

[Gunnar Baunsgaard.]

Det er ikke tanken, at amtsrådene skal godkende kommunernes planer, men kun påse dem. Her kan miljøministeren dog fremkomme med nogle bestemmelser, som pålægger amtsrådene at påse andre forhold, og jeg forstår det sådan, at amtsrådene kan have en vis vetoret over for kommunerne, hvis det bliver nødvendigt.

Det er ikke uden grund, at man ofte fra denne talerstol taler om de skævheder, som består i landet. Det bevirker forskellighed i løn, i arbejdsledighed, i servicemuligheder, erhvervsforhold og levevilkår. Landsplanlægning må medføre, at folk ikke tvinges til at flytte fra ét område af landet til et andet. Det kan medføre endnu flere skævheder både med hensyn til miljø og vækst, og samtidig vil det, som miljøministeren påpeger, udlede muligheder for en ikke rimelig service i egnsudviklingsområdet.

Jeg har bemærket mig ministerens ord om et samarbejde mellem ministrene imellem, og jeg har i tidligere sammenhæng nævnt disse problemer. Ministeren skal ikke have utak derfor, hvis han har mulighed for at slå i dynen.

I forbindelse med en mere ligelig udvikling i landet vil en koordination af problemerne være meget velkommen. Det er f. eks. uheldigt, at der næsten ikke er et ministerium, der ikke beskæftiger sig med uddannelse, og det sker uden den helt nødvendige afcheckning, f. eks. i undervisningsministeriet, som ville være naturlig. Hvis denne debat kan blive et skridt på vejen, vil meget være opnået, men man har på fornemmelsen, at hvad ét ministerium arbejder med, det skal helst være tys-tys for de andre.

I samme forbindelse vil jeg gerne nævne, at den decentralisering, der foregår, og som i høj grad har med landsplanlægning at gøre, gerne skulle føre med sig, at der på centralt hold bliver brug for mindre personale. Dette har vi endnu kun set enkelttilfælde af.

Jeg vil gerne nævne trafikpolitikken. Vi har fået Plan 90 på bordet, og vi ved, at hr. Hjelt nu skal rundt i landet for at drøfte jernbanernes berettigelse eller det modsatte. Hvis man f. eks. i det område, jeg kommer fra, nedlægger den vestjyske længdebane, så berører man et egnsudviklingsområdes samfærdselsmulighed, og det gør man, samtidig med at man fra anden side vil styrke

den kollektive trafik; så går man imod disse tendenser.

Det skal også nævnes, at landsplanlægningens mål jo er en ligestilling mellem landsdelene. Man kan godt rive sig lidt i håret en gang imellem, når man fra de tyndt befolkede områder f. eks. skal være med til at betjene den københavnske befolkning med trafikmuligheder og samarbejde mellem selskaberne, så man kan rejse ikke blot hvert 5., men måske også hvert 7. eller hvert 3. minut, mens vi i et tyndt befolket område ønskes frataget det lidet, vi har.

Jeg vil gerne nævne, at hovedstadsområdets problemer er af et så uhyre omfang, at det kræver en drøftelse helt for sig selv, og denne drøftelse vil vi fra det radikale venstre i høj grad indgå i med hensyn også til landsplanlægningen. Nu diskuterer man f. eks. nedlæggelsen af Tårnby politikreds, uden at man på dette område har en plan for hele området i København.

Man har i nogle egne planlagt den kollektive trafik, så alle de ældre og skolebørnene får mulighed for at rejse sammen. Er der ikke her noget, som man kan drage lære af andre steder i landet, og var der ikke nogle oplysninger her, som kunne samles?

Føringelsen af levevilkårene for en stor del af befolkningen i landdistrikterne er et problem. Mange servicemuligheder fratages dem, og nedlæggelse af skoler, butikker, apoteker, politiservice, toldsteder m.v. er så enerverende, at landsplanlæggerne må lytte til, hvad der siges fra disse områder. Jeg kan nævne, at Vestjyllands udviklingsråd påpeger mulighederne for at placere mindre industrier, som kan være underleverandører til større virksomheder.

Et andet problem, som vi ikke undgår at komme ind på, er uddannelsesmulighederne. Hvis man ikke indser, at disse skal være til stede for at starte og opretholde mindre virksomheder, så har man forskertset disse muligheder. Er der ikke underlag for oprettelse af gymnasier med 6 spor, da må et mindre gymnasium accepteres, og er disse muligheder heller ikke til stede, må man overveje nogle undervisningscentres mulighed f. eks. i forbindelse med handels- og tekniske skoler med oprettelse af HF-klaser. 50 km til det nærmeste gymnasium er jo ikke et særsyn i de tyndt befolkede egne.