

Sommerlandets forvandling

Den første statslige planlægning af et større område sker ved Køge Bugt

DEN FØRSTE statslige planlægning af et større område er gennemført ved Køge Bugt. Udbygningen blev afsluttet i 1980. Ti byenheder med ti centre bygget op om lige så mange S-bane-stationer er gennemført. Knap 150.000 mennesker er rykket ind i ca. 50.000 boliger. Den seks kilometer lange inddæmning fra Avedøre Holme til Hundie Strand, opbygget af 5 millioner kubikmeter sand og overskuds-



Af Pierre Monty

jord fra byggerierne, er forlængst en realitet. S-banen fra København er ført igennem til sit endemål, Køge. Planlægningsudvalget for Køge Bugt-området har udført sin mission, men eksisterer stadigvæk — som et organ under hovedstadsrådet.

Sådan kan situationen være om ti år — i 1981, og sådan forestiller i alt fald en række kommunalpolitikere og planlæggere sig billedet — optimisterne vil nogen måske sige.

Men kommer det til at gå så stærkt? Det er, som bekendt, svært at spå — især om fremtiden. Og pessimisterne tror i alt fald ikke på, at alle de ovennævnte brikker vil falde på plads indenfor det kommende årti. Man fester ikke lid til de optimistiske prognoser. Man tror ikke, at vi økonomisk vil være i stand til at holde dampen oppe. Man tror simpelthen ikke, at sommerlandets forvandling vil være en kendsgerning om blot ti år!

Planlægningsudvalget for Køge Bugt-området er ikke i tvivl om, at udviklingen vil accelerere — og gøre det nu. Tidsfølgeplanen, der fulgte efter dispo-

sitionsplanen for Køge Bugt-området, bliver i øjeblikket revideret, men det synes ikke at kunne rokke ved kendsgerningerne om, at udbygningen i Avedøre, ved Brøndby Strand og i Vallensbæk vil være afsluttet i 1975.

Ishøj-området er i dag lidt efter tidsfølgeplanen, men spås at være kommet foran i 1975. Udviklingen længere syd på er betinget af S-banen, der kan sætte en bremse på udviklingen i Hundie Greve, Karlslunde, Karlstrup, Solrød og Jersie.

I planlægningsudvalget venter man dog, at Køge Bugt-banen vil få 1. prioritet, når anlægsloven for tre nye S-baner kommer for i Folketinget, og man tillader sig nu at tro på, at banen i alt fald er ført frem til Køge Bugt-områdets overordnede center i Hundie i 1975. Dette vil formentlig koste 30-40 mill. kr. Man tror på, at banen er ført helt igennem til Køge i 1981. Det er i hvert fald velmotiveret, for en del af kunderne er der allerede, siger man.

Vestmotorvejen skulle der ikke være grund til at bruge mange ord om. Strækningen fra Ringvej B 3 i Brøndbyvester til Cordoza-svinget i Jersie skulle kunne åbnes for trafik inden udgangen af 1972.

I løbet af kort tid vil inddæmningen langs Køge Bugt kunne projekteres. Forbehold tages hos planlæggerne overfor spørgsmålet om anlægsudgifternes fordeling, og den kommende hovedstadsordning siges at kunne blive den sorte hest i spillet.

Men anlægget skulle kunne iværksættes allerede i 1973 med opbygning af området i to etaper. Bl. a. på grund af den store lokale interesse for projektet, er man overhovedet ikke i tvivl om, at den nye sandstrand forlængst er en realitet om ti år. Uvæsentligt er det ikke at bemærke, at der samtidig skulle være skabt plads til 5.000 lystfartøjer i dertil indrettede havne i hele inddæmningsområdet.

Om centrene er man heller ikke i tvivl — hvis blot S-banen kommer. Næsten alle centre vil være i fuld gang i 1981. Vallensbæk-centret venter man i forbindelse med S-banen, Ishøj-centret skulle man kunne tage fat på til foråret, alt tyder på en hurtig 1. etape udbygning af Hundie-centret, og Greve-centret venter man at se skyde op indenfor meget få år i forbindelse med Greve Strandby.

