at genkende, hvis vi tænker 10-20 år tilbage. Dengang var planlægning i høj grad planlægning af de fysiske forhold, men i dag er planlægning i langt højere grad proces og forhandlinger, og det er det, der er udgangspunktet. Når vi snakker om centre, definerer vi ikke kun centre ud fra de fysiske forhold, og det fremgår da også af redegørelsen, at det faktisk er den samlede organisatoriske styrke og den måde, området kan præstere en samling af funktioner på, der er afgørende for, om vi kan tale om et regionalt center eller et landsdelscenter. Planlægning er altså blevet til forhandling og proces og i langt mindre omfang regulering af de fysiske forhold.

Når vi taler om den internationale udvikling, er forholdene også vendt på hovedet. Tidligere var det i høj grad et spørgsmål om, hvorledes den internationale udvikling påvirkede byudviklingen, og hvordan vi overhovedet kunne følge med. Nu er det faktisk en søgen efter kvaliteter for at give regionerne en væsentlig funktion, ikke kun i Danmark, men også i international sammenhæng.

Vi har et netværkssamfund i stedet for hierarkier, vi har forhandling og proces i stedet for mål og plan, og vi tager det lokale som udgangspunkt i stedet for det internationale. Det synes vi i SF er rigtigt, det er nogle rigtige iagttagelser, som landsplanredegørelsen også er udtryk for. Den indeholder imidlertid også et paradoks, for hvor landsplanlægningen lægger og også bør lægge vægt på de fysiske forhold, ser vi nu en redegørelse, hvor det tema er ganske neddæmpet, og det efterlader også nogle huller i redegørelsen.

Redegørelsen viser efter vor opfattelse med al tydelighed, at der er problemer med at sikre en udvikling, der minimerer miljøbelastningen fra trafikken. Mange forhold har bragt Danmark ud i en eksplosiv udvikling af biltrafikken, mange erhvervsbebyggelser placeres, så de genererer megen biltrafik, og konsekvenserne af Storebæltsbroen som bilbro er overvældende og foruroligende. Hvad sker der ikke, når også bilbroen over Øresund åbner? Prisforholdet mellem kollektiv trafik og individuel transport har over de sidste 10-20 år udviklet sig katastrofalt til skade for den kollektive trafik. Bompenge, kilometerpenge, eller hvad vi nu skal kalde betaling i trafikfølsomme byområder, mangler tolt i redegørelsen.

Det er ikke noget nyt, at den fysiske planlægning gennem kommuneplanlægningen egner sig dårligt til at påvirke lokaliseringen af erhverv, og når vi ser i redegørelsen, at de nye udlægninger til erhvervsbyggeri stort set svarer til det, der allerede har været bebygget gennem mange, mange, mange år, er det klart, at det er svært at bruge den fysiske planlægning til at prioritere udviklingen. Det er heller ikke givet, at det altid er relevant at gøre det, men det er ikke uvæsentligt, hvis man ønsker at genanvende ældre erhvervsområder og også i visse områder kan have et ønske om at samle bestemte funktioner bestemte steder. Her kan det være nødvendigt, at man også kan prioritere erhvervsudviklingens lokalisering.



Nu kan man jo ikke kræve, at en landsplansredegørelse skal omfatte alt, men der mangler noget, som vi egentlig synes er meget rart ikke omtales, og det er spørgsmålet om detailhandelen. Det tager vi som udtryk for, at man har fået sat en proces i gang, som kan være med til at sikre, at detailhandelen udvikler sig blødt ud over landet med skyldig hensyntagen til, at alle områder bliver dækket af detailhandelen.

Vi synes til gengæld, det er bemærkelsesværdigt, at redegørelsen konsekvent ikke har noget med om boliger. Boligen er et grundlæggende livsvilkår, og det er jo ikke, fordi der ikke er problemer i forbindelse med boligerne. Der er tydelige eksempler på, at boligforhold og bypolitik hænger ganske meget sammen. Der er en meget voldsom udvikling på boligmarkedet, som ofte skaber problemer, og det gælder i både store og små byer og også i landområderne. Udviklingen er selvfølgelig meget påvirket af, at der bygges meget lidt alment boligbyggeri, men man kunne også formode, at forholdet mellem boligbehov og boligudvikling er forskelligt i forskellige områder i Danmark, og det kunne være nyttigt, at man også gjorde sig sådanne overvejelser i landsplansammenhæng. Det kunne også være relevant at se på, hvad det er for livskvaliteter, der reelt tilbydes, når man bor forskellige steder, og om der er skævheder, der bør rettes op på, selv om vi godt ved, at når man bor forskellige steder, må der være forskelle.

Selv om redegørelsen angiver, at der er klare forskelle i regionerne, men at disse forskelle måske ikke er så store, som de tidligere har været, betyder det ikke, at der ikke er grund til at rette op på skævheder i udviklingen. Vi synes, der er noget, der tyder på, at erhvervsudviklingen nogle steder er gået så meget tilbage, at det giver ganske store problemer, så man bør kigge på det. Det gælder f.eks. på Lolland-Falster.

Selv om vi synes, det er en ganske god redegørelse, som ganske godt beskriver erhvervsudviklingen, efterlader den altså for os at se nogle spørgsmål, især om trafikudviklingen og boligudviklingen på landsplan.

#### **Svend Aage Fauverholdt (DF):**

Det er med stor interesse, vi i Dansk Folkeparti har modtaget den nye landsplanredegørelse.

I en pressemeddelelse udsendt af miljø- og energiminister Svend Auken den 15. marts står der:

»Vi skal fremme de lokale særkender og kompetencer; det er vi bedst til. Den nye landsplanredegørelse lancerer en ny og mere dynamisk planlægning, hvor byernes indretning og samspillet mellem by og land er med til at skabe gode og attraktive vilkår i samspil med erhvervsudviklingen.«

Det lyder utrolig godt, men når man så læser videre i redegørelsen, er der alligevel en masse spørgsmål, man må stille sig selv.

Hvad med f.eks. den fysiske planlægning? Er der, som det er blevet spurgt af mig tidligere i dag, elastik i den? Er der elastik i den, og er der tiltro til, at amterne og kommunerne i højere grad kan være selvbestemmende? Vi må jo erkende, som det også er sagt fra min side før, at de mennesker, som er valgt til at repræsentere amterne og kommunerne, er fuldt på højde med os, som sidder herinde og har med lovgivningen at gøre. De er utrolig dygtige og gode til at føre tingene ud i livet, men de standser op en gang imellem og spørger: Kan det her nu også være rigtigt? Har vi så lidt at sige? Er det hele planlagt godt nok for os?

Hvis der i indledningen havde stået »lokalt islæt« eller »lokale ideer« og »nye udfordringer«, ville det have været godt for os i Dansk Folkeparti. Lokale ideer burde have haft mere plads i denne landsplanredegørelse. Der er 117 kommuner, som har reageret, og der er 13 ud af de 14 amter, som har givet svar, som kan bruges i det arbejde, vi sådan set går ind i nu.

Redegørelsen omtaler mange områder, og vi ser, at der er tale om to nye landsdelscentre: i Trekantområdet og i Midt-Vest-området. Vi må jo se på, hvad man får ud af det, om det kommer til at fungere bedre, end tilfældet er i dag. Samspillet mellem kommuner og amter skal selvfølgelig finde sted, og det er vi fuldstændig med på, men det må heller ikke være en bremseklods, hvor der kommer virkelig gode lokale ideer frem. Danmark er jo forskelligt i øst og vest og i syd og nord, så der kan være områder, hvor nogle ting er bedre egnede end på andre steder i landet.

Det er klart, at der ikke kan være et transportcenter i hver af landets 275 kommuner, og der kan heller ikke været det i alle 14 amter. Og der skal selvfølgelig et godt samarbejde til, hvor man snakker tingene igennem, så de kommer til at ligge de steder, som er centrale, og hvor der er mest brug for dem.

En af de ting, som også er omtalt, er transport ad søvejen, og måske er det et område, vi skulle

fokusere lidt mere på og måske give et klap på skulderen til dem, som vil igangsætte søvejs-transport.

Vi ser i mange, mange byer i dag, at trafikken bliver omlagt. Man leder især den tunge trafik uden om byerne, og det er et godt og rigtigt initiativ, at de biler, der kan fjernes fra bymidten og selve bykernen, og som ingen brug har for at komme dér, men skal videre, ledes udenom. Det er et udmærket initiativ, der her bliver taget.

Så er der også landdistrikterne, og her har vi jo behandlet op til flere forslag her i salen, hvor der er taget initiativ fra borgerlige partier til at åbne for, at landdistrikterne bliver mere involveret, end de er i dag, nye initiativer og igen nye, lokale initiativer, som kan være med til virkelig at skabe det, som Landsplanredegørelsen starter med, altså at by og land skal have et godt samarbejde.

Der kan sættes mange spørgsmålstejn ved tingene, men vi har læst det igennem, og vi føler, at de ting, der er peget på her, måske nok kunne gøres lidt bedre, end der står i redegørelsen.

