

men også i de enkelte led af bymønstret — lige fra storby til landsby — og mere konkret planlægge, hvor virksomheder, institutioner og andre anlæg skal lokaliseres.

#### *De større byer.*

Købstæderne, og ikke mindst de større byer, rummer en række ældre byområder med helt uacceptable forhold. Koncentrationen af befolkning og erhverv er for stor. Samtidig medfører bilismen store problemer.

På grundlag af oversigtsplanerne fra ca. 30 af de tidligere købstadskommuner med over 25.000 indbyggere, er det skønnet, at ca. 100.000 boliger er kondemnabile, og andre 100.000 boliger såkaldt utidssvarende. I alt er der tale om mere end 10 pct. af landets boligmasse.

Også erhvervsbygninger i de ældre byområder er ofte utidssvarende, og virksomhederne har svært ved at få opfyldt deres vigtigste lokaliseringbehov: udvidelsesmuligheder, produktion i ét plan, gode tilkørselsforhold.

I boligområderne er der mangel på friarealer, legemuligheder og institutioner. Luftforurening, støj og andre gener præger miljøet.

Udviklingen i de senere år har flere steder vist, at de gamle bycentre næppe kan fungere, hvis vækstpresset med hensyn til erhvervsetageareal og trafikbelastning fortsætter. I disse ældre bydele er der derfor behov for en aflastning og for sanering og byfornyelse i bred forstand. Dette forudsætter dels en udtynding af boligbebyggelsen, dels udtynding af arbejdspladser og dermed en begrænsning af trafikpresset.

#### *Landdistrikterne og de mindre øer.*

Enhver nedgang i befolkningstallet i de dele af landet, der ikke rummer større byer, må vække bekymring, fordi den gør det endnu vanskeligere at opretholde en rimelig tilværelse for den tilbageblevne befolkning. Vi står her over for et andet af landsplanlægningens hovedproblemer: forringelsen af levevilkårene for landdistrikternes befolkning. Dette illustreres særlig klart af udviklingen på de små øer.

Den faldende beskæftigelse inden for det traditionelle hovederhverv — landbruget — er den væsentligste årsag til nedgangen i

folketallet. Fraflytningen medfører et stadig mindre befolkningsunderlag for den enkelte servicevirksomhed. Samtidig bevirker de generelle strukturændringer inden for servicesektoren i retning af større koncentration og dermed krav om stadig større befolkningsunderlag, at det bliver endnu vanskeligere at fastholde servicevirksomhederne. Hertil kommer den svækkelse af beskatningsgrundlaget, som fravandringen medfører, og som gør det vanskeligere for den enkelte kommune at opretholde en acceptabel offentlig service — selv med højere beskatningsprocenter end i det øvrige land.

I denne forbindelse skal der tillige peges på den forringelse af den kollektive trafikbetjening med såvel færger som baner og busser, der er sket i de tyndt befolkede egne af landet i de senere år. Dette har yderligere gjort det vanskeligere for landbefolkningen at nå byens koncentrerede udbud af service.

Endelig indebærer affolkningen i sig selv en trussel mod det kulturelle og sociale miljø. Denne udvikling er særlig udtalt på de små øer, men tilstandene i mange landdistrikter adskiller sig ikke meget derfra.

I landdistrikterne i nærheden af de større byer på Sjælland, Fyn og i Østjylland har fravandringen i de senere år været mere beskeden, fordi beboerne har kunnet arbejde i byerne og beholde deres bolig på landet. I adskillige områder er der endog sket en udflytning fra byerne.

Dette har imidlertid medført en meget omfattende bolig-arbejdsstedstrafik. I 1970 arbejdede 26 pct. af den erhvervsaktive befolkning uden for bopælskommunen, og i kommunerne omkring de større byer nåede andelen visse steder op over 50 pct. Tallene var fordoblet i løbet af 60'erne og fortsatte efter alt at dømme med at stige, lige til de store forhøjelser af oliepriserne satte ind.

Det er ikke nogen enkel sag at sikre rimelige levevilkår i landdistrikterne og på de små øer. Det ændrede livsmønster indebærer et ønske om adgang til byernes arbejdsmarked, til det større vareudvalg og den højere servicestandard, og dette forøger behovet for egen bil. Herved udhules mulighederne for at opretholde service og kollektiv trafik i landdistrikterne. Men vi må også tænke på den del af landbefolkningen, der ikke råder over egen bil, og prøve at bryde den onde cirkel, inden det er for sent.