

Bemærkninger til forslaget

Det eksisterende midlertidige stop for planlægning af nye storcentre skal gøres permanent. Danmark har butiksarealer nok, og nye centre vil blot fjerne handelen fra de eksisterende butikker med yderligere butiksdød til følge. Et stop for nye storcentre er imidlertid ikke nok. Der skal også gennemføres indgreb over for de eksisterende storcentre, så konkurrenceforholdet over for de mindre butikker bliver mere lige og samfundsomkostningerne ved de store centre betales af disse. Der skal iværksættes en særlig indsats, som får vendt udviklingen. Den lokale dagligvarehandel skal genopbygges både på brokvartererne og i landsbyerne.

Ifølge detailhandelsudvalgets rapport, som blev udsendt af Miljø- og Energiministeriet i april 1996, er der inden for relativt få år sket en voldsom vækst i butiksbyggeriet. Det fremgår endvidere, at en relativ stor del af de nye butikker ligger i de større provinsbyer frem for i de mindre samfund, og at relativt mange butikker placeres i udkanten af byerne ved de store indfaldsveje, hvor biltilgængeligheden er stor. Butikkerne søger sammen i centre, der placerer sig i tilknytning til trafikale hovedårer og med ringe kontakt til det kollektive trafiknet. Butikkerne bliver samtidig større og større, og der er en stadig stigende overkapacitet, der skærper konkurrencen. Resultatet er en voldsom koncentreret af detailhandelen i få centerdannelser.

Denne udvikling har medført en kraftigt øget bilkørsel, samtidig med at en stadig større del af de danske husstande får længere til dagligvarebutikker, hvilket igen ansporer befolkningen til at anskaffe bil. I denne planlægning glemmes tilsyneladende, at det trods alt stadig er under halvdelen af de danske husstande, der har bil. Derfor er et væsentligt formål med beslutningsforslaget at sikre en udvikling, som trækker butikkerne tilbage til befolkningen - ikke alene i byerne, men også i de tyndt befolkede egne af landet, hvor netop lokale butikker er en vigtig brik til at modvirke affolkningen.

Ifølge detailhandelsudvalgets rapport har udviklingen medført en kraftig stigning i befolkningens daglige transportarbejde. Transportarbejdet stiger,

når butikker samles i store enheder både på anlægssiden og indkøbssiden. Stigningen er faktisk større end stigningen i transporten mellem bolig og arbejde. Det fremgår således, at faste kunder i de store butikker kører langt mere i bil end kunder, der ikke handler her.

Folketinget har gentagne gange bekræftet målsætningen om at reducere det danske CO₂-bidrag med 20 pct., primært på grund af trafikudviklingen, men det bliver vanskeligere og vanskeligere at opfylde denne målsætning. Bilernes miljøbelastning handler dog ikke alene om CO₂, men også om forurenende stoffer i udstødningen som f.eks. det kræftfremkaldende benzen, som stammer fra bilernes katalysatorer. Endvidere medfører en øget bilmængde mere støj. Bilerne kræver plads med heraf følgende udbygning og vedligeholdelse af vejnettet, og de belaster sygehusudgifterne voldsomt. En omlægning af butiksstrukturens udvikling har derfor også en række miljø- og samfundsøkonomiske fordele.

De foreslåede initiativer skal ses som et supplement til en permanentgørelse af det eksisterende planlægningsstop for nye store butikker og centre. Beslutningsforslaget tager fat på de eksisterende storbutikker og centre og sætter gang i en udvikling, som kan støtte genopbygningen af en decentral dagligvarehandel.

Kun en politisk styring, som gennemfører alle 4 elementer, vil kunne sikre en miljørigtig og samfundsrigtig udvikling af butiksstrukturen i Danmark.

Bemærkninger til forslagens enkelte punkter

Ad 1)

Regeringen har besluttet at ophæve det eksisterende planlægningsstop for etablering af butikker på mere end 3.000 kvadratmeter bruttoareal for dagligvareforretninger og mere end 1.000 kvadratmeter bruttoareal for udvalgsvareforretninger.

I stedet vil regeringen indføre en række mindre planlovsændringer, som betyder, at amterne tvinges til i højere grad at synliggøre planlægningen af nye