#### **Ebbe Kalnæs (CD):**

Landsplanredegørelse 2000. Der er tidligere ordførere, som har nævnt, at den er bedre end den sidste, og det vil jeg da gerne tilslutte mig, men der er nogle af de helt fundamentale ting i måden at lave planlægning på, som stadig væk lider af de samme ting, som jeg ofte tidligere har været inde på.

Der er ingen tvivl om, at CD ikke ønsker nogen form for vild planlægning, klondike-liberalisme, eller at man i det åbne land skal have lov til at te sig, som man vil. En overordnet planlægning, en rammeplanlægning, på en række områder er selvfølgelig nødvendig, når man skal indrette samfundet, men det er jo ikke det, vi har; vi har en dybt detaljeret planlægning på mange områder. Det, der ligger i planlovgivningen i dag, kommer på en eller anden måde, hvad enten man kan lide det eller ej, tæt på planøkonomi, tæt på noget, der kunne minde om et kommissærstyre.

Når jeg siger det så præcist, er det selvfølgelig ikke for at pege enkelte onde mennesker ud, der har en eller anden idé om, at de skal genere folk eller ødelægge landet, men det er den mekanisme og den inert, der går i gang, når man begynder med den her planlægning. Da sker der nogle helt åbenbare ting, som gør, at der

bliver demokratisk underskud i de systemer, man laver, endda et alvorligt demokratisk underskud.

Vi laver overordnet en plan, som vi detaljerer meget. Planen og måden at lave planlægning på består jo også i meget høj grad af en lang myndigelser, og det vil sige, at man så ender med at skrive ordene ind senere. Man laver adskillige håndbøger i dybtryk, som man sender ud til amterne, som administrerer meget af den her overordnede planlægning.

Det, der bare sker i amterne, er, at hverken på miljø- eller på planområdet er det overhovedet kutyme, at det politiske niveau, dvs. miljø og plan i amterne, overhovedet blander sig i de sager. Det bliver et spørgsmål om, at den enkelte gruppe eller medarbejder eller holdning, der måtte være et givet sted, med en detaljeret håndbog selv fortolker. Ja, der er ikke engang tendens til, at man med jævne mellemrum tager sager op og bruger dem som principalsager for at stikke en linje af.

Der sker rent faktisk det, at loven bliver enormt selvkørende. Det vil sige, at vi laver selvkørende love på planområdet. Det er næsten umuligt at komme i nærheden af dem igen, når først vi har sendt dem af sted herfra. Ja, i princippet kunne vi godt tage hjem, når vi havde lavet en tilstrækkelig præcis og detaljeret planlægning. Det, der sker, er, at man selvfølgelig dræber en masse initiativ. Man har det i bund og grund skidt med den samfundsform, vi har. Man har det skidt, fordi den samfundsform, vi har, nemlig et kapitalistisk samfundssystem med markedsmekanismer, prøver man på alle måder at se om man kan hindre i at udfolde sig.

Som jeg sagde i indledningen, mener jeg ikke, at man bare skal lade stå til. Selvfølgelig skal der være regler og rammer. Man laver bl.a. som en af tingene noget, man kalder for kompetencerregioner, et nyt begreb, nye værktøjer til styre med osv. Man pakker det egentlig også ind i en proces, som er demokratisk, alle er med osv. Det er vel nok den mest udbredte form for demokratur, man næsten kan forestille sig, for det bliver nogle meget lukkede rum, det her skal foregå i, og det er det, der gør, at det er dræbende.

Vi har hørt ordføreren for Socialdemokratiet og også tidligere hørt ministeren sige, at der er mange, der er godt tilfredse med det her. Jamen det tror pokker! Altså når man en gang imellem kommer ud dér, hvor man har brugt sin stram-

me lovgivning til at sige, at nu skal der være noget her og ikke dér, så er folk da dér, hvor det skal være, vældig godt tilfredse, og dér, hvor det ikke skal være, har de det mindre godt med det.

Det, der er det afgørende, er, at der er planrammer, men at man alligevel har så meget råderum, at man også, som nogle tidligere har sagt, tror lidt på, hvad der foregår. Jeg ved godt, at det er kættersk tale, men vi har altså en tendens til i det her samfund at have sådan en gøgeungeeffekt: Utrolig mange veluddannede mennesker er med til at skrive stakkevis af instruktioner, og det er ikke nedladende, når jeg siger, at de er veluddannede og velfungerende, og at de kan en masse ting, for det erfarer jeg i det daglige, men på en eller anden måde ender vi i en situation, hvor man skriver og skriver og skriver, og så lander man derhenne, hvor der bliver en meget stor distance til det, man har med at gøre, og derfor er det dræbende for en masse af de initiativer, der er.

Der er også i det her lagt op til, at vi på trafikområdet skal prøve at indrette os bedre. Den socialdemokratiske ordfører har nævnt det, andre har nævnt det, bl.a. når vi taler om at dæmpe eller forbedre det fysiske miljø i trafikken, for det er ganske rigtigt, at det fysiske miljø i trafikken – og dér tænker jeg på mængden – giver nogle problemer nogle steder med vores nuværende infrastruktur.

Jeg er ikke så bekymret for miljøsidens, som nogle måske er, for det går ganske stærkt, og om relativt få år, måske 15 eller noget i den stil, er vi jo derhenne, hvor vi ikke længere bruger benzin, diesel osv. Det vil sige, at vi får tekniske løsninger, hvor vi ikke har de udledningsvanskeligheder, som vi har i dag. Men derfor har vi ikke løst problemerne i det fysiske miljø, altså mængden. Vi skal være der, vi skal frem.

Når jeg fæstner mig meget ved det her, har det noget at gøre med, at vi taler om, at transporten skal væk fra gummihjulene og over på skinnerne. Og når vi taler om, at vi gerne vil have noget på skibe, selv om det er et lille land, jamen så må vi altså gøre noget ved det, så må vi rent faktisk satse på området, så må vi sige, at det er en miljøinvestering, og så må vi gå ind og gøre det, der skal gøres, ellers bliver det bare snak. Som jeg også nævnte i en kort bemærkning tidligere i dag, kan det jo ikke hjælpe noget, at vi har et havneareal, hvor der kan køre lastbiler ned og læsse og losse alt det, de vil,

uden at vi har en fast havneafgift pr. ton eller volumen.

Hvis vi vil have noget over på skibene, må vi sige, at det er en miljømæssig investering, som vi må subsidiere. Hvis vi vil have mere over på skinnerne, ja, så må vi sørge for, at det ikke går præcis den modsatte vej, altså at det statslige aktieselskab DSB kører det hele over på gummihjul i stedet for på skinner. Hvad gør vi ved det? Det kan vi ikke tale os til. Vi må sige, at hvis det er det valg, vi foretager, hvis det er det, vi gerne vil, så må vi subsidiere, og så må vi sige, at det er en miljømæssig investering. Vi skal have det derhen igen, om vi så skal sælge DSB til vognmændene, give dem skinnerne gratis og sørge for, at de selv holder deres vogne klar og får lavet nogle sammenbundne transportsystemer, så vi får så meget som muligt derover. Bare nogle få procent ville jo være en kæmpestor gevinst, når det gælder det fysiske miljø, altså mængden, trykket på vores infrastruktur.

Generelt vil jeg sige, som jeg har sagt så mange gange før, at der selvfølgelig er mange træk i det her, der kan være ganske fornuftige, men detaljeringsgraden og lysten til at styre, det planøkonomiske element, som der ender med at blive i det, er ikke særlig befordrende. Som sagt, og det er også en gentagelse, hvis vi havde haft et regionplanernes Danmark – de der meget detaljerede regionsplaner, som i øvrigt også borgerlige partier i sin tid var med til at lave – da Lego i Billund blev skabt, da Danfoss på Als blev skabt, er det spørgsmålet, om vi overhovedet havde haft dem. Ting foregår jo en gang imellem sådan, at det er den der lille træmand, som starter med at lave dimser og legetøj og ender med Lego. Det starter med den lille smed et eller andet sted. Sådan noget kan altså godt ske, men selvfølgelig ikke i den målestok, for på den måde laver man ikke virksomheder i dag, men der kan godt ske andre og mindre ting af den slags, så noget opstår.

Det, jeg egentlig appellerer om, er, at man skal prøve at få detaljeringsgraden ned, prøve at få lidt større rummelighed i det her, men med det har jeg ikke sagt, som nogle måske vil sige, at vi ikke skal have store investeringer, at vi ikke skal have en hovedstad, som vi satser på, osv. Det skal vi alle sammen leve af i fremtiden. Når hr. Martin Glerup taler om, at vi skal op over gulvhøjde, så skal vi altså også gøre os klart, at selv om vi skal have det åbne land, landsbyen og det alt sammen til at fungere og vi skal gøre det reelle, der skal til, for at det kan

ske, så skal vi altså huske, at det ikke er det samme, som at vi skal nivellere alt ned til samme størrelse. Vi skal stadig væk have en hovedstad, ellers er vi ikke nogen nation.

