

[Ministeren for offentlige arbejder.]

i landet er tilfældet med elektroinstallatører, gas-, vand- og sanitetsmestre og kloakmestre, der skal have bestået en særlig prøve for at opnå autorisation — anse det som tilstrækkeligt bevis for sådanne færdigheder og kundskaber, at den pågældende i et EF-medlemsland under visse nærmere omstændigheder og i visse kortere eller længere åremål har udøvet den pågældende virksomhed som selvstændig eller som ansat hos andre, i nogle tilfælde tillige betinget af, at han har gennemgået uddannelse i faget af en vis varighed i vedkommende EF-medlemsland. Dokumentation for sådan erhvervsudøvelse og uddannelse inden for de omhandlede fag skal således anerkendes på lige fod med den prøve, der kræves aflagt her i landet.

Lovforslagene har været forelagt EF-kommissionen.

Idet jeg med hensyn til de nærmere enkeltheder i lovforslagene henviser til de bemærkninger, der ledsager disse, skal jeg hermed anbefale dem til hurtig og velvillig behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

Eneste behandling af betænkning og indstilling fra udvalget for forretningsordenen angående folketingets samtykke i henhold til grundlovens § 57.

(Indstillingen (andre selvst. forslag nr. XIV) findes i tillæg B. sp. 449 i betænkning fra udvalget for forretningsordenen).

Indstillingen sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Udvalgets indstilling

vedtoges enstemmigt med 115 stemmer.

Tredje næstformand (From): Der vil nu blive givet justitsministeren meddelelse om denne vedtagelse.

Den næste sag på dagsordenen var:

Eneste behandling af betænkning og indstilling fra udvalget for forretningsordenen angående folketingets samtykke i henhold til grundlovens § 57.

(Indstillingen (andre selvst. forslag nr. XV) findes i tillæg B. sp. 455 i betænkning fra udvalget for forretningsordenen).

Indstillingen sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Udvalgets indstilling

vedtoges enstemmigt med 123 stemmer.

Tredje næstformand (From): Der vil nu blive givet justitsministeren meddelelse om denne vedtagelse.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Lovforslaget (nr. 65) findes i tillæg A. sp. 1069, fremsættelsen i tidenden sp. 1360).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Svend Jakobsen: Den lov om planlægning af Køge Bugt-området, som boligministeren i det foreliggende lovforslag foreslår forlænget med yderligere 5 år, er fra 1961. Loven var sidst til revision i 1967, hvor den kunne forlænges efter en enig indstilling fra det Køge Bugt-udvalg, der er nedsat i medfør af loven, og som har repræsentanter for samtlige implicerede kommuner og fra de to berørte amter.

Situationen er anderledes i dag, idet Glostrup kommune har ment, at varetagelsen af gennemførelsesfasen kan ske af primærkommuner, amt og et kommende hovedstadsråd. Desuden har der været nedsat et kommunalt udvalg, som har stillet en række forslag om ændringer. En del af disse ændringer er tilgodeset med boligministerens lovforslag, andre dele kan rummes inden for den gældende lovs rammer, og tilbage bliver alene et ønske om, at Køge Bugt-udvalget og ikke boligministeriet bemyndiges til at administrere og ajourføre den godkendte dispositionsplan.

Det er mit indtryk, at dette i praksis i vid udstrækning er tilfældet, men dette spørgsmål finder jeg bør drøftes i et folketingsudvalg, som jeg foreslår nedsat. Jeg mener, det

[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.

[Svend Jakobsen.]

Jeg vil også gerne nævne, at det store rekreative område, der skal fremstå som følge af inddæmningen fra Avedøre til Hundige, også har måttet vente, fordi der ikke har været økonomisk baggrund for iværksættelsen. Nu starter projekteringen af det, og det er mit håb, at de nødvendige midler til gennemførelsen vil blive stillet til rådighed af stat, amt og kommuner i umiddelbar fortsættelse af projekterings afslutning.

Endelig bør det også nævnes ved denne lejlighed, at den omstændighed, at staten i meget ringe udstrækning har gjort brug af § 5 i Køge Bugt-loven til erhvervelse af arealer i området, har gjort det vanskeligere, end det var nødvendigt, for kommunerne at styre og lede udviklingen i overensstemmelse med dispositionsplanen, og det har da vist sig, at også i dette område har private kapitalinteresser vist sig i stand til at placere sig på centrale arealer.

Det er altså sådan, at problemerne omkring Køge Bugt-områdets udvikling først og fremmest er opstået som følge af manglende koordinering mellem kommunernes og de statslige investeringer og vel først og fremmest som følge af manglende statslige investeringer, og det er derfor med tilfredshed, jeg har set, at trafikministeren agter at prioritere Køge Bugt-banens forlængelse højest af S-banestrækningerne i Københavnsområdet. Jeg har set, at trafikministeren sikkert allerede i denne samling vil komme med forslag herom, og jeg håber, at trafikministeren til det udvalg, jeg har foreslået nedsat, vil være i stand til at give en foreløbig orientering om tidsplanen for videreførelsen, idet den som nævnt er meget afgørende for områdets udvikling og dermed også meget afgørende for Køge Bugt-udvalgets fremtidige arbejdsopgaver.

