

lingen om at skabe et mere rummeligt arbejdsmarked. Det er fint, det er udmærkede initiativer, men vi mener bare ikke, det hører hjemme i By- og Boligministeriet.

Regeringen vil etablere byomdannelsesselskaber til styring og igangsættelse af boligbyggeri i gamle industribygninger og på havnearealer, og byomdannelsesselskaberne tænkes at være blandede offentlige/private selskaber. Vi kunne godt tænke os at høre lidt mere om, hvordan det hænger sammen, for vi finder en sådan selskabskonstruktion overflødig. Der findes mange private udviklingselskaber, som udfører dette arbejde, og hvis regeringens ambition er at få et bedre vidensgrundlag for at kunne hjælpe kommunerne, kan den bare købe disse ydelser hos de etablerede byudviklingsfirmaer.

Endelig er der et afsnit, hvor der lægges op til, at man giver kommunerne hjemmel til at kræve bidrag ind til infrastruktur. Hvis det skal forstå således, at hvis private gerne vil lave et udviklingsprojekt, og kommunerne kræver en medfinansiering af infrastrukturen til det aktuelle udviklingsprojekt, er det en spændende tanke, og så vil vi gerne deltage i det videre arbejde.

Med hensyn til de udsatte boligområder bruger regeringen med rette en del kræfter i redegørelsen på at beskrive problemstillingerne i de udsatte boligområder. Det er væsentligt for byudviklingen i alle byer, at ghettolignende områder bearbejdes grundigt, og Venstre mener, at en del af løsningen på problemet er en indsats for mere blandede ejerformer i det almene byggeri. Venstre har foreslået, at beboere i almene boliger skal kunne købe deres egen bolig, for dermed bliver det mere attraktivt for de mere ressourcestærke at blive boende i almene boligkvarterer. Det har vi fremsat forslag om, og det har været diskuteret.

Ellers må »Byens boligområder« siges at være lidt af en tynd kop te. Der er komplet fravær af bud fra regeringen på løsning af det stressede boligmarked, hvor boliger til en fornuftig pris er en mangelvare i de store byer, så de manglende boliger er åbenbart ikke noget særlig væsentligt problem for regeringen. Der er kommet et uambitiøst boligudspil først på ugen, men vi er forundrede over regeringens manglende vilje til at hjælpe de boligsøgende i byerne til at få boliger til en fornuftig pris. I Venstre prioriterer vi det private udlejningsområde højest.

Redegørelsen beskriver kort udviklingen af de bæredygtige byer med placering af byens

funktioner i den offentlige transports trafikknudepunkter under afsnittet »Byens miljø«. Det er et spændende perspektiv for minimering af trafikintensiteten i byområderne. Generelt må det siges, at offentlig transport er udmærket, hvor der er grundlag for den, men den løser ikke problemerne de mange steder, hvor kundegrundlaget ikke er tilstrækkeligt til jævn drift med korte intervaller. Det er det, der skal til, for at den offentlige transport virker, og derfor kan de byudviklingsmæssige forslag om byfunktioner ved trafikknudepunkter være spændende at følge op, også kombineret med parkeringsmuligheder for personbiler.

De arkitektoniske og kulturmiljømæssige interesser skal i højere grad beskyttes. Det er et rigtig perspektiv i bevaringen af bygninger og byrum med speciel bevaringsværdig arkitektur, specielle belægninger eller andre dele af vores bykulturarv.

Det er også vigtigt, at der ikke forfalder til pladderromantik på området. Det er ikke sådan, at alt er kvalitet, bare fordi det er gammelt. Der mangler en generel prioritering i kommunerne. Hvad skal bevares, og hvad skal saneres?

Kommuneatlaserne er en del af det, der lægges op til. Jeg har som byrådsmedlem i Horsens Kommune haft fornøjelsen af et kommuneatlas helt tilbage fra 1991. Det er udmærket i udpegelsen af nogle områder, der kan være bevaringsværdige. Vi ser dog et behov for, at man får lavet en model, således at man kan lave en bevarende lokalplan med frivillig tilslutning. Det kunne være udmærket, om de enkelte boligere fik den mulighed, at man frivilligt kunne tilmelde sig.

Til sidst vil jeg sige ganske kort, at vi mangler handling for udbygning af det private boligmarked, så prisniveauet bliver mindre stresset, planer og visioner for infrastruktur, bedre veje og parkeringsmuligheder, prioritering af offentlig transport, hvor der er kundegrundlag til jævn drift med kort interval, affald i karrebyggeri, renovationsarbejdernes arbejdsmiljø, manglende investeringer, forsyning, fælles ledningstracé. Omkostningsniveauet er der sprunget let og elegant over, når man tager den skyttegravskrig, der har været, i betragtning. Jeg synes, der mangler kvalitet og mangfoldighed i arkitektur.

Som det fremgår af mangellisten er der mange ting at snakke om. Det er vi klar til.