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg synes da, at det stort set var positivt at høre, hvad hr. Ebbe Kalnæs havde at sige her om Landsplanredegørelsen. Hvis jeg nu skulle starte med en kort bemærkning – jeg skal nok lade være med at tage for mange af dem – så skulle det jo lige være, at Miljø- og Planlægningsudvalget sådan set rejser rundt i verden og kigger på den kapacitetsopbygning, som man har lavet her i Danmark, og som man så har solgt til Sydafrika eller andre ulande. Når man gør sådan noget, må man jo altså også finde sig i, at man faktisk har et system, som man er i stand til at videreføre til andre systemer, så jeg tror ikke, man kan undgå det der med de kloge mennesker, der sidder og interesserer sig for de ting, vi bl.a. taler om nu.

Det spændende ved denne landsplanredegørelse, det indtryk, som jeg synes den efterlader i forhold til den, der er godt 4 år gammel, er, at Danmark på én og samme tid åbner sig ud mod den omgivende verden – med Tyskland og Sverige som de nærmeste naboer – og kommer til at virke en lille smule mindre på de indre linjer. Det skal man forstå på den måde, at vi er små, men vi er jo ikke blevet mindre arealmæssigt, og det er jo stort set arealer, det her handler om, men både den teknologiske udvikling og den lynhurtige og nemme måde, vi kommunikerer på i dag med pc'er og mobiltelefoner og alt muligt, og de fysisk hurtigere måder at komme til både Sverige og Jylland og Tyskland på har altså gjort noget og gør fortsat noget ved vores infrastruktur, som i virkeligheden kun delvis afspejler sig i den her i øvrigt udmærkede landsplanredegørelse.

Når jeg siger det, er det, fordi jeg tror, vi i de nærmeste år kommer til at tale en hel del om noget, som der ikke er talt ret meget om her, nemlig regionalisering af Danmark. Jeg tror, vi kommer til at tale om en ændret form for kommuner, som vil blive større, og vi bliver nødt til at tale om amter, der skal være større, og alt sammen er jo en følge af, at den måde, vi kommunikerer med hinanden på, er blevet meget, meget anderledes.

Jeg vil kun plukke nogle enkelte dele ud af den her redegørelse. Vi synes i Det Radikale Venstre, det er meget positivt, at man nu tæn-

ker på landsdelscentrene på en ny måde. Der er lagt op til to nye her, en i Trekantområdet og en i Herning-Holstebro-området. Og nytænkningen er jo tydeligvis inspireret af det kommende Øresundssamarbejde, men også af samarbejdet i den region, der hedder Region Syd mellem Sønderjyllands Amt og Nordslesvig, og som har været en del forkættet dernede, men som man jo ikke undgår at komme ind på, når man skal tænke infrastruktur.

Når jeg siger, at der tegner sig en fremtidstrend, der peger mod øget regionalisering, og jeg tror, næste gang vi ser en landsplanredegørelse, så vil vi komme til at snakke også om det, så siger jeg i virkeligheden noget meget uradikalt og noget temmelig kættersk, for vi har jo altid stået for, om jeg så må sige, alt det med nærdemokratiet, og det går vi heller ikke væk fra, men der er jo altså bare tegn i sol og måne på, at det hele ville hænge bedre sammen, hvis man havde lidt større enheder.

Der er mange ting, man kunne plukke i, og det er der også flere der har gjort i dag. Jeg vil specielt nævne landdistrikterne. Det går jo, som hr. Martin Glerup sagde, aldeles udmærket i landdistrikterne, de har ærlig talt aldrig haft det bedre, og det skyldes jo bl.a. den politik, regeringen har ført fuldstændig bevidst for at få landdistrikterne til at udvikle sig, og jeg bliver også nødt til igen at nævne loven om butikstid, reglerne om detailhandel osv., de ting, som regeringen har sat på dagsordenen lige siden 1993.

Til sidst vil jeg sige lidt om trafikområdet, og det er måske i virkeligheden mest en kommentar til partiet Venstre, som jeg ikke rigtig fik svaret færdig i denne her sag. Det er om finansieringen af de store vejprojekter. Der ligger i støbeskeen vejprojekter for sådan omkring 15 mia. kr., og jeg vil bare sige, at det bliver vanskeligt at finde de penge, i hvert fald hvis man som regering har det mål også at nedbringe statsgælden kraftigt inden år 2005.

(Kort bemærkning).

**Ebbe Kalnæs (CD):**

Jeg er klar over, at den kommentar, jeg også nu har til den radikale ordfører, er lidt inspireret af, at den radikale ordfører var inde på enheder, størrelser og sådan nogle ting.

Dér kunne jeg godt tænke mig, at den radikale ordfører ville være med til at erkende, at i diskussionen om større enheder, amterne og kommunerne osv., skulle vi i Folketinget vise

mod til at skaffe et ordentligt grundlag at diskutere det på, for ingen ved faktisk noget om det. Der findes ingen analyser af det, og hvis man skal lave et virkeligt løft, så skal Ravnsborg Kommune på Lolland formentlig finde sig en partner oppe i Nordsjælland at slå sig sammen med. Så er der bid i at slå sig sammen, og så bliver det til noget.

Hvis ikke vi får lavet en analyse af økonomien og finansieringen, inden vi begynder at tale strukturer, så tror jeg, vi kommer galt af sted, for vi har faktisk ikke noget grundlag at gøre det på. Der er ingen, der tør gøre det andre end Folketinget, og det har ikke turdet indtil nu.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Altså når jeg sagde, at det, jeg sagde, var en lille smule kættersk og uradikalt, så var det, fordi Det Radikale Venstre faktisk, da vi snakkede hovedstadsreform i sin tid, ikke rigtig var til at komme i kontakt med, vil jeg sige, fordi vi på det tidspunkt mente, at der var visse dele, der var gode, og andre, der ikke var, og så valgte vi det fra.

Det er klart, at man ikke kan lave en kommunalreform – det er jo nærmest det, jeg står og siger – sådan bare ud af den blå luft; man har alle interessenterne på banen. Jeg er jo selv kommunalpolitiker og ved, hvad det er for følelser, der rører sig i det land, og derfor står jeg heller ikke og forudskikker, at det sker.

Jeg tror bare – og det var det, jeg ønskede at sige – at udviklingen altså kommer til at gå i den retning, fordi kommunikationsmønsteret, hurtigheden, hvormed vi bevæger os, og de muligheder, der ligger her, somme tider løber fra os, og vi skal selvfølgelig tilpasse strukturen til det, som jeg tror kan blive fremtiden; det er ikke noget, jeg ved. Men det er rigtigt, at der selvfølgelig skal et grundlag til, inden man tager fat på sådan noget.

**Søren Kolstrup (EL):**

I den fremlagte Landsplanredegørelse 2000 er der en lang række, mener vi, meget klare iagttagelser. Der er klare iagttagelser omkring transportområdet, omkring søtransportområdet. Der er også klare iagttagelser omkring forholdet mellem på den ene side en stærkt globaliseret, liberalistisk verden og på den anden side de udfordringer, som det stiller de planlæggende myndigheder over for. Og i den for-

stand kan man sige, at det såmænd er et udmærket værktøj, vi har fået her.

Jeg vil godt koncentrere mig lidt om, hvad der er Enhedslistens mål for en dansk landsplanlægning.

Vi ønsker først og fremmest et økologisk Danmark i en global økologisk arbejdsdeling, ikke en EU-centrering, men gerne en alsidig udvikling i Europa. Vi ønsker, at urbaniseringen skal vendes, så luftforurening, mangel på rent drikkevand og fremmedgjorthed ikke overmander den voksne bybefolkning. Derfor skal planloven ændres, sådan at udbygningen først og fremmest sker i de delvis forladte byer. Vi har jo netop oplevet, at en lang række danske landsbyer er blevet tømt for deres produktionsmidler. De er blevet tømt for socialt liv.

Jeg synes, det var meget karakteristisk, at da jeg stillede Venstre et spørgsmål om, hvordan de ville medvirke til at styrke det produktionsgrundlag, fik jeg ikke svar på mine spørgsmål. Men Enhedslisten vil i hvert fald meget gerne være med til at drøfte, hvordan man sikrer et sådant produktionsunderlag af alsidig geografisk karakter, så Det Skæve Danmark ikke bliver mere skævt.

Men det drejer sig også om at skabe, bredt set, arbejdspladser i regionerne ved at fremme større selvforsyning, hvad angår fødevarerproduktion, og det drejer sig om at opruste den oftelige transport og gøre den mere fleksibel i de tyndbefolkede områder.

Regeringen har en målsætning om at begrænse den samlede transport, men indtil videre har vi kun set ét reelt indgreb, som har trukket i den rigtige retning, nemlig stop for storcentre. Det er fint nok, men jeg bliver også nødt til at sige, at regeringen er angst for sin egen skygge. Regeringen er meget ofte angst for sin egen målsætning. Man tør ikke, man sidder uhjælpeligt fast, og det gælder især transportområdet.