Det er også med tilfredshed, jeg har set i bemærkningerne til lovforslaget, at boligministeren finder, at det er en helt naturlig bestanddel af Køge Bugt-udvalgets funktion, at det tilvejebringer en oversigt over de investeringsmæssige følger af tidsfølgeplanen, og jeg går ud fra, at en sådan oversigt også vil omfatte de statslige investeringer i S-togsanlæg, i inddæmninger osv. Jeg vil gerne bede boligministeren enten her i dag eller til folketingsudvalget give en oriente-

ring om, hvorvidt det eksisterende Køge Bugt-udvalg har kapacitet til at fremstille og vedligeholde en sådan investeringsoversigt.

Jeg skal slutte med at sige, at det er min gruppes opfattelse, at arbejdet med tidsfølgeplanen, med investeringsoversigter og med sikring af planernes gennemførelse har et sådant omfang, at det ikke bare er ønskeligt, men efter vor opfattelse nødvendigt, at loven eksisterer, indtil de pågældende funktioner kan overtages af et regionsorgan i forbindelse med en kommende hovedstadsreform, og jeg kan således tilsige boligministeren støtte til lovens forlængelse efter et formentlig kort udvalgsarbejde.

Juul-Madsen: Det konservative folkeparti kan tiltræde en forlængelse af planlægningsloven for Køge Bugt-området. Lovforslaget, som det foreligger, indeholder jo kun en ajourføring og et spørgsmål om at forlænge loven, så den tages op til revision senest i folketingsåret 1976-77.

Jeg vil gerne som indledning til nogle få bemærkninger, jeg vil komme med, sige, at de forslag, som den kommunale arbejdsgruppe har stillet, og som er citeret i bemærkningerne til lovforslaget, nærmere bør overvejes i det udvalg, som allerede den første taler har begæret nedsat. Jeg er ikke sikker på, at det er helt rimeligt fuldstændigt at afvise det initiativ, der er givet udtryk for fra denne kommunegrupes side.

Dernæst vil jeg da gerne sige at det er min bedømmelse, at Køge Bugt-udvalget, der blev nedsat i 1961, og det til udvalget knyttede sekretariat har udført et stort og fortjenstfuldt arbejde. I august 1968 fik udvalget godkendt den store dispositionsplan, og siden har planlægningsudvalget bl. a. arbejdet med den omfattende inddæmning af kystarealet mellem Avedøre Holme og Mosede, en 8 km lang strandstrækning, der rigtigt anlagt vil kunne blive et særdeles attraktivt rekreativt område ikke alene for Køge Bugt-kommunerne, men for hele det storkøbenhavnske område. Jeg skal i denne forbindelse kun beklage, at det endnu ikke er lykkedes de i denne sag implicerede parter, herunder staten, at nå til enighed om fordelingen af udgifterne til dette betydningsfulde projekt. Jeg mener,

[Juul-Madsen.]

det er en sag, der haster, og jeg mener, at udgifterne hertil er af en sådan størrelsesorden, at sagen må kunne løses.

Der er vel heller ingen grund til at skjule, at Køge Bugt-kommunerne, der i tillid til Køge-Bugt-lovens mange gode intentioner, dens løfter såvel som dens påbud, siden 1961 har løftet en kæmpeopgave i retning af planlægning og gennemførelse af dispositionsplanen såkaldte første etape, at disse kommuner i nogen grad føler sig svigtet af de offentlige myndigheder. Man må efter min opfattelse give kommunerne den ros, at de fra starten yderst positivt er gået ind for den kæmpeopgave, det er på en bar mark at skulle opbygge et bysamfund til omkring 150.000 mennesker.

Det er klart, at kommunerne skal yde deres, men det mener jeg også at de har gjort, og man kan vel om de skiftende boligministre sige, at de med stor interesse og sympati har fulgt dette arbejde, ligesom det også ville være urimeligt at sige, at staten intet har foretaget, for staten har ofret store beløb i de sidste 10 år. Men man må erkende, at manglende bevillinger og mangelen på den rigtige prioritering, ikke mindst hvad angår statsopgaverne, i virkeligheden har gjort det umuligt for de skiftende boligministre — og det gælder også trafikministrene — uanset deres egen gode vilje at leve op til det, der blev lovet i forbindelse med vedtagelsen af Køge Bugt-loven i 1961. Man kan sige, at kommunerne har levet op til det, de dengang gik ind til, men vi må erkende, at staten ikke har kunnet følge kommunerne så langt på vej, som ønskeligt var.

I den forbindelse vil jeg da gerne have lov til at understrege, at et af de største problemer, som også den foregående taler nævnte, er Køge Bugt-banen, der nu nærmer sig Vallensbæk. Med den store udbygning, der har fundet sted i Greve-Hundigeområdet, selv om den ikke fuldt ud har fulgt befolkningsprognoserne, fordi trafikbetjeningen ikke er i orden, skulle Køge Bugt-banen i dag, hvis den skulle opfylde sin mission, i hvert tilfælde have været anlagt frem til Greve og Hundige, og vi skulle have været i gang med næste etape til Køgeområdet. Vi ved alle, at sådan er det ikke, og jeg kan da kun glæde mig over, at den nuværende trafikminister har bebudet et lovforslag, der sikrer udbyg-

ningen fra Vallensbæk til Køge, men jeg synes, det er rigtigt at gøre den bemærkning, at allerede den foregående trafikminister sidste efterår meddelte i trafikudvalget, at der i denne samling ville komme lovforslag om udbygning af Køge Bugt-banen foreløbig til Greve-Hundigeområdet.

