

[Lis Groes.]

på at skabe bedst mulige rammer for de mange tilflytteres liv og arbejde.

Lovforslaget omfatter som bekendt de 8 nordligste kommuner i Køge Bugt-området, men med mulighed for at inddrage resten. I de forløbne 5 år er der udført et meget betydeligt planlægningsarbejde såvel i de enkelte kommuner, i det nedsatte udvalg som af den stab af teknikere, der har bistået. Jeg ved, at det ikke altid har været så forfærdelig let at bøje meningerne mod hinanden; men jeg har det indtryk, at den betydelige skepsis, der herskede i begyndelsen, efterhånden er afløst af et tillidsforhold. Når udvalget nu enstemmigt har opfordret ministeren til at søge loven forlænget uændret, er det da også et klart bevis for en positiv vurdering af loven og dens muligheder.

Heller ikke jeg vil drage berettigelsen af at forlænge loven i tvivl; men jeg har et par spørgsmål, som jeg vil være taknemlig for at få nærmere belyst.

Der er som allerede omtalt en nøje sammenhæng mellem vej-, bane- og dispositionsplaner, ganske særligt berøres tidsfølgeplanen af de store offentlige investeringer. Det tabelværk over vejtransporten i tal og tekst, som vi netop har fået omdelt her i folketinget, fortæller os, at trafiktætheden målt i biler pr. døgn på Køgevejen nede ved Greve er den fjerdehøjeste af dem, der er målt. Trafikken er steget med ikke mindre end 66 pct. fra 1961 og indtil 1965 — de år tallene stammer fra, altså på 4 år — og siden da er der nok sket en yderligere stigning.

Også bilparken i dette område er steget mere end for landet som helhed, idet der for Roskilde og Køge politikredse har fundet praktisk taget en fordobling af bilparken sted på de sidste 5 år. Disse tal samt en lille tur ned ad Køgevejen fortæller os, hvor nødvendig en aflastning med motorvej og bane er, og jeg vil derfor gerne spørge boligministeren, om han her i dag kan give sikre oplysninger om, hvornår vi kan forvente første etape af banen færdig, og hvornår vi kan påregne at tage den nye vestmotorvej i brug. Nu ved jeg godt, at boligministeren ikke er trafikminister, så det er muligt, at han ikke kan svare i dag; men så kan vi måske få disse pro-

blemer nærmere belyst i det udvalg, jeg går ud fra, vi skal have nedsat.

Hvis det skal være muligt for Køge Bugt-udvalget at opstille en rimelig tidsfølgeplan, er det også helt nødvendigt, at den fastlagte tidsfølge for bane og vej fastholdes. Alle dispositioner i området foregår naturligt ud fra, at vej og bane vil stå færdig til de aftalte terminer. Jeg ved, trafikministeren har måttet føle nedskæringskniven. Jeg ved, at oppositionen gang på gang har villet lægge de offentlige udgifter for had, men mon ikke samtlige ordførere her i dag vil være enig med mig i, at det kan få katastrofale følger for hele dette store planlægningsarbejde, såfremt de trafikale investeringer udskydes på grund af nedskæringer i statsbudgettet? Jeg vil dog gerne udtale min taknemlighed over, at Køgebanen er opført som nr. 1 på listen over de tre baner, der skal bygges i Københavnseggen. Den har da også været på tale siden 1905, så det ville være rart nu at få en fast fornemmelse af terminerne for dens bygning.

Der er også et andet problem i forbindelse med banen, nemlig det at få den ført frem til Hundige. Det vil imidlertid kræve en særlig lovhjælp, så det tror jeg, vi skal lade ligge i dag.

Hvad den rent fysiske planlægning angår, er man nået langt på de 5 år. Jeg forstår, at man i øjeblikket ude hos kommunerne har en samlet planskitse til godkendelse. Der hersker imidlertid et misforhold mellem den tekniske evne til at udforme sådanne gode planer og den økonomiske evne til at sikre, at det ikke bliver den private spekulation, men virkelig disse kommuner, der kommer til at forme fremtiden. Gennem byreguleringsloven lykkedes det at skabe forudsætninger for en hjælp til byggeudmålingen, og den hjælp er kommet på et tørt sted. Selve Køge Bugt-loven indeholder imidlertid en § 5, som der dengang var en betydelig uvilje imod fra visse partier her i salen, men som det dog lykkedes at føre igennem. Denne § 5 åbnede mulighed for, at Køge Bugt-udvalget kunne indstille til ministeren, at han med bevillingsmyndighedernes tilslutning erhvervede grunde i området, som det måtte være af betydning at råde over for at sikre den rette planlægning også af boligbyggeriet. Så vidt jeg