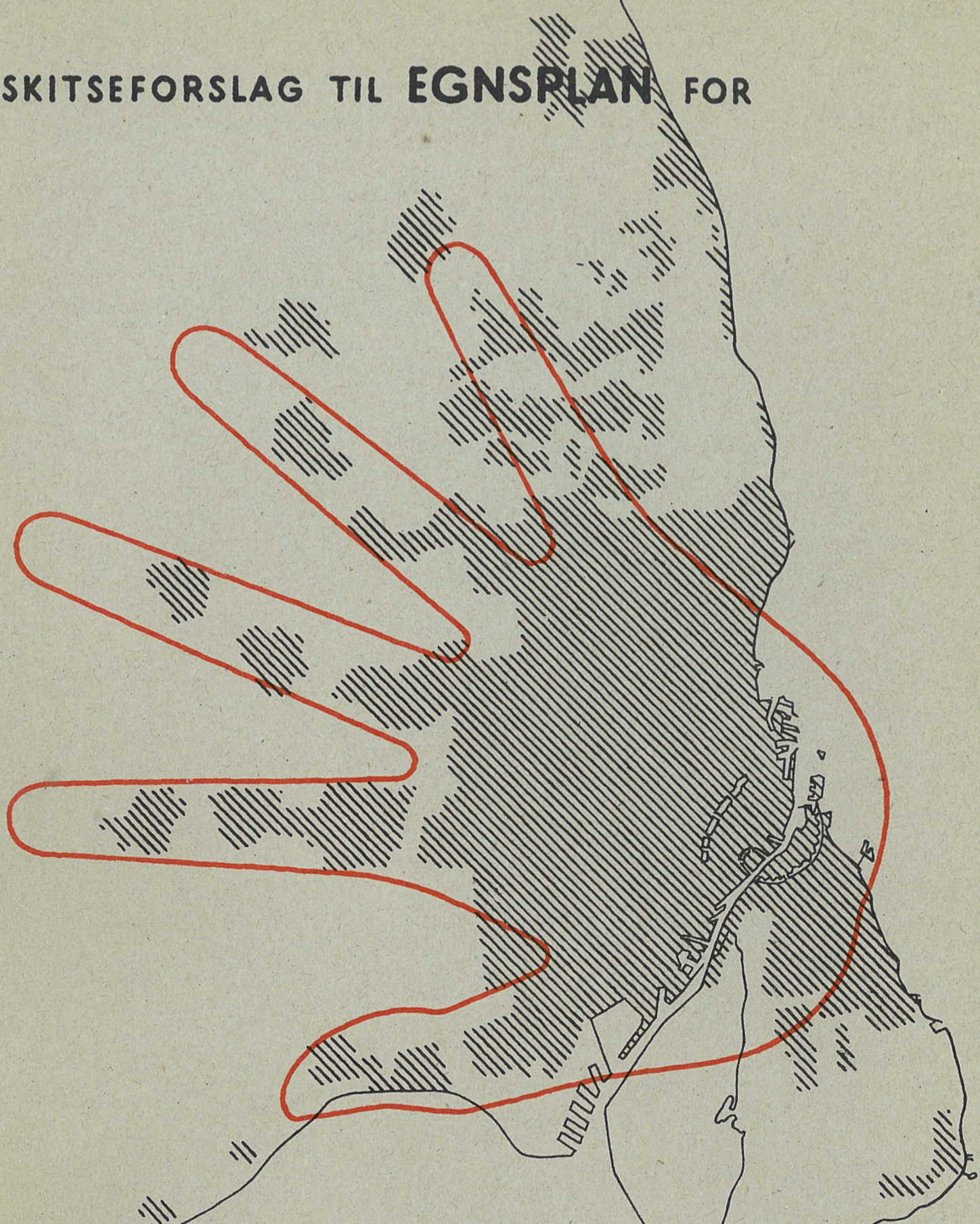


SKITSEFORSLAG TIL EGNPLAN FOR



# STORKØBENHAVN

UDARBEJDET 1947 AF EGNPLANKONTORET

(TEKNISK KONTOR FOR UDVALGET TIL PLANLÆGNING AF KØBENHAVNSEGNET)



Denne udgave af "Skitseforslag til EGN SPLAN FOR STORKØBENHAVN, udarbejdet 1947 af Egnsplankontoret (teknisk kontor for udvalget til Planlægning af Københavns-egnen)" er et fotografisk genoptryk af den originale betænkning fra 1947, suppleret med en kort indledning, samt som bilag "Copenhagen Regional Plan, a summary of the Preliminary Proposal 1948-49" udsendt af Egnsplankontoret i 1949.

Udgivet af Dansk Byplanlaboratorium 1993 ©

Tilrettelæggelse: Sven Allan Jensens tegnestue, København ApS.  
Repro og tryk : Tutein & Koch

ISBN 87-87487-896.

Dansk Byplanlaboratorium  
Peder Skramsgade 2 B  
1054 København K  
Tlf. 33 13 72 81

Planen er trykt med støtte fra Københavns Kommune, og Københavns, Roskilde og Frederiksborg Amter samt Miljøministeriet.



# Forord

1947 var året, hvor det måske mest berømte stykke dansk byplanlægning så dagens lys, den berømte "Fingerplan", som dette dokument kom til at hedde. Det mere officielle navn var "Skitseforslag til EGNPLAN FOR STORKØBENHAVN".

Det var på foranledning af Dansk Byplanlaboratorium, at der i 1945 blev oprettet det uafhængige Egnsplankontor. Med kommunal, amtskommunal og statslig økonomisk støtte (1/3 hver) udarbejdede Egnsplankontoret under professor Steen Eiler Rasmussens formandskab og arkitekt, senere professor Peter Bredsdorffs ledelse "Fingerplanen".

Planen blev - uden at være officielt vedtaget af kompetente organer - udsendt ved årsskiftet 1947-48 i 2.000 eksemplarer, men er ikke siden genoptrykt, hverken helt eller delvist.

Derimod blev den allerede i 1949 lagt til grund for udarbejdelsen af de første officielle overordnede planer i Københavns-egnen, de såkaldte Byudviklingsplaner. Disse planer, der efterhånden kom til at omfatte 35 kommuner i Københavns-egnen, blev udarbejdet af særligt nedsatte byudviklingsudvalg, betalt af staten, mens selve arbejdet blev udført af de teknikere som havde stået for "Fingerplanens" udarbejdelse.

Byudviklingsplanerne var - som Professor Steen Eiler Rasmussen senere fastslog - at betragte som "handsken til hånden". Det var "Fingerplanens" hovedstruktur med dens forslag om en klar afgrænsning mellem fremtidens byggeområder og det åbne land - de grønne kiler mellem fingrene - der siden planens fremkomst har været at finde i alle efterfølgende regionplanarbejder i Københavns-egnen lige fra "Principskitsen" i 1961, der var den første "egnsplanrevision", til de allerseneste regionplanforslag fra de 3 hovedstadsamter og Københavns kommuneplanrevision, offentliggjort i begyndelsen af 90-erne.

Men "Fingerplanen" var også - lige fra det tidspunkt hvor den udkom - kendt og beundret i byplanfaglige kredse langt uden for landets grænser, og endnu i dag omtales den internationalt som et pionérarbejde i storbyplanlægningen.

Alle danske planlæggere kender "Fingerplanen" og refererer ofte til den, men meget få har nogensinde læst den. Da planen, som



nævnt kun blev trykt i et begrænset oplag, er den overordentlig svær at få fat i. Den er forlængst udsolgt, ikke til at få antikvarisk længere, og findes kun tilgængelig på enkelte biblioteker.

Derfor har Dansk Byplanlaboratorium - Byplanhistorisk udvalg - taget initiativ til denne fotografiske genoptrykning. Dette har dog kun kunnet gennemføres med økonomisk støtte fra Københavns kommune og Københavns, Roskilde og Frederiksborg amter samt Miljøministeriet.

Professor arkitekt Peter Bredsdorff, der døde i 1980, ville den 26. november være fyldt 80 år. Dansk Byplanlaboratorium og Byplanhistorisk udvalg har med denne udgivelse tillige ønsket at mindes den person, der mere end nogen anden prægede den københavnske regionplanlægning i efterkrigstidens første 25-30 år. Først som leder af "Fingerplan - teamet" senere på en række poster som formand for og sagkyndig ved en række senere regionplanopgaver og endelig ved sin pædagogiske indsats overfor et par slægtled af danske byplanlæggere.

Niels Andersen  
Formand for Byplanlaboratoriet

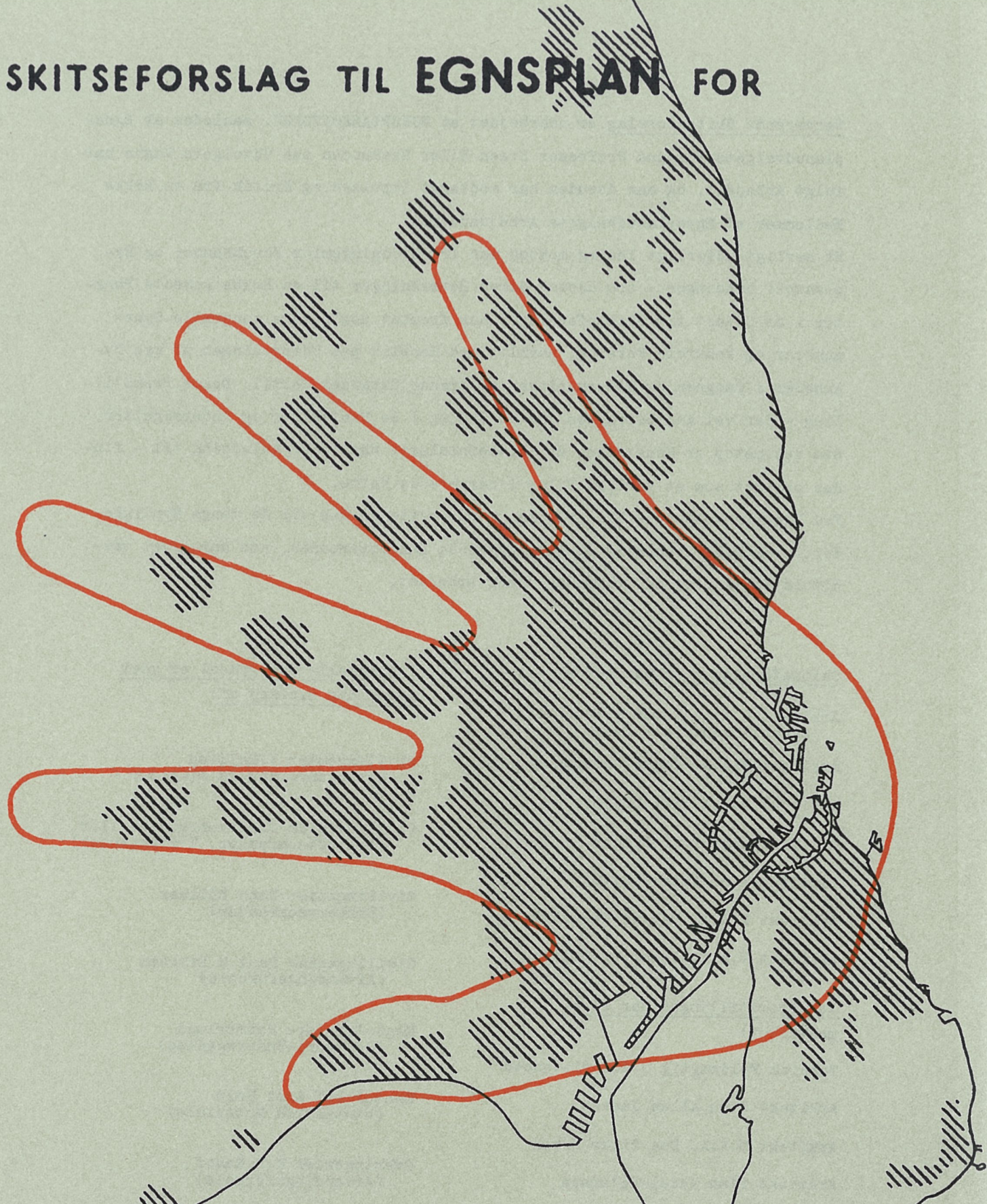
Edmund Hansen,  
Byplanhistorisk udvalg



*Peter Bredsdorff, foto fra ca. 1950.*



SKITSEFORSLAG TIL EGNISPLAN FOR



# STORKØBENHAVN

UDARBEJDET 1947 AF EGNISPLANKONTORET

(TEKNISK KONTOR FOR UDVALGET TIL PLANLÆGNING AF KØBENHAVNSEGNEN)



Nærværende Skitseforslag er udarbejdet af EGN SPLANKONTORET, saaledes at Egnspanudvalgets Formand Professor Steen Eiler Rasmussen paa Udvalgets Vegne har fulgt Arbejdet, og man desuden har modtaget Impulser og Kritik fra en Række Medlemmer af Egnspanudvalgets Arbejdsudvalg.

Et særligt udførligt Indlæg modtog man fra Stadsingeniør Forchhammer og Byplanchef Henningsen, som udover deres Bemærkninger til en Række spredte Punkter i et Udkast til Skitseforslaget har fremsat nogle mere generelle Synspunkter og konkrete Forslag, navnlig med Henblik paa Udformningen af nye Byenheder i Omegnen og Reserveringen af grønne Omraader dertil. Denne Fremstilling - der vel kan betragtes som et Indlæg i de Drøftelser og Undersøgelser, som det netop er Hensigten, at Skitseforslaget skal give Anledning til - findes optaget som et særligt Bilag i nærværende Hefte.

Fra Egnspankontorets Side vil man gerne rette en Tak til de mange Myndigheder, kommunale Teknikere og interesserede Enkeltpersoner, som har givet værdifuld Vejledning og Oplysning under Arbejdet.

Skitseforslaget er udarbejdet af:

Arkitekt M.A.A. Peter Bredsdorff  
Egnspankontorets Leder

Arkitekt M.A.A. Mogens Boertmann

Arkitekt M.A.A. Roy Draiby

Civilingeniør Poul Lyager

Civilingeniør Anders Nyvig

Arkitekt M.A.A. Dalgas Rasmussen

Arkitekt M.A.A. Flemming Teisen

Ved Fremstillingen har bl.a.  
medvirket:

Teknisk Fuldmægtig O.E.Christensen

Arkitekt Sven Allan Jensen

Arkitekt M.A.A. Dea Trier Mørch

Arkitekt Finn Vedel-Petersen

I specielle Spørgsmaal er ydet  
sagkyndig Bistand af:

Civilingeniør V.Malling  
Egnspanudvalgets Sekretær

Civilingeniør C.Blixencrone-Møller  
(Friluftsomraader, Trafikplaner)

Civilingeniør Hans Döllner  
(Erhvervsomraader)

Civilingeniør Paul H.Eriksen  
(Afvandingsforhold)

Magister Lars Hammerlund  
(Gartneri-Undersøgelse)

Kontorchef Axel Holm  
(statistisk Materiale)

Overingeniør K.P.Rehof  
(Afvandingsforhold)



# INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side:
<u>Hvad er Egnsplankontoret</u> .....	5
<u>Hensigten med Skitseforslaget</u> , Indledning af Egnspladvalgets Formand Professor Steen Eiler Rasmussen .....	9

## FØRSTE DEL: FORUDSÆTNINGER

I	<u>Antagelser vedr. Storkøbenhavns fremtidige Størrelse</u> .....	13
	a. Bør og kan man standse Byens Vækst? .....	13
	b. Hvilke Forhold paavirker Byens Vækst? .....	14
	c. Hvor stor Tilvækst skal man regne med i Skitseforslaget? .....	17
II	<u>Principielle Antagelser</u> .....	19
	a. Den fremtidige Bytype .....	19
	b. Valg af Trafiksystem .....	20
	c. Bolig - Arbejdssted .....	21
	d. Byens Opdeling i Enheder .....	22

## ANDEN DEL: SKITSEFORSLAGETS HOVEDTRÆK

I	<u>Storkøbenhavns nuværende Struktur</u> .....	25
	a. København, en typisk Centralby, .....	25
	b. Træk, som er specielle for København .....	26
II	<u>Byens fremtidige Form og Udbredelse</u> .....	29
	a. Yderomraaderne som Helhed .....	29
	b. Nørdeggen .....	31
	c. Vesteggen .....	33
	d. Amager .....	35
	e. Befolkningstilvækst og Arealbehov .....	36
III	<u>Trafik</u> .....	39
	a. Flyvning .....	39
	b. Havneanlæg m.m. ....	39
	c. Sporveje og Bybaner .....	40
	d. Vej- og Gadenet .....	42
IV	<u>Byomraadets Opdeling</u> .....	45
	a. Byenheder .....	45
	b. Boligomraader .....	46
	c. Industriomraader .....	49
	d. Friluftsomraader .....	50
V	<u>Talmæssig Oversigt over Skitseforslaget</u> .....	51

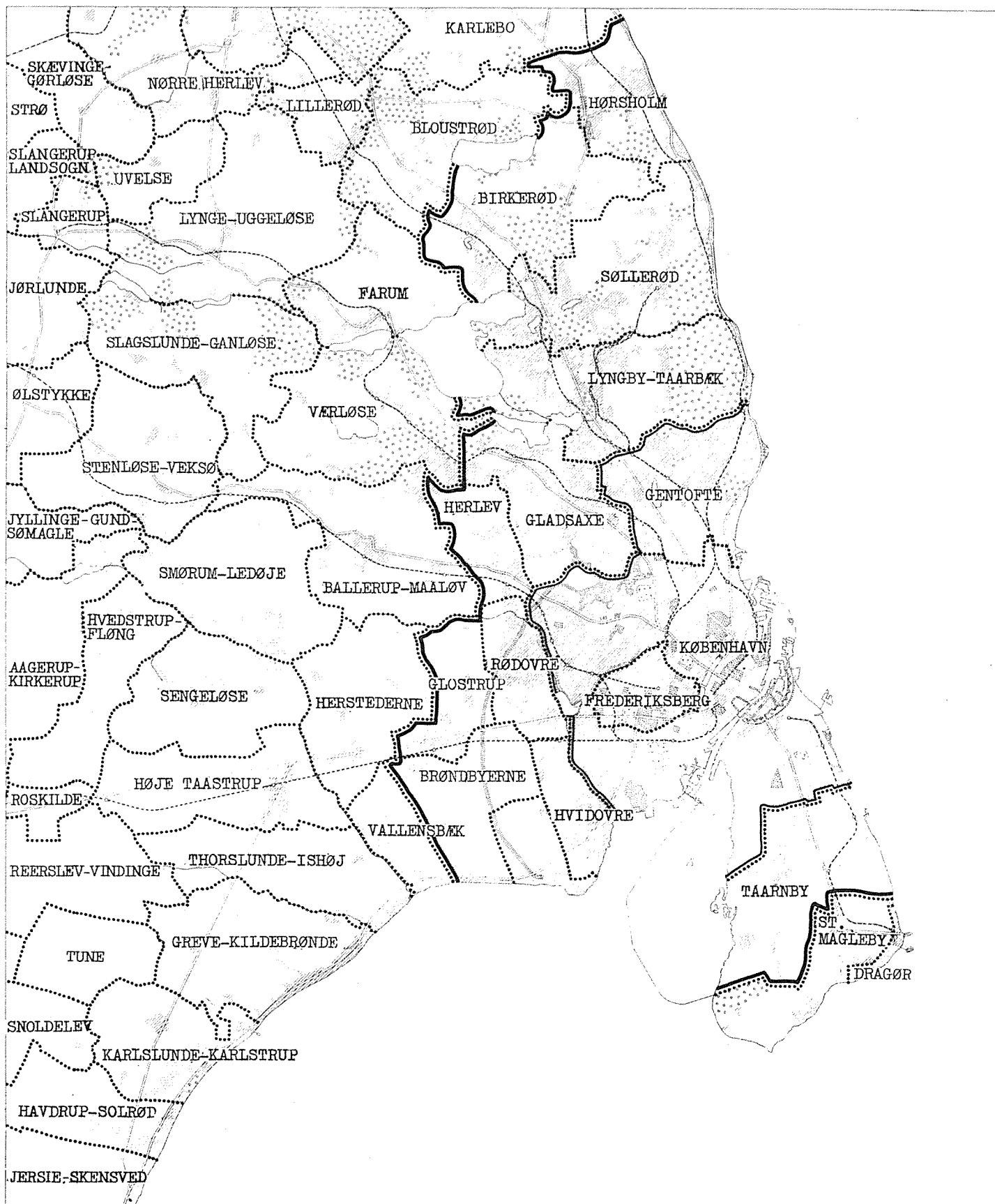


## TREDIE DEL: BILAG

<u>Bilag A: DE FORSKELLIGE OMRAADERS EGNETHED TIL BEBYGGELSE</u> .....	57
I Omraader, som bør holdes fri for Bebyggelse .....	57
a. Arealer, som er ubebyggelige fra Naturens Side .....	57
b. Arealer, som er ubebyggelige paa Grund af særlig Anvendelse .....	57
c. Arealer, hvor Forsyning vil være uøkonomisk .....	57
d. Arealer til Dyrkning .....	58
II Omraader, som er præjudiceret til Bebyggelse .....	60
a. Arealer, præjudiceret ved Kloakering, Vandforsyning, etc. ....	60
b. Arealer, præjudiceret ved Grundsalg, Udstykningsapprobationer, Vejanlæg, o.s.v. ....	60
c. Arealer, der er vurderet og beskattet som Byggegrund .....	60
d. Arealer, som er eller bliver "trafikmodne" .....	60
III Supplerende Omraader egnet til Bebyggelse .....	60
<u>Bilag B: BOLIGOMRAADER</u> .....	63
I Eksisterende Boligomraader .....	63
a. Den ældre Bebyggelse (før 1900) .....	63
b. Den nyere Bebyggelse .....	65
Etagebebyggelsen	
Den lave Bebyggelse	
"Overgangsbebyggelsen"	
Sommerbebyggelsen	
II Fremtidige Boligomraader .....	67
a. De forskellige Boligformer sammenlignet .....	67
Den moderne Etagebolig	
Rækkehuset	
Det fritliggende Eenfamiliehus	
Adskilt Sommer- og Vinterbolig	
Sommerbebyggelsens vigtigste Former	
b. Den fremtidige Fordeling mellem Boligformerne .....	71
Etagebebyggelse og lav Bebyggelse	
Helaarsboliger og Sommerboliger	
c. Arealbehovet .....	75
Boligomraader, Overgangsarealer, Reservearealer	
Arealbehovet til Helaars- og Sommerbebyggelse	
Boligbyggeriets aktuelle Arealbehov	
III Sanering af forældede Boligomraader .....	82
<u>Bilag C: BYCENTRE OG BYENHEDER</u> .....	83
I Eksisterende Centerdannelser .....	83
II Forsøg paa en systematisk Opdeling .....	83
III De enkelte Enheder og deres Centre .....	85
a. Boliggruppen .....	85
b. Skoleoplandet .....	88
c. Industrikvarteret .....	88
d. Bydelen .....	88
IV City .....	90



<u>Bilag D: ERHVERVSOMRAADER</u> .....	91
I Industriens nuværende Placering .....	91
II Bør Industrien placeres i samlede Industrikvarterer? .....	91
a. Spredte Virksomheder, Industrienklaver, etc. ....	91
b. City-Industrien .....	93
c. Egentlige Industrikvarterer .....	93
III Hvor store Arealer bør der reserveres til Industri-Kvarterer? .....	94
a. Det fremtidige Antal Beskæftigede ved Industri og Haandværk .....	94
b. København og Frederiksberg i Forhold til hele Egnen .....	95
c. Industriens samlede Arealbehov i Omegnen .....	95
IV Hvor bør Omegnens Industrikvarterer placeres? .....	96
a. Industriens Fordeling paa de enkelte Afsnit af Omegnen .....	96
b. Industriens Placering i Forhold til Trafiklinierne .....	96
c. Industriarealer med Placering ved Havn .....	97
V Handel .....	97
VI Gartneri og Frugtavl .....	98
VII Skovbrug, Landbrug og Fiskeri .....	100
<u>Bilag E: FRILUFTSOMRAADER</u> .....	101
I Den hidtidige Planlægning .....	101
II Hverdagens Friluftsomraader .....	104
III Fridagens Friluftsomraader .....	105
a. Adgangen til Friluftsomraaderne .....	105
b. Den nordlige Del af Egnen .....	105
c. Den vestlige Del af Egnen .....	107
d. Køgebugtskysten .....	108
e. Amager .....	109
<u>Bilag F: Trafik</u> .....	111
I Trafikbehov og Trafikformer .....	111
a. Fjerntrafik .....	111
b. Nærtrafik og intern Bytrafik .....	112
Trafikens Opgave.	
Kollektiv og individuel Trafik.	
De kollektive Trafikmidler og deres Indvirken paa Byen.	
De individuelle Trafikmidler og deres Indvirken paa Byen.	
c. Den fremtidige Biltrafiks særlige Krav .....	117
II Trafiklinier og Trafikanlæg i Københavnseggen .....	118
a. Flyvepladser .....	118
b. Havneanlæg m.v. ....	120
c. Baner, Sporveje, Bybaner og Rutebiler .....	122
d. Bilveje og -gader .....	125
<u>Indlæg fra Stadsingeniør O.Forchhammer og Byplanchef M.Henningsen</u> .....	129
<u>STIKORDSREGISTER</u> til Skitseforslaget .....	139
<u>PLANFORTEGNELSE</u> (de vigtigste Planer) .....	141
<u>OVERSIGTSPLANER</u> ("Farveplaner") .....	143



Hovedstadsområdet 1:200.000

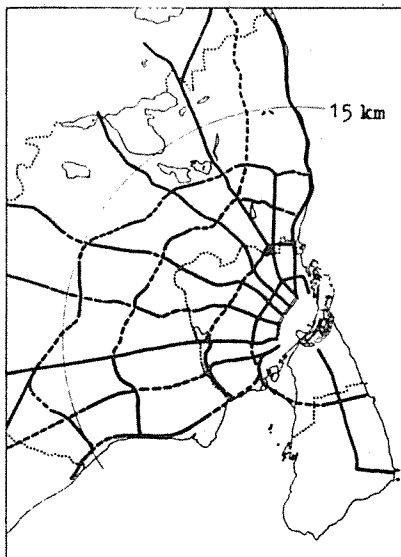
— Grænse for Hovedstadsområdet (i den officielle Statistik)

— Grænse for Hovedstaden (" " " " )

..... Kommunegrænser



## HVAD ER EGNSPLANUDVALGET ?



Trafikliniebetræknings Forslag til Hovedtrafiklinier 1926  
1:500.000

— eksisterende Veje  
- - - - - foreslaaede Veje



Den grønne Betæknings Plan  
1:500.000

▨ eksist. Skove og Parker  
■ foresl. grønne Omraader

Egnsplanudvalget, Udvalget til Planlægning af Københavnsegnen, blev nedsat den 22. Juni 1928 paa Foranledning af Dansk Byplanlaboratorium. Sagen blev rejst, efter at Dansk Ingeniørforenings Udvalg af 1922 vedrørende Trafiklinier i Københavnsegnen havde afgivet sin Betænkning i 1926, idet denne fremkaldte stærkt udtalte Ønsker om, at Arbejdet blev fortsat og suppleret med en samlet Helhedsplanlægning af Egnen.

Det første synlige Resultat af Udvalgets Arbejde var "Betænkningen om Københavnsegnens grønne Omraader", der blev udsendt i 1936. Med Henblik paa Gennemførelsen af de i Betænkningen fremsatte Forslag vedtog Rigsdagen i 1938 en Tilføjelse til Naturfredningsloven, og Statsministeriet nedsatte samme Aar et 3-Mands-Udvalg til paa dette Grundlag at udarbejde og gennemføre en samlet Fredningsplan for Egnen.

Arbejdet med Fredningsplanen beslaglagde i de følgende Aar megen Tid, og da endvidere Hovedstadskommissionen var blevet nedsat i 1939, ansaa man det for rimeligt at afvente Kommissionens Arbejde.

Indenfor Dansk Byplanlaboratorium kom man imidlertid senere til det Resultat, at Arbejdet ikke burde udsættes længere trods Muligheder for frentidige Ændringer i den kommunale Inddeling. Blandt andet som Følge af Byplanlovens Gennemførelse var der i disse Aar vaagnet en stærk almen Interesse for de Spørgsmaal, som Egnsplanudvalget skulde beskæftige sig med, og de enkelte Kommuner i Egnen var tilmed nu pligtige til hver for sig at udarbejde Byplaner for deres Omraade, et Arbejde der i høj Grad gjorde en Koordination ønskelig.

Dette førte bl.a. til, at Indenrigsministeriet i 1944 nedsatte et særligt Udvalg ("Samordningsudvalget") til Samordning af Byplanlægningen i Kommunerne Vest for København.

Samme Aar nedsatte endvidere Københavns Magistrat Kommissionen angaaende en Trafikplan for Hovedstaden - som ifølge Sagens Natur ogsaa maa beskæftige sig med Trafikforhold udenfor Københavns Kommunegrænse - og Dansk Ingeniørforening nedsatte et nyt Trafiklinieudvalg med Københavns og Roskilde Amtsrads-kredse og Frederiksborg Amt som Arbejdsomraade.

Den 14. Marts 1945 indkaldte Byplanlaboratoriet paany det samlede Egnsplanudvalg til Møde. Der forelaa ved denne Lejlighed et Tilsagn fra Arbejdsministeriet om økonomisk Støtte til Planlægningen.

Fra Indenrigsministeriets Side blev det fremhævet, at Genoptagelsen af Arbejdet skete med Ministeriets fulde Tilslutning og Anbefaling, men Ministeriet ønskede lige-saa lidt som tidligere at være repræsenteret i Udvalget, idet man som den kontrollerende Myndighed ønskede frit at kunne tage Stilling til de Forslag, der udarbejdedes.

Forsamlingen vedtog at genoptage det afbrudte Arbejde. Herefter konstituerede det nye Arbejdsudvalg sig og oprettede Egnsplankontoret til "at samle Materiale og udarbejde Forslag til Drøftelse i Arbejdsudvalget, samt at udarbejde selve Egnsplanforslaget og den tilhørende Betænkning". Egnsplankontoret paa-begyndte tidligt paa Sommeren 1945 Arbejdet med en omfattende Rekognoscering af saa godt som alle Omegnskommunerne.

Om Formaalet med Egnsplanudvalgets Arbejde vedtoges paa Mødet i Marts 1945 følgende:

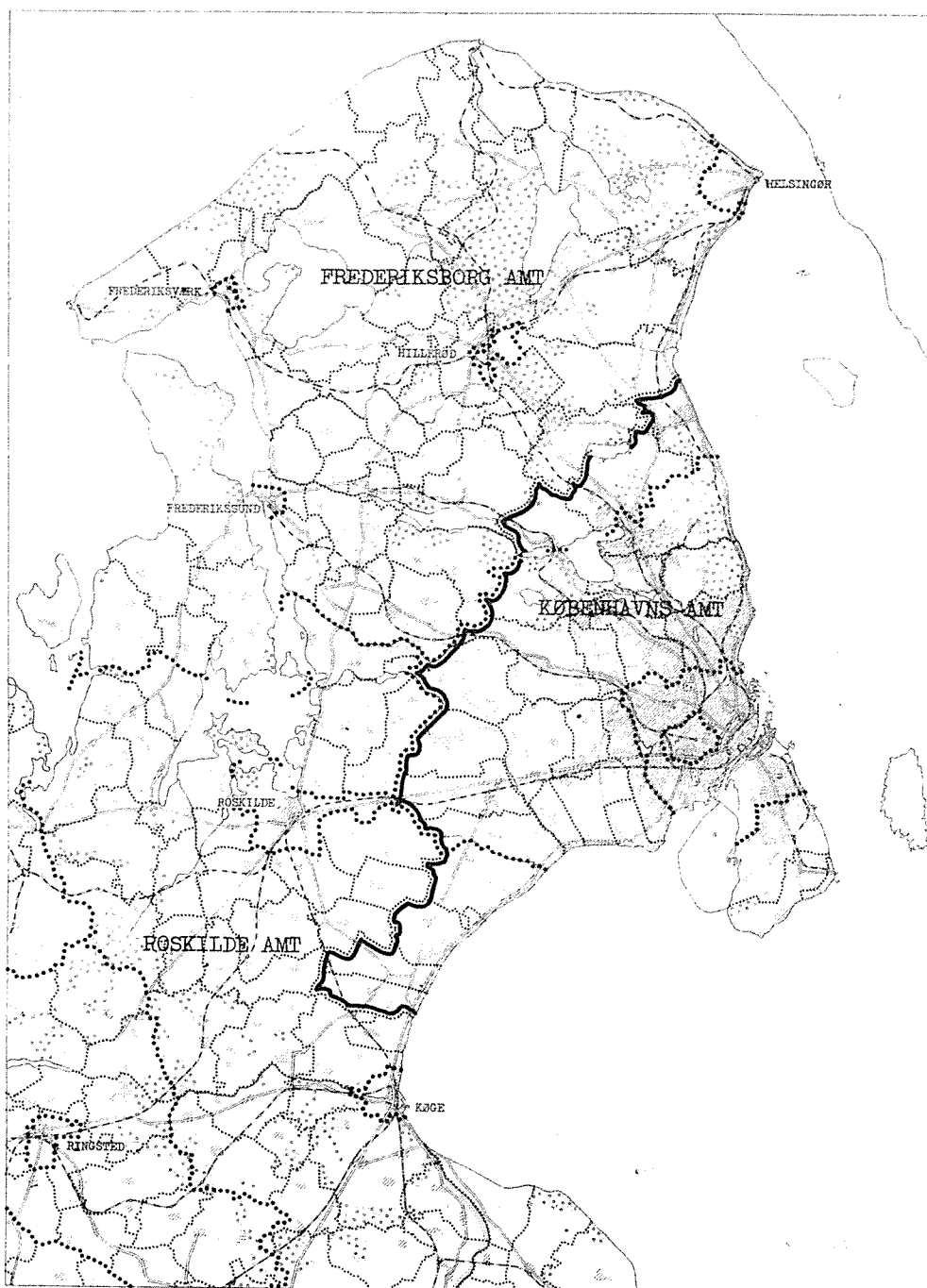
"Udvalgets Formaal er - paa Grundlag af de fornødne Undersøgelser (herunder den af Statistisk Kontor offentliggjorte Folketalsprognose) - at tilvejebringe en samlet generel Egnsplan, som i Hovedtræk behandler følgende:

- 1) Egnens Udvikling som Helhed, herunder Fordelingen af Omraader, som inddrages under bymæssig Bebyggelse, og Omraader, der søges unddraget bymæssig Udvikling.
- 2) Arealernes Anvendelse til Boligformaal, Erhvervsformaal (herunder til Industri, Værksteder, Storhandel, Butikker, Gartneri), rekreative Formaal (Folkeferie, Fritid, Sport).
- 3) Placeringen af lokale Centre og af vigtigere offentlige Institutioner og Anlæg.

- 4) Hovedtrafiklinier, herunder Flyvepladser, Havneanlæg, Jernbaner, Hovedfærdselsveje og gennemgaaende Stier og Cykleveje. I Forbindelse hermed behandles Samarbejdet mellem Trafikmidlerne (Baner, Sporveje og Rutebiler, evt. Kystfart).

I den til den generelle Egnspan hørende Beskrivelse gøres Rede for Planens Forudsætninger, de eksisterende Forhold, for Motiverne til Planudformningen og for de formelle Muligheder, som foreligger til Sikring og Gennemførelse af Forslaget, ligesom der bør fremsættes Udkast til eventuelle manglende Lovbestemmelser.

Planlægningen skal søges gennemført paa 3 Aar. Det staar Udvalget frit for, om det vil udarbejde Betænkninger om enkelte Spørgsmaal, eller om det vil samle Stoffet i en enkelt Betænkning. Inden Planen offentliggøres, bør der om Planen forhandles med de enkelte Kommuner og med de af Planen berørte Statsmyndigheder m.fl., ligesom der under Arbejdet bør optages Samarbejdet med de Kommissioner, Udvalg og Myndigheder, som beskæftiger sig med Planlægning af Egnen."



Københavnsegn 1:500.000

- Grænse for "Københavnsegn". Alle Kommuner her indenfor er repræsenteret i Egnspanudvalget.
- ..... Amts- og Købstadsgrænser
- Kommunegrænser



Dette "Kommissorium" oplyser intet om, hvilket geografisk Omraade, Udvalget skal beskæftige sig med - udover at Opgaven drejer sig om Københavnsegnen. Men hvor langt strækker den sig?

I enkelte Henseender - f.Eks. med Hensyn til Feriebebyggelse, visse Trafikanlæg, etc. - burde hele Landet eller i det mindste hele Sjælland regnes med. I andre Henseender - Vandforsyning, Week-end-Omraader, m.m. - kommer man i det mindste ud paa den anden Side af Hillerød, Roskilde og Køge.

Det fremgaar imidlertid klart af Formaaalsbestemmelserne, at Hovedopgaven er at planlægge selve den bymæssige Udvikling: Hvilke Omraader anbefales til Bebyggelse? Bør det være Boliger, Industri, o.s.v.? Det primære Planlægningsomraade - Københavnsegnen - bliver altsaa det Omraade, indenfor hvilket den bymæssige Udvikling af Storkøbenhavn kan tænkes at ske.

Indenfor dette Omraade maa samtlige Kommuner være repræsenteret i Udvalget, alene fordi hver enkelt Kommune indenfor sit Omraade har baade den egentlige Byplanmyndighed og Pligten til at udarbejde en Byplan. "Københavnsegnen" (eller det Omraade, hvor de enkelte Kommuner er repræsenteret i Egnspanudvalget) omfatter foruden København, Frederiksberg og Gjentofte Kommuner ialt 26 selvstændige Sognekommuner, der dækker hele Københavns Amtsradsreds samt mindre Dele af Roskilde Amtsradsreds og Frederiksborg Amt.

Allerede Egnspanudvalgets "grønne Betænkning" omfattede visse Kommuner udenfor "Københavnsegnen". Det egentlige Egnspanforslag vil højst sandsynligt gøre det samme, og senest naar det foreligger vil det formentlig være rimeligt at ændre Omraadet, saa det passer med Forslaget. (De Kommuner, der paa denne Maade først paa et senere Tidspunkt kan blive direkte repræsenteret, er allerede nu "dækket" gennem Repræsentanterne for de 3 Amtsrads.)

I Henhold til det foregaaende bruger vi altsaa Betegnelsen "Københavnsegnen" om et Omraade, som til enhver Tid svarer til Egnspanudvalgets Sammensætning. Betegnelsen "Hovedstadsomraadet", som ogsaa hyppigt findes anvendt i Skitseforslaget, dækker et snævrere Omraade, som benyttes i den officielle Statistik. Det bestaar af Hovedstaden (København, Frederiksberg og Gjentofte) plus 11 Forstadskommuner (udvalgt efter en Undersøgelse foretaget af Statistisk Kontor 1930, bl.a. under Hensyn til Antallet af Beskæftigede i Hovedstaden). Overfor disse klart definerede Betegnelser har man i Skitseforslaget søgt at anvende en mere flydende Fællesbetegnelse Storkøbenhavn i de Tilfælde, hvor der ikke specielt er Tale om "Københavnsegnen" eller "Hovedstadsomraadet".

#### EGNSPLANUDVALGETS SAMMENSETNING

Udvalget er sammensat af Repræsentanter for følgende Kommuner, Institutioner og Foreninger:

Frederiksborg, Københavns og Roskilde Amtsrads.  
Københavns Magistrat, Frederiksberg og Gjentofte Kommunalbestyrelser.  
Ballerup-Maaløv, Birkerød, Brøndbyerne, Dragør, Farum, Gladsaxe, Glostrup, Greve-Kildebrønde, Havdrup-Solrød, Herlev, Herstedøster-Herstedvester, Hvidovre, Høje Taastrup, Hørsholm, Jersie-Skensved, Karlslunde-Karlstrup, Ledøje-Smørum, Lyngby-Taarbæk, Rødovre, Sengeløse, St. Magleby, Søllerød, Taarnby, Thorslunde-Ishøj, Vallensbæk og Værløse Sogneraad.  
Arbejdsministeriet, Socialministeriet og Ministeriet for offentlige Arbejder.  
Generaldirektoratet for Statsbanerne, Havnebestyrelsen, Udvalget for Københavnssegnens grønne Omraader, Friluftsradaet.  
Grosserer-Societetets Komite, Industriraadet, Dansk Byplanlaboratorium, Akademisk Arkitektforening, Danske Forstkandidaters Forening, Dansk Ingeniørforening. Den Danske Landinspektørforening, Danmarks Naturfredningsforening, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, Landsforeningen til Arbejdsløshedens Bekæmpelse, Landsforeningen Dansk Arbejde, Turistforeningen for København, Dansk Idrætsforbund, Fællesorganisationen af almentnyttige danske Boligselskaber.

Egnspanudvalgets Arbejdsudvalg bestaar af følgende 17 Medlemmer:

Kontorchef K.Bang, Direktør K.Bjerregaard, Banechef Th.Engquist, Stadsingeniør O.Forchhammer, Sporvejsdirektør A.Juel-Hansen, Kontorchef P.Juhl-Christensen, Amtsvejdinspektør A.Kjærgaard, Ligningschef K.J.Kristensen, Højesteretsdommer G.Lett, Stadsarkitekt F.C.Lund, Maskinchef Ove Munck, Professor Carl Mar. Møller, Ekspeditionssekretær M.O.Olufsen, Professor Steen Eiler Rasmussen (Udvalgets Formand), Kommuneingeniør J.A.C.Rastrup, Havnebygmester J.G. Rode, Havearkitekt C.Th.Sørensen, Amtsvejdinspektør S.Valeur-Møller.





## HENSIGTEN MED SKITSEFORSLAGET

Indledning af Egnspanudvalgets Formand, Professor Steen Eiler Rasmussen.

En samlet Plan for en hel Storbys Udvikling maa naturnødvendigt blive et meget kompliceret Arbejde, ligesom Storbysamfundet selv er kompliceret. Alle Forhold hænger sammen, griber ind i hinanden. Man kan ikke planlægge een Del af Byen uden at beskæftige sig med Planlægningen af de andre Bydele. Og man kan ikke planlægge Trafiklinierne rationelt uden samtidig at planlægge de Bebyggelser som frembringer Trafikken, ikke planlægge Boligomraader uden samtidig at tænke paa Erhvervsomraader og Friluftsomraader til de nye Beboere, o.s.v. For at kunne udforme en samlet Plan for alle disse Forhold, maa man undersøge dem udfra en samlet Antagelse om den fremtidige Befolknings Størrelse, Erhvervsfordeling, Pladsbehov, m.m. Først naar man har en saadan Hypotese at gaa ud fra, kan man naa frem til en Plan, hvor alt er afpasset efter hinanden.

Egnspankontorets hermed udsendte Skitseplan er en saadan Hypotese. Et Udgangspunkt for Forhandlinger med de enkelte Kommuner med det Formaal, at alle Kommunernes Byplaner tilsammen bringes til at udgøre en stor Helhed. Et Grundlag for Forhandlinger med en Række Statsmyndigheder, Institutioner o.lign. for at disse hver for sig kan faa den Plads indenfor Helheden, som tilkommer dem. En Forudsætning at bygge de Undersøgelser paa, som maa anstilles overfor en Række mere specielle Behov. Skitseplanen danner kort sagt kun Grundlaget for et stort Sammenpasnings- og Undersøgelsesarbejde.

Mange Læsere vil sikkert finde, at dette Grundlag paa sine Steder er lidt for teoretisk. Men, vi har anset det for vigtigt fra Starten at faa Principperne klart frem i Lyset, frem til Kritik eller Godkendelse. Hvad Glæde vil man til sin Tid have af en omhyggeligt udarbejdet Plan, hvis de Principper, den bygger paa, viser sig at være helt forkerte?

Andre vil maaske anse Skitseforslaget for lovlig detailleret af en Skitse at være, men de medtagne Ekeltheder (som naturligvis i meget høj Grad afspejler konkrete Planer og Projekter, udarbejdet af de paa-gældende Kommuner, Vejmyndigheder, Kommissioner o.s.v.) vil formentlig betyde, at Diskussionen med de mange interesserede Parter om den endelige Udformning af Planen kan blive tilstrækkelig konkret. Fra visse Sider vil det maaske blive indvendt, at Forslaget ikke er tilstrækkelig realistisk, idet mange Antagelser maaske kan virke for optimistiske og mange Størrelser for rigelige. Heroverfor kan det ikke stærkt nok understreges, at en Planlægning af denne Art først og fremmest tager Sigte paa at holde en Række Muligheder aabne for det

## Byggeplaner truer med at spærre for S-Bane-Projekt

Statabanerne ønsker snarest Lov om Ekspropriation til Banen langs Køge Bugt

Hvis Projektet til en S-Bane langs Køge Bugt skal blive til Virkelighed, maa der handles hurtigt for Arealerne paa

et  
idi  
eri  
de  
sm  
do  
ger  
ne.  
er.  
ud  
db  
in

Tilfælde, at der skulde blive Brug for dem. Ofte kan det koste noget at holde saadanne Muligheder aabne, men erfarne Kommunalfolk og Teknikere kan bekræfte, at saadanne Udgifter (f. Eks. til at holde et Areal, der eventuelt kan blive Brug for til en Vej eller Bane fri for Bebyggelse) næsten altid vil være forsvindende i Forhold til de Udgifter, som evt. Mangel paa Plan medfører til Ændring af bestaaende Forhold. Hvis man paa et senere Tidspunkt kan vide med større Sikkerhed, at der aldrig bliver Brug for en bestemt Mulighed, saa vil man naturligvis ved en Revision slette den af Planen. Om saa en eller anden Plan med Tiden viser sig at være noget overdimensioneret, saa betyder dette dog kun, at der ikke har været Brug for at udnytte alle dens Muligheder.

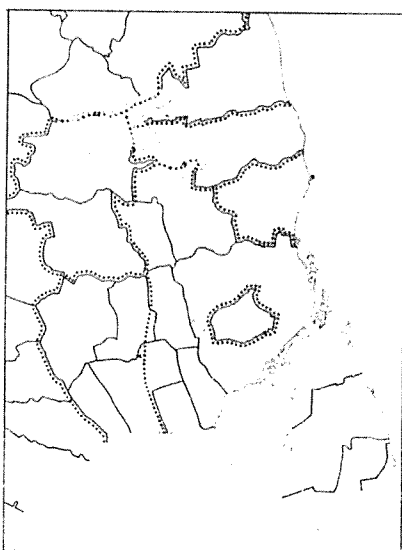
Kun i een Henseende sker der ofte en for stærk Overdimensionering: Som Følge af den almindelige Tendens til at overvurdere Befolkningsudviklingen gives altfor store Arealer fri til Bebyggelse, med det Resultat, at Bebyggelsen bliver spredt og tilfældig. Med Hensyn til Antagelserne om den fremtidige Befolkning maa dette Skitseforslag vist siges at være "mere realistisk end alle de enkelte Kommuners Byplaner tilsammen", for hvis Skitsens Befolkningsantagelse paa maksimalt 1½ Million Indbyggere maaske kan betegnes som særdeles rigelig, saa bliver Summen af de fremtidige Folketal, der regnes med i de enkelte Dispositionsplaner m.v. intet mindre end usandsynlig. Med Hensyn til Trafikanlæg af næsten alle Kategorier gaar Skitseforslaget til Gengæld nok væsentlig videre end Dispositionsplanerne, dels fordi man venter en fortsat stærk Udvikling paa dette Omraade, og dels fordi det her er særlig vanskeligt at raade Bod paa manglende Forudseenhed. Enkelte af Skitsens Trafikforslag vil maaske fra et vist Synspunkt forekomme altfor optimistiske, men derfor er det vel lige rimeligt at faa disse Spørgsmaal belyst ved alsidig Drøftelse og nærmere Undersøgelse. Umiddelbart vilde jeg personligt tro, at der er størst Risiko for at undervurdere den tekniske Udvikling.

1 Kilo Uranium udvikler 30  
Millioner Hestekræfter  
— Hvor store Energi mængder er det  
Tale om?  
— Et enkelt Kilo Plutonium udvikler en Energi mængde, som svarer til 30 Millioner Hestekræfter. Det betyder, at 300 Tons Plutonium kan dække det samlede Energiforbrug i hele Amerika i et Aar, iberegnet Bilkørsel, Jernbanetræfik, Elektricitetsforbrug, Kulturyng o. s. v. I Labet af en Snees Aar vil de praktiske Resultater forandre hele Verden — hvis der ikke kommer Krig.  
— Amerika producerer stadig

Kun Tiden kan vise, i hvilket Omfang de Tanker, man idag kan gøre sig om den fremtidige Udvikling, vil holde Stik. Derimod vil det ret snart vise sig, om dette Skitseforslag fra Egnsplankontoret er et brugbart Grundlag for en egentlig Egnspan. Det vil vise sig igennem det nu forestaaende Undersøgelles- og Sammenpasningsarbejde, som gerne skulde resultere i, at de mange Kommuners mere eller mindre afklarede Dispositionsplaner bliver sammenarbejdet til en egentlig Egnspan.

I den Forbindelse maa det tillægges stor Betydning, at der netop nu indenfor Egnens største og vigtigste Kommune, Københavns Kommune, tænkes paa at tilrettelægge et Generalplanarbejde, som dels skal koordinere alle Kommunens forskelligartede, igangværende Byplanarbejder og dels muliggøre en Koordinering mellem Kommunens Byplanlægning og Planlægningen af hele det øvrige storkøbenhavnske Omraade. Idag kan man se, hvad det har betydet for Hovedstadens Udvikling, at der omkring Aarhundredskiftet — dengang de store Indlemmelser af Valby, Brønshøj og Sundbyerne fandt Sted — blev arbejdet med Fremsyn og Plan af det københavnske Bystyre.





Hovedstadskommissionens Flertalsforslag 1:500.000

- eksist. Kommunegrænser  
 ..... nye Kommunegrænser  
 (efter Indlemmelse og Sammenlægninger)

Skraveringen angiver dette Skitseforslags 2.Etape.

Den Opgave, vi nu staar overfor, er imidlertid ulige mere kompliceret. Byudviklingen er bl.a. spredt over langt flere selvstændige Kommuner, over Kommuner som endda i visse Henseender kan have divergerende Interesser m.H.t. Trafiklinier, Bebyggelsens Placering etc. Den af Indenrigsministeriet nedsatte Hovedstadskommission har ganske vist fremsat Forslag til nye, store Indlemmelser under Københavns Kommune, men Afgrænsningen er ikke blevet bestemt specielt udfra Hensynet til det Omraade, indenfor hvilket Byens Udvikling i Fremtiden bør ske. Vi ved idag intet sikkert om, hvilken Løsning, der til sin Tid kommer paa de administrative Spørgsmaal. Det vi ved er, at Ansvaret for Byens Udformning endnu er fordelt paa ca. 30 forskellige Kommuner, hvis separate Planer naturligvis i høj Grad maa være præget af deres særlige Ønsker om eller Forventninger til den fremtidige Udvikling. Selv med den bedste Vilje hos de enkelte Kommuner kommer alle disse Planer næppe uden videre til at danne nogen samlet Helhed.

Baade Hovedstadskommissionens Flertals- og Mindretalsforslag forudsætter da ogsaa et fælles administrativt Organ, repræsenterende alle Storkøbenhavns Kommuner. Et saadant Organ maa kunne tage Stilling til visse Hovedspørgsmaal i Egnens Udvikling, dels "udadtil" i Forholdet til det øvrige Land og dels "indadtil" i Forholdet til de enkelte Kommuner. Det skulde med andre Ord blive dette Fællesorgans Opgave at administrere Egnplanlægningen, at søge Planerne gennemført og ajourført ved stadig Tilpasning til Udviklingen i Fremtiden.

Udadtil maa Egnen indgaa i den "Landsplanlægning" der allerede paa en Række Omraader findes Tilløb til (f.Eks. Lufthavne og Flyvepladser, Jernbane- og Hovedvejnet, Naturfredning, m.v.) og som - vel alene paa Grund af den tekniske Udvikling - maa ventes udvidet i Fremtiden. Indadtil bliver Opgaven først og fremmest at placere de store Fællesanlæg for hele Egnen og at udligne eller ophæve de enkelte Kommuners evt. Særinteresser, f.Eks. i en bestemt Bebyggelsesudvikling i Strid med Helhedsplanen.

Bortset fra disse - naturligvis meget vigtige Omraader - maa den egentlige Byplanmyndighed ligesom nu tænkes placeret hos de enkelte Kommuner, saaledes at disse hver for deres eget Omraade søger deres Dispositionsplan (eller om man vil: deres Del af Egnplanen) gennemført. I Praksis møder der Kommunerne en Række Vanskeligheder i dette Arbejde, navnlig naar det gælder om at holde Bebyggelsesudviklingen indenfor de Omraader, der ifølge Dispositionsplanerne er reserveret til Bebyggelse som de bedst egnede.

Hovedvanskeligheden er vel den almindelige Jordspekulation og Overvurdering af den kommende Byudvikling. Men ogsaa Samfundets Indgriben paa andre Felter kan skabe Vanskeligheder, f.Eks. Vurderingsmyndighedernes Pligt til at vurdere Jorden til Handelsværdien, selv hvor den ikke af Ejeren ønskes solgt eller bebygget og ikke efter Kommunens Dispositionsplan bør bebygges. Eller Statslaanmyndighedens Krav om at Arealer til socialt Boligbyggeri skal købes saa billigt, at der i Praksis let bliver Tale om mindre egnede Arealer.

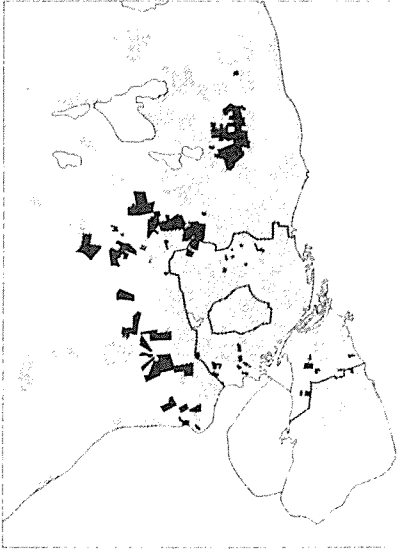
Ad forskellige Veje (især ved Hjælp af Bygningslovgivningen) kan en Kommunalbestyrelse vanskeliggøre og maaske hindre Bebyggelse udenfor et afgrænset Bebyggelsesomraade og evt. opmuntre til Bebyggelse inden-

**6 Gaarde i Værløse sælges til  
15-20-dobbelte Priser!**

Nye Eksempler paa den vilde Grundspekulation -  
Folk tænker sig ikke om, naar de køber Grunde

Bygges, men Oplysninger om, at  
Bygges, men Oplysninger om, at

er dog ikke sandt de erklærede  
Paragrafer, Grundspekulation om  
kan. Forbudene sælges som, til



Københavns Kommunes Jordejendomme i Egnen 1:500.000

Gennem sin Erhvervelse af store Jordejendomme ude i Egnen har Københavns Kommune faaet en vis Medbestemmelsesret m.H.t. Byens fremtidige Udvikling.

for samme Omraade. Det kræver imidlertid en meget fast Holdning af Kommunen og maaske, at vedkommende Kommune selv maa erhverve Arealer. Det vil uden Tvivl blive nødvendigt at søge supplerende eller ny Lovhjemmel hertil, hvis man skal gøre sig Haab om, at det vigtigste Træk i en Egnspan for Københavnsegnen, Afgrænsningen mellem Omraader, som kan bebygges og Omraader, som bør friholdes, skal kunne gennemføres i Praksis.

Da Bebyggelsesudviklingen i meget høj Grad bestemmes af Trafikmulighederne, opstaar der i mange Byer særlige Vanskeligheder som Følge af utilstrækkeligt Samarbejde eller ligefrem Konkurrence mellem de forskellige Trafikorganer eller -selskaber.

I Københavnsegnen kan man se Tilløb til en Fællesordning i Samarbejdet mellem Københavns Sporveje og N.E.S.A. om Drift af visse Linier, i Fællesbilletordningen mellem Statsbanerne og Sporvejene, i Københavns Amsraads Bestræbelser for en samlet Rutebilplan for Amtet etc. Yderligere Skridt i denne Retning vil maaske blive Resultatet af Arbejdet i Ingeniørforeningens Trafiklinieudvalg af 1944 (for hele Nordsjælland) og i den af Københavns Magistrat nedsatte Trafikkommission.

Skitseforslaget skulde i flere Henseender kunne danne Grundlag for Drøftelser om Gennemførligheden af en positiv Egnspanlægning: Hvor langt der kan naas med den eksisterende Lovgivning, og hvilke nye Beføjelser man har Brug for - baade til at sikre Planens Overholdelse og til at iværksætte de særlige Anlæg, der kan blive Tale om. Som bekendt affødte Egnspanudvalgets første Arbejde, den grønne Betænkning, et Tillæg til Naturfredningsloven om samlede Fredningsplaner, Tremandsudvalgets Nedsættelse samt Loven om Gang- og Cyklestier i Københavnsegnens grønne Omraader. Forhaabentlig vil det være muligt at opnaa en tilsvarende Støtte til Egnspanarbejdets Fortsættelse.



## FØRSTE DEL: FORUDSÆTNINGER

### I ANTAGELSER VEDR. STORKØBENHAVNS FREMTIDIGE STØRRELSE

Gennem nogle almene Betragtninger har man i dette Afsnit forsøgt at komme til en rimelig Antagelse med Hensyn til Størrelsen af den Befolkning, som Skitseforslaget skal dimensioneres efter.

Den Læser, som alene ønsker en Beskrivelse af, hvad Skitseforslaget gaar ud paa, uden at ville se, hvilke Forudsætninger det er bygget op paa, kan springe baa-  
de dette Afsnit over og det næste, som rent akademisk behandler den fremtidige "By-Type".

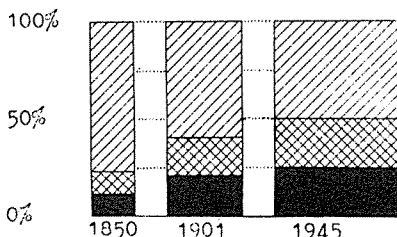
#### a BØR OG KAN MAN STANDSE BYENS VÆKST?

Den almindelige Mening er vistnok, at København er for stor. At Danmark simpelthen er for lille til at have en Millionby. Især udefra betragtet kan det let se ud, som om Hovedstaden til Skade for Landet som Helhed suger Mennesker, Virksomheder og Institutioner til sig, som maaske bedre kunde placeres i Provinsbyerne. Undertiden har denne Kritik taget Form af en næsten organiseret Modstand mod Storbyer i Almindelighed og mod Hovedstaden i Særdeleshed.

Mange af disse Storby-Modstandere lægger Hovedvægten paa det etiske: at man lever enklere, lykkeligere og sundere i den mindre By. Eller de hævder, at den mindre By er billigere "i Drift", f. Eks. ikke kræver Skolepaladser og kostbare Trafikanlæg. De anser Storbyernes fortsatte Vækst for et Sygdomsfænomen hos det moderne Samfund og henviser bl. a. til, at Befolkningskrisen, de svigtende Fødselstal, tidligst og stærkest har vist sig i de store Byer, saaledes at disse bl. a. maa bære Skylden for den aftagende Selvopholdelsesevne hos Folkene. Hvis der kunde blive Enighed om saadanne Synspunkter, maatte man vel med alle Midler hindre de store Byer i at vokse yderligere. Men i Virkeligheden ved man altfor lidt om disse Forhold. Maaske er man tilbøjelig til at hæfte sig ved visse Ulemper ved den store By, som efterhaanden kunde afhjælpes, som ikke hører med til Storbyen som saadan - Slumkvartererne, f. Eks. Og samtidig med at man konstaterer, at Livet i Storbyen i visse Henseender kan virke meget bundet, f. Eks. af de større Afstande til Arbejdssted, Omgangskreds og Friluftsomraader, maa man vel erkende, at det til Gengæld byder Indbyggerne meget store Friheder: I deres Valg af Arbejde, Uddannelse, Bolig, Indkøbssteder, Fritidsbeskæftigelse (incl. Forlystelser) o. s. v. Med Hensyn til Driftsudgifter kan den store By almindeligvis gennem Stordrift yde sine Indbyggere en væsentlig billigere Service end den mindre, et Forhold der ofte tilsløres, dels ved at visse offentlige Udgifter i Storbyen afholdes af Kommunen, men i den mindre By af Staten (d. v. s.