Jeg vil gerne understrege, at de sidste trafikprognoser viser, at selv om Vestmotorvejen, som jo også har været længere undervejs, end måske rimeligt er, nu er ved at være færdig, kan man klart efter de foretagne trafiktællinger understrege over for trafikministeriet, at har vi ikke Køge Bugt-banen frem til Greve-Hundigeområdet i 1975-76, så står vi foran et nyt trafikkaos i dette store udbygningsområde. De kollektive trafikmidler vil ikke kunne klare det pres, som de meget store bebyggelser, der efter planen skal gennemføres i dette område, vil medføre i de kommende år.

Dernæst vil jeg gerne sige, at den nye byrdefordelingslov, der er hård ved vækstkommunerne, de vanskelige låneforhold, en skæv og for udviklingskommunerne ugunstig indbyrdes fordeling i det storkøbenhavnske område sammenholdt med, at de statslige investeringer halter bagefter, har skabt og i de kommende år vil skabe meget store problemer i Køge Bugt-området.

Derfor vil jeg også understrege, at med den usikkerhed, der hersker om en endelig ordning for det storkøbenhavnske område, er det rimeligt, at Køge Bugt-udvalget fortsætter sit arbejde, og at man også fra statens side giver al mulig støtte til dette arbejde. Jeg kan derfor støtte det lovforslag, der er fremsat, men ønsker en lang række problemer drøftet i udvalget og skal her understrege, at det, det nu drejer sig om, er for det første at fremme S-banen og i det hele taget udbygningen af den kollektive trafik, for det andet at søge en økonomisk løsning for Avedøre Holme-projektet og for det tredje at finde en løsning på kommunernes finansielle problemer i forbindelse med de store opgaver, som anden etape pålægger kommunerne i dette område. Det er kommuner med et endnu lille befolkningsunderlag, men med store investeringer foran sig, og det må være muligt på en rimelig måde at skabe finansiell baggrund for, at anden etapeplan udarbejdet af Køge Bugt-udvalget i hvert tilfælde kan få et nogenlunde

[Juul-Madsen.]

rimeligt gunstigt økonomisk klima i forbindelse med gennemførelse og videreførelse af de store projekter, som er nødvendige, såfremt Køge Bugt-området skal kunne leve op til det, der er målet, nemlig i løbet af de kommende 10-15 år at blive et udbygget område.

Jeg skal hermed medgive lovforslaget min anbefaling og anmode om, at det bliver underkastet et udvalgsarbejde.

Christophersen: Jeg vil gerne indledningsvis sige noget om den almindelige situation ved Køge Bugt i øjeblikket. De to foregående talere har berørt en række af de problemer, som kommunerne i dette område er stillet over for. Jeg synes, det er rigtigt, at det understreges, at de kommunale investeringer, der finder sted, og den planlægning, der er under udfoldelse, sker under forudsætninger, som må siges at være delvis bristede. Der er en række forklaringer på, hvorfor den befolkningsmæssige og erhvervs-mæssige udvikling er gået betydelig langsommere, end man oprindeligt havde forudset. Den væsentligste er vel nok, at der ikke er sket den udbygning af de kollektive trafikmidler, som var forudset.

Køge Bugt-banen, hvis første afsnit i begyndelsen af 1960'erne var forventet afsluttet engang i 1967-68, er gang på gang blevet udsat, og først i løbet af efteråret 1972 kan vi vel vente, at dette baneafsnit kommer i gang. Samtidig har vi forsinkelsen af Vestmotorvejen. Man har på denne måde udsat færdiggørelsen af meget væsentlige trafikstrengene i området, men ikke nok med det, man har samtidig forceret udbygningen af de kollektive trafikmidler i den nordlige del af hovedstadsregionen. Man har, hvilket jo ikke lå for, da man vedtog Køge Bugt-planens første etape, gennemført en forlængelse af S-banen til Hillerød, og samtidig udbygger man motorvejsnettet fra København imod nord og imod nordvest. Disse ting har i fællesskab medført, at man i Køge Bugt-kommunerne for det første i denne tid står over for betydelige udlejningsproblemer, de har også andre årsager af mere bygge- og boligpolitisk karakter, men en ikke uvæsentlig del af udlejningsproblemerne skyldes uden tvivl, at trafikmulighederne i

området er så ringe. For det andet har vi ikke fået den udvikling af de erhvervs-mæssige områder langs Køge Bugt, som kunne have været ønsket. Der er alt for få arbejdspladser til, at området kan holde på sin befolkning, og det stiller yderligere krav til de kollektive trafikmidler. Endvidere har det været en konsekvens af denne udvikling, at en række kommuner har måttet gennemføre investeringer, som i dag kun udnyttes for halvdelen eller to tredjedele vedkommende. Jeg kan eksempelvis nævne, at i Greve kommune har man i de senere år gennemført investeringer til kloakering m. v. til en værdi af ca. 160 mill. kr., men Greve kommune har kun fået en befolkningsmæssig udvikling på to tredjedele af det, der var forudset i begyndelsen af 1960'erne. Det betyder, at en meget stor del af kommunens midler nu er bundet i anlæg, der ikke udnyttes, og det vil igen sige, at de skatteydere, som befinder sig i Greve, de, der er flyttet dertil, må være med til at forrente og afskrive disse investeringer, og da de er færre end oprindeligt beregnet, er kommunen altså afskåret fra at udbygge sit servicenet i øvrigt. Dette er kun et eksempel. Noget tilsvarende kunne nævnes for de øvrige kommuner, og det viser de bristede forudsætninger.