Der er stort behov for, at man nu tager fat på pendlertrafikken, og vi ser frem til regeringens virkemiddelkatalog på trafikområdet. Der er da mulighed for stadig væk at tro på, at man dér har nogle virksomme midler at lægge frem.

I dag har Transportrådet været fremme med en kraftig opfordring. Nu er det sidste udkald, hvis ikke landets vejnet skal bryde sammen under den stigende trafik af passagerer og gods. Der er jo flere her i dag, der har været inde på det voldsomme behov for at tænke i nye baner, herunder også at få sat fuldt knald på f.eks. of-

fentlig citytransport, som flere undersøgelser har dokumenteret kan reducere godstransporten voldsomt inde i byerne.

Jeg har også bidt mærke i, at der er et par ordførere her i dag, der har sagt, at vi sandelig skulle sørge for at få mere gods på skinner og coastere. Jeg må konstatere, at regeringens godspolitik går i den stik modsatte retning: Man har absolut kun gummihjul i hovedet, når det drejer sig om godstransport, gummihjul og atter gummihjul. Ikke engang farlig transport vil man længere transportere på skinner, ja, ikke engang det farlige affald til Kommunekemi vil man gribe ind over for og sikre, at det er på skinner. Man gør intet for coastertransporten – nåh jo, vi har fået en lille coastercentral, og godt for det, men bortset derfra går det lige lukt i den forkerte retning.

Et andet område er spørgsmålet om, hvordan vi udvikler Danmark som et landbrugsland. Vi kan fortsætte den nuværende udvikling, hvor man satser på flere husdyr og mere koncentreret husdyrproduktion. Svineproduktionen er steget med 30 pct. i løbet af de sidste 10 år, og selv om antallet af malkekvæg er faldet, resulterer det i en stigende husdyrproduktion.

Den udvikling kan vendes ved at fremme det økologiske jordbrug, som har færre dyreenheder i forhold til arealtillæggene. I samme retning trækker det, hvis man får indført en kvælstofoverskudsafgift. Og Enhedslisten er altid parat til at deltage i diskussioner om, hvordan man indfører sådanne virksomme instrumenter.

Der er trods alt grøde inden for den økologiske omstilling. Der er initiativer, som peger på nye veje i debatten, f.eks. om at hjælpe økologisk byggeri og økologisk ressourceudnyttelse på vej ved hjælp af økologisk eksperimentelle frizoner, hvor man sætter udviklingen fri under ansvar. Dette er et opgør med, at folk, som går nye veje, får deres energi ædt op af et bureaukrati, det er et opgør med fastlåste kriterier, men som samtidig kan bane vejen for en ny måde at tænke på.

På nogle områder er vejen i dag åben for, at arkitekter f.eks. kan sætte en solfanger på taget, eller at man kan lave nogle bygningsintegrerede solceller, men det, der samtidig er behov for, er, at man kan bruge nye, ikkegennemprøvede materialer, og at man kan indføre løsninger for toilet- og spildevand, som der endnu ikke er et ingeniørfirma der har dimensioneret, altså bryde med det eksisterende byggeri og sammen-tænke nye helhedsløsninger. Netop derfor sy-

nes vi, det er spændende, hvis man kunne få tanken om økologisk eksperimentelle frizoner udbygget, som også kunne medvirke til at puste liv i vores landzoner.

Jeg skal pege på, at finansiering og stigende jord- og huspriser er et stort problem i Danmark. Også derfor er det vigtigt at få eksperimenteret med zoner, hvor man kan leje jorden ud på jordrentevilkår.

Jeg skal afslutningsvis sige, at det er meget fint, at regeringen kommer med en landsplanredegørelse, og det er også fint, at regeringen f.eks. på transportområdet og fødevarerområdet er kommet med en lang række redegørelser, men endnu finere ville det jo være, hvis man ville følge disse redegørelser op med virksomme midler. Her har man desværre på en lang række områder bragt sig hen i en totalt fastlåst situation, men hvert eneste skridt, der kan trække i en økologisk retning, og som kan sikre en alsidig udvikling af det alt for skæve Danmark bort fra metropoltænkningen, vil vi være med til at udvikle. Det gælder f.eks. også inden for jernbanevæsenet; det gælder om at få udbygget den vestjyske længdebane, og det gælder lige fuldt om at få udviklet trafikken i hovedstadsområdet.

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**  
Hr. Ole M. Nielsen som ordfører.

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Jeg synes, at det på mange måder er en udmærket landsplanredegørelse. Det vil jeg ikke sige så meget om, men jeg vil selvfølgelig sige noget om det, jeg ikke er så tilfreds med.

Når jeg synes, den er udmærket, så er det nok, fordi vi og regeringen trods alt ikke er så uenige om den landsplanopfyldelse, altså den udvikling af hele vores land, som vi står over for. Vi kan somme tider være lidt mere uenige om, hvordan vi når målet, hvordan vi administrerer det, hvordan vi stemmer, osv., men overordnet er vi nok ikke så uenige. Det har bl.a. vist sig i en ting, som ikke er omtalt heri, nemlig vores holdning til udvikling af detailhandelen, hvor vi er fuldstændig enige i ministerens holdning, så det er godt nok.

Så bemærker jeg, at der er sket nogle ændringer fra forslaget, som kom for et års tid siden, og til den landsplanredegørelse, der ligger her. Det er nok især en omredigering af det første par kapitler, så vidt jeg kan se. Jeg har lidt svært ved at finde ud af, hvad det i øvrigt er i

indholdet, men der er en omredigering. Der er én ting, der er ny heri, og det er, at regeringen har fået lært at bruge ordet regionplanlægning.

Det er nok for meget ære til os selv at sige, at det har noget at gøre med, at vi rejste emnet sidste år i en forespørgselsdebat om regionernes udvikling i forhold til hinanden, men for så vidt er vi jo glade for, at det ligesom er kommet ind i regeringens tænkning, at man skal tænke i den retning.

Så har man bare ikke forstået det godt nok alligevel. Ministeren siger til mig, at det altså er, fordi man nu har set, at udviklingen i hovedstadsområdet, Ørestadsområdet, har været så kraftig, at man nu også skal tænke på at udvikle eksempelvis Jylland, og så udpeger man to nye landsdelscentre. Det lyder positivt nok.

Problemet i det er, at de faktisk ligger dér, hvor udviklingen også er stærk, nemlig i Trekantområdet og i Midtvestjylland. Altså hvis man virkelig skulle have forstået det her med regionernes udvikling i forhold til hinanden, så skulle sådan to nye landsdelscentre jo have ligget f.eks. i Storstrøms Amt, i det vestlige Sønderjylland eller sådan et sted, hvor der virkelig var brug for det.

Det er også fint nok, at de egne, Trekantområdet og Midtvestjylland, som har god gang i tingene, skal have den status, at de skal have tilført nogle nye institutioner osv., hvis det er den mulighed, det giver at være udpeget som landsdelscenter, men det ændrer altså ikke ved den skæve udvikling, som man også selv påpeger i planen her.

Så er der jo sådan lidt for meget bestemmeri, lidt for meget bedreviden, men det ligger jo selvfølgelig til en socialdemokratisk ledet regering at have det på den måde. Dér, hvor jeg sådan tænker på det, er omkring det her med, at man mener at vide, hvad der skal satses på i de forskellige områder: Man skal satse på sine specialiteter, på det, man er god til, og så nævnes Herningområdet med trikotageindustrien i gamle dage og det, som det nu måtte udvikle sig til – man syer jo ikke længere, men man udvikler tøj, designer det, sælger det osv., og det er virkelig flot, at det er sådan – og Sallingområdet med træindustrien og Nordjylland med IT-industri.

Sagen er jo bare, at de områder udviklede sig, før der var noget, der hed landsplanredigørelse. Der er en helt anden historisk begrundelse for det. Herning og Salling kender vi, Nordjylland er knap så kendt, men det var jo på grund

af, at der var en enkelt radiofabrik i Aalborg, SP Radio, i gamle dage, og nogle af de medarbejdere fik så et lift, da man startede et universitet i Aalborg. Der var fremsynede folk for 30 år siden, som syntes, at Aalborg skulle være en universitetsby. Det var der faktisk ikke så mange der så nytten af, men det har vel givet et helt fantastisk lift. Vi skal have noget mere investering i undervisning og i forskning, f.eks. i Storstrøms Amt.

Jeg siger bare, at de specialer har man opnået uden overordnet planlægning og tænkning, de er opstået helt naturligt. Specialisering kan være farlig. Jeg kommer selv fra et område, hvor det har vist sig, at specialisering er farlig, nemlig Frederikshavn, som har satset på tre store industrier, hvoraf de to, værfterne, oven i købet var statsstøttede og kunne være lønførende på området, selv om de gav underskud. De der tre stærke industrier har desværre forhindre, at folk har udviklet andre ting i det område. Man havde ikke brug for at gå andre steder hen, det var for nemt at få en ordentlig timeløn dér.