#### Hvordan skal man kvæle Storbyernes Vækst?

Det socialpolitiske Møde paa Hindsøvej drøfter Storby-Problemer



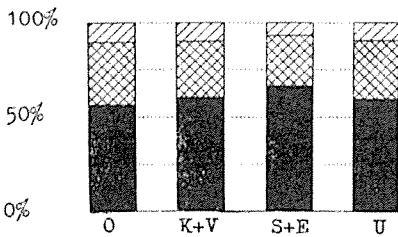
#### København rummer Halvdelen af Danmarks Bybefolkning

Procentvis Fordeling af Befolkningen paa Landets Hoveddele.

- Hovedstadsområdet
- ▨ Provinsbyer med Forstæder
- ▤ Landdistrikter

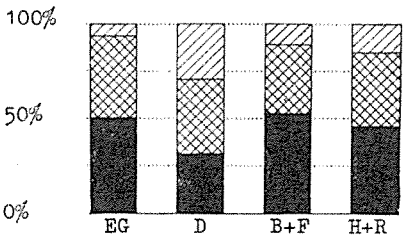
## KØBENHAVN OG DANMARK

- Hovedstadsområdet
- ▨ Provinsbyer med Forstæder
- ▧ Landdistrikter



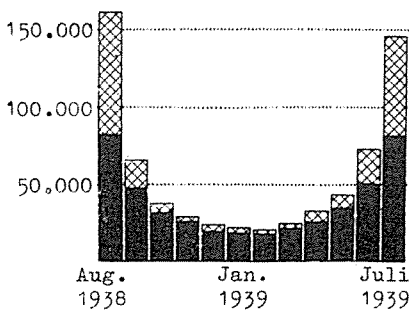
### København, Danmarks Administrations- og Kulturcenter

- % Fordeling paa Landets Hoveddele af samtl. Beskæftigede ved:
- (O) Offl. Admin., Retsvæsen, Politi, Hør & Flaade,
  - (K+V) Kunst og Videnskab,
  - (S+E) Sagførere og Ejendomshand.
  - (U) Teater, Film og Sport.



### København, Danmarks Forretningscenter

- % Fordeling paa Landets Hoveddele af samtl. Beskæftigede ved:
- (EG) En Gros Handel,
  - (D) Detailhandel,
  - (B+F) Bank- og Forsikringsvæsen,
  - (H+R) Hotel- og Restaurationsv.



### København, Danmarks "Gæsteværelse"

- Maanedligt Antal Hoteldage for Udlændinge i:
- Hovedstaden
  - ▨ Provinsen

med Tilskud fra Storbyen), dels ved at den mindre By paa en Række Punkter maa klare sig med en mere primitiv Betjening eller slet ingen. Netop paa Grund af den mere effektive Betjening, som det er muligt at yde i Storbyen, vil man vel iøvrigt her faa mest ud af en evt. positiv Befolkningspolitik (flere og billigere Vuggestuer, Børnehaver, o.s.v., o.s.v.).

Ogsaa Storby-Tilhængerne har altsaa mange Strengte at spille paa, naar de søger at bevise Storbyernes Overlegenhed og argumenterer for at de frit og uhæmmet skal kunne vokse videre. Een Indvending har de dog svært ved at tilbagevise: Jo større Tilvækst Storbyerne faar, jo mindre bliver der til alle de andre Byer, og jo vanskeligere bliver det følgelig for alle disse andre at opnaa blot en Antydning af Storbyens Fordele -.

For Københavns vedkommende maa det særlige Forhold tages i Betragtning, at denne By vel alene i Kraft af sin Størrelse er i Stand til at opnaa visse Fordele, som er til Gavn for hele Landet. Med Hovedstadens Kulturinstitutioner, med dens Storhandel og Storindustri, med Frihavnen, Lufthavnen, o.s.v., med hele den Koncentration der er sket i een enkelt By, bliver Danmark sikkert bedre i Stand til at hævde sig internationalt - kulturelt og økonomisk - end hvis man i Stedet havde haft f.Eks. 5 Byer paa Størrelse med Malmø. Det er muligt, at København vilde have budt omtrent de samme Fordele, selvom den havde været noget mindre. Men kan man paa den anden Side udelukke den Mulighed, at Byen helst skulde vokse noget endnu for fuldtud at kunne udnytte sine Muligheder som Storby?

Det maa være nok her at fastslaa, at vi idag intet ved om, hvilken Størrelse der vilde være den heldigste at arbejde henimod for Københavns vedkommende. Hvis der overhovedet kunde gives noget Svar herpaa, maatte det forudsætte meget vidtspændende og dybtgaaende Undersøgelser. Hvor grundlæggende end Spørgsmaalet - om man bør standse Byens Vækst - er for Egnplanarbejdet, saa vil det allerhøjst kunne belyses, men slet ikke besvares, gennem dette Skitseforslag.

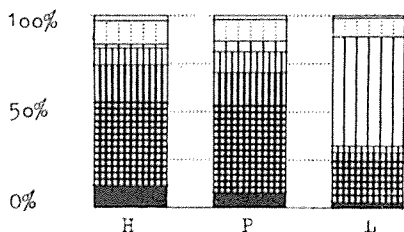
Selv hvis vi havde ment at kunne bevise, at København allerede nu var for stor, vilde det imidlertid have været farligt at drage Konsekvensen heraf og nøjes med at udarbejde Egnplanen med Henblik paa en snarlig Stagnation. Selve det, at der i Planen ikke havde været afsat Plads til de Udvidelser af Byen, som man kunde ønske at undgaa, vilde nemlig i sig selv langt fra være nok til at forhindre dem. Man kunde snarere risikere, at Udviklingen vilde ske under uheldige Vilkaar, finde Sted paa uegnede Arealer og medføre uløselige Konflikter.

En kunstig Begrænsning af Byens Størrelse kan altsaa ikke naas alene ved Hjælp af en for snævert dimensioneret Plan. Hvis Byens Tilvækst for Alvor skulde begrænses, maatte dette først og fremmest forudsætte en stærk offentlig Indgriben i Erhvervslevet, Investeringskontrol o. lign.. Englands Regering forsøger ad denne Vej at begrænse Londons Vækst, idet man her har Mulighed for at forbyde baade Udvidelse af eksisterende Virksomheder, Anlæg af nye, etc. Men før der kunde være Tale om at gribe til saa drastiske Forholdsregler herhjemme, maatte man naturligvis som i England have undersøgt, om de overhovedet var ønskelige.

Bevidste, politiske Indgreb for at begrænse Hovedstadens Vækst vilde altsaa kun kunne forsvares som Led i en samlet, landsomfattende Planlægning. En saadan Planlægning maatte naturligvis - hvis det hele skulde have nogen Mening - samtidig sikre, at Indgrebene kom de Byer tilgode, som havde mest Brug for det, d.v.s., at Tilvæksten til samtlige Byer maatte under Kontrol. Og selvom der stadig bliver taget nye Planlægningsopgaver op til Behandling for hele Landet under eet, er Tiden vel næppe endnu moden til at indføre en generel Landsplanlægning af den aller mest vidtgaende Art herhjemme. Vi vil derfor her forudsætte, at Storkøbenhavn kan udvikle sig frit i Fortsættelse af den hidtil skete Udvikling.

## b HVILKE FORHOLD PAAVIRKER BYENS VÆKST?

Hvad vil saa en fri Udvikling betyde m.H.t. Størrelsen af den Befolkning, der skal planlægges for? Det vil i høj Grad afhænge af, i hvilket Omfang Provinsbyerne og Landdistrikterne vil afgive Befolkning til (eller modtage Befolkning fra) Hovedstaden. Og de indbyrdes Forskydninger mellem disse tre Hoveddele af Landet vil igen afhænge af, hvor stor en Befolkning der i Fremtiden vil kunne beskæftiges indenfor de Erhverv, som er typiske for Hovedstad, Provinsbyer og Landdi-



### Befolkningens Fordeling efter Erhverv

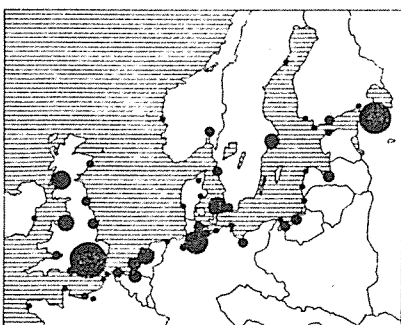
Hovedstadsområdet = H, Provinsbyer med Forstæder = P, Landdistrikter = L.

- Adm. + liberale Erhverv
- Haandværk + Industri
- Handel og Omsætning
- Transport
- Landbrug
- Aldersrentenydere m.fl.
- Uoplyste

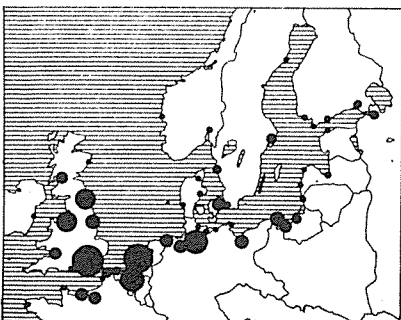
### Produktionsforholdene i Landbruget

Landmændene maa stadig holde et væsentligt Øje med alle Udviklingsmuligheder, indtil man har en Anelse om, i hvilken Retning en Omlægning skal ske.

### KØBENHAVN OG NÆRMESTE HAVNEBYER



1) Havnebyernes Folketal.



2) Havnenes Vareomsætning i tons

strikter. Gennem en "Erhvervsprognose", en Forudberegning af Byens Fremtid i erhvervsmæssig Henseende i Forhold til det øvrige Land, burde man altsaa kunne skønne, hvor stor Tilflytningen til Byen fra det øvrige Land vil blive i Fremtiden. En saadan skønsmæssig Beregning vil dog rumme betydelige Usikkerhedsmomenter, især saalænge man kun ved meget lidt om Danmarks Stilling i Verdensøkonomien og specielt om Danmarks Udenlandshandel paa noget længere Sigt.

Indenfor Landbruget kan den haarde Konkurrence fra oversøiske Producenter, som allerede gjorde sig saa stærkt gældende før Krigen, meget vel tænkes at fremtvinge en radikal Rationalisering og Mekanisering i Lighed med Udviklingen i andre Lande. Herved vil det formentlig blive nødvendigt at overføre en betydelig Del af Landbrugets nuværende Arbejdskraft til andre Erhverv, f. Eks. til Industrien - for en Dels vedkommende til Eksportindustrien. Vort Lands Mangel paa naturlige Raa-stoffer og Kraftkilder paa den ene Side og Vanskelighederne ved at skaffe Kapital til en samtidig Mekanisering af Landbruget og Udvidelse af Industrien paa den anden Side taler for, at den nye Industri i stor Udstrækning maa blive Forædlingsindustri, fortrinsvis indenfor de Kategorier, som har et ringe Forbrug af Raavarer og Maskinkraft og en relativt stor Indsats af Arbejdskraft. Hvis man kan forudsætte, at saadanne Industrier i ret høj Grad maa beskæftige Specialarbejdere, og at de ligesom andre Eksportindustrier desuden vil være ret konjunkturfølsomme, saa taler dette for, at den nye Industri fortrinsvis vil søge til de større Byer, herunder ikke mindst København med dens store og alsidige Stab af Arbejdere.

En Udvikling som den her skitserede er imidlertid ikke den eneste mulige. Som en anden Mulighed kunde man tænke sig, at Landbruget i nogen Grad blev omstillet med Henblik paa Eksport af specielle Kvalitetsprodukter, Frugt, Havesager, etc. Herved vilde Behovet for Arbejdskraft paa Landet blive forøget, og en tilknyttet Konservfabrikation m.m. vilde sikkert blive stærkt decentraliseret, ligesom Mejerier og Slagterier er det idag. En Udvikling i den Retning vilde altsaa have en Tendens til at begrænse den fortsatte Flugt fra Land til By, som fremkaldes af Landbrugets Mekanisering.

En Kombination af flere saadanne "rene" Muligheder er vel det mest sandsynlige, det, der bl.a. bedst kan tilpasses til vort Landbrugs meget uensartede Brugsstørrelser, det der vil give den roligste erhvervsmæssige Udvikling, ogsaa i Hovedstaden. Jævnside med den industrielle Tilvækst, som i Henhold til det anførte kan ventes i København, kan man meget vel tænke sig en lignende Fremgang indenfor Handels- og Transporterhvervene. Et øget Samkvem mellem Øst og Vest vilde - som Følge af Byens specielle Beliggenhed, Frihavnen, Ruteskibsfarten, etc. - kunne medføre en stærkt forøget Transithandel og Transittrafik over København. En eventuel Forskydning af Danmarks Eksport paa længere Sigt i Retning af Østersølandene vilde formentlig yderligere komme København tilgode. Endelig vil den stærke Udvikling af Luftfarten sandsynligvis betyde, at de store Luftfartscentre paa det internationale Rutenet - herunder København med sine ekstraordinært gode Lufthavnsmuligheder - vil blive foretrukket som Sæde for mange Slags Institutioner og Virksomheder (f. Eks. for visse indenlandske Firmaers Hovedkontorer og udenlandske Firmaers Filialer), som Turistby, international Kongresby, m.m.

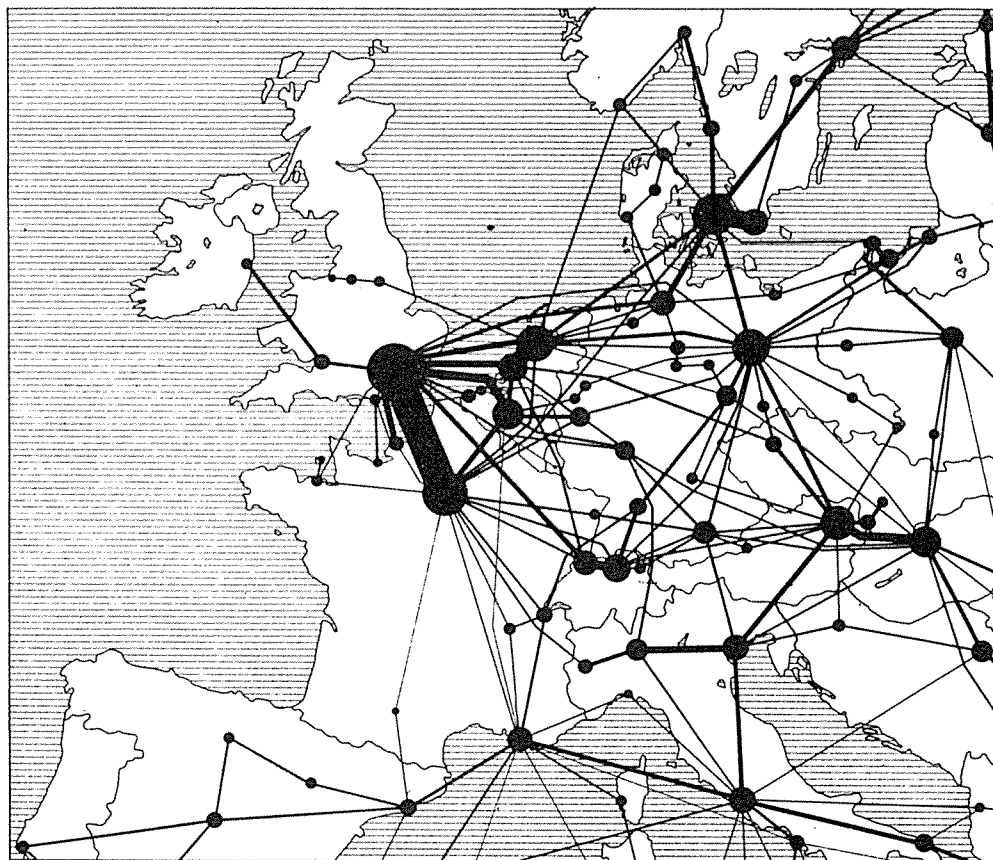
I den Erhvervsprognose, som Kontorchef Axel Holm er ved at udarbejde til Brug for Egnspanudvalgets endelige Betænkning, maa Udgangspunktet for Undersøgelsen naturligt være en Formodning om, at Udviklingen gennem den sidste Menneskealder vil blive fortsat uden altfor voldsomme Spring. For at kunne bedømme denne Udvikling, er det Hensigten i grove Træk at klarlægge den befolkningsmæssige og erhvervs-økonomiske Udvikling for hele Landet gennem de sidste 20-30 Aar samt at placere Hovedstaden indenfor denne Sammenhæng.

Erhvervsprognosen skulde gøre det muligt til sin Tid at opstille nogle nærmere begrundede Antagelser m.H.t. hvilke fremtidige Folketal, der bør regnes med i Københavnsegnen under Udarbejdelsen af det egentlige Egnspanforslag.

Det formindsker Usikkerheden ved disse Antagelser, at Hovedstaden rummer en saa væsentlig Del af Landets samlede Befolkning (ca. 1/4), at en meget stærk Vædring til eller fra Hovedstaden vilde forudsætte en stærk Ændring af Folketallet i Resten af Landet, hvilket jo igen maatte forudsætte en stærk erhvervsmæssig Forskydning. (Med en konstant Befolkning vilde en Tilvækst til København paa 1 Million forudsætte, at Befolkningen i det øvrige Land blev reduceret med 33 %.)

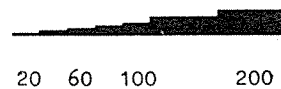


1939



Antal Operationer (Starter eller Landinger) pr. Uge

Antal Flyvninger pr. Uge

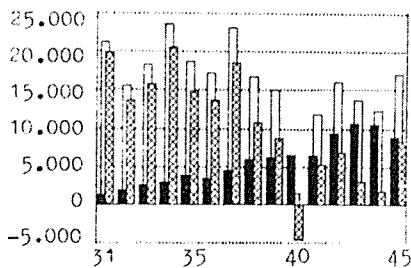


1946



Det internationale Luftrutenet 1939 og 1946.

Lufthavnenes Størrelse svarer til Antallet af Operationer (Starter eller Landinger), Rutenes Tykkelse til Antallet af Flyvninger. (Opgjort efter de internationale Fartplaner for August Maaned.)



Hovedstadsomraadet's Befolknings-tilvækst i Aarene 1931-45.

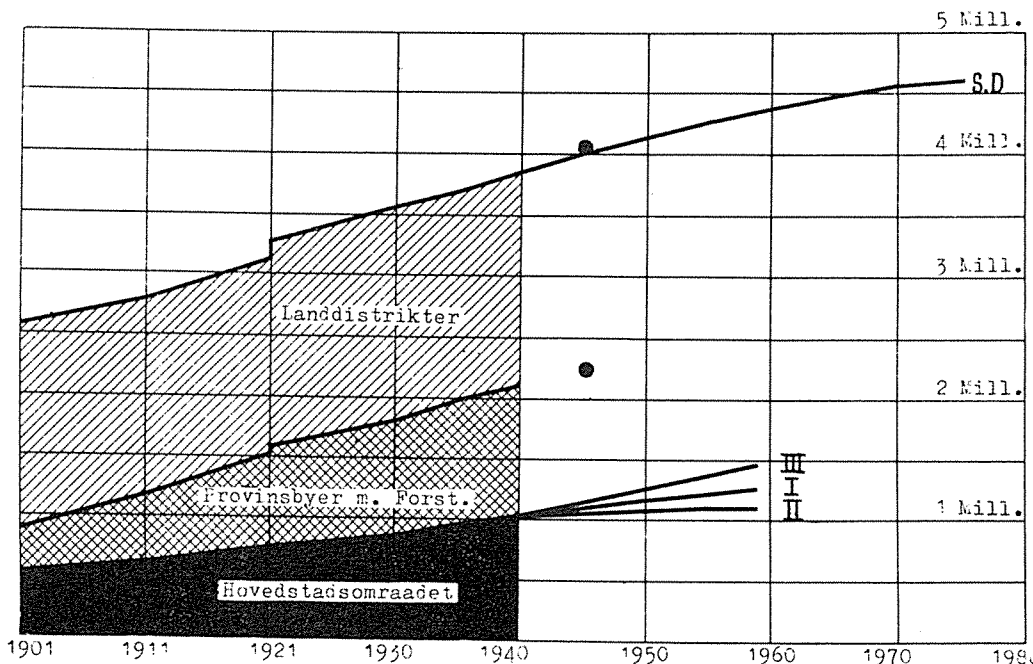
— aarl. Fødselsoverskud  
 ▨ aarl. Vandringsoverskud  
 ▤ saml. aarl. Tilvækst (P+V)

**C HVOR STOR TILVÆKST SKAL MAN REGNE MED I SKITSEFORSLAGET?**

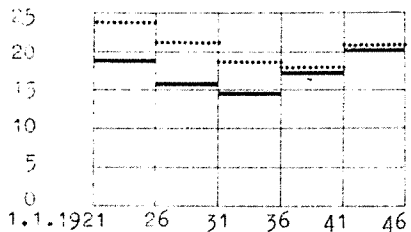
Københavns statistiske Kontor har allerede paa Grundlag af Folketællingen 1940 udført nogle Forudberegninger af Hovedstadsomraadet's Folketal indtil 1960 (Statistisk Maanedsskrift Nr. 1, 1944). Man gik ud fra en uforandret Fødselshyppighed og Dødelighed og opstillede med Hensyn til Til- og Fraflytningen 3 forskellige Antagelser: 1) at Til- og Fraflytningsoverskuddet inden for alle Aldersklasser i hver af Landets tre Hoveddele, Hovedstad, Provinsbyer og Landdistrikter, vilde blive lige saa stort som i Aarene 1936-40 gennemsnitlig, 2) at Tilflytningen inden for hvert af Omraaderne vilde balancere med Fraflytningen og 3) at Til- og Fraflytningsoverskuddet inden for hvert Omraade vilde blive dobbelt saa stort som i 1936-40. Disse Forudsætninger førte til 3 saa forskellige Resultater som I) 1.275.000, II) 1.100.000 og III) 1.470.000. Statistisk Kontor betegnede Nr. I som mest sandsynlig.

Folketallet i Danmark 1901 - 40 fordelt paa Landets Hoveddele.

I, II og III viser de tre Antagelser for Hovedstadsomraadet iflg. Statistisk Kontors Prognose, mens S.D. viser Statistisk Departement's Prognose for hele Landet - i begge Tilfælde med 1940-Tællingen som Udgangspunkt. (De senere opgjorte 1945-Tal er vist som Punkter. Hovedstadsomraadet's Tal for 1945 svarede til Antagelse I)



Paa Grund af den aftagende Fødselshyppighed, har man tidligere regnet det for sandsynligt, at saavel hele Landets som Hovedstadens Befolkning vilde naa et Maksimum omkring 1970 eller 1980 og herefter stagnere. Hvis imidlertid den Stigning i Fødselshyppigheden, som pludselig begyndte i sidste Halvdel af 1930'erne, fortsætter eller blot holder sig, saa kommer Fremtiden til at tegne sig noget anderledes. Det synes herefter nødvendigt at faa udarbejdet en ny Befolkningsprognose paa Grundlag af Folketællingen i 1945, og en saadan vil ogsaa blive gennemført i Forbindelse med Erhvervsprognosen.



Levandede pr. 1.000 Indb. angivet i 5-Aars Perioder.

— Hovedstaden  
 ..... Landdistrikter

For Udarbejdelsen af Egnspanen er det dog ikke afgørende, om det fremtidige Folketal er mere eller mindre nøjagtigt angivet eller sikkert beregnet. Hovedsagen er, at man har en bestemt Antagelse angaaende det fremtidige Folketal, som man paa alle Felter kan søge at dimensionere Planen efter. Herigennem faar man et fast Holdepunkt, naar man til sin Tid skal revidere Planen, maaske under Hensyn til en uforudset Stilstand eller stærk Tilvækst.

Man bør sætte sin Maksimumsantagelse saa højt, at man føler sig noget paa den sikre Side. Egnspanen maa være til at vokse i. Eftertiden vil være daarligt tjent med et Trafiksystem, en Havneordning, et Bebyggelsesomraade, o.s.v., som nok er tilstrækkeligt til den efter vort Skøn "sandsynlige" fremtidige Befolkning, men som kun vanskeligt kan udvides herudover. Den i samfundsøkonomisk Henseende rigtige Fremgangsmaade vil være at bedømme Fremtidsudviklingen optimistisk saalænge man planlægger, men pessimistisk naar man skal gennemføre Planerne.

Naar man herefter vælger at gøre Rammerne for Egnspanen temmelig vide, bliver det særlig vigtigt at dele den i Etaper. Det maa i grove

Træk angives, i hvilken Rækkefølge det vil være naturligt at udbygge de foreslaaede Trafiklinier, at gøre de forskellige Omraader bygge- modne, o.s.v. I modsat Fald kunde man risikere at begynde paa et for stort og kostbart Byskelet, som der maaske aldrig vilde komme til- strækkeligt Kød paa.

I Skitseforslaget vilde det dog være urimeligt at skelne mellem for mange Etaper. Herved vilde Skitsen blive alt for detailleret og paa visse Punkter maaske direkte vildledende. Paa dette forberedende Trin af Arbejdet tænker man sig derfor kun at angive i ganske grove Træk 2 Stadier i Byens fremtidige Udvikling, det ene svarende til en Mini- mums- (eller Korttids-)Antagelse med en fremtidig Befolkning paa 1,3 Million og det andet svarende til en Maksimums-(eller Langtids-)Anta- gelse paa 1,5 Million.



## II PRINCIPIELLE ANTAGELSER.

Før man begynder at diskutere konkrete Forslag, vil det nok være en Fordel at trække op og faa taget Standpunkt til nogle faa, men for Planens Udformning afgørende, principielle Spørgsmaal, som i Praksis - ved Planlægningen af andre Storby-Regioner - har givet Anledning til heftig Debat.

### a DEN FREMTIDIGE BYTYPE

Hvor forskelligt vil det Byideal, man bør tilstræbe, være fra den By, vi kender? Vil det være tilstrækkeligt at lappe, reparere og øge Byen, eller maa den betragtes som saa forfæjlet, at der skal dybe og dristige Indgreb til?

Naar man diskuterer en Bys mere eller mindre heldige Udformning, vil der ofte blive fremsat radikale Forslag til at rive det hele ned og herefter bygge den helt rigtige, moderne By. Eller maaske lidt mere moderate Forslag til paa langt Sigt at omforme Byen til en helt anden Bytype.

Den Tanke har f. Eks. lejlighedsvis været fremsat, at København - fra at være en typisk "Centralby", som breder sig ud fra et stærkt udtalt Centrum - paa længere Sigt burde strækkes ud som et langt Baand langs Øresund, helt til Helsingør, hvorved hele Byens Befolkning kunde nyde godt af Udsigt, Badestrand og fri Natur, mens hurtige Tog skulde forbinde alle Dele af Byen.

Der skal imidlertid tungtvejende Grunde til, for at man gennem Planlægning tør tilstræbe, at en By af een Type efterhaanden forvandles til en By af en helt anden. En saadan Ændring kan ikke ordnes som et rask kirurgisk Indgreb, men kræver en lang og smertefuld Overgangstid, maaske paa 100 Aar, maaske paa meget mere. Overgangen vil i Reglen være meget bekostelig, idet bl. a. alle offentlige Dispositioner m. H. t. Trafikapparat, Ledningsnet, Institutioner o. s. v. er foretaget med Henblik paa den eksisterende Bytype. Samtidig kan den være højst ubehagelig, tænk blot paa de Ulemper der vil være ved gradvis at omdanne et Boligkvarter til Fabrikkvarter. Og hvis man trods alt bestemte sig for gennem en saadan Overgangsperiode at stræbe frem imod en bestemt Idealtilstand, saa havde man jo ingensomhelst Sikkerhed for, at den vilde svare til de Idealer, man har, naar Overgangstiden engang er forbi. Alle de Ofre og Ulemper, som man evt. vilde paatage sig af Hensyn til sine Efterkommere, vilde maaske vise sig at have været til ingen Nytte, fordi nye Energiformer, Trafikarter, Produktionsmaader etc. havde skabt helt nye By-Idealer.

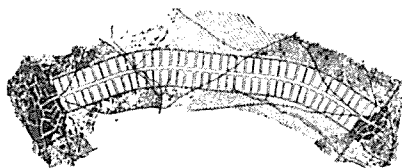
I Reglen vil der være bedre Mening i at bygge videre paa den foreliggende Type, faa Typens Fordele klarere frem og afbøde dens Ulemper.

Denne Fremgangsmaade har man valgt i Planerne for Centralbyen London. Det samme gjorde man ved Planlægningen af Centralbyen Moskva o. 1930, skønt en Ændring af Byen til en helt anden Bytype her havde stærke Fortalere, og dette har man nu bestemt sig for i Centralbyen Warschawa, hvor den totale Genopbygning af Byen ellers kunde have gjort en radikal Ændring saa overkommelig som nogensinde.

Principielt vil vi ogsaa for Storkøbenhavns vedkommende holde os til Centralbyformen. Heri lægger vi dog kun, at Byens Opbygning omkring eet klart defineret Centrum bør bibeholdes. Udover dette bliver der en Række vigtige Principspørgsmaal tilbage: Bør man ved Planlægningen af de fremtidige Byudvidelser tilstræbe, at Byen kommer til at danne en tæt "Klump" omkring sit Centrum, eller vil det være mere fordelagtigt, at den bliver spredt ud som mange "Smaaklatter"? Eller at den maaske kommer til at bestaa af et vist Antal "Klumper", enten tæt grupperet omkring Centret eller placeret med stor indbyrdes Afstand? Eller skulde en Stjerneform blive det bedste?

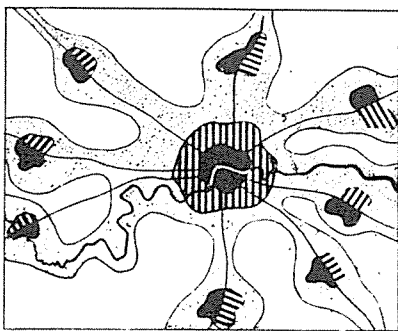
Før vi gaar videre, vil vi kort omtale et ikke ualmindeligt Synspunkt, udfra hvilket man kan høre alle de nævnte Muligheder kasseret, nemlig at Atombombe-Faren skulde resultere i en hidtil ukendt Spredning af Byerne.

Paa Forhaand føler vi os langt fra overbevist om, at det skulde være ønskeligt eller muligt at lade Hensynet til evt. fremtidige Krige præge Bytyperne paa nogen afgørende Maade. Men selvom man accepterer dette Hensyn, saa er det ikke hermed afgjort, at det bør medføre en konsekvent Spredning af Bybebyggelsen. Historisk set befinder vi os maaske i en Periode, hvor Forsvarsteknikken midlertidigt er Angrebsteknikken langt underlegen. Gennem hele den historiske Tid og lige indtil

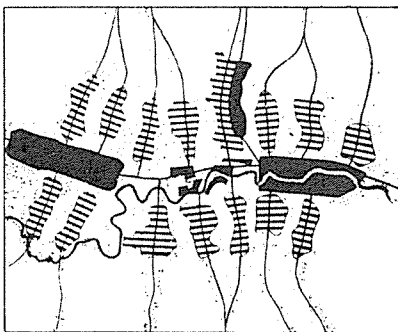


Soria y Mata:  
Forslag til "Linearby" der forbinde to eksisterende Byer.

LONDONS FREMTIDIGE BYTYPE -  
to af de fremsatte Forslag.  
(Fra "Towards a new Britain")



Planetbysystem



Baandbysystem



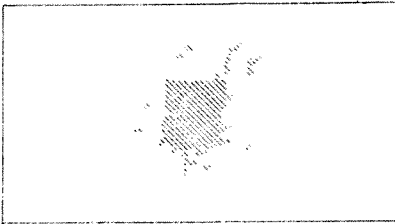
Byspredning paa længere Sigt -  
efter en 50 Aars Plan.  
(Fra Saarinen: "The City".)

Midten af forrige Aarhundrede tilstræbte man jo netop udfra militære Hensyn den stærkest mulige Koncentration af Bebyggelsen. I Tiden herefter fremtvang Anvendelsen af tungt Artilleri etc. en ny Forsvarsteknik (fremskudte Forter i Stedet for sammenhængende Fæstningsanlæg), som tillod en væsentlig større Spredning. I Luftkrigens Tidsalder har de Byer, som før var de letteste at forsvare hidtil været de mest udsatte. Men er der nogen ansvarlig Sagkyndig, som tør hævde, at den helt spredte Befolkning ogsaa i Fremtiden vil være bedre beskyttet end en Befolkning, som bor i Byer? Måske kan man i Fremtiden gennemføre en mere effektiv Beskyttelse, som blot er saa kostbar, at den kun bliver mulig i Byer af en vis Størrelse og Koncentration.

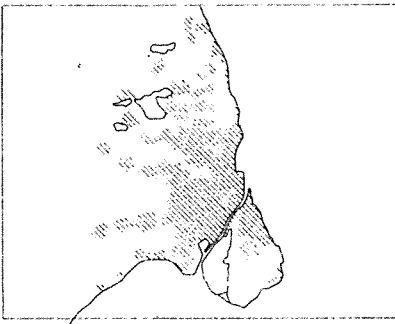
Hensynet til fremtidige Krige med Atom - eller andre Vaaben synes altsaa ikke at kunne begrunde en radikal Opløsning af Byerne paa langt Sigt, udover den naturlige Spredning som de - udfra andre Synspunkter - valgte Trafikformer medfører, og som sociale, hygiejniske o. lign. Hensyn kræver.

## b VALG AF TRAFIKSYSTEM

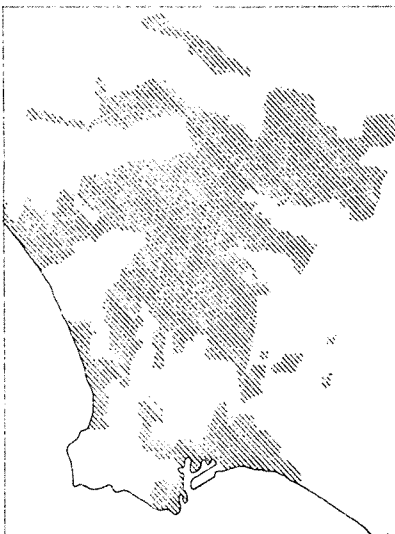
3 BYER MED 1 1/2 MILL. INBYGGERE  
alle i Maal 1:1.000.000



Peking, primitive Trafikmidler



København (iflg. Skitseforslaget)  
overvejende kolektiv Trafik



Los Angeles, 1 Bil pr. 2,5 Indb.

I Sammenligning med Storbyernes nuværende Udbredelse og Bebyggelsestæthed vil der under alle Omstændigheder ske en vis Spredning i Fremtiden, alene fordi de moderne Trafikformer med deres stadig større Hastigheder gør det muligt at bo længere fra Arbejdssted, Indkøbssteder, Forlystelser, o.s.v. Spørgsmaalet, om hvor stærk denne Spredning kan blive, hænger sammen med hvilke Trafikmidler, man har til Raadighed. Hvis private Flyvemaskiner af Helicopter-Typen nogensinde skulde blive et almindeligt udbredt Trafikmiddel, saa vil de paa Grund af deres større Hastighed og deres fuldstændige Frigjorthed af Trafikanlæg paa Jorden aabne næsten ubegrænsede Muligheder for Spredning af Byerne.

Indtil nu har Spredningen naaet sin største Udstrækning i de Byer, hvor privat Bilkørsel er den fremherskende Persontrafikform. Dette skyldes ikke alene Bilernes store Aktionsradius, men ogsaa deres Uafhængighed af bestemte Banelinier eller Ruter. Elektriske Baner - som ogsaa har en betydelig Aktionsradius og derfor muliggør Bebyggelse langt udenfor Byen, men som til Gengæld kun standser op paa et begrænset Antal Punkter - vil derimod snarere danne Klumper af Bebyggelse omkring disse Punkter. Sporveje, Bus- og Trolleylinier, som har korte Stoppestedsafstande, vil tilsvarende frembringe sammenhængende Bælter af Bebyggelse langs Linierne. Baade en Bys Struktur og dens ydre Form vil altsaa i høj Grad blive bestemt af de Trafikformer, der benyttes i vedkommende By.

Med Henblik paa Fremtiden har det naturligvis navnlig Interesse at vide, hvordan Trafikken vil fordele sig paa Privatbiler og paa "kollektive Trafikmidler" saasom Baner, Sporveje og Rutebiler. Ved Planlægning af større Byer maa man tage Stilling til dette Spørgsmaal, baade ud fra Samfundshensyn og ud fra Hensynet til den enkelte.

Det fremtidige Forhold mellem disse to Hovedformer vil nemlig ikke være Resultatet af en uberegnelig og lunefuld Udvikling, som man er nødt til at acceptere. Det offentliges - mere eller mindre bevidste - Politik med Hensyn til Takster, Udstyr, Betjening etc. for de kollektive Trafikmidler vil have afgørende Indflydelse - ogsaa paa Udviklingen af de individuelle Trafikmidler. Det kan altsaa med fuld Ret siges, at man gennem sit Valg af Trafiksystem vælger en bestemt Byform.

Den individuelle Transportmaade er langt den dyreste, baade for Bilerne, som skal betale Vognens Afskrivning og Drift, og for Samfundet, som skal anlægge og vedligeholde Gadenettet, hvor en Bilpassager beslaglægger mere Plads end nogen anden Trafikant. Den stærkt spredte Bebyggelse, som Biltrafikken hjælper frem omkring Byerne, er samtidig langt den dyreste Bebyggelsesform med Hensyn til Areal, Vejnet, Forsyningsnet, o.s.v.

Heroverfor staar den Bevægelsesfrihed og behagelige og hurtige Transport, som Bilen giver. Biltilhængere henviser til Amerika, hvor Bilen regnes for næsten lige saa nødvendig som Boligen. I U.S.A. er der 1 Bil pr. 4 Indbyggere mod 1 pr. 25 her i Landet.

Amerikas store Bilantal er dog ikke alene Udtryk for Velstand. Paa Grund af utilstrækkelige kollektive Transportmidler er Bilen ofte uomgængelig nødvendig for Transporten mellem Bolig og Arbejdsplads, og den anskaffes og holdes ofte paa Bekostning af en ordentlig Bolig. Biler fremfor kollektive Transportmidler er derfor ikke alene et Spørgsmaal om stigende Leveniveau - men ogsaa om, hvilke Goder man vil bruge sin Indtægt til. For det store Flertal af den danske Bybefolkning vil der vel selv paa langt Sigt være en Række andre Goder - først og fremmest en bedre Bolig - hvis Anskaffelse gaar forud for Erhvervelse af Bil. Byens fremtidige Udformning antages derfor at burde ske - ligesom det hidtil har været Tilfældet - med Hovedvægten lagt paa de kollektive Trafikmidler.

Ved Planlægningen bør man altsaa søge fortrinsvis at placere Bebyggelsen paa de Steder, hvor den vil kunne betjenes bedst mulig af kollektive Trafikmidler. Eller sagt paa en anden Maade, man bør tilstræbe og rendyrke den Byform, som de kollektive Trafikmidler af sig selv frembringer: Et ret kompakt og intimt sammenknyttet indre Byomraade, og udenfor dette kun et Antal relativt lange Udløbere, dannet af Bebyggelsesklumper, som hver har deres egen Station.

En Forudsætning for en saadan Standpunkttagen for de kollektive Trafikmidler maa være, at disse maa udvikles med Hensyn til Effektivitet og Bekvemmelighed, saaledes at det Slid paa Muskler og Nerver, som daglig Trængsel og Overfyldning vil kunne medføre for Hundreder tusinder af Byboere, nedbringes til det mindst mulige.

Der vil dog ikke være Tale om et Enten - Eller. Bilen har ved sin Smidighed, Hurtighed og Bekvemmelighed en vigtig Opgave som Supplement til de kollektive Trafikmidler. Den spiller en stadig stigende Rolle for Gods- og Varetrafiken. Der er Grund til at tro, at billigere Biltyper i Forbindelse med et efterhaanden stigende Leveniveau vil medføre en kraftig Forøgelse af Personbil-Antallet - ganske uanset den antagne Videre-Udvikling af de kollektive Trafikmidler.

### C BOLIG-ARBEJDSSTED

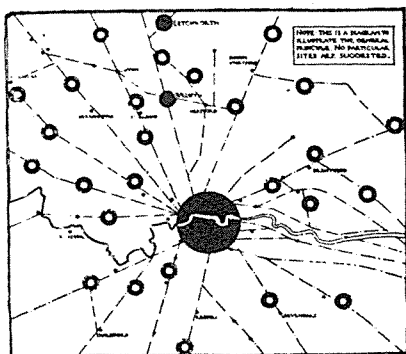
I Storbyens interne Trafik vil det være Trafiken mellem Bolig og Arbejdssted, som vejer stærkest til, og som stiller de største Krav til Planlægningen. Den Betydning, man tillægger en nær Sammenknytning mellem Bolig og Arbejdssted, kan blive afgørende for selve den Bytype, man vælger.

Mange Arbejdssteder er imidlertid saa bundne af deres Interesse i en speciel Beliggenhed i Byen, at de ikke samtidig kan placeres med Hensyn paa den kortest mulige Afstand til de Beskæftigedes Boliger. Erhvervskoncentrationen i en Storby Cityomraade er et Eksempel herpaa. For en betydelig Del af Administrationen og Forretningslivet er den Centralisering, som er sket her, ligefrem en Forudsætning for effektiv Drift. Ogsaa visse Former for Haandværk og Industri er stærkt knyttet til Cityomraadet, saa stærkt at man i visse Storbyer tænker paa at reservere særlige Beboelsesplaner for de her Beskæftigede.

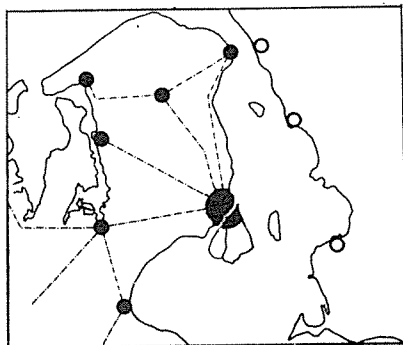
De Arbejdssteder, der i Reglen betragtes som de mindst stedbundne indenfor Byomraadet, er den meget store Del af Industrien, som ikke er afhængig af Placering i City, ved Havnekaj etc. Det forekommer umiddelbart naturligt at fordele og placere disse Virksomheder med Hensyn paa at undgaa den overflødige Trafik fra Bolig til Arbejdssted. Undertiden hævdes det ligefrem, at man til det Formaal burde dele Storbyerne op i mindre, "selvforsynende" Kvarterer, hver med netop saa megen Industri, som der var Arbejdere til i Kvarteret. I en mere almindelig Form lyder Teorien paa, at Storbyerne bør decentraliseres saaledes at den fremtidige Tilvækst (evt. plus en Udflytning fra de ældre Bydele) bør henvises til Planet- eller Havebyer. Saadanne Omegnsbyer skulde i kulturel og erhvervsmæssig Henseende (ikke mindst m.H.t. industriel Beskæftigelse) være delvis uafhængige af Moderbyen, men alligevel paa flere Maader nyde godt af dens Nærhed. De faa Tilfælde, hvor man indtil nu har søgt at realisere Ideen konsekvent, har ikke bragt nogen overvældende Succes.

Alligevel er det ofte blevet foreslaaet at udvide Hovedstaden med selvstændige Planetbyer, bl.a. under Henvisning til, at et ret betydeligt lokalt Erhvervsliv har kunnet opretholdes eller oparbejdes i Omegnsbebyggelser som Lyngby og Glostrup. Disse ligger dog saa nært knyttet til Hovedstaden, at en stor Del af Indbyggerne har deres Erhverv i Hovedstaden. Byer som Køge, Roskilde, Frederikssund, Hillerød og Helsingør opfylder derimod langt bedre de teoretiske Krav til en Planetby og har ogsaa i Praxis bevaret deres selvstændige Karakter. Men tiltrods for, at man altsaa her har det naturlige Udgangspunkt for en hel Ring af Planetbyer omkring Hovedstaden, saa synes det nærmest som om, at disse Byer i Forhold til andre Købstæder er blevet hæmmet i deres Udvikling. Svagheden ved Planetby-Tanken er, at den ikke løser Spørgsmaalet for hele den "arbejds-orienterede"

Del af Storbyens Industri, d.v.s. for de mange Virksomheder, som er afhængige af, at de ud af Storbyens meget store og i faglig Henseende rigt facetterede Arbejderpersoner kan udvælge sig en Stab, netop passende til det øjeblikkelige Behov. Med "selvforsynende" Kvarterer, Planetbyer, etc. kunde man maaske nok opnaa nær Kontakt mellem Boliger og Industri, men kun mellem et bestemt mindre Udsnit af alle Byens Boliger og et tilsvarende Udsnit af hele dens Industri. Virksomhedernes Frihed til at vælge Arbejdere og Arbejdernes Frihed til at



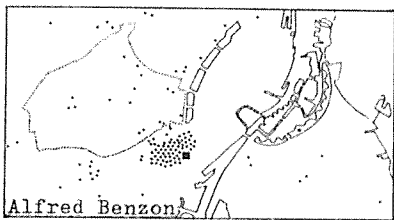
Planetbysystem for London  
(efter Unwin)



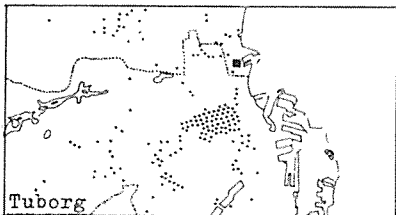
København og nærmeste Købstæder  
(tilsvarende Maalforhold)



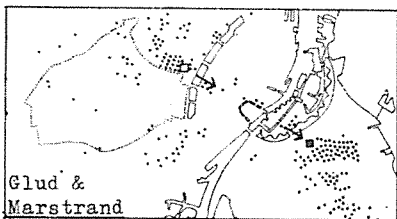
## INDUSTRIENS ARBEJDERE SØGER BOLLIG NÆR FABRIKKEN



Stor Koncentration omkring Fabrikken, hvis denne ligger i et billigt Boligkvarter.



Koncentration i det nærmeste billige Boligkvarter, hvis Fabrikken ligger i et dyrt Kvarter.



Hvis Fabrikken flytter, flytter en væsentlig Del af Arbejderne med, dog først efterhaanden.

vælge Arbejdssted vilde altsaa skrumpe stærkt ind. Man vilde have berøvet Storby-Industrien en af dens særlige Beliggenhedsfordele.

Ikke desmindre har Industrien selv gennem en lang Periode vist Tendenser til at flytte uden for de store Byer, fristet af de bedre Udvidelsesmuligheder og billigere Grundpriser. Mens man i Begyndelsen ansaa dette for en sund, naturlig Bevægelse, er den Opfattelse nu ved at trænge igennem, at en Industriudflytning af denne Art næppe fra et samfunds- eller byøkonomisk Synspunkt betegner nogen helt heldig Udvikling.

Man bør være forsigtig med at presse for megen Industri ud i Storbyens yderste Udløbere. Kun visse Kategorier af Industri (f. Eks. Letindustri) med en relativt fast Arbejderstab synes at egne sig til en delvis isoleret Beliggenhed.

Foruden den heromtalte meget vigtige Kontakt med Storbyens Arbejderstab, bør Industrivirksomheder i Almindelighed bl. a. have let Adgang til Omverdenen (Raavarer og Færdigvarer via Havn, Bane, Hovedvej), bekvem Fordeling til indenbys Aftagere (i Reglen Grossister) og god Forbindelse med andre Virksomheder (m. H. t. Halvfabrikata). Alle disse Hensyn taler imod Sprednings- og Udflytningstendenserne, taler for en Koncentration af Industrien i store Grupper.

Eet Hensyn, som taler imod Koncentrationen eller i hvert Fald imod at drive den for vidt, maa imidlertid tillægges en afgørende Betydning, nemlig at flest mulig af de Beskæftigede, som ønsker det, bør have Mulighed for at bo nær ved Arbejdsstederne. Selv om Trafikmidlerne efterhaanden skulde blive langt mere bekvemme eller meget billigere, og selv om Fritiden skulde blive stærkt udvidet paa Arbejdstidens Bekostning, saa vil der sikkert stadig findes en Trang til at vælge Bolig nær ved Arbejdet eller Arbejde nær ved Boligen. Af mange Grunde kan dette Hensyn ganske vist kun blive afgørende for en vis Del af de Beskæftigede, men talrige Undersøgelser viser dog, at Industriens Arbejdere faktisk i meget høj Grad bor nær ved Arbejdsstedet.

Indtil der maaske engang viser sig en anden Enkeltfaktor, der vejer stærkere ved Industriarbejderens Valg af Bolig, bør man formentlig bestræbe sig paa at fordele Industrien indenfor Byomraadet i Forhold til, hvormange industrielt Beskæftigede, der kan ventes bosat indenfor de enkelte Hovedbydele.

Men samtidig bør en væsentlig Del af denne Industri koncentrereres i større Industri-kvarterer, som ikke alene bør placeres saaledes, at en stor Del af de Beskæftigede kan finde egnede Boliger lige i Nærheden, men ogsaa saaledes, at der bliver de bedst mulige Trafikforbindelser til Byomraadet som Helhed, ikke mindst med Hensyn til Persontransport.

## **d** BYENS OPELING I ENHEDER

Ifølge Ræsonnementet i de foregaaende 3 Afsnit skulde vi nu - som en Art Arbejdshypotese - kunne danne os følgende Billede af det fremtidige Storkøbenhavn: Byen bør videreudvikles med den gamle By som det naturlige Centrum. Dens Udbredelse bør som hidtil bygges op paa kollektive Trafikmidler, med et sammenhængende indre Byomraade, og udenfor dette nogle ret lange Bebyggelsesudløbere ud i Omegnen. Man bør næppe søge Byens Udvikling - og specielt ikke Placeringen af dens Industri - stykket ud paa isolerede og erhvervsmæssigt selvstændige Planetbyer. Billedet viser altsaa en sammenhængende, kompakt By med god Sporvejs- eller Bybaneforbindelse mellem alle de forskellige Dele af Byen indbyrdes.

Dette vil dog ikke sige, at Byen kommer til at virke som een stor Amøbe. En moderne By karakteriseres ikke blot ved sin Udstrækning og ydre Form, men ogsaa ved sin Struktur. Det vil først og fremmest sige ved den Maade, hvorpaa Byen er delt op i større og mindre Enheder.

Tanken om at opdele Nutidens uformelige Storbyer i Byenheder med her-tilsvarende lokale Centre er vel den mest betydningsfulde Nydannelse i de senere Aars Byplanlægning. Grundideen er aabenbart opstaaet og udviklet paa flere Steder samtidig og ofte med Rod i værdifuld lokal Tradition. Princippet med at opdele Byerne i store Enheder (el. "Bydele"), som hver for sig deles i mindre Enheder, som evt. atter underdeles, træffes da ogsaa motiveret udfra helt forskellige Opfattelser.

I Hovedsagen kan man skelne mellem to Maader at se Spørgsmaalet paa. Nogle Steder behandles Ordningen som et rent praktisk Arrangement, hvorefter Byen inddeles i selvstændige "Nabolav", hver med sine Institutioner og Forretninger samlet omkring et centralt Punkt. Som

Regel angiver man som den vigtigste Ledetraad ved Fastsettelsen af disse By-Eenheders Størrelse, at de skal have et passende Antal Børn til en Kommuneskole, Mellemskole el.lign. - et Kriterium, som dog er behæftet med visse Svagheder.

De almindeligst benyttede Forretninger tænkes ofte samlet i "Undercentre" i helt kort Afstand fra Boligen, mens mere specielle Forretninger og Institutioner henlægges til "Overcentre" fælles for flere Kvarterer. Centrene udgør saaledes en Trindeling efter hvor store Oplande, de betjener - helt op til det store Citycenter, der har hele Byen som Opland.

Andre Steder tilstræber man først og fremmest en Ændring af By-Miljøet, idet man antager, at Menneskene trives daarligt i Nutidens uoverskuelige Massesamfund, og at de vilde faa det væsentlig bedre, hvis de i Stedet levede i mindre Grupper, som kunde give de ydre Betingelser for et socialt Samliv af samme Art, som man kender det fra Smaabyer. Man antager, at Menneskene for at kunne trives i en stor By maa føle sig særlig knyttet til et bestemt Kvarter, og da ens Tilknytning i høj Grad vil afhænge af, hvor meget man kender til og omgaas andre Mennesker i Kvarteret, saa forsøges det paa forskellig Maade at stimulere Samhørigheds- eller Grupperfølelsen. Endvidere anføres det, at Børn bør vokse op i et begrænset, men helstøbt By-Miljø, en Verden, som de kan overse og forstaa. Der skulde saaledes heraf kunne udledes to forskellige, sociologisk bestemte Størrelser paa Byenheder.

Der er næppe Tvivl om, at Grundlaget for de bestikkende sociologiske og psykologiske Teorier er alt for løst. Der foreligger endnu ikke Analyser paa videnskabelig Basis af disse Forhold, og de forskellige Forfatteres Konklusioner kan da ogsaa være indbyrdes modstridende. Selv hvor man lægger Hovedvægten paa de praktiske Fordele, undlader man dog sjældent at støtte sig ogsaa til disse mere uhaandgribelige Motiver. Uden nævneværdig Dokumentation har man i et stort Antal Planer i England, Amerika og flere andre Steder praktiseret Standarder for Enhedernes Størrelse, deres Udstyr af Institutioner, Butikker etc., de tilhørende Friarealer, o.s.v., altsammen Forhold, der ved en umiddelbar Betragtning skulde kunne variere stærkt efter de lokale Forudsætninger.

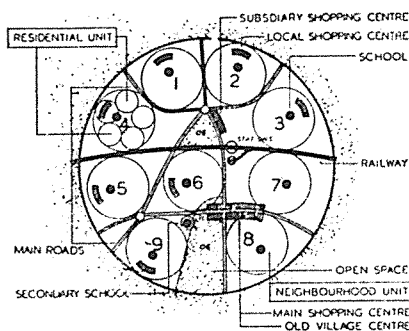
Den "standardiserede" Trindeling rækker fra smaa Boligenheder, residential-units (1.000-2.000 Indbyggere) over Hovedenhederne, neighbourhood-units (5-12.000 Indbyggere) til de store community-units eller metropolitan districts (50-100.000 Indbyggere), hver med sin forskellige Grad af lokale Centre og alle knyttet sammen gennem det fælles Cityomraade - "the civic center", "the central business district", "the downtown area", etc..

Undertiden anbefales det, at de lokale Centre yderligere efter deres Indhold opdeles i mere "indadvendte" og roligt beliggende Kulturcentre, indeholdende Skole, Fritids hjem, Bibliotek, etc.. og analogt "udadvendte" Forretnings- eller Administrationscentre, knyttet til Trafikknudepunkter og indeholdende Butiker, Posthus, Banker, etc.. Overfor disse mange, tildels teoretiske Delinger paa langs og paa tværs, maa det imidlertid understreges, at hver Gang man foretager en ny Opdeling - baade efter Centrenes Indhold, men vel navnlig efter Oplandets Størrelse - løber man en Risiko for at svække det enkelte Centers Tiltrækningskraft. Der vil med andre Ord være Konkurrence mellem de forskellige Grader og Arter af Centre

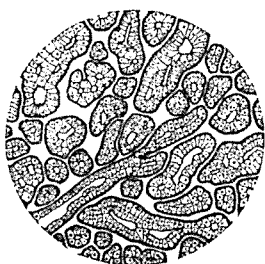
I et Bysamfund som det storkøbenhavnske, hvor der ikke hidtil har været nogen ekstraordinær Tendens til Dannelse af lokale Centre, vil det højst sandsynligt være uklogt at sprede Kræfterne ved at søge alle Grader af Centre etableret samtidig.

I det særlige Afsnit om Bycentre og Byenheder gives der en Motivering for først og fremmest at søge udkrystalliseret nogle helt smaa Enheder eller "Boligrupper", der især skulde tjene Hverdagens praktiske, definerbare Behov. Herudover foreslaar man en løsere Opdeling i større Enheder eller "Bydele", med et variabelt Antal Smaaenheder i hver Bydel for at muliggøre den videst mulige Hensyntagen til de lokale Forhold, f.Eks. Tilløb til Dannelse af Centre, eksisterende administrative Grænser, Stationsoplande og Skoleoplande af varierende Størrelser, etc..

Med et enkelt, elastisk System som dette, vil man formentlig kunne dække næsten alle paaviselige, praktiske Behov. Samtidig undgaar man at foregribe en videre Ud-Differentiering, som maaske kan blive ønskelig engang, naar man har bedre Undersøgelser og flere Erfaringer.



Den standardiserede Opdeling i By-Eenheder  
County of London Plan 1944



Elastisk Opdeling  
Benyttet i Saarinen: "The City"  
under Titlen  
"microscopic community planning"





## ANDEN DEL: SKITSEFORSLAGETS HOVEDTRÆK

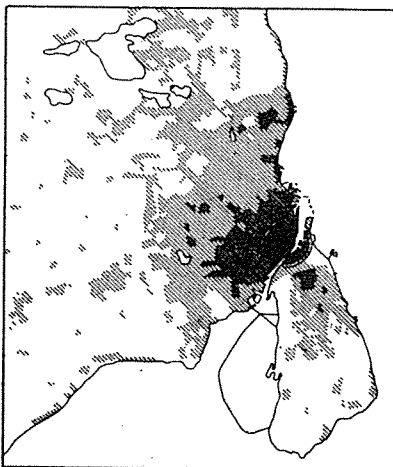
"Skitseforslagets Hovedtræk" giver - i Forbindelse med den farvetrykte Foldeplan bagest i Heftet - et Overblik over Forslaget med Fremhævelse af nogle særlig karakteristiske Træk. Dette Afsnit skulde altsaa give Besked om, hvilke Principper og Hovedlinier vi paa dette Tidspunkt vil foreslaa lagt til Grund for det egentlige Egnspanforslag for Storkøbenhavn. Der kan imidlertid ikke i en kort Oversigt gives nogen udtømmende Beskrivelse af Skitseforslagets Indhold og navnlig ikke ret megen Motivering for de Løsninger, der foreslaas. I de efterfølgende "Bilag" er der redegjort noget nærmere for en Række Forudsætninger for og Enkeltheder af Forslaget.

### I STORKØBENHAVNS NUVÆRENDE STRUKTUR

#### a KØBENHAVN, EN TYPISK CENTRALBY

Rent skematisk kan man beskrive Københavns nuværende Struktur ved at karakterisere de Bælter eller Lag, som forskellige Perioder har aflejtret:

Bebyggelsens Lagdeling  
1:500.000



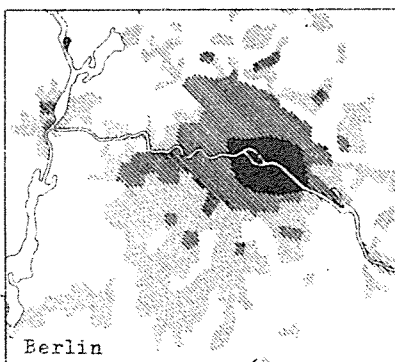
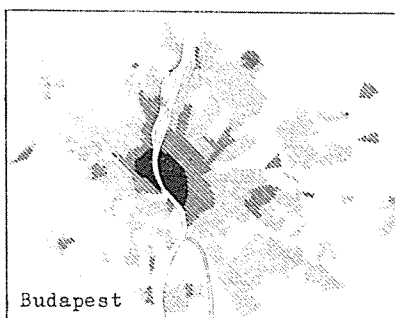
Inderst den gamle Bykerne indeholdende de vigtigste offentlige Bygninger og historiske Mindesmærker i Byen. Denne centrale Bydel er meget eftertragtet af de fleste Former for Erhverv, først og fremmest Stormagasiner, Specialforretninger og Kontorer. Grundværdierne stiger derved stærkt, og efterhaanden trænges Beboelsen ud af Bydelen. Med Erhvervene følger en stærkt stigende Person- og Varetrafik, som de snævre Gader har svært ved at tage. Det tidligere Fæstningsterræn ses nu som en Ring med Voldgader, Boulevarder og Parker omkring den gamle By.

