

[Svend Jakobsen.]

er hensigtsmæssigt, at vi i et folketingsudvalg får lejlighed til at vurdere Køge Bugt-udvalgets fremtidige arbejdsopgaver og også til at opsamle erfaringer, der er indhøstet gennem Køge Bugt-udvalgets arbejde, erfaringer, som vil være værdifulde for folketinget ved eventuelle kommende forslag om regionsplanlægning.

Denne lov om planlægning af Køge Bugt-området var jo oprindelig foranlediget af, at staten havde besluttet at anlægge to store trafikårer, nemlig for det første Vestmotorvejen og for det andet S-banen langs Køge Bugt, og med gennemførelsen af disse to store trafikårer ville dette område med plads til 150.000 indbyggere have forudsætningerne for at blive et attraktivt boligområde. Hensigten med denne lov var da at koordinere planlægningen for det samlede område, der på det tidspunkt omfattede 8 kommuner og som nævnt berørte 2 amter, samt at opstille en tidsfølgeplan, således at man kunne sikre en gennemførelse, der både tilgodeså den bedste udnyttelse af de offentlige investeringer og også i rimeligt omfang tog hensyn til befolkningens tarv. Jeg synes, det er rimeligt ved et forslag om en forlængelse af denne lov at se lidt på, om loven nu også har opfyldt sin hensigt.

Opgaven at planlægge samlet for området er løst med den dispositionsplan, der blev endeligt godkendt af boligministeriet i 1968. Køge Bugt-udvalget har høstet megen og, synes jeg, velfortjent ros for løsningen af denne opgave. Det har, som det kunne ventes, vist sig, der var en række fordele ved, at man planlagde for området samlet. Jeg vil her alene pege på den fordel, man opnåede ved, at man ved at planlægge for det samlede område kunne sikre rekreative områder, der ikke blot tilgodeså den enkelte kommunes indbyggere, men kunne tage hensyn til hele regionens befolkning. Man kunne med denne samlede planlægning, som det er sket, også tage hensyn til de områder, hvor der var naturforekomster, der gjorde arealerne særlig anvendelige.

Udvalget har også løst opgaven med at udarbejde en tidsfølgeplan. Det har imidlertid vist sig, at denne på en række områder ikke kunne holde. Men jeg vil gerne indskyde, at det primært skyldes faktorer, som

Køge Bugt-udvalget og de implicerede kommuner ikke har haft indflydelse på, og dette understreges for så vidt af den omstændighed, at den faktor, der har holdt bedst i tidsfølgeplanen, er befolkningsudviklingen. Jeg vil gerne nævne nogle af de ting, som har øvet negativ indflydelse på planernes realisering.

For det første har det været af betydning, at Vestmotorvejen ikke blev fuldført efter planen. Det har givet betydelige vanskeligheder for trafikafviklingen og dermed betydelige gener for befolkningen. Ved behandlingen her i tinget både i 1961 og 1967 blev det understreget, at den nuværende Køgevej var helt urimeligt overbelastet, og det er klart, at dette problem er blevet forstærket med den meget kraftige befolkningstilvækst, der har været.

Men den mest afgørende faktor har været, at S-togslinjen ikke er blevet ført videre. Dels har denne manglende kollektive trafikbetjeningsmulighed betydet, at man har fået en alt for stor og uhensigtsmæssig trafik med private personvogne til skade for valutakassen og for befolkningens økonomi og til betydelig gene for byområdernes funktion.

Jeg vil gerne pege på en anden ting også: S-stationernes betydning for stationscentrenes opbygning. Det er sådan, at S-togsstationerne indgår i de stationscentre, som skal give befolkningen i området indkøbsmuligheder. Disse centre skal desuden indeholde en række sociale og kulturelle foranstaltninger, og som sådan er etableringen af S-banen og dermed opbygningen af stationscentrene af vital betydning for, at disse byer ikke blot bliver steder, hvor man sover, men også steder, hvor man lever.

Jeg vil også godt nævne, at kravene til kommunerne om højere selvfinansieringsgrad og beslutningen om skatteloft og om låneloft også er faktorer, der har spillet ind. De har spillet ind på den måde, at kommunerne har måttet holde tilbage, hvor det var muligt, og det er ikke mindst blevet på områder som stisystemer og andre ting, der betyder noget for befolkningens trivsel. Det har jo vist sig, at disse beslutninger om en højere selvfinansieringsgrad, om skatteloft og låneloft først og fremmest har ramt udviklingskommunerne, og der er her i udpræget grad tale om udviklingskommuner.