

[Ministeren for offentlige arbejder.]

til at komme i gang med tunnelbaneprojektet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Lars M. Olsen: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om planlægning af Køge Bugt-området.

(Lovforslaget findes i tillæg A, sp. 3709, fremsættelsen i tidenden sp. 5279).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Hougaard: I al almindelighed skulle der ikke være noget stort problem i det foreliggende lovforslag, idet ministeren foreslår, at der skal nedsættes et udvalg, som skal være rådgivende og vejledende ved planlægningen af en udvikling fremover i et område. Men der er det ved det, at lovforslaget angår et meget vigtigt problem for storbyens beboere og for omegnens beboere. For mange, mange mennesker, som har deres bolig og deres erhverv i storbyen, er det en ønskedrøm at få et lille hus med en have, med urtegård og rosegård, ude på landet. Man har altid før talt om strømmen fra land til by, men den er i nogen grad ved at afløses af en strøm den modsatte vej, fra by til land.

Nu er det sådan, at for Københavns-egnens vedkommende er mulighederne for udflytning nordpå og vestpå ved at være helt udtømt, og derfor bliver det egnen syd for København, nærmere betegnet egnen langs Køge Bugt, der bliver fremtidens udflytterland. Jeg ved godt, at der er nogle, der er tilbøjelige til at betragte problemet om en S-bane langs Køge Bugt som et problem om en udflugtsbane for storbyen, og der er naturligvis det rigtige

i det, at vi må skabe åndehuller, vi må skabe grønne områder for byens beboere. Men jeg synes nu egentlig, det er vigtigere, at vi gør det muligt også for jævne, almindelige mennesker at bygge sig et hus på landet, og der er altså faktisk ikke mange muligheder andre steder end netop ude langs Køge Bugt, hvor man har vand, og hvor man til sin tid også får skov.

Så er det, problemet rejser sig, efter hvilken plan denne bebyggelse skal ske. Vi har bitre erfaringer for, hvordan det kan gå, når en bebyggelse får lov til at foregå planløst. Først i trediveerne åbnede man den nye Køgevej — d. v. s. den gamle Køgevej — som landets første cementvej og mente, at man dér havde fået lavet noget rigtig godt. Vejen blev dog meget hurtigt for smal til den trafik, der kom til at gå ad den. Det var én side af sagen; men en anden og lige så vigtig side var, at man ikke byggede efter plan, men tillod, at der efterhånden blev en landsbygade lige fra København til i nærheden af Køge. Vejen er en hovedvej, og den har en mængde indfaldsveje, som nu volder store besværligheder i trafikken. Vi så et eksempel på det forleden dag, da blot det, af en af statsbanernes røde busser skulle køre ud fra sin holdeplads, i løbet af et øjeblik skabte standsning i trafikken med en kø på 2-3 rækker over en halv kilometer; det var årsag til en ulykke med mange lem-læstede.

Enhver, der kender lidt til forholdene, ved, at det er galt, at man ikke sørgede for at gennemføre udbygningen sydpå — såvel vejen som bebyggelsen — efter en plan. Jeg mener, man er inde på det rigtige, når man nu faktisk tænker sig at etablere baneanlæggene og anlægge vejene før bebyggelsen. Jeg tror, det er den rigtige måde at ordne forholdene i en storbys omegn på, og det må da også være det billigste. Det må da være meget billigere at ekspropriere jord til en bane eller til en vej, når grundene ikke i forvejen er solgt og udstykket eller måske endda bebygget, så man må rive opførte huse ned. Derfor er problemet om planlægningen af udviklingen i Køge Bugt-området stort og vigtigt, og det var det, jeg mente, når jeg sagde, at dette forslag angår et meget vigtigt problem.