Saa følger det triste Bælte fra Slutningen af forrige Aarhundrede med overbebyggede Kvarterer af Lejekaserner, som er præget af en lidet udviklet Bygningslovgivning og iblandet et betydeligt Antal Værksteder og Fabrikker, mest i Side- og Baghuse. En Del større Virksomheder har

#### NOGLE KONTINENTALE CENTRALBYER

1:500.000

Med sort er angivet de gamle Bykerner, med mørk Skravering Liberalismens Periode, med lys Skravering 1900-Tallets Bebyggelse.



fundet sammen i tilfældige Grupper i Yderkanten af dette Bælte. Paa særligt favoriserede Steder (Skattely, smukke Omgivelser) afbrydes Bæltet af ældre Villakvarterer.

Uden for Lejekasernebæltet ligger vort Aarhundredes brede Bælte af mere aaben Boligbebyggelse, i vid Udstrækning beskyttet af Villaser-vitutter, men ogsaa indeholdende store Kvarterer af aaben Etagebebyg-gelse og visse Steder nogen Industri. Dette Bælte glider over i det aabne Land gennem et spredt bebygget Overgangsbælte med Parcelkvarte-rer, som mere eller mindre befinder sig paa Kolonihave - eller Som-merhusstadiet, med Landbrugs- og Gartneriarealer samt Brakmarker, hvis Ejere blot venter paa, at det skal kunne betale sig at sælge til Be-byggelse. Byens yderste Udløbere træffes langs de store Udfaldsveje og knytter sig ofte til Stationsbyer og Udflyttersamfund, der oprinde- lig har haft en ret selvstændig Tilværelse, men som under Storbyens Indflydelse vokser stærkt og gradvis omdannes til regulære Forstæder.

Hvis man holder sig til en saa løs Karakteristik, kan den - bogstave- lig talt uden at man ændrer et Ord heri - anvendes paa de fleste mo- derne Storbyer af "Centralby-Typen", f.Eks. de her i Marginen viste, hvor de tre Signaturer baade m.H.t. Bebyggelsens Alder og Karakter svarer til de tre beskrevne Bælter.

I store Træk er Københavns nuværende Struktur altsaa typisk, og en lang Række af Storkøbenhavns Byplanproblemer kan man genfinde og stu- dere i talrige andre Storbyer.

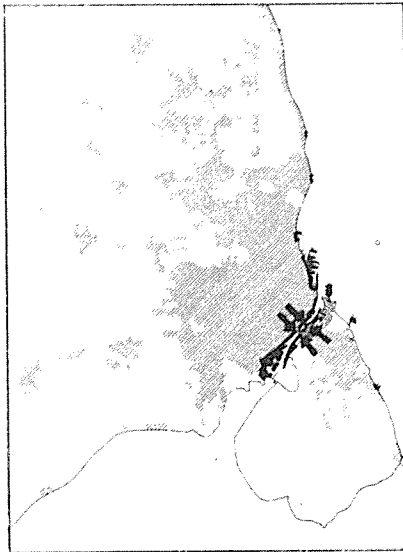
Det gælder Centralbyens Koncentration af Arbejdssteder i City-Omraa- det. Den stærke Trafik herinde, som langt overstiger de gamle Gaders Kapacitet. De lange Rejser herfra til Boligkvartererne i Periferien. Det gælder Byens Maade at vokse paa med det ene Lag Bebyggelse uden paa det andet, hvorved Afstanden fra de indre Kvarterer til det aabne Land bliver stadig større. Det gælder ogsaa den Tendens Bebyggelsen samtidig har til at vokse ud i lange Striber, som "Randbebyggelse", langs Byens Hovedadgangsveje til stor Gene ikke alene for Trafiker, men ogsaa for Bebyggelsen selv.

#### **b** TRÆK, SOM ER SPECIELLE FOR KØBENHAVN

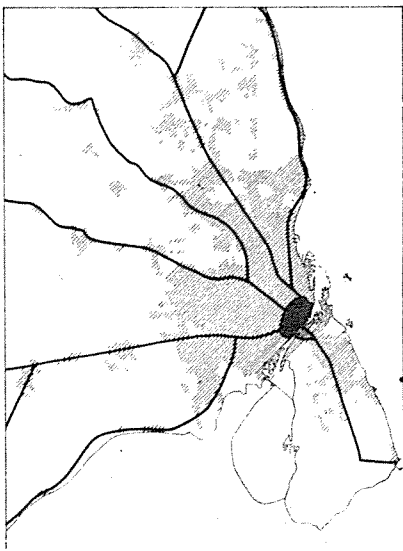
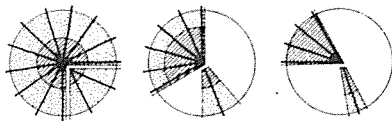
Mens de hidtil nævnte Træk altsaa er velkendte i andre Storbyer af den gængse Type, saa maa Billedet for Københavns vedkommende supple- res med nogle specielle Træk, som først og fremmest skyldes de sær- lige geografiske Forudsætninger:

Byen er vokset op paa en Plads, som dels var et naturligt Overfarts- sted for Trafiken til Skaane og dels et naturligt Tilflugtssted for Skibsfarten paa Øresund: Et Punkt, der laa skudt frem i Sundet i For- hold til den sjællandske Kyst, men som samtidig laa beskyttet bag en Ø, Amager.

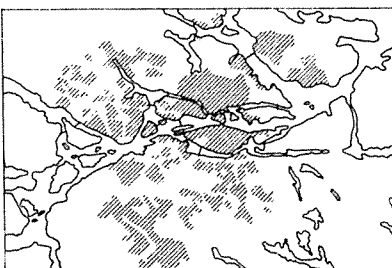
Den første Bro til Amager blev ganske naturligt bygget samtidig med Anlægget af Annexbyen Christianshavn. Da de vigtigste af de dengang eksisterende Havneanlæg uundgaaeligt kom til at ligge sydfor Broen,



Byen og Havnen  
1:500.000



Byens Udbredelse og Radialvejene  
1:500.000



Stockholm 1:500.000  
Det bebyggede Omraade opdeles af Skeragaarden samt af store Skov- og Bjergterræner.

og da større Skibe dengang saa lidt som nu kunde passere gennem Kalvebodstrand, maatte Broen udføres som Klapbro. Da dette jo muliggjorde en videre Udbygning af Havneanlæggene Syd for Broen, kan man med nogen Ret sige, at det allerede dengang blev afgjort, at København for Fremtiden skulde have et Havneløb gaaende tværs igennem Byen.

Krydsningerne mellem Landtrafikken og Skibsfarten er naturligvis blevet et stadig alvorligere byplanmæssigt Problem, jo mere Bebyggelse der er kommet paa Amager, og jo mere Havnen er blevet udbygget mod Syd. Hidtil har man dog kunnet klare sig ved at gøre de to Broer stadig bredere og bedre.

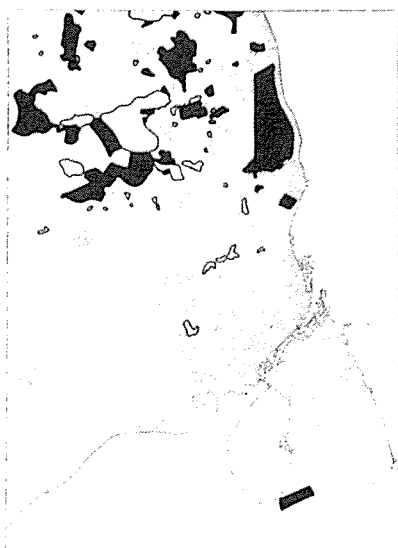
Samtidig med disse iøjnefaldende Ulemper ved Havnens Placering har Byen naturligvis faaet en ret centralt beliggende Havn og - til Trods for Havneløbets betydelige Længde - en relativt koncentreret Havn.

København har kun en snæver Landsektor at brede sig over. Med sin Beliggenhed paa et Fremspring af Sjælland og sit Centrum ved Fremspringets Spids faar København i Sammenligning med andre Centralbyer af samme Størrelsesorden en relativ stor Udbredelse maalt fra Centret og altsaa relativt store Afstande fra de indre Bydele til det aabne Land. Dette medfører samtidig, at hver af Byens Hovedradialveje paa en relativ lang Strækning gaar gennem det bebyggede Omraade og faar et relativt stort Opland.

Kun ganske faa Storbyer har deres Radialtrafik (intern saavel som Oplands-) samlet paa et saa lille Antal Hovedgader som København. Intet Under at Hovedudfaldsvejenes Forbedring og Supplering med nye er blevet taget op af Københavns Kommune som et vitalt Byplanspørgsmaal.

Byen kan ganske vist ikke vokse frit til alle Sider, men til Gengæld kan der bygges paa næsten hele det Terræn, som er til Raadighed. Nær ind til de fleste store Byer vil der findes betydelige Arealer, som fra Naturens Side er uegnede til Bebyggelse, store Moser, Søer, Skove, Bjergomraader o.s.v., Naturstrøg som ofte kan trække Forbindelsen helt inde fra Byernes centrale Kvarterer ud til det opgivende Landskab. København har kun i ringe Grad haft naturlige Betingelser af den Art. I Københavnsegnen, hvor Afstanden til Periferien som nævnt er særlig stor, gaar Opgaven ikke ud paa at fravriste Naturen Jord til Bebyggelse - ved Rydning, Dræning, Opfyldning. Ved Kunst maa man tværtimod friholde visse bebyggelige Arealer for Bebyggelse - en meget vanskelig Kunst i dette Land. Det er ikke tilfældigt, at baade de københavnske Byplanmyndigheder og det oprindelige Egnspanudvalg har anset det for en af de vigtigste Byplanopgaver at skabe sammenhængende Systemer af Friluftsomraader med Udgangspunkter midt inde i de fuldt udbyggede Omraader.

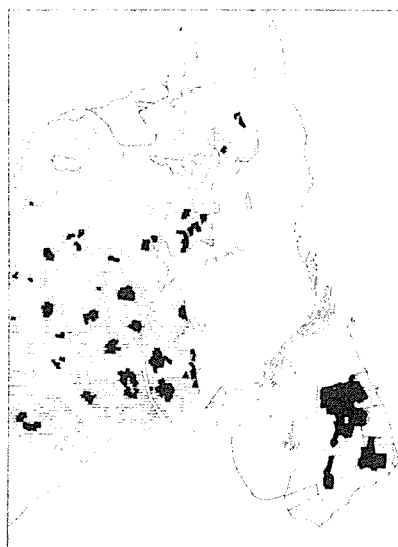
Lettest er denne Opgave naturligvis, hvor Naturen er imødekommende og byder paa Søer, Moser, Skove, kuperet Terræn o.s.v. som man blot behøver forbinde for at faa et System frem. I den Henseende er Københavns Omegn højst uensartet udstyret. Hvis vi halverer Sektoren mellem de to Strandveje til Helsingør og Køge - omtrent ved Frede-



Skove og Søer 1:500.000



Højdeforhold 1:500.000  
10 m Kurver (sort over 60 m).



Jordbonitet 1:500.000  
Sort angiver højeste Bonitet.

rikssundsvejen - saa viser det sig, at den nordlige Halvdel af Egnen har faaet alle Skove, Søer, Bakker og Dale, mens den sydlige foruden nogle større Moser blot udgør eet stort frugtbart Fladland.

Intet Under at Lystslottene kom mod Nord, eller at Egnen her senere blev præget af de exclusive Sommerboliger og velhavende Villakvartere, at den stærkeste bymæssige Udvikling i det hele taget kom her. Og hvad der ikke var i Forvejen, det bragte de elektriske Bybaner, som selvfølgelig blev anlagt først, hvor der i Forvejen var flest Mennesker at bringe til Byen. Villaomraaderne dækker efterhaanden hele det aabne Land, indkapsler de enkelte Skove og Søer, lukker for Udsynet over Sundet.

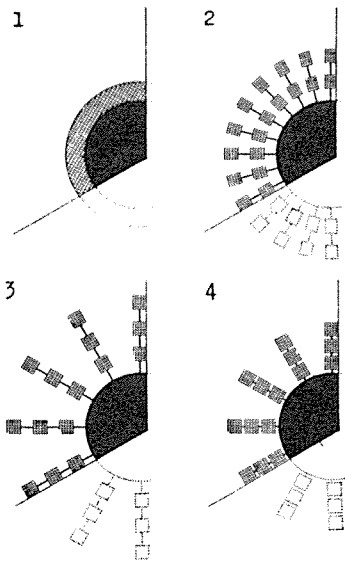
Den tydelige byplanmæssige Konflikt mellem Behovet for at bo i Naturen og Behovet for at bevare Naturen let tilgængelig og uberørt af Bebyggelse, viser sig gennem Anlægget af Sø-Stier og Vand-Strandveje, offentlig Erhvervelse af private Strandarealer samt vældige Fredningsplaner.

Ligesom de særlige geografiske Forudsætninger altsaa har præget Byens hidtidige Udvikling og nuværende Struktur, maa de naturligvis ogsaa sætte stærkt Præg paa enhver Planlægning af Byens fremtidige Udvikling.



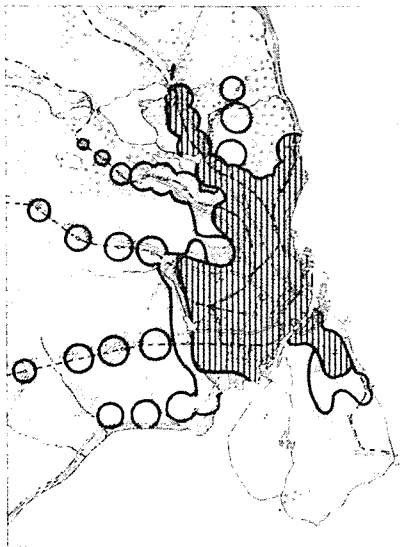
## II BYENS FREMTIDIGE FORM OG UDBREDELSE

### a YDEROMRAADERNE SOM HELHED



En Bys Omraade (sort) foreget med 75 % (skraveret)

1. Ved lagvis Vækst (med Sporveje el. lign.).
2. Med fritliggende Planetbyer langs korte Radialbaner.
3. Som 2, men med færre Baner, som er ført længere ud.
4. Som 3, men mere kompakt (valgt her i Skitseforslaget)



Skitseforslagets Udvidelse af det trafikbetjente Omraade.  
Det nuværende trafikbetjente Areal skraveret 1:500.000

Udvidelsen består af en sammenhængende Brømme (betjent af Sporveje) udenfor det nuværende Trafikopland og af Cirkler ud langs Bybanerne.

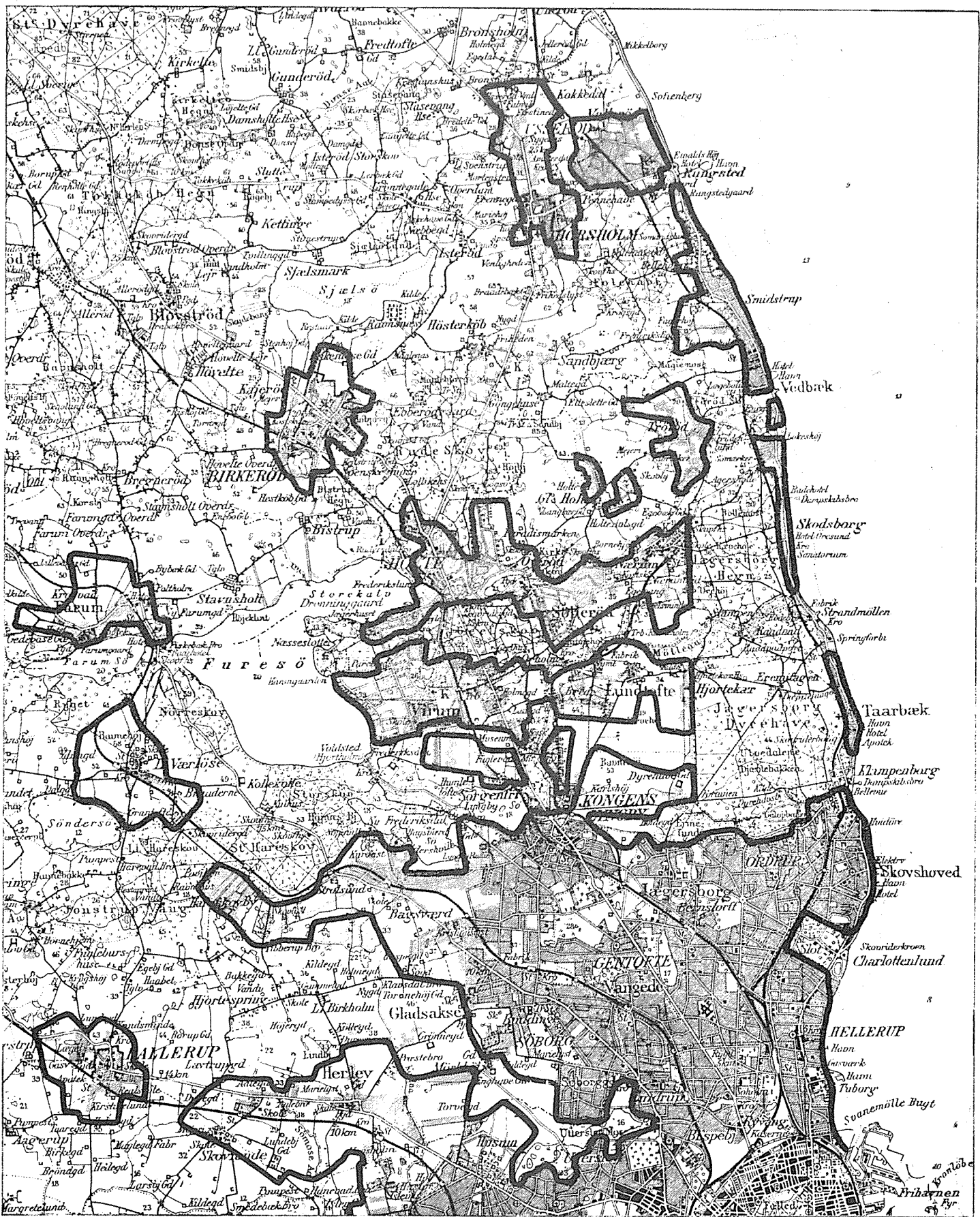
Hvis man skal drage nogen Konsekvens af den Form, det storkøbenhavnske Byomraade har faaet som Følge af de særlige geografiske Betingelser, maa det være, at den lagvise Vækst af Byen nu bør søges standset. Der er allerede i Dag for langt fra Centrum til det omgivende aabne Land (lige saa langt som i Byer, der har en 2-3 Gange saa stor Befolkning). Sporvejsnettet taaler desuden næppe mere end den meget betydelige Udvidelse, det vil kræve 1) at opfylde fremtidige Krav om en mere fuldkommen Betjening af det Omraade, som dækkes idag, og 2) at inddrage de delvis udbyggede, men endnu ikke trafikbetjente Kvarterer i Periferien under Omraadet. Alene den sidstnævnte Udvidelse af Linienettet vil kræve betydelige Forlængelser paa langt de fleste af Radiallinierne.

Den fremtidige Byudvikling maa saavidt muligt knyttes direkte til nuværende og fremtidige Bybaner (idet Ordet Bybaner her vil blive benyttet om "kollektive Trafikmidler, som føres i eget Sporareal, ude af Niveau med Gadenettet"). Herved vil man opnaa, at de fremtidige Forstadsomraader faar Form af sammenhængende Udløbere langs eller indbyrdes adskilte "Klumper" paa Banerne. Omkring Stationerne vil det være let at udvikle lokale Centre med Forretninger og Institutioner. Og fra hver af disse Bebyggelser vil der blive hurtig og bekvem Forbindelse med Erhvervs- og Fritidscentrene inde i Byen.

Imellem disse fremtidige Udløbere af Byen vil der fremkomme Kiler af aabne Arealer, som strækker sig helt ind til den nuværende Bebyggelse. Først og fremmest vil disse Kiler sikre Adgangen til aabent Land fra den størst mulige Del af Byomraadet. Samtidig vil de tjene som en Arealreserve til evt. uforudsete Funktioners Arealkrav (f. Eks. nye Former for Friluftrekreation). De vil muliggøre Opretholdelsen af betydelige Gartneriarealer i kort Afstand fra Byen (saa Byens Forbrug af Grøntsager bliver belastet med de mindst mulige Transportomkostninger), de vil muliggøre fremtidige Anlæg af Landingspladser for Sportflyvning og Taxaflyvning i nær Tilknytning til Bebyggelsen, o.s.v.

Vi har ikke søgt nærmere oplyst, om man fra militær Side vil tillægge de 1 à 2 km brede, aabne Kiler (og eventuelle andre adskillende Friarealer) nogen selvstændig Betydning, f. Eks. som Beskyttelse mod de "Fladebrande", der under den anden Verdenskrig ødelagde uoverskuelige Byomraader.

Dette vilde nemlig kun være et løserevet Enkeltspørgsmaal i et helt Kompleks af militære Synspunkter vedrørende Hovedstadens strategiske Stilling og de Konsekvenser, der kan drages heraf m.H.t. Byens fremtidige Vækst og geografiske Udstrækning, Bebyggelsestætheden, Industriens Placering og Placeringen af militære Anlæg og Øvelsespladser, Havneforholdene o.s.v. - Alle disse forskellige Forhold vil man herfra foreslaa taget op til samlet Overvejelse med nuværende Skitseforslag som et foreløbigt Diskussionsgrundlag.



Nordengen 1:100.000  
 Den svære Linie angiver den foreslaede Afgrænsning af Bebyggelsesomraaderne paa længere Sigt (2.Etape)  
 Autoriseret Reproduktion.

## **b** NORDEGNEN

Den hidtidige Udvikling er kun i ringe Grad sket i Overensstemmelse med disse Principper. Udflytningsstrømmen har temmelig ensidigt taget Retning mod Nord, mod Naturherlighederne. Strømmen har paa ingen Maade dannet Udløbere langs de bedste Trafiklinier mod Byen med aabne Kiler imellem, hvorved selv de første Udflyttere kunde have beholdt deres oprindelige Kontakt med det aabne Land. Strømmen har snarere haft Karakter af en Oversvømmelse eller Flodbølge, der kun skaanede Fredskove og andre ubebyggelige Arealer.

Samtidig med at Naturen, der lokkede de oprindelige Udflyttere ud, saaledes er blevet mindre tilgængelig, er Storbybefolkningens Behov for at komme ud i Naturen vokset enormt - Byen har faaet flere indbyggere, som tilmed hver især har faaet mere Fritid, og som gennemgaaende bor længere borte fra Naturen end tidligere.

Det er ikke Tanken, at al yderligere Udflytning til Nordegnen burde standses, men blot at der mellem Bebyggelserne skulde sikres bevaret virkelige Friluftsomraader. Langs Slangerupbanen (der m.H.t. Elektrificering staar for Tur efter Ballerupbanen og Glostrupbanen) vil der stadig være Plads til en anselig Udbygning ved Lille Værløse og Farum. Ogsaa paa enkelte særlig velbeliggende Steder udenfor det Omraade, som omfattes af dette Skitseforslag, bør der formentlig regnes med nogen Udvikling (f.Eks. ved Lillerød).

De større, sammenhængende Bebyggelser, som er under Udvikling i Nordegnen, bør sikres en rimelig Afslutning og Afrunding samt en tilfredsstillende Trafikforbindelse med Byen, - i Praksis vil dette navnlig gælde Bebyggelserne i Lyngby-Taarbæk, Søllerød, Birkerød og Hørsholm Kommuner. Specielt vil Bebyggelserne langs Hørsholmvejen - mellem Fortunen og Lyngby, ved Lundtofte og Ravnholm samt ved Nærum og Søllerød - savne direkte Baneforbindelse til Byen, og i Skitsen er det forudsat, at der før eller senere kan blive Tale om en Bybane langs Hørsholmvejen, dog ikke længere end til Nærum.

Da hverken Udflytterne selv eller den øvrige Storbybefolkning kan være tjent med, at de gode Udflugtsomraader skubbes stadig længere bort fra Byen, maa en rimelig Planlægning gaa ud paa at bringe Oversvømmelsen under Kontrol. Hvor der overhovedet er Mulighed herfor, bør man - udover de allerede fredede eller baandlagte grønne Omraader - søge sammenhængende Landskabsstrøg holdt fri for Bebyggelse, ikke alene Skove, Søer og Moser, men ogsaa aabent Land i Tilslutning hertil, ganske almindeligt Bondeland. Med denne Begrundelse burde Gl. Holte-Sandbjerg-Omraadet formentlig holdes fri for Bebyggelse.

Meget taler for, at man burde anlægge et specielt Synspunkt over for Øresundskysten og tænke sig en ret kraftig Intensivering af Bebyggelsen her. Kysten er ganske vist allerede paa de fleste Strækninger bebygget, men i Reglen dog paa en saa aaben eller tilfældig Maade, at der ikke opnaas noget i Retning af en effektiv Udnyttelse af dette særlig gavmildt udstyrede Omraade (Udsigt, Bademuligheder, Skove, Kystbane, etc.). En Ombygning af f.Eks. Skodsborg til meget høj Bebyggelse behøver ikke at gøre Stedet grimmere, men kunde tværtimod under heldige Omstændigheder tilføje nye Værdier, gøre det karakterfuldt.



Vestegnen 1:100.000  
 Den svære Linie angiver den foreslaede Afgrænsning af Bebyggelsesomraaderne paa længere Sigt (2.Etape)  
 Autoriseret Reproduktion.



### C VESTEGNEN

Udflytningspresset paa de nordlige Omraader vil naturligvis lette kendeligt, hvis der skabes bedre Betingelser for en Udflytning mod Vest. Først og fremmest drejer Spørgsmaalet sig om bedre Trafikforbindelser med Byen, men det maa ikke glemmes, at det samtidig paa længere Sigt er baade ønskeligt og muligt at bøde paa Vestegnens landskabeligt set ensformige Karakter, paa Savnet af større Skovomraader og paa Køgebugtskystens Mangler som Badestrand i Sammenligning med Øresundskysten.

I langt højere Grad end i Nordegnen vil det i dette Omraade være muligt i nogen Grad at gennemføre fremtidige Byudvidelser efter de opstillede Ideal-Principper. Elektrificeringen af Frederiksbundsbanen til Ballerup er næsten fuldført, Elektrificeringen af Vestbanen til Glostrup er vedtaget og paabegyndt.

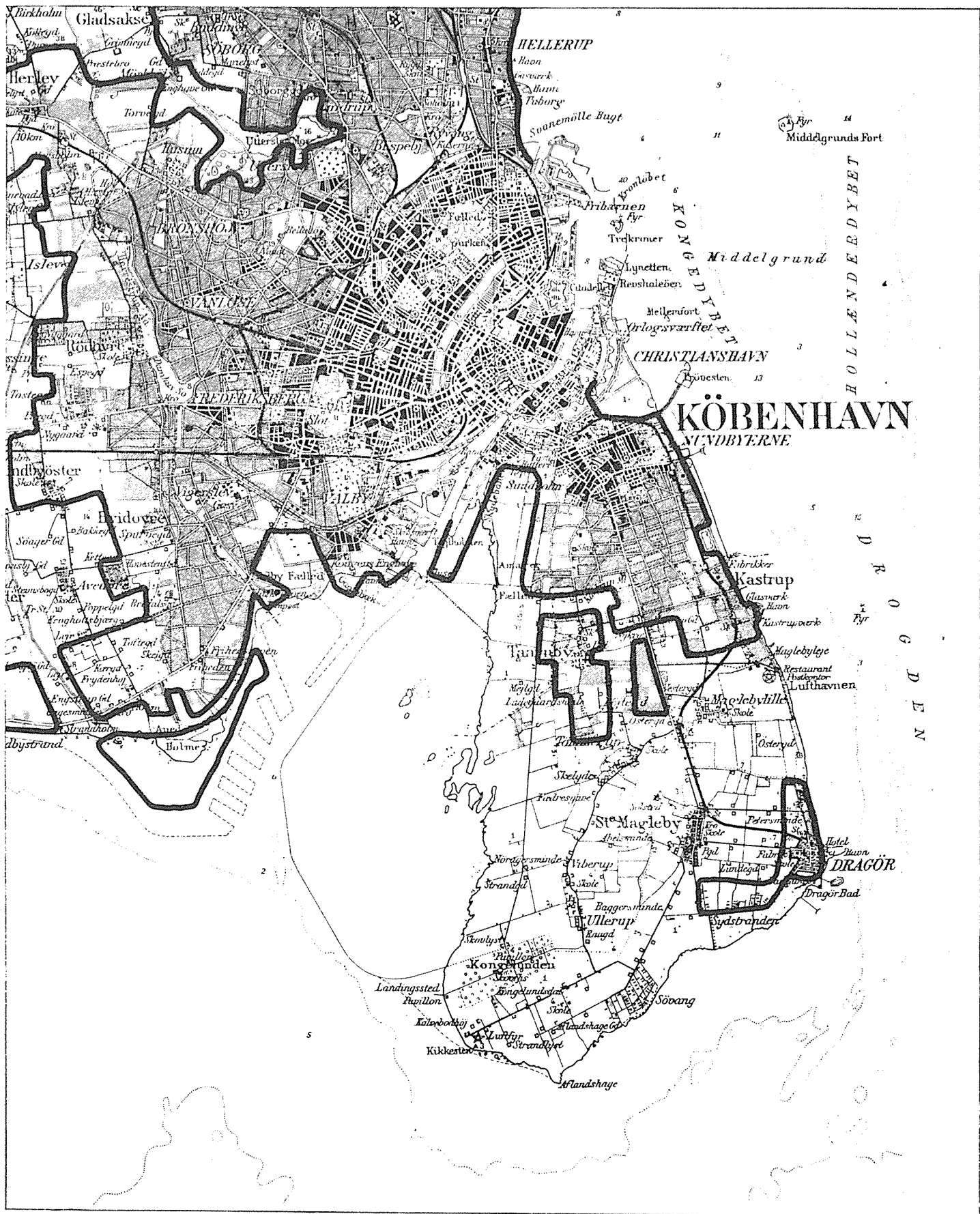
Man kunde maaske rejse Spørgsmaalet, om det er rigtigt at vælge netop disse tilfældige Fjernbaner som Udgangspunkter ved Udbygningen af et Bybanenet, men det er formentlig tilstrækkeligt at henvise til, at de Bebyggelser, som de gamle Landeveje Roskildevej og Frederiksbundsvej har oparbejdet, er af et saadant Omfang, at man vel før eller senere alligevel maatte skaffe dem gode Forbindelser til Byens Centrum.

Ud langs Køgebugtskysten strækker der sig i Dag en tredie, lang Udløber af Bebyggelse, som paa Strækningen nærmest København er præget af aaben, kun delvis udbygget Parcelbebyggelse. Arealerne ligger gennemgaaende ret lavt og kan frembyde visse Afvandingsvanskeligheder. Senere - fra Hundige - kommer Arealerne langs Kysten til at ligge noget højere og mere tørt, og Udnyttelsen faar mere Karakter af permanent Sommerbebyggelse.

En Gennemførelse af den planlagte Industrihavn ved Avedøre vilde formentlig give Stødet til, at den projekterede Bybane herudtil blev anlagt. Paa sin første Strækning vilde denne Bane samtidig faa Betydning for Industrikvarteret i Valby og for Valby Idrætspark med det planlagte Stor-Stadion m.v.. Ved at føre Banen et Stykke videre ud (som foreslaaet i Statsbanernes Bybaneprogram) kunde man skabe endnu et velbetjent Byggeopland med en pæn og frisk - omend paa sine Steder lovlig lav - Beliggenhed ud til Køgebugt (og med god Adgang bl.a. til de nuværende Industrikvarterer i Valby og Sydhavnen og de fremtidige i Tilslutning til Avedørehavnen).

Et Baneanlæg helt ud til den sidste Sommerbebyggelse Nord for Køge kan næppe tænkes realiseret de første Aar. Hele Yderstrækningen kan jo imidlertid - ligesom idag - betjenes med Busser ad Køgevejen, blot gaaende ud fra Vallensbæk, som synes at være et naturligt foreløbigt Endepunkt for en Bybane.

Paa den nærmest efterfølgende Strækning (indtil Hundige) findes der idag kun Bebyggelse i ringe Omfang, og Stranden er kun lidt egnet til Badning. Det i Skitsen foreslaaede Skovbælte vil her - i nær Tilslutning til Vallensbæk Mose - kunne faa en anselig Bredde, uden at man herved behøver beslaglægge Arealer, som er helt velegnede til Bebyggelse, eller som allerede er stærkt præjudicerede.



Egnens indre Omraade samt Amager 1:100.000

Den svære Linie angiver den foreslaaede Afgrænsning af Bebyggelsesomraaderne paa længere Sigt (2.Etape)  
 Autoriseret Reproduktion.

Paa Strækningen herfra videre mod Syd (Hundige - Jersie), som i geologisk Henseende udgør en langstrakt Flyvesandsaflejring bag Stranden, og som idag kan betegnes som Egnens vigtigste Sommerhusomraade, burde man utvivlsomt i betydeligt Omfang sikre Omraadernes fremtidige Anvendelse som permanent Sommerbebyggelse. Busdriften paa hele denne Yderstrækning burde tilrettelægges med Henblik paa at udvikle passende Centre med Forretninger og visse Enklaver af Helaarsbebyggelse. Placeringen af disse Centre skulde passe med Stationerne ved en mulig Forlængelse af Banen, og ogsaa de til en saadan Forlængelse fornødne Arealer burde søges reserveret snarest, idet der paa flere Strækninger allerede nu er en betydelig Udstykning igang. Fra Statsbanernes Side kan man godt tænke sig et fremtidigt Bybaneanlæg hovedsagelig baseret paa en meget intensiv Sommerbebyggelse som den, der her er Tale om.

#### d AMAGER

Amager ligger saa tæt ved Byens Centrum, at det kunde synes nærliggende at koncentrere en omfattende Bebyggelse her. Der er imidlertid ogsaa iøjnefaldende Vanskeligheder forbundet hermed: Al Trafik til og fra Amager skal passere to Broforbindelser over Havneløbet, hvad der giver Anledning til stigende Vanskeligheder, jo større Bebyggelsen og dermed Trafiken bliver. Ved nye Broforbindelser kunde man formindske Vanskelighederne for Landtrafikken, mens Generne i hvert Fald ikke vilde blive mindre for Skibsfarten. Ved udelukkende at anvende Tunnelforbindelser kunde man eliminere enhver Konflikt for Skibsfartens Vedkommende, mens Landtrafikken blot vilde faa Ventetiden ved Broerne erstattet med Omveje til de lange Ramper og nedsat Hastighed paa Grund af det indskrænkede Kørebaneprofil samt hele det almindelige Ubehag ved at færdes i dybtliggende Tunneler. Frem for alt vilde en Række Tunnelforbindelser imidlertid blive saa kostbare, at deres Udførelse maatte forudsætte en endog meget omfattende Bebyggelse paa Amager, og herimod taler mange Forhold:

Først maa det nævnes, at Lufthavnen ikke alene optager et stort Areal i sig selv, men ogsaa i høj Grad - ved de af Hensyn til Indflyvningen fastsatte Højdegrænser - indskrænker Byggemulighederne paa de tilstødende Omraader.

Amager er lavtliggende og flad, og det er dyrere at kloakere Arealet her end andre Steder i Egnen, maaske undtaget visse Omraader langs Køgebugt.

Samtidig kan det volde visse Vanskeligheder at skaffe Drikkevand, idet Amagers egne Indvindingsmuligheder er udtømt. Indvindingen kan suppleres fra København gennem eksisterende Ledninger under Havnen, men hvis man naar op til en vis Grænse, vil der blive Brug for nye Tunnelledninger.

Det er endelig af Vigtighed for Storbyen, at der i dens Nærhed findes Gartnerier, der kan forsyne Byen med friske Grøntsager. Amagers intensivt udnyttede Gartnerier har saa gode Transportbetingelser, at alene dette vil kunne motivere, at de søges opretholdt.

En hel Række Forhold synes saaledes i Forening at bevirke, at en fremtidig Byudvidelse paa Amager vil stille sig mindre gunstigt end i andre Omraader indenfor Egnen. Man bør formentlig derfor søge at begrænse Udviklingen til en Afrunding af den eksisterende Bebyggelse paa Øen, under Hensyn til de Forsynings- og Trafikmuligheder, der med Rimelighed kan forudsættes i Fremtiden.

#### ⊖ BEFOLKNINGSTILVÆKST OG AREALBEHOV

Som omtalt under Forudsætningerne vil vi foreløbig bygge Skitseforslaget paa en Antagelse om, at Storkøbenhavn vil vokse til at rumme en samlet, fremtidig Befolkning paa 1.300.000 og 1.500.000 Indbyggere, svarende til to Stadier i Byens Udvikling, som f.Eks. kan tænkes at indtræde o.1960-65 og o.1980-2000.

I hele Egnen findes der idag (1945) en Befolkning paa ca. 1.100.000 Personer. Foruden den egentlige Tilvækst (ved Fødsler og Tilflytning) maa man regne med at skulle skaffe Plads til den Befolkning, som - paa Grund af Ombygning af forældede Boligkvarterer, Boligkvarterers Omdannelse til Forretningskvarterer og andre Former for "Udtynding" - maksimalt kan tænkes at flytte fra eksisterende, centralt beliggende Boligomraader ud i Omegnen.

Københavns og Frederiksberg Kommuner udgør tilsammen den centrale, fuldt udbyggede Del af Storkøbenhavn. Da det i flere Henseender vil kunne lette Oversigten, vil vi betragte dette Byomraade for sig som Byens INDRE OMRAADE og Byafsnittene herudenfor altsaa som det YDRE OMRAADE. Vor Antagelse gaar saa ud paa, at Befolkningen i det indre Omraade (1945: 850.000) paa kortere Sigt kan vokse til 900.000 Indbyggere (bl.a. ved Bebyggelse af visse endnu ubebyggede Arealer), mens dette samlede Tal paa længere Sigt antages at kunne gaa ned til 800.000 Indbyggere (ved senere Udtynding, etc.).

Da der idag i det YDRE OMRAADE bor en Befolkning paa ca. 250.000 Indbyggere, bliver der Tale om i Løbet af en første Etape at placere en Befolkningstilvækst her paa mindst 150.000 Indbyggere og om at skaffe Plads til yderligere 300.000 Indbyggere i Løbet af den anden Etape (svarende til en samlet Befolkning i det ydre Omraade paa 400.000 Indbyggere i første Omgang og paa 700.000 i anden). Hvis vi ved at sammenholde disse Tal med visse Antagelser om Indbyggerantallet pr. ha., Tætheden, i de egentlige Boligomraader - forsøgte at beregne hvormeget Areal, der bliver Brug for paa de omhandlede to Tidspunkter, vilde vi imidlertid komme til alt for lave Tal. Vi vilde nemlig saa have glemt alle de Arealer i Byens Udkant, der ikke kan medregnes som egentlige Boligomraader, fordi Ejerne ikke har afsluttet, eventuelt endnu ikke paabegyndt Bebyggelsen af disse Arealer, der paa den anden Side i deres Egenskab af "Boligomraader under Tilblivelse" afgjort maa medtages i Planlægningen. Blandt andet bør jo Trafiksystem, Ledningsnet, Institutionsbyggeri, etc., dimensioneres og tilrettelægges saaledes, at ogsaa disse Omraader til sin Tid kan blive hensigtsmæssigt betjent. De Arealer, der af Parcelejere, Byggekonsortier, Boligselskaber, etc., er købt til Bebyg-

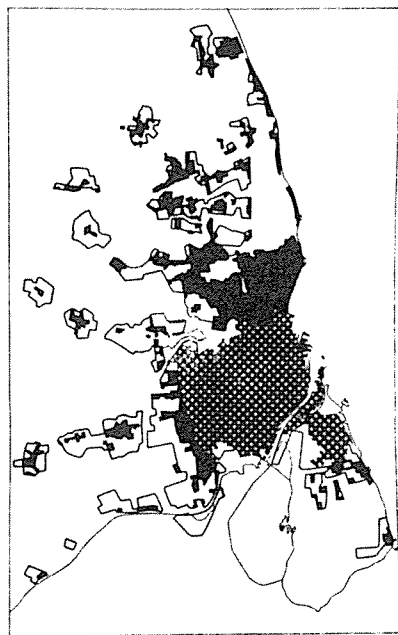


gelse, omtaler vi som "Overgangsarealer", indtil de engang er blevet endeligt bebyggede med Helaarshuse. Denne Overgang fra tomme Byggegrunde - evt. via Kolonihaver eller Lysthusbebyggelse - til færdige Helaarsboliger kan være meget langvarig, navnlig i Parcelforeningskvartererne. Det er ensbetydende med, at baade de Arealer, der i Løbet af et enkelt Aar inddrages som Overgangsarealer (ved at blive købt til Bebyggelse), og de, der paa den samme Tid færdiggøres med Hensyn til Bebyggelse (og saaledes ophører med at være Overgangsarealer), vil udgøre en ret ringe Del af det samlede Overgangsareal.




Der bør naturligvis altid være et passende Udvalg af egnede Arealer, "Reservearealer", til Raadighed for Grundkøberne, hvis disse skal have en vis Frihed til selv at vælge, hvilke Huse de vil bygge og paa hvilke Steder i Byen. En Planlægning, som regnede med, at man paa ethvert Tidspunkt kun behøvede at stille præcis de Arealer til Disposition, som man i Forvejen kunde beregne, at der vilde blive Brug for, vilde naturligvis samtidig blive meget uelastisk, den vilde blive unødigt haardt indgribende og samtidig eventuelt direkte monopolskabende. Paa den anden Side er den nuværende Ordning, hvor der næsten er ubegrænsede Reservearealer til Raadighed, vel mindst ligesaa uheldig. I optimistisk Forventning om en snarlig Bebyggelse ofres der Penge paa at gøre Arealer byggemodne (ved Kloakanlæg, Vejanlæg, etc.) i et Omfang langt udover de i samfundsøkonomisk Henseende nødvendige Reservearealer.

Her i Skitseforslaget regner vi med, at man i Fremtiden - gennem forskelligartet Regulering - efterhaanden vil kunne nedsætte Størrelsen af de byggemodne Reservearealer væsentligt.

I den nærmere Fremtid skulde der paa de groft anslaaede Overgangs- og Reservearealer være Plads til en Befolkning paa ca. 100.000 Indbyggere, mens vi skønner, at dette Tal i en fjernere Fremtid vil kunne gaa ned til ca. 50.000 Indbyggere.

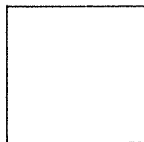


Det samlede Arealbehov  
1:500.000

-  Indre By-Område
-  Ydre By-Område
-  Fremtidigt Arealbehov  
1945 - 1980/2000

Arealbehovet bestemmes bl.a. af det fremtidige Forhold mellem Antallet af Beboere i høj og lav Bebyggelse.

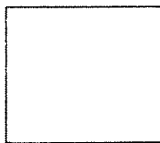
Skitseforslagets Antagelse, 60% i lav Bebyggelse, giver os dette Areal (1:500.000):



En Antagelse om kun 50% i lav Bebyggelse vilde formindske Arealbehovet:



En Antagelse om 70% i lav Bebyggelse (som idag) vilde give en antagelig Forøgelse:



Under Hensyn hertil er de to Etape-Planer dimensioneret til ved fuld Udbygning at kunne rumme 1.400.000 og 1.550.000 Indbyggere (medens de faktiske Indbyggertal jo antoges at blive 1,3 og 1,5 Millioner). De til disse Befolkningstal svarende Arealbehov vil først og fremmest afhænge af, hvorledes Boligerne til sin Tid er fordelt mellem de forskellige Boligformer indbyrdes og af den fremtidige Befolkningstæthed for hver af Boligformerne (samt naturligvis af det fremtidige Forhold mellem egentlige Boligarealer og Arealer til anden Anvendelse).

Paa Skitsestadiet maa vi lade vore Antagelser herom - som er meget afgørende for Planernes Udformning og Brugbarhed i Praksis - bero paa de grove Beregninger og Skøn, som der er gjort nærmere Rede for i Bilaget vedrørende Boligomraader.

Den fremtidige Befolkning i det YDRE OMRAADE antages paa langt Sigt at være fordelt med 40% i Etagebebyggelse og 60% i lav Bebyggelse. For Boligomraader med Etagebebyggelse regner vi med en Tæthed paa 110 Personer pr. ha., for Omraader med lav Bebyggelse anslaaes en gennemsnitlig Tæthed paa 45 Personer pr. ha. Begrebet Boligomraader dækker ikke alene egentlige Boligarealer, men ogsaa f.Eks. Institutions- og Forretningsarealer, Sportsarealer, etc..

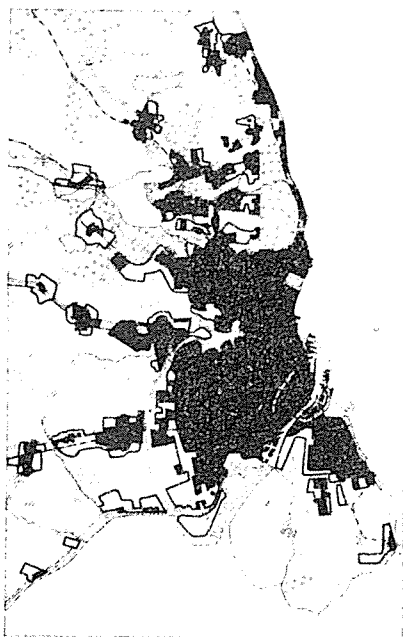


Første Etape 1:500.000  
 Sort: Eksisterende Bebyggelse  
 (1945)  
 Omgivet af Kontur: Tilvæksten

Den første Etape omfatter dels en Udfyldning af de tilfældige Laker indenfor de allerede bebyggede Omraader og dels en Udbygning af de Omraader, som herudover er stærkest præjudiceret, og endelig en Bebyggelse i Oplandet til de fremtidige Bybaner til Ballerup og Glostrup.

Den anden Etape omfatter tilsvarende en fuld Udbygning af de under første Etape bebyggede Oplande, samt en Bebyggelse i Oplandet til nye Bybaner til Vallensbæk, Farum og Nærum samt eventuelle Baneforlængelser til Maaløv og Taastrup.

Vi forestiller os paa ingen Maade, at saadanne Etape-Planer vil kunne følges slavisk - heller ikke, naar de til sin Tid vil kunne baseres paa grundigere Undersøgelser og Beregninger end her i Skitseforslaget. Alligevel kan der næppe være Tvivl om, at man bør sigte mod at give det egentlige Egnspanforslag en vis Inddeling i Etaper. Herigennem kan Forslaget i det mindste faa en vis vejledende Værdi, navnlig ved Afgørelsen af hvilken Rækkefølge, der bliver mest hensigtsmæssig, naar der efterhaanden bliver Brug for at gøre en Række forskellige Omraader byggemodne. Den Kritik, der er rejst mod et nylig offentliggjort Egnspanforslag for Basel, fordi det savner enhver saadan Rækkefølge-Angivelse, synes ikke at være helt uberettiget.



Anden Etape  
 Sort: Første Etapes Bebyggelse  
 Omgivet af Kontur: Tilvæksten

### III TRAFIK

#### a FLYVNING

Flyvetrafikken er inde i en rivende Udvikling, der her i Landet først og fremmest viser sig ved en Stigning i den internationale Rutetra- fik. Paa længere Sigt vil det være rimeligt ogsaa at regne med en stor Stigning i den indenlandske Rutetra- fik, ligesom den hurtige tekniske Udvikling af de lettere Maskintyper maa antages at medføre Krav om mindre Flyvepladser i ret stort Antal.

Kastrup Lufthavn betjener langt den overvejende Del af Danmarks u- denlandske Flyvetrafik og er med sin gode Beliggenhed og nære Til- knytning til København forudbestemt til ogsaa i Fremtiden at blive Landets og Hovedstadens vigtigste internationale Lufthavn.

En Forudsætning for at udnytte dens Udviklingsmuligheder i den Ret- ning er, at den først og fremmest aflastes for Privatflyvningen, der tænkes henvist til den paatænkte Flyveplads ved Brøndbyvester. Sandsynligvis vil det blive nødvendigt i Fremtiden at adskille den indenlandske og den udenlandske Rutetra- fik, der jo vil komme til at foregaa baade med forskellige Maskintyper og med højst forskellig Frekvens, og man kan saa tænke sig, at den indenlandske Flyvning og- saa henlægges til Brøndbyvester.

Skulde Udviklingen medføre, at Kastrup Lufthavns Kapacitet alligevel overskrides, kan den tænkes suppleret med en ny Storlufthavn forment- lig placeret i Omegnen af Roskilde.

Udover Brøndbyvester-Flyvepladsen er der i Skitsen foreslaaet Lan- dingspladser ved Skovlunde og Fortunen. Disse tre Pladser er det største Antal, der efter de gældende Sikkerhedsbestemmelser kan pla- ceres i en Ring nærmest muligt den eksisterende By, og da de næppe vil være tilstrækkelige til at klare den fremtidige Privatflyvning, regnes der i Skitseforslaget med endnu en Ring af Landingspladser saa tæt som muligt udenfor den første. Heri indgaar den eksisteren- de Flyveplads ved Værlose, som næppe i det lange Løb vil være til- fredsstillende for Militærflyvning.

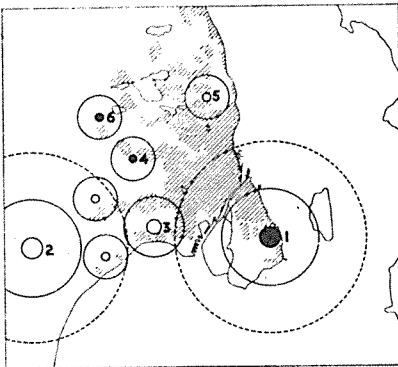
#### b HAVNEANLÆG M.M.

Københavns Havn har en særdeles god Beliggenhed - umiddelbart ved Indsejlingen til Østersøen og dog i Læ og godt beskyttet i Farvan- det mellem Sjælland og Amager. Med sin Beliggenhed nær Byens Cen- trum har den endvidere nær og god Forbindelse til Byens Erhvervs- og Boligkvarterer.

Men denne Placering rummer samtidig store Problemer: Havnens søkagtige Form deler Byen i to Dele. Den nødvendige Landtra- fik mellem dem gaar paa tværs af Skibstrafikken til Gene for begge Trafikarter.

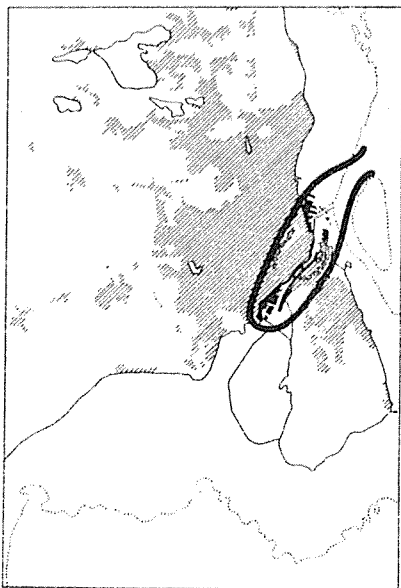
Endvidere har Byen, som er vokset op tæt omkring og paa begge Sider af Havnen, til en vis Grad blokeret dens Udvidelsesmuligheder.

Med Henblik paa Konflikten mellem Land- og Skibstrafikken har siden 1928 Københavns Kommunes og Havnebestyrelsens principielle Stilling



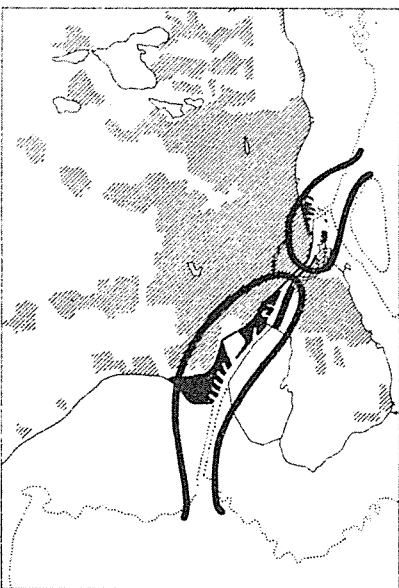
Skitseforslagets Lufthavne og Flyvepladser 1:1.000.000

1. Eksisterende Stor-Lufthavn ved Kastrup.
2. Eventuel fremtidig Stor-Lufthavn ved Roskilde.
3. Projekteret Lufthavn ved Brøndbyvester.
4. Eksisterende Flyveplads ved Skovlunde (Evt. udvidet el. med lidt ændret Placering).
5. Foreslaaet Flyveplads ved Fortunen.
6. Eksisterende Flyveplads ved Værlose.



Havnens nuværende Form og Beliggenhed 1:500.000

Havnen danner en "Sæk", som besejles fra det nordre dybe Vand.



Havnens fremtidige Form og Beliggenhed 1:500.000

Den danner nu to Sække, den ene vendt mod Nord og den anden mod Syd. Selvom Sækkene forbindes (ved ogsaa at uddybe Havneløbet mellem dem), vil Broer og en eventuel Sluse virke adskillende.

til Havnens fremtidige Udvikling været, at dens Udbygning skulde ske paa Sjællandssiden, saaledes at unødigt Trafikstigning til og fra Amager blev undgaaet, og at Sydløbet skulde uddybes, saaledes at Besejlingen af eksisterende og fremtidige Havneanlæg Syd for Langebro kunde ske fra Syd og ikke gennem de to Broer.

Med Hensyn til Havnens fremtidige Udvidelsesmuligheder og Udvidelsesbehov har Undersøgelser, foretaget af et af Københavns Havnebestyrelse i 1938 nedsat Udvalg vist, at Havnen indenfor de nuværende Rammer kan klare den fremtidige Havnetrafik og kan skaffe Plads til mindre Industrier langt ud i Fremtiden.

Men det er nødvendigt, at der skaffes Arealer ved Kaj til store eller ulempegivende Industrivirksomheder, som i Fremtiden maatte søge til København. Udvalgets Undersøgelser konkluderede i, at en saadan ny Industrihavn bør lægges ved Avedøre. Den vil her have en god Beliggenhed i Forhold til Skitseforslagets ydre Ring af Industriomraader, ligesom den gennem den foreslaaede Vallensbæk Bybane vil faa fortrinlig Forbindelse med de store Boligkvarterer langs Banen og inde i Byen.

Enhver Udvidelse af Havnen mod Syd, altsaa ogsaa Anlæg af en Avedørehavn, kræver af Hensyn til den omtalte Trafikkonflikt, at Sydløbet bliver uddybet. Denne Uddybning vil, sammen med en Hævning af Langebro og Ombygning af Havnens mindre Fartøjer til fri Passage under Broerne, kunne bidrage til en Begrænsning af Antallet af Brooplukninger. En Begrænsning af Byudviklingen paa Amager samt Etablering af nye Landforbindelser over Havnen vil ligeledes bidrage til at skabe bedre Kaar for Landtrafiken. Det maa dog fremhæves, saaledes som Københavns Magistrat stærkt har gjort det, at en Betingelse for at skabe fuldt tilfredsstillende Forhold for Landtrafiken er, at Besejlingen af Havnedelene Nord og Syd for Langebro fortrinsvis sker henholdsvis fra Nord og fra Syd.

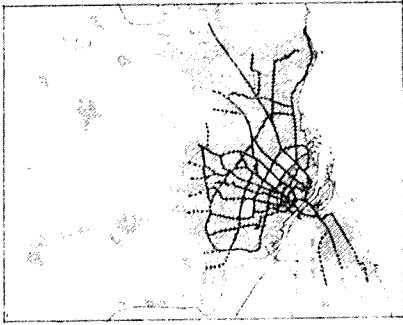
I Drogden, Hovedsejlløbet gennem Øresund til Østersøen, er der en Dybde paa kun 8 m. Skibe med et Dybtgaaende af ca. 7,5 m og herover kan derfor i Dag kun besejle København fra Nord. Ved Bygning af et Havneanlæg med Adgang fra det dybe Vand Syd for den undersøiske Dæmning i Sundet skaffer man København en tilsvarende dyb Forbindelse med Østersøen og Kielerkanalen.

Gennemførelsen af det ovennævnte Krav fra Byens Side om Besejling af Havnedelene Nord og Syd for Langebro henholdsvis fra Nord og fra Syd medfører en vis Deling af Havnen, saaledes at den nærmest bliver formet som to Sække, den ene aaben mod Nord, den anden mod Syd. Umiddelbart vilde denne Deling forekomme mere konsekvent, hvis Slusedæmningen blev flyttet nærmere til de to eksisterende Broer, for at undgaa at den sydfra kommende Trafik til den nuværende Sydhavn skulde sluses ind i Havnen.

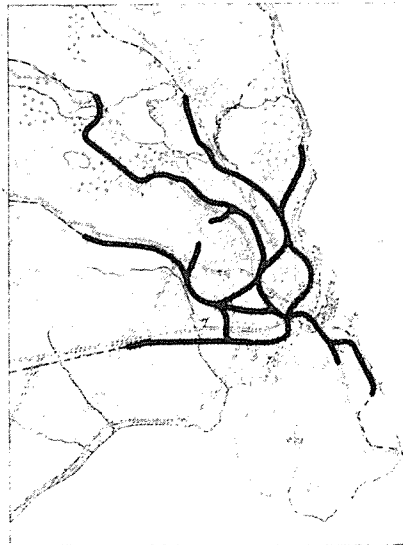
### **C** SPORVEJE OG BYBANER

Mens det københavnske Fjern- og Godsbanesystem er nogenlunde udbygget, staar Sporvejene og Bybanerne overfor en kraftig Udvikling, naar man - som det her er forudsat - fortsat lægger Hovedvægten paa de kollektive Trafikmidler. Dels maa der regnes med en ret stærkt





Eksisterende Sporvejsnet og eventuelle Udvidelser 1:500.000



Stadsingeniør O. Forchhammers Forslag til fremtidige Bybaner 1:500.000

Et enkelt Net med en simpel Indføring af Radiallinierne.



D.S.B.'s Bybaneforslag 1:500.000

Et stærkt udviklet Net, ogsaa i de centrale Bydele. Linierne følger Hovedfærdsselsaarerne.

udvidet Betjening indenfor det nuværende Byomraade og dels med helt nye Trafikbehov som Følge af Byens Udvidelse.

Sporveje og Bybaner har hver for sig særlige Egenskaber, Fortrin og Mangler, som gør det nødvendigt at foretage en hensigtsmæssig Arbejdsdeling mellem dem. Ved Sporveje forstås her kollektive Trafikmidler, som bevæger sig i Gaderne sammen med den øvrige Trafik (altsaa Sporvogne, Trolleyvogne, Busser). Med Bybaner menes kollektive Trafikmidler, som føres i eget Sporareal, ude af Niveau med Gadenettet. Betegnelsen Bybaner bruges her i Modsætning til Fjernbaner, idet vi for Nemheds Skyld lader den omfatte Begreber som Forstadsbaner, Nærbaner, S-Baner, U-Baner.