Mit parti kan tilslutte sig forslaget om en forlængelse af Køge Bugt-udvalgets funktionsperiode, men jeg synes, det vil være rigtigt, at vi under udvalgsbehandlingen ser nærmere på de forslag, som den kommunale arbejdsgruppe er kommet med. Jeg lægger vægt på, at vi i Køge Bugt-udvalget har et betydeligt erfaringsmateriale samlet. Vi har også her en mulighed for en hurtig og smidig ekspedition af en række sager, og vi har mulighed for her at skabe en nær kontakt mellem det folkevalgte element og den planlæggende myndighed ved løsningen af de konkrete planlægningsproblemer. Derfor tror jeg, der er noget rigtigt i den tanke, som den kommunale arbejdsgruppe har fremført, at Køge Bugt-udvalget bør have større kompetence, når det drejer sig om at ajourføre og administrere Køge Bugt-planen. Jeg skal samtidig hertil føje et ønske om, at Køge Bugt-udvalget i den kommende funktionsperiode må få mulighed for et mere systematisk arbejde med problemerne, nu hvor det skulle være kommet over den før-

[Christophersen.]

ste tilkøringsperiode. Når det som en begrundelse for en afvisning af denne tanke fra den kommunale arbejdsgruppe siges, at det muligvis ikke vil stemme overens med den samlede planlægning, man forudser for hele hovedstadsregionen, må jeg hertil sige, at jeg tror, at de skitser til en ny regionsplan, som er kommet fra egnsplanrådet, alle sammen må forudsætte, at vi ved siden af en overordnet planlæggende myndighed har en række mindre planlægningsudvalg i retning af det, vi har for Køge Bugt-området. De skitser, som egnsplanrådets sekretariat har udarbejdet, bygger alle sammen på det princip, at hovedstadsregionens byudvikling skal decentraliseres. Man kan tale om ringbyer, fladebyer, båndbyer, eller hvilke betegnelser man nu vil give det; men de bygger alle på den tanke, at etcenterprincippet må opgives. Derfor tror jeg, at vi med en sådan mere decentraliseret byudvikling vil få behov også for planlægningsudvalg i selve regionen.

Må jeg til slut sige, at mit parti forbeholder sig ret til under udvalgsarbejdet også at tage spørgsmålet om § 5 i loven op. Den mulighed, staten her tillægges for at opkøbe jord og lade det ligge hen som jordreserve, virker umiddelbart som en håndsrækning til kommunerne, men i praksis drejer det sig ikke om store beløb. Jeg er personlig orienteret om tilfælde, hvor man må sige, at staten har fået sine penge ganske godt igen, når den senere har skullet sælge til kommunen. Der har været et tilfælde i Greve kommune f. eks., hvor sådanne arealer, opkøbt af staten for få år siden til en pris af 15 kr. pr. m², nu tilbydes kommunen til en pris af 27 kr.

Med disse bemærkninger skal jeg udtrykke håbet om, at vi i udvalget får mulighed for at beskæftige os mere dybtgående både med de problemer, som ligger i den kommunale arbejdsgruppes forslag, og dem, der er knyttet til Køge Bugt-udvalget, som led i den debat, der nu er begyndt at udfolde sig om hele egnsplanlægningen.

Nordqvist: Mine bemærkninger ligger helt på linje med tidligere ordføreres og bliver vel i nogen grad en gentagelse. Men det er jo ingen skade til, at der bliver sat streg under, at samtlige partier i folketinget er enige i denne vigtige sag.

Samme dag som folketinget vedtog loven om planlægning af Køge Bugt, nemlig den 17. maj 1961, vedtog man også lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet, efter hvilken lov ministeren bemyndiges til at anlægge S-togslinjen til Vallensbæk. Denne sidste lov har utvivlsomt forhøjet den lystige stemning i kommunerne, der aktivt og fordomsfrit gik ind i arbejdet med at skabe rammerne for et bysamfund på indtil 150.000 indbyggere. Man gik, som det siden skulle vise sig, fejlagtigt ud fra, at staten ville holde sin del af aftalen, så meget mere som det jo var et ønske fra statsmagten at få en samlet planlægning for hele dette område. Dispositionsplan, tidsfølgeplan og byplaner er udarbejdet, kommunerne har tømt deres kasser for at bygge modne arealerne, men det har ikke været muligt at få staten til som forudsat at opkøbe jord i et tempo, der har kunnet modvirke voldsomme prisstigninger på grunde. I alt er det blevet til små 20 mill. kr., hvilket ikke rækker langt her på egnen. Dette beløb, anvendt over en 10-årig periode i et område, hvor langt større investeringer har været nødvendige for at få planen til at fungere, er værd at erindre sig netop i disse dage, hvor regeringen påtænker at afsætte 100 mill. kr. årlig til opkøb af rekreative arealer, et formål, der i øvrigt kan være såre prisværdigt.

Der svigtede staten, men også på anden vis har staten ikke været hurtigløber. Da loven i 1967 var til revision — da man gav den i 1961, var man formentlig så naiv at regne med, at arbejdet i 1967 stort set var færdigt — udtalte SF's ordfører, hr. Arne Larsen, de sande ord, at trafikforholdene ikke mindst på hovedvej 2 var kaotiske. Vestmotorvejen var kun streger på et stykke papir og S-banen langs Køge Bugt

[Nordqvist.]

endnu noget, man blot viftede vælgerne om næsen med i valgkampen. Situationen er siden da selsvagt blevet meget værre. Forholdene er i dag visse steder katastrofale. Kommunerne har byggemodnet og bygget boliger, skoler og andre fornødenheder. Store industriområder er opbygget, men det er umuligt at blive befordret mellem hjem og arbejdsplads, da forudsætningen for hele denne udvikling: S-banens videreførelse til Køge, stadig svæver i det uvisse. Mange boliger står tomme, ikke alene på grund af høje huslejer; men i lige så høj grad fordi transporttiden er for lang, forbindelserne for ubekvemme. Det er et samfundsmæssigt spild, der løber op i formidable beløb, og som regeringen og ikke mindst boligministeren derfor snarest burde sætte en stopper for.