Det har ødelagt selvstændighedskulturen osv. i det område, og når værfterne så blev ramt, viste det sig, at man ikke havde noget andet, og at det var svært at få noget andet i gang. Det viser bare faren ved specialisering, fordi vi ikke er i stand til at tænke langt nok. Det er det, jeg kritiserer ved bestemmeriet og ved denne her bedreviden om, hvad det er, vi nu skal. Vi skal først og fremmest give åbne muligheder for at udvikle lidt af hvert alle steder. Det giver den største sikkerhed for, at vi har noget på lang sigt, og det er dér, jeg synes regeringens tænkning er lidt for snæver.

Så synes jeg, at der er lidt for langt imellem ord og handling. Det er det her med, at den ene hånd ikke ved, hvad den anden gør. Der er sådan en flot formulering på side 78, det var side 74 i den tidligere. Der står, at man i høj grad skal fremme en mere miljøvenlig anvendelse af den eksisterende infrastruktur. Det synes jeg er rigtig flot. Jeg synes bare ikke, regeringen lever op til det.

Jeg ville meget gerne have, at Miljø- og Energinisteriet fik det budskab spredt ud til resten af ministerierne i regeringen, så man gjorde noget ved det. Jeg har flere gange brugt eksemplet Svendborg-Odensevejen, som man investerede 1 mia. kr. i, og så skulle man yderligere investere noget i banen ved siden af for at

sikre, at folk fra Sydfyn og Langeland kom til Odense på arbejde.

Man skulle have gjort det modsatte. Man skulle have udbygget vejen dér, hvor den ligger, have investeret noget i banetrafikken, og så i øvrigt støttet dem i Svendborg og i Langelandsområdet, så de kunne blive hjemme og arbejde i Svendborg. Det må være det, der menes med den flotte sætning heri, men det er ikke det, man gør.

Det samme gælder det her med, at man er ved at sælge statshavnene til kommunerne, hvilket er negativt for udviklingen af de områder, hvor man har nogle havne, for de havne bliver simpelt hen for dyre for søtransporten. De kan ikke konkurrere med de store kommunale havne, som er konsoliderede. De nye kommunale havne, altså de tidligere statshavne, skal til at forrente og afskrive deres investeringer – de investeringer, der er betalt af staten for længst – for nu skal de betale for dem, samtidig med at de selvfølgelig skal betale driften og udviklingen af havnene. Så man hæmmer på den måde søtransportens udvikling.

Så det var vældig godt, hvis Miljø- og Energiministeriet ville få sine budskaber solgt til de andre ministerier og ikke bare til de andre partier. Det kunne faktisk være vældig flot.

Så er der landdistrikterne. Der er blevet sagt også af et par tidligere ordførere her, at det jo går godt i landdistrikterne. Det passer ikke. Det går godt i landkommunerne, og vi var inde på i en tidligere debat, at den statistik, man har over det, faktisk er forkert. I enhver kommune er der både byer og landdistrikter, men den statistik, der viste, at det går godt i landdistrikterne, er en, der fortæller, at det går godt i de kommuner, som ikke har en stor by, men en mindre by. Det kalder man landdistrikter.

Men f.eks. i Sindal Kommune, hvor byen ikke er så stor, er der også noget, der hedder landdistrikter, og i landdistrikterne går det ikke godt, selv om det går godt i Sindal og i Vrå og i Dronninglund for at nævne nogle af de byer, som her kaldes landdistrikter. Og det er vi meget kritiske over for, og der har vi jo sammen med de borgerlige partier haft flere lovforslag, så man kunne åbne lidt op for udviklingen i landdistrikterne. Men der har regeringen altså en noget jomfrunalsk eller gammelideologisk holdning, som forhindrer, at man kan få lidt mere skub i landdistrikterne. Vi ville meget gerne medvirke til, at man kunne det, for det er utrolig vigtigt for landbefolkningen, at man

holder en nogenlunde jævn økonomisk udvikling i hele landet.

Der vil jeg så lige runde af med igen at sige: Den regionalpolitiske udvikling handler selvfølgelig om, at man planlægger inden for kommunen. Men når nu man også i landsplanredøgørelsen bekymrer sig om hele landets udvikling, regionerne imellem hinanden, så er det nemlig den sag, som jeg ønsker at tale om. Man skal ikke bare bekymre sig om planlægning inden for regionen, men også om, hvordan regionerne udvikler sig i forhold til hinanden. Der var det, at de her nye landsdelscentre måske skulle have været suppleret af et landsdelscenter f.eks. i Storstrøms Amt og i Tønderområdet i stedet for i de to centre, som i forvejen går godt, nemlig Trekantområdet og Herning-Holstebroområdet.

Men alt i alt er det ikke så ringe en landsplanredøgørelse, hvis ellers vi kunne få lov til at få lidt mere indflydelse på udviklingen af den.

#### **Thorkild B. Fransaard (FRI):**

Sådanne landsplanredøgørelser er meget vigtige. De er jo grundlaget for, hvordan man udarbejder regionsplanerne rundt omkring i amterne. Derfor må den ikke være alt for detaljeret, og det er den her heller ikke. Men samtidig skulle der også være nogle retningslinjer for, hvad amterne skal gøre. Dem er der ikke for mange af.

Nu er det sådan, at når regionsplanen er lavet, så udarbejder man en kommuneplan efter den, og det er den, befolkningen må rette sig efter. Heldigvis for hele planlægningsområdet har vi vedtaget en lov herinde, så man ikke absolut skal revidere kommuneplanen hvert fjerde år. Det er en god ting, for der sker jo noget hele tiden, sådan at det er bedst, man selv tager stilling til, hvornår man skal gøre noget.

Lige gyldigt hvor meget planlægning man laver, om det er på landsplan, eller det er helt nede på lokalt plan, så løber udviklingen altid fra det. Så vi skal gøre, hvad vi kan for at følge med, og derfor er det rigtigt ikke at lave det alt for detaljeret, men bare lave nogle retningslinjer.

I den gamle landsplan havde vi nogle landsdelsområder. Det var Aalborg, Århus, Odense, Esbjerg og København. Nu kommer der to mere, nemlig Trekantområdet og Holstebroområdet. Det er et klart udtryk for, at det er udviklingen, der bestemmer, og at det ikke er os, som vi tror. Det er lige bestemt i de to områder, der



er sket så kraftig en udvikling i gennem de seneste 15-20 år, så selvfølgelig skal de udpeges som landsdelsområder, for det er derude, der er gang i det.

Jeg synes, der er et enkelt område, der mangler, når man skal udpege nogle områder til at være landsdelsområde, og det er nemlig helt sydpå. Det er i Sønderjylland i nærheden af den tysk-danske grænse, hvor et af Nordeuropas største transportcentre er. For at vise over for dem, at det er en vigtig ting for vores samfund, kunne man godt udpege det på en eller anden måde som et landsdelsområde. Jeg ved ikke, hvor meget det har at sige. Men det er sådan, at de mennesker, der arbejder dér, da gerne vil have det sådan.

Så under det, der hedder Nyt syn på landsdelsdistrikterne, er der en lille åbning, som vi er glade for i Frihed 2000. Der står udtrykkeligt, at der nu skal skabes mulighed for, at det kan være en selv bærende udvikling. Det er noget, som vi hele tiden har gået ind for, at der gives mulighed for. Derfor har vi stillet en række forslag sammen med andre borgerlige partier om, at man kunne lave nogle mere fleksible ordninger derude. Så vi glæder os så til, at regeringen får et andet syn på de forslag, vi kom frem med, for det, der nævnes her i redegørelsen, kan jo være med til det.

Nu nævnes der godt nok i redegørelsen, at det, der kan blive plads til derude, er en ny form for arbejdspladser. Nu ved jeg ikke, hvad der menes med det, men der er jo en masse små og mellemstore virksomheder af dem, vi kender, som udmærket kan være ude i landdistrikterne. Langt de fleste af dem, vi kender i dag, er jo startet derude. Men det kan jo være, vi kan få det ind i redegørelsen.

Jeg vil sige, at der er et helt andet område, som der ikke har været talt meget om. Nu har vi talt planlægning, men sådan en landsplan indeholder jo flere ting, og der er bl.a. den side, hvor der står: Hvad skal Danmark leve af. Der er en tekst, som jeg ikke er så glad for. Det er derfor, jeg tager det op. Der står: »Hvad eksporten angår, er Danmark derimod fortsat et industriland, selv om servicesektorens eksport vinder frem.« Jeg kan ikke lide den måde, det er skrevet på, for så er det, som om vi ligesom tilsidesætter den industri, vi har. For de faktiske forhold er jo noget anderledes end den tekst.

Hvis vi læser længere nede på side 27, er der en tabel. Tallene er fra 1997. Der fremgår det tydeligt, at landbrug, fiskeri, fødevarerindustri og

byggeri – det jeg mener er industri på nuværende tidspunkt – eksporterer for 398 mia. kr. Derimod er den private service kommet op på at eksportere for 15 mia. kr. Det er kun godt. Men det kan ikke være rigtigt, at det i teksten er sådan, at man ligesom tilsidesætter den hovedindustri, som hele vores samfund lever af.