Sporvejslinierne dækker Størstedelen af Byomraadet som et finmasket Net. Afstanden mellem Stoppestederne er smaa og Togfølgen tæt - saa den allerstørste Del af Byens Beboere har nem Adgang til at bruge dem. Sporvejsnettet er tættest inde ved Centrum, hvor de radiære Linier straalersammen - mens Maskevidden udefter bliver stadig større. Tilsvarende har Stoppestands- og Vognogsafstandene en Tendens til at vokse udefter.

Radiallinierne er stadig blevet forlænget for bedre at kunne betjene Byens Yderrand, og hver Forlængelse har muliggjort Dannelsen af en ny, utilfredsstillende betjent Yderrand, som igen har foranlediget en ny Forlængelse. Den stadig større Afstand fra Centrum til Byens Udkant, det voksende Antal Sporvogne i Gaderne tillige med en almindelig Stigning i den øvrige Gadetrafik har skabt et naturligt Behov for et hurtigere Trafikmiddel, som kunde gaa ind til Centrum uden at generes af den øvrige Trafik.

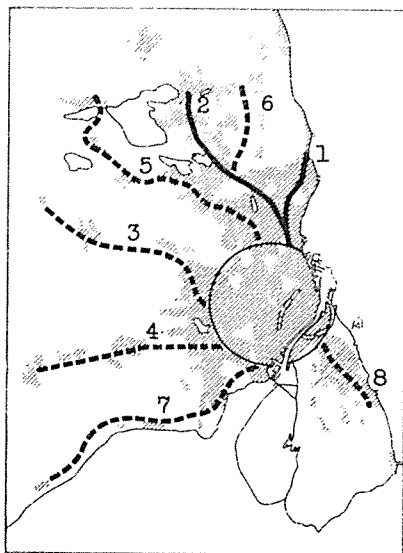
Med den paabegyndte Elektrificering af Nærtrafikbanerne har man faaet et saadant Trafikmiddel: Bybanerne føres ind til Centrum ude af Niveau med Gadetrafiken og med en over dobbelt saa stor Gennemsnitshastighed som Sporvejene. Da det normalt er langt mere bekosteligt at føre nye Linier ind gennem allerede bebyggede Omraader end at forlænge eksisterende Linier udefter, vil det typiske Bybanesystem bestaa af et begrænset Antal Radiallinier, som søger ret langt ud i Omegnen, eventuelt suppleret med enkelte Ringlinier (jvf. Diagrammerne Side 29). Paa Grund af Bybanesystemets stive, stormaskede Linienet og de ret store Stationsafstande vil det ikke egne sig til alene at betjene et sammenhængende Byomraade.

Arbejdsdelingen giver sig derfor af sig selv: Sporvejene betjener bedst det sammenhængene Byomraade indenfor en vis Afstand fra Centrum. Saaledes maa endnu store Omraader mod Vest og mod Syd (paa Amager), som allerede er helt eller delvis udbygget eller gennem Udstykning, Kloakering, etc. forudbestemt til Bebyggelse, inddrages under Sporvejsoplandet.

De Byudvidelser, som kommer herudover, bør imidlertid placeres langs Bybanens Radiallinier. En saadan Udvikling medfører, at de fremtidige Byudvidelser ikke faar større Rejsetid til Centrum end de nuværende Yderkvarterer. Med andre Ord, den fremtidige Byvækst behøver ikke at gøre Byen mere udflydende eller bevirke nogen unødven-

dig Stigning i den gennemsnitlige Rejsetid. Det skal tilføjes, at Bybanerne ogsaa vil have Betydning indenfor Sporvejsoplandet - i den sammenbyggede By. Ved en hensigtsmæssig Indføring af Radialbanerne til eller gennem Centrum vil der kunne opnaas en værdifuld Aflastning af stærkt belastede Trafikaarer.

I Praksis er Bybanenettets Udbygning i fuld Gang. Udover de allerede elektrificerede Radiallinier, Klampenborgbanen og Holtebanen, er Arbejdet med Ballerupbanens Elektrificering langt fremskredet, ligesom Glostrupbanens Elektrificering er vedtaget og Jordarbejderne paa-begyndt. Endvidere har der i lang Tid været ført Drøftelser om Slangerupbanens Elektrificering. Naar det førortalte udvidede Sporvejsomraade suppleres med disse Baners Trafikoplande, vil der fremkomme et Byomraade med Plads til en Befolkning paa ca. 1,3 Mill. - svarende til Skitseforslagets 1. Etape.



Skitseforslagets Bybaner  
1:500.000

1. Klampenborgbanen
2. Holtebanen
3. Ballerupbanen
4. Glostrupbanen
5. Farumbanen
6. Lundtoftebanen
7. Vallensbækbanen
8. Kastrupbanen

Skraveringen viser kun Bebyggelses nuværende Udbredelse.

Hvis Hovedstaden herudover vokser, kan der som tidligere omtalt blive Tale om yderligere Bybaneanlæg. En Bane over Lundtofte til Nærum og en Bane langs Køgebugt til Vallensbæk synes - tilligemed mulige Forlængelser af Glostrupbanen til Taastrup og af Ballerupbanen til Maaløv - at være de nærmest liggende Muligheder. Ved en fuld Udbygning af alle de nævnte Linier vil det samlede Byomraade - beregnet efter de anslaaede Beboelsestætheder etc. - kunne rumme en Befolkning paa over 1,5 Million.

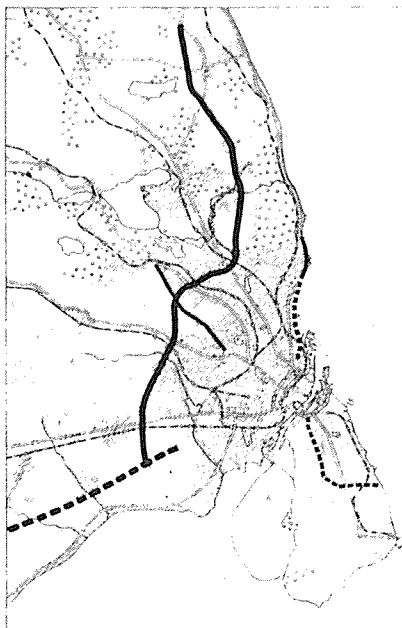
Med en Befolkning, der er saa meget større end den nuværende, og som tilmed maa antages at have et væsentlig større "Trafikbehov" pr. Indbygger, vil man utvivlsomt faa god Brug for den Aflastning af Sporvejene der opnaas, naar de radiære Bybanelinier forbindes ind gennem Centrum. I den Sammenhæng kan nævnes, at begge de Bybaneforslag, som for Tiden er til Undersøgelse og Drøftelse i den af Københavns Magistrat nedsatte Trafikkommission, omfatter en Tunnelbane under Havnen til Amager.

Enhver Byudvidelse udenfor det Omraade, som bestemmes af det fremtidige Sporvejs- og Bybanenet, vil naturligvis give en tilsvarende mindre Udbygning indenfor dette Omraade - og dermed bl.a. en daarligere Udnyttelse af den meget store Kapital, der under alle Omstændigheder vil være investeret i Sporvejs- og Bybanenettet som Helhed.

#### d VEJ- OG GADENET

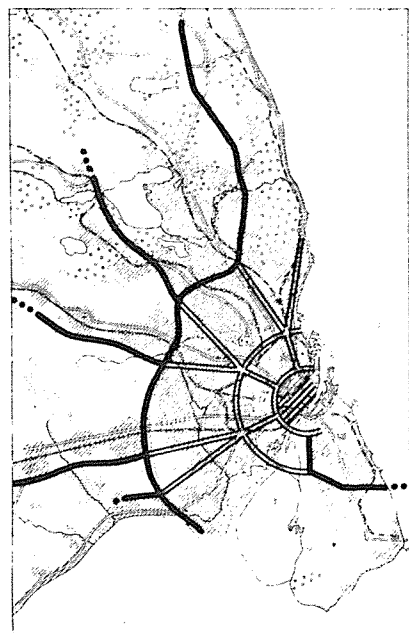
Landevejstrafiken er præget af en vis Uensartethed med Hensyn til Køretøjernes Art og Hastighed. Dette har i høj Grad medvirket til, at Vejene ikke har kunnet tilfredsstille den voksende Trafiks Krav om Hastighed og Sikkerhed. For Hovedtrafikvejenes Vedkommende er man derfor kommet ind paa helt at adskille de Trafikarter, som daarligst kan forenes. Dette betyder først og fremmest, at man udskiller den hurtige Biltrafik med Fjernkarakter fra den mere lokalprægede og i Reglen langsommere Trafik.

Et Teknikerudvalg repræsenterende de forskellige Vejmyndigheder har saaledes i 1945 afgivet en Betænkning om et Motorvejnet paa Sjælland



Paabegyndte og planlagte Bilveje m.v. 1:500.000

- Paabegyndte Bilveje (Hørsholmvejen og Motorringvejen)
- Planlagt Bilvej (Vestmotorvejen)
- Eksisterende eller paabegyndt Højklasse-Vej (Vandstrandvejen og Hareskov Parkvej)
- Planlagt Højklasse-Vej (Lufthavnsvejen og forlængt Vandstrandvej)



Skitseforslagets Bilveje og et skematisk Bilgadenet 1:500.000

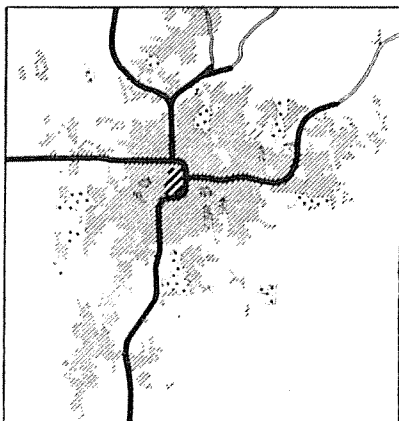
Disse Bilveje og Bilgader kan betjene Fjerntrafik, Nærtrafik fra Bebyggelsens Udløbere samt en Del Trafik over længere Afstande i selve Byen.

som Supplement til de under Krigen paabegyndte Motorveje. Herefter skulde København faa to Udfaldsveje beregnet udelukkende for Bilkørsel: Hørsholmvejen mod Nord og Vestmotorvejen mod Vest. Der kan maaske være Tvivl om, hvornaar saadanne Anlæg er nødvendige. Paa langt Sigt forekommer det imidlertid sandsynligt, at København vil faa Brug for ikke alene disse, men ogsaa visse andre Forbindelser (f. Eks. til Nordsjællands Ferieomraader) bygget ud som specielle Bilveje, saaledes at man bør regne med et helt System af radiære Bilveje fra Byen.

Trafikken paa Bilveje skal kunne foregaa med stor Hastighed og Sikkerhed, hvilket medfører strenge Krav til Vejenes tekniske Udformning. Vejene vil derfor saa at sige "af sig selv" faa langt større Kapacitet, end der normalt er Brug for til Betjening af den egentlige Fjerntrafik. Men ved at knytte Bilvejene til Bebyggelses"fingerne" vil de ogsaa kunne betjene Nærtrafikken mellem de indre og de ydre Omraader. Denne Trafik maa antages at blive meget stor og har derfor Krav paa gode Forbindelser. Ud fra den Betragtning maa det formentlig undersøges nærmere, om Vestmotorvejens tidligere fastlagte Linieføring (vist punkteret paa Etapeplanerne bag i Heftet) burde ændres til en nordligere Linie, hvorved Bebyggelserne ved Vestbanen kunde faa en langt mere bekvem Forbindelse med den centrale Del af Byen end ad Roskilde Landevej-Vesterbrogade.

Trafikken i Færdselsgaderne indenfor Byomraadet er langt daarligere stillet end Landevejstrafikken. Trafikkens Uensartethed er her betydelig mere udpræget, og den stærkere Sammenblanding af Biler, Cykler, Sporvogne og Fodgængere, af langsommere lokal Trafik og hurtigere, mere gennemgaaende Trafik, medfører for det første, at det er her, Biltrafikken forvolder flest Ulykker og er til størst Gene for den øvrige Trafik. For det andet er det ogsaa netop her, Biltrafikken er vanskeligst stillet, idet Bilernes Hastighed langt fra udnyttes, ligesom deres Kørselsøkonomi forringes meget væsentlig ved den ujævne Kørsel med mange Stop. Dette Problem har man hidtil forsøgt at løse ved Gadeudvidelser og ved Adskillelse af Færdselsarterne gennem en Opdeling af Gadeprofilen, men denne Metode vil i mange Tilfælde være utilstrækkelig i Fremtiden. Man maa forudsætte en Opdeling af selve Gadenettet, saaledes at der gives visse Gader Fortrin for de øvrige, ikke alene ved større Bredde, men ogsaa ved at de befries for Indmunding af lokale Gader og ved, at der gives Trafikken paa dem en Fortrinsstilling overfor de underordnede Gaders Trafik.

Paa længere Sigt maa man formentlig forudse, at den nødvendige Kapacitet og Sikkerhed paa de vigtigste Radial- og Ringgader kun kan opnaas ved, at der udskilles visse særlige Bilgader, og det forekommer rimeligt, at man søger at holde Mulighederne aabne for engang i Fremtiden at anlægge et samlet System af saadanne Bilgader, ude af Niveau med Lokaltrafikens Gadenet og med forholdsvis stor Afstand mellem Tilslutningerne hertil. Det maa erindres, at der her er Tale om en Planlægning paa lige saa langt Sigt, som naar der er Tale om Totalsanering af de utilfredsstillende Kvarterer paa Broerne.



Planlagt Bilvejssystem for Atlanta, U.S.A. (300.000 Indbyggere i 1940) 1:500.000

Systemet (sort udfyldte Veje) har saa nær Tilknytning som muligt til City (mærkt skraveret), da en omfattende Trafikanalyse har vist, at Trafikbevægelserne til og fra City er langt de største i Byen.

Anlæg af Bilgadesystemer af den nævnte Art er forlængst paabegyndt i de store amerikanske Byer og planlægges nu for snart sagt alle mellemstore og mindre Byer i Amerika. I Europa er der endnu kun udført faa isolerede Gader af den Klasse, men ogsaa her arbejder man med Bilgadeplaner i de fleste moderne Storbyer. Af skandinaviske Eksempler kan nævnes Generalplanerne for Stockholm og Helsingfors.

Det her skitserede fremtidige Trafiksystem kan maaske synes overdimensioneret. Tilsyneladende ligger der en Modsigelse i at planlægge Byen, saa dens Elementer bliver bedst muligt placeret indbyrdes - og dog regne med en kraftigt voksende Trafik i Fremtiden.

Naar der i Planen forudses store fremtidige Krav til Trafiksystemet, kan der henvises til den ventede Stigning i Befolkningstallet (det vil bl.a. sige større Udbredelse af Byen og forøgede interne Afstande), den ventede samfundsøkonomiske Udvikling med fortsat Industrialisering og Specialisering og til den ventede tekniske Udvikling af Trafikmidlerne med større Hastighed, Bekvemmelighed, etc. Men det maa fremhæves, at det samtidig har været et Hovedsynspunkt, at de Ulemper, som er forbundet med at bo i Storbyen, maa kompenseres ved, at man giver Byens Beboere de bedst mulige Chancer for at udnytte de særlige Fordele, som Storbyen kan byde paa - de mange Muligheder at vælge imellem med Hensyn til Arbejdssted, Uddannelse, Omgangskreds, Fornøjelser o.s.v.

Dette kræver en udstrakt Frihed til at bevæge sig i Byen, og det er derfor vigtigt, at Storbyens Trafiksystem som Helhed planlægges saa rigeligt, at det kan udvides til at dække en endog meget stor Stigning i Trafikbehovet. Saa maa man til enhver Tid nøjes med at gennemføre Anlægene i det Omfang, man har Brug for og Raad til.

## IV BYOMRAADETS OPDELING

### a BYENHEDER

En Storby kan selvsagt ikke have alle sine Institutioner, Forretninger, o.s.v., liggende centralt i Byen, specielt ikke de af dem, som Beboerne daglig eller meget ofte har Brug for. Skoler, Biblioteker, Posthuse, Banker, Butiker, o.s.v., o.s.v., maa spredes over Byen som naturligt Tilbehør til alle Boligomraader. En saadan Spredning er ogsaa sket i Praksis. Den er ikke sket efter nogen samlet Plan, men dog med en vis Tendens til Dannelse af større og mindre Centre, en Art "City-Filialer" og Underfilialer, der hver betjener et Opland, hvis Udstrækning afhænger af det paagældende Centers Størrelse og Udstyr. I nyere Byplanteorier søges saadanne Tendenser sat i System ved, at man opdeler de større Byer i "By-Enheder", og det er de samme Tendenser, man her i Skitseforslaget foreslaar udnyttet bevidst - baade ved Planlægningen af de nye Byudvidelser og ved Omformningen paa længere Sigt af den bestaaende Bebyggelse.

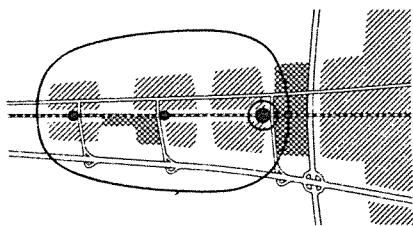
Som et anskueligt Eksempel kan tages en af de foreslaaede Bebyggelses-Udløbere eller "Fingre" langs en Bybane: Det bliver ikke en ren baandformet Bebyggelse som den, de gamle Udfaldsveje frémelskede. Paa Stationen opsamler Togene de Beboere, som hver Dag skal til deres Arbejdssted i et af Byens Erhvervsomraader - eller som af andre Grunde skal "til Byen" - og paa Stationen sættes de senere af igen. Over Stationen er der Kontakt med hele det store Bysamfund. Bebyggelsen bør derfor have en saadan Udstrækning og Form, at der ikke fra nogen Del af den bliver en urimelig lang Vej at gaa til Stationen.

Byudvidelsen langs Banen bliver saaledes naturligt delt i mindre BYDELE, og Stationen maa blive det Punkt, hvorefter Forretningssliv og Institutioner i hver af Bydelene samles. Stations-Centret bliver kort sagt Rammen om det "Samfundsliv", der kan blive Tale om indenfor denne klart afgrænsede Del af Storbyen.

Visse Institutioner forudsætter betydelig flere Indbyggere, end der findes i en enkelt af disse smaa Bydele - maaske er et helt Baneopland nødvendigt. Man maa da søge at knytte flest mulig af dem til een bestemt Station - fortrinsvis en af de inderste.

Bydelene synes gennemgaaende at vokse i Størrelse indefter mod Byens Centrum, dels fordi Konkurrencen fra City tvinger de nærmeste lokale Centre op i et særlig stort Format, dels fordi Sporvejene i de indre Omraader har det tætteste Linienet, saaledes at Afstandene herinde i Realiteten bliver mindre. Efterhaanden, som man kommer udefter, bliver Bydelene paa den anden Side langt mere afhængige af deres lokale Centre.

Paa samme Maade som hver af disse Bydele underordnes det store Bysamfund, der har City som det fælles Storcenter, synes det ønskeligt indenfor den enkelte Bydel at gruppere Boligbebyggelsen i helt smaa By-Enheder - "BOLIGGRUPPER" - omkring de Fællesanlæg, der er særlig paa-krævede som direkte Supplement til Boligerne (Nærbutiker, Børneinstitutioner o.l.). Den spredte Fægtning, som hidtil har præget Nybygge-



Skematisk Plan af Bydele ved en Bybane

Det inderste Stationscenter indeholder Institutioner der er fælles for hele det Baneopland, der er omskrevet med en Oval. Enkeltskravering: Boligomraade. Krydsskravering: Industri.



riet, bør modarbejdes og søges erstattet af en planmæssig Udbygning med en "Boliggruppe" ad Gangen. En saadan Udvikling er iøvrigt allerede indledt ved de store sociale Boligselskabers Byggeri.

En Institution, som kræver særlig Opmærksomhed i Planlægningen, er Skolen med tilknyttede Fritidslokaler og Friarealer. Med de Skolestørrelser, som i Dag er Normen indenfor Hovedstadsområdet - en Skole pr. 5-10.000 Indbyggere - vil Skolens naturlige Opland antagelig kun sjældent svare til en af de her foreslaede to By-Enheder, "Bydelen" og "Boligruppen".

De yderste Bydele omkring Bybanestationerne, som normalt vil være de mindste, kan - indenfor en rimelig Gangafstand fra Station og med de antagne Beboelsestætheder - hver for sig maksimalt rumme 12-18.000 Indbyggere. Paa den anden Side kan Boligruppen, hvis der ikke skal blive for stor Afstand fra Boligerne til de beskedne, men højst paa krævede Fællesanlæg, ikke rumme stort mere end 2.000 Beboere. Skoleoplandet bliver saaledes ikke nogen egentlig Byenhed, kun en "Skolebørnenes Byenhed" med Skolen som Center og med særlige Krav til Planlægningen, bl.a. fort at sikre Børnenes trygge Færden mellem Hjemmet og Skolen.

For alt dette maa man ikke glemme CITYOMRAADET, det store fælles Center for Københavnseggen og for hele Landet. Byens fortsatte Vækst vil her tilspidse Konflikten mellem den gamle Bys historisk og arkitektonisk værdifulde Bebyggelse og de store, moderne Kontor- og Forretningsbygninger, hvis Antal stadig stiger. Dertil kommer den voksende Trafik, disse Virksomheder trækker med sig ind i de snævre Gader.

"Citydannelsen" gaar iøvrigt allerede væsentligt ud over den gamle Bys Grænser. I Bilaget vedrørende Byenheder og Centre (Side 90) rejses derfor det Spørgsmaal, om man ikke nu, hvor hele Cityspørgsmaalet tages op til Debat i Københavns Kommune, kunde undersøge Mulighederne for gradvis at flytte Forretningstygdepunktet til et tilstødende Omraade, hvor bl.a. baade den rent lokale Trafik og Forbindelserne udadtil, med hele Hovedstadsområdet, kunde fungere mere effektivt.

## **b** BOLIGOMRAADER

Byens Opdeling i Byenheder af forskellig Størrelsesorden overflødig gør ikke Opdeling efter Bebyggelsens Art, en Zoneopdeling, som tilsigter at placere Erhverv, Boliger, Friluftsanlæg, etc., i adskilte Omraader, eventuelt yderligere opdelt: til forskellige Arter Industri, til Etageboliger, Haveboliger, o.s.v..

De hidtidige Zoningsbestræbelser er hovedsagelig gaaet ud paa at skabe helt rendyrkede Boligomraader, beskyttet mod Gener fra andre Elementer i Byen. I visse Tilfælde er man gaaet lovlige vidt med denne Differentiering, f. Eks. i de store ydre Omraader, hvor strenge Villaserivitutter udelukker selv de Smaaaværksteder og Børnehaver, der er nødvendige for Beboernes daglige Tilværelse. Gennemgaaende ser man dog efterhaanden mindre snævert paa Begrebet Beboelse, idet man nu anser det for ønskeligt, at Boligomraaderne rummer et betydeligt Ud-

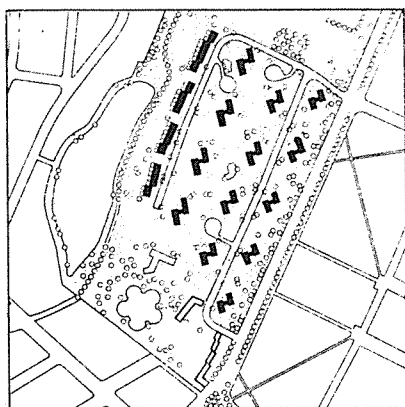
styr af Friarealer, Institutioner, Forretninger, Værksteder, etc., et Udstyr, som Beboerne har Brug for i det daglige, som hører med til det at bo.

Fra alle Boliger skal der være en passende Adgang til Bycentre, Erhvervsomraader og Friluftsomraader. De mindste Forgreninger af disse tre Elementer kan i Form af lokale Centre, Værkstedskvarterer, Lege- og Sportspladser, etc., indgaa i de enkelte Bydele som et naturligt Tilbehør, mens større Industrikvarterer, Havneomraader, Idræts-parker, etc., maaske snarere maa betragtes som selvstændige Elementer, der i Helhedsplanen placeres ikke mindst med Henblik paa den bekvemme Adgang fra Boligomraaderne. Endelig skal samtlige Boligomraader have Adgang til City-Omraadet med dets Kontorer, Stormagasiner, Institutioner, Forlystelser, o.s.v. og til Friluftsomraaderne udenfor Byen. Indbyggernes Indstilling til disse to Begreber, Bylivets Goder og Naturens, bliver i nogen Grad afgørende for, hvor de vælger at bo, centralt eller i Byens Udkant - eller maaske midt imellem.



Bebyggelsen i Istedsagade Rode  
1:10.000

Areal: ca. 7 ha.  
Ca. 6000 Mennesker bor i For-, Bag- og Sidehuse (ca 900 pr. ha).  
Inde i Karreerne: Skole og Kirke.



Del af Arkitekterne M.A.A. Mogens Irming og Tage Nielsens Bebyggelsesplan for Bellaahøj  
1:10.000

Areal: ca. 6 ha.  
Ca. 2000 Mennesker i Rækkehuse og i 8-12 Etagers Punkthuse (ca. 350 pr. ha).  
Nederst: Børnehave og Butikker.

I de mest centrale Bydele kan der kun blive et ret begrænset Areal til Raadighed for Boligbebyggelse, og det forekommer naturligt, om der herinde lægges Vægt paa en relativt koncentreret Etagebebyggelse. Iøvrigt er de Lejere, som erfaringsmæssigt helst vælger deres Boliger nær ved Centrum, ogsaa Etageboligens mest typiske Klientel: De Enlige (baade unge og ældre), de barnløse Ægtepar o.lign..

De meget store Omraader med saneringsmodne Boliger fra Slutningen af forrige Aarhundrede (hovedsagelig paa Broerne) antages saneret efter en Etapeplan og erstattet med ny og bedre Boligbebyggelse samt i et vist Omfang med Friarealer og velafskærmede Erhvervsomraader. Det synes i højere Grad at være Bebyggelsens Planløshed end en egentlig Overbebyggelse, som er Skyld i disse Kvarterers daarlige Kvalitet, og det kan derfor ikke paa Forhaand betragtes som givet, at en stærk Nedsættelse af den nuværende høje Udnyttelsesgrad vil være ønskelig. I hvert Fald maa man ikke vente, at Bebyggelsen her bliver nær saa aaben, som i de nyere "Parkbebyggelser" i Byens Udkant.

Yderomraaderne maa byde paa mere varierende Boligformer end de centrale Kvarterer og Broerne, hvor den relative Pladsmangel tvinger Husene op i Højden. Dette betyder ikke, at der skal være Variation paa hvert enkelt Sted. Hver lille Boliggruppe bør snarere udbygges med Boliger af en enkelt Kategori eller et nogenlunde ensartet Prislæg, e.lign. - alene for at visse organisatoriske Opgaver skal kunne løses. Selv i de mindre Bydele kan der ønskes en vis Ensidighed. En Bydel, som f.Eks. i Hovedsagen bestaar af forskellige Typer Rækkehuse, Kædehuse, etc., behøver ikke blive monoton. Den kan maaske faa sin egen specielle Karakter, sit Særpræg. Vi har tidligere fremhævet de Muligheder, Storbyen kan give sine Indbyggere for at vælge -. Man bør ogsaa kunne vælge mellem forskellige Slags Omgivelser at bo i, forskellige Slags Mennesker at leve imellem, forskellige Miljøer.

Til en vis Grad er vi her i Modstrid med et Byplanprincip, som f.Eks. er meget populært i U.S.A., (maaske som Reaktion mod de amerikanske Byers Opdeling i store, skarpt adskilte Bydele alene for Velhavere eller Arbejdere eller Negre, etc.) nemlig, at det gælder om at sam-

mensætte selv de smaa Boliggrupperes Befolkning saa alsidigt som muligt, om at gøre dem hver for sig til smaa, repræsentative Tværsnit af den større By. Da en lignende Tankegang fornylig har skudt fri-ske Skud herhjemme, skal vi præcisere, at vi ikke ønsker at opdele Byens Befolkning i isolerede, indbyrdes skarpt adskilte Alders-, Indtægts-, Fag- eller andre Grupper. Til Gengæld tror vi, at en vis Opdeling i det smaa, vist navnlig efter sociale Skillelinier, er ønskelig, især da hvis man ønsker at muliggøre en nær indbyrdes Kontakt og en vis Fællesoptræden mellem et Kvarters eller en Bebyggelses Beboere. Under alle Omstændigheder anser vi det for et vigtigt Krav, at Folk skal kunne føle sig hjemme mellem de andre Beboere.

Vi har omtalt det som en særlig Fordel ved den foreslaaede "fingrede" Byform, at Yderomraaderne foruden god Trafikforbindelse til Centrum, faar en særlig nær Tilknytning til de frie Omgivelser. Det er naturligvis især om Sommeren, at Fordelene ved Kontakt med Naturen kommer frem. Om Vinteren vil mange Omegnsbeboere være parate til at bytte med en centralt beliggende Bolig med kortere Vej til Arbejdet og bedre Adgang til Cityomraadets indendørs Adspredelser. En saadan Veksler mellem Sommer- og Vinterbolig er gennem Aarhundreder blevet praktiseret af de mest velhavende. I de senere Aar har "Dobbeltbolig-Systemet" fundet ret almindelig Udbredelse og økonomisk særdeles overkommelige Former. Saaledes benytter mange Mennesker idag Kolonihavehuset som Bolig hele Sommeren - langt ud over de faa Ugers Sommerferie Sommerbeboelsen bliver herigennem et Boligspørgsmaal istedet for - som hidtil - et Fritids- eller Feriespørgsmaal, og et forøget Antal Sommerboliger i Forhold til Antallet af Etageboliger bliver i lige-saa høj Grad Udtryk for en hævet Boligstandard som et forøget Antal Rum eller Kvadratmeter pr. Lejlighed.

Udfra dette Synspunkt har vi i Bilag B vedr. Boligomraader lagt stærk Vægt paa Sommerboligproblemerne og bl.a. forsøgt at opstille en samlet Opgørelse over Sommerbeboelsens nuværende Udbredelse i Københavns-egnen. Parallelt med de Synspunkter man synes at være naaet til i Planlægningsarbejdet for Göteborg og Stockholm, mener vi, at man ogsaa her bør regne med en stærk videre Udvikling af Sommerbebyggelsen, og vi har paabegyndt forskellige Undersøgelser for til sin Tid at kunne belyse Spørgsmaalet nærmere i den egentlige Egnspanbetænkning. De paa Skitseplanerne viste fremtidige Sommerhus- og Kolonihaveomraader skal nærmest opfattes symbolsk, de giver kun et svagt Billede af den Udvikling, vi antager, man bør regne med.

Da man om Sommeren bedre end om Vinteren kan finde sig i daglig at skulle gaa eller cykle et Stykke Vej til en Station, har man om Sommeren bedre Muligheder for at bo i Kontakt med Naturen. I Planlægningen har man derfor friere Hænder ved Placeringen af Sommerkvartererne, og de er da ogsaa i Skitseforslaget i mange Tilfælde placeret helt uafhængig af Helaarsbebyggelsen. Vi antager, at de fremtidige, permanente Sommerhusomraader fortrinsvis bør placeres, hvor der er Adgang til Badestrand, f.Eks. langs den fjernere Strækning af Køgebugtskysten og paa det sydlige Amager. Men ogsaa inde i Landet, f. Eks. i Tilknytning til Skovene mod Nordvest, har vi antydnet forskellige Muligheder.

### C INDUSTRIOMRAADER

Den væsentlige Del af de nye Industriomraader, der kan blive Brug for i Hovedstadssamfundet, tænkes placeret i et Bælte omkring Byen, langs de ydre Ringveje og fortrinsvis, hvor disse skærer de radiale Hovedgader og Bybaner. Her - ved Roden af Bebyggelsesfingrene og saa vidt muligt med Adgang baade fra Bybanestation og fra de med Tiden forlængede Sporvejslinier - vil de ligge bekvemt, baade for Beskæftigede, som bor ude i de enkelte "Fingre" og for dem, der kommer inde fra hele "Haandfladen". Ringvejene vil give god Forbindelse mellem Havneanlæg og Industrikvarterer og mellem disse sidste indbyrdes. I Bæltet af større Industrikvarterer indgaar den af Københavns Havn foreslaaede store Industrihavn ved Avedøre, som først og fremmest kan blive nødvendig til eventuelle nye, arealkrævende og generende Virksomheder, men desuden nyttig til Import af Brændsel, Byggematerialer, etc..

De Dispositioner med Hensyn til Fastlæggelse af Industrikvarterer, som allerede er foretaget i flere af Omegnskommunerne, falder godt i Traad med det foreslaaede Princip, som iøvrigt ikke er nyt. I København voksede der jo efter Aarhundredskiftet et indre Bælte af store Industrikvarterer op langs Ringbanen og Godsbaneanlægene (f.Eks. omkring Stationerne Frederiksberg og Nørrebro). Disse Kvarterer voksede op i Byens Periferi ganske som de Industriomraader der i de senere Aar er fastlagt af de paagældende Omegnskommuner, f.Eks. ved Buddinge, Herlev, Glostrup m.fl.

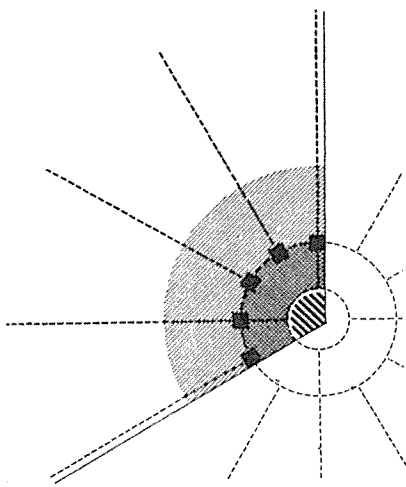
Fra andre Storbøyer kender man en tilsvarende Udvikling.

Udover de omhandlede større Industrikvarterer regner vi med, at der i Bydelene baade indenfor og udenfor Bæltet vil blive placeret mindre Industrikvarterer, Værkstedsenklaver og undertiden større Enkeltvirksomheder.

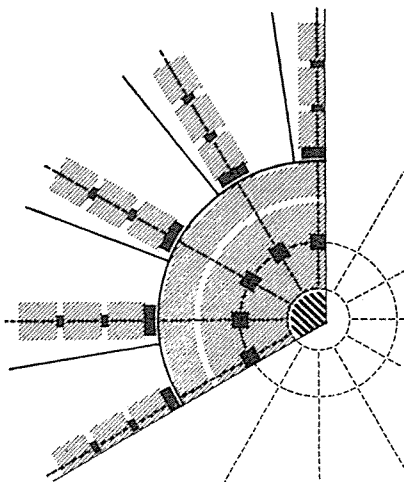
Teoretisk regner vi med, at det er muligt indenfor større Byomraader at opnaa en vis Balance mellem det Antal Industribeskæftigede, som er bosat og det Antal, som har deres Arbejde i vedkommende Byomraade.

For at faa en Ide om den Størrelse, der bør regnes med for Industriarealerne i Omegnen, har vi derfor opstillet en foreløbig, skønsmæssig Beregning af det fremtidige Antal Industribeskæftigede, herholdsvis i "det indre" og "det ydre" Byomraade. Endvidere et Skøn over hvorledes de Beskæftigede i det ydre Byomraade er fordelt paa egentlige Industrikvarterer og paa spredte Virksomheder, etc., og endelig en Antagelse om hvormange Arbejdere, der i det ydre Omraade gennemsnitlig kan regnes beskæftiget pr. Arealenhed. Herigennem kommer man til, at der antagelig i 2. Etape bør reserveres ca. 1.600 ha. Industrikvarterer i Yderomraadet.

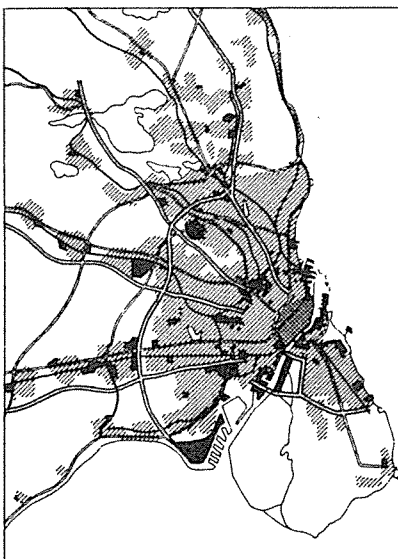
Industriarealernes Størrelse er dernæst søgt reguleret saaledes mellem de enkelte Bebyggelsesfingre eller Sektorer indbyrdes, at de nogenlunde svarer til Befolkningens sociale S sammensætning i de forskellige Dele af Omegnen. Nordegnen rummer f.Eks. idag en betydelig lavere Procentdel Industriarbejdere end Vestegnen - og der kan kun regnes med en vis, begrænset Udligning af denne Skævhed. Ud fra dette Synspunkt har vi i Skitseforslaget tildelt Nordegnen relativt mindre Industrikvarter-Areal end Vestegnen.



Aldre Industriomraader samt Jernbaner. Diagram



Fremtidige Industriomraader, Baner og Motorveje. Diagram.



Fremtidige Industriomraader 1:500.000

#### d FRILUFTSOMRAADER

Københavns Parkarealer er vokset fra ca. 1,5 m<sup>2</sup> pr. Indbygger omkring Aarhundredskiftet til ca. 7 m<sup>2</sup> pr. Indb. idag. Disse to Tal viser, hvor hurtigt Behovet for Omraader til Friluftrekreation er vokset, og hvor hurtigt det er blevet anerkendt i den praktiske Planlægning. Det centrale Punkt i Sagen er ikke mere at faa Friluftsarealerne store nok, men at faa Hverdagens Friluftsarealer bedre fordelt over hele Byomraadet. Den skitserede Opdeling af Byen forudsætter, at der indenfor hver større og mindre Byenhed indrettes Friarealer i Overensstemmelse med de forskellige Aldersklassers særlige Behov. I de mest forsømte Bydele bliver det et Arbejde paa meget langt Sigt, et Led i fremtidige Saneringsarbejder m.v.. I de nye Byomraader maa Friarealerne betragtes som et selvfølgelig Tilbehør - ogsaa for de Yderomraader, som tillige nyder godt af det tilgrænsende aabne Land.

Den grønne Betænkning og de Fredninger, Stianlæg, o.s.v., som den fremkaldte, var i sig selv en storstilet Propaganda for Friluftslivet. Gennem det allerede udførte Fredningsarbejde er betydelige Naturværdier (navnlig i Nordsjælland) blevet beskyttet mod planløs Bebyggelse og Ødelæggelse. Der er imidlertid nok at gøre ogsaa i Fremtiden. Fredningsarbejdet og Stianlægene bør fortsættes, og Byens Boligkvarterer maa sættes i Forbindelse med de store Friluftsomraader mod Nord ved Cykleveje og -gader helt ind til Byens Hjerte.

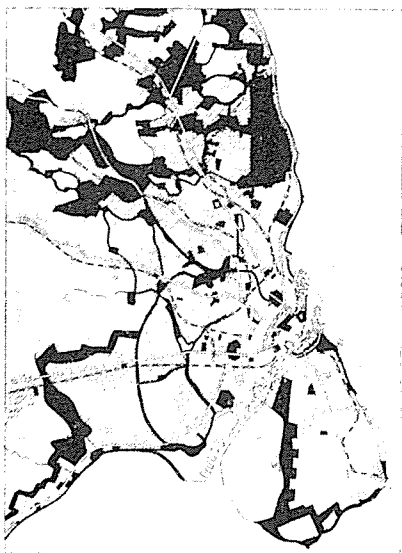
Systemet bør ogsaa udvides udefter:

Fremtidens grønne Plan bør sikkert mindst dække hele Nordsjælland og den afvekslende, skovrige Egn paa den anden Side Roskilde og Køge - det nuværende Weekend-Område.

En særlig Indsats maa gøres af Hensyn til den kommende Byudvikling ud i det flade, sø- og skovløse Landskab mod Vest. Den grønne Betænkning og senere Dansk Arbejdes Forslag til Skovplantninger i Mosseomraaderne mod Vest var Forsøg i den Retning. Disse Planer bør tages op paany. I Skitseforslaget har man søgt at knytte de fremtidige Skovplantninger nærmere til Byen og dens Udløbere, end man gjorde i de tidligere Forslag. Skitsen viser en bred Skovbræmme i Nordkanten af den eksisterende og kommende Bebyggelse langs Roskildebanelen - ind til Vestenceinten, der regnes aabnet for Offentligheden.

Vestegnens største Værdi er vel Køgebugtskysten. Der er her Mulighed for at skabe et virkeligt Sommerland for en meget stor Del af Byens Befolkning. Den udnyttes tildels allerede nu, men paa en ret planløs og tilfældig Maade. Planerne om at skabe en virkelig storstilet Badestrand bør føres ud i Livet, ligesom der maa anlægges nye Lejrpladser, Strandparker, o.s.v.. Det vil være af stor Betydning for denne Egn, om der her kan skabes et stort Fritids- og Friluftscenter - et Sydkystens Klampenborg. I Skitseforslaget tænkes det placeret, hvor "Vallensbækskoven" møder Kysten.

Paa Amager tænkes navnlig Sydstrandens Muligheder udnyttet. I Sammenhæng hermed har man i Skitsen vist et Skovbælte fra Kongelunden langs den gamle Kystlinie mod Nord, til Forbindelse med en fremtidig Park paa Amager Fælled.



Friluftsomraader, eksisterende og foreslaede 1:500.000

Med sort er angivet: Parker, Idrætsanlæg, Skove o.lign., Parkveje og Stianlæg, Det grønne Udvalgs Fredningsplan samt Skovplantningerne iflg. nærværende Skitseforslag.

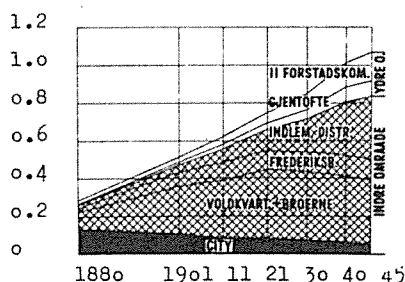


## Y TALMÆSSIGT OVERBLIK OVER SKITSEFORSLAGET

### DET INDRE OMRAADE

Antagne Ændringer i Folketallet i det Indre Omraade (Kbh. + Frbg.)	Paa kort Sigt 15-20 Aar	Paa langt Sigt 30-50 Aar
ved Bebyggelse af ledige Arealer	+75.000	+75.000
ved Sanering af Forstads kvarterer	+15.000	+75.000
ved Citydannelse	+10.000	+25.000
ved Formindskelse af Husstandene	o	+25.000
København og Frederiksberg ialt	+50.000	+50.000

Mill.



Folketallets Bevægelser 1880 - 1945 indenfor Hovedstadsomraa- dets enkelte Dele.

En rimelig Bebyggelse af ledige Arealer i Sundbyerne, Kongens Eng- have, Vigerslev, Husum m.fl., samt paa Frederiksberg anslaaes at ville give Plads til yderligere 75.000 Indbyggere. Teoretisk er der Plads til endnu flere, men det maa forudses, at en Del af Arealerne skal anvendes til Dækning af det stigende Behov for Institutioner, Friare- aler m.m. Det vil være rimeligt at regne med, at Udbygningen stort set vil være afsluttet i Løbet af de nærmeste 15-20 Aar.

En Sanering af de tætbyggede ældre Forstads kvarterer, nærmere omtalt i Afsnittet "Sanering", Side 82, vil formentlig bevirke en Nedgang i Folketallet i begge Perioder. Dog antager vi, at der indenfor før- ste Periode, som Følge af Boligmanglen, kun vil blive gennemført den mest paakrævede Sanering.

I de indre Bydele, specielt indenfor Søerne, foregaar til Stadighed en "Citydannelse", idet det stigende Antal Erhvervsvirksomheder, Kon- torer, Restauranter, Institutioner m.v. trænger Beboelsen ud. Inden- for Søerne er Folketallet alene i de sidste 20 Aar gaaet ned fra over 100.000 til ca. 75.000. Selv om denne Udvikling i de nærmeste Aar vil hæmmes væsentligt af Boligmanglen, vil det nok være rimeligt at regne med, at der, indenfor en 20-Aars Periode, vil foregaa en vis Citydannelse.

Forskydningerne indenfor Gen- nemsnitshusstanden i København 1901 - 1945.

Aar	Voksne Familienmedlemmer	Børn	Logerende	Husassistenter	Husstanden ialt
1901	2.25	1.12	0.31	0.14	3.82
1921	2.21	0.88	0.29	0.11	3.49
1935	2.11	0.56	0.18	0.06	2.91
1940	2.07	0.51	0.15	0.03	2.76
1945	2.02	0.55	0.15	0.02	2.74

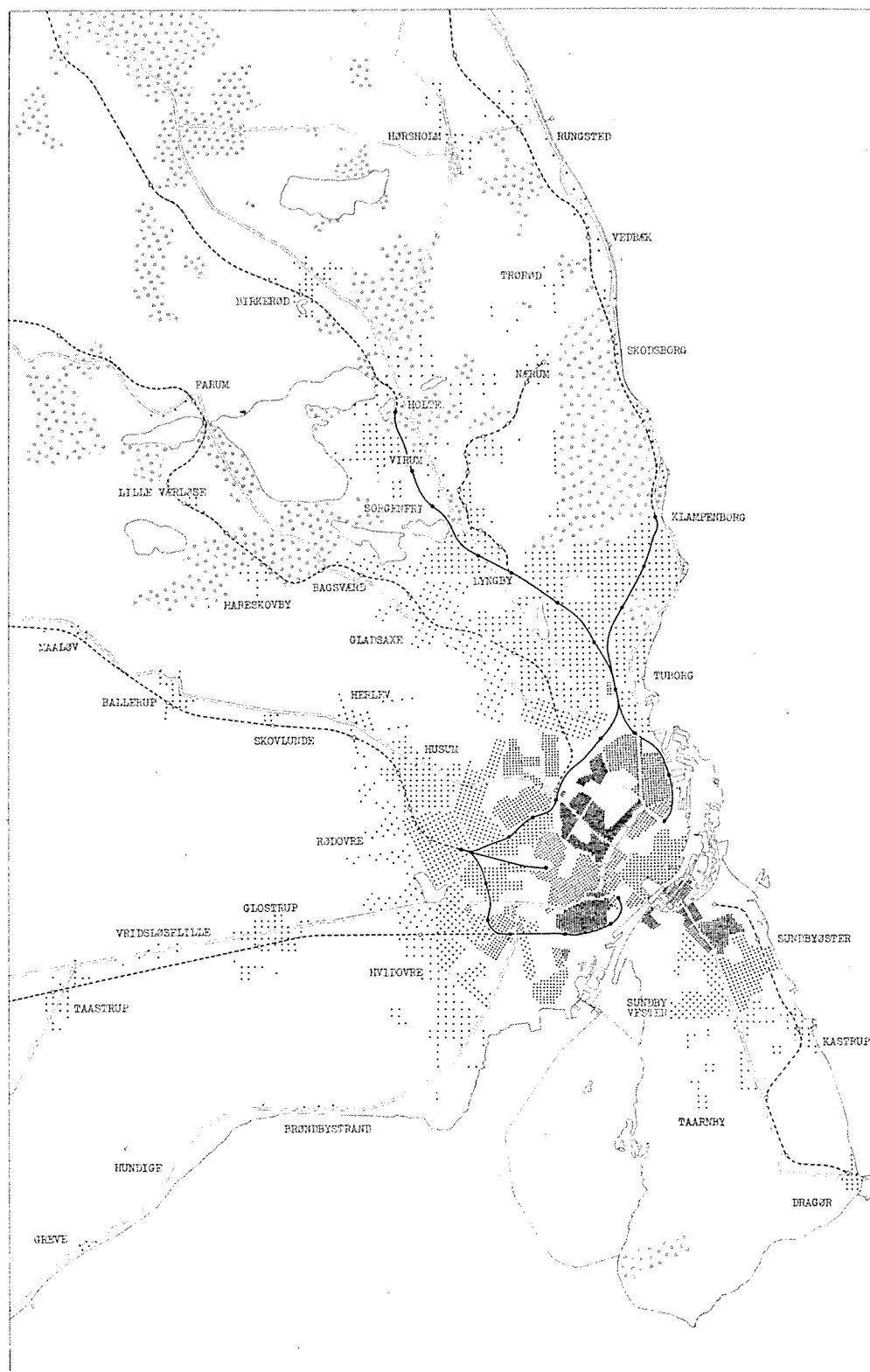
Endelig regner vi med en lille Nedgang som Følge af en Formindskelse af Husstandene. Denne Nedgang saavel som dens Omfang er usikker. Ved- føjede Skema viser Udviklingen i København siden 1901. Nedgangen i An- tallet af Voksne skyldes antagelig, at de Unge flytter hjemmefra, saa snart de er økonomisk uafhængige, (de gifter sig ogsaa tidligere nu), samt at de enlige Ældre i højere Grad faar egen Lejlighed. Nedgangen over hele Perioden 1901-1945, fra en gennemsnitlig Størrel- se af Husstanden paa 3.82 Personer til nu 2.74, skyldes dog navnlig Halveringen af Børnetallet. Hvorvidt den Stigning i Fødselshyppighe- den, som begyndte i Trediverne, vil medføre en Standsning, eller li- gefrem en Vending af den hittidige Nedgang, er vanskeligt at udtale sig om. For en Sikkerheds Skyld regner vi med en yderligere Udtynding (som Følge af den stigende bymæssige Koncentration) paa ialt ca. 25.000 Personer, svarende til en Nedgang i Størrelse af den gennem- snitlige Husstand til ca. 2.65 Personer.

Antagne Ændringer i Folke- tallet, fordelt paa Bydele	1945	Paa kort Sigt 1945-1960/65	Paa langt Sigt 1945-1980/2000
Indenfor Søerne		+10.000 (Citydannelse)	+25.000 (Citydannelse)
ialt	75.000	65.000	50.000
Broerne og Frederiksberg		+15.000 (Sanering)	+65.000 (Sanering)
		+15.000 (Bebyg., især Frbg)	+10.000 (mindre Husstand)
ialt	395.000	395.000	+15.000 (Bebyg., især Frbg)
Indlemmede Distrikter		+45.000 (Bebyggelse)	+10.000 (mindre Husstand)
ialt	245.000	290.000	+45.000 (Bebyggelse)
Christianshavn m.m. og Sundbyerne		+15.000 (Bebyggelse)	+10.000 (Sanering)
ialt	135.000	150.000	+5.000 (mindre Husstand)
København + Frederiksberg ialt	850.000	900.000	+15.000 (Bebyggelse)
			135.000

Befolkningens Fordeling i  
Københavnsegnen 1945  
(faktiske Tal)

1 Prik svarer til 200 Personer  
De 2' Korts skematiske Fremstilling  
muliggør en Sammenligning  
af Befolkningsstæthederne.

Indenfor Søerne	75.000
Broerne + Frederiksberg	395.000
Incl. Distrikter (excl. Sundbyerne)	245.000
Christianshavn m.m. og Sundbyerne	135.000
<u>København + Frederiksberg (Indre Omraade)</u>	<u>850.000</u>
Langs Køgevejen (og evt. Bybane)	10.000
Langs Roskildevej og Vestbanen	30.000
Langs Frederikssundsvej og Ballerupbanen	15.000
Langs Frederiksborgvej og Slangerupbanen	60.000
Langs Lyngbyvej og Nordbanen	60.000
Langs Hørsholmvejen (og evt. Bybane)	10.000
Langs Strandvejen og Kystbanen	50.000
Det ydre Amager	15.000
<u>Omegnen (ydre Omraade)</u>	<u>250.000</u>
<u>Hele Københavnsegnen</u>	<u>1.100.000</u>

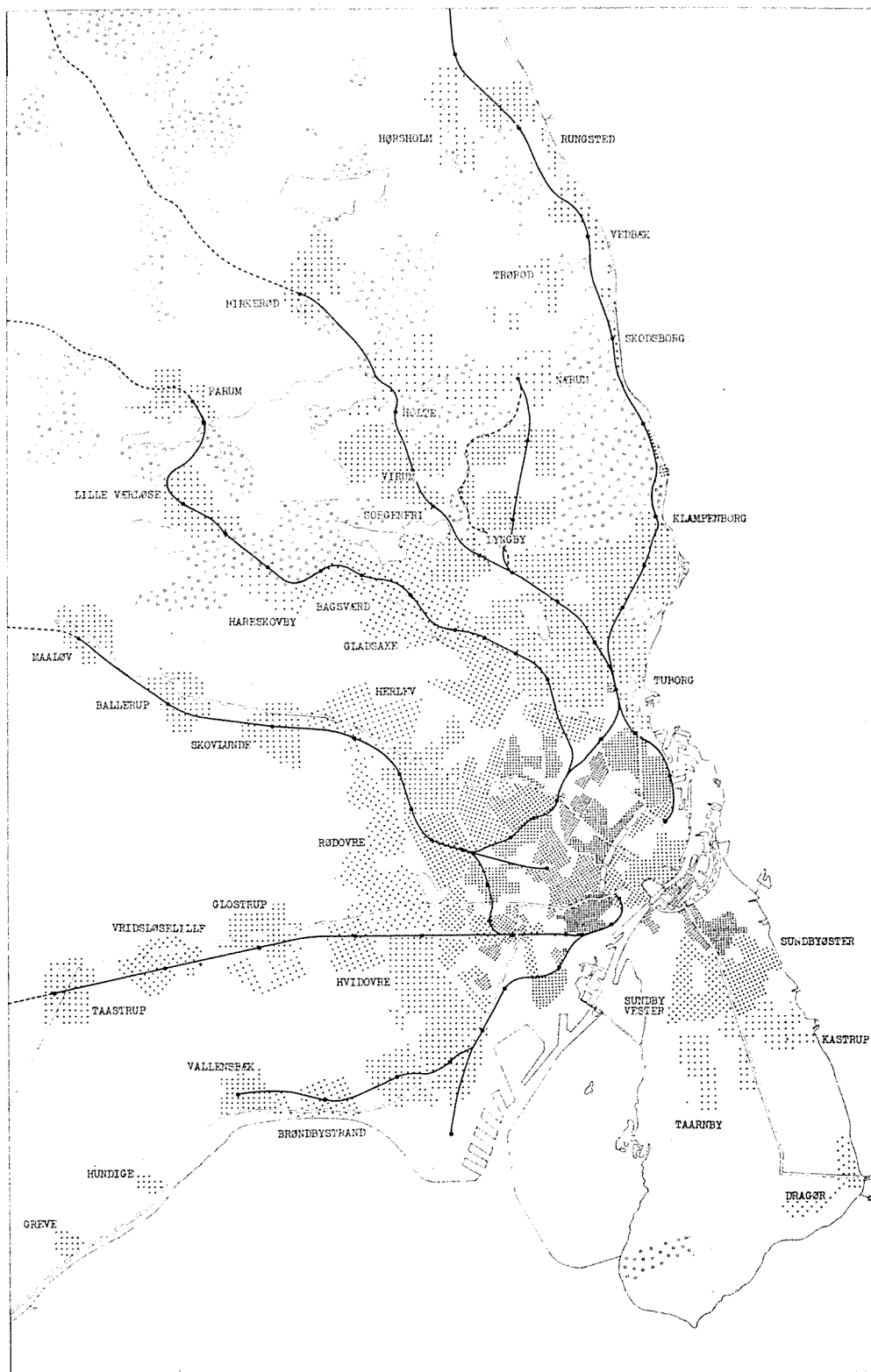


Befolkningens Fordeling i Københavnsegnen	1945	1960-65	1980-2000
Indre Omraade (se Side 51)	850.000	900.000 (900.000)	800.000 (800.000)
Ydre Omraade: Befolkningen Tillægstal forhøjede Tal	250.000	400.000 100.000 500.000	700.000 50.000 750.000
Hele Egnen : Befolkningen forhøjede Tal	1.100.000	1.300.000 (vor Antagelse) 1.400.000	1.500.000 (vor Antagelse) 1.550.000

Befolkningens Fordeling i  
Københavnsegnen 1980-2000  
(forhøjede Tal)

1 Prik svarer til 200 Personer  
De 2 Korts skematiske Fremstilling  
muliggør en Sammenligning  
af Befolkningstæthederne.

Indenfor Søerne	50.000
Broerne + Frederiksberg	335.000
Indl. Distrikter (excl. Sundbyerne)	280.000
Christianshavn m.m. og Sundbyerne	135.000
<u>København + Frederiks- berg (Indre Omraade)</u>	<u>800.000</u>
Langs Køgevejen (og evt. Bybane)	85.000
Langs Roskildevej og Vestbanen	125.000
Langs Frederikssundsvej og Ballerupbanen	90.000
Langs Frederiksborgvej og Slangerupbanen	150.000
Langs Lyngbyvej og Nordbanen	110.000
Langs Hørsholmvejen (og evt. Bybane)	50.000
Langs Strandvejen og Kystbanen	105.000
Det ydre Amager	35.000
<u>Omegnen (ydre Omraade)</u>	<u>750.000</u>
<u>Hele Københavnsegnen</u>	<u>1.550.000</u>



I modstaaende Tabel sammenholder vi vore Befolkningsantagelser for hele Egnen med de paa Side 51 anførte Ændringer i Folketallet for det Indre Omraade. Befolkningstallene for det Ydre Omraade fremkommer derved direkte. Tillægstallet svarer til den Befolkning som ville kunne rummes paa Overgangs- og Reservearealerne, der jo er den ubeboede Del af Boligomraaderne. Det forhøjede Folketal er Summen af den "faktiske" fremtidige Befolkning og Tillægstallets "imaginære" Befolkning, eller med andre Ord det Befolkningstal vi maa anvende ved Dimensioneringen af Boligomraaderne.



## **TREDIE DEL: BILAG**





## BILAG A: DE FORSKELLIGE OMRAADERS EGNETHED TIL BEBYGGELSE

### I OMRAADER SOM BØR HOLDES FRI FOR BEBYGGELSE

#### a. Arealer, som er ubebyggelige fra Naturens Side

I Københavnseggen, hvor Terrænet er forholdsvis jævnt, er et Omraade kun ubebyggeligt, naar det er saa lavtliggende, at det frembyder Sundhedsfare eller Fare for Oversvømmelser o.lign., eller naar der ligefrem er Tale om Moser eller Søer. Andre Steder kan der optræde Jordlag f.Eks. Flydesand, Tørvejord o.s.v., som paa Grund af ringe Bærevne er daarlig Byggegrund.

Af Arealer, der er ubebyggelige, fordi de er for lavtliggende, kan nævnes det inddæmmede Areal ved Amagers Vestkyst. Med sin Beliggenhed indtil 3 m under Vandspejlet frembyder det saa store Farer for Oversvømmelser, at det maa anses for ganske uforsvarligt at bebygge det. Andre lavtliggende Arealer og Omraader, hvor Byggegrunden er for daarlig, forekommer temmelig spredt i Egnen og kan kun faa Betydning ved en detailleret Planlægning af Bebyggelsen. Søerne, der alle findes i Nordegnen, dækker anseelige Arealer. Moserne findes i Hovedsagen i et Bælte fra Vallensbæk over Veksø til Farum.

#### b. Arealer, som er ubebyggelige paa Grund af særlig Anvendelse

En ikke uvæsentlig Del af de ubebyggede Omraader i Nordegnen optages af Skovbevoksningerne, hvis Bevaring er sikret gennem Lovgivningen, og som man har Interesse i at bevare som Natur- og Rekreatiomsomraader.

Ligeledes er en Række Arealer unddraget Bebyggelse ved Fredninger, der hovedsagelig omfatter Omraader i Tilknytning til Skovene og Søerne i Nordegnen.

Forekomster af Interesse for Industrien (Kalk, Ler, Sand, Grus o.s.v.) findes spredt over hele Egnen. Udpegningen af egnede Udvindingssteder foregaar normalt ved specielle Undersøgelser, og der kan ikke paa Forhaand angives Omraader, der bør holdes fri til dette Formaal.

Endelig kan nævnes at visse Arealer omkring og i Nærheden af Flyvepladserne unddrages Bebyggelse paa Grund af Højdeservitutter.