Helt tilbage i 1930'erne burde vi have reserveret hele strandområdet fra København til Køge til rekreativt område for storstadens befolkning. Det har man ikke gjort. I stedet for har man, især for de nye bysamfund i området, udarbejdet inddæmningsprojektet i Køge Bugt. Det er i mine øjne et fremragende projekt, en perle til et rimeligt, fornuftigt og overkommeligt beløb, men det er også en livsvigtig del af hele planen som stedet, hvor de mange fra de små ens huse virkelig har mulighed for at slappe af og drive fritidsaktiviteter.

I 1967 kunne den daværende boligminister glæde det høje ting med, at der var bevilget 1 mill. kr. til projektering, men stort set længere er vi ikke kommet. Jeg vil gerne her indskyde, at jeg ikke fælder nogen domme; jeg konstaterer blot, at vi ikke er kommet længere. Det er ikke et spørgsmål om skyld, det er et spørgsmål om at komme videre. De to amter Københavns og Roskilde amter, Københavns kommune og de øvrige kommuner er rede til at betale, så jeg må henstille til boligministeren, at han, jeg havde nær sagt for en gangs skyld demonstrerer sine evner som forhandler og formidler og får den sag i lod. Ministeren har jo tilsyneladende et særligt godt forhold til den højtærede økonomiminister.

Men også trafikministeren må oppe sig. Han er, som enhver ved, fuld af dynamik; han har endog kræfter til at vove pelsen på mere prestigemæssige spørgsmål, projekter i

det jyske. Men må jeg henstille, at han allerede nu, inden boligministeren på forskellig vis fuldstændig får tappet statskassen, afkræver økonomiministeren det nødvendige beløb til straks at videreføre S-banen i hvert fald til Hundige. Der ligger for så vidt et lovforslag klar fra den tidligere regering om dette projekt, men det har jo vist sig, at det ikke er tilstrækkeligt at vedtage loven; vi skal også have nogle penge med. Der skulle nemlig gå 12 år én gang til.

Dette for nationen så helt enestående planlægningsarbejde skulle nemlig falde på gulvet her i sidste fase og ende som en skamstøtte over dansk planlægning og samarbejde mellem stat og kommune. Det kan lade sig gøre at gennemføre det, og det skal gøres nu.

I den forbindelse kan jeg ikke lade være at nævne hovedstadsordningen. Kan vi ikke få den her omhandlede begrænsede opgave gjort færdig i løbet af 12-15 år, hvem kan så se en ende på en hovedstadsreform?

Jeg kan tilslutte mig, at loven forlænges. Jeg går ud fra, at det bliver sidste gang, men jeg ønsker som andre ordførere gerne udvalgsbehandling. Dels kan det måske herigennem blive muligt at få de implicerede ministre gjort bekendt med de synspunkter, de betrængte kommuner vil fremføre; det er jo ikke altid, en travlt optaget minister har tid til at tage imod invitationer. Dels kan udvalgsarbejdet forhåbentlig konkludere i en slags status og et tilsagn fra ministrene om, at nu tager vi fat.

Arne Larsen: I henhold til lov om planlægning af Køge Bugt-området § 7 skal forslag om revision af loven fremsættes for folketinget i folketingsåret 1971-72, og dette opfyldes jo ved det fremsatte forslag. Ministeren foreslår imidlertid kun meget små redaktionelle ændringer og en anden affattelse af § 7, hvorefter loven skal tages op til ny revision senest i folketingsåret 1976-77. Der er altså praktisk taget tale om en uændret forlængelse af loven i endnu 5 år.

Jeg vil ikke påstå, at jeg er helt tilfreds med dette resultat. Meningen med loven var at give planlægningen i Køge Bugt-området en særstilling. Opgaven var ved oprettelse af et planlægningsudvalg med repræsentanter fra de berørte kommuner og amtskommuner samt en række ministerier at til-

[Arne Larsen.]

vejebringe en samlet dispositionsplan for området og at udarbejde forslag til den tidsfølgeplan, efter hvilken området burde udbygges. Jeg vil ligesom andre ærede ordførere sige, at planlægningsudvalget for Køge Bugt-området har udført et ganske fremragende stykke arbejde, derom skal der ikke herske nogen tvivl. Det har været gode ideer og tanker, man har studeret og nedfældet på papiret. Man har henstillet til kommunerne frivilligt at arbejde efter disse planer, og mange kommuner har også gjort det.

Men man er så løbet ind i en hel række problemer, som slet ikke var forudset. Det første er, at den bistand, som ydes kommunerne med hensyn til den fysiske planlægning, ikke er kombineret med en tilsvarende økonomisk planlægning, idet der inden for de beløbsrammer, der af staten er stillet til rådighed for udvalgets arbejde, ikke har været nogen mulighed herfor. Den direkte økonomiske støtte fra staten til udviklingen af området i form af de i Køge Bugt-lovens § 5 omhandlede beløb til statslige jordopkøb har været begrænset til ca. 90 ha til en samlet indkøbspris på 13 mill. kr. Det er praktisk taget al den støtte, der foruden støtten til udvalgets arbejde er ydet kommunerne herude.