Går alt som planlagt inden 1981, må man også, når man går lidt mere i dybden, regne med, at den fælleskommunale forbrændingsanstalt til 17 mill.

kr., der opføres i Karlstrup i 1973, er blevet udvidet mindst én gang, at Mosede havn er blevet udvidet, mindst én gang endnu, at Solrød har fået sin lystbådehavn, at de fleste private vandværker er blevet kommunale — trods protester, at sommerhuse ved Køge Bugt er blevet en mangelvare,

at badevandet er i klasse A i hele Køge Bugt, at industrierne er skudt op i de sydlige Køge Bugt-kommuner, at den nuværende hovedvej 2 er forvandlet til lokalgade med mange forretninger,

at fredninger er gennemført, bl. a. ved Gjeddesdal, at idyllen er bevaret i landsbyerne, der alle som en er blevet kloakeret og fri for lastbiler,

at en række nye kirker er opført — trods protester, at de fornødne plejehjem, hospitaler og pensionistboliger er bygget,

at forureningen af alle vandløb er en saga blott, at kulturlivet vil blomstre i koncertsale, teatre, biografteatre, i kunstforeninger m. v.,

at alle de fornødne skoler og gymnasier vil være skudt i vejret, at Køge Bugt-området har fået egen retskreds med dommerkontor og politikreds,

at børneinstitutionsbehovet er dækket, eller i alt fald på det nærmeste dækket, at nye administrationsbygninger vil være opført — forhåbentlig til rimelige priser, og

at fritidsområderne vil være etableret, bl. a. med de fornødne svømmebassiner.

Men ingen, formentlig heller ikke optimisterne, kan være blinde for, at man om 10 år måske må konstatere:

at prognoserne slog fejl og udbygningen forsinkedes,

at man stadigvæk diskuterer, hvor langt S-banen skal køre, og hvornår den i det hele taget skal videre,

at forbrændingsanstalten i Karlstrup langt om længe er bygget, men at der ikke er midler til en nødvendig udvidelse,

at inddæmningen er blevet udskudt nok et år,

at de 10.000 mennesker, der flyttede ind i Greve Strandby, måtte flytte efterhånden på grund af priserne, at en række af centrene er udskudt, først og fremmest fordi banen ikke er der,

at der stadigvæk trækkes toj om vandværkerne, der søger vandindvindingsrettighederne udvidet,

at lavprisvarehuset aldrig kom til Hundie — på grund af den manglende bane og Høje Taastrup Storcenter, at i stribevis af sommer- og helårsboliger er til salg på grund af skatterne og lejerne,

at man stadigvæk bare taler om forureningsproblemerne,

at industrierne er tilbageholdende med at flytte ud, at trafikintensiteten på A 2 er øget støt,

at kulturlivet delvis er gået i stå på grund af udskudte byggeplaner, at områdets eneste gymnasium er ved at få sprængt alle rammer, at rets- og politikredsene har hjemsted i Roskilde, at børnehaveseminariet aldrig kom til Greve, og

at der er et voksende behov for børneinstitutioner.

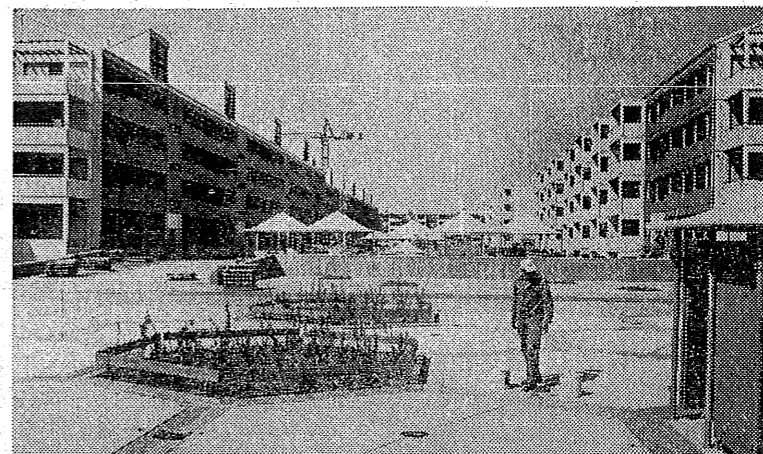
Skal der altså gøres status, kan man i 1971 blot konstatere, at der er taget hul på udviklingen langs Køge Bugt. Det synes endda at gå stærkt med byggerierne mange steder. Men kan boligerne også lejes ud til mennesker med almindelige indkomster? Det tør planlæggerne naturligvis ikke spå om.