Sammenfattende kan det siges, at langt den overvejende Del af de Omraader, som ubetinget unddrager sig Bebyggelse, er beliggende i Nordegnen og paa Amager, og at de Omraader, der kan inddrages til en fremtidig Bebyggelse for Størstedelen er beliggende i Vestegnen.

#### c. Arealer, hvor Forsyning vil være uøkonomisk

Et Kloakanlægs Økonomi afhænger først og fremmest af, om Højdeforholdene er saadan, at Ledningsnettet med rimelige Fald og Dimensioner kan lede Afløbet til en egnet Recipient uden Pumpning. Størstedelen af Egnen frembyder ikke særlige Vanskeligheder for en Kloakering. En Undtagelse danner Amager, der er saa lavtliggende, at det vil blive nødvendigt at pumpe Spildevandet, og samtidig saa flad, at Ledningsanlægene bliver forholdsvis kostbare.

Vandforsyningen i Københavnseggen foregaar ved en Række Værker, hvis samlede Indvindingsomraade er betydelig større end Forsyningsomraadet, og de nyere af Storbyens Vandindvindingsanlæg har maattet skydes længere og længere ud i Landet.

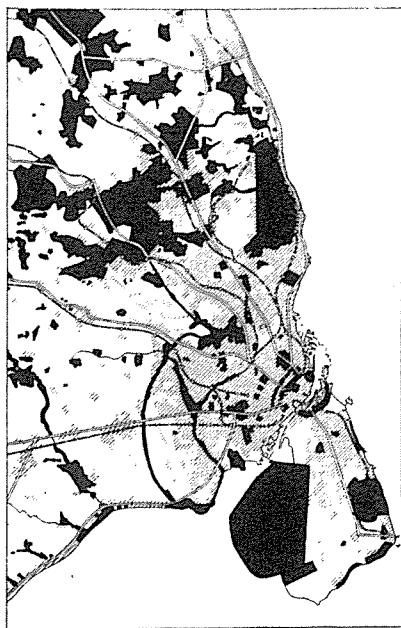
Der er ringe Mulighed for, at der indenfor Egnen kan skaffes nye større Indvindinger, og man maa derfor regne med, at Forsyningen af de fremtidige Bebyggelser vil komme til at ske udefra. Fordelingen bliver derved karakteriseret ved et fingret Net af meget lange Tilfør-

Planer om at anlægge en By med 200,000 Indbyggere i Kalvebod-Inddæmningen

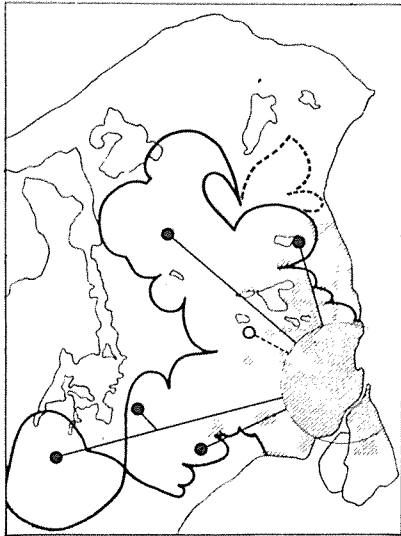
Central vil i den nærmeste Fremtid fore-



Saadan gik det trods alle Sikkerhedsforanstaltninger Byerne i de hollandske Inddæmninger. (Middenmeer 1945)



Ubebyggelige Arealer 1:500.000  
Skove, Søer og Fredninger samt Inddæmning og Lufthavn.



Storkøbenhavns Vandforsyning  
1:1.000.000

Storbyens Vandindvindingsområder dækker allerede store Dele af Sjælland. Vandet færdigbehandles i de fleste Tilfælde paa de store Værker ude i Landet (●) og pumpes gennem lange Trykledninger ind til Reservoarer i Byen, For Sønderseværket (○) paatænkes en lignende Ordning.

selsledninger fra disse Anlæg til Byen. Det vil være mest økonomisk i Fremtiden saa vidt muligt at placere Bebyggelsen, saa Forsyningen kan ske i direkte Tilknytning til det omtalte Net af Tilførselsledninger

En Særstilling i Vandforsyningen indtager Amager. Dens egen Indvinding er allerede fuldt udnyttet og maa suppleres med Levering fra Boringerne paa Sjælland. Forsyningen bliver herved noget mere kompliceret end for Byens øvrige Omraader, idet Forsyningsledningerne skal passere Havnen. Set i Sammenhæng med de andre Forhold, der taler for at holde Bebyggelsen paa Amager indenfor forholdsvis snævre Grænser, vil dette formentlig betyde, at Bebyggelsen paa Amager bør begrænses til kun at omfatte det, der kan vandforsynes ved de eksisterende Tilførselsledninger i Forbindelse med de lokale Indvindingsmuligheder.

Andre Forsyningsanlæg, saasom Gas, Elektricitet, Fjernvarme o.s.v. kan næppe siges at have større Indflydelse paa Afgrænsningen af Bebyggelsen.

#### d. Arealer til Dyrkning

Københavnsegnen ligger i en frugtbar Del af Landet, og navnlig Omraadet Vest og Sydvest for København samt Amager er særdeles god Agerjord. Et stort Omraade af Amager og en Række mindre Omraader i Vestegnen ligger i den højeste Bonitetsklasse (21-24). Selvom den sidste Bonitering fandt Sted langt tilbage i forrige Aarhundrede, og Jordbundsforholdene ved Grundforbedring etc. i nogen Grad har ændret sig siden da, giver Kortet over Arealernes Bonitering et Billede, som stemmer udmærket med Virkeligheden. Med Gennemførelsen af nogle allerede projekterede, meget store Afvandingsarbejder kan der opnaas yderligere Forbedringer.

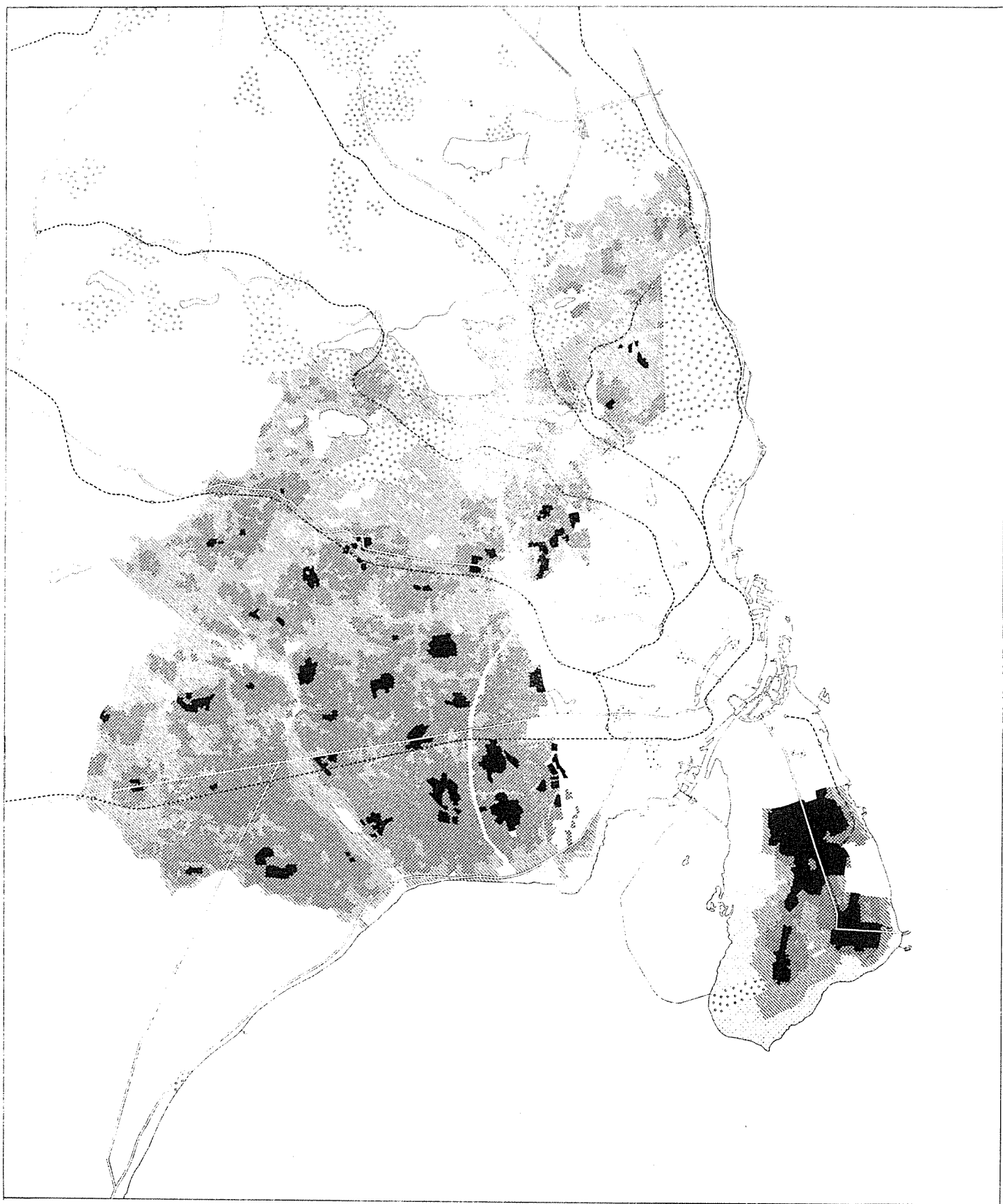
Landbruget, som beslaglægger langt den overvejende Del af de ubebyggede Omraader i Københavnsegnen, fortrænges af Gartneri og Bebyggelse, efterhaanden som Byen breder sig ud. Mens Landbrugsarealet i de 11 Forstadskommuner i 1907 udgjorde over 70% af disse Kommuners Areal, saa udgør det i 1945 mindre end 35%. Forbudet mod Nedlæggelse af Landbrugsejendomme har i Praksis ikke fungeret fuldt tilfredsstillende, specielt ikke hvor der som i Københavnsegnen har været Tale om Ejendomme i Nærheden af voksende Bebyggelser. Sammenlignet med andre Lande er det paafaldende, saa lidt der i Landbrugslandet Danmark gøres for at sikre værdifuldt Landbrugsareal mod Forringelse ved pletvis og tilfældig Parceludstyknings.

Københavnsegnen rummer relativt mange større Jordbrug, omend ingen i den allerstørste Klasse. (Ifølge Vurderingen 1936 fandtes der i Københavnsegnen 55 "Gaarde med 12 Tdr. Hartkorn og derover" med en Gennemsnitsstørrelse paa 20 Tdr. Hartkorn, hvilket her svarer til ca. 100 ha. De beslaglagde ca.  $\frac{1}{6}$  af Egnens samlede Landbrugsareal, mens kun ca.  $\frac{1}{12}$  af hele Landets Landbrugsareal faldt paa saadanne større Gaarde).

Dette synes at hænge sammen med, at det i Egnen stærkt udbredte Arvefæsteforhold i højere Grad har været i Stand til at hindre en Deling af Ejendommene end den almindelige Landbrugslovgivning. Denne Lovgivning har altid bedre kunnet hindre Sammenlægning af Ejendomme end Udstyknings, hvilket vel samtidig forklarer, at der ikke i Tidens Løb er opstaaet helt store Jordbrug i Egnen.

Forsaavidt kan det udfra flere Synspunkter betegnes som heldigt, hvis der ved Lempelser m.H.t. Sammenlægning af Jord og ved Oprettelse af Forsøgs-, Mønster-, Andels- eller andre Slags Godser, etc., i endnu højere Grad kunde opstaa store samlede Landbrug inde i de Kiler, som i Skitseforslaget tænkes friholdt for Bebyggelse. Bl.a. vilde det være lettere at beskytte saadanne store Landbrug mod uønsket, bymæssig Udstyknings. Endvidere vilde Landskabet omkring Byen vel faa en noget større rekreativ Værdi, jfr. det i Bilag E: Friluftsomraader anførte.

Gartnerier forekommer i saa stor Udstrækning i Omegnen, at Hovedstaden næsten er selvforsynende med Grøntsager, jfr. Afsnittet om Gartneri og Frugtavl i Bilag D: Erhvervsomraader. Amager, der er Egnens mest intensivt dyrkede Omraade, er næsten dækket af Gartnerier - hovedsagelig Frilandsdyrkning. Vestegnen, som i højere Grad er præget af Drivhusgartnerier, giver gode Muligheder for udvidet Gartneridrift. Jordbundsforholdene i Nordeggen betinger en mere indskrænket Udnyttelse til Gartneri. Her findes til Gengæld Hovedparten af Egnens Frugtplantager, i nogen Grad vel begunstiget af Lævirkningen fra de store Skove.



Jordbonitering i Københavnseggen 1:200,000

0-5
  6-15
  16-20
  21-24

Kortet viser tydeligt, at de mest frugtbare Arealer fortrinsvis findes Vest og Sydvest for Byen samt paa Amager.

I Kraft af de smaa Transportomkostninger bliver Gartneridrift i Hovedstadens umiddelbare Nærhed almindeligvis tilstrækkelig rentabel til at fortrænge Landbruget. Drivhusgartneri og ældre Frugtplantager kan forrente ret høje Grundværdier og modstaar bedst en fremtrængende Bebyggelse.

## II OMRAADER, SOM ER PRÆJUDICERET TIL BEBYGGELSE

### a. Arealer, præjudiceret ved Kloakering, Vandforsyning etc.

Forsyningsanlægene udvikler sig som Regel sammen med Bebyggelsen. For visse Anlæg, f.Eks. Kloakanlæg, hvor Hovedledninger og Rensningsanlæg ofte betjener et større Omraade, vil det dog i Almindelighed være mest økonomisk at basere Anlægget eller Dele af dette paa en naturlig Udvidelse af Oplandet. Et ubebygget Udvidelsesomraade kan herved blive mere eller mindre præjudiceret, eftersom Anlægget omfatter en større eller mindre Del af Omraadets nødvendige Ledningsnet, og eftersom der paaahviler Omraadet en større eller mindre Afgiftspligt.

### b. Arealer, præjudiceret ved Grundsalg, Udstykningsapprobationer, Vejanlæg o.s.v.

For et Areal, der af en eller anden Grund er Genstand for Udstykningsinteresse, vil det første Skridt i Retning af Præjudicering som Regel være Approbation af en Udparcelleringsplan. En Kommunalbestyrelse behøver naturligvis ikke føle sig bundet til evig Tid af en saadan Approbation. Den maa kunne trækkes tilbage eller ændres, ligesaavel som f.Eks. en partiel Byplan kan ændres. Det er først, naar der bliver Tale om Grundsalg, Vejanlæg o.lign. med direkte Kapitalinvesteringer, at man kan begynde at tale om egentlig Præjudicering.

### c. Arealer, der er vurderet og beskattet som Byggegrund

Hænd i Hænd med en saadan Udvikling sker i Almindelighed en Grundværdistigning og hermed en Beskatning af Arealet som Byggegrund. Det er dog ikke sjældent, at Vurderingsmyndighederne - ved at vurdere Arealet til Byggegrund, før der er Udstykningsinteresse - paafører Ejeren en Skat, som tvinger ham til at sælge Arealet, der nu ikke længere kan forrente sig som Landbrugsjord.

### d. Arealer, som er eller bliver "trafikmodne"

Adgang til gode kollektive Trafikmidler (Bybaner, Sporvogne, etc.) burde være en Betingelse for al Bebyggelse i en Storby af Københavns Karakter, og de Omraader, hvor saadanne Trafikmidler allerede findes eller, hvor Etablering af dem er paabegyndt, maa i Reglen anses som præjudicerede, alene fordi de paa Grund af store Forrentnings- og Driftsudgifter af samfundsøkonomiske Hensyn har Krav paa den bedst mulige Udnyttelse.

## III SUPPLERENDE OMRAADER EGNET TIL BEBYGGELSE

Grænsen mellem præjudicerede og ikke-præjudicerede Omraader er ifølge Sagens Natur temmelig flydende. Som ovenfor antydnet er der saaledes ofte Uenighed om i hvilken Udstrækning man skal betragte forskellige Grader af Kloakering (f.Eks. Projekt foreligger, Kendelse afsagt, Hovedledning anlagt etc.) som præjudicerende for de paagældende Arealer. Indenrigsministeriets Byggeudvalg anfører herom i sin Betænkning af 1945 (Side 76): "Da de foretagne Kloakanlæg ikke er udført efter Planer for hele Hovedstadsomraadet, men anlagt for at opfylde lokale Behov i de enkelte Bysamfund, vil det formentlig være farligt i for høj Grad at lade Udviklingen lede af disse Anlæg, selv om økonomiske Hensyn naturligvis maa tale for, at en effektiv Udnyttelse af de paagældende Anlæg bør finde Sted." Selv om der ikke er Tale om eksakte Grænser, kan det dog siges med Sikkerhed, at indenfor de Omraader, som i Henhold til det foregaaen-

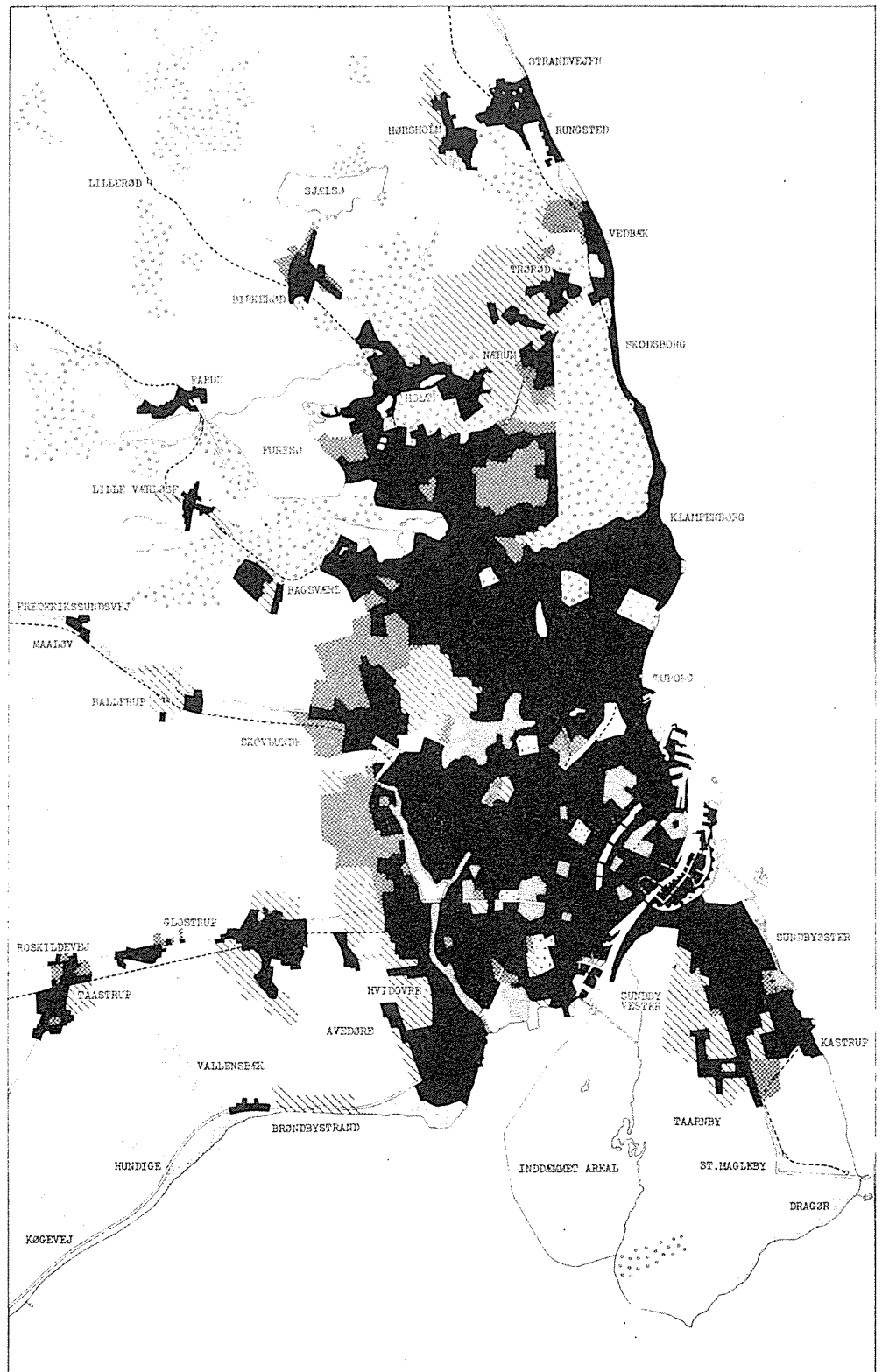
Kloakeringsforhold i Københavns-egnen 1:200.000

De sorte Omraader er forsynet med fuldstændige Ledningsnet og de krydsskraverede Omraader med Hovedledninger. For de lyse enkeltkraverede Omraader er der afsagt Kendelse om Kloakering.

De fuldstændig kloakerede Omraader er naturligvis stort set sammenfaldende med Bebyggelsen.

De delvis kloakerede Omraader, der normalt vil være belastet med Bidragspligt, er væsentligst beliggende i Tilknytning til de eksisterende Bebyggelser.

De Omraader, hvor Kloakering er fastlagt, men endnu ikke paabegyndt, er navnlig i Nordegnen mere omfattende og spredt. Til Gengæld er disse Omraader ikke bidragspligtige og derfor ikke saa stærkt præjudicerede.



de er klart præjudicerede, vil der være Plads til en meget betydelig Bebyggelse. En Beregning paa Grundlag af de antagne fremtidige Beboelsestætheder viser, at der paa allerede præjudicerede Arealer (incl. en rimelig Afrunding af Arealerne) kan placeres en Tilvækst svarende til Skitseforslagets første Etape. Dette kunde berettigge en betydelig Forsigtighed, hvor der er Tale om at præjudicere nye Omraader.

Paa noget længere Sigt vil der sandsynligvis blive Brug for at inddrage Arealer, som ikke idag er nævneværdigt præjudicerede. Skitseforslagets 2.Etape-Plan angiver den Afgrænsning af Byområdet, som man her paa Skitsestadiet - ud fra de under Forslagets Hovedtræk omtalte Hensyn - vil finde ønskelig paa længere Sigt.





## BILAG B: BOLIGOMRAADER.

### I Eksisterende Boligomraader

- a. Den ældre Bebyggelse (før ca. 1900)
- b. Den nyere Bebyggelse  
Etagebebyggelsen  
Den lave Bebyggelse  
"Overgangsbebyggelsen"  
Sommerbebyggelsen

### II Fremtidige Boligomraader

- a. De forskellige Boligformer sammenlignet  
Den moderne Etagebolig  
Rækkehuset  
Det fritliggende Eenfamiliehus  
Adskilt Sommer- og Vinterbolig  
Sommerbebyggelsens vigtigste Former
- b. Den fremtidige Fordeling mellem Boligformerne  
Etagebebyggelse og lav Bebyggelse  
Helaarsboliger og Sommerboliger
- c. Arealbehovet  
Boligomraader, Overgangsarealer, Reservearealer  
Arealbehovet til Helaars- og Sommerbebyggelse  
Boligbyggeriets aktuelle Arealbehov

### III Sanering af forældede Boligomraader

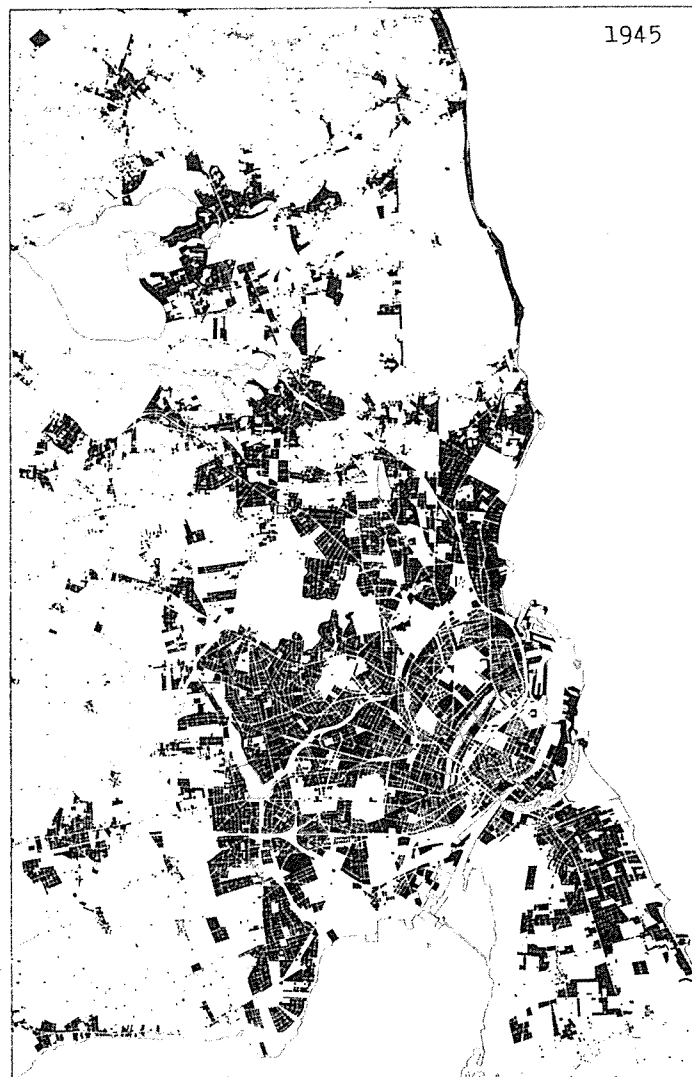
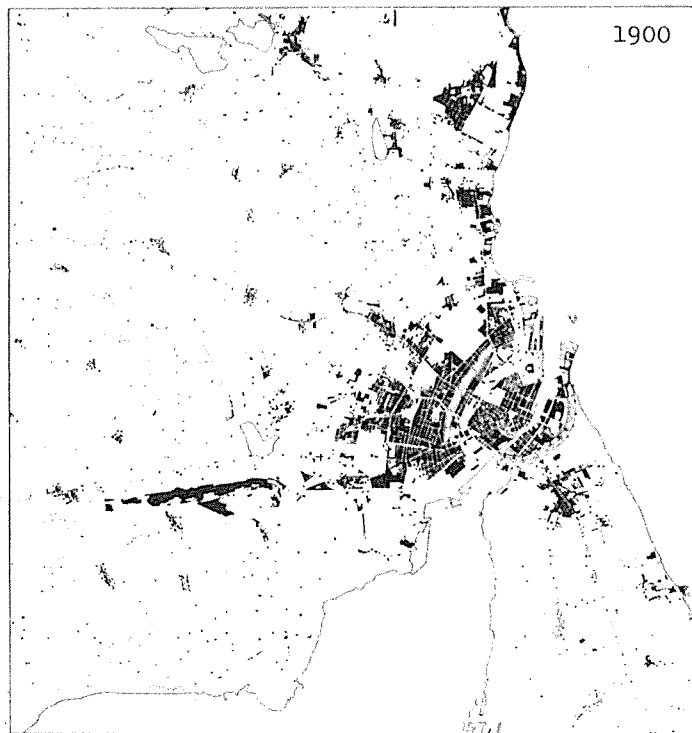
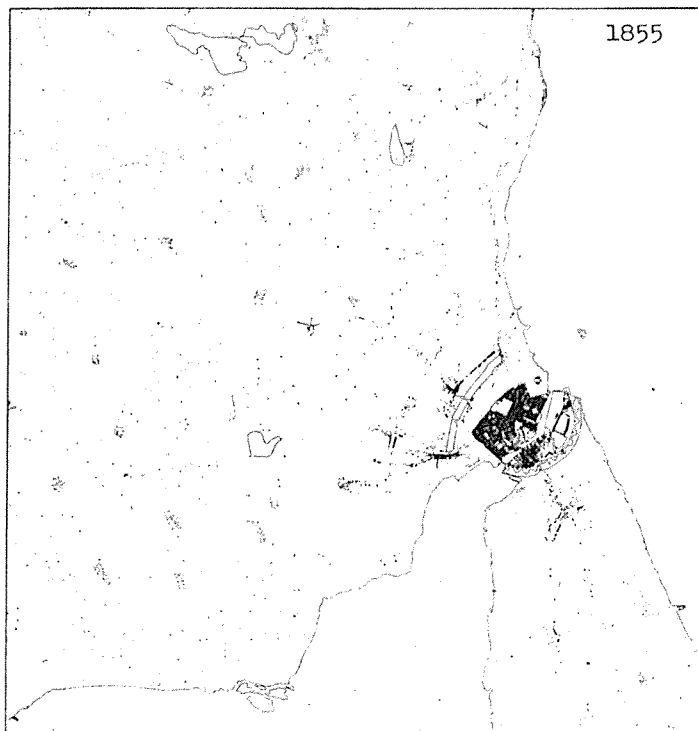
#### I EKSISTERENDE BOLIGOMRAADER

##### a. Den ældre Bebyggelse (før ca. 1900)

Omkring 1850 boede den altovervejende Del af Byens Befolkning indenfor Voldene. Siden da er Hovedparten af den oprindelige Boligbebyggelse blevet overtaget eller fortrængt af Virksomheder og Institutioner, saaledes at Folketallet indenfor Voldene er gaaet ned fra ca. 125.000 til ca. 50.000. Den Del af Boligerne, der endnu anvendes efter deres oprindelige Bestemmelse, er gennemgaaende meget ringe og beboet af de økonomisk daarligst stillede Indbyggere.

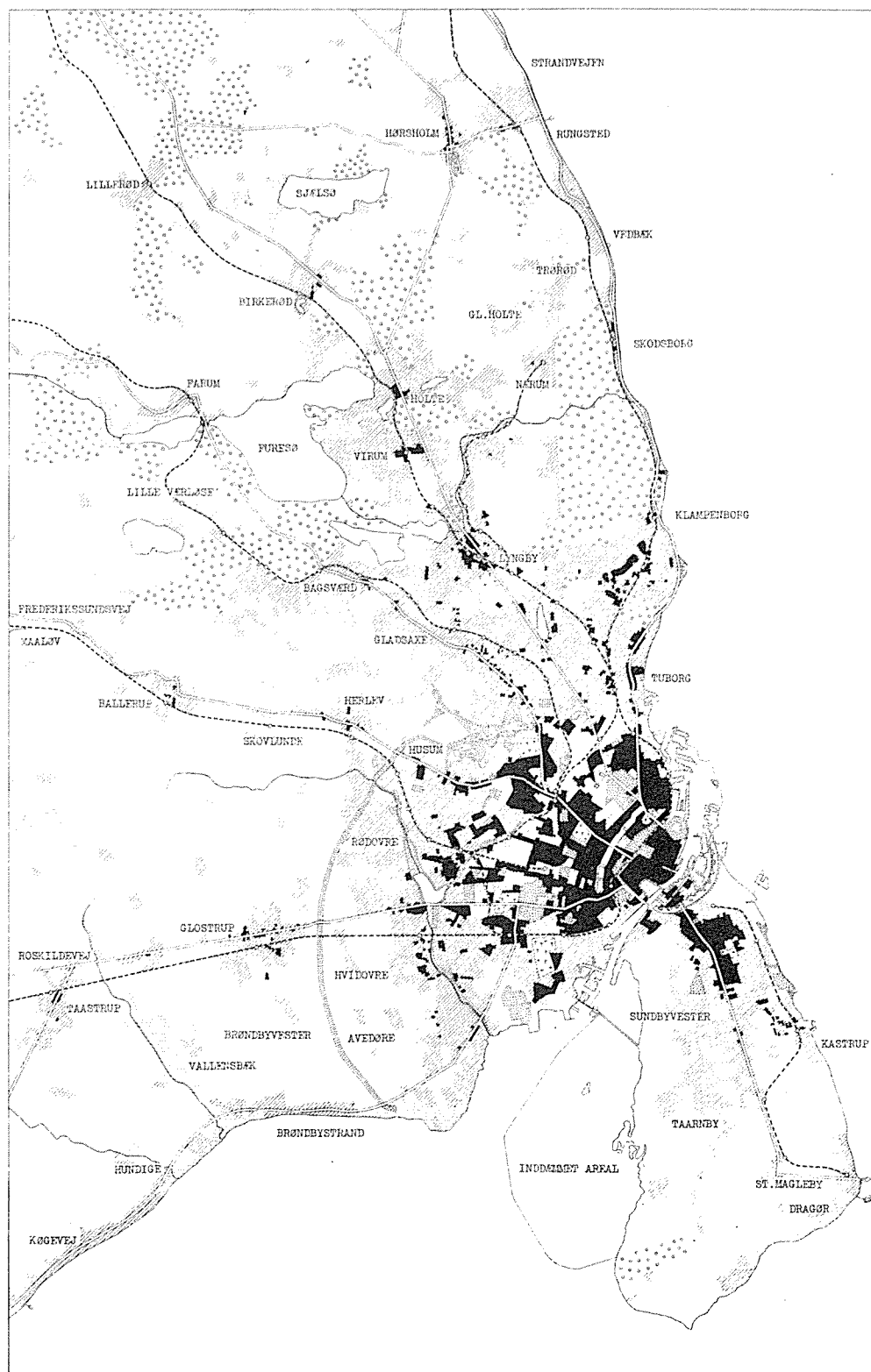
Boligbebyggelsen fra sidste Halvdel af 1800-Tallet er i det væsentlige koncentreret paa "Broerne". En Bebyggelse med spartanske Smaalejligheder i 5-Etagers Huse, hvor Grundene er udpint til det yderste med Side- og Baghuse; Boligomraader, som alene paa Grund af de helt utilfredsstillende Lys- og Luftforhold og den store Befolkningstæthed har haft en slumagtig Karakter fra de blev til. Særlig grelt virker disse Spekulationskvarterer, hvis man betragter dem paa Baggrund af de eksklusive Villakvarterer, som Datidens velstillede Borgerskab byggede til sig selv paa Frederiksberg og Østerbro samt ud langs Strandvejen.

Etageboligkvartererne paa Broerne, som nu normalt er yderligere deklasseret paa Grund af daarlig Vedligeholdelse, er slet forsynet med Legepladser og andre Friarealer, og er meget ofte generet af indblandede Erhvervsvirksomheder.









Eksisterende Etagebebyggelse  
1:200.000

## II FREMTIDIGE BOLIGOMRAADER

### a. De forskellige Boligformer sammenlignet

Den moderne Etagebolig med Opholdsrum, Karnap og Altan, orienteret mod Syd og Vest, moderne udstyret og med grønne Opholdsarealer lige udenfor, har naaet en Form, der synes at fungere ret godt, naar den bebos af Egtepar, som ønsker en overkommelig Husførelse. Men i Betragtning af, hvor forskelligartede de Familietyper er, som



Iflg. Stockholm Staas Familieundersøgelse (1947) har, af gifte Kvinder uden Børn, ca. 70% eget Erhverv, af gifte Kvinder med to eller flere Børn har ca. 25 %, og af alle gifte Kvinder har ca. 40% eget Erhverv.

57% af sidstnævnte vil helst op-høre med Erhvervet, mens 33% af de, der ikke har noget, ønsker (mest af økonomiske grunde) at faa et Erhverv.

Hvis Ønskerne realiseredes, vil de Antallet af selverhvervende gifte Kvinder falde til 37%.

skal bo i Lejlighederne, maa man for det første erkende, at Lejlighederne gennemgaaende er for smaa og for det andet, at baade Udstyret og selve Typeudvalget er for lidt differentieret. Den dominerende Stue-Soveværelse-Køkken-Type burde i langt højere Grad suppleres, f. Eks. med Stue-Kamre-Spisekøkken-Typen og Stue-Tekøkken-Typen.

De Opgaver, som Pasningen af den moderne Toværelses-Lejlighed byder paa, er ikke nok til at fylde Tilværelsen for den barnløse Husmoder og maaske heller ikke for Husmoderen med et enkelt Barn. Men paatager hun sig samtidig et Erhverv, bliver Husførelsen til Gengæld næsten uoverkommelig. Ifølge Skattestatistikken havde i 1911 op imod 1/10, i 1931 ca. 1/4 og i 1940 ca. 1/3 af alle gifte Kvinder i København eget Erhverv. Etagehusets forholdsvis store Koncentration, som har bevirket, at Centralanlæg for Opvarmning, Tøjvask, m.v., kan udnyttes økonomisk, maa derfor i Fremtiden tænkes udnyttet til en videre Udbygning af Boligens "Supplement", d.v.s. Indretninger eller Arrangementer til Hjælp ved Rengøring, Børnepasning, etc. Netop fordi Etagebebyggelsen i højere Grad end de andre Boligformer kan byde paa dette Supplement, og naturligvis samtidig fordi den - alt andet lige - maa anses for billigere at opføre, og endelig vel fordi den gør det muligt for langt flere Boliger at nyde godt af en Beliggenhed med særlig god Udsigt, maa man tildele Etageboligen en antagelig Plads i det fremtidige Boligbyggeri, ogsaa ude i Byens Ud-løbere.

Egentlige "Kollektivhuse" vil antagelig ogsaa i nogen Grad vinde Indpas - især med Henblik paa enlige Selverhvervende.

Rækkehuset, som fra gammel Tid er den fremherskende Boligform i de fleste af Landets Smaakøbstæder, har gennem de senere Aar vundet en sikker Position, ogsaa i Hovedstadsområdet, hvor bl.a. en væsentlig Del af det støttede Byggeri for mindrebemidlede, børnerige Familier er blevet gennemført som Rækkehuse. Naar disse Kvarterer er fri for uvedkommende Trafik og er tilstrækkeligt forsynet med Legepladser m.v., er de ogsaa velegnede for Børnene, der hurtigt og let kan færdes ud og ind i Hjemmet og samtidig uden større Risiko kan lege udenfor Haven og gaa paa Besøg hos Kammeraterne.

Det moderne Rækkehus forekommer iøvrigt i et Antal meget varierede Typer, som baade egner sig for mindre Familier og for børnerige. Rækkehuset kan eje Villaens intime Kontakt mellem Hus og Have og kan iøvrigt udføres med større Haver for Haveelskere eller blot med smaa beskyttede Terrasser. Samtidig nærmer Rækkehuset sig i økonomisk Henseende stærkt den lave Etagebebyggelse - det kan bl.a. udmærket opvarmes fra en fælles Varmecentral. Det maa have gode Muligheder for at blive yderligere billiggjort ved Indførelse af mere rationelle Byggemetoder. Og da Rækkehusene meget naturligt kan bygges til Udlejning, er de ikke - som Villaer - forbeholdt Folk, der har opsparet en mindre Kapital.

Det fritliggende Enfamiliehus med dets i Reglen noget større Have har naturligvis ogsaa betydelige Fordele for Familier med Børn. Selve Haven har imidlertid sin største Værdi for de helt smaa Børn; som oftest savner Villakvartererne netop de lukkede Boligveje og de Legepladser (og tit ogsaa den rigere Anledning til at omgaa andre Børn), som gør de fleste Rækkehuskvarterer velegnede ogsaa for Familier med større Børn.

Sine største Fortrin har Villaen eller Parcelhuset sikkert for Mennesker, der finder en særlig Rekreation i Havearbejdet, eller som om Sommeren ønsker at flytte deres Privatliv ud i det Frie. Endelig er der mange Smaahusejere, som lægger Hovedvægten paa den Opsparing, der sker, efterhaanden som Prioriteterne betales ud.

Foruden visse administrative Evner kræver det imidlertid normalt en mere stabil Indkomst at have eget Hus, og det bliver samtidig vanskeligere at skifte til en bedre beliggende Bolig (hvis man f. Eks. skifter Arbejdsplads) eller at skifte til en større eller mindre Bolig (hvis f. Eks. Børneflokket forøges, eller den begynder at flytte hjemmefra).

Villaer og Parcelhuse er endvidere - under lige Forhold - den dyreste Boligform med Hensyn til Vejanlæg, Ledninger, Byggeudgifter, Vedligeholdelse og Opvarmning. Samtidig giver denne Boligform mere Arbejde for Husmoderen end en tilsvarende Etagebolig, og den giver større Afstande til Børnehaver, Købmand, etc. (Det kan i denne Forbindelse nævnes, at ved den paa Side 71 omtalte Opinionsundersøgelse, som gav til Resultat, at 65% af den danske Bybefolkning vilde foretrække at bo i Havebolig fremfor Etagebolig, stemte 76% af Mændene for Haveboligen, men kun 57% af Kvinderne).

En vigtig Aarsag til, at Parcelbebyggelsen er mindre økonomisk end

de andre Boligformer, er, at Byggeriet normalt ikke organiseres som en samlet Opførelse af flere Huse samtidig (som f. Eks. Byggeforeningerne gjorde det ved Aarhundredskiftet). En Del vilde allerede være vundet, hvis Parcellernes Bebyggelse i højere Grad kunde ske i Takt med Udbygningen af Vej- og Ledningsnettet. Det forekommer urimeligt, at man allerede fra Starten blander Grundkøbere, som kan og vil bygge omgaaende, sammen med andre, der først gør sig Haab om at kunne bygge i Løbet af 10-20 Aar. En Sortering af Køberne efter det sandsynlige Tidspunkt for deres Byggeri kunde f. Eks. resultere i "5-Aars-Kvarterer", "10-Aars-Kvarterer", o. s. v..

Paa længere Sigt kan man formentlig vente, at ogsaa Byggeriet af fritliggende Smaahuse i nogen Grad bliver overtaget af større Boligselskaber (eller maaske som i Stockholm og Göteborg: af Kommunerne), hvorved bl. a. Opførelsen af Husene vil kunne planlægges og gennemføres i passende store Grupper ad Gangen.

Villakvarteret er ret beset et Udtryk for Menneskers Trang til at bo i grønne Omgivelser og vel samtidig for deres Ulyst til herigenem helt at miste Fornemmelsen og Fordelene ved at bo i en By. Noget idealt Kompromis mellem By og Land vil man næppe kunne kalde det. Villahaven er kun lille som Friluftsomraade betragtet - og om Vinteren kun til ringe Glæde. Villakvarteret ligger desuden mindre centralt, længere fra Arbejdet og Adspredelserne end Etageboligerne.

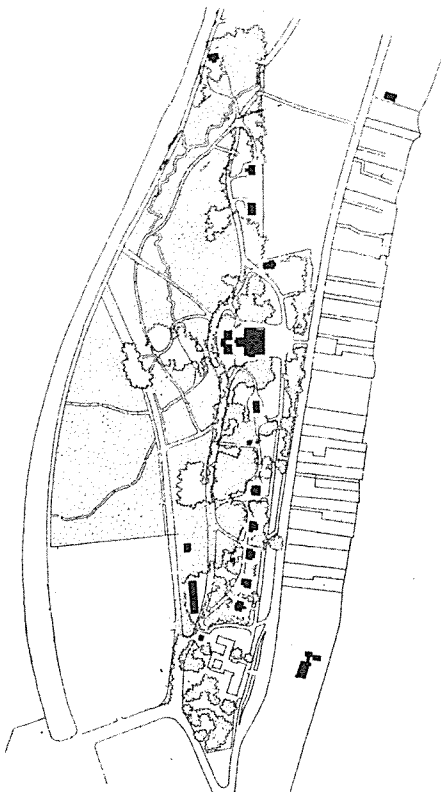
De Mennesker, som løser Spørgsmaalet ved adskilt Sommer- og Vinterbolig, har langt bedre Betingelser for at kunne nyde godt af Byens Kulturgoder, dens Adspredelser, Omgangen med andre Mennesker i den kolde og mørke Aarstid og paa den anden Side, for i den korte Sommer at kunne nyde Friluftslivet ved Skov og Strand, den mere intime Berøring med Naturen. At en saadan sæsonmæssig eller "rytmisk" Skiften Omgivelser med Aarstiderne ikke bare er en vesteuropæisk Mode i et bestemt Aarhundrede, men tværtimod er et naturligt, menneskeligt Behov, kan vel sluttet af, at den genfindes i saa mange forskellige Tidsperioder og paa mange forskellige Steder i Verden, hvor der har eksisteret Befolkningsgrupper med en tilstrækkelig høj materiel Standard (de københavnske Storborgeres Lystgaarde og Landsteder i Nordsjælland siden 1700-Tallet, den engelske Landa-dels Byhuse i London beregnet paa "the Season").

I Dag er en særskilt Sommerbolig ikke mere noget Overklasse-Privilegium. Den højere Levestandard, den forlængede Fritid og de stadig bedre Trafikmidler har medført, at en stor - og formentlig stigende - Del af Byens Befolkning ejer eller lejer særlige Sommerboliger. Disse Sommerboliger maa anerkendes som et nødvendigt Led i Byens Boligforsyning og maa naturligvis tages med under Planlægningen.

Sommerboligerne burde ogsaa regnes med ved enhver Bedømmelse af Boligstandarden. Har den Familie, som tidligere tilbragte Sommeren i en mørk 2-Værelses Lejlighed paa Vesterbro, men som nu har faaet Raad til en Kolonihave, hvor Familien bor 4-5 Maaneder hvert Aar, maaske ikke forbedret sine Boligforhold meget væsentligt? Indenrigsministeriets Byggeudvalg kom i sin Betænkning af 1945 til det Resultat, at "de økonomiske Forudsætninger for en Højnelse af Boligstandarden synes ... ( i den kommende Efterkrigsperiode) ... at være særlig gunstige". Der trænges til en Diskussion om Sommerboligerne ud fra Synspunktet: Hvad vil samfundsmæssigt set have størst Værdi - at et vist Antal Etagelejligheder suppleres med nogle flere Kvadratmeter Gulv og flere moderne Bekvemmeligheder, eller at de dubleres med særlige Sommerboliger?

Før vi nævner Sommerbebyggelsens vigtigste Former i Københavnsegnen, skal det understreges, at de Sommerhuse, Feriehytter, Sommerpensionater, Folkeferiekolonier, o. s. v., hvor mange Københavnerne tilbringer deres 2-3 Ugers Sommerferie, ikke medregnes her. Disse Former træffes overalt i Landet - paa Fanø, ved Gudhjem, i Raageleje - men de forekommer kun sjældent i selve Københavnsegnen. Her i Egnen vil der i Reglen være Tale om virkelige Sommerboliger; Boliger, som benyttes gennem hele Sommersæsonen, og som ligger i Omraader, hvorfra der nok kan være længere til Station eller Sporvej, end man vilde finde sig i om Vinteren, men ikke gør det besværligere om Sommeren, end at de ude-arbejdende Familienmedlemmer kan passe deres Erhverv, eller Husmødrene kan foretage de mere specielle Indkøb inde i Byen.

Sommerhuset (og Lysthuset) er karakteristisk ved sin Lethed og Billighed i Konstruktion og Udstyr samt ved, at det som Regel er indrettet paa en enklere, mere primitiv Livsførelse end Helaarsboligen



En Ferieby for 100 Aar siden  
(Cottageparken ved Klampenborg)  
1:10.000

Cottagerne laa i Skovbrynet uden Hegn imellem. Det store Kompleks indeholdt Kurhus og Restaurant.



b. Den fremtidige Fordeling mellem Boligformerne

Etagebebyggelse og lav Bebyggelse

Enhver Bys Udbredelse vil afhænge af, hvorledes den samlede Boligmængde fordeler sig paa de ovenfor omtalte forskellige Boligformer, først og fremmest paa Etagebebyggelse i Sammenligning med lav Bebyggelse og paa Helaarsbeboelse i Sammenligning med adskilt Sommer- og Vinterbeboelse.

Da vi i Yderomraaderne stort set maa regne med, at der i Etagebebyggelse kan bo tre Gange saa mange Beboere pr. ha. som i lav Bebyggelse, fremgaar det umiddelbart, at selv en mindre Fejlvurdering af det fremtidige Forhold mellem Antallet af Beboere i Etagebebyggelse og i lav Bebyggelse kan give et mærkbart Udslag ved Fastsættelsen af Arealbehovet til Boligbyggeri.

Iflg. Stockholm Stads Familieundersøgelse (1947) ønsker 35% af Familierne i det indre Byomraade, 68% i det ydre Byomraade, 34% af Familierne uden Børn, 71% af Familierne med tre eller flere Børn og 46% af samtlige Familier at bo i Villa (hvis de ikke behøver at tage økonomiske Hensyn). Blandt de, der allerede bor i Villa, ønsker 32% at bo i Etagebolig.

Til Belysning af den fremtidige Fordeling af Boligerne paa Etageboliger og Haveboliger kan bl.a. nævnes en Boligundersøgelse, som A/S Informa i 1944 foretog for Dagbladet Politiken. Et Befolkningsudsnit, der skulde være repræsentativt for hele den danske Bybefolkning, blev bl.a. stillet overfor Spørgsmaalet: "Hvilken Boligform foretrækker De under Hensyn til Deres Forhold og Økonomi, saaledes som de var før Krigen"? Ifølge Svarene skulde 63% af den københavnske Befolkning foretrække eget Hus (for hele Landet: 65%). Undersøgelsen viste iøvrigt, at der var størst Interesse for eget Hus blandt de yngre og i Familier med Børn. Man maa dog nok forholde sig meget skeptisk med Hensyn til, om Spørgsmaalet blev besvaret med tilstrækkelig Hensyntagen til de paagældendes økonomiske Evne.

I Betænkningen af 1945 fra Indenrigsministeriets Byggeudvalg findes en Beregning, som resulterer i, at der i Hovedstaden findes maksimalt 30-35.000 Familier, hvis Indtægter skulde tillade dem at have Villa eller Parcelhus, udover de ca. 27.000, som i Forvejen havde eget Hus i 1940. Hermed er der naturligvis ikke sagt noget om, at disse Familier faktisk overvejer eller overhovedet kan tænke sig at faa eget Hus.

I den Forbindelse kan anføres en nøgtern Betragtning i "Forarbejder til Byplan for Gladsaxe Kommune" (Juli 1944):

"Der er Grund til at tro, at Folk, som ønsker at bo i eget, fritliggende Hus, faar Ønsket opfyldt, naar de har Raad til det, og at de 17% altsaa er et Udtryk for, hvor stor en Del af Befolkningen i Storkøbenhavn, der under de nuværende Forhold er Liebhaveere til fritliggende Huse, og at en væsentlig Forskydning derfor kun kan tænkes ved, at Adgangen til økonomisk at overkomme at faa eget Hus udvides betydeligt ....."

I det foregaaende Afsnit om de forskellige Boligformer pegede vi imidlertid paa, at netop den særlig irrationelle Opførelsesmaade, som er karakteristisk for Smaahusbyggeriet, aabner Muligheder for en Billiggørelse af det lave Byggeri (større Grupper af Huse planlagt og udført under eet, færdigfabrikerede Huse, etc.) og hermed for en relativ Fremgang paa Bekostning af Etageboligerne.

For Rækkehusenes Vedkommende forekommer en særlig stærk Fremgang ikke alene sandsynlig, men ogsaa særdeles ønskelig (jvfr. Indenrigsministeriets Byggeudvalgs Betænkning, Side 45-47). Rækkehusene ligger jo i Forvejen med Hensyn til Økonomi meget nær ved Etageboligerne, specielt hvis man nøjes med at give dem et Udstyr svarende til Etagehusenes. For et stort Antal af de Familier, der nærer Ønske om at bo i Havebolig, men ikke har Raad til selv at bygge Hus, vil Udlejnings-Rækkehuset derfor være en fuldt tilfredsstillende Boligform.

Alt i alt vil vi foreløbig regne med, at Antallet af Beboere i lav Bebyggelse (d.v.s. Villaer og Parcelhuse, Rækkehuse, sluttet Bebyggelse i 1-2 Etager, etc.), som i 1940 udgjorde ca. 25%, med Tiden vil stige til at udgøre ca. 35% af den samlede Befolkning i STORKØBENHAVN. Da Rækkehusbebyggelsen synes at have væsentlig bedre Chancer end Villa- og Parcelbyggeriet for at vinde Terræn paa Bekostning af Etagebebyggelsen, vil vi endvidere regne med, at ca. Halvdelen af de fremtidige Beboere i lav Bebyggelse vil bo i Rækkehuse, etc. (og den anden Halvdel altsaa i fritliggende Huse), mens Rækkehusbeboerne i 1940 kun udgjorde ca. godt en Tredjedel af samtlige Beboere i lav Bebyggelse indenfor Egnen.

Som Følge af den vidt forskellige Beboelsestæthed i Etagebebyggelse og i lav Bebyggelse, vil Befolkningens Fordeling paa disse to Boligformer variere stærkt i Forhold til Gennemsnitsfordelingen for hele Egnen, alt efter hvor centralt vedkommende Omraade er placeret. (I 1940 varierede det procentvise Antal Beboere i lav Bebyggelse saaledes fra 4% i det ældre København (uden de indl. Distrikt.), over 30% i de indlemmede Distrikter til 60-80% i de nærmere Omegnskommuner og 90-100% i de fjernere).

I Storkøbenhavns nogenlunde udbyggede INDRE OMRAADE (d.v.s. Københavns og Frederiksberg Kommuner) bor idag ca. 13% af Befolkningen i lav Bebyggelse, en Procentdel som antagelig paa langt Sigt vil formindskes yderligere, dels fordi de endnu ledige Grunde efterhaanden har faaet en relativt mere central Beliggenhed (i Forhold til det voksende Hovedstadssamfund), og dels fordi der mange Steder indenfor det indre Omraade foregaar en gradvis Ombygning af ældre Kvarterer, hvorunder den nuværende lave Bebyggelse erstattes med høj Bebyggelse. (Vi antager derimod ikke, at Fremtidens store Sæneringer paa Broerne i nævneværdig Grad vil erstatte den nuværende, høje Bebyggelse - som jo ligger meget nær ved Centrum - med lav Bebyggelse).

I hele det YDRE OMRAADE (udenfor Københavns og Frederiksberg Kommuner), som endnu ikke rummer en Fjerdedel af Storkøbenhavns samlede Befolkning, ligger Procenten af Beboere i lav Bebyggelse i Dag helt oppe paa 75%. Hvis Antallet af Beboere i lav Bebyggelse - som lige antaget - vil blive noget reduceret i det indre Omraade, men samtidig skal stige (fra de nuværende ca. 25%) til at udgøre ca. 35% af den samlede Befolkning i Storkøbenhavn, saa medfører dette - sammenholdt med Antagelserne om den fremtidige Befolknings samlede Størrelse og dens Fordeling mellem det indre og det ydre Omraade - at den gennemsnitlige Procent Beboere i lav Bebyggelse i Yderomraadet vil falde til omkring 60%. Dette lyder egentlig ikke usandsynligt. Efterhaanden som en lidt større Brøkdel af Egnens Befolkning falder paa de fjernere Omegnskommuner, vil de nærmere jo faa en forholdsvis mere central Beliggenhed og hermed blive Genstand for en naturlig Forskydning fra helt aaben til noget mere koncentreret Bebyggelse. Det underdrer ikke, at denne Udvikling er længst fremskredet i Kommuner som Gjentofte og Lyngby-Taarbæk, der i 1934 hver fik en hel Række Bybanestationer. I disse to Kommuner er Antallet af Beboere i lav Bebyggelse allerede nede paa 65%.

Foruden at Befolkningens fremtidige Fordeling paa Boligformerne har Betydning for Fastsættelsen af de fremtidige Arealbehov, maa det antages, at denne Fordeling - specielt paa Udlejningslejligheder og egne Huse - har Betydning for "Omflytningsfriheden" indenfor Byen, idet en Familie med eget Hus skal være haardt trængt, før den flytter til en bedre beliggende Bolig, mens Etageboligfamilien kan vælge mere frit, hvor i Byen den vil bo - alt efter som de Voksne skifter Arbejdssted, de hjemmeboende Børn kommer i Lære eller begynder at studere o.s.v. (En ringe Lejlighedsledighed eller en jævn Spredning af Flytningerne over hele Aaret vil dog have en Tendens til at indskrænke Mulighederne for et frit Valg.) En Forskydning i Retning af flere egne Huse vil altsaa medføre en stort set mindre praktisk Bopættelse. Det vil betyde en forøget "overflødig" Trafik til Arbejdssteder, etc. og stiller altsaa i sin yderste Konsekvens Krav om forøget Kapacitet af Byens Trafikapparat.

Iflg. Stockholm Stads Familieundersøgelse (1947) har hver af de undersøgte Familier i Løbet af 10 Aar gennemsnitlig flyttet 2 Gange.

### Helaarsboliger og Sommerboliger

Naar Sommerboligens fremtidige Udvikling almindeligvis ofres saa ringe Opmærksomhed i Forhold til omdebatterede Spørgsmaal som "Etageboliger eller Haveboliger", "skræbete Lejligheder eller havet Boligstandard", "Kollektivhuse" o.l., saa ligger det vel i, at Sommerboligerne herhjemme ensidigt betragtes som et Feriefænomen, som et Alternativ til Udenlandsrejser, Lejrliv, etc.

Med den Begrænsning, vi i dette Afsnit har givet Begrebet Sommerbeboelse, er det imidlertid intimt sammenknyttet med en Række andre vigtige Boligspørgsmaal: Ved Sommerboliger forstaar vi Boliger, der hver især benyttes af den samme Familie gennem hele Sommerseasonen (3-5 Maaneder), mens de paagældende Familier normalt i den øvrige Del af Aaret bor i mere centralt beliggende og bedre udstyrede Boliger.

Sommerbeboelsen maa først og fremmest opfattes som et Komplement til Etageboligen, noget, som disse Boliger tidligere har manglet, og som man nu søger at komplettere dem med.

For den Del af Byens Befolkning, som bor i Villaer, Rækkehuse eller andre Former for Haveboliger, har Sommerbeboelsen (som vi ovenfor har defineret den) mindre Interesse. Skulde de maaske forlade deres Villaer eller Rækkehuse netop i den Tid, hvor disse Boligers særlige Værdi som Haveboliger kommer frem? Hvor de fleste daglige Sysler kan flyttes ud i det Frie, hvor den intime Kontakt mellem Hus og Have er mere end en Talemaade?

En ekstraordinær Tilvækst af Sommerboliger (udover den "normale" Tilvækst - proportional med Etagebebyggelsens Forøgelse), vil alt-saa blive til Gunst for Etageboligformen, vil gøre Etageboligen mere "salgbar" paa Boligmarkedet, mere konkurrencedygtig overfor Haveboligen. Naar vi her i Skitsebetænkningen beskæftiger os ret meget med Sommerbebyggelsens Problemer, er det da ogsaa i høj Grad, fordi den meget afgørende, fremtidige Fordeling af Boligbestanden paa Etageboliger og Haveboliger er afhængig af, hvilken Udbredelse Sommerboligformen faar.

Vor Antagelse gaar jo (som omtalt S. 71) ud paa, at Fordelingen mellem Etagebebyggelse og lav Bebyggelse med Tiden vil blive ændret saaledes, at Etagebeboernes Antal vil formindskes fra de nuværende ca. 75% til ca. 65% af Byens samlede Befolkning. Naar vi foreløbig har valgt ikke at regne med en større Reduktion end denne, er det udtrykkelig ud fra en Forventning om, at de sidste Aartiers omfattende Sommerhusbyggeri vil blive fortsat, i hvert Fald nogen Tid endnu, og at Etagebeboelsen herigennem opnaar en Art Kvalitetsforbedring, som vil sikre den fremtidige Efterspørgsel efter Etageboliger i noget højere Grad end hidtil antaget.

