

F. t. l. om planlægning af Køge Bugt-området.

består af kommunale repræsentanter fra hele Københavns byudviklingsområde, ønskede således ikke at åbne mulighed for en bymæssig udvikling, forinden den fornødne klarhed over planerne for S-banens og vestmotorvejens anlæg var tilvejebragt. Medens byudviklingsplaner normalt godkendes for 15 års perioder, fastsattes Køgebugtplanens gyldighedsperiode dog til kun 8 år, idet planen under de givne forudsætninger måtte opfattes som foreløbig med mulighed for allerede i 1962 at foretage en revision med udvidelse af de til bymæssig bebyggelse bestemte områder, såfremt forudsætningerne herfor til den tid er til stede.

De øvrige kommuner langs Køge Bugt, nemlig Hvidovre, Glostrup (Avedøreområdet), Brøndbyerne og Vallensbæk, omfattes af byudviklingsplanen af 18. december 1951. Bortset fra Hvidovre kommune, som i sin helhed er beliggende i inder- og mellemzone, omfatter inder- og mellemzoner også i disse kommuner for så vidt angår Køgebugtsektoren i hovedsagen kun en smal bræmme langs kysten. Denne byudviklingsplans gyldighedsperiode udløber først i 1966, men planen vil for de her nævnte kommuners vedkommende blive revideret samtidig med Køgebugtplanen i 1962.

Ved denne revision af byudviklingsplanen for Køgebugtområdet og tillige af de tilgrænsede områder under byudviklingsplanen for Københavns-egnen af 1951 vil man inddrage egnede arealer til bymæssig bebyggelse. Man får herved betydelig indflydelse på udstrækningen af de arealer, der skal anvendes til bymæssig bebyggelse, idet afgrænsningen vil blive fastlagt i en ny byudviklingsplan, som udarbejdes — og administreres — af byudviklingsudvalget og godkendes af byplannævnet efter forelægelse for et 17-mands folketingsudvalg.

En samlet planlægning af området inden for de rammer, som en byudviklingsplan fastlægger for afgrænsningen af områder til bymæssig bebyggelse, vanskeliggøres ved, at de to facadeløse trafiklinjer, jernbanen og vestmotorvejen, vil gennemskære området med kun få overkørselsmuligheder og derved rent faktisk vil dele såvel de enkelte ejendomme som kommunerne op. Til gengæld kan billigere og mere effektive trafikforbindelser for bysamfundene skabes her, hvor man undgår vanskelighederne ved at skulle ekspropriere igennem eksisterende bebyggelse, ligesom man har bedre muligheder for en hensigtsmæssig fordeling af bebyggelsesarterne end andre steder i Københavns-egnen, hvor de i forhold til trafiklinjerne bedst beliggende arealer som regel allerede er bebygget på det tidspunkt, hvor man påbegynder planlægningen af de stærkt voksende forstadsbebyggelser.

Af afgørende betydning for en hensigtsmæssig udbygning af Køgebugtområdet i tilslutning til anlægget af Køgebugtbanen vil det være, om det offentlige har størst mulig indflydelse på det tidspunkt, hvor de enkelte arealer gøres byggemodne ved forsyning med veje, kloaker og ledningsanlæg.

Det må endvidere anses for samfundsmæssigt rigtigt, at de enkelte arealer gøres byggemodne og bygges så tidligt, at bebyggelsen er færdig, når driften på banestrækningen indledes.

En sådan fremskyndelse af byggemodningen vil kunne lette presset i de øvrige sektorer af Stor-københavn og dermed indirekte få en gavnlig virkning på en fornuftig udbygning af disse andre sektorer.

Under hensyn til størrelsen af den kommende bydannelse i området og til områdets opdeling i mindre landkommuner, der hverken enkeltvis eller i fællesskab råder over tilstrækkelige tekniske og økonomiske muligheder for den fornødne planlægning af områdets anvendelse og udbygning, bør der fra statens side træffes særlige foranstaltninger til sikring af, at denne planlægning sker efter retningslinjer, som også omfatter sikringen af den mest rationelle udnyttelse af de meget kostbare offentlige trafik anlæg m. v., som området skal forsynes med. Også spørgsmål om lokale vejanlæg, kloakanlæg, fastlæggelse af bolig- og erhvervsområder, bycentre, offentlige områder og friluftsområder må forudsætte et meget nært samarbejde mellem de enkelte kommuner indbyrdes og med de statslige eller kommunale myndigheder, hvis interesser berøres heraf.

Det foreslås derfor, at der nedsættes et udvalg, således at den samlede planlægning af området foregår i dette udvalg med bistand af og under kontrol af kommunerne og de interesserede statslige myndigheder.

Udvalget bør i første række tilvejebringe en helhedsplan for områdets bebyggelse og anvendelse, herunder fastlæggelsen af visse centre, lokale vejanlæg og arealer til offentlige formål o. lign. Den samlede plan må følges op af mere detaljerede byplaner for dele af området. Disse delplaner kan ikke i alle tilfælde følge kommunegrænserne. Man må i højere grad følge en funktionel opdeling, eventuelt bestemt af de etaper, hvori udbygningen må forventes at skulle ske.

En helhedsplan må suppleres med en opstilling af tidsfølgen for områdets udbygning.

Endelig må udvalget bistå kommunerne i planernes administration, dog kun for hovedlinjernes vedkommende, medens kommunalbestyrelserne i