Om et år skulle man kunne køre med S-tog til Vallensbæk. Den bane, der oprindeligt var tænkt som en udflugtsbane til sommerlandet ved Køge Bugt — og som man i øvrigt talte om for et halvt århundrede siden!

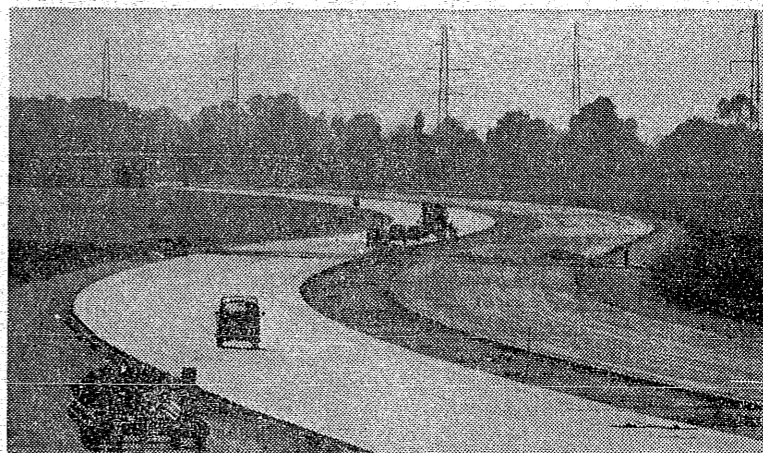
Et par måneder senere skulle Vestmotorvejens seks spor kunne åbnes for trafik.

Disse to meget vigtige forudsætninger skulle altså være til stede.

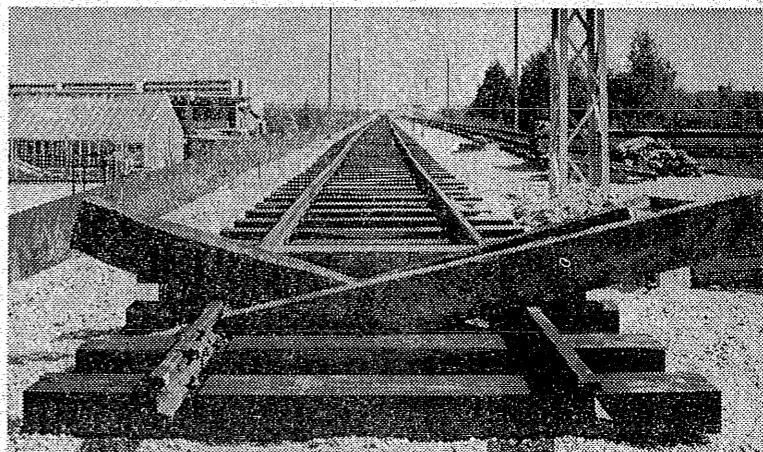
Men hvordan vil det så ligge med økonomien som helhed i Danmark i de kommende ti år? Det hele griber ind i hinanden, så hvorfor ikke slutte med at spørge: Og hvad med hovedstadsområdet? Kommunedannelserne? Amtsinddelingen eller amtsnedlæggelserne? Og hvem regerer forresten i Køge Bugt-kommunerne om ti år? De nuværende borgmestre, nogle andre — eller det kommende store Fællesmarkedsrådskvartar?



KBI's store boligbyggeri ved Ishøj Strand skyder op i et rask tempo.



Hvem sagde, at en moderne, sekssporet motorvej ikke kan anlægges med bugter og kurver? Vi befinder os på Vestmotorvejen i Kildebrøn-Hundige-området.



Hertil kommer Køge Bugt S-banen om et år — og af gode grunde ikke længere. Vejlegårds vej i Vallensbæk.