Os bekendt er det eneste Forsøg paa en samlet Opgørelse over Sommerbeboelsens Omfang i Egnen en Statistik fra 1929 over københavnske Skatteydere, som samtidig er "Sommer-Skatteydere" i 8 af Omegnskommunerne (Stat. Md.skr. 6-8, 1930). Facit af denne Opgørelse har mindre Interesse i denne Forbindelse, dels fordi man kun har opgjort Skatteydere med Bopæl i Københavns Kommune (men ikke f.Eks. paa Frederiksberg og i Gjentofte), og dels fordi visse Kategorier af Sommerbeboere, som vi gerne vil inkludere, ikke synes at være medregnet. Det i Statistiken anvendte Kriterium: Mindst 3 Maaneders Ophold aarlig i Sommerkommunen, passer derimod godt sammen med vore Betragtninger. Statistikens Fordeling af Sommer-Skatteyderne 1) paa hver af de 8 Omegnskommuner og 2) paa en Række forskellige Indtægtsklasser, synes at give en god Motivering for at dele Sommerbeboerne op i to nogenlunde klart adskilte Hovedgrupper:

Paa den ene Side en gennemgaaende ret velhavende Kategori, de gammelkendte "Landliggere", som paa faa Undtagelser nær kun træffes i de nordlige Kommuner, saasom Lyngby-Taarbæk, Søllerød og Hørsholm (hvor den gennemsnitlige Aarsindtægt for samtlige Sommer-Skatteydere i 1929 laa paa ca. 20.000 Kr.). En væsentlig Del af disse Landliggere - vel nok Størstedelen - bor til Leje eller i Pension. Resten af dem har fast Ejendom, ofte en Sommervilla af den dyre, hel-aarsprægede Type. (I Dispositionsplanen for Hørsholm Kommune oplyses det, at af de ca. 500 Sommer-Skatteydere, som Kommunen havde i 1942, var kun de 130 - ca. 25% - Ejere af fast Ejendom i Kommunen). Heroverfor staar en anden og nu langt større Gruppe, der til Adskillelse fra Landligerne kunde kaldes "Lysthus- og Sommerhusbeboerne", og som navnlig træffes i Kommunerne mod Syd og Vest, saasom Taarnby, Hvidovre og Gladsaxe (hvor Sommerbeboernes Gennemsnitsindtægt ifølge 1929 Statistiken laa paa ca. 5.000 Kr.). Til denne Gruppens Frembringelser maa vi regne baade de egentlige Sommerhuskvarterer, det meste af Overgangsbebyggelsen samt alle de Kolonihaver, der faktisk benyttes til Sommerbeboelse. Vi sætter ikke her noget skarpt Skel mellem Lysthuse og Sommerhuse udover den Forskel i Størrelse og Udstyr, som man normalt knytter til de to Begreber.

Det største egentlige Sommerhuskvarter i Egnen er Kyststrækningen langs Køge Bugt. Fra de fire vigtigste Sommerhuskommuner paa denne Strækning (Greve-Kildebrønde, Karlslunde-Karlstrup, Havdrup-Søllerød og Jersie-Skensved) foreligger der en Række fortrinlige, statistiske Oplysninger om Sommerbeboelsens Udvikling fra Tidspunktet omkring Anlæget af den nye Strandvej til Køge indtil nu. Mens de paagældende Strandomraader i 1934 havde ca. 1.200 Helaarsbeboere og ca. 5.600 Sommerbeboere (d.v.s. 4-5 Gange flere Sommerbeboere end Helaars-), saa fandtes der i 1946 ca. 1.600 Helaarsbeboere og ca. 12.800 Sommerbeboere (d.v.s. at samtidig med, at der er blevet bedre Forbindelse med København, er Antallet af Sommerbeboere blevet 8 Gange større end Antallet af Helaarsbeboere).



Et specielt Træk for Køgebugtskysten er, at de større og bedre udstyrede Sommerbeboelser dominerer meget stærkt i Forhold til de smaa og primitive (10 Gange saa mange "Sommerhuse" som "Lysthuse"), d.v.s. at Flertallet af Ejerne næppe kan have regnet med, at deres Sommerhuse foreløbig skulda erstattes med Helaarshuse. Samtidig er der desuden her Tale om Sommerbeboere, der gennemgaaende er i Stand til at ofre noget mere paa deres Huse end Sommerbeboerne visse andre Steder i Egnen.

Det i Køgebugt-Kommunernes Statistik konstaterede Antal Huse (Helaars-, Sommer- og Lysthuse hver for sig) stemmer heldigvis saa godt overens med de Optællinger, som er foretaget paa Grundlag af Egnsplankontorets Rekognoscering fra 1945, at vi tør benytte Rekognosceringens Tal som Grundlag for en grov, samlet Opgørelse over Sommerbebyggelsen i Københavnsegnen.

Rekognosceringen gav for hele Egnen minus de tre Hovedstadskommuner ca. 8.500 Sommerhuse. Med et skønnet Tillæg paa 1.500 Huse - dækkende 1) egentlige Sommerhuse indenfor de tre Hovedstadskommuner (d.v.s. Overgangshuse i visse Yderdistrikter) og 2) Huse, optalt som Helaarshuse, men i Praksis fungerende som Sommerhuse (især Landliggerejendomme i de nordlige Kommuner) - faar vi ca. 10.000 Sommerhuse (hvoraf ca. 5.000 groft kan anslaaes som "Overgangshuse"). Langs Køgebugtskysten var der i 1946 ca. 6 Beboere pr. Sommerhus, et Tal, der naturligvis ligger ret højt i Forhold til andre Sommerhusomraader. For at undgaa en Overvurdering af Sommerbeboelsens nuværende Omfang vil vi nøjes med at regne gennemsnitlig 5 Beboere pr. Sommerhus for Egnen som Helhed. Vi faar herefter indenfor Egnen et Antal Sommerbeboere i egentlige Sommerhuse paa  $10.000 \times 5 = \text{ca. } 50.000$ .

Rekognosceringen gav endvidere 6.100 "selvstændige Lysthuse". Føjes hertil et Tillæg for Hovedstadskommunerne, faas ca. 7.500 Lysthuse (hvoraf vi groft anslaaer de ca. 5.000 til at være "Overgangshuse"). For de selvstændige Lysthuse og for Kolonihavehusernes Vedkommende skønner vi et Gennemsnit paa 3 Beboere pr. beboet Lysthus. En vis Del af disse Lysthuse bliver imidlertid blot benyttet lejlighedsvis, for Kolonihavernes Vedkommende benyttes formentlig kun ca. 60% af Havelodderne til Sommerbeboelse. Dette giver ikke helt 2 Beboere pr. Havelod, men vel nok mere end 2 Beboere pr. eksisterende Kolonihavehus. Vi mener at være paa den sikre Side, naar vi regner gennemsnitlig 2 Sommerbeboere pr. Lysthus, beboet eller ubeboet. Vi faar altsaa et Antal Sommerbeboere i "selvstændige Lysthuse" paa  $7.500 \times 2 = \text{ca. } 15.000$ .

Ifølge Kolonihaveforbundet findes der i Københavnsegnen 31-32.000 Kolonihaver. Vi anser det for rimeligt foreløbig at holde os til Kolonihaveforbundets Stikprøveundersøgelse, hvorefter ca. 60% af Haverne benyttes til Sommerbeboelse, altsaa 18-19.000 beboede Kolonihavelysthuse. Med 3 Beboere pr. Hus bliver der er et Antal Sommerbeboere i Kolonihaverne paa  $18-19.000 \times 3 = \text{ca. } 55.000$ .

I Forhold til de nu omtalte ca. 120.000 Sommerbeboere i Københavnsegnen betyder de resterende kun lidt - f. Eks. de af Landligerne i de nordlige Kommuner, som bor i lejede Sommerlejligheder eller Pensionater ogsaa udover den egentlige Ferietid eller de Familier, som bor i Teltlejre og "Feriebyer" Sommeren igennem - ialt maaske ca. 15.000 Sommerbeboere.

Hertil kommer endelig et Antal Sommerbeboelser udenfor det Omraade, vi omtaler som "Københavnsegnen". De stadig bedre Trafikmidler, navnlig maaske Bilerne, muliggør jo Sommerbeboelse i stadig større Afstand fra Byen. (Jo længere man kommer ud, jo stærkere vil Opblandingen dog være med Feriehuse, Feriepensionater og Feriebyer, hvor Opholdet - i Stedet for at strække sig over en 3-4 Maaneders Sommersæson - er begrænset til 2-4 Ugers Ferietid, eventuelt til de 6-7 Ugers Skoleferie for den Del af Familien, som ikke har dagligt Årinde til Byen). Langs Kysten mellem Rungsted og Helsingør findes der allerede i Dag en betydelig Sommerbebyggelse, som falder ind under vor Definition. Lad os anslaa, at der udenfor "Københavnsegnen" findes rundt regnet ca. 15.000 Sommerbeboere.

Alt i alt synes der at være ca. 150.000 Mennesker, som i Sommersæsonen flytter ud i mere aabne og landlige Omgivelser, d.v.s. næsten 1/5 af hele den Befolkning i Hovedstaden, som i Dag bor i Etagelejligheder. Af disse 150.000 Sommerbeboere vil vi groft skønne, at ca. 35.000 ( $5.000 \times 5 + 5.000 \times 2$ ) bor i Omraader, der kan karakteriseres som "Overgangsbebyggelse", Omraader, der altsaa med Tiden vil udvikle sig til almindelige Parcelhuskvarterer.

En væsentlig Del af Sommerbebyggelsen er skabt i de senere Aar - det er saaledes højst sandsynligt, at Bestanden af Sommerhuse i Løbet af Tiaaret 1930-40 er blevet mere end fordoblet. En ganske parallel Udvikling er iøvrigt sket i Byer som Stockholm og Göteborg. I sidstnævnte By er der i samme Tidsrum næsten sket en Tredobling. Med saa stærke Stigninger er det naturligt, at man i Planlægningsarbejdet forudser en fortsat Tilvækst en Del Aar frem i Tiden, omend det lyder meget optimistisk, naar man i Planen for Göteborg-Regionen forudser, at 42.000 af de 60.000 Familier, som antages at bo i Etagelejligheder omkring 1970, vil have faaet eget Sommerhus (idag findes der ca. 7.500 Sommerhuse i Regionen). For Københavnsegnens Vedkommende regner vi i vore Antagelser paa langt Sigt med, at ca. 1.000.000 af den mulige fremtidige Befolkning paa ca. 1.500.000 vil bo i Etagelejligheder (omkring 1980-2000). Hvis Antallet af Sommerbeboere vedblivende skal svare til Antallet af Beboere i Etagelejligheder som 1 til 5, vil det sige ca. 200.000 Sommerbeboere. Forholdet 1:4 giver 250.000, Forholdet 1:2 giver 500.000, mens den göteborgske Antagelse (7:10) vilde give 700.000. Det sidste Tal forekommer umiddelbart altfor højt under vore Vilkaar. Vi har allereede vanskeligt ved at forestille os, at det skulde være muligt gennem et saa relativt kort Tidsrum, at foretage en saa gennemgribende Ændring af Boligstandarden, at der f.Eks. skulde kunne præsteres en Sommerbolig til hveranden Etagelejlighed samtidig med, at man tænker sig at forbedre Boligstandarden ved at skaffe en væsentlig Del af Helaarsboligerne flere Rum og bedre Udstyr. Lad os imidlertid foreløbig, indtil nærmere Undersøgelser foreligger, regne med Forholdet 1:2, d.v.s. 500.000 Sommerbeboere som Maksimum paa længere Sigt.

#### c. Arealbehovet

##### Boligomraader, Overgangsarealer, Reservearealer

De Arealer, som det efterhaanden bliver nødvendigt at inddrage til Byens Udvidelse, vil til sin Tid blive beslaglagt af vidt forskellige Byfunktioner: Trafikanlæg, Boliger, Erhverv, sociale og kulturelle Institutioner samt Legepladser, Idrætspark og andre Friluftsanlæg. De fremtidige Arealbehov til hver enkelt af disse Funktion er imidlertid - med den Viden man har i Dag - meget vanskelige at fastslaa, selv skønsmæssigt. Under det fortsatte Arbejde med Egnsplanen vil man dog søge at naa frem til at kunne angive visse af disse separate Arealbehov.

Her paa Skitsestadiet har vi indskrænket os til at skelne mellem I) INDUSTRIOMRAADER, hvis Arealbehov behandles i Bilag D vedrørende Erhvervsomraader og II) BOLIGOMRAADER, hvortil vi stort set regner alle de øvrige, bymæssigt udnyttede Omraader.

Under Optegningen af Skitseforslaget har vi ikke anset det for muligt - og heller ikke paakrævet - indenfor Boligomraaderne at skelne mellem Rækkehusomraader og Villaomraader. Vi har endda i adskillige Tilfælde haft vanskeligt ved at afgøre, om et bestemt Areal var bedst egnet til høj eller lav Bebyggelse. Naar vi ikke desmindre i Optegningen har skelnet mellem Boligomraader med Etagebebyggelse og Boligomraader med lav Bebyggelse, er det navnlig for at konkretisere det Grundlag, der - med Henblik paa den egentlige Egnplan - skal forhandles udfra.

For at faa fastslaaet den fremtidige "Bruttobeboelsestæthed" for Boligomraader med Etage- og lav Bebyggelse kan vi betragte ethvert Boligomraade som sammensat 1) af Arealer, der direkte anvendes til Boligbyggeri, "Boligarealer", og 2) Arealer til andre Formaal (saa som Trafikveje, lokale Forretningscentre og Værkstedsomraader, Skoler, Sportspladser, etc.), her betegnet som "Fællesarealer".

Vi er gaaet ud fra nogle almindeligt anvendte Netto-Beboelsestætheder (Indbyggerantal pr. ha. Boligareal (A), incl. Arealet af de lokale Adgangsveje) gældende for moderne Villa-, Rækkehus- og Etageboligkvarterer i Byens Udkant, Beboelsestætheder som vi for hver af de tre Boligformer har omskrevet til Boligareal pr. Indbygger (B). Paa Grundlag af en ret omfattende Gennemgang af aktuelle Bebyggelsesplaner, ved Beregninger indenfor allerede udbyggede Omraader, o. lign., har vi herefter anslaaet et Fællesareal pr. Indbygger (C), varierende fra 40 m<sup>2</sup> ved høj til 80 m<sup>2</sup> ved villamæssig Bebyggelse. For hver af Boligformerne vil nu Summen af Boligarealet pr. Indbyg-

ger og Fællesarealet pr. Indbygger give et Antal Kvadratmeter "Boligomraade" pr. Indbygger (D), som omskrevet til Indbyggere pr. ha. "Boligomraade" giver os det søgte Udtryk for Bruttobeboelsestætheden.

Nedenstaaende Tabel viser denne grove Udregning af Tætheden for Etagebebyggelse, Rækkehusbebyggelse, Villabebyggelse samt for de to sidstnævnte Kategorier under eet (fordelt med lige mange Beboere i hver), idet der for alle Kategoriers Vedkommende er Tale om Gennemsnitsværdier, gældende for hele "Yderomraadet" (fra Københavns Kommunegrænse til Bebyggelsens yderste Udløbere):

	Nettobeboelsestætheder (det ydre Byomraade):		C	Bruttobeboelsestætheder (det ydre Byomraade):	
	A	B		D	E
	Fremtidigt Ant. Indb. pr. ha. "Bolig- areal"	m <sup>2</sup> "Bo- ligareal" pr. Indb. (10.000 : A)	m <sup>2</sup> "Fæl- lesare- al" pr. Indb.	m <sup>2</sup> "Bo- ligom- raade" pr. Indb. (B+C)	Ant. Indb. pr. ha. "Boligom- raade" (10.000:D)
a. Etagebebyg- gelse	200	50	40	90	<u>110</u>
b. Rækkehusbe- byggelse o.l.	(100)	(100)	(60)	(160)	(62)
c. Villabebyg- gelse	(50)	(200)	(80)	(280)	(36)
d. Lav Bebyggel- se (b+c)	67	150	70	220	<u>45</u>

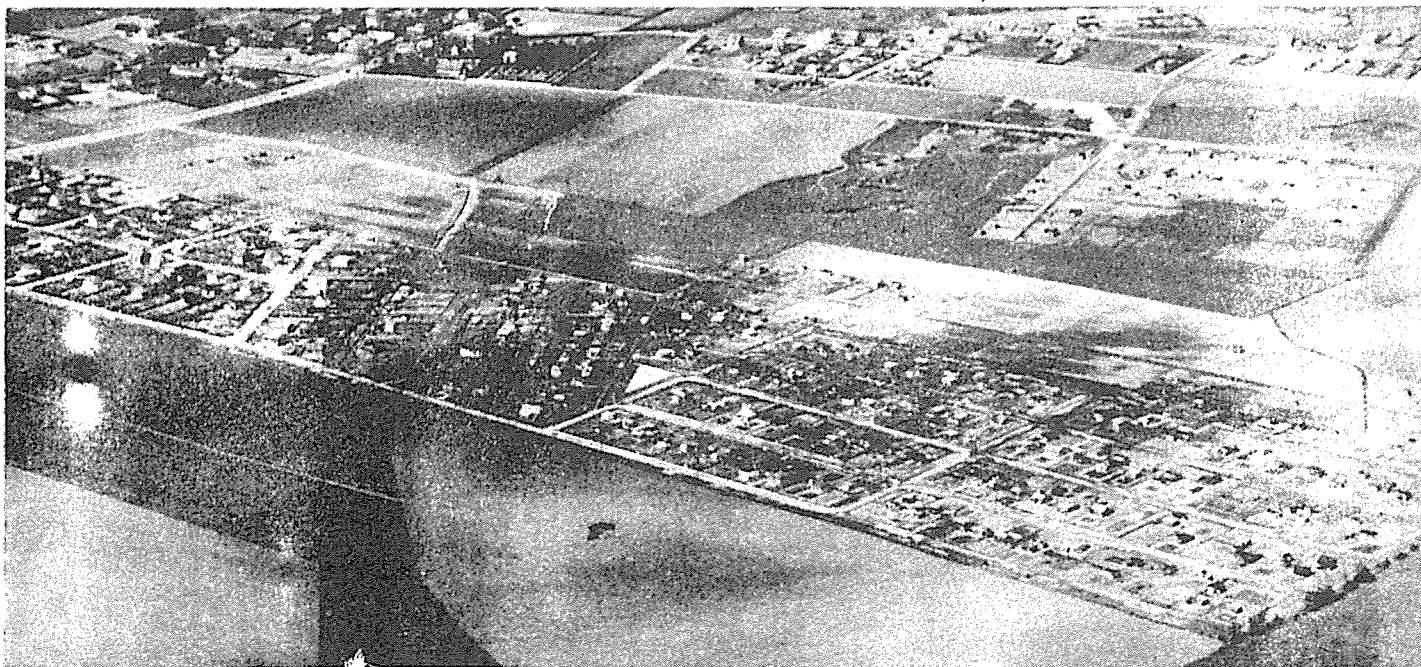
Ud fra (1) den til Grund for Skitseforslaget liggende Antagelse om Størrelsen af Byens fremtidige Befolkning og dens Fordeling paa "det indre" og "det ydre" Byomraade og (2) de i forrige Afsnit motiverede Antagelser om denne Befolknings fremtidige Fordeling i Etageboliger og i Boliger i lav Bebyggelse samt (3) de i ovenstaaende Skema anførte Antal Indbyggere pr. ha. Boligomraade med Etagebebyggelse og med lav Bebyggelse skulde vi kunne fastslaa Boligomraadebehovet, Størrelsen af de Boligomraader, der maa være til Raadighed, hvis Byen skal kunne rumme den antagne fremtidige Befolkning.

Det er imidlertid ikke nok at fastslaa, hvormeget de til forskellige Tidspunkter i Fremtiden beregnede Befolkningmængder vil "fylde". Saalænge Byen er i Vækst, eller der sker en Udflytning fra de indre Kvarterer til Yderomraaderne, saalænge maa der findes Arealer, som er under Udbygning eller Tilberedning, som befinder sig paa Overgangsstadiet mellem Land og By.

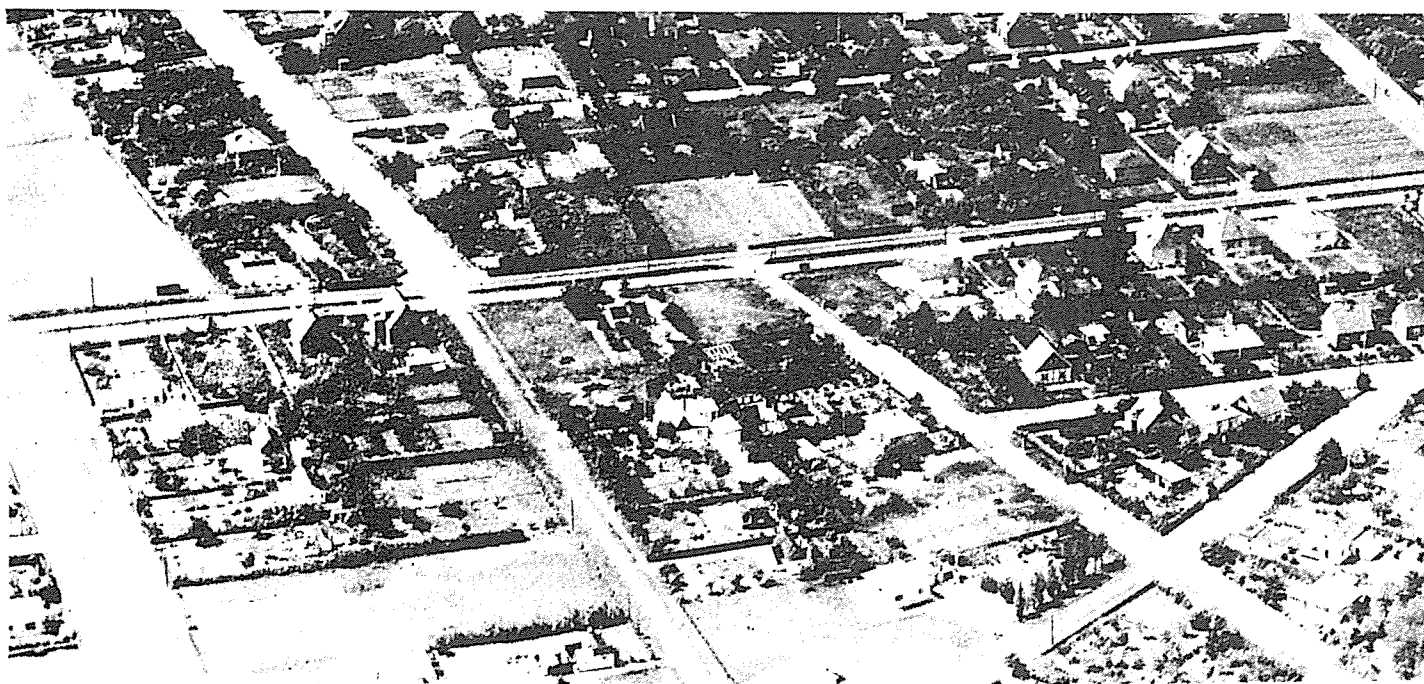
Arealer, hvorpaa der for Tiden opføres Boligbebyggelse, eller hvorpaa saadan Bebyggelse er færdigprojekteret, eller hvor Erhvervelsen først lige har fundet Sted, uden at der endnu foreligger noget Projekt - er alle "OVERGANGSAREALER" af denne Art, altsaa inddraget i Byudviklingen med Henblik paa den kommende Tilvækst. Overgangsarealerne er i forskellig Grad gjort færdige med Hensyn til Kloaker, Veje, Huse, o.s.v., alt efter om Overgangen til Helaarsbebyggelse er nær forestaaende eller ej. Hvert Aar forvandles en Del af Overgangsarealerne til egentlige Boligomraader; og nye Arealer bliver til Gængæld inddraget som Overgangsarealer.

Den samlede Størrelse af Overgangsarealerne maa under en nogenlunde rolig Udvikling kunne bestemmes som det samlede Areal, der hvert Aar købes til Bebyggelse, multipliceret med Udbygningsperiodens Længde (d.v.s. Antallet af Aar mellem det Tidspunkt, hvor et Areal erhverves til Bebyggelse og Tidspunktet, hvor Boligerne paa Arealet er færdige til Indflytning).

Udbygningsperiodens Længde varierer meget for forskellige Boligformer. Paa Grundlag af Oplysninger fra Boligselskaber m.fl. vil vi skønne en gennemsnitlig Udbygningstid for Etageboliger og Rækkehuse paa 7-8 Aar. For Parcelhuset, den billigere Villaform, hvor Parcelejeren køber Grunden paa en Art Ratebetaling og i Reglen maa gøre sig færdig med Afbetalingen, før han kan tænke paa at bygge, viser Udbygningsperioden sig at være meget lang, gennemsnitlig vel omkring 15 Aar. Men der forekommer ogsaa Villabyggeri med en væsentlig kortere Udbygningsperiode, fortrinsvis beliggende i den nordlige



Udstykninger i Københavns Omegn. Hvornaar bliver Hullerne udfyldt - hvis de overhovedet bliver det? Og hvis ikke? Er det saa værst for de Landbrugere som i Forventning om en let tjent Gevinst har faaet deres Jord skaaret i Stykker, eller for de smaa Villaejere, som er altfor faa til at betale de obligate Vej- og Ledningsanlæg o.s.v.? Eller maaske for de optimistiske Grundspekulanter, som troede at Pengene vilde komme ind, naar blot de forstod at vente. (Nowico fot.)



Villakvarterer i Københavns Omegn. De ældste Helaarshuse er fra Slutningen af Tyverne, medens andre øjensynlig er kommet til i Trediverne. Paa adskillige Grunde er det endnu kun blevet til et Sommer- eller Lysthus eller blot en Kolonihave helt uden Hus. Enkelte Grunde er ikke engang blevet solgt. Skal Haveejerne nu betale for straks at gøre de Grunde byggemodne, som de tidligst vil kunne bygge paa om 10 Aar? Eller skal Helaasbeboerne endnu i mange Aar leve en primitiv Kolonihavetilværelse? Og hvordan vil det færdige Kvarter iøvrigt til sin Tid komme til at se ud? (Nowico fot.)

Del af Egnen og navnlig benyttet af Folk, som har tilstrækkelig Kapital til, at de kan bygge straks efter Grundkøbet. En Udbygningstid paa 10 Aar vil sikkert være en brugbar grov Gennemsnitsangivelse for Boligarealer af enhver Art (d.v.s. at det samlede Overgangsareal skulde blive ca. 10 Gange den aarlige Arealtilvækst til Boligomraaderne). Hvis man antager, at det Offentlige ved selv at bygge, ved Laan, ved Garantier og paa anden Maade faar større Indflydelse paa Boligbyggeriet, samt hvis det lave Byggeri i højere Grad overgaar til de store Boligselskaber, maa man anse en Afkortning af de forskellige Boligformers Udbygningstid for sandsynlig.

Udover Overgangsarealerne - altsaa de Arealer, paa hvilke der er planlagt eller paabegyndt Byggeri - findes der idag betydelige Arealer, som blot paa en Forventning eller Forhaabning om fremtidigt Boligbyggeri vurderes og beskattes til en højere Værdi, end de som Landbrug, Gartneri eller lignende kan forrente, og som jo allerede herigennem er inddraget i den bymæssige Udvikling. Vi kalder her disse Arealer, som venter paa at blive solgt til Bebyggelse, og som altsaa udgør en Art Lagerbeholdning af mere eller mindre færdige Byggegrunde, for "RESERVEAREALER". Det kan være Arealer, som uden nogen Indsats fra Ejerens Side er blevet byggemodne i et vist Omfang, som f.Eks. ved Gennemførelsen af offentlige Trafikanlæg (Veje, Baner, Sporvejslinier) er blevet "trafikmodne", eller som er blevet inddraget under Kloakkendelser og eventuelt paalignet Kloakbidrag, jvfr. Bilag A, Omraadernes Egnethed til Bebyggelse. Det kan ogsaa være Ejerne selv, som har ændret den tidligere Tilstand, f.Eks. ved Udarbejdelse af Udparceringsplan, ved Anlæg af Udstykningsveje, etc. Resultatet er i hvert Fald, at der for Parcelkøbere, Byggekonstier og Boligselskaber \*) er et meget stort Udvalg af Arealer at vælge imellem, naar de skal købe Byggegrunde, mange Gange større end det Areal, der i Løbet af et Aar bliver købt til Bebyggelse.

Det er klart, at der herigennem foregaar et betydeligt Spild, samfundsmæssigt set. Der sker i Forhold til den Befolkningsudvikling, man idag nogenlunde kan overse, en altfor stor (eller rettere altfor tidlig) Kapitalinvestering i Anlæg, som paa forskellig Maade bidrager til at gøre Byens Yderomraader byggemodne. Resultatet af det altfor store Udbud af Byggegrunde er med andre Ord store Rentetab for Samfundet og højt opskruede Grundpriser.

Det vil vel være rimeligt at antage, at man fra det Offentliges Side før eller senere vil foretage en Begrænsning af Udbudet af Byggegrunde, i hvert Fald saaledes at de mindst egnede Omraader undrages bymæssig Udvikling. Muligvis vil man ogsaa komme ind paa at fremme en vis etapemæssig Udbygning af de forskellige Byggeoplande, eventuelt i Forbindelse med en Begrænsning af Avancerne ved Grundsalg. Saadanne Foranstaltninger vil kunne medføre en væsentlig Reduktion af Reservearealet.

Paa den anden Side bør der altid være et passende Udbud af Byggegrunde til rimelige Priser, tilstrækkelig stort til at Grundkøberne kan vælge i hvilken Del af Byen og i hvilken Art Boligomraade, de vil bygge og bo, og til at Grundsælgerne ikke opnaar nogen uheldig Monopolstilling (man kunde f.Eks. tænke sig, at disse Krav kunde opfyldes med et Reserveareal paa 2-3 Gange den aarlige Arealtilvækst til Boligomraaderne).

For at faa Reservearealerne frem paa Markedet i en mere hensigtsmæssig Rækkefølge end nu og til "rigtige" Priser, vilde det være af Betydning, om Kommunerne i højere Grad end nu foretog Opkøb af Grunde egnede til Bebyggelse. Det hænder ikke sjældent, at Ejerne af visse Arealer, som det paa et givet Tidspunkt, samfundsmæssigt set, er særlig ønskeligt at faa frem paa Markedet som Reservearealer, ikke ønsker at afhænde Grundene eller kun vil sælge mod urimelige Overpriser. Det vilde sikkert være rimeligt, om Kommunerne i saadanne Tilfælde kunde expropriere de paagældende Arealer.

Baade "Udvalget vedr. Statens Forhold til Byggeriet" og "Indenrigsministeriets Byggeudvalg" er gaaet stærkt ind for en aktiv offentlig Jordpolitik under Henvisning til Nødvendigheden af, "at det offentlige til enhver Tid har Raadighed over Jord med hensigtsmæssig Beliggenhed og i et saadant Omfang, at den kan give Plads for en væsentlig Del af den Boligmængde, der er Behov for" (førstnævnte Udvalgs Bet. 1942, S.14).

Endvidere er navnlig det sidstnævnte Udvalg gaaet ind for, at der samtidig med de udvidede offentlige Jordkøb bør tilvejebringes en klar Expropriationshjemmel: "Efter Udvalgets Mening burde der derfor f.Eks. ved en Tilføjelse til de nuværende Bestemmelser i Byplanloven gives det offentlige - altsaa baade Stat og Kommune - en generel Adgang til at expropriere Arealer, som det af Hensyn til en hensigts-

+) jfr dog for de sociale Selskabers Vedkommende Side 81 nederst

### Nu skal der sættes en Stopper for Grundspekulationen

Indenrigsministeriets Byggeudvalg forbereder radikale Foranstaltninger. — Der spekuleres i Grunde, som ikke vil blive bebygget i disse Aarhundre!

For at faa Reservearealerne frem paa Markedet i en mere hensigtsmæssig Rækkefølge end nu og til "rigtige" Priser, vilde det være af Betydning, om Kommunerne i højere Grad end nu foretog Opkøb af Grunde egnede til Bebyggelse. Det hænder ikke sjældent, at Ejerne af visse Arealer, som det paa et givet Tidspunkt, samfundsmæssigt set, er særlig ønskeligt at faa frem paa Markedet som Reservearealer, ikke ønsker at afhænde Grundene eller kun vil sælge mod urimelige Overpriser. Det vilde sikkert være rimeligt, om Kommunerne i saadanne Tilfælde kunde expropriere de paagældende Arealer.

Forløbet Pjastop paa Grunde?



## Amtsraadet ønsker Lov mod Grundjobberiet

Spekulationen er nu blevet af politiken 17-9-47 - rov  
Ogsaa Kjøbenhavn Amtsråd har nu i 1947 vedtaget en Lov om Grundjobberiet og vil indbringe samme Lov til Folketinget i næste Session. Lovens Indhold er følgende: 1. Den 1. januar 1948 skal alle Grundjobberiere i Københavns Amtsråd og i de andre Københavns Amtsråds Områder være forpligtede til at indbringe deres Grundjobberiere til Folketinget i næste Session. 2. Den 1. januar 1948 skal alle Grundjobberiere i Københavns Amtsråd og i de andre Københavns Amtsråds Områder være forpligtede til at indbringe deres Grundjobberiere til Folketinget i næste Session.

mæssig Udbygning af en Kommune eller af Hensyn til Tilvejebringelsen af rimelige Grundpriser vil være tilraadeligt at disponere over, omkring Byerne, hvor Udviklingen kan ventes at ville foregaa, og der- ved komme Grundspekulationen i Forkøbet". (Bet. 1945, S.74). Allerede før denne Betænkning fremkom, havde Ligningsinspektør Enrico Hansen i en interessant Fremstilling af hele Spørgsmaalet ("Arkitekten" Nr.9, 1945) fremsat Forslag om, at der blev givet Hjemmel til en Begrænsning af Bebyggelsen til bestemt afgrænsede Omraader, som skulde fastsættes f.Eks. for 5 Aar ad Gangen. Den 3. Januar 1947 vedtog Københavns Amtsråd en Henvendelse til Indenrigsministeriet, hvori man stærkt paapegede de skæbnesvangre Følger af de altfor store og ofte uheldigt beliggende Reservearealer og de stadigt stigende Grundpriser samt udtalte Ønsket om snarlige Lovforanstaltninger til Modvirken af disse uheldige Forhold.

### Arealbehovet til Helaars- og Sommerbebyggelse

En Angivelse af det samlede Behov for Arealer til Boligomraader paa et nærmere bestemt fremtidigt Tidspunkt maa naturligvis - foruden de Boligomraader, som den antagne fremtidige Befolkning skal bo i - ogsaa omfatte de Boligomraader, der til den Tid vil være under Tilberedning, altsaa Overgangsarealer og Reservearealer. Man kan jo ikke vente med at tænke paa hele Udstyret af Trafikanlæg, Ledningsanlæg, Institutioner, o.s.v., til den Dag, Boligerne paa de paagældende Arealer staar færdige.

For at vi ud fra et antaget Indbyggerantal skal kunne beregne Størrelsen af de Arealer, der paa et givet Tidspunkt skal være til Ræddighed, maa vi derfor til det antagne, faktiske Befolkningstal lægge et anseligt, "imaginært" Folketal, som skal repræsentere Overgangs- og Reservearealerne (d.v.s. det Antal Mennesker, som paa et endnu senere Stadium skal befolke disse sidstnævnte Arealer). Dette imaginære Tillæg til Indbyggerantallet maa antages at gaa stærkt ned i Fremtiden. Vi antog jo dels, at man før eller senere maa søge Udbudet af Byggegrunde begrænset ved offentligt Regulering, og dels at Perioden for disses Udbygning vil blive kortere. Vi maa ligeledes antage, at Byens Tilvækst udefra samt Udflytningen fra de indre Bydele efterhaanden vil reduceres (eventuelt engang gaa helt istaa). Men selv under Forudsætning af en fortsat, konstant Tilvækst vilde den antagne Forskydning mellem Boligformerne indbyrdes betyde et nedsat Behov for Overgangsarealer (idet Boligformerne med kort Udbygningstid, Etage- og Rækkehusbebyggelse, jo antages efterhaanden at ville vinde Terræn paa Bekostning af Villaformen med den længere Udbygningstid).

I Dag er der formentlig alene paa Overgangsarealerne Plads til en Befolkning af Størrelsesordenen 150.000 og det omhandlede Tillægstal (som jo ogsaa skal dække Reservearealerne) maa antages at være langt større. Vi skønner, at Tillægstallet paa kortere Sigt vil gaa ned til ca. 100.000, og at det paa længere Sigt vil gaa ned til 50.000. Selv hvis Byens Befolkningstilvækst helt ophører (eller ligefrem afløses af en Befolkningsnedgang), er det jo ikke sandsynligt, at Byen til den Tid bestaar udelukkende af fuldt udbyggede Byomraader, med andre Ord et vist Tillægstal vil der under alle Omstændigheder være Brug for.

Dette vil sige, at Boligomraaderne i Storkøbenhavns ydre Omraade (som idag rummer ca. 250.000 Indbyggere) i Skitseforslagets 1. Etape bør dimensioneres til at rumme en Befolkning paa ca. 500.000 Indbyggere og i 2. Etape ca. 750.000 Indbyggere i Stedet for de Befolkningsmængder, der efter vore Antagelser faktisk vil bo i det ydre Omraade paa de to Stadier af Udviklingen (nemlig henholdsvis 400.000 og 700.000 Indbyggere).

Af Yderomraadets udvidede Befolkning paa 750.000 Indbyggere i 2. Etape vil i Henhold til vore tidligere Antagelser de 40% bo i Etageboligomraader (med en Tæthed paa 110 Indb.pr.ha. Boligomraade). Der vil med andre Ord i 2. Etape være Brug for ialt

$$\frac{40 \times 750.000}{100 \times 110} \text{ ha} = \text{ca. } 2.750 \text{ ha. Boligomraade med Etagebebyggelse i hele Forstadsomraadet udenfor Københavns Kommune.}$$

Til de resterende 60% af de 750.000 Indbyggere bør der tilsvarende reserveres Boligomraader med lav Bebyggelse (med Halvdelen af Boligerne i Rækkehuse o.lign. og Halvdelen i Villaer og med en gennemsnitlig Tæthed paa 45 Indb.pr.ha. Boligomraade) med en Udstrækning af

$$\frac{60 \times 750.000}{100 \times 45} \text{ ha, d.v.s. ca. } 10.000 \text{ ha. Boligomraade med lav Bebyggelse (heraf ca. } 3650 \text{ ha. til Rækkehusbebygg. o.lign.)}$$

14 SEPTEMBER

SOCIAL-DEMOKRATEN

Kloakanlægget, der skal bygges paa 50 Aar og som skal koste 14 Mill. K

Et Aarslag af uendelige Demos...



For første Etapes Vedkommende vil en tilsvarende Beregning give følgende Arealbehov: ca. 1600 ha. Boligomraade med Etagebebyggelse og ca. 7200 ha. med lav Bebyggelse.

Paa Grundlag af de saaledes beregnede Arealbehov er Skitseforslaget udarbejdet. Paa Foldearket bag i Hæftet er de to Etapeforslag vist med forskellige Farvetoner for Boligomraader med høj og lav Bebyggelse. Overgangs- og Reservearealerne er altsaa medtaget under Boligomraaderne. For Oversigtens Skyld har vi dog givet alle Sommerhus- og Kolonihaveomraaderne deres egen Signatur, selv om en Del af dem maa betegnes som Overgangsarealer (og ogsaa i vore Arealberegninger indgaar som saadanne).

De Sommerhus- og Kolonihaveomraader, som er vist paa Etapeplanerne, svarer derimod ikke paa langt nær til den paa Side 75 anførte, grove Langtids-Antagelse, nemlig 1 Sommerbolig pr. 2 Etagelejligheder. For det første mener vi at maatte undersøge Spørgsmaalet en Del nærmere, før vi fremsætter mere konkrete Forslag. For det andet er man mere frit stillet med Hensyn til Placeringen af disse Omraader, hvor f.Eks. en kort Afstand til Station er mindre afgørende end ved Helaarsbebyggelse. Og for det tredje behøver Planlægningen næppe heller ske paa saa langt Sigt (der bliver f.Eks. ikke altid Tale om egentlig Kloakering, etc.).

De fremtidige Sommerhusomraader er derfor nærmest angivet symbolsk paa Skitseplanerne - bl.a. for at antyde nogle mulige Principper for Placeringen.

En ganske groft skønnet Fordeling af Sommerbeboerne paa forskellige Sommerboligformer kunde f.Eks. se saaledes ud:

Antal Sommerbeboere i	1945	1.Etape	2.Etape
Sommer- og Lysthuse: (heraf i Overgangs- bebyggelse):	65.000 (35.000)	75.000 (25.000)	175.000 (15.000)
Kolonihaver:	55.000	75.000	150.000
Øvrige Former: (især udenfor "Eggen")	30.000	75.000	175.000
Ialt	150.000	225.000	500.000

Med et Antal Sommerbeboere pr. ha. paa f.Eks. 60 for Overgangs-parcelbebyggelse, 80 for permanent Sommerbebyggelse og 100 for Kolonihavebebyggelse, vilde vi i 2.Etape komme til et Arealbehov paa 1500 ha. Kolonihaveomraader, 2000 ha. permanente Sommerhusomraader og 250 ha. Overgangs-Sommerhusomraader - nogle Angivelser, der naturligvis bør tages med alle Forbehold.

#### Boligbyggeriets aktuelle Arealbehov

Det vilde selvsagt være uheldigt, hvis man under Henvisning til Bolognøden og det presserende Boligbyggeri fik fremskyndet Trafikanlæg, Kloakanlæg og lignende, som ikke var nødvendige nu, og som man senere vilde fortryde. Det Problem, som det i den Anledning har været nødvendigt at belyse saa tidligt som muligt ved Undersøgelser paa Egnsplankontoret og Drøftelser i Arbejdsudvalget, kunde stilles saaledes op:

Findes der tilstrækkeligt store byggemodne Arealer til at give Plads for det Boligbyggeri, der maksimalt kan tænkes bygget i de nærmeste Aar? Eller vil det omvendt være nødvendigt at inddrage nye Arealer, som forudsætter nye Trafikanlæg, Kloakanlæg etc., førend disse Anlægs Hensigtsmæssighed som Led i en samlet Egnspan er blevet gennemdrøftet?

Til Belysning heraf foretog Egnsplankontoret i Vinteren 1945-46 en foreløbig Undersøgelse af, hvor meget Boligbyggeri, der forelaa færdige Projekter til og af, hvor store Arealer, der herudover kunde betragtes som byggemodne indenfor Københavnsøgnen (se Meddelelse fra Egnsplankontoret Nr. 3, 30.3.46, og Tidsskriftet Arkitekten Nr. 16, 1946. Vi saa bort fra Villa- og Parcelbebyggelsen, da der for dennes Vedkommende er betydelige byggemodne Arealer til Raadighed i de kun delvis udbyggede Kvarterer, og da evt. nye Kvarterer ikke behøver startes paa byggemodne Arealer. Parcelbyggeriet vil formentlig tilmed indtage en relativt beskeden Plads i den første Efterkrigsperiode).

Til Opgørelsen over de foreliggende Projekter fik vi Hjælp fra Omegnskommunernes Bygningsinspektører (som bl.a. indførte alle de af Bygningsmyndighederne modtagne Projekter til Boligbebyggelse med over 10 Lejligheder paa vore Oversigtsplaner), fra alle de større Boligselskaber (som udfyldte et særligt Spørgeskema for hvert af de Projekter, der arbejdedes med, eller som laa færdige) samt fra Indenrigsministeriet (det som Beredskabsarbejder projekterede Boligbyggeri). De byggemodne Arealer, som der endnu ikke forelaa Projekt paa, blev navnlig opgjort paa Grundlag af de enkelte Kommuners Dispositionsplan-Forslag, som blev sammenholdt dels med Egnsplankontorets Rekognoscering af 1945 og dels med en af Overingeniør K.Rehof udarbejdet Oversigt over den kloakmæssige Tilstand i de enkelte Omraader indenfor Egnen. For Københavns Kommunes Vedkommende gik man bl.a. ud fra en af Stadsingeniørens Direktorat, Byplankontoret, udarbejdet "Opgørelse over Mulighederne for fremtidig Lejlighedstilgang pr. 1.1.1946".

Bearbejdelsen af de indsamlede Oplysninger blev foretaget i Samarbejde med Samordningsudvalgets Sekretariat. Man søgte bl.a. herunder at sortere baade Projekter og kloakmodne Arealer fra, som skønnedes uheldigt beliggende, f.Eks. med Hensyn til Trafikforbindelser, jfr. Bemærkningerne om Kloakmodenhed i Bilag A, Side 60. Den saaledes reducerede Opgørelse gav til Resultat, at ca. 20.000 Lejligheder laa færdigprojekterede, og at der derudover fandtes trafik- og kloakmodne Arealer (incl. Arealer som kunde gøres kloakmodne paa mindre end to Aar) til ca. 40.000 Lejligheder, d.v.s. aktuelle Byggemuligheder for ialt ca. 60.000 Lejligheder i Etage- eller Rækkehusbebyggelse (heraf faldt de ca. 18.000 paa Arealer i offentlig Eje).

En Ajourføring af Oplysningerne fra Bygningsinspektørerne og Boligselskaberne, som blev foretaget tidligt paa Sommeren 1947, viste snarest en Stigning i Antallet af Lejligheder paa Projektstadiet. En fornyet Gennemgang af de byggemodne Arealer, denne Gang paa Grundlag af det nu foreliggende skitse-mæssige Egnsplansforslag, gav nok Arealer, som laa lidt forskelligt fra de tidligere skønsmæssigt fastslaaede, men der skete heller ikke her nævneværdige Forskydninger i det samlede Resultat.

Vi kan altsaa regne med, at der stadig er tilstrækkelige Arealer til at give Plads for et Byggeri indenfor de nærmeste to Aar paa ca. 60.000 Lejligheder (d.v.s. "trafikmodne" Arealer, som samtidig er kloakmodne eller hvor en Kloakering i hvert Fald er paabegyndt, idet man antager, at det kræver ca. 2 Aar at gøre et Areal kloakmodent - forsynet med Hovedledninger og Rensningsanlæg). Betragter vi i Stedet Byggeriet i en lidt længere Periode end de 2 Aar, vil tilsvarende større trafikmodne Arealer kunne gøres kloakmodne, og naar vi er kommet op paa ca. 4 Aar, maa vi gaa ud fra, at den paabegyndte Elektrificering af Banerne til Ballerup og Glostrup vil være afsluttet, og at der hermed vil kunne stilles endnu større trafik- og kloakmodne Arealer til Raadighed. For hele 4 Aars-Perioden vil der sikkert være Arealer til langt mere end 100.000 Lejligheder.

Mens vi i Begyndelsen af 1946 antog, at man i Toaarsperioden 1946-48 allerhøjest vilde kunne gennemføre et Byggeri paa ialt ca. 20.000 Lejligheder, kom det nedslaaende Resultat som bekendt til at ligge helt nede paa ca. 7.000 fuldførte Lejligheder (fra Aug. 45 til Aug. 47). Idag er der næppe nogen, som for de nærmeste Aar tør regne med mere end gennemsnitlig 7-8.000 Lejligheder aarlig i hele Københavnsegnen. Paa Baggrund heraf synes det paa ingen Maade at være byggemodne Grunde, der savnes til det presserende Boligbyggeri.

En af Aarsagerne til, at der alligevel har kunnet spores en vis Mangel paa anvendelige Grunde, er det værd at nævne her: Ved det statsstøttede Byggeri, som jo i de senere Aar har udgjort Størsteparten af Boligbyggeriet i Københavnsegnen, er Støtten bl.a. betinget af, at Grundpriserne ikke overstiger et vist Maximum. Ifølge flere af de store Boligselskaber ligger dette Maximum imidlertid væsentlig under den almindelige Pris paa de fuldt byggemodne og trafikmodne Arealer, som naturligvis burde bebygges først. I Stedet er dette Byggeri altsaa i ret høj Grad henvist til mindre egnede Arealer og i visse Tilfælde til Arealer, som i H.t. nærværende Skitseforslag aldrig burde være bebygget. Det bliver nødvendigt snarest mulig at finde en for-svarlig Løsning paa dette Problem.

### III Sanering af forældede Boligomraader.

"... vid den framtida saneringen av äldre stadsområden böra de stadsplanetekniska kraven på bebyggelsen ställas lika högt som för tidigare icke bebyggda områden. Behovet av byggnadsvolym måste bedömas på grundval av ingående undersökningar. Det är under alla förhållanden olämpligt att okritiskt taga den gällande byggnadsrätten till utgangspunkt för planläggningen. Enskilda bostadsområden skola efter saneringen erbjuda en tillfredsställande försörjning med gemensamhetsanläggningar, parker, lekplatser, idrottsanläggningar och skolor. Beträffande exploateringsstalet i saneringsområden framhåller utredningen att några generella regler icke böra bestämmas ...."

(Bostadssociala Utredningen, Del II Stockholm, 1947)

Der maa regnes med en omfattende Sanering af de ældre, tætbyggede Forstadskvarterer, først og fremmest paa Broerne, men ogsaa paa Frederiksberg og paa Christianshavn. Ca. 75.000 Lejligheder er her (udenfor Søerne) opført før Aar 1900, altsaa i en Periode, hvor der blev lagt mere Vægt paa at opnaa den stærkest mulige Udnyttelse af Grundene, end paa at skaffe Lys og Luft til Bebyggelsen. En mindre Del af disse 75.000 Lejligheder kan formentlig paa Grund af særlig Beliggenhed eller Byggemaade bruges længe endnu, eller de kan maaske, ved Ombygning, faa forlænget deres Levetid. Denne Gruppe vil dog sikkert modsvares af et antageligt Antal Lejligheder fra Aarene nærmest efter Aarhundredskiftet, som ikke er stort bedre end deres Forgængere - en Del af Østerbros Sidegader f.Eks. Alt i alt findes der vel paa Broerne, Frederiksberg og Christianshavn mindst 75.000 Lejligheder, som man idag kunde ønske saneret, og som man i en Planlægning paa længere Sigt ogsaa bør forudse saneret - f.Eks. i Løbet af et halvt Hundrede Aar.

Vi anser det ikke for ganske givet, at Nutidens større Krav til Lysforhold, Friarealer, etc. vil medføre, at Beboelsestætheden bliver væsentligt nedsat. De daarlige Lysforhold og Bebyggelsens sammenpakkede Karakter i disse Kvarterer synes nemlig nok saa meget at skyldes den Planløshed, hvormed Bebyggelsen i sin Tid er sket, som den skyldes egentlig Overbebyggelse. Paa den anden Side er det muligt, at bl.a. Erhvervsbebyggelsen vil kræve væsentlig større Arealer end i Dag. I Betænkningen af 1945 fra Indenrigsministeriets Byggeudvalg skønnes det groft, at der for hver saneret Lejlighed maa regnes en Person flyttet ud fra vedkommende Kvarter, et Skøn som forekommer os ret rimeligt.

Den første Betingelse for at faa et mere sikkert Overblik over Saneringsopgaverne er, at der foreligger en tilbundsgaaende Rekognoscering af alle de Omraader, der her kan komme paa Tale. En saadan er iværksat af Boligkommissionen (Boligtilsynsmyndighederne i Københavns Kommune), og efter Planen vil dette Arbejde resultere i en Klassificering af de enkelte Karreer, som skulde gøre det muligt at udarbejde en samlet Etapeplan for Kondemnering og Sanering. Det vil have Betydning, baade af Hensyn til de løbende Byplanarbejder (f.Eks. vedr. Placeringen af offentlige Institutioner) og af Hensyn til den spredte Bygge- og Ombygningsvirksomhed i disse Kvarterer, at dette Arbejde fremmes.

Det er et fremherskende Synspunkt indenfor Københavns Kommunes Bygningsvæsen, at man ikke bør tillade Opdeling af Lejligheder eller Indlæg af moderne Installationer i Ejendomme, der afviger stærkt fra gældende Krav til sund og god Bebyggelse. Dette Synspunkt har sin juridiske Basis i Københavns Byggeslov, Paragraf 2.

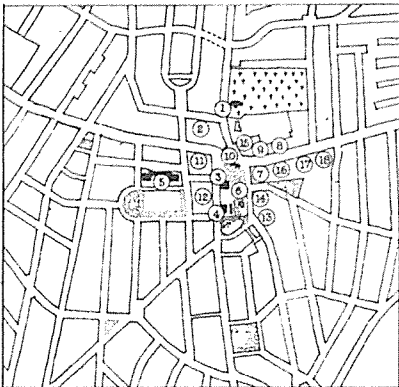
Ved en total Fornyelse af den saneringsmodne Bebyggelse, Karre for Karre, vil Konsekvensen imidlertid blive, at status quo bevares i urimelig lang Tid for de Karreer, der kommer sidst. Man bør derfor sigte paa at indføre alle saadanne Forbedringer, som ikke behøver forlænge Bygningernes Levetid: Gaardrydninger, Anlæg af Legegader, eller Nedrivning af Grupper af Ejendomme for at skaffe Plads til manglende Friarealer eller Institutioner til Gavn for den øvrige Bebyggelse.

Hvis man ved Gennemførelsen af saadanne Forbedringer gaar frem efter en forudlagt Plan, vil det dels være muligt fortrinsvis at lade Forbedringerne komme de Kvarterer tilgode, som skal saneres sidst, og yderligere at lade saadanne nye Anlæg indgaa naturligt i den fremtidige Nybebyggelse.

De Forhold Beboerne lever under i Saneringskvarterer er saa nedværdigende, at der maa gøres alt for at forbedre dem. Alene Hensynet til Børnene, som vokser op i dette usunde Miljø, gør Saneringen til en vigtig, stærkt hastende Samfundsopgave.

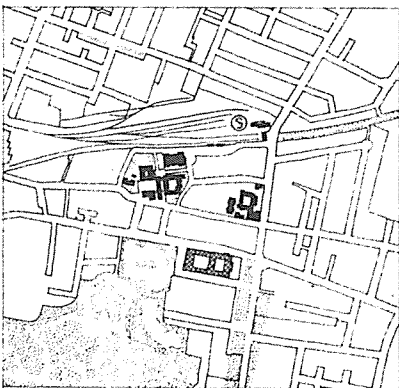
## BILAG C: BYCENTRE OG BYENHEDER

### I EKSISTERENDE CENTERDANNELSER



Centerdannelse om Brønshøj Torv  
1: 0.000

- |                 |                    |
|-----------------|--------------------|
| 1. Kirke        | 10. Ventesal       |
| 2. Menighedshus | 11. Arb. anvisning |
| 3. Rytterskolen | 12. Bygningsinsp.  |
| 4. Skoleannex   | 13. Danseskole     |
| 5. Arb. Skole   | 14. Fødekl. klinik |
| 6. Parkanlæg    | 15. Restaurant     |
| 7. Bibliotek    | 16. Restaurant     |
| 8. Postkontor   | 17. Biograf        |
| 9. Apotek       | 18. Selskabslok.   |



Frederiksbergs Administrationscenter 1:20.000

Bygningsgruppen til venstre:  
Kirke, Domhus, Politistation,  
Brandstation, Hovedbibliotek.  
Til højre: Kommunale Kontorer.  
Nederst: Paategyndt nyt Raadhus.

En Faktor, der spiller en særlig Rolle i Byboernes Tilværelse, er Strøgene, Torvene, Bycentret, altsaa de Steder i Byen, hvor man mødes eller samles - gaar paa Indkøb, o.s.v. Af den moderne Bys Hovedelementer er Bycentret vel ogsaa det, der tidligst fremtraadte som et Omraade med en særskilt Benyttelse. Bycentrets ydre Former kan have vekslet gennem Tiderne, men det synes ligefrem at høre med til selve By-Begrebet, at de forskellige Former for offentligt Liv koncentrerer i et eller flere "Brændpunkter". De Fordele, det giver at samle den forskelligartede Virksomhed, som trækker Mennesker til, paa særlige Steder i Byen, maa vel altid have forekommet indlysende.

I Københavnsegnen ser vi Centret i dets enkleste Form i Omegnens Landsbyer, hvor Kirken, Skolen, Kroen, Brugsen og Smedien udgør dets Elementer. Dets mest sammensatte Form har vi i det københavnske City-omraade, som nu breder sig over hele den ældste Del af Byen og de nærmeste Omgivelser og udgør et kompliceret Apparat til at dække ikke alene Hovedstadsomraadets, men i flere Henseender hele Landets mere specielle Behov. I denne Bydel er de fleste virkelige Storbyfunktioner samlet, den er Hovedstadens Ansigt udadtil. Den er ogsaa Hjernen, det Sted hvor Traadene løber sammen, hvor de mange, forskellige Funktioner kontrolleres, og de vigtigste Afgørelser træffes.

Efterhaanden, som Byen er vokset, er der naturligvis foregaaet en vis Spredning af Bycentrets forskellige Elementer: Skoler, Kirker, Posthuse, Politistationer, Socialkontorer, Biografer, Apoteker, Bankfilialer, og mange Slags Forretninger er vokset op i de nye Byomraader. Denne Spredning kan virke mere eller mindre rationel. De forskellige Institutioner, Forretninger, etc. har fordelt sig langs eksisterende Hovedudfaldsgader (Østerbrogade, Nørrebrogade, Vesterbrogade, o.s.v.), omkring vigtige Gadekryds (Trianglen, Nørrebros Runddel o.a.) eller ved Sporvejs Endestationer og Bybanestationer. Nye Undercentre kan ogsaa have udviklet sig paa Basis af Centrene i oprindelige Landsbyer, som er gaaet op i en højere Enhed med Storbyen (f. Eks. Brønshøj). Hertil kommer enkelte bevidst planlagte Centre, som f. Eks. Frederiksbergs Administrationscenter omkring Howitzvej eller - i den anden Ende af Skalaen - den nylig nedrevne Centralbygning for de Classenske Boliger ved Godthaabsvej (se Planen Side 86).

### II FORSØG PAA EN SYSTEMATISK OPDELING

Et Center kan ikke være noget i sig selv, det maa høre sammen med et Opland, og naar man som ovenfor gennemgaar forskellige eksisterende Centre, underforstaar man naturligvis, at de hver for sig fungerer som Centre indenfor et eller andet Omraade.

Men lige saa lidt som de nævnte Centerdannelser er af samme Art eller Betydning, tegner der sig noget fast System med Oplande af en nogenlunde ensartet Struktur. Der kan være Tale om store Byafsnit som Frederiksberg eller Vesterbro, hvor en administrativ Grænse eller en homogen Bebyggelse, præget af en bestemt Tidsperiode, understreger Oplandets Afgrænsning. Eller mindre Kvarterer, hvor naturlige Grænser som Søer og Skove eller kunstige Barrierer som Kirkegaarde, Industriomraader eller Jernbaner besørger Afgrænsningen. Eller smaa sluttede Boligforeningsbebyggelser med selvstændige Butikscentre.

Man har længe følt Savnet af en mere systematisk Opdeling end disse tilfældige Afgrænsninger, fremkommet som Resultat af en planløs Byudvikling.

Allerede i Slutningen af forrige Aarhundrede gjorde københavnske Borgerrepræsentanter sig til Talsmænd for at samle Administrationens Kontorer i Centre for de enkelte Bydele og for at støtte den Trang,

## Befolkningen paa Bispebjerg ønsker et Kulturcentrum

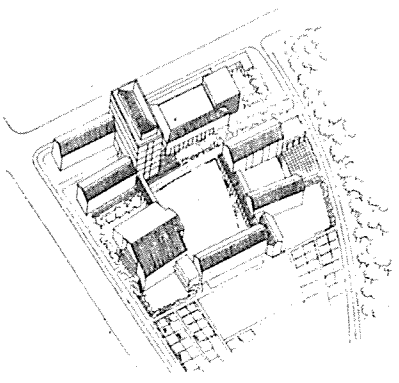
Befolkningen forlanger af Areal, der af Kommunen er leaset til et Boligkvarter, overtaget til kulturelle Formaal.

Under Byggeselskabets forberedelse af Arealplanen har der været en stor Samfundsbetragtning af Arealplanen, og det er blevet klart, at det er nødvendigt at have et Kulturcentrum i Arealplanen, der kan tjene som et samlingssted for Byens Indbyggere.