Andre ordførere har været inde på, hvad det har betydet for en række af de udviklingskommuner, at deres planlægning praktisk taget enten går i stå eller bliver knust.

Boligministeren har også problemet meget tæt inde på livet. I boligudvalget og gennem de forslag, boligministeren har fremsat, har vi tydeligt fået demonstreret problemets rækkevidde. Efter planerne skal der engang bo ca. 150.000 mennesker i Køge Bugt-fingeren, og man er i gang med at bygge. Men bl. a. det meget høje omkostningsniveau for byggeriet har betydet, at en række boliger står tomme i området, at man har kolossale udlejningsvanskeligheder.

Det hænger dog også sammen med, at planlægningen ikke er blevet fulgt op f. eks. på trafikområdet. Andre ordførere har været inde på, at der her er en ganske kolossal mangel. At ikke planlægningen af byområderne, trafikområderne osv. er gået hånd i hånd, har betydet kolossale svagheder. Det truer nu med at knuse hele den plan, man har tilrettelagt, og gør det meget, meget

svært for kommunerne at klare deres problemer. Der har også været talt om låneloft, og det er rigtigt, at især udviklingskommunerne af den grund har meget, meget store vanskeligheder ved at klare deres problemer.

Selv om man altså har de allersmukkeste forsatser om at lave en fornuftig planlægning, er det ikke nok bare at lave en masse smukke tegninger og udarbejde pæne og smukke planer. Der skal også nogle penge med, og vi må meget henstille til ministeren, at han prøver på at finde udveje for det, således at disse problemer løses meget snart.

Det er rigtigt, at både den tidligere og den nuværende trafikminister ved deres tiltrædelse har erklæret, at en af deres første opgaver var at udbygge S-banenettet og bl. a. videreføre Køge Bugt-banen snarest fra Vallensbæk til Hundige.

I Hundige-området er der en stor udvikling i gang. Et stort center er planlagt, og det er klart, at hvis man skal have en ordentlig og fornuftig betjening, må man også have de trafiklinjer, som er nødvendige herfor, derfor vil jeg bede boligministeren om at spørge sin kollega trafikministeren, hvornår der egentlig kommer lovforslag om udviklingen af S-banerne her i Københavnsområdet, især af Køge Bugt-banen.

Tunnelbaneudvalget har i sin tid også kigget på problemerne om udviklingen af S-baneradialerne og har konstateret, at Køge Bugt-banen sandsynligvis i 1990 ville have et antal rejsende på mellem 20 og 28 millioner om året. Den ville blive den S-bane, som havde langt den største passagerbelægning. Jeg ved naturligvis, at der også er et stort behov for udbygningen af S-banenettet mod Roskilde, også det bør komme meget hurtigt. Men jeg vil meget henstille, at de to ministerkollegaer snakker meget sammen om disse problemer, for jeg kan give hr. Nordqvist ret i, at det ikke er meningen, at denne planlægning skal stå som en skamstøtte for folketing, regering og de planlæggende myndigheder.

Et andet problem har været nævnt, som jeg også synes der er megen grund til at understrege. Det er de meget ønskelige rekreative områder, man har planlagt. I de inderste arealer mellem Roskildevejen og den sydlige Vestmotorvej er der planlagt temmelig omfattende rekreative områder,

[Arno Larsen.]

som skal betjene den storkøbenhavnske befolkning på forskellig måde. Inddæmningen syd for Avedøre Holme og mod Mosedø har været på tale i mange, mange år. Man er vant til at snakke lovlig længe om sagerne. Vi ved, at der er et ganske stort behov for rekreative områder for hovedstadsbefolkningen, og der kunne her skabes et smukt og godt område ud mod vandet til formålet. Også det haster vældig meget.

Med disse bemærkninger skal jeg tilsige en velvillig behandling af forslaget i udvalg. Jeg mener, at de problemer, som Køge Bugt-udvalget selv har rejst, bør indgå i udvalgets overvejelser, idet jeg finder, at der deri er mange rigtige ting, som vi i udvalget bør tage positiv stilling til.

Boligministeren (Helge Nielsen): Må jeg takke ordførerne fra samtlige partier for den velvillige behandling af dette forslag og det tilsagn, der er givet om et positivt udvalgsarbejde om problemerne. Jeg skal naturligvis på egne og ministeriets vegne tilsige fuld støtte til hjælp ved dette udvalgsarbejde.

Jeg vil komme med et par bemærkninger til noget af det, ordførerne har været inde på.

Den generelle beklagelse over udviklingen i Køge Bugt-området rent trafikalt vil jeg erklære mig helt enig i. Jeg tror, at det har meget stor betydning for den anden af mine opgaver, nemlig boligbyggeriet, at disse trafiklinjer udvikles. Jeg kan på det direkte spørgsmål, der blev stillet mig af flere ordførere om, hvorvidt jeg var villig til at snakke med min kollega trafikministeren om det, svare, at jeg allerede få dage efter min tiltrædelse i oktober måned rettede henvendelse til trafikminister Kampmann og gav udtryk for den store betydning, det havde for at få de ledige lejligheder udlejet, at denne bane blev etableret. Jeg synes også, at trafikministeren har været meget positiv i sit svar på denne henvendelse, og at vi nu kan forvente godt og forhåbentlig også hurtigt nyt med hensyn til denne bane.

