

På kort sigt vil dette stille befolkningsgrupper uden bil bedre.

Mindre rejseafstande, mindre bilafhængighed og en transportmæssigt mere robust bystruktur vil på længere sigt bidrage til en bæredygtig udvikling.

Udvidelsen af detailhandel i bymidten i et større antal byer kan lokalt i byen medføre større trafikstøj og luftforurening. Den samlede belastning ventes dog at falde.

Det forventes, at kommunerne i medfør af planlovens øvrige bestemmelser fortsat vil planlægge for samlede trafikløsninger og for en generelt blandet arealanvendelse. Dette, samt kommunernes stillingtagen til nybyggeriets fordeling i bymidten, kan reducere de nævnte miljømæssige lokale problemer.

Lovforslaget ventes at bidrage til en effektivisering af parkeringsforsyningen i bymidterne.

#### *Konsekvenser for de landskabelige værdier*

Med lovforslaget tilstræbes øgede detailhandelsinvesteringer i byomdannelsen. Dermed reduceres behovet for at inddrage landbrugsområder i landzone til byformål.

#### *Konsekvenser for de bebyggelsesmæssige værdier*

I bymidstens normalt tætte bebyggelsesmønster i den del af bymidten, der skal rumme den fremtidige detailhandel, kan der som regel ikke indpasses butiksenheder på mere end ca. 500 m<sup>2</sup> uden indgreb i bebyggelsen. Meget store enheder kan normalt ikke placeres uden store indgreb, men der kan dog være muligheder på tidligere parkeringsarealer eller på tidligere industriarealer centralt i bymidten.

Det vurderes, at der i de fleste byer som hovedlinje vil kunne indpasses nyt butiksbegygeri på 500 m<sup>2</sup>, 1.000 m<sup>2</sup> eller 3.000 m<sup>2</sup> butiksareal med respekt for byens arkitektoniske og historiske bygningsmiljø. Ofte er de mest attraktive placeringer dog sammenfaldende med betydelige bevaringsinteresser. Ved anvendelse af de kommuneatlas over by- og bygningsmæssige bevaringsværdier, der er udarbejdet i et samarbejde mellem Skov- og Naturstyrelsen og de enkelte kommuner, har kommunerne et godt værktøj til at varetage bybevaringshensynet i kommune- og lokalplanlægningen.

#### *Forholdet til de nationale miljømål*

Lovforslaget bidrager til at styrke de eksisterende bymidter som levende og varierede handelscentre, til at mindske bilafhængighed ved indkøb, til at fremme byomdannelse frem for inddragelse af nye arealer, og til at skabe en større tæthed i en række byer, hvilket bidrager til en mere robust infrastruktur. Forsla-

get fremmer dermed nationale målsætninger, som de er formuleret i landsplanredegørelser og Natur- og Miljøredegørelse 1995.

Den mindre bilafhængighed ved indkøb er på linje med målsætningen om stabilisering og reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen fra biler, fastsat i Regeringens handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip og i Energi 21 – energihandlingsplan 1996. Lovforslaget vil derimod ikke sikre mindre bilkørsel. Dette vurderes at kræve andre virkemidler.

Placeringen af den væsentlige del af detailhandelen i en række bymidter øger kravet til kommuneplanlægningen, men det forventes, at de lokale støj- eller forureningsproblemer kan løses ved afgrænsningen af de centrale byområder, sikringen af blandet arealanvendelse og korrektioner i den kommunale trafikplanlægning samt effektivisering af parkeringsforsyningen i bymidten.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Lovforslaget indeholder ikke bestemmelser, der regulerer erhvervspolitiske emner som erhvervsøkonomi, konkurrenceforhold, organisationsformer, finansiering, ansættelsesforhold m.v., men retter sig alene mod de plandokumenter, der giver mulighed for arealanvendelse til butikker.

Lovforslaget skal modvirke koncentrationen af detailhandelen til de 20-30 største byer og sikre, at nye butikker som hovedregel placeres i midtbyen og i de største byer også centralt i bydelene.

Med flere investeringer i mindre og mellemstore byer og i bymidter generelt forventes en positiv afsmittning på disse byers erhvervsliv, en lettelse af generationsskifteproblemer for mindre butikker og en positiv virkning på beskæftigelsen.

Effekten på detailhandelens samlede omsætning vurderes at være neutral, da forslaget ikke ændrer på befolkningens samlede forbrug af varer. Konkurrencen mellem butikstyper og mellem ejerformer vil fortsætte. Prisdannelsen forventes fortsat afgjort af markedsforhold og ikke af den fysiske planlægning. For nogle butiksvirksomheder og butikskæder er det dog nødvendigt at foretage en vis tilpasning af butikskonceptet.

Lovforslaget vil bidrage til øget investeringssikkerhed gennem en klarere lokaliseringsstrategi og et bedre beslutningsgrundlag.

Lovforslaget ventes at fremme igangværende overvejelser i transporterhvervene om, hvordan vareforsyningen i bymidterne kan gøres mere optimal.