Men det kan måske ændres – det her er jo et oplæg – for vi må jo gå ud fra, at folk læser sådan en landsplanredegørelse, og derfor skal vi jo passe på ikke at udtrykke os forkert. Det mener jeg, vi gør i det tilfælde her.

Vi kan jo også se på side 33, at op gennem 1990'erne er det ikke, fordi industrien – det gælder jo landbrug, fiskeri og industrien hele vejen igennem – har ligget på den lade side. Nej, de har virkelig rustet sig til fremtiden, så det er ikke et erhverv, der er ved at uddø. Der har været kæmpeinvesteringer i byggeri, og det gælder også i alt inden for nye ting, selv om, som der står, der har været en meget beskedent tilgang af arbejdskraft. Men så er der investeret store beløb. Det er gjort for at gøre sig klar til udviklingen i fremtiden.

Så jeg vil gerne have, at ministeren lige vil se lidt på, om vi kunne lave en lidt bedre udformning over for den kæmpeindustri, som bærer vort samfund.

Der er også et afsnit om landbruget. Landbruget har jo kæmpebetydning for vort samfund. Det er faktisk det eneste råstof, vi har, og derudfra er jo andre virksomheder opstået, det er ganske rigtigt. Men generelt vil jeg sige om den landsplanredegørelse her, at den ikke er detaljeret, og det synes jeg heller ikke, den skal være.

Jeg savner dog måske, at den var lidt mere fremadrettet med nogle retningslinjer, selv om jeg ved, at det er vanskeligt. Men selve redegørelsen her tager vi i Frihed 2000 til efterretning, og vi ser frem til, hvad der vil ske i løbet af sommeren, så nogle af de ting, jeg har nævnt – der kan også komme andre ting – måske kan bliver rettet ind.

**Miljø- og energiministeren (Svend Auken):** Jeg vil gerne sige ordførerne tak for en spændende debat og tak for mange gode indlæg.

Jeg vil gerne kvittere for de mange, der har rost kvaliteten af det planlægningsarbejde, der er lavet. Jeg vil også gerne fremhæve den proces, der er gået forud. Efter det første oplæg har der været en meget grundig høringsrunde. Så har man lavet det efterfølgende udkast, og det

har givet anledning til en endnu bredere høringsrunde. Det har også givet anledning til, at der er kommet ændringer ind. Jeg tror, det var hr. Ole M. Nielsen, der efterlyste, hvad det var for ændringer, der især var kommet med i den endelige udgave af landsplanredøgørelsen, og jeg kan til hr. Ole M. Nielsen sige, at det først og fremmest er afsnittene, hvor man prøver at forene den fysiske planlægning med erhvervs-tankegangen, erhvervsplanlægningen, hvor begrebet omkring erhvervs-kompetenceområder introduceres, og hvor vi prøver at se, på hvilken måde den fysiske planlægning, herunder ikke mindste arealplanlægningen, kan understøtte den erhvervs-mæssige udvikling i hele Danmark.

Hr. Martin Glerup tog fat på et par meget centrale punkter. Hr. Martin Glerup var som flere andre ordførere inde på spørgsmålet om arealreservationer til erhvervene, og han gjorde opmærksom på det samme, som landsplanredøgørelsen gør, nemlig at vi har en meget rummelig for ikke at sige en superrummelig planlægning på erhvervsområdet. Den er langt mere rummelig, end f.eks. når det drejer sig om boliger. Det betyder jo i realiteten, at vi i vores generation reserverer kæmpeområder til en erhvervsudvikling, der måske aldrig kommer. Jeg tror ikke, at man kan nævne eksempler herhjemme på, at mangel på rummelighed i erhvervsplanlægningen har forhindret lokalisering af virksomheder. Derimod har landsplanredøgørelsesarbejdet og vores dialog med amterne omkring udmeldingen i forbindelse med regionplanlægning vist, hvilke skadevirkninger med hensyn til en harmonisk udvikling af byerne en meget rummelig planlægning kan give anledning til.

Hr. Jens Kirk havde ret, da han sagde, at den jord, der er udlagt, jo godt kan dyrkes og godt kan bruges, men der er altså forskel på den frie dyrkningsmulighed og de dyrkningsbetingelser, der gælder, når der ligger alle mulige reservationer og restriktioner i den lokale planlægning.

Lad mig nævne et af de problemer, vi har haft. Jeg synes altså ikke, at man skal forgribe sig på fremtiden, mere end man kan overskue, og mere end der er brug for, og det er den ubehagelige tendens, som jeg tror de fleste i Folketinget er enig med mig i, nemlig at man bruger de meget store erhvervsområder til en lokalisering, som er uhensigtsmæssig – ikke i nærheden af andre virksomheder, ikke i nærheden af

den by, der findes, men ude ved de motorveje, der placeres.

Jeg tror, meget få ønsker et billede i Danmark, som man kender det fra andre lande, hvor det er de store trafikårer, der bliver erhvervsområderne. Det er heller ikke smukt, og det er ikke hensigtsmæssigt, og det giver et større transportarbejde, end man ellers ville have haft.

Derfor synes jeg egentlig, at hr. Glerups formulering om at lave et serviceeftersyn er en god formulering. Vi vil ikke være restriktive i retning af at sige, at der ikke skal være tilstrækkeligt med arealer, men det giver jo altså ikke flere virksomheder, at man udlægger nogle kæmpeområder i en by, der i øvrigt ikke er nogen udvikling i.

Det er helt andre forhold, der skal til, og mange ordførere var også inde på at give ideer til, hvordan man kan gøre det. Det er det, der skal hjælpe erhvervsudviklingen frem i de egne af landet, hvor vi gerne vil fremme en erhvervsudvikling.

Det andet, hr. Martin Glerup var inde på, og som jeg glædede mig over, at flere ordførere – også Venstres ordfører, hr. Hans Christian Schmidt – gav hr. Glerup ret i, var spørgsmålet om trafikknudepunktsbegrebet. Vi har brug for at finde ud af: Hvad ligger der egentlig i det begreb? Og hvad kan det bruges til?

Skal vi operere med internationale trafikknudepunkter, overordnede eller underordnede trafikknudepunkter, eller skal vi kun have ét begreb? Og hvordan skal der arbejdes med det? Og hvordan får vi integreret den overordnede planlægning med den regionale og den lokale planlægning og med de behov, som erhvervene, transporterhvervene, har?

Jeg synes, det er en vigtig diskussion, og vi vil meget gerne sammen med Trafikministeriet, sammen med erhvervene og sammen med amterne og selvfølgelig også de særlig interesserede kommuner prøve at gøre dette trafikknudepunktsbegreb mere operativt.

Jeg tror, der i den lidt desperate tone, som prægede hr. Hans Christian Schmidts indlæg, lå – nu tolker jeg – en skuffelse over, at det faktisk er blevet så god en redøgørelse, som tilfældet er. Der var få håndtag for de store salver om centralisering og centralisme osv., som hr. Schmidt givetvis gerne ville tale om, men hvor han jo tydeligvis savnede noget at hænge det op på i redøgørelsen.

Derfor måtte han kaste sig over sine yndlingsaggressioner, f.eks. detailhandelslovgivningen, som jeg i øvrigt glæder mig over, at han stort set var den eneste ordfører – ja, selvfølgelig suppleret af en række af sine medordførere fra Venstre – der kritiserede. Jeg mener, det er en af de fornuftigste love, vi har lavet herhjemme, og det er virkelig en af de love, jeg glæder mig til at diskutere i den næste valgkamp. Det er jo ikke en, jeg har fastlagt. Det er en, Folkettingen har fastlagt.

Vi har, som hr. Glerup var inde på, en massiv opbakning af folkelige organisationer i det her land til at sikre, at vi ikke trækker landet skævt og overlader hele den overordnede centrale planlægning til nogle få kapitalkæder, men at vi som mennesker selv har indflydelse på, hvordan vi indretter vores land.

I øvrigt er vi i gang med en meget spændende proces med amterne, hvor vi har fundet gode løsninger med flere amter, og dem, der frygter for, at der ikke kommer til at ske noget på detailhandelsområdet, tager fejl. Der kommer til at ske meget. I virkeligheden er min bekymring lidt, at vi i vores planlægning på det her område igen bliver lidt for rummelige. Det skal forstås på den måde, at vi slet ikke tager højde for, hvordan det vil påvirke vores indkøbsmønster herhjemme, at det elektroniske, e-handel osv., vil komme til at spille en meget større rolle i fremtiden.

I forvejen har danskerne flere kvadratmeter butiksareal, end noget andet civiliseret land råder over. Alligevel lægger vi overalt i landet op til en voldsom vækst i antallet af butikskvadratmeter. Men jeg synes alligevel, at processen kører godt, og der bliver meget smidighed. Der bliver også hensyntagen til de lokale forhold, og vi har en god, om end ikke altid helt nem dialog med amterne om det spørgsmål.

