

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 CO₂-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