

§ 5. Udvalget kan afgive indstilling om, at boligministeren med bevillingsmyndighedernes tilslutning erhverver sådanne arealer i det af planlægningen omfattede område, som det af hensyn til områdets hensigtsmæssige udbygning efter den tidsfølge, som udvalget i medfør af § 3 har opstillet, og med henblik på tilvejebringelsen af et passende udbud af byggegrunde til rimelige priser, er af interesse at råde over.

Stk. 2. Boligministeren fastsætter efter

forhandling med landbrugsministeren og finansministeren de nærmere regler herfor.

§ 6. Tvivlsspørgsmål om planlægningens område og indhold eller omfanget af udvalgets beføjelser afgøres af boligministeren med byplannævnets tilslutning.

Stk. 2. Udvalgets udgifter afholdes af statskassen.

§ 7. Loven vil være at forelægge til revision i folketingsåret 1965-66.

### Bemærkninger til lovforslaget.

Med anlægget af Køgebugtbanen og vestmotorvejen gør det offentlige ved sin anlægsvirksomhed meget betydelige, ubebyggede arealer i Københavnsegnen trafikalt byggemodne.

Forudsætningen for trafikinvesteringerne i Køgebugtområdet er, at der navnlig for banens senere etaper ud over Vallensbæk finder en betydelig, bymæssig bebyggelse sted. Ved trafikanelæggenes vedtagelse er en af hovedforudsætningerne opfyldt for inddragelse af arealer til opførelse af ca. 35 000 nye lejligheder svarende til ca. 100 000 beboere, hvortil kommer arealer til erhvervsbebyggelse, bycentre m. v. Disse arealer vil ved de nævnte anlæg trafikalt få en betjening, der er lige så god som de bedst beliggende forstadsbebyggelser andre steder i Københavnsegnen.

De nævnte trafikanelæg føres igennem områder, der — bortset fra Københavns og Hvidovre kommuner — i dag hovedsagelig er under landbrugs-mæssig drift. De eksisterende parceludstyknin-ger udgør således kun en forholdsvis smål bræmme langs med Gl. Køge Landevej.

Ved etableringen af andre S-baneanlæg og større vejanlæg i Københavnsegnen har den bymæssige bebyggelse som regel fundet sted forud for anlægget af trafiklinierne. Endvidere har de kommuner, som har nydt godt af de nye trafikanelæg, sædvanligvis været så store, at de selv har kunnet løse de byplan- og byggemodningsproblemer, som trafikanelæggene har medført.

Med undtagelse af Glostrup og Brøndbyernes kommuner er kommunerne langs Køge Bugt hovedsagelig rene landkommuner med indbyggertal, der varierer fra ca. 1 200 til ca. 4 000. En stor del af bebyggelsen består af sommerhuse. Lokale kloakeringsanlæg af større omfang findes ikke.

I områdets landkommuner har en egentlig byplanlægning af den forventede bymæssige udvik-

ling ikke hidtil kunnet finde sted, hvilket bl. a. skyldes de uafklarede spørgsmål om Køgebugtbanen og vestmotorvejen. Således har den af kommunerne påbegyndte udarbejdelse af dispositionsplaner ikke kunnet fremmes til endelige forslag.

I medfør af § 3, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 242 af 30. april 1949 af lov om byplaner kan boligministeren for at fremme byplanlægningen inden for et område omfattende flere kommuner nedsætte udvalg til at bistå kommunerne ved udarbejdelsen af de fornødne by- og markplaner. På grund af strukturen i flertallet af kommunerne afgiver denne lovbestemmelse imidlertid ikke den fornødne sikkerhed for en effektiv og tilstrækkelig hurtig planlægning ud fra et helhedssynspunkt af en så omfattende bydannelse, som må forventes at finde sted langs Køge Bugt.

Ved byudviklingsplanerne for Københavnsegnen, der i medfør af lov om regulering af bymæssige bebyggelser, jfr. lovbekendtgørelse nr. 129 af 13. april 1954, opdeler egnen i inderzoner, hvor udstykning og bebyggelse kan finde sted, mellemzoner, der reserveres til den fremtidige bymæssige udvikling, og yderzoner, som forbeholdes til landbrug, gartneri og lignende, fulgtes princippet i skitseforslaget af 1948 til en egnsplan for Storkøbenhavn (fingerplanen), hvorefter forstadsbebyggelsen koncentrerer sig langs S-banerne.

For Torslunde-Ishøj, Greve-Kildebrønde, Karlslunde-Karlstrup, Havdrup-Solrød og Jersie-Skensved kommuner gælder byudviklingsplanen af 16. februar 1954. Planens inderzoner omfatter i det væsentlige kun mindre områder langs kysten, som ved planens udarbejdelse allerede var bebyggede eller udstykket til bebyggelse, medens langt den største del af området i øvrigt er beliggende i yderzoner. Byudviklingsudvalget, der overvejende