I øvrigt er det interessant at se, hvordan det deler tværpolitisk ude i landet. Jeg føler ofte, jeg møder betydelig større forståelse blandt kommunalbestyrelsesmedlemmer fra Venstre og De Konservative end hos enkelte socialdemokratiske borgmestre. Men sådan er jobbet jo nu engang her i landet.

Hr. Hans Christian Schmidt spurgte mig, hvad jeg sagde til Transportrådets udmeldinger, og jeg må skuffe hr. Hans Christian Schmidt med, at det vil jeg ikke udtale mig om i dag, for den 29. i denne måned vil regeringen sammen med Energipakken, som jeg håber, vi bliver enige om, fremlægge sin klimaredegørel-

se og fremlægge sit virkemiddelkatalog på trafikområdet, og der vil vi meget præcist give besked om, hvad det er, regeringen agter at gøre på dette område.

Hr. Hans Christian Schmidt svang sig højt op om, at det hele var blevet til Øresundsforbindelse og Ørestad osv. Der glemmer han vist lige, at det var beslutninger, der blev truffet under den borgerlige regering, som regeringen bakker fuldstændig op bag. Efter der er sat liv i vores hovedstadsregion, hvilket jeg tror, at hr. Schmidt og jeg er enige om er til fordel for hele landet, har vi med landsplanredegørelsen prøvet at se på, hvordan vi så også kan sætte liv i og understøtte den i forvejen eksisterende dynamik i andre regioner herhjemme.

Et af de gode resultater af landsplanarbejdet har været de to nye landsdelscentre, som kommunerne i det midt- og vestjyske område og i Trekantområdet virkelig også har gjort sig fortjent til. Jeg deler det ønske, som flere har været inde på, om, at det må brede sig, så vi i det syd- og sønderjyske og eksempelvis i det sydsjællandske område må se en tilsvarende udvikling.

Hr. Hans Christian Schmidt landede på fødderne, og det var et klædeligt syn efter at have været så højt oppe, og jeg glæder mig til et fortsat samarbejde om de praktiske problemer. For jeg tror i virkeligheden ikke, at hr. Hans Christian Schmidt og jeg er så uenige om, at det Danmark, vi ønsker os, er dér, hvor der er plads til virketrang og til at sætte noget i gang og til at noget kan ske på en god måde, så vi har nogle rammer, som ikke virker snærende for folk, men tværtimod giver os en fortsat udvikling af vores samfund.

Jeg tror, det var hr. Fransgaard, der til sidst nævnte nogle af de eksporttal, som kendetegner Danmark. Tænk, det her lille land eksporterer for mere end en mia. kr. varer og tjenester om dagen – mere end for en mia. kr. om dagen! Og det gør vi i hele landet og i alle erhverv. Det er selvfølgelig den udvikling, vi fortsat skal understøtte.

Ud over at fru Henriette Kjær i lighed med hr. Hans Christian Schmidt ikke altid synes om min forvaltning af planlovgivningen, så synes jeg, at hun fik sagt mange kloge ting om de nye erhverv og om de nye virksomheders muligheder, de nye ting, der ligger foran os.

Hun var lidt tvivlende over for vores idé om at bruge de gamle industriområder i byerne, for hun siger: Jamen betyder det så ikke, vi leder en masse tung trafik ind i byerne? Er det ikke bed-

re at tage ny jord i brug og lægge nye virksomheder uden for byerne? Det er jeg helt uenig i.

Det er netop det spændende, der sker i alle Europas byer i øjeblikket, dér, hvor man har styr på tingene. Man genbruger de gamle industriområder, genbruger den infrastruktur, der er, løser de problemer, der er med forurenede jord osv., og får en byfortætning, der giver mindre transportarbejde, mindre forurening og en mere tilfredsstillende erhvervsudvikling. Vi ved, at ikke mindst IT-branchen m.fl. er glade for den udvikling.

Vi har af mange grunde brug for at fortætte og ikke at sprede byvæksten i vores samfund. Hr. Glerup nævnte, hvordan eksempelvis biltransportarbejdet pr. dansker havde udviklet sig fra 1980. Jeg tror, han sagde, at vi i 1980 kørte 7.000 km, og det er steget til 11.000 km i dag. Noget af det er selvfølgelig overflødig kørsel, hvis det lykkes os at fortætte byvæksten mere.

Jeg noterede mig også, at fru Henriette Kjær ikke deltog i hr. Hans Christian Schmidts angreb på detailhandelslovgivningen, som jeg jo tror, at vi i det store og hele har arbejdet os hen mod en enighed om.

Socialistisk Folkeparti støttede generelt set redegørelsen. Derfor er det uretfærdigt, jeg ikke siger mere til det indlæg. Men jeg vil dog gerne understrege én ting, og det er, at det er rigtigt, at centerbegrebet i fremtiden bliver et andet end det centerbegreb, vi har kendt indtil nu. Der ligger med den rigtige anvendelse af den ny teknologi nogle muligheder, som vi bestemt ikke må undervurdere.

Det andet synspunkt, som jeg gerne vil give min tilslutning til, er, at der er meget store forskelle fortsat – urimeligt store forskelle i levevilkår og levebetingelser i det danske samfund. Der er meget, meget store forskelle. Vi har, som hr. Ole M. Nielsen også var inde på, egne i det her land, som er blevet ladet tilbage i udviklingen, og hvor det må være en fælles bestræbelse at skabe rammer, så de kan komme med.

Vi ønsker ikke at leve i et skævt Danmark forstået på den måde, at der på alle måder er områder i kraftig vækst, og så andre områder, som sygner hen. Det er ikke den danske tankegang.

Hr. Fauerholdt var inde på spørgsmålet om, hvorvidt der er tilstrækkelig elastik i planlægningen. Er der ét ord, jeg først og fremmest tænker på, når jeg tænker på dansk planlægning, så er det elastik. Det er ikke for at kritisere

skribenterne bag landsplanredegørelsen, men der er ingen, der kan klage over mangel på elastik i de formuleringer, der er set her.

Vi har et plansystem, hvor vi har nogle overordnede synspunkter. Nogle fastlægger vi her i Folketinget, nogle diskuterer vi os frem til. Der er meget, vi ønsker på miljøområdet, på energiområdet, på erhvervsområdet, på transportområdet. Det er vores overordnede ønsker. Og så møder de den lokale planlægning med kommuneplaner og regionsplaner, og så er der en dialog, og så prøver man at finde en løsning. Det gør, at vi kan bevare initiativet lokalt, men at det selvfølgelig, fordi vi må tage hensyn til hinanden og ikke bare kan leve i et samfund, hvor vi blæser på naboerne, må være under hensyntagen til nogle overordnede rammer.

Tag ikke fejl af, at når man spørger befolkningen, så vil de have en mere restriktiv planlægning end den, vi står for. Overalt hører jeg, at man siger: Hvorfor har I tilladt det, og hvorfor har I tilladt det, og hvorfor skrider I ikke ind osv.? Vi har f.eks. et stort kontorbyggeri i Århus, hvor lokalbefolkningen – det er min egen kreds, det tror jeg, at fru Henriette Kjær vil kunne bekræfte, Prismehuset tror jeg kontorbyggeriet hedder – er rasende, men jeg har måttet afvise at gå ind i det. Jeg kan ikke blande mig i det. Der foreligger en lokalplan, og den er vedtaget på den rigtige måde, og så må det være den lokale befolkning, der i givet fald, hvis der skal placeres et ansvar, gør det lokalt, og ikke i forhold til os. Så hr. Fauerholdt skal ikke være nervøs. Man skal altså ikke lytte til al retorikken. Vi har masser, masser, masser af elastik i den centrale planlægning.

Så sagde hr. Fauerholdt noget om trafik osv., som jeg ikke tror, jeg er så uenig med ham i.

Hr. Søren Kolstrup har en række ideer, som jeg synes er spændende. Hvordan kan vi bruge miljø som løftestang for en mere afbalanceret udvikling herhjemme? Hvordan kan vi bruge det økologiske jordbrug? Hvordan kan vi gøre den offentlige transport mere smidig, mere fleksibel? Alt sammen synspunkter, som jeg er enig med ham i.

Hr. Kolstrup var også inde på at tale om centralisme. Hvem har været de største centralister? Jamen hvem er det, der virkelig har flyttet virksomheder ud af landdistrikterne og koncentreret dem? Ja, det er jo mejerierne, slagterierne, osv. Hvis man tror, det er fæle socialisters værk, centralister, folk, der har været på de forkerte partiskoler, så tror jeg, man tager fejl. Det

er mennesker, der har anlagt meget nøgterne, kommercielle overvejelser. Det er derfor, centraliseringen er sket, derfor virksomhederne er forsvundet. Det er ikke staten, der har lukket slagteriet på Samsø. Det er de økonomiske overvejelser i Danish Crown-koncernen, der har gjort det, og det skal man være opmærksom på. Derfor synes jeg en gang imellem, at man skal tøjle noget af retorikken netop på de felter.

