

hele levetiden og den besparelse, der ligger efterfølgende på energiforbruget, og der er det jo ofte sådan, at alt efter hvilke forrentningsprocenter man lægger ind, kan det være en god idé at anvende flere penge i en byggefase og senere spare dem i driftsfasen.

Men lad mig derudover også sige, at jeg jo har stor tillid til, at kommunerne, når de siger til os: Kunne vi ikke få de her flere redskaber? så har de naturligvis inde i deres overvejelser, om det også er fornuftigt af dem at foretage den her type planlægninger. Jeg er da sikker på, at kommunerne ikke vil foretage den her type planlægninger, hvis de ikke tror på, at de er i stand til at fylde planerne ud. Det tror de på; de er tættest på det; det er dem, der sidder og forhandler med bygherrerne hver eneste dag; det er dem, der har det detaljerede kendskab til, hvad der foregår. Jeg har meget stor tillid til, at det, de fremfører om et emne som det her, skal man virkelig lytte efter, og jeg er helt sikker på, også med den normale tilgang, Det Konservative Folkeparti har til det her område, at man i virkeligheden også gerne vil fra konservativ side.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken. Det er nu hr. Steen Gade.

Steen Gade (SF):

Da SF har fremsat beslutningsforslaget, så vil jeg i den her del af debatten kun koncentrere mig om regeringens forslag og kun om de elementer, som ikke også vedrører SF's beslutningsforslag.

Jeg synes, det er godt og rigtigt, at vi nu lovgivningsmæssigt får præciseret nogle af de ting, som hr. Johs. Poulsen også nævnte, som allerede er godt i gang. Man kan sige, at der vel er to store problemstillinger, som lovforslaget tager fat på.

Den ene er, at vi har alle havneomdannelserne og dermed mindre behov for havne og dermed et behov for at planlægge både søterritorium og landsiden i sammenhæng. Det synes vi er rigtigt at få præciseret, og på den måde kan man jo sige, man kan fortsætte den udvikling, som er i gang rundt omkring i landet. Jeg skal hilse og sige, at det er smukt mange steder, men det er ikke smukt alle steder, så man kan også her opfordre kommunerne til at tænke sig lidt om i de her processer, så man ikke bare farer af sted og tror, at det skal være på én bestemt måde.

Det andet felt er jo, at erhvervsudviklingen og de erhverv, vi lever af i stigende grad, ikke

har den gammeldags forurening, og det vil sige, at det er mere fornuftigt at planlægge og tilrettelægge byudviklingen på en anden måde, hvor man også kan blande erhverv og beboelse på en helt ny måde, hvad jo også er i gang i betydelig grad.

Her synes jeg, at forslaget mangler noget, fordi hvis man nu vurderer erhverv i forhold til miljøbelastning, så er de nye erhverv – der er nævnt design og it og den slags ting – jo karakteriseret ved ikke at have en masse forurening ud af hverken skorsten eller afløb, men de har faktisk en trafikbelastning, normalt ikke med lastbiler, men med personbiler. Og jeg vil spørge ministeren, om hun ikke synes, at det er noget, vi skal kigge på i udvalgsarbejdet, fordi det synes jeg faktisk er et planlægningsinstrument, vi mangler. Man kunne forestille sig, at sådanne virksomheder skulle lave trafikregnskaber. Man kunne forestille sig, at kommuner også havde mulighed for at stille regler op om trafikregnskabet, ikke bare deres udformning, men sådan set også om, hvad resultatet skal være, altså simpelt hen: Hvor meget trafik skal der være? Hvor mange privatbiler må f.eks. dagligt køre frem og tilbage til den arbejdsplads?

Kl. 16.35

Det vil selvfølgelig være nye ting, og det kan også være, at vi ikke kan få det helt på plads inden sommer, men jeg vil gerne rejse den diskussion, for jeg synes den er relevant i en situation, hvor vi får meget mere blandet erhverv og nye typer erhverv og så bolig, hvilket vi ikke har haft før, og der er det store miljøproblem faktisk transporten.

Med hensyn til støjindsatsen er jeg sådan set med på, at man kan afvige fra støjkrav. Jeg vil dog advare om et par steder.

Det ene er: Kunne man have en mulighed for, at det var en tidsmæssig begrænsning? For nogle gange handler det jo f.eks. om at give lov til at bygge et boligbyggeri på en havn, og man ved sådan set godt, at den støjende virksomhed kommer til at lukke inden for en periode på 10 år, og derefter er der jo ikke nogen grund til stadig at køre med forhøjet støjbelastning.

Den anden og væsentlige diskussion er, at man ikke bruger det her som en slapper i forhold til støjbekæmpelse, og det er jo en risiko, som nok er til stede i virkeligheden.

Vi er indstillet på at medvirke i de her forslag, men har altså nogle diskussioner, som vi gerne vil føre, og det kan måske også føre til ændringsforslag eller andre markeringer, og så kommer