## Skal hver Bydel have sit eget Kulturhus?

Byspejg-Kvarteret lægger for med Komager for Realisering af et stort Projekt

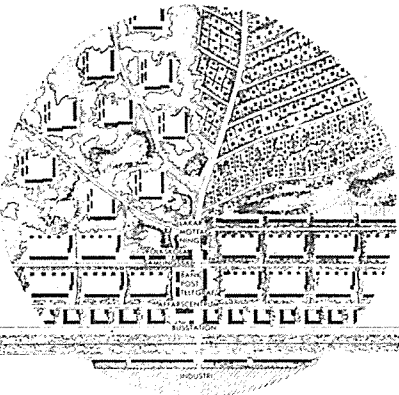
De Store af Byspejg-Kvarteret har allerede i lang Tid arbejdet med Planen om Opførelse af et stort "Kulturcentrum" for Byens Indbyggere, og det er blevet klart, at det er nødvendigt at have et Kulturcentrum i Arealplanen, der kan tjene som et samlingssted for Byens Indbyggere.



## "Bispebjerg Kulturcenter"

Forslag udarbejdet af Arkitekt M.A.A. Edvard Heiberg.

I Forgrunden mod Tagensvej: Biblioteksbygning. Derefter to Fløje med Restaurant og Selskabslokaler, der flankerer Indgangen til den høje Forsamlingsbygning. Bag denne Mødesal og Scenehus. Helt til Højre: Vuggestue og Børnehave. Forneven: Fritidshjem og Fritidsklub.



Detalje af en Byenhed fra Ideforslag til en Industriby 1:15.000

Arkitekter: Sven Backstrøm og Leif Reinius, SAR. Nederst Industriområdet ved Jernbane og Hovedvej. Derover Boliger med Værksteder og ovenover igen Byenhedens Center, flankeret af Familieboliger i 2 og 3 Etagers Huse. Derefter tilhøjre: Funktionærboliger, mindre Villaer, større Villaer og tilvenstre: Kollektivhuse for ugifte Arbejdere.

Befolkningen i de nye Byomraader kunde føle til en mere selvstændig Tilværelse, frem for at forblive et blot Appendix til den gamle By. Flere af Forslagene i den Konkurrence, København i 1908 udskrev om "Gade- og Bebyggelsesplan for de indlemmede Distrikter" indeholdt lignende Tanker om at inndeles Byomraadet i mere eller mindre selvstændige Distrikter med tilhørende "borgerlige Centre". Forhenværende Stadsingeniør A. Bjerre skrev i 1925 en Artikel om "Samfundscentret i Byplanen" og indledte i 1928 en Drøftelse i Egnplanudvalgets Arbejdsudvalg om "Byens Udvidelse ved Celler". Disse By-Celler skulde have en Størrelse af 10.000 Indbyggere, nemlig den til en Kirke, en Skole og et Apotek svarende Befolkningsmængde.

Det er dog hidtil i Hovedsagen forblevet ved de smukke Tanker, men Behovet for planlagte lokale Centre er blevet stadig mere mærkbart. I de senere Aar har Befolkningen selv taget disse Tanker op og i Dag findes der i Københavns forskellige Bydele omkring en halv Snes saakaldte "Kulturcenterudvalg", der er sammensat af Repræsentanter for de politiske Organisationer, Kvindeorganisationer, Lejerforeninger, Ungdomsforeninger og lokale Handelssammenslutninger. Deres Mål er først og fremmest at faa bygget Forsamlingshuse, Børnehaver, Vuggestuer og andre Bygninger, der savnes for kulturelle og sociale Formaal og at faa dem samlet i Centre paa passende Steder. Disse Bestrebelse understøttes af det Arbejde, der i Dag udføres i Københavns Byplankontor.

Under Arbejdet med at faa mere System i Byens Opdeling i Enheder (Distrikter, Kvarterer, "By-Celler", etc.) og i Fordelingen af de lokale Centre for disse Enheder, kan man lægge Vægt paa forskellige Forhold f. Eks.:

- 1) Man kan lade Enhedernes Størrelse bestemmes af den eksisterende geografiske Opdeling af Byen eller af Gadenettet. Centrenes Udstyr maa da rette sig efter den mere eller mindre tilfældige Størrelse af disse Oplande.
- 2) Man kan gaa ud fra eksisterende Centerdannelser (Landsbycentre eller Trafikknudepunkter eller eksisterende Institutioner) og bestemme Enhedernes Udstrækning efter en passende Tidsafstand fra Centrene (f. Eks. 15 Minutters maksimal Gang-Afstand til en Bybanestation).
- 3) Man kan gaa ud fra Centrenes forskellige Elementer og bestemme Størrelsen af den Befolkningsgruppe, der kan betjenes mest effektivt eller økonomisk. Enhedens Udstrækning vil da variere efter Bebyggelsestætheden.
- 4) Man kan lade sig lede af sociologiske Antagelser om, hvor store Befolkningsgrupper der skal til, for at der kan opstaa et vist alsidigt og righoldigt Samfundsliv.

Som Regel vil vel flere af de anførte Hensyn komme i Betragtning samtidig. For de af Centrenes Elementer, der især skal tjene til at lette Husførelsen - Boligens Supplement - bliver den korte Gangafstand det primære. For Skoleoplandet bliver den hensigtsmæssige Skolestørrelse nok det afgørende. For en Række større Institutioner bliver den Opdeling, der dikteres af Byens Struktur og de geografiske Forhold det væsentligste.

En Vanskelighed, man især støder paa ved Dimensioneringen af Centrenes Børneinstitutioner, er Ustabiliteten i Befolkningens Aldersfordeling. Børnetallet i et Boligkvarter kommer saaledes ofte op paa et Maximum en kort Aarrække efter, at det nybyggede Kvarter er blevet befolket af nygifte. Hvis dette Maximum ligger 50% højere end det Tal, man har regnet for Gennemsnittet paa det paagældende Sted og, hvis det falder sammen med et Maximum i den almindelige Fødselshyppighed (Danmark 1934-45: Stigning paa over 30%), saa kan Kvarterets Børnetal blive 100% større end det, man ellers vilde anse for normalt.

Svingningerne i det lokale Børnetal synes kun at kunne modvirkes ved fra Starten at faa saa mange forskellige Familietyper som muligt repræsenteret i hver Enhed ved Hjælp af et varieret Udvalg af Lejlighedstyper - Boliger for børnerige saavel som Aldersrente- og Ungdomsboliger.

Et andet Spørgsmaal er, om man skal søge at gøre Enhederne repræsentative socialt set. Den ret store sociale Ulighed, der er opstaaet imellem nogle af Egnens Kommuner bl.a. som Følge af Skattepolitikken, er givetvis ikke tilstræbellesværdig. I Almindelighed bør en Bydel

have en socialt blandet Befolkning og bør derfor bl.a. rumme Boliggrupper og Boligtyper af forskellig Standard. For Skoleoplandets Vedkommende maa man ogsaa modarbejde en Ensidedighed for at undgaa Skoler for Overklassebørn og Skoler for Arbejderbørn. Derimod kan det have praktiske Fordele med Hensyn til at organisere de mindste Byenheders kollektive Foranstaltninger, hvis Beboerne her har samme Levefod.

### III DE ENKELTE BYENHEDER OG DERES CENTRE

De Former for Byenheder, som man paa det nuværende Stadium af Egnsplanarbejdet vil foreslaa lagt til Grund for den fremtidige Opdeling i Københavnsegnen, skal enkeltvis omtales i det følgende.

#### a. Boliggruppen

Under Behandlingen af Boligomraaderne (Bilag B) er det understreget, at den praktiske Værdi af en Bolig ikke kan bedømmes alene ud fra Boligens Størrelse, Indretning og Udstyr, men i høj Grad afhænger af, hvilket "Supplement" den har Adgang til. Af hvor god Adgang der er til at skaffe Husaffaldet bort, til at banke eller støvsuge Tæpper, til at faa vasket og tørret og strøget, til at anbringe Børnene i Vuggestue, Børnehave eller paa Legeplads under passende Tilsyn, til at skaffe Bilen i Garage, o.s.v. Hvad kan det nytte med arbejdsbesparende Indretninger i Køkkenet, hvis man skal bruge langt mere end den indvundne Tid til at løbe fra Vaskekælder til Tørreløft, besørge de daglige Indkøb eller holde Øje med Børnene?

Boligens Værdi afhænger altsaa i højeste Grad af, om der er Adgang til Udenomsbekvemmeligheder i tilstrækkeligt Omfang og i Boligens umiddelbare Nærhed. Bedst vil Adgangen til hele "Supplementet" kunne organiseres, hvor et bestemt Antal Familier er fælles herom. En saadan Centralisering i det Smaa vil betyde, at Udnyttelsen bliver bedre, Driften billigere, og at nye Opgaver lettere kan tages op. Ud fra dette Synspunkt antager man, at det vil være ønskeligt, at alle Boligomraader bliver bygget op af smaa, klart definerede Byenheder, som skal være store nok til at kunne bære de flest og bedst mulige Udenomsbekvemmeligheder, men ikke større end at hele dette Udstyr kan placeres i umiddelbar Nærhed af samtlige Boliger.

For at anskueliggøre, hvad man maa forestille sig ved denne lille Byenhed, som vi vil benævne "Boliggruppen", vises der paa omstaaende Sider forskellige Eksempler paa Bebyggelser med en Størrelse omkring 300 à 600 Boliger, svarende til 1.000 à 2.000 Beboere. Det er en Størrelse, der er passende til at opretholde 5 à 10 vigtige Nærhedsbutiker og i mange Tilfælde en Børnehave. Det antages ogsaa, at der paa Basis af dette Antal Husstande er gode Muligheder for at opnaa den indbyrdes Kontakt mellem Beboerne, der er nødvendig for at kunne organisere en fælles Service paa forskellige Omraader, navnlig med Henblik paa en Forenkling af Arbejdet i Hjemmene. De indtegnede Cirkler - der har Radius 200 m - viser tillige, at Udstrækningen af en saadan Enhed ikke behøver at blive større, end at Beboerne kan have de nævnte Ting inden for faa Minutters Rækkevidde, hvis de placeres hensigtsmæssigt. Som Regel vil den gennemgaaende Trafik ogsaa kunne holdes helt udenfor saadanne Enklaver - saa Børnene uden Fare kan færdes fra Bolig til Legeplads, Børnehave og Købmand - og Adgangsvejene vil kunne anlægges lette og smalle.

I de senere Aar er det blevet meget almindeligt, at de store, sociale Boligselskaber opfører samlede Bebyggelser (ikke alene Etageboliger, men ogsaa Rækkehuse og fritliggende Huse) i denne Størrelsesorden, og baade fra Boligselskabernes og fra Lejernes Side er der gjort meget for at give Boligerne det bedst mulige Fællesudstyr. Indenrigsministeriets Byggeudvalg af 1940 har iøvrigt foreslaaet, at der som Betingelse for offentlig Støtte til Byggeri skulde kræves, at der findes de for Bebyggelsen nødvendige Børneinstitutioner. Udvalget anfører samtidig, at det offentlige bør yde Støtte til Anlæg og Drift af Institutionerne, at "den nuværende filantropiske Linie maa forlædes, og man maa ind paa at betragte Befolkningens Forsyning med Børneinstitutioner som en offentlig Pligt paa samme Maade som Forsyningen med Skoler, Hospitaler, o.s.v.."

### Hvad kan vi gøre for Børnene?

Miljøet København 35.000 Børnehaver er der kun Plads til ca. 5000 i Børnehaverne

Løst og Børnehaverne er i det hele taget i en meget dårlig stand. De er i det hele taget i en meget dårlig stand. De er i det hele taget i en meget dårlig stand.

De er i det hele taget i en meget dårlig stand. De er i det hele taget i en meget dårlig stand. De er i det hele taget i en meget dårlig stand.

De er i det hele taget i en meget dårlig stand. De er i det hele taget i en meget dårlig stand. De er i det hele taget i en meget dårlig stand.

De er i det hele taget i en meget dårlig stand. De er i det hele taget i en meget dårlig stand. De er i det hele taget i en meget dårlig stand.

### HELLERE FLERE SMAA END FAA STORE BØRNEHAVER

En Børnehaveder om sine Fremtids-Ønsker

De er i det hele taget i en meget dårlig stand. De er i det hele taget i en meget dårlig stand. De er i det hele taget i en meget dårlig stand.

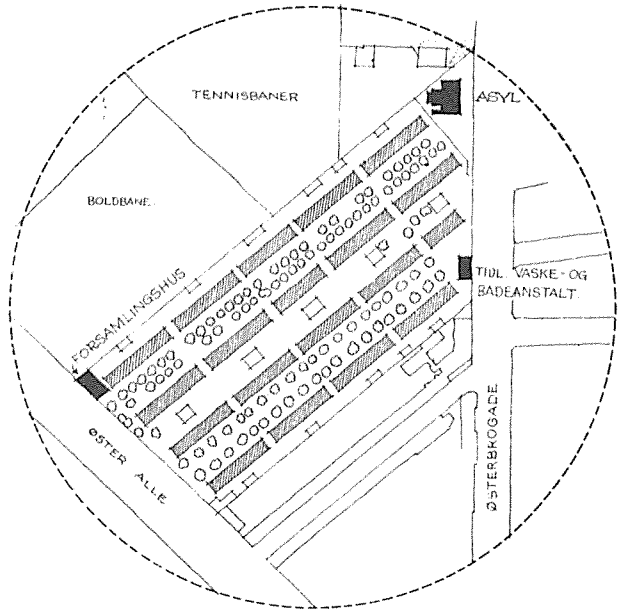
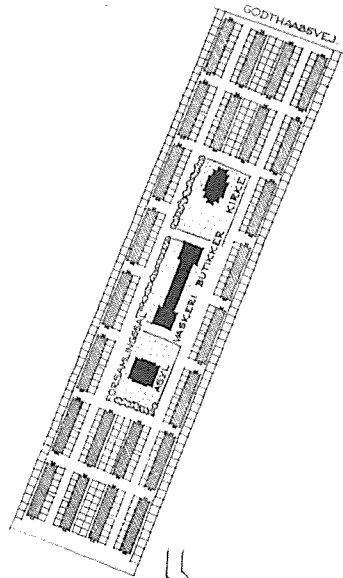


**EKSEMPLER PAA BOLIGGRUPPER**  
1:5000

De classenske Boliger paa Frederiksberg

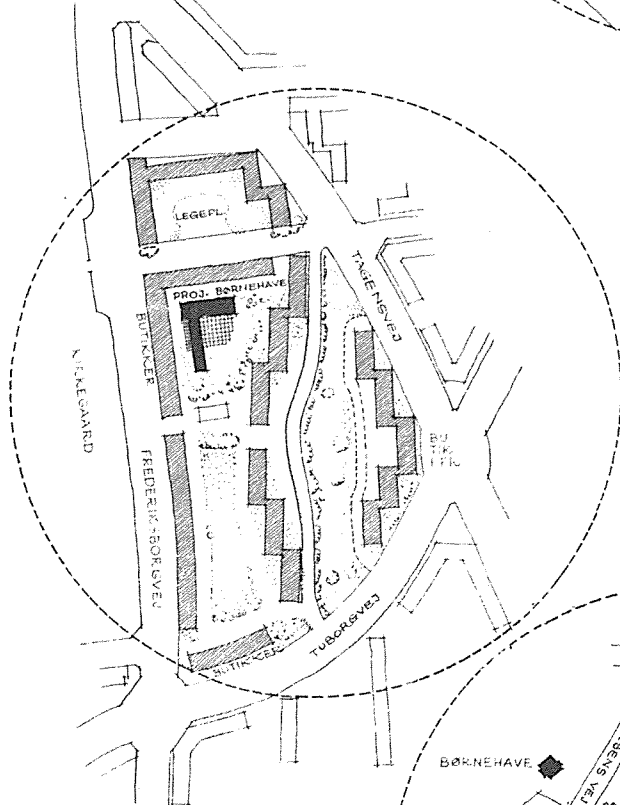
Opført fra 1866 af Det classenske Fideicommiss. Arkitekt F.J. Tvede.

2 Etagers Blokke med ialt 256 Lejligheder (med Havelodder), for Størstedelen 2 Værelses. Centret rummede: Butikker, Maskinvaskeri, Asyl, Forsamlings-sal og Kirke. Nu delvis nedre-  
vet.



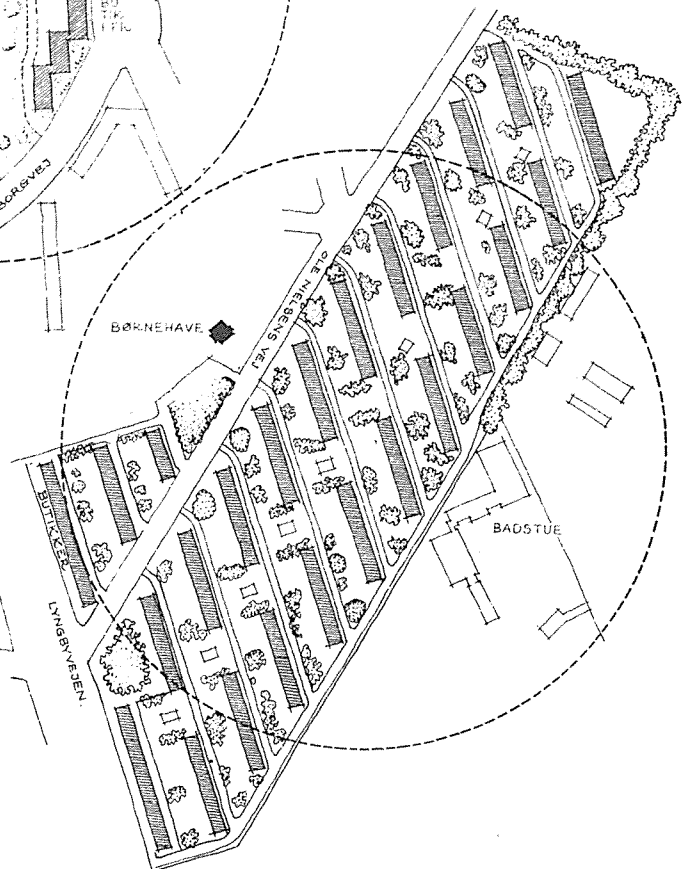
Lægeforeningens Boliger ved Østerbrogade

Opført 1853-71 af "Foreningen til Opførelse af sunde og billige Boliger for de ubemidlede Klasser". Arkitekter: M.C. Bindesbøll og senere V.Klein. 2 Etagers Stokke med ialt 570 Lejligheder (tildels med Haver) for Størstedelen 2 Værelses. Der findes Brugsforening, Asyl og Forsamlingsbygning. Tidligere fandtes Bade- og Vaskeanstalt og egen Brandstation.



Del af Bispeparken, Bispebjerg

Opført 1940-41 af Socialt Boligbyggeri efter Bebyggelsesplan af Kooperative Arkitekter. 3, 4 og 5 Etagers Bygninger. Den skraverede Del af Bebyggelsen rummer 770 Lejligheder med Størrelser fra 1 Værelse til 3 Værelser + 3 Kamre. Der findes 20 Butikker og gode Fællesarealer og Legepladser. Børnehuset er ikke opført. (De nordlige Stokke er ikke medregnet, da de er adskilt fra den øvrige Bebyggelse ved en Sporvejs-Sporsløjfe).



Ryparken-Lundevænget i Emdrup

Opført 1932-35 af A/S Ryparken og Socialt Boligbyggeri. Bebyggelsesplan af Arkitekterne Edvard Heiberg M.A.A. og Karl Larsen.

3 Stokke mod Lyngbyvej har 4 Etagers, Resten har 3 Etagers. 894 Lejligheder fra 1 Værelse + Kammer til 2 Værelser + Kammer. 14 Butikker. Gode Fællesarealer og Legepladser. Børnehaven i tidligere Villa. Offentlig Badstue i tilstødende Idrætsanlæg.

**EKSEMPLER PAA BOLIGGRUPPER**  
1:5000

Del af Grøndalsvænge Haveboligforening

Opført fra 1915. Arkitekterne M.A.A. Poul Holsoe og Jesper Tvede.

525 Stue- og Taglejligheder i 1 Etagers Enkelt- og Dobbeltthuse. Butikshus med 3 Butikker og en Brugsforening. Legeplads ved Hillerødgade. (Børnehave savnes).

Humlevænget i Husum

Opført 1940-44 af Samvirkende Boligselskaber A/S. Arkitekt: A/S Dominia.

404 2 Etagers Rækkehuse med 2 Værelser + 2 Kamre (beregnet for Familier med flere Børn). 22 af Husene er indrettet med Jærkstedskælder. I Tilslutning dertil et Garageanlæg.

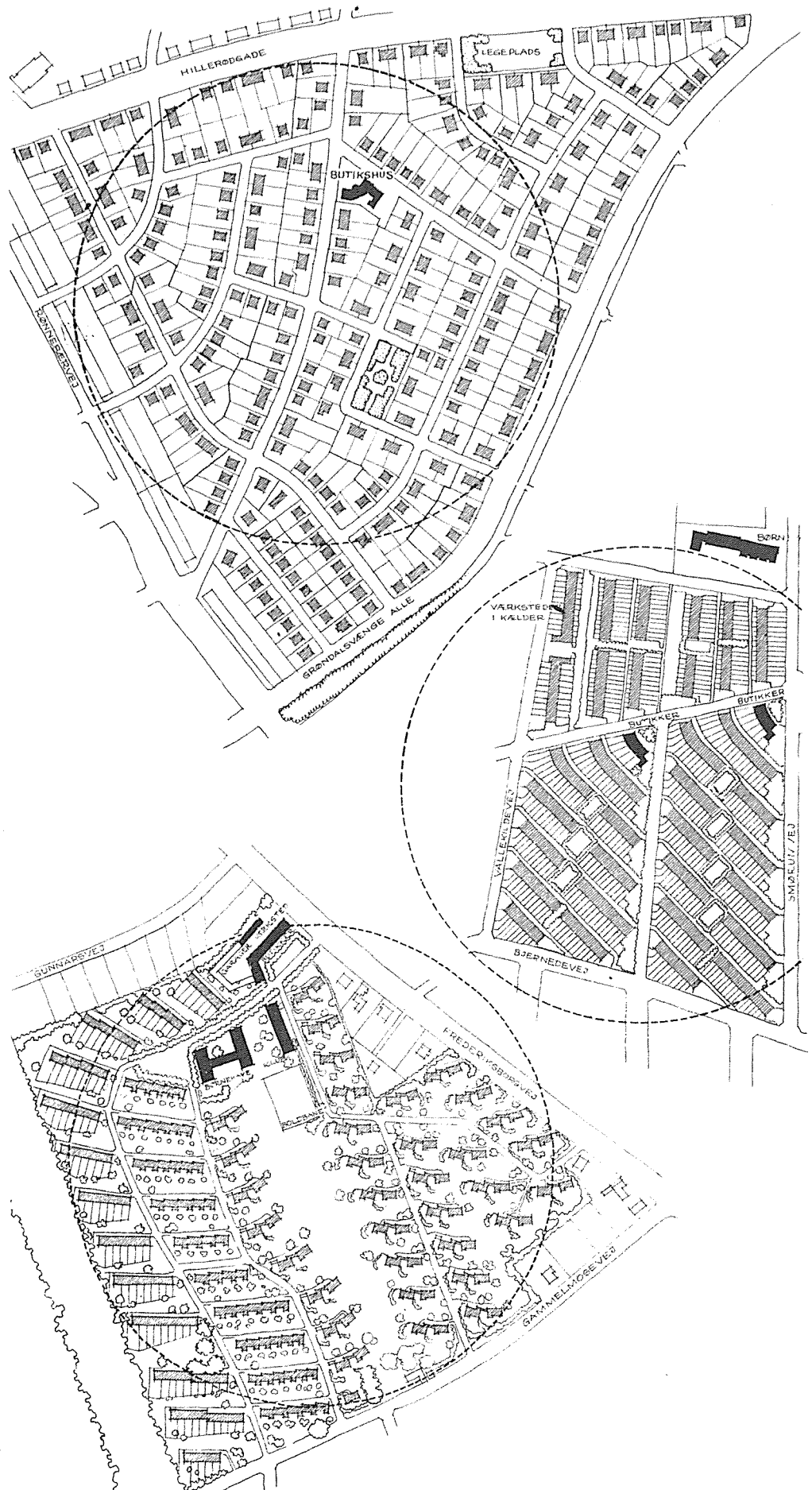
De 2 Butikshuse rummer ialt 10 Butikker. Der findes Raadgivningskontor for Husmødre, Samlingslokale for Lejerforening, Fritidsrum for Børnene og Legepladser. Umiddelbart Nord for Bebyggelsen ligger en Børnegaard med Vuggestue, Børnehave, Fritidshjem og Fritidsklubber.

Søndergaard Park i Gladsaxe

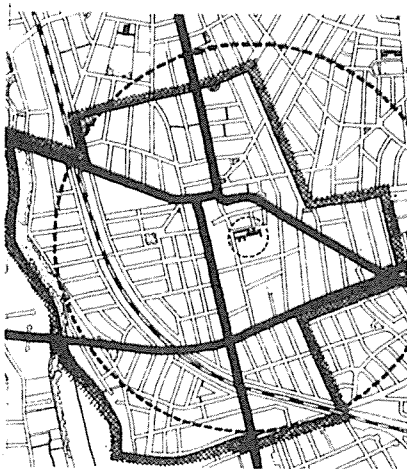
Projekteret i 1946 for Gladsaxe almennyttige Boligselskab. Arkitekterne M.A.A. Poul Ernst Hoff og Bennet Windinge.

216 Række-, Kæde- og Enkelthuse (Flertallet uden Have) med Lejligheder for saavel børnerige Familier som mindre Familier og Aldersrentenydere. Store Fællesarealer, Værkstedshus, Garagekompleks, Butikshus, Børnehave og Klubhus m.m.

Paa alle Planer er Nord opad. Boligbebyggelsen er vist skraveret, Fællesbygningerne sorte. De indtegnede Cirkler har Radius 200 m.



## b. Skoleoplandet



Kirkebjergskolens Opland 1946  
1:40.000

Oplandsgrænsen er skraveret, "primære Hovedgader" indteget med fede Streger. Den store Cirkel har Radius 1 km.

### Centralskole med to Smaabørnsskoler fremfor stor Fællesskole?

De københavnske Skolemyndigheder overvejer at prøve en anden Skoletype i den nye Bydel bag Utterslev Mose. Nætkov-Systemet foreslås overført til Hjørrum.

Hjemmet skal ligge paa Hjørnet af Haraldsgade og Ragnhildsgade og i særlig Grad være bestemt for Optagelse af Børn af Modre, der er beskæftiget paa Kvarterets Fabrikker. Derfor regner man ogsaa med, at de

### Faar vi smaa »Raadhuse« i Københavns Yderdistrikter?

En Plan i Forbindelse med den forestaaende Decentralisation af Kommunesystemet. I Dag modtager Høvedskommunen smaa Raadhuse, som kaldes »Raadhuse«. Disse Raadhuse skal i den nye Bydel bygges som smaa Raadhuse, der kan tage imod de smaa Raadhuse, der i den nye Bydel bygges som smaa Raadhuse.

Af alle Boligomraadets kollektive Indretninger er Skolen vel den betydningsfuldste og iøvrigt den eneste, der er foreskrevet ved Lov. Der er gode Grunde til at lade dens Opland præge Byplanen. At forme det paa en saadan Maade, at Barnet her kan færdes trygt paa egne Ben. Skolestørrelserne varierer i Københavnseggen lige fra landsbyordnede Skoler med et Par Klasser til Københavns Kæmpeskoler, der bygges for ca. 900 Børn, men for Øjeblikket i nogle Tilfælde betjener det dobbelte Antal. Den store Skoletype, der anvendes i Hovedstaden og de større Forstæder, skal være særlig økonomisk med Hensyn til Udnyttelse af Specialklasser og have administrative Fordele, men visse Pædagoger hævder, at den skaber et ugunstigt Milieu for Børnene. Det er i hvert Fald en Kendsgerning, at Skoleoplandene i Københavns spredt bebyggede Yderdistrikter er saa store, at de uundgaaeligt gennemskæres af mange, meget befærdede Gader. Byplannæssigt kan Skolefordelingen ikke ordnes forsvarligt med denne Størrelse, men Skoleautoriteterne maa dømme om, hvilke Hensyn der vejer tungest. Ved et System med smaa Skoler for de mindre Skolebørn, kunde disse faa en kortere og sikrere Skolevej.

Skolebørnene har udenfor Skoletid Brug for Friluftarealer og Fritidshjem. De hører naturligt til indenfor de enkelte Skoleoplande, men der er ikke andre vigtige Institutioner, hvis Funktion gør en Placering i Forbindelse med Skolen særlig ønskelig. Skolelokalerne Anvendelse til Fritidsgymnastik, Kursus, Studiekredse og Møder om Aftenen, maa tages i Betragtning ved Beregning af Behovet for Forsamlingslokaler i Byen, men denne Virksomhed synes i Almindelighed at være baseret paa en større Befolkningskreds end den, der bor i et enkelt Skoleopland. Der skulde derfor ikke være Grund til at udvide Skolerne med Henblik paa denne Anvendelse. Hvis ikke Skoleoplandet i sig selv udgør en Bydel, vil den Centerdannelse, der kan blive Tale om her, altsaa fortrinsvis være knyttet til Skolebarnets Interessesfære.

I Hovedstaden har Kirkesognene ganske vist omtrent samme Indbyggertal som de normale Skoleoplande. Men Kirken er som Regel interesseret i en fremskuddt, iøjnefaldende Beliggenhed, et Sted hvor mange Mennesker passerer, altsaa Krav som næppe falder sammen med Skolens.

## c. Industrikvarterer etc

Det er ikke alene Boligerne, der behøver et supplerende Fællesudstyr. Ogsaa Arbejdsstederne kan trænge til et Supplement. Kun faa Erhvervsvirksomheder er saa store (som f. Eks. Stormagasiner, Storindustrier, etc), at de kan sørge for fuldt tilfredsstillende Udenomsbequemmeligheder for deres Beskæftigede - tiltalende Spise- og Køkkenlokaler, moderne Badeanlæg, Vuggestuer, Mødelokaler for det Foreningsliv, som i voksende Omfang knytter sig til de enkelte Bedrifter - og endnu færre gør det i Praksis. Det skal i den Forbindelse nævnes, at der i Henhold til Københavns Byggeslov og Bygningsvedtægt kan forlanges særlige Opholdsarealer i det Fri for de i Virksomhederne Beskæftigede (og beplantede Bælter til Adskillelse mellem Boligbebyggelse og Industribebyggelse).

Man maa sikkert tænke sig, at disse Opgaver i Fremtiden under en eller anden Form vil blive løst i Fællesskab af Grupper af Virksomheder (ganske særlig indenfor de lidt større Industrikvarterer, hvor der iøvrigt allerede findes Tilløb hertil). Saadanne Industrikvarterer o. lign. kommer altsaa til at danne specielle - og med Hensyn til Størrelse og Karakter meget variable - By-Eenheder.

## d. Bydelen

Betegnelsen "Bydele" anvendes her om Dele af det sammenhængende Byomraade (omfattende alle Bebyggelsesarter), der er fælles om større Forretningscentre eller -strøg og større Institutioner. Jo længere man kommer fra City, jo mere har Bydelene Karakter af selvstændige Byer. Bydelene kan iøvrigt skille sig ud i Kraft af kommunal Selvstændighed (Frederiksberg) - særlig udprægede Grænser (Christianshavn) - en vis Samhørighedsfølelse blandt Beboerne (Kastrup), etc. Bydelene har ikke saa begrænsede Funktioner som de foran omtalte Byenheder, der er knyttet til en enkelt Bebyggelsesart, og kan derfor optræde i mange Variationer.

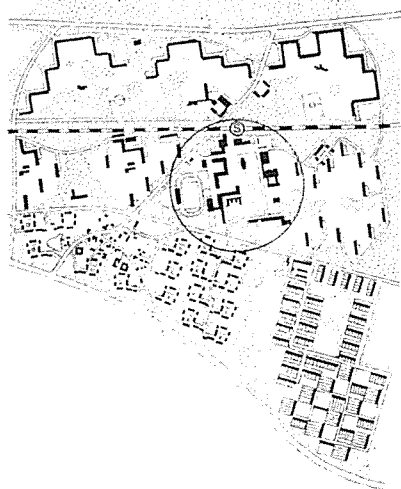
Størrelsen af Bydelene maa variere efter de givne Forhold og efter de

Funktioner, man vil tillægge dem.

De i Befolknings- og Boligstatistikken anvendte 20 københavnske Distrikter, der tildels er bestemt af historiske Grænser, svarer vist meget godt til, hvad der i Folks Bevidsthed regnes som Bydele. De varierer i Folketal fra Christianshavns ca. 13.000 til Østerbros ca. 80.000. Selv om man ikke slavisk vilde lægge Statistikdistrikternes Grænser til Grund for en byplanmæssig Opdeling, ser det ud, som om disse Distrikters Udstrækning er meget passende som Opland for de eksisterende Butiksstrøg.

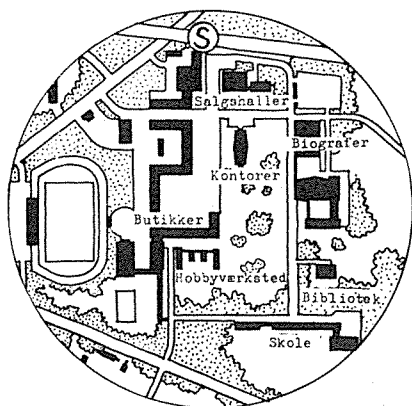
Det skal ogsaa her nævnes, at der i Øjeblikket er et Kredsbibliotek eller en Udlaansfilial for hver ca. 40.000 Indbyggere, og et Gymnasium for hver ca. 20.000 à 60.000 Indbyggere (varierende efter Bydelenes sociale Struktur) i København. Disse 2 kulturelle Institutioner maa vel regnes blandt de vigtigste i Bydelene og derfor tages i Betragtning, naar Bydelenes Størrelse diskuteres.

Der kan næppe siges noget om, hvilke Indbyggertal der giver særlige Muligheder for et lokalt Foreningsliv, før der er foretaget en nøje Undersøgelse af eksisterende Foreningsdannelser og af Forsamlingslokalernes Anvendelse. Foreningen "Bispebjerg Kulturcenter" - der er den første i sin Art - har samlet sine Medlemmer (ialt ca. 6.000) fra et Omraade, der omtrent svarer til Bydelen "Utterslev Nord", der har ca. 41.000 Indbyggere. Man tror, at en passende stor Del af denne Befolkning kan finde sammen om forskellige Fritidsinteresser, og paa Grundlag af en "Markedsanalyse" har man skønnet, hvilke Lokaler, der er Brug for.



Bebyggelsesplan for Skovlunde  
1:30.000

Skolearbejde fra Akademiet. Bebyggelsen er opdelt i 8 Boligrupper. Omkring Banen Etagehuse med op til 12 Etagers Højde. Nederst: Dobbelt-, Kæde- og Rækkehuse. Samlet Omraade: 200 ha, samlet Antal Indbyggere: 14.000.



Bydelscenter 1:10.000  
Fra foranstaaende Plan.

Det har været fremført, at en Opdeling af store Byer burde kædes sammen med en udvidet Adgang for Befolkningen til at deltage i Byernes Styrelse gennem lokale Raad med visse begrænsede Beføjelser.

I Stockholm har Tanken været meget fremme i den offentlige Debat, og Folkpartiet har i 1946 stillet Forslag i Stockholms Stadskollegium om Decentralisering af den kommunale Virksomhed ved Oprettelse af direkte valgte Organer for Byens enkelte Dele.

I "Hovedstadsudvalget" har man drøftet de Ulemper, der er forbundet med, "at Københavns Kommune bliver saa umaadelig stor, og at man hellere maatte gaa den Vej at dele Kommunen i en Række mindre Kommuner", men er kommet til det Resultat, at "det er en meget vanskelig og betænkelig Sag at slaa en rodfæstet Organisation som Københavns Kommune i smaa Stykker".

I Betragtning af, at hele dette Spørgsmaal stadig dukker op i forskellige Forbindelser, vilde det sikkert være rimeligt, om man mere systematisk studerede, hvorledes en saadan politisk Decentralisering virker i Praksis i de Storbyer, hvor den allerede findes.

De klareste udformede Bydele indenfor Egnsplanden vil blive Bebyggelserne omkring de yderste Bybanestationer. Ansætter man en Gangafstand fra Stationen paa højst 10-15 Minutter som passende, vil deres Udstrækning i store Træk være givet. I en saadan udbygget Bydel kan der regnes med omkring 12-18.000 Indbyggere (varierende efter Bebyggelsestætheden), men i nogle Tilfælde er disse Bebyggelser allerede lagt an med større Omfang.

Indenfor Bydelene kan der, som det vil forstås, blive Tale om forskellige Størrelser og Udformninger af Bydelscentrene. Butiksstrøgene danner ligefrem et samlet Net indenfor Broernes Bydele, mens Butikerne i Yderdistrikterne (bortset fra "Nærbutikerne") ofte er koncentreret i en enkelt Strøggade. I Bebyggelsesfingrenes Bydele bør de samles ved Stationerne. Der er visse Ulemper ved netop at samle Strøghandelen paa de mest trafikerede Gader - i Virkeligheden burde de vigtigste Strøg være rene Fodgængergader.

Foruden Butikerne og Kontorer for forskellige Erhverv og for Administrationen hører der til Bydelscentret en Forsamlingsbygning (med Mødesale, Klublokaler, Restaurant, o.s.v.). Udenfor City er Byen i Dag overordentlig daarligt forsynet med Lokaler til Forenings- og Organisationsliv, Koncerter, Udstillinger o.lign.. I Bydelscentret bør man ogsaa placere saadanne Institutioner som Bibliotek, Gymnasium, teknisk Skole og Biograf. En Bydel bør vel som Regel have sit eget Sportsanlæg - eventuelt som et særligt "Friluftscenter", adskilt fra Forretnings- og Institutionsbygningerne.

Det letter Orienteringen og Overskueligheden og styrker Centerdannelsen, hvis Bydelens Grænser fremtræder klart og tydeligt. Dette kommer ganske af sig selv, hvor der er Tale om Stationsbebyggelserne, men er ofte vanskeligere at opnaa i det indre Byomraade. Det vil

derfor i mange Tilfælde passe godt, hvis udprægede Barrierer som Banelinier eller facadeløse Gader falder sammen med Grænserne. Det vil undertiden ogsaa være muligt at samle Industriarealer eller Fri-luftsomraader langs Grænserne, hvad der i høj Grad vil bidrage til at adskille Bebyggelserne. Det skal dog understreges, at Maalet kun er en Akcentuering af Bydelene og ikke en Isolering.

#### IV CITY

I Byen indenfor Voldene findes Sædet for Landets Regering og Central-administrationen samt de vigtigste Institutioner indenfor Landets Erhverv, Videnskab og Kunst.

Samtidig er denne Bydel det fælles Center for Storkøbenhavn. Her findes de store Hoteller, de Stormagasiner og Specialforretninger og en væsentlig Del af de Forlystelser, som ikke kan leve af en enkelt Bydel. Her findes Hovedsædet for Københavns Administration. I Byen indenfor Voldene har en Femtedel af alle, der i Storkøbenhavn er beskæftiget ved Handel, Haandværk og Industri, deres Arbejde, mens andre store Brøkdeler af Befolkningen kommer i Citys Stormagasiner, Restauranter, Biografer, etc. De forskellige Funktioner (f.Eks. Regering og Centraladministration, Universitetet og Kollegier m.v., Kommunaladministration, Finansvæsen, Diplomati, Rederier, etc.) findes mere eller mindre samlet indenfor afgrænsede Specialgrupper. Pladsen er snæver, og det sker i stor Udstrækning, at de Lejere, der kan betale mest for at være der, trænger de andre ud.

Foreløbig er Beboelsen, som giver den ringeste Forrentning, godt paa Vej til at blive trængt ud. Senere kommer Turen til Fabriker og Værksteder, som det kan ses i Byer, der er paa Størrelse med eller større end København. (I Manchester - som vel af de engelske Byer kommer nærmest København - er der kun ganske lidt Industri tilbage i City, og i Londons City findes der af Industri kun Dagbladetrykkerierne tilbage). Cityomraadets mange Byplanproblemer, f.Eks. det her nævnte om Erhvervenes Eksistensvilkaar indenfor Omraadet er for Tiden Genstand for en indgaaende Behandling i Københavns Kommunes Byplankontor.

De berettigede Cityfunktioner (d.v.s. den forskelligartede Virksomhed i Storcentret, som fra et samfundsmæssigt Synspunkt daarligst taaler at spredes) stiller naturligvis større Pladskrav, efterhaanden som hele Bysamfundet vokser op og udøver et særlig stærkt Pres for at komme til. Adskillige finder Plads i Voldkvartererne, men allerhelst presser de sig midt ind i City, hvor store Forretningsbygninger begynder at skyde op. Er dette en rigtig Udvikling? Kan det gamle Gadenet taale denne yderligere Belastning uden Udvidelser? Og vil de eventuelle Gadeudvidelser ikke kunne suge saa megen ny Trafik til Bydelen, at der snart kan blive Brug for nye Udvidelser? Kan man undgaa, at de nye Kollossalbygninger og Gadeudvidelserne kommer til at udslette den indre Bys særlige Karakter? Har man overhovedet i Hovedstaden noget Omraade udenfor den gamle Bys snævre Rammer, som har en virkelig Bykarakter?

Skulde man ikke hellere i Tide tænke paa en gradvis Flytning af det forretningsmæssige Tyngdepunkt til tilstødende Omraader - mindre følsomme overfor radikale Ombygninger og med bedre Gade-, Sporvejs- og Bybaneforhold? Maaske kunde en Begyndelse hertil gøres ved at nedsætte den meget høje Udnyttelsesgrad i den gamle By og eventuelt sætte den op i visse tilstødende Omraader, hvor man kunde ønske at fremkalde Citydannelsen - ja, hvor den faktisk allerede er i fuld Gang.

**Det gamle Strøg skyder sig nu ud over Vesterbro.**

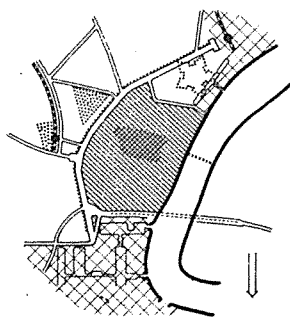
Grundprisen paa Vesterbrogades forreste Del er steget stærkt.

At rind. polit. Karic. Hansen.

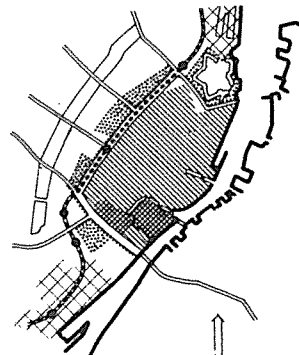
TRE CITYOMRAADER 1:100.000

Antwerpens storartede Middelalder-Bykærne holdes intakt. Fra den omsluttende Boulevard udgaar vigtige Baner og Veje, samt Gadetunnelen under Schelde. Cleavelands Tunnelbane føres ind under Byens Hovedstrøg, Bilgadesystemet udgaar fra Citys Periferi. Man færdes til Fods i denne travle Bydel, hvor en grøn Vandfront afløser et snævsæt Havneareal.

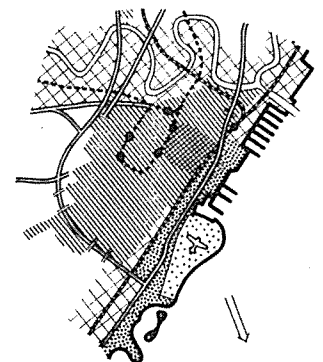
I København kræves baade Hensyn til Bykærnen Karakter og til moderne Udstyr (især trafikalt).



ANTWERPEN



KØBENHAVN



CLEVELAND

## BILAG D: ERHVERVSOMRAADER

Den under Forudsætningerne (Afsnit Ib) omtalte Erhvervsprognose skulde til sin Tid beskæftige sig nærmere med Fremtidsudsigterne for Hovedstadens Erhvervsliv som Helhed, for de enkelte Erhvervs Betydning i Egnens Næringsliv, for Størrelsen af det Personel, de enkelte Erhverv kan beskæftige o.lign. De Krav, som de forskellige Erhverv vil stille til Egnens planens Udformning svarer imidlertid paa ingen Maade til deres erhvervsmæssige Betydning. Kun Industrien stiller saa store Krav (m.H.t. specielle Arealer, Trafikforbindelser etc.), at man har anset en mere udførlig Omtale for paakrævet her i Skitseforslaget.

### I INDUSTRIENS NUVÆRENDE PLACERING

Af de ca. 270.000 Mennesker, som idag er beskæftiget ved Industri og Haandværk indenfor Københavnsegnen, har kun ca. 40.000 deres Arbejde i Omegnen (d.v.s. uden for Københavns og Frederiksberg Kommuner), alt-saa kun ca. 15%.

Af de resterende ca. 230.000 er endvidere ca. 50.000 beskæftiget i den indre By (mellem Søerne og Havneløbet), mest indenfor specielle Industriegrene knyttet til det øvrige Forretningsliv i Byens Centrum (Beklædning, Trykkerier o.lign.). Ganske særlig er disse Virksomheder koncentreret i det ældste København mellem Vestervoldgade, Nørrevoldgade og Gothersgade, ofte kombineret med Forretningsvirksomhed og blandet sammen med Beboelse.

I det indre Forstadsomraade, paa Broerne og paa Frederiksberg, findes ogsaa en betydelig Sammenblanding af Industri og Beboelse, dog kun i mindre Grad en Sammenblanding indenfor samme Bygninger. De første egentlige Fabrikvarterer opstod i Tilslutning til Havnen. Senere dannedes en Række mere tilfældige Grupper af Virksomheder, hvoraf en væsentlig Del er placeret i en Ring i 3-4 km Afstand fra Raadhuspladsen, med udprægede Tyngdepunkter omkring Hovedgodsbanen samt ved Amagerbanen, jfr. Planen paa næste Side. En Række af disse selvgroede Fabrikvarterer er i de senere Aar paa forskellig Maade blevet fastlagt og afrundet. Uden om denne Ring af Industrikvarterer findes et bredt Bælte af aaben Boligbebyggelse, godt beskyttet af Villaservitutter. Først ude ved Glostrup og Lyngby og i det nyere Fabrikvarter i Gladsaxe er der igen Tale om Industri i større Udstrækning.

### II BØR INDUSTRIEN PLACERES I SAMLEDE INDUSTRIKVARTERER?

Den mere teoretiske Side af dette Spørgsmaal er omtalt i Afsnittet Bolig-Arbejdssted under "Principielle Forudsætninger".

#### a. Spredte Virksomheder, Industrienklaver, etc

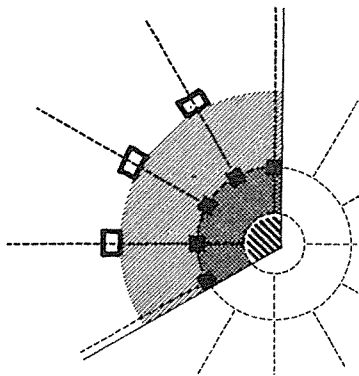
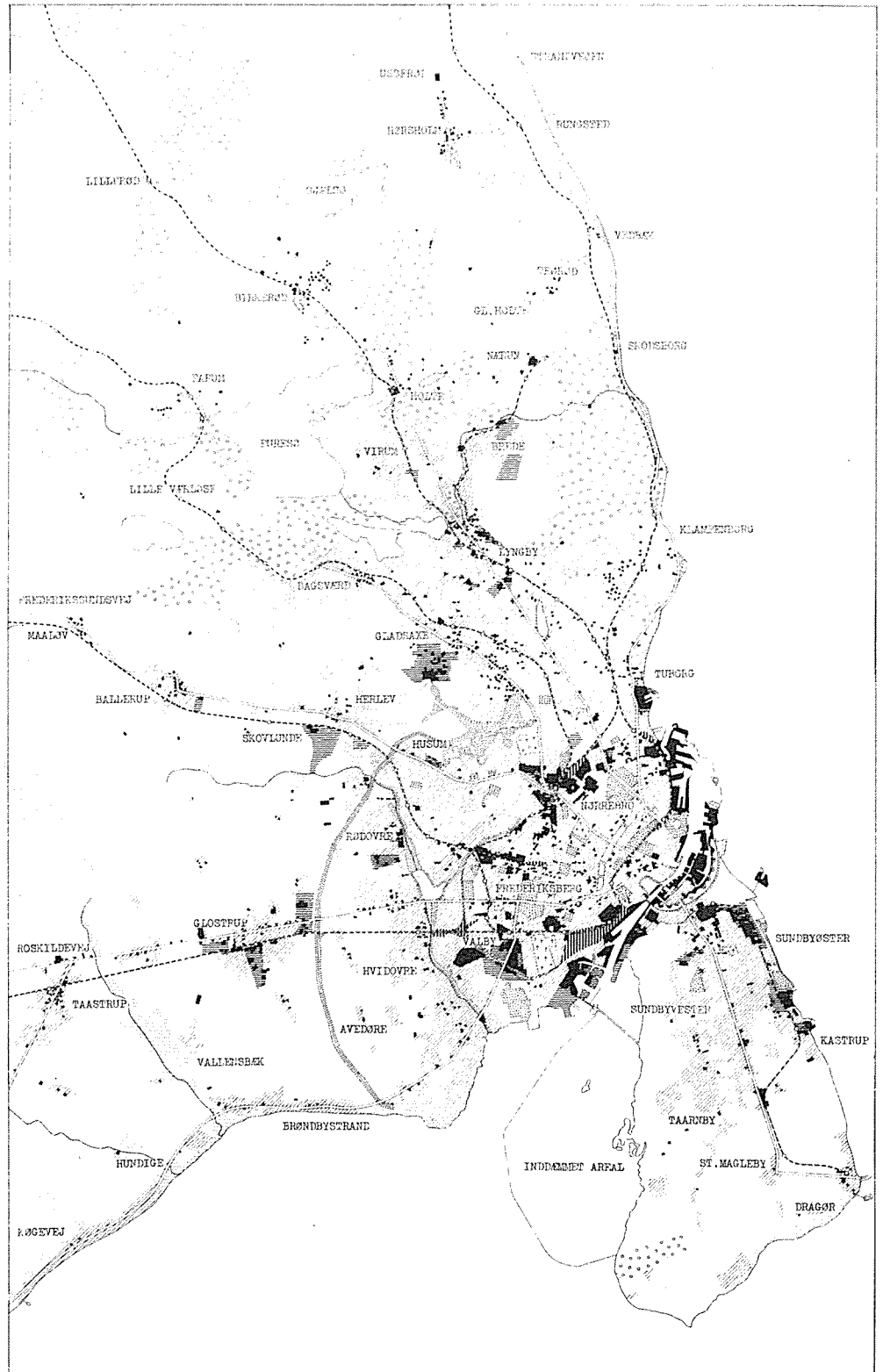
Man maa antagelig fortsat regne med spredte Virksomheder, blandet Bebyggelse, i betydelig Udstrækning.

Det er jo f.Eks. naturligt, at mindre Virksomheder, som direkte forsyner Hjemmene, er placeret i Tilknytning til de enkelte Boligkvarterer. Det gælder f.Eks. Haandværksvirksomheder som Bageri, Skotøjsreparation, Malerværksted, Cykleværksted, etc., som iøvrigt i mange Tilfælde kunde ønskes samlet i "Haandværksgaarde" eller "Værkstedshuse".

Men ud over dette rent lokale Erhvervsliv er der andre Virksomheder, som er forholdsvis frit stillet med Hensyn til Placering indenfor Byomraadet, f.Eks. Virksomheder, der er helt fri for Ulemper, som ikke



forudsætter Kundebesøg, som knytter en meget fast Stab af Arbejdere til sig, etc.  
 Gennem de senere Aar har man flere Steder lempet paa de ortodokse Byplanideal, saa man ser med noget venligere Øjne paa, at visse Kategorier af Virksomheder placeres i Boligkvartererne - i hvert Fald saa længe de ikke generer.  
 De spredte Virksomheder kan ogsaa under heldige Omstændigheder give et Liv og en Afveksling, en Kontakt mellem Bolig og Erhverv, som nok kan savnes i de rene og meget store Villakvarterer. I Praksis fungerer Sammenblandingen dog bedst, hvor der er Tale om enkelte, ret sto-



Industriens nuværende Placering  
 Diagram

- Eldre, udbyggede Industrikv.
- Nyere, mindre udbyggede do.
- Cityomraade
- Tæt Boligbebyggelse
- Aaben Boligbebyggelse

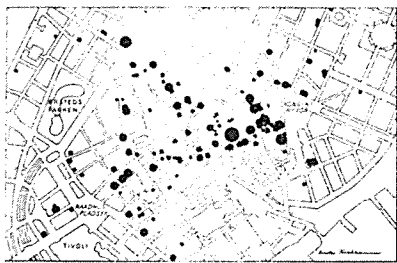
Industriens nuværende Placering  
 1:200.000

- Industri & Haandværk etc.
- Fastlagte, fremtidige Industrikvarterer
- Godsbanearaaler

re Virksomheder. Smaaaktiviteter i Villakvarterer giver almindeligvis mere Roderi end Afveksling.

Københavns Kommune har i de senere Aar ved mindre Indgreb søgt at rendyrke og regulere forskellige Industrienklaver, som efterhaanden er opstaaet i eller er blevet omsluttet af Boligkvarterer, en Fremgangsmaade, der muliggør en mere fri og elastisk Planlægning. Flytningen af en veletableret Virksomhed vil i Reglen være en kostbar Foranstaltning, baade privatøkonomisk og samfundsøkonomisk, og en systematisk "Udrensning" i Boligkvarterer kan næppe anbefales. Naturligvis vil der dog altid fremkomme Tilfælde, hvor f.Eks. et stort Udvidelsesbehov kan medføre, at en Flytning bliver paakrævet. En saadan Flytning bør i Reglen ske til et egentligt Industri-kvarter, hvor Virksomheden ikke kan genere eller blive generet af omgivende Beboelse, og hvor den kan sikre sig egnede Udvidelsesarealer. Jo større en Virksomhed anlægges fra Starten og jo stærkere bunden dens Placering er (f.Eks. til Spor- eller Havneanlæg), jo mere forudseende maa der disponeres med Hensyn til Udvidelsesarealer.

#### b. City-Industrien



Konfektionsvirksomheder i City  
(Grethe Forchhammer) 1:40.000  
• 50 Arbejdere • 500 Arbejdere

Specielle Forhold gør sig gældende i en Storbys Cityomraade, hvor der bl.a. ofte findes Industri i Tilknytning til Stormagasiner, Dagblade, o.s.v. Der vil imidlertid altid fra mange Sider være stærk Konkurrence om Fladsen i City, og det er et stort Spørgsmaal, om ikke en væsentlig Del af den Industri, som presser paa her, efterhaanden vil vige for anden Virksomhed, bl.a. Kontorer og Institutioner. For visse Industrier synes den nødvendige direkte Kontakt med de tilknyttede Udsalg, Forhandlere etc. i City at kunne klares pr. Telefon. En betydelig Udflytning er ihvertfald sket i de fleste Storbyer, som er paa et videre Udviklingstrin end København, og man giver yderligere Støtte til denne Tendens i disse Byers nyere Byplanforslag (f.Eks. Manchester).

Ved en samlet Udflytning til et nyt planlagt Industriomraade som den, der er paatænkt af Konfektionsvirksomhederne i Københavns City, vil disse højst sandsynligt opnaa en Række nye Fordele, som kan opveje Ulemperne ved den større Afstand fra Strøgforretningerne. (Hvis denne Plan bliver virkeliggjort, vil det formentlig ikke mindst være fordi alle mere betydende Virksomheder er med, saaledes at der ikke bliver nævneværdig Konkurrence mellem Virksomheder i City og udenfor).

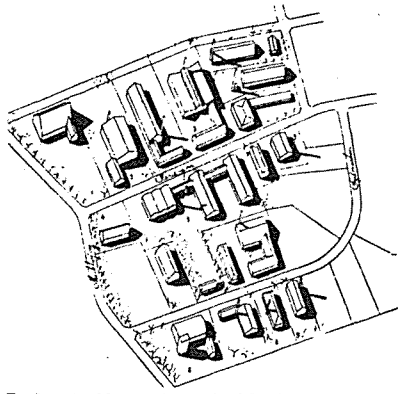
#### c. Egentlige Industri-kvarterer

Denne "Konfektionsby" kan nævnes som en af de Former for egentlige Industri-kvarterer, som der kan blive Brug for i en moderne Storby, nemlig en Gruppe Virksomheder indenfor samme Branche (med tilhørende Hjelpevirksomheder), som er bedre i Stand til at skaffe sig en ønskelig speciel Service i Fællesskab end hver for sig. En anden Art af Industri-kvarterer rummer Virksomheder, der paa Grund af stort Forbrug af Kul, tunge Raavarer eller lignende har Brug for Beliggenhed ved Kaj. Fra Udlandet kendes endnu flere af den Slags Special-Grupper, f.Eks. af stærkt generende Virksomheder, af sprængfarlige Virksomheder, af særlig vandforbrugende Virksomheder, o.s.v.. I Københavnseggen er netop Spørgsmaalet om at sikre det nødvendige Vandforbrug til fremtidige Virksomheder aktuelt, især paa Amager og i alle de vestlige Kommuner. Flere Virksomheder med stort Vandforbrug har af denne Grund i de senere Aar maattet opgive paatænkte Nyanlæg i Egnen.

Men selv uden specielle Fællesformaaal som de nævnte har det egentlige Industri-kvarter sin Berettigelse. Ved en gennemtænkt Placering kan Betingelserne for Person- og Varetransport og mange Slags Service forbedres, specielt kan Kloakforhold, Vandforsyning, Gasforsyning, Kraftforsyning etc. ordnes mere hensigtsmæssigt end for spredte Virksomheder. Virksomhederne selv er interesserede i, at disse Forsyninger - vel først og fremmest Kraftforsyningen - sker billigt muligt. Forhandlinger med de paagældende Myndigheder om Takster o.lign. samt visse andre Opgaver, f.Eks. forskellig Service for Arbejderne, vil bedst kunne løses ved et Samarbejde mellem Virksomhederne i et Industri-kvarter. (I to af Egnens største egentlige Industri-kvarterer findes Sammenslutninger med Formaal af denne Art). Virksomheder, der er Leverandører til hinanden, vil ogsaa her have bedre Muligheder for at finde sammen.

Endelig giver det store Industri-kvarters rige Udvalg af Virksomheder Mulighed for, at forskellige Medlemmer af samme Familie kan finde Arbejde i Nærheden af hinanden og hermed lettere kan have Bolig i Nærheden af Arbejdet. (Fra Bopælsundersøgelser ved man, at de kvindeli-

4. August 1946  
**Justitsministeriet forbyder**  
**Fyrværkerifabrikken i Ballerup**  
Behøerne i Kvartret kan nu saade lettel op  
Løstige Medlinge Fyrværkerifabrikken, som er en af de største i Kvartret, der er indrettet paa Villen Østergaard, bliver opført af den tidligere Grund paa Mønstervej i Ballerup, vil de Grundforretningerne i Ballerup og



Industri-kvarter i Gladsaxe Komm.  
(Fastlagt ved partiel Byplan).



"Rækkehus-Værksteder"  
til Udlejning.  
Hillington Trading Estate,  
Skotland.

## Rødovre ønsker sig Fabrikskvarterer

Nyt Industri-kvarter vokser op  
i Hørset ved Engbølet og Marielundsgade

Omkring 1000 nye arbejdspladser vil blive opført i det nye kvarter. Det vil omfatte 2000 kvadratkilometer. Der vil blive bygget 1000 nye arbejdspladser. Der vil blive bygget 1000 nye arbejdspladser. Der vil blive bygget 1000 nye arbejdspladser.