Hr. Ole M. Nielsen var venlig over for redegørelsen og sagde, at han derfor ikke ville sige så meget om den, men det lykkedes ham alligevel at sige nogle venlige ord. Dem vil jeg selvfølgelig gerne sige tak for. Det er integrationen mellem den fysiske planlægning og erhvervspolitikken, den positive erhvervs politik, der har været sigtet.

Hr. Ole M. Nielsen kritiserer os for, at vi ikke har været tilstrækkelig dygtige på søtransportområdet. Det tror jeg han har ret i. Jeg tror også, han har ret i, at det giver meget mere udvikling lokalt, hvis man satser på forskning og undervisning frem for på trafikinvestering. Derfor kan trafikinvestering af andre grunde være nødvendig, men der er en lokalpolitisk fascination af motorvejen som løftestang for lokal erhvervsudvikling, der ikke er så meget faktisk belæg for. Vi har brug for et godt transportsystem for at få fremkommelighed i vores land, men det er ikke sikkert, at det giver nye arbejdspladser lige netop dér, hvor motorvejene løber.

Hr. Fransaard havde en række kloge bemærkninger om planlægning, og at ingen af os kan forudsige udviklingen, og derfor må vi sørge for, at vi indretter en planlægning sådan, at udviklingen kan tage mange retninger. Det er netop det, jeg synes er det spændende i arbejdet med planlægning: at det handler om fremtiden. Det handler ikke om at foregribe nogle beslutninger, men det handler om at lægge tingene sådan til rette, at man ikke afskærer nogle muligheder, man ikke har nogen interesse i at afskære.

Endnu en gang tak til ordførerne for en, synes jeg, spændende debat. Jeg skylder hr. Kalnæs at sige, at når jeg ikke sagde noget til ham, så er det, fordi vi så tit har diskuteret de her overordnede filosofiske synspunkter omkring planlægning, og jeg er bange for, hvis vi tager diskussionen en gang til, så taler vi os fra hinanden, hvad vi ikke behøver at gøre i det her spørgsmål.

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Det lyder klogt. Hr. Kalnæs for en kort bemærkning til ministeren og derefter hr. Schmidt i anden ordførerrunde.

(Kort bemærkning).

**Ebbe Kalnæs (CD):**

Jeg vil gerne nævne et par enkle eksempler for ministeren: Vi er enige i, at hvis nogle vil lægge et varehus på 20.000 m<sup>2</sup> ude på en mark, og man skrotter den infrastruktur, som borgerne har betalt skat til, og pålægger borgerne at lægge deres mønster helt om, så er der en rimelig overordnet samfundsinteresse i at styre den slags ting. Det er vi slet ikke i tvivl om.

Når vi i landsplanredegørelsen nemt kommer til at tale om den egentlige planlovgivning, som jo er den, der skal styre dagligdagen, så har vi lidt problemer, når vi får lavet en planlovgivning, der gør, at ostemanden i Helsingør har vanskeligt ved at udvide med 40 m<sup>2</sup> bagud i sin ostebutik. Der har vi nogle problemer, fordi lovgivningen er for stram. Vi har nogle problemer, ikke fordi store virksomheder flytter ind til byen, men fordi de små vil bruge en ekstra hal, en ekstra garage, 1000 m<sup>2</sup> ekstra hal i en eller anden sammenhæng til at udvikle den virksomhed, de har. Det er dér, vi har et problem, ikke i det overordnede.

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Ja, det er ikke sikkert, ministeren hørte det.

**Hans Christian Schmidt (V):**

Jeg vil gerne lige knytte et par bemærkninger til miljøministerens svarrunde. Jeg synes sådan set, at miljøministeren kom rundt om en del punkter. Og uanset hvor meget man gradbøjer det, og hvad man end siger om det, så tror jeg næppe, at det vil lykkes ministeren at få forklaret, at denne her landsplanredegørelse er et fund. Vi må konstatere, at den er lavet, men lad det nu blive ved det.

Men jeg forstod, at det var noget med Ørestaden, og jeg er nødt til at sige det. Der har bredt sig sådan en misforståelse, bevidst eller ubevidst, særlig i regeringspartierne, om, at man skal blive ved med at sige, at Venstre er imod Ørestaden eller ikke ønsker udvikling i København. Jo, det gør vi. Vi har det bare sådan, at vi rent kapacitetsmæssigt er i stand til at overskue, at der sker udvikling to steder, altså både i Ørestaden og hovedstadsområdet og i det øvrige land, og det kan man sådan set godt

træne sig op til. Og vi mener sådan set bare, at det er ret vigtigt, at vi holder os det for øje; det vil vi få meget godt ud af sammen.

Så skal jeg sige til ministeren om Transportrådet, at jeg sådan set er lidt ked af, at ministeren ikke vil sige noget om det, for man skal huske, at hvis en minister ikke vil tage afstand fra det, så kan man jo hurtigt få den tanke, at der så nok er noget deri, som regeringen havde tænkt sig at bruge. Og hvis det er tilfældet, så er det jo et klart signal, når vi diskuterer landsplanredegørelser, og vi diskuterer, hvordan man ude i landet, hvor man ikke har kollektiv trafik, kan klare det.

Så er det jo ret skrap kost at komme og sige sådan tre gode ting, set med de øjne, noget med benzinafgifter, roadpricing; så kunne man så måske til sidst sige, at transportfradraget jo ikke er ting, der virker i en retning, så folk siger, at de nok i højere grad skal, som hr. Søren Kolstrup kaldte det, gøre landsbyerne mere levende. Jo, men altså man er jo nok nødt til at indføre den overvejelse, at så skal folk også kunne komme derud. Altså det kan jo være smukt nok, at man kan diskutere, hvordan man kan bo ude i de huse og have sin have og alt sådan noget; det er jo fint, men man skal jo frem og tilbage, og der er i hvert fald ingen miljøgevinst ved at lade store busser køre rundt med 2-3 mand, det skal jeg altså bare hilse og sige. Og hvis man så vil hindre folk i at komme derud, så skal man jo heller ikke bagefter lade sig overraske, hvis det viser sig, at der altså ingen er, der flytter derud. Ting følges jo lidt ad.

Så vil jeg gøre et lille forsøg: Miljøministeren diskuterer ofte detailhandelsloven. Må jeg ikke minde ministeren om, at det faktisk er sådan, at KL har udgivet et lille hæfte, der hedder: »Da verden gik i stå, sådan virker detailhandelsloven også«. Der bliver tit gjort alt for meget ære ud af, at det skulle være noget, Venstre havde fundet ud af. Det er det ikke.

Denne her sag, jeg vil fortælle om, foregår ude i Hvidovre, og ude i Hvidovre var det sådan, at der var en købmand, der havde 863 m<sup>2</sup>. Han ville så gerne bygge 560 m<sup>2</sup> til, og der skulle selvfølgelig være ordentlige parkeringspladser, 50 parkeringspladser skulle der til, og alt var i orden. Og det syntes kommunen var en god idé, nogle ejendomme skulle inddrages

osv. Og hvad sker der så? Ja, desværre, som man skriver, så 2 uger før Folketinget vedtog loven om ændring af lov om planlægning, skulle den ud til offentlig høring, og så sagde amtet nej, og så sagde ministeriet nej. Og så kan man jo spørge en planchef ude i kommunerne, sådan at det ikke bliver politikerne. Planchef i Hvidovre Kommune, Judith Laursen, siger: »Der burde være en bagatelgrænse for, hvad miljø- og energiministerens skal blande sig i. Det her er virkelig en lille sag. Den er et godt eksempel på absurditeten i planlovens bestemmelser. Planerne var fuldstændig i overensstemmelse med miljø- og energiministerens intentioner med lovændringen, nemlig at styrke nærmiljøet. Konsekvensen er, at kommunen ikke længere selv kan planlægge detailhandelen.«

»Men med ændringen af planloven er opgaver som en købmands udvidelse blevet defineret på en sådan måde, at de ikke kan løses. Det er bureaukratisk og absurd, at et ministerium skal blande sig i en beskeden udvidelse af en forretning inde midt i Hvidovre. Vi er nu nødt til at vente 4 år, inden amtet har en samlet plan for detailhandelsstrukturen,« siger planchefen.

Det kræver en overvindelse at få det til at ligne en sejr. Det gør det ikke for Venstre, vil jeg gerne sige. Vi synes, at det er ulykkeligt, at man sammenskriver en lovgivning på den måde, og ministeren bedes ved førstkommande lejlighed få det ændret til gavn for borgerne, til gavn for borgerne, til gavn for nærdemokratiet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Første behandling af lovforslag nr. L 216: Forslag til lov om ændring af lov om kemiske stoffer og produkter. (Anmeldelse og mærkning af produkter med uønskede kemiske stoffer samt bedre mulighed for forbrugerne for indberetning ved mistanke om sundheds- eller miljøskadelig effekt).**

Af Søren Kolstrup (EL) og Jette Gottlieb (EL).  
(Fremsat 2/3 2000).