

[Miljøministeren]

le dele. Det er også muligt at dæmpe hastigheden for den gennemkørende trafik, som det er tilfældet i de forsøg med miljøprioriteret gennemkørsel, som Vejdirektoratet har forestået.

For yderligere at reducere miljøbelastningen for trafikken agter regeringen den 1. oktober 1990 at indføre USA-normer for alle nye personbiler og mindre varebiler og vil allerede fra 1. februar 1989 sænke registreringsafgiften for biler, der opfylder de skærpede krav. Regeringen vil i den nærmeste fremtid fremsætte forslag til folketingsbeslutning herom.

Disse initiativer vil fremme løsningen af de forureningsproblemer, der viser sig i form af smog. Jeg kan i øvrigt i denne sammenhæng oplyse, som det formentlig er de fleste af dem, der er i salen, bekendt, at Miljøministeriet har besluttet at etablere en 3-årig forsøgsperiode med målestationer i København og i 5 andre byer for at skaffe sig et indblik i omfanget af smogproblemerne.

Der er imidlertid her kun tale om løsninger af enkeltstående problemer. Som jeg nævnte, må vi løse problemerne som en helhed, og her er den fysiske planlægning central.

Det må imidlertid konstateres, at kun få af de kommunale planer endnu har redegjort tilstrækkeligt for trafikens miljøkonsekvenser. Trafikkens miljøproblemer må i fremtiden have en mere central plads i den kommunale planlægning. Staten kan, om nødvendigt, fastlægge vejledende eller bindende retningslinjer herfor. Vi må således overveje, om der skal stilles krav til kommunernes planlægning, så luftforurening, støj og ulykker kan reduceres.

I Færdselssikkerhedskommissionens betænkning vil det på linje hermed blive anbefalet, at miljøministeren stiller krav om, at kommunerne i kommuneplanlægningen arbejder med at nedsætte risikoen for trafikuheld.

Men i bestræbelserne for at skabe en bæredygtig udvikling i byerne er det afgørende at holde sig for øje, at byerne ikke eksisterer uden erhvervsvirksomhederne, og byerne skulle derfor gerne danne rammen om en dynamisk erhvervsudvikling. Ikke mindst spiller udviklingen af de private serviceerhverv en særlig rolle i byen. En tredjedel af alle beskæftigede arbejder inden for denne sektor, og det er derfor vigtigt for regeringen, at udviklingen inden for de private serviceerhverv understøttes.

En forudsætning herfor er gode lokaliseringsmuligheder. Her kan en lokaliseringspolitik, der bidrager til at understøtte den kollektive trafik, være med til at mindske de problemer, der er knyttet til trafikbetjening af erhvervsområderne. Jeg vil derfor gennemføre en målrettet vejledningsindsats over for kommunerne herom.

Endnu et element i en bæredygtig udvikling er, at byerne skal danne rammerne om gode trivselsbetingelser i boliger og bykvarterer. Boligerne i de ældre, tætte byområder lever ikke alle op til moderne krav. Der er fortsat mange boliger i de større byer, der mangler centralvarme, bad eller toilet, og ca. 350.000 boliger har mangelfulde friarealer. Hertil kommer de mange boliger, der som nævnt er belastede af gener fra trafikken.

Selv om investeringsrammen for byfornyelse i 1989 vil udgøre 1,6 mia. kr., vil problemerne i den ældre boligmasse ikke være løst før langt ude i fremtiden. Det må derfor vurderes, om de statslige byfornyelsesmidler kan placeres således, at det får øget afsmittende effekt på den private byfornyelsesaktivitet.

Fra udlandet kendes der eksempler på at inddrage beboerne mere direkte i byfornyelsesarbejdet. Det sker nogle steder på den måde, at beboerne i de enkelte karreer får tildelt økonomiske midler og får stillet faglig ekspertise til rådighed. Denne metode er en ud af flere, der kan overvejes for at opnå den størst mulige fleksibilitet og effekt af investeringerne i byfornyelsen.

Jeg finder, at vi også fortsat må arbejde med at skabe bedre helheder i byerne og bykvartererne og i forbindelse hermed sikre, at nutidsarkitektur får en plads i bybilledet. Vi skal ikke altid bygge tæt-lavt og gule mursten.

Den kommende revision af byfornyelsesloven vil gøre normerne for, hvornår boliger og bygninger er tidssvarende, mere fleksible. Forslaget tager sigte på enkelt og hurtigt at kunne tilpasse normerne på byfornyelsesområdet til den tekniske og arkitektoniske udvikling.

I mange år har vi nok været for tilbøjelige til at regulere for unuanceret. Jeg mener derfor også, at der nu er god grund til at diskutere, om vi bør ophæve den generelle, landsdækkende regel for bebyggelsestæthed. Dette spørgsmål er da også rejst i Planstyrelsens bog om bedre byer. Går man videre i denne tankegang, stiller