**Atlas flytter Fabrikken  
fra Nørrebro til Lundtofte**

Omkring 10. Oktober 1944 - 11 & 12 Mill. Kr. vedtaget

**"Ferosan" flytter sine Fabrikker  
til Gladsaxe**

En stor Udvikling. Side 3

**Hirschsprungs Fabrikker  
vil flytte til Lyngby**

Firmaet har lejet 30 Tdr. Land af Brude Landsgaards  
Jorder og vil opføre en Fabrik til 1000 Arbejdere

5 AA stort som muligt vil det land (som det Tidspunkt indrettede) være

ge Arbejdere, der jo i Reglen samtidig har huslige Pligter at klare, i særlig høj Grad søger Arbejde i Nærheden af Hjemmet).

Med særlig Interesse bør man sikkert herhjemme studere de Industri-kvarterer, industrial estates eller trading estates, som er almindelige i U.S.A. og England. Et privat Selskab eller det Offentlige driver her Industri-kvarteret som en samlet Forretning, forsyner Arealerne med Veje, Spor og Ledninger, bygger Kantiner, etc. og bygger ogsaa paa Bestilling Fabrikker, der kan lejes ud paa langt Aaremaal. Tit bygger de ogsaa Standardfabrikker eller -værksteder til Udlejning paa kortere Sigt.

I selve København findes forskellige større Industriarealer, hvor Kommunen eller et Selskab sælger Grundene, eventuelt efter at have forsynet dem med Veje og Ledninger, men uden at yde hele den øvrige Service.

I Omegnen overlades Udstykningen af Industriarealer normalt til de tilfældige Ejere af de Omraader, som i Henhold til de lokale Byplan-dispositioner udlægges til Industri. Denne Fremgangsmaade, hvorefter man ikke har Sikkerhed for, at Ejeren vil udstykke, endsiges har Kontrol med den Rækkefølge, i hvilken Arealerne tages i Anvendelse, vanskeliggør naturligvis i høj Grad Udarbejdelsen af hensigtsmæssige Bebyggelsesplaner, en passende Forsyning med Spor, etc.. Efter-spørgslen paa disse Arealer har i den senere Tid været saa stor i Forhold til Udbudet, at der godt kan tales om en Art Monopoldannelse, og de reserverede Arealer er i stor Udstrækning blevet Genstand for Grundspekulation.

Baade fra erhvervs- og fra samfundsøkonomiske Synspunkter betyder disse Forhold naturligvis en urimelig Belastning for Industrien, og Industriraadet har da ogsaa nedsat et Udvalg til Overvejelse af alle Spørgsmaal vedrørende Industrigrunde. Paa samme Baggrund maa man se et Forslag fra Dansk Arbejdes Københavnsudvalg (Dec. 1945) om Oprettelse af et i sig selv hvilende, almennyttigt Industrigrundeselskab, som bl.a. skulde paatage sig Anvisningen af Industrigrunde. Hvis et eller flere Selskaber ligefrem skulde erhverve større Industriarealer, gøre dem byggemodne og videresælge dem, vilde dette naturligvis kræve en meget stor Kapitalindsats. Helst maatte det formentlig ske i nært Samarbejde med de paagældende Kommuner.

### III HVOR STORE AREALER BØR DER RESERVERES TIL INDUSTRIKVARTERER?

#### a. Det fremtidige Antal Beskæftigede ved Industri og Haandværk

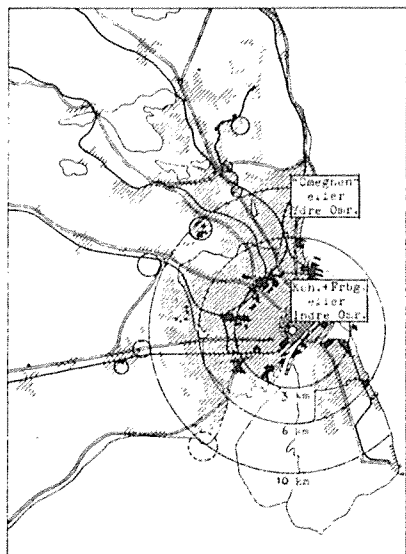
Alt tyder paa, at en stor fremtidig Befolkningstilvækst i Hovedstaden vil forudsætte en tilsvarende Udvikling af Industrierhvervet. Den Del af Byens Befolkning, som gennem Tiderne har levet af Industri og Haandværk, har iøvrigt kun svinget meget lidt. Gennem ca. 100 Aar har den holdt sig meget nær ved 40% (Antal Beskæftigede ved Industri og Haandværk: 20-25% af Hovedstadens samlede Befolkning.) Det forekommer næppe sandsynligt, at dette Forhold pludselig skulde ændre sig væsentligt, og man tør maaske ganske groft regne med, at der til en fremtidig Befolkning paa 1,5 Million svarer et Antal Beskæftigede i Industri og Haandværk paa ca. 350.000 (og til 1,3 Million: ca. 300.000).

For at faa en foreløbig Forestilling om, hvor store Industriarealer, der bør reserveres i Omegnen, vil det være naturligt at gaa ud fra, hvorledes den her anslaaede fremtidige Industriebefolkning maa antages at være bosat, dels i det indre Omraade af Hovedstaden og dels i Omegnen.

Ud fra den Hovedforudsætning, at flest mulig af de Beskæftigede bør have Lejlighed til at vælge Bolig i Nærheden af deres Arbejde, maa man i Teorien tilstræbe en Ligevægt indenfor hvert større Omraade af Byen, med lige mange Industribeskæftigede bosat og arbejdende indenfor det enkelte Byomraade.

Man maa dog ikke forestille sig, at en Gennemførelse af dette Ligevægtsprincip er ensbetydende med, at hvert Byomraade kan blive fuldstændig "selvforsynende" med Hensyn til Arbejds-kraft til sine Virksomheder. Man kan derimod antage, at en væsentlig og over hele Byen nogenlunde konstant Del af de industribeskæftigede Personer vil faa Bolig og Arbejdssted indenfor samme Byomraade.

Den Grad af Selvforsyning, der saaledes kan opnaas, er begrænset af en lang Række Forhold. Blandt andet er der jo mange Familier, hvor ikke alene Husfaderen, men ogsaa andre Familienedlemmer har Arbejde udenfor Hjemmet - ofte i helt forskellige Dele af Byen. Der fin-



De to Ringe af Industriomraader,  
1:500.000

Den indre: Fuldt udbyggede Omraader.

Den ydre: Fastlagte fremtidige.  
Mellemcirkel: Tilnærmet Grænse mellem indre og ydre Omraade.

des ogsaa flere Industrigrene, hvor de Beskæftigede hyppigt maa skifte Arbejdsplads, hyppigere end det vilde være overkommeligt at skifte Bolig. Hertil kommer Vanskelighederne ved at skifte Bolig i Forhold til Arbejdsstedet for alle dem, som har anskaffet eget Hus, og de stærkt begrænsede Muligheder der er for selv at vælge, hvilken Bydel man vil bo i, hvis der ikke er en passende Reserve af ledige Lejligheder.

De nuværende københavnske Industrikvarterer ved Ring- og Godsbanen adskilles fra de paabegyndte eller planlagte Industrikvarterer i Forstadsomraadet (Avedøre, Glostrup-Brøndbyerne, Herlev, Gladsaxe, Jægersborg) af et bredt, næsten industriløst Bebyggelsesbælte. Det vil sikkert ikke være unaturligt at sigte mod en teoretisk Ligevægt (lige mange Industribeskæftigede bosat og arbejdende) paa aver Side af dette neutrale Bælte. Da Københavns Kommunes ydre Grænse gaar nogenlunde midt igennem det omhandlede Boligbælte, skulde Resultatet af et saadant Planlægningsprincip altsaa blive, at der til sin Tid vil være ligesaa mange Industribeskæftigede, som bor indenfor Kommunegrænsen og arbejder udenfor som omvendt.

#### b. København og Frederiksberg (eller det Indre Omraade)

Ifølge de til Grund for Skitsen liggende talmæssige Antagelser regnes der paa kortere Sigt med en fremtidig Befolkning i Københavns Kommune + Frederiksberg paa 900.000, et Tal som paa længere Sigt antages at falde til 800.000. Til Befolkningen paa de 900.000 vil der ifølge Antagelsen Side 94 svare ca. 210.000 Beskæftigede ved Industri og Haandværk, mens der til de 800.000 svarer ca. 190.000 Beskæftigede. Da der idag findes ca. 230.000 Industribeskæftigede indenfor Omraadet, bør der nok i alle Tilfælde regnes med nogen Udflytning af Virksomheder.

Disse Tal forudsætter, at der i Fremtiden indenfor hvert af de to Omraader: København Frederiksberg og Omegnen vil være en procentvis lige stor Del af Befolkningen beskæftiget indenfor Haandværk og Industri, mens der idag i det indre Omraade (bl.a. som Følge af Arbejdspladsernes Koncentration i de centrale Bydele, de billige Boligkvarterer paa Broerne etc.) er en betydelig større "Arbejderprocent" i det indre Omraade end i Omegnen.

#### c. Industriens samlede Arealbehov i Omegnen (eller det Ydre Omraade)

I Omegnen maa der herefter i Henhold til Antagelserne i Begyndelsen af dette Afsnit tænkes placeret Virksomheder med rundt regnet 350.000 ÷ 190.000 = 160.000 Beskæftigede (svarende til en fremtidig Befolkning i Omegnen i 2. Etape paa 700.000) eller under Forudsætning af en samlet Befolkning paa kun 1,3 Mill. og en betydelig mindre Sanering og Udtynding, dog kun til 300.000 ÷ 210.000 = 90.000 Beskæftigede (svarende til en fremtidig Befolkning i Omegnen i 1. Etape paa 400.000).

Lad os groft antage, at Halvdelen af disse 90.000 til 160.000 Beskæftigede faar Arbejde i Virksomheder indenfor egentlige Industrikvarterer i Omegnen (mens den anden Halvdel faar Beskæftigelse i spredte Virksomheder samt i mindre Industrienklaver og Værkstedskvarterer), saa kommer vi til 45.000 - 80.000 Beskæftigede.

Hvis endelig disse ydre Industrikvarterer tænkes udbygget til med Tiden at rumme gennemsnitlig 50 Arbejdere pr. ha., saa faar vi til Resultat, at der i Omegnen bør reserveres Areal til ca. 1,600 ha. Industrikvarterer (eller i 1. Etape til i det mindste 900 ha.).

Et saadant Regnestykke er naturligvis uhyre groft og kan højst blive vejledende med Hensyn til Størrelsesordenen.

Omfanget af den spredte Industri i Forhold til de egentlige Industrikvarterer kan f. Eks. variere stærkt efter den Byplanpraksis, som gennemføres i de enkelte Kommuner.

Ogsaa den fremtidige Beskæftigelsesgrad indenfor Industriomraaderne er højst usikker. (Alene hvis man til Slut regner med ca. 200 Beskæftigede pr. ha. - som man f. Eks. har gjort i Aarhus - i Stedet for 50, saa kommer man til et Behov paa 400 ha. i Stedet for 1600 ha). Oplysninger fra Udlandet og Stikprøver fra Københavnseggen peger dog stærkt i Retning af 50 som den endelige Beskæftigelsesgrad, væsentlig højere for de nærmest Byen liggende Industrikvarterer og væsentlig lavere for de fjernere.

I Forbindelse med den egentlige Betænkning vil Egnsplankontoret søge at belyse nærmere, hvorledes Omegnsvirksomhederne bør tænkes fordelt mellem egentlige Industrikvarterer og spredt Industri, hvor mange Arbejdere der bør paaregnes beskæftiget pr. Arealenhed og lignende.

#### IV HVOR BØR OMEGNENS INDUSTRIKVARTERER PLACERES?

##### a. Industriens Fordeling paa de enkelte Afsnit af Omegnen

Det samlede Behov for Industriarealer i Omegnen er altsaa fastsat i Forhold til det Antal Industribeskæftigede, som forventes bosat i Omegnen, idet de Industribeskæftigede antages at udgøre den samme Procent af den samlede Befolkning som i det indre Omraade.

Mellem disse to Hoveddele af Københavnsegnen er der i Dag stor Forskel med Hensyn til Befolkningens Fordeling paa Erhvervsgrupper, Indtægtsklasser, etc. - altsaa i Befolkningens sociale Sammensætning - saaledes at det indre Byomraade har en væsentlig større "Arbejderprocent" end Omegnen.

Den industrielle Udvikling i Omegnen synes imidlertid allerede at have formindsket denne Forskel noget, saaledes at man paa længere Sigt tør forudsætte en fuldstændig social Udjævning mellem de indre og ydre Byomraader (bl.a. muliggjort ved Saneringen paa Broerne).

Det vil derimod nok være urealistisk at regne med en konsekvent Udjævning imellem de forskellige Afsnit af Omegnen indbyrdes. Dette ses bedst, hvis man deler Omegnen op f. Eks. i tre Sektorer, omfattende Oplandene til 1) Nordbanen, Kystbanen, Lundtoftebanen, 2) Ballerupbanen, Farumbanen, og 3) Glostrupbanen, Vallensbækbanen. Folketalene indenfor hver af disse Sektorer vil da fordele sig saaledes:

	Nuværende Befolkning	Fremtidig Befolkning, Maksimum-Antagelse
Nordsektor	125.000	250.000
Nordvestsektor	75.000	225.000
Vestsektor	50.000	200.000
Hele "Omegnen" (Excl. ydre Amager)	250.000	675.000

Nordsektoren, som i Forvejen er stærkest udbygget (halvt udbygget i Forhold til Maksimum-Antagelsen), og som desuden har det højeste Huslejeniveau samt den laveste Procent Beskæftigede indenfor Industri og Haandværk, maa trods nogen Udjævning ogsaa paa længere Sigt ventes at faa en lavere Procent end f. Eks. Vestsektoren (som endnu kun er udbygget med en Fjerdedel af det stipulerede, har et lavt Huslejeniveau og høj "Arbejderprocent"). Nordvestsektoren kan - baade med Hensyn til Befolkningens nuværende Sammensætning og med Hensyn til Udbygningsgraden - betegnes som en Mellemtpe mellem Nord og Vest.

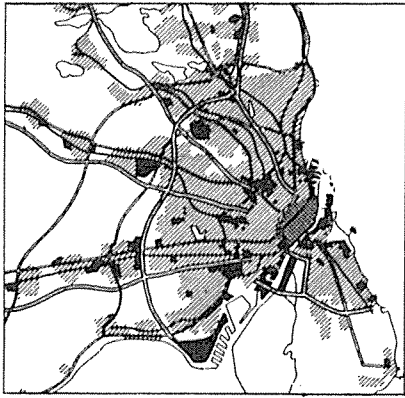
Ud fra Betragtninger af denne Art har man i Skitseforslaget søgt at fordele Industriarealerne i Omegnen, saaledes at der (i Forhold til Omraadernes Folketal) bliver et relativt "Underskud" af Industriarealer i den nordlige Del af Egnen og et Overskud i den vestlige Del. Denne højst usikre Fordeling maa naturligvis søges revideret i Forbindelse med det egentlige Egnspanforslag, bl.a. paa Grundlag af mere indgaaende Betragtninger med Hensyn til den sandsynlige sociale Sammensætning af den fremtidige Befolkning i de forskellige Omraader indenfor Egnen.

##### b. Industriarealernes Placering i Forhold til Trafiklinierne

Fra visse Sider hævdes det, at Lastbiltransportens Udvikling m.v. helt skulde have frigjort Industriens Placering i Forhold til Banerne. Der er imidlertid langt fra ført tilstrækkeligt Bevis herfor. Over lange Afstande vil Godsbanetransport i en lang Fremtid kunne hævde sig overfor Lastbiltransport (Anvendelsen af Containers kan f. Eks. tænkes at stige stærkt).

Men helt bortset fra de private, driftsøkonomiske Hensyn kan det have en samfundøkonomisk Betydning at frigøre Gadenettet for en væsentlig Del af Godstrafiken. (Formentlig maa de Godsbaneanlæg, som stadig finder Sted i U.S.A. - Bilernes Land - forstaaes ud fra dette Synspunkt).

Endelig maa det for Tilgangen af Arbejdere til de nye Industrikvartierer i Byens Yderdistrikter være af Betydning, at de ligger bekvemt i Forhold til Bybanestationerne.



Fremtidige Industriomraader  
1:500.000



Berlins Industriomraader 1925  
1:500.000

Principiel Lighed med København.  
Egnsplanskitten regner dog ikke  
med en vdre Godsbane.

### Engelsk-schweizisk Plan om et Staalværk ved København

Den regulerede Industriomraade No. 1. H. Kjøbenhavn. For  
Sjætte Hæfte, og Fremtidens Planer  
af et Staalværk på 120.000.000 Krone  
200 Mand skal producerer 200 Tons stælfelt

De nuværende københavnske Industrikvarterer ligger for en væsentlig Del ved Skæringerne mellem vigtige Radialgader og Ringgader samt i Tilknytning til Ringbaner og de forskellige Godsstationer. Samtidig har de særdeles gode Muligheder for at tiltrække Arbejdskraft fra de tætbebyggede Kvarterer paa Broerne.

Paa tilsvarende Maade vil det være naturligt at søge de vigtigste Industricentrer i Forstadsomraadet placeret i en Ring omkring den sammenbyggede Del af Byen, fortrinsvis hvor de radiale Hovedveje og Baner skærer de ydre Ringveje. Virksomhederne vil her kunne skaffe sig Arbejdskraft baade fra de sammenbyggede Yderdistrikter (der i Forvejen kun rummer faa Arbejdssteder) og fra de nuværende og kommende Bebyggelser ud langs Banerne. Mange allerede besluttede eller paatænkte Bylanddispositioner, f.Eks. i Brøndbyerne, Glostrup, Herlev, Gladsaxe, Gentofte og Lyngby falder godt i Traad med dette principielle Synspunkt.

Mindre Industrikvarterer og helt spredte Virksomheder bør kunne placeres baade i de sammenbyggede Yderkvarterer og i Forbindelse med de enkelte Bydannelser omkring Bybanestationerne.

### c. Industriarealer med Placering ved Havn

Det maa antages, at visse Industrier stadig behøver Placering ved Havn. Det vil især være større Virksomheder, som ad Søvejen faar tilført Kul, voluminøse Raavarer, etc..

Som anført i Trafikafsnittet under "Havneanlæg" har Havnens saakaldte "Fremtidsudvalg" peget paa, at Københavns Havn savner Plads til store, arealkrævende eller generende Industrivirksomheder. Udvalget fastslog derfor, at man maatte tænke paa en ny Industrihavn og pegede paa Avedørepynten som bedst egnet til Formaalet. Avedøreprojektet, som maa ses i Sammenhæng med Planerne om et uddybet Sydløb, giver Industrihavnen en ubetinget heldig Placering i Forhold til den gamle og den nye Ring af Industrikvarterer, som ad Ringgader med en betydelig Kapacitet vil kunne faa Forbindelse til den nye Havn. Som paapeget af Stadsingeniør Forchhammer vil en Reservering af Havnemuligheden netop her ihtet have foregrebet, hvis det skulde vise sig, at der ikke bliver Brug for Havnen (evt. kun bliver Brug for et reduceret Anlæg).

Hvis det inddæmmede Areal i Kalveboderne - som ønsket fra militær Side - skal være militært Skydeterrain uden tilstrækkelig Garanti mod Nedsrag udenfor Dæmningerne, vil det sandsynligvis betyde, at Anlægget af Avedørehavnen maa opgives. Imidlertid er denne Sag endnu ikke endelig afgjort, hvorfor man i Skitseforslaget har vist den fremtidige Industrihavn med denne Placering.

Hvis det skulde blive nødvendigt at opgive Planen, burde man sikkert reservere et andet Areal, hvilket iøvrigt vil volde ret store Vanskeligheder. I modsat Fald kunde man f.Eks. komme ud for at maatte afvise en Datterfabrik af en stor udenlandsk Virksomhed, som ønskede at dække de skandinaviske Lande fra en af de store Østersøhavne, og som det vilde være fordelagtigt for Landet at sikre sig.

## V HANDEL

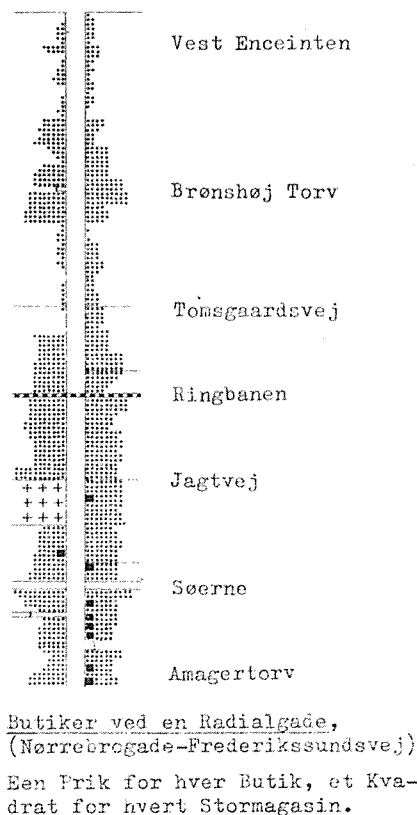
Handelen i alle dens Former knytter sig gerne til Centre og Strøg, Steder hvor Færdselen pulserer, og Mennesker mødes. Bymidten er derfor Handelens naturlige Tilholdssted. I den store By bliver City først og fremmest Sæde for Storhandelen og Handelen med Udvalgs- og Specialvarer. En Del Butiker med Udvalgsvarer findes desuden gerne langs de indre Strækninger af de stærkt befærdede Radialgader i Kvartererne nærmest omkring City, mens Dagligvarebutikerne i højere Grad spredes over Boligomraaderne.

Handelens Byplanproblemer bestaar dels i at skaffe Plads indenfor Cityomraadet til det Forretningsliv, som nødvendigvis maa foregaa centralt. Dels at opnaa en hensigtsmæssig Fordeling over Byen af de Butiker, som besøger Varedistributionen. Endelig frembyder Torvehandelen specielle Problemer, som dog næppe behøver særlig Omtale her i Skitseforslaget.

Ifølge Erhvervstællingen 1935 er i Hovedstaden ca. 65% af det ansatte Personel indenfor en gros Handel og ca. 50% af Personellet i Hotel- og Restaurationsvirksomhed beskæftiget i den indre By (Byen indenfor Sørerne).

Ophobningen af Virksomheder her synes stadig at forøges. Mellem Erhvervstællingerne i 1925 og 1935 steg Personellet i den første Gruppe med henved 30% og i den anden med ca. 50%. Der foreligger ikke nyere





tilgængelige Tal, men der er Grund til at tro, at denne Udvikling er fortsat siden 1935 og vil fortsættes i Fremtiden, i Relation til hele Landets og til Hovedstadsomraadet Befolkningstilvækst. Der kan altsaa forventes en fortsat Stigning i Arealbehovet til Cityvirksomheder. En fortsat Udflytning af Beboelsen og en eventuel delvis Udtrængning af Industri- og Lagervirksomhed samt en vis Decentralisering af Handel og Administration vil kunne aflaste Bycentret, men rimeligvis ikke tilstrækkeligt. Der bør derfor - som omtalt under "City" (Bilag C) - regnes med en fremtidig Udvidelse af det egentlige Cityomraade.

Hovedstaden er rigeligere forsynet med Detailudsalg end det øvrige Land (25 pr. 1000 Indbyggere i Hovedstaden, 20 pr. 1000 i det øvrige Land i 1935) og dertil kommer, at de store og allerstørste Udsalg (Stormagasinerne) hovedsagelig findes i Hovedstaden. Forklaringen ligger bl.a. i, at i Storbyen maa en forholdsvis større Del af Dagliglivets Fornødenheder passere en Detailforretning, saaledes at Omsætningen pr. Indbygger bliver større.

Befolkningkoncentrationen i Storbyen og de tilsvarende smaa Afstande til Kundekredsen kunde muliggøre en vis Koncentration af Butikshandelen til færre, men større, økonomisk mere levedygtige og bedre assorterede Butiker. En saadan Udvikling har dog kun i meget ringe Omfang fundet Sted.

Detailhandelen - og navnlig Handelen med Nærings- og Nydelsesmidler og andre daglige Varer - er i nogen Grad Fordelt svarende til Befolkningsfordelingen, men har dog ogsaa en udpræget Koncentration i den indre By og tildels paa Broerne. Antallet af Butiker pr. 1000 Indbyggere varierer fra ca. 15 i Yderomraaderne (indlemmede Distrikter) over 24 paa Broerne til 50 i den indre By. Dette hænger sammen med Citys naturlige Funktion som Centrum for Handelen med Specialvarer og Udvalgsvarer i hele Hovedstadsomraadet. Men det hænger ogsaa sammen med, at der i Yderomraadernes Boligkvarterer kun meget faa Steder har været planlagt en Udvikling af Butiksstrøg eller -centre, hvori ogsaa andre Butiker end de nødvendige Udsalg af Dagligvarer har kunnet trives.

Butiker for Special- og Udvalgsvarer, som kræver en større Kundekreds, har derfor placeret sig i City, eller i hvert Fald nærmere ind mod Byen, fortrinsvis i "Brogaderne": Vesterbro-, Nørrebro-, Østerbro- og Amagerbrogade. Tallene for Detailhandelspersonallets Fordeling paa Bydele i 1925 og 1935 viser, at der jævnsides med den Befolkningstilvækst, som fandt Sted i Yderomraaderne, skete en vis Spredning af Butikerne og en stærk Stigning af deres Antal. Men de største Stigninger fandt Sted paa Broerne, hvor Befolkningstallet gik tilbage.

Under Afsnittet om lokale Centre er omtalt Fordelene ved at gennemføre en vis Decentralisering fra City af Institutioner og Butiker og en samtidig "Recentralisering" i lokale Centre i Yderomraaderne. En Koncentration af Boligomraadernes Nærhedsbutiker i Smaacentre vil for den enkelte Husmoder medføre større Afstande til visse Butiker, men hun vil til Gengæld kunne foretage alle sine daglige Indkøb paa eet Sted. Denne Ordning vil antagelig medføre en (ud fra andre Synspunkter) heldig Indskrænkning i Nærbutikernes Antal.

## VI GARTNERI OG FRUGTAVL

De naturlige Betingelser for Gartneri og Frugtavl (Klima-, Jordbunds- og Terrænforhold) er ikke gunstigere i Københavnsegnen end saa mange andre Steder i Landet. Naar denne Egn alligevel maa betegnes som Danmarks vigtigste Havebrugsegn (Københavns Amt 1945: 20% af Landets Gartneri, 56% af Landets Drivhusgartneri), maa Aarsagen hertil udelukkende søges i det store Markeds Nærhed. Ca. 80% af Hovedstadens Forbrug af Grøntsager produceres i Egnen, især paa Amager og i de vestlige og nordvestlige Kommuner.

Frugtavlen, som især findes i de nordlige Kommuner, er derimod mindre fremtrædende (Egnen producerer kun ca. 10% af Hovedstadens Forbrug af Frugt, etc.).

Lokalsalg af Egnens Gartneriprodukter er næsten uden Betydning. Salget af Produktionen sker hovedsagelig paa Københavns Grønttorv eller paa anden Maade i København. Det er derfor af Betydning, at der er saa gode Trafikforbindelser som muligt fra Gartneriarealerne til Centrum. Under normale Forhold spiller det næppe nogen Rolle for et Fri-landsgartneri, om det ligger 5-10 km nærmere eller fjernere fra Afsætningsstedet, idet de øgede Transportomkostninger let opvejes af mindre Udgifter til Forrentning af Jorden og mindre Ejendomsskatter. Noget



aler i relativ kort Afstand fra Centrum og med gode fremtidige Trafikforbindelser. Amager er i Forvejen et af de mest intensivt drevne Gartneriomraader i Landet. Det vil være nærliggende, at dette Omraade med sin korte Afstand til København bevares og eventuelt videreudvikles som Gartneriomraade, især da ogsaa andre Hensyn taler for at søge den bymæssige Udvikling paa Amager begrænset.

I denne Forbindelse skal det nævnes, at det vilde have Interesse at vide mere om, i hvilken Udstrækning det inddæmmede Areal af Kalvebod Strand vil kunne anvendes til forskellige Former for Dyrkning. De under Anlægsdirektoratets Medvirken allerede foretagne Boreundersøgelser burde sikkert suppleres med ret omfattende Dyrkningsforsøg. Ved Tilførsel af passende Grundforbedringsmidler (Slam og lignende) og under Forudsætning af, at Afvandingen og Grundvandets Saltholdighed ikke lægger for store Hindringer i Vejen, vil Jorden formentlig kunne blive anvendelig til Dyrkning. Der maa dog regnes med en begrænset Brugbarhed i den første Aarrække, hvor Jorden kun vil egne sig helt til visse specielle Kulturer, som erfaringsmæssigt kan dyrkes paa tidligere Havbund.

## VII SKOVBRUG, LANDBRUG OG FISKERI

Skovene har i Egnens Planlægning hovedsagelig Betydning som Natur- og Friluftsomraader.

De nordsjællandske Skove udgør en vigtig Del af Landets Statsskove. De bestaar fortrinsvis af Bøgeskov, som imidlertid (paa Grund af Racens ret ringe Kvalitet og Jordbundens Degeneration) ikke yder helt tilfredsstillende Mængder af Gavtræ. Rødgranen, som ogsaa er ret udbredt, synes til Gengæld at trives særlig godt i Nordsjælland. Den har gennem den sidste Menneskealder leveret ret store Mængder godt Bygningstømmer og muliggjort en betydelig nordsjællandsk Savværksindustri.

Både de eksisterende Skove i Københavnseggen og forskellige Forslag til Nyplantning af Skove er omtalt i Bilag E: Friluftsomraader (Side 108).

Landbruget beslaglægger endnu Hovedparten af Københavnsegnens Omraade, men fortrænges Aar for Aar af den bymæssige Udvikling (incl. Gartneri, Flyvepladser, etc.). De paagældende Landbrugsarealer leverer naturligvis kun en Brøkdæl af Hovedstadens Forbrug af Landbrugsprodukter. Egnens Frugtbarhed, i Særdeleshed Omraaderne Vest og Sydvest for København, giver overordentlig gode Betingelser for landbrugsmæssig Udnyttelse. Den meget omfattende Grundspekulation og den hyppigt forekommende pletvise og tilfældige Parceludstyknung maa imidlertid være til betydelig Skade set fra et landøkonomisk Synspunkt, selvom de enkelte Ejere kan opnaa en øjeblikkelig kontant Gevinst. Friholdelsen af Arealer til landbrugsmæssig Udnyttelse er nærmere omtalt i Bilag A. (Side 58).

Det Fiskeri, som drives med Udgangspunkt fra København, har paa Grund af de begrænsede Fiskerimuligheder kun ringe forsyningsmæssig Betydning. Bortset fra Spørgsmaal som Placeringen af Fisketorvet og Opretelsen af en udvidet Fiskerihavn i Sydhavnen betynder Fiskeriet tilsvarende lidt set fra et "Egnsplanssynspunkt".

Sjælland og Lolland-Falster dækker  
50 pCt. af Københavns Forsyninger

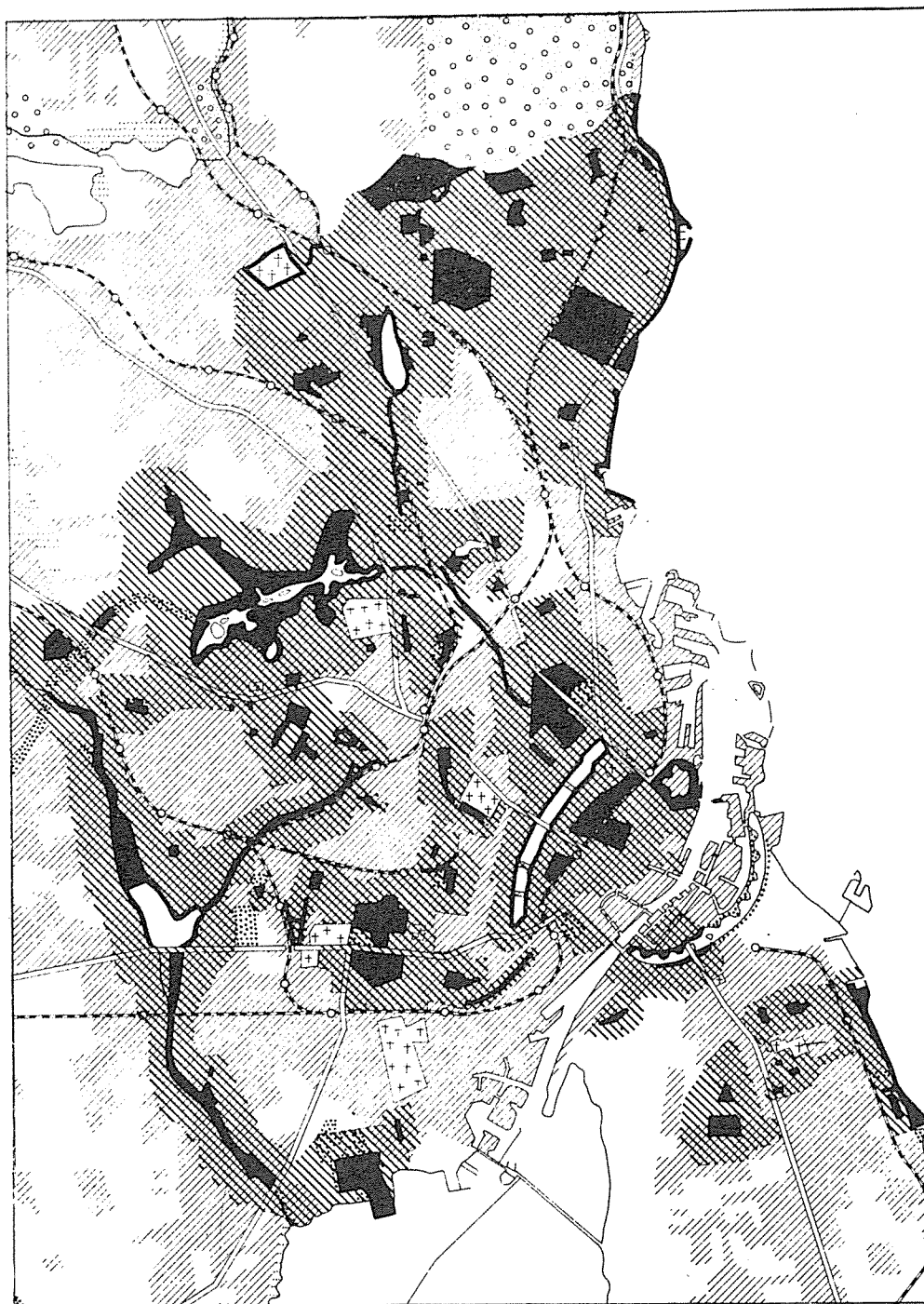
Er der ved Dagen i Oslo. Høstet er varmt  
Lagde efter Kød og Flødt, de Forretninger  
om Altid paa Torsdag var lukkede

valde, naar Kjøben i Havn  
den kan der sættes alle nye  
naar Forretningen har lukket og  
indgår og kan der blive til

## BILAG E: FRILUFTSOMRAADER

### I DEN HITTIDIGE PLANLÆGNING

Opfattelsen af Friluftsomraadernes Funktion har skiftet gennem Tiderne. For 100 Aar siden ønskede man Prydanlæg til Promenadebrug. Senere, i de overbefolkede Industribyers Tid, tillagde man Parkerne en Værdi som "Byens Lunger". Efter Nutidens Indstilling skal alle Aldersklasser



Parkernes Fordeling i Hoved-  
staden 100.000

Større Parker angivet med sort  
og deres Indflydelseszoner med  
kraftig Skravering.

blandt Byens Beboere have Muligheder for at udnytte Fritiden effektivt under aaben Himmel. Muligheder baade for passiv Rekreation - Hvile, Solbad, etc. - og for Leg, Sport eller Havedyrkning, for Udflugter og for Underholdning.

Hvor stærkt Opfattelsen af Friluftsomraadernes Betydning har ændret sig, kan vises med et Par Tal (fra en Artikel i Aarsberetningen for Stadsingeniørens Direktorat i København 1943-44): Omkring Aarhundredskiftet havde København kun ca. 1,5 m<sup>2</sup> effektivt Parkareal pr. Indbygger, mens Tallet nu er ca. 7 m<sup>2</sup> - en meget bemærkelsesværdig Stigning, naar man sammenholder den med Indbyggertallets betydelige Vækst i denne Periode.

I samme Artikel gengives en Plan over Københavns og Frederiksbergs større Parker og deres Indflydelsesomraader (beregnet efter nogle nærmere specificerede Regler). Det kan ikke overraske, at Parkerne her viser sig højst ujævnt fordelt i Byen og, at store Byomraader helt er ladet i Stikken. En distriktvis Opgørelse viser, at Vesterbro kun har 0,8 m<sup>2</sup> Parkareal pr. Indbygger, medens Brønshøjdistriktet har 15,9 m<sup>2</sup>. I Betænkningen af 1944 om de byplanmæssige Forhold i Gentofte Kommune er der foretaget en tilsvarende Undersøgelse, der resulterer i, at Gentofte i Dag har gennemsnitlig 18,5 m<sup>2</sup> Parkareal pr. Indbygger.

De større offentlige Parkarealer er i stor Udstrækning opstaaet paa oprindelige Slotsparkers, Fæstningsværkers og Fælledeers Terræn eller paa Moser og andre lavtliggende Omraader, som ikke egnede sig til Bebyggelse. Derfor er Fordelingen blevet mere tilfældig og Anlæggenes Nyttedyrkning i Almindelighed mindre, end man i Dag kunde ønske. Nyere Bestræbelser er gaaet ud paa at forbinde de eksisterende Parker til sammenhængende Parksystemer ved Hjælp af Parkbælter og Stier.

Byens gunstige Beliggenhed med den udstrakte Vandfront mod Øresund, Kalvebod Strand og Køgebugt er i bemærkelsesværdig ringe Grad udnyttet til Fordel for Friluftslivet, idet Havnearealer og Villabebyggelse beslægtede Kysten. Havneanlægene omfatter nok enkelte smukke Promenader og afgiver Plads til Lystbaadehavne, Rosportshuse og mindre Søbadeanstalter, men de nærmeste Steder man kan bade fra fri Strand er ved Amager Strandpark og Charlottenlundfortet.

Daarligst stillet er vel den indre By og Vesterbro, til Trods for at de paagældende Strækninger udnyttes lidet intensivt til Havneformaal. Paa Slotsholmen f. Eks. kunde der sikkert med beskedne Midler indrettes Smaa-Anlæg ud til Havnen af den Art, som man kender fra mange amerikanske Byer. I disse har man tilmed undertiden maattet betale dem med Fjernelse af kostbare Havne- og Industrianlæg +).

Den almindelige Bypark, "Anlægget", er først og fremmest en Art Erstatning for Skove, Søer og aabent Land for de Byboere, som kun har en Friertermiddag eller en Friaften til Raadighed eller blot Tid til en Spadseretur.

Hvor man disponerer over en hel Dag, en Week-end eller mere, har man Mulighed for at tage ud til de rigtige Skove og det rigtige Land, som byder paa mere Fred og Afspænding fra Bylivet end selv de bedste Parker.

Den Udvikling af Trafikmidlerne og den Afkortning af Arbejdstiden, etc., som har gjort det muligt for den almindelige Københavner jævnlig at komme ud i Naturen, har imidlertid samtidig medført en betydelig Udflytning til Omegnen, saaledes at store Kvarterer af Villae og Sommerhuse er vokset op mere eller mindre planløst - ude i selve den Natur, som tidligere var Maal for Søndagsudflugterne. Herigennem er Afstanden til de fri, grønne Omraader blevet længere, baade for Udflugtsfolkene og for dem, der mente at have bosat sig helt ude i Nærheden af det Grønne.

Egnsplanudvalgets første Arbejde "Den grønne Betænkning" (1936) var en Indsats for at begrænse den fremadskridende Ødelæggelse af Egnens Naturværdier, for at skaffe Befolkningen Adgang til disse og for at tilføre Egnen nye Værdier. Betænkningen trækker Linierne op for et System af Friluftsomraader for hele Egnen ud til en Afstand af 20-30 km fra Centrum. Den omtaler Principperne for Bevaring af Egnens grønne Omraader og gennemgaar de forskellige Arter af Udflugtstrafik, som det grønne System tænkes bygget op over.

Med Henblik paa Gennemførelsen af denne Plan vedtoges i 1938 et Tillæg til Naturfredningsloven, hvorefter Statsministeriet den 2.6.1938 nedsatte "Det grønne Udvalg". Dette Udvalg har udarbejdet "Fredningsplanen for Københavnsegnens grønne Omraader". Endelig Fredning af en Række af Fredningsplanens Arealer er gennemført, andre er under Fredning og atter andre under Forberedelse. Som Led i Beskæftigelsesforanstaltningerne vedtoges i 1940 "Lov om Stianlæg m.v. i Københavnsegnens grønne Omraader", hvorved det blev muligt at gennemføre en Del af de i den grønne Betænkning omtalte Stier m.m.. En Række af disse Stier er udført, andre under Forberedelse. Ogsaa dette Arbejde foregaar under det grønne Udvalgs Ledelse.

+) jfr. f. Eks Cleveland, Side 90

Gennemsnitlig Arbejdstid i Industrien i Danmark

År	Arbejdstid (Timer daglig)
1872	11,4
1884	10,8
1899	10,1
1907	9,8
1912	9,4
1919	8,0





Udenfor det grønne Udvalgs Arbejdsomraade - "Københavnsegnen" - er der senere udarbejdet store Fredningsplaner. Dette gælder saaledes for Esromsø-Omraadet og for Arresø-Omraadet. Der er derimod endnu ikke paa-begyndt nogen samlet Fredningsplan for Nordkysten, hvor Udstykningen af Sommerhusgrunde forlængst har beslagnat de bedste Partier.

## II HVERDAGENS FRILUFTSOMRAADER

Man faar lettest en Oversigt over de Krav, der i Dag maa stilles til Byens Forsyning med Friluftsomraader ved at nævne de forskellige Aldersklassers Behov hver for sig:

For de mindre Børn er Legepladser i umiddelbar Tilknytning til Boligen blevet et uomgængeligt Krav. Bestemmelsen i Københavns Byggelovs Paragraf 50 - "Ved Beboelsesbygninger skal der sikres Opholdsareal for Beboerne samt et tilstrækkeligt stort og frit Areal alene til Opholdssted og Legeplads for Børn" - er ogsaa allerede optaget i et Par af Omegnskommunernes Bygningsreglementer. Til enhver Børnehave bør der endvidere høre en selvstændig Legeplads.

De større Børn har Trang til en mere fri Udfoldelse under rigelige Pladsforhold. De skal have Pladser, hvor de virkelig kan røre sig, støje, klatre, grave, bygge Huler, saaledes at de kan faa Næring for deres Fantasi og Afløb for deres Virkelyst. Arbejdernes Andelsboligforenings "Skrammellegeplads" ved Emdrupvænge var et Forsøg i den Retning. Til Skolerne er det foruden Skolelegeplads og Boldbane ønskeligt at have Skolehaver, og til Brug for Svømmeundervisning kan ønskes Friluftsbade i Skolernes Nærhed.

Ungdommen har nær sagt ubegrænset Brug for Arealer baade til organiseret og uorganiseret Tidsfordriv - baade egentlige Idrætsanlæg, Kolonihaver for Unge, Friluftsbade, Skøjtebaner, etc.. Der mangler vist især Anlæg til Atletik og til Svømming. Dansen er en naturlig Fællesinteresse for de Unge. Der kunde derfor - som i mange svenske Byer - tænkes paa Anlæg til Friluftsdans i almindelige offentlige Parker. Mange bevarer op i den modne Alder de samme Fritidsinteresser, som de dyrkede i Ungdommen. Maaske har relativt flere i denne Aldersklasse Interesse for Havedyrkning, fordi det bl.a. lader sig forene med Familieliv.

De Gamle stiller ikke store Krav. De har Brug for Opholdsarealer med Bænkepladser i Nærheden af deres Bolig - helst paa Steder, hvor de kan iagttage Livets Pulseren.

Der skal ikke her opstilles Normtal for Friluftsomraader. Paa Skitsestadiet har man fundet det tilstrækkeligt at regne med nogle grove Bruttototal for Boligomraader, der inkluderer baade Hverdagens forskellige Friluftsomraader og Arealer til andre Fællesformaal. For den praktiske Anvendelse af Friluftsomraaderne er det næppe saa afgørende, om nogle skønnede Kvadratmeter-Angivelser pr. Indbygger er nøje overholdt. Langt større Betydning har det at overholde visse maksimale Afstande fra Friluftsomraaderne til de Befolkningsgrupper, som skal benytte dem - saaledes at disse Afstande altsaa svarer til den "Aktionsradius", man kan tillægge henholdsvis de smaa Børn og deres Mødre, Skolebørnene, de Unge, Forældrene og Familierne som Helhed samt de Gamle. Herved naar man frem til en Fordeling, som ganske svarer til den andetsteds omtalte Opdeling af Byen i Enheder af forskellig Grad, hver med deres særlige Centre:

Indenfor den lille Byenhed, Boligruppen, faar man herefter de beskyttede Smaabørnslegepladser og de lune Bænkepladser for Mødrene og de Gamle.

Skoleoplandet kommer til at rumme Legepladser for de større Børn, Boldbaner, Skolehaver og eventuelt Friluftsbade. (Den københavnske Badekommission har i sin Betænkning af 1945 foreslaaet et større Antal Svømmebade, hvis Fordeling først og fremmest tager Hensyn til Skolernes Beliggenhed).

Til Industri- eller Forretningskvarteret hører Frokostparker med Hvilepladser - eventuelt Solbadeanlæg. Hvor et Industrikvarter omgives af Afskærmningsbælter, kan de maaske anvendes til disse Formaal eller til Havelodder.

Til den større Byenhed, Bydelen, hører kombinerede Idrætsanlæg, Havelolonier og større alsidige Folkeparker. En mindre Bydel kan næppe alene bære et stort Stadionanlæg med Opvisningsbane o.s.v.. Det er heller ikke nødvendigt, naar der blot findes tilgængelige Træningsbaner i tilstrækkeligt Antal. Iøvrigt skyr de Unge ikke Besværet ved en ret stor Afstand.

### En midlertidig Legeplads, der er den bedste i Byen

Arbejdernes Andelsboligforening har aabnet sin nye Legeplads med Jordhuler, Kloaker, Mursten, Skovle og Spader.  
Men Kommunen kan ikke lide den, fordi den ikke er asfalteret.





**Skovene i "Weekend-Området"**  
1:500.000

Paa tværs af Banen fra Roskilde til Ringsted ligger et bredt Bælte af Skove.

trækker Klampenborgcentret med Bellevuebadet, Dyrehavsbakken, Fri-luftsteatret, Galopbanen, o.s.v., store Menneskemængder til sig. Som Følge af disse Forhold har Friluftslivet i dets forskellige For-mer været særlig stærkt knyttet til denne Egn. Samtidig med at Tra-fikmidlernes Forbedring har bragt Omraader længere nordpaa indenfor Rækkevidde har Villaudflytningen imidlertid mere eller mindre ødelagt Friluftsomraaderne nærmest Byen. Det dyrkede Land er nemlig et uund-værligt Tilbehør til de grønne Omraader. Hvis Bebyggelsen kun levner Plads til Veje og Stier eller smalle fredede Bælter som Forbindelse mellem de egentlige grønne Elementer - Skove, Søer, Moselandskaber, etc., kan Bybefolkningen forsaavidt lige saa godt blive inde ved Søn-dermarken og Fælledparken. Det behøver derimod ikke ødelægge Natur-omraaderne, at der paa visse Steder sker Bebyggelse, endda ret inten-siv Bebyggelse som foreslaaet for Øresundskystens Vedkommende under Skitsens Hovedtræk (Side 31).

Store Strækninger af selve Øresundskysten blev allerede i forrige Aar-hundrede beslaglagt af private Villaer. En Del er senere tilbagegivet Offentligheden ved Anlæget af "Vandstrandvejen" og ved Statens Erhver-velse af de store Ejendomme ved Springforbi. Men Besøget paa Badean-

**150,000 Pinse-Gæster med Tog i Omegnen**

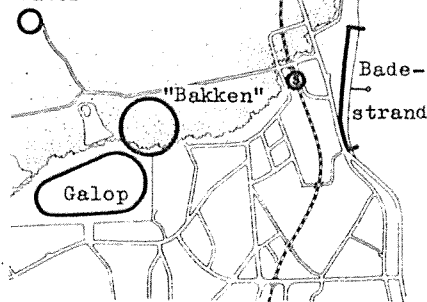
Fyrretys Tog passerede hver Time Hallerup Station

Den største Pinse i Statsbanernes Historie

STATSBANERNE har været i den største Pinse i Statsbanernes Historie. Den største Pinse i Statsbanernes Historie er den største Pinse i Statsbanernes Historie. Den største Pinse i Statsbanernes Historie er den største Pinse i Statsbanernes Historie.

## Dyrehaven

Friluftsteater



### Udflugtscentret Klampenborg

1:40.000

Paa en stor Udflugtsdag befordrer D.S.B. over 50.000 Personer til Klampenborg Station.

Største Besøg paa

Dyrehavsbakken	ca. 100.000
Galopbanen	" 20.000
Friluftsteatret	" 5.000
Badestranden	" 15.000

lægene ved Bellevue og Charlottenlundfortet viser, at der er Behov for en meget betydelig Udvidelse af Bademulighederne. Man maa derfor haabe, at den eventuelle Videreføring af Vandstrandvejen fra Charlottenlund til Svanemøllebugten bliver udført saadan, at der samtidig kan dannes en bred Sandstrand.

De mange store Skove er vel det vigtigste Maal for Udflugterne til Nordegnen. Naar Nordsjælland er en af Landets skovrigeste Egne, skyldes det i Virkeligheden den relativt magre, sandede Jordbund (jvfr. Bonitetskortet i Bilag A). Ikke fordi denne Jord paa nogen Maade er særlig god til Skovdrift, men fordi Rydningen af de Oldtidsskove, som oprindeligt dækkede Landet, daarligst betalte sig og derfor kun delvis blev gennemført her. Alle saadanne oprindelige Skove tilhørte Staten, som dog ikke - da Landets Skovarealer i Løbet af 1700-Tallet formindskedes katastrofalt - værnedes bedre om dem end andre Skovejere. Kun i Nordøstsjælland blev Statens Skove bevaret og plejet - af Hensyn til Kongernes Jagtinteresse. Derfor er i Dag ca. 87% af Nordøstsjællands Skovareal Statskov, og det udgør ca. 40% af hele Landets Statskovareal (fraregnet Vestjyllands Klitplantager).

Af Egnens Statsskove drives Charlottenlund Skov, Ermelunden, Jægersborg Dyrehave, Jægersborg Hegn, Trørød Hegn m.fl. som Lystskove, d.v.s. Hensynet til deres Værdi som Udflugtsomraader gaar forud for de skovøkonomiske Interesser. Før eller senere vil der formentlig opstaa Spørgsmaal om at lægge flere af de Statsskove i Egnen, der har Betydning som Udflugtsomraader, ind under Lystskovdistriktet.

Den fornemste Plads blandt Udflugtsskovene tilkommer ubetinget Dyrehaven. Dels bidrager Anlæg som Dyrehavsbakken og Friluftsteatret meget til at gøre Skoven populær. Og dels er Skoven i sig selv et Mønster paa en Lystskov, med dens rige Afveksling mellem Skov- og Slettelandskaber, Bevoksningernes varierende Karakter, de smukke, gamle Enkelttræer og det kuperede Terrain, som gør den velegnet til Vintersport. En saadan Skov bliver ikke til paa en Menneskealder, og Dyrehaven kan desværre ikke leve evigt i sin nuværende Form, da Træer jo kun har en begrænset Levetid, og nye Træer kun kan vokse op samlet og beskyttet af Indhegninger. Den af Professor Raunkjær i 1920 udarbejdede "Alterneringsplan" paa længere Sigt, der bl. a. skulde gøre det muligt at lukke Dyrehaven og give den en lang Hvile- og Fornyelsesperiode ved at lade Jægersborg Hegn afløse den som Udflugts- og Vildtpark, maa i givet Fald kombineres med en videre Elektrificering af Kystbanen, f.Eks. til Skodsborg eller Rungsted. En saadan Forlængelse kan under alle Omstændigheder komme til at betyde en Aflastning af Bellevueomraadet.

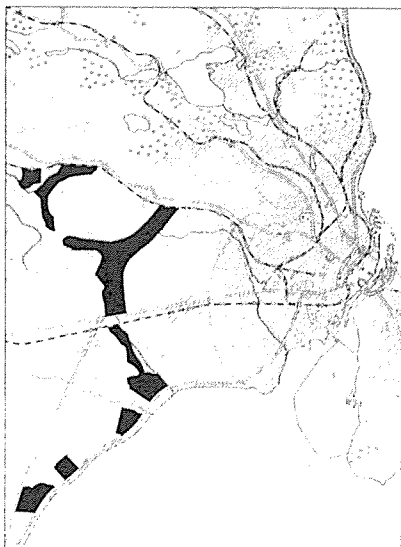
En Intensivering af Driften paa Nordbanen ud over Holte vil tilsvarende muliggøre en langt stærkere Udnyttelse af Store Dyrehave og den vidtstrakte Gribskov.

### c. Den vestlige Del af Egnen

I Forbindelse med en Udvidelse af Byen mod Vest maa der skabes nye Udflugtsomraader i denne Del af Omegnen. Den kaldes ofte "Heden" - ikke fordi den er ufrugtbar, men paa Grund af sit flade og skovløse Landskab. Slettelandskabet med det vide Udsyn, der kun brydes af Landsbyernes Trægrupper, Udflyttergaardenes Haver og enkelte levende Hegn, er imidlertid af en egen Skønhed, forskellig fra den man møder i Nordegnen, hvor Horisonten som oftest skjules af Bakketoppe og Skovbryn.

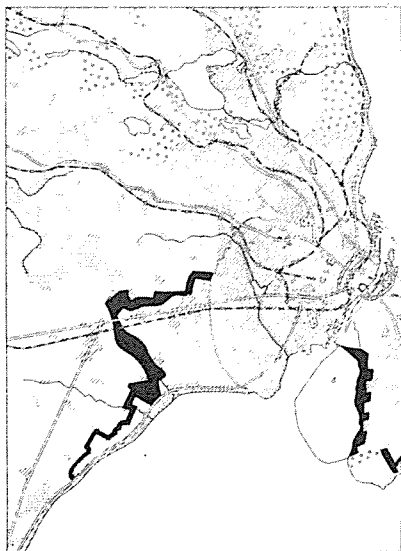
Slettelandskabet taaler daarligst en spredt og tilfældig Parcelbebyggelse som den, der har fundet Sted næsten overalt i Omegnen. Det er vigtigt at give de bebyggede Omraader en fast og klart akcentueret Grænse ud mod det aabne Land. Ved klare Kontraster vil man opnaa et værdifuldt Samspil mellem By og Land, i første Række til Fordel for dem, der bor i Byens alleryderste, meget lange Kontur. Rigtigt udnyttet - d.v.s. udbygget med et Net af primitive Stier knyttet til Markveje og Skel, Hegn og Vandløb - kan de Landbrugsarealer, der saaledes beskyttes mod fremtidig Bebyggelse og aabnes for Passage, blive en rekreativ Værdi for et stort Antal Byboere.

Da man i Byens Udkant ofte oplever den omtalte Kontrastvirkning, hvor den yderste Bebyggelse omkranses af Kornmarker o.lign., forestiller man sig ofte, at denne Tilstand i givet Fald vil kunne bevares blot ved en Deklaration om Arealernes Friholdelse for Bebyggelse. Som oftest faar saadanne Arealer imidlertid kun Lov til at henligge som Landbrug i Forventning om en umiddelbart forestaaende Bebyggelse, idet enhver Investering med Henblik paa en mere rentabel Anvendelse end Landbrug (f.Eks. Drivhusgartneri) jo vilde være helt eller delvis spildt. En Deklaration, som alene forhindrer Bebyggelse, vil næsten altid resultere i, at der anlægges Gartneri, Frugtplantage, Oplags-



Forslag til Skovplantningsarealer  
1:500.000

Dansk Arbejdes Københavns-Udvalg fremsatte ikke noget konkret Forslag til Vestskovens Afgrænsning, men pegede paa de her viste lavt boniterede Arealer som egnede til Skovplantning.



Skitseplanens Forslag til Skovbælter  
1:500.000

### Hundige-Lejren er nu lige saa stor som Præste

Talthejerne langs Kyst Landevej vokser stadig — Tusinder af Københavnsere bor i Telt med Radio, Sænge, Både og Svandørrer.

Til alle af interesse: Hundige Lejr er et stort og sundt telt- og bade- og badestrandsted. Den nye Hundige Lejr er et stort og sundt telt- og bade- og badestrandsted. Den nye Hundige Lejr er et stort og sundt telt- og bade- og badestrandsted. Den nye Hundige Lejr er et stort og sundt telt- og bade- og badestrandsted.

plads, etc., som ikke har den aabne Karakter, der ønskes bevaret. Hvor der er Tale om de større, næsten industrimæssigt drevne Drivhusgartnerier med høje Hegn og rygende Skorstene, kan de i flere Henseender sidestilles med Letindustri, og der bør formentlig i Planlægningen søges anvist særlige Omraader til saadan Anvendelse.

I Bilag A (Side 58) nævnes det som en Mulighed, at der etableres nogle helt store Jordbrug i Vestegnen, bl.a. som Beskyttelse mod uønskede Parceludstyknings, Gartnerier, etc.. Landskabet, som flere Steder er stærkt opdelt i Smaabrug, kunde herved faa "større Linier", hvad der vilde være en æstetisk Gevinst. I saa Fald vilde der antagelig ogsaa blive plantet saadanne Smaaskove, som normalt hører til de meget store Landbrug (til Forsyning med Hegnsstolper og meget andet), og som Landbrugerne i det skovløse Omraade Vest for Byen hidtil har savnet, jvfr. Planen Side 106. Saadanne Smaaskove vilde samtidig — saavel som Trægrupper og store Enkelttræer — give Landskabet større Dybde og Karakter.

Der er Grund til i denne Egn at søge at udnytte Mulighederne til Bunds. Det gamle Fæstningsterræn, Vestenceinten, er med sine Kanaler og tilgroede Volde af en ganske særlig Skønhed netop ved Modsætningen til det omliggende flade Landskab. Den grønne Betænkning foreslog det aabnet for Offentligheden, men endnu er dette ikke sket. I Betragtning af de Betingelser, der her er til Stede for at skabe et enestaaende Friluftsomraade, bør Vestenceinten snarest aabnes for Offentligheden.

I Aarenes Løb er der fremkommet adskillige Forslag til Skovplantning i Vestegnen. Den grønne Betænkning foreslog, at der blev anlagt et Skovbælte fra Vallensbækmodse omkring St. Vejleaa mod Nord til Viksømodse og derfra med nogle Forgreninger videre Nord paa. Senere har Dansk Arbejdes Københavns-Udvalg nedsat en Komité, der udarbejdede et Lovforslag om Skovplantning. Det blev imidlertid ikke fremmet. Maaske kan der skabes et værdifuldt Udflugtsomraade uden at inddrage særlig store Arealer til Skovplantning. Hvis man f. Eks. nøjes med at plante Skovbælter som en Indramning om de lave Arealer uden at lade disse gaa ud af Drift, kan der opstaa nye landskabelige Værdier. Beboerne i Frederikssundsbanens Opland vil med de gode Adgangsforhold til Jonstrupvang, Hareskov, o.s.v., være godt stillet skovmæssigt set. I Stedet for at trække Skovplantningen tværs over det brede aabne Land Syd for Frederikssundsbanen, i stor Afstand fra Byen, foreslaar vi derfor, at der plantes et Skovbælte umiddelbart Nord for Bebyggelsen langs Vestbanen, forbindende Vallensbækmodse-Omraadet med Vestenceinten. Skovbæltet føres iøvrigt — omend her i mindre Grad end i det oprindelige Forslag — over Arealer af relativ lav Bonