

har givet anledning til en endnu bredere høringsrunde. Det har også givet anledning til, at der er kommet ændringer ind. Jeg tror, det var hr. Ole M. Nielsen, der efterlyste, hvad det var for ændringer, der især var kommet med i den endelige udgave af landsplanredegørelsen, og jeg kan til hr. Ole M. Nielsen sige, at det først og fremmest er afsnittene, hvor man prøver at forene den fysiske planlægning med erhvervs-tankegangen, erhvervsplanlægningen, hvor begrebet omkring erhvervskompetenceområder introduceres, og hvor vi prøver at se, på hvilken måde den fysiske planlægning, herunder ikke mindste arealplanlægningen, kan understøtte den erhvervmæssige udvikling i hele Danmark.

Hr. Martin Glerup tog fat på et par meget centrale punkter. Hr. Martin Glerup var som flere andre ordførere inde på spørgsmålet om arealreservationer til erhvervene, og han gjorde opmærksom på det samme, som landsplanredegørelsen gør, nemlig at vi har en meget rummelig for ikke at sige en superrummelig planlægning på erhvervsområdet. Den er langt mere rummelig, end f.eks. når det drejer sig om boliger. Det betyder jo i realiteten, at vi i vores generation reserverer kæmpeområder til en erhvervsudvikling, der måske aldrig kommer. Jeg tror ikke, at man kan nævne eksempler herhjemme på, at mangel på rummelighed i erhvervsplanlægningen har forhindret lokalisering af virksomheder. Derimod har landsplanredegørelsesarbejdet og vores dialog med amterne omkring udmeldingen i forbindelse med regionplanlægning vist, hvilke skadevirkninger med hensyn til en harmonisk udvikling af byerne en meget rummelig planlægning kan give anledning til.

Hr. Jens Kirk havde ret, da han sagde, at den jord, der er udlagt, jo godt kan dyrkes og godt kan bruges, men der er altså forskel på den frie dyrkningsmulighed og de dyrkningsbetingelser, der gælder, når der ligger alle mulige reservationer og restriktioner i den lokale planlægning.

Lad mig nævne et af de problemer, vi har haft. Jeg synes altså ikke, at man skal forgribe sig på fremtiden, mere end man kan overskue, og mere end der er brug for, og det er den ubehagelige tendens, som jeg tror de fleste i Folketinget er enig med mig i, nemlig at man bruger de meget store erhvervsområder til en lokalisering, som er uhensigtsmæssig – ikke i nærheden af andre virksomheder, ikke i nærheden af

den by, der findes, men ude ved de motorveje, der placeres.

Jeg tror, meget få ønsker et billede i Danmark, som man kender det fra andre lande, hvor det er de store trafikårer, der bliver erhvervsområderne. Det er heller ikke smukt, og det er ikke hensigtsmæssigt, og det giver et større transportarbejde, end man ellers ville have haft.

Derfor synes jeg egentlig, at hr. Glerups formulering om at lave et serviceeftersyn er en god formulering. Vi vil ikke være restriktive i retning af at sige, at der ikke skal være tilstrækkeligt med arealer, men det giver jo altså ikke flere virksomheder, at man udlægger nogle kæmpeområder i en by, der i øvrigt ikke er nogen udvikling i.

Det er helt andre forhold, der skal til, og mange ordførere var også inde på at give ideer til, hvordan man kan gøre det. Det er det, der skal hjælpe erhvervsudviklingen frem i de egne af landet, hvor vi gerne vil fremme en erhvervsudvikling.

Det andet, hr. Martin Glerup var inde på, og som jeg glædede mig over, at flere ordførere – også Venstres ordfører, hr. Hans Christian Schmidt – gav hr. Glerup ret i, var spørgsmålet om trafikknudepunktsbegrebet. Vi har brug for at finde ud af: Hvad ligger der egentlig i det begreb? Og hvad kan det bruges til?

Skal vi operere med internationale trafikknudepunkter, overordnede eller underordnede trafikknudepunkter, eller skal vi kun have ét begreb? Og hvordan skal der arbejdes med det? Og hvordan får vi integreret den overordnede planlægning med den regionale og den lokale planlægning og med de behov, som erhvervene, transporterhvervene, har?

Jeg synes, det er en vigtig diskussion, og vi vil meget gerne sammen med Trafikministeriet, sammen med erhvervene og sammen med amterne og selvfølgelig også de særlig interesserede kommuner prøve at gøre dette trafikknudepunktsbegreb mere operativt.

Jeg tror, der i den lidt desperate tone, som prægede hr. Hans Christian Schmidts indlæg, lå – nu tolker jeg – en skuffelse over, at det faktisk er blevet så god en redegørelse, som tilfældet er. Der var få håndtag for de store salver om centralisering og centralisme osv., som hr. Schmidt givetvis gerne ville tale om, men hvor han jo tydeligvis savnede noget at hænge det op på i redegørelsen.