Jeg vil gerne komme med et par generelle bemærkninger om et problem, som alle ordførerne har berørt, nemlig økonomien bag dette projekt og udviklingen heri. Jeg vil gerne her beklage, at der ikke har været flere penge til rådighed for de forskellige

opgaver. Jeg kan måske nævne, at i indeværende finansår, hvor vi, om jeg så må sige, har arvet beløbets størrelse, var der afsat et beløb på 5 mill. kr.; det havde oven i købet den mærkværdighed, at det var blokeret, således at der ikke rigtig var muligheder for umiddelbart at gå i gang med at bruge det. Trods denne blokering har vi alligevel fået taget hul på projekteringen af den inddæmning, der er tale om til rekreative arealer langs Køge Bugt-området. Vi kan nu komme igennem med projekteringen og få et overslag over, hvor meget det vil koste. Jeg tror, det var hr. Juul-Madsen, der brugte det billede, at man fra statens side nu måtte komme op af hullerne og komme i gang med forhandlingerne og blive enig om fordelingen. Det håber jeg også inderligt, men jeg kan naturligvis adressere ønsket tilbage til hr. Juul-Madsen og bede ham om at komme med den samme henstilling til kommunerne, for vi ved jo, at der igennem meget lang tid er foregået forhandlinger om fordelingen af de udgifter, som på nuværende tidspunkt er anslået til 45-50 mill. kr., og som naturligvis vil blive til mere, når vi skal i gang med arbejdet. I denne diskussion om, hvor meget staten skal betale af de samlede udgifter, og hvor meget kommunerne skal betale, skal jeg gøre mit til, at forhandlingerne kan blive tilendebragt, så vi kan komme i gang med arbejdet, når nu detailprojekteringen er overstået.

Hr. Svend Jakobsen nævnedes spørgsmålet om Køge Bugt-udvalgets sekretariats muligheder for at klare de opgaver, der har været. Jeg kan hertil svare, at sekretariatet for Køge Bugt-udvalget altid har været beskedent bemanded, men også jeg vil gerne benytte denne lejlighed til at give udtryk for min store anerkendelse af det arbejde, sekretariatet i tidens løb har udført. Indtil nu har arbejdet haft sit tyngdepunkt i den fysiske planlægning, og jeg er opmærksom på, at en forskydning af arbejdsopgaverne, så der lægges mere vægt på den økonomiske planlægning, kan nødvendiggøre, at der knyttes en særlig sagkundskab til sekretariatet. Jeg håber imidlertid, at vi også i de kommende år kan holde udgifterne til udvalget nede på det hidtidige niveau. Men jeg vil som sagt gerne understrege de anerkendende ord, der af ordførerne er sagt om det arbejde, der er foretaget indtil dette øjeblik.

[Boligministeren.]

Jeg kunne godt lide at vide, hvad det er for ændringer, hr. Arne Larsen tænker på — men det får vi måske lidt mere at vide om under udvalgsarbejdet i det eventuelle samråd — når han siger, at han er enig i loven som sådan, men godt kunne have tænkt sig flere ændringer. Jeg synes, jeg lyttede godt efter, men jeg kunne kun høre nogle bemærkninger om beløbsstørrelser. I og for sig kan man afsætte, hvilke beløb i loven man ønsker; det er jo hvert år finanslovene og finansudvalget, der afgør, hvilke beløb der bliver stillet til rådighed for arbejdet.

Jeg vil gerne lige rette den fejltagelse, hr. Arne Larsen gør sig skyld i med hensyn til, hvor meget jord der er købt, og hvor mange penge der er brugt. Indtil 1. april 1971 har vi købt 125 ha og brugt 17,8 mill. kr. Det er ikke, fordi jeg finder disse tal tilfredsstillende, men jeg synes bare, at hvor beskedne de end er, bør de dog være korrekte.

Jeg vil endnu en gang takke for modtagelsen. Jeg skal for min part gøre, hvad jeg kan for at presse så mange penge frem som muligt. Egentlig er det ikke mit lovgivningsområde, men jeg skal snakke med kollegerne om det, og så håber jeg, at vi kan blive klar til at fortsætte det udmærkede arbejde i Køge Bugt-udvalget.

Juul-Madsen: Kun den korte bemærkning til boligministeren, at jeg er helt enig i det synspunkt, at løsningen af det meget vigtige projekt for strækningen fra Avedøre Holme til Mosede, ikke ensidigt er et spørgsmål om statens ydelse. Det er klart, at her må de implicerede kommuner, herunder også Københavns amt og ikke mindst København og Frederiksberg, hvis befolkning måske vil få den største glæde af disse arealer, yde, hvad rimeligt er. Jeg tror derimod, at tidspunktet nu er modent til, at disse kommuner, også presset af opinionen i deres egne områder, er indstillet på at få denne sag igennem. Jeg tror, at boligministeren vil have større muligheder end den forrige, under hvem sagen af mange forskellige grunde gik i hårdknude, for at løse denne opgave, og det vil jeg ønske boligministeren lykke og held til.

Arne Larsen: Jeg takker naturligvis ministeren for de yderligere oplysninger, jeg fik om arealkøbet og de udgifter, der har været

forbundet hermed. Jeg refererede hovedstadsreformudvalgets betænkning, afgivet i 1970; det var de eneste tal, jeg kunne efterspore. Det glæder mig da, at der har været brugt yderligere penge, men jeg er lige så enig med ministeren i, at der burde have været brugt adskilligt flere.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvilke ændringer jeg kunne tænke mig, skal jeg sige, at i de bemærkninger, som ministeren selv har ledsaget lovforslaget med, nævnes der:

„Arbejdsgruppen har endelig foreslået, at § 3 suppleres med en bestemmelse om, at tidsfølgeplanen skal ledsages af en oversigt over de investeringsmæssige følger af planen.“

Og så siges der noget meget vigtigt:

„Forslaget er motiveret med, at en sådan bestemmelse vil nødvendiggøre en hyppigere kontakt mellem udvalget og de ministerier, der forestår investeringer i Køge Bugt-området, og har sin baggrund i, at de statslige investeringer i området, først og fremmest etableringen af en S-bane og en motorvej, ikke er sket i den takt, som man oprindeligt havde påregnet.“

Jeg synes, det er meget vigtigt at understrege dette. Det nytter ikke noget at lave en plan og lægge op til en storstilet planlægning, hvis ministerierne ikke indbyrdes kender planerne og ikke sammenarbejder deres politik og deres økonomiske investeringer, sådan at man kan få en sådan planlægning op at stå. Det synes jeg er meget rigtigt påvist, og det kunne være ønskeligt, om man på den måde kunne tvinge de forskellige ministerier og de ansvarlige til at sætte sig hen og finde ud af, hvordan man, når vi nu har sådan en lovgivning, og når vi nu har sådanne planer, virkeliggør dem. Så kunne det jo godt ske, at vi var kommet længere, end vi er kommet i dag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (From): Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om radiospredning [af Stæhr Johansen m. fl.]

(Lovforslaget (nr. 57) findes i tillæg A. sp. 969, fremsættelsen i tidenden sp. 1150).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ministeren for kulturelle anliggender (Niels Matthiasen): Det centrale i det fremsatte lovforslag er, at der skal åbnes mulighed for, at selvejende institutioner og selskaber får koncession til radiospredning på kommerciel basis. Efter forslaget skal det endvidere fastslås i loven, at Danmarks radios virksomhed kun må omfatte 1 tv-program og højst 2 landsdækkende radioprogrammer.

Som bekendt har radiokommissionen i sin betænkning opstillet en lang række forslag vedrørende den fremtidige udvikling på radio- og tv-området. Kort efter min tiltrædelse som kulturminister blev radiokommissionens betænkning sendt til radiorådet med anmodning om en udtalelse vedrørende de fremsatte forslag. Det skete, bl. a. fordi en lang række af de nye radiorådsmedlemmer ikke var bekendt med radiokommissionens betænkning. Når radiorådets udtalelse foreligger, er det min hensigt at give folketinget en redegørelse, som kan danne grundlag for en almindelig debat om kommissionens forslag og i det hele om de ændringer i radiospredningsloven, som der kan være behov for, sådan at vi har haft en debat om dette her i tinget, inden det endelige forslag til ny radiospredningslov fremsættes.

For så vidt angår det foreliggende forslag, skal jeg indskrænke mig til nogle enkelte bemærkninger.

Tanken om at give selvejende institutioner og selskaber adgang til radiospredningsvirksomhed bygger på en mindretalsindstilling fra radiokommissionen, som 15 af kommissionens 16 medlemmer er gået imod. Det ene medlem, som støttede forslaget, var hr. Stæhr Johansen. Efter forslaget forudsættes, at et kommende andet tv-program sammenkoblet med et radioprogram skal drives på privatbasis og finansieres ved reklameindtægter. I spørgsmålet om reklamer

i radio og tv har et kommissionsflertal på 15 medlemmer klart udtalt sig imod en radiospredningsvirksomhed her i landet finansieret ved reklameindtægter. Dette synspunkt er også regeringens.

I bemærkningerne til det fremsatte lovforslag gives der ikke oplysninger om, hvordan man skal fremskaffe midler til de betydelige investeringsudgifter, der vil være en forudsætning for, at et privat selskab kan komme i gang med en radiospredningsvirksomhed, som omfatter et tv-2.

Ifølge radiokommissionens betænkning vil der blive tale om meget betydelige udgifter. Det kan således oplyses, at der af post- og telegrafvæsenet må etableres et helt nyt sendenet inden for UHF-området — en etablering, som efter betænkningen antages at koste ca. 137 mill. kr. opgjort i 1970-priser. Hertil kommer, at investeringsudgifterne vedrørende et selskab af denne art efter kommissionens betænkning anslås til 320-325 mill. kr., mens driftsudgifterne baseret på 21 ugentlige sendetimer anslås til 120-125 mill. kr.

Som angivet i kommissionens betænkning er disse tal draget i tvivl af hr. Stæhr Johansen, bl. a. under henvisning til, at tv-senderen bliver et privatforetagende, baseret på forretningslivets vilkår, og at reklamefinansieret tv ikke belastes med udgifter i tiden, hvor der udsendes reklame. Specielt hvad dette sidste argument angår, kan der være grund til at anføre, at såfremt det skal tillægges betydning, må det indebære, at der bliver tale om reklameindslag af en ikke ubetydelig varighed, og herved føres man ind på det centrale spørgsmål om forholdet mellem reklame og programsætning og kvalitet. Hvilken virksomhed eller forretning ønsker at annoncere i tv i tilslutning til et naturvidenskabeligt program, en tv-ballet, et kulturprogram? Hvem vil tage hensyn til seerminoriteter? Det alsidige, det spændende, det farlige, dvs. det kontroversielle tv, vil ingen interessere sig for.

Ad denne vej vil der let åbnes mulighed for reklameindslag mellem udsendelserne. Har man først accepteret det, vil man vanskeligt kunne argumentere imod reklameafbrydelser i de såkaldte naturlige pauser i udsendelserne, f. eks. mellem akterne i et skuespil og satserne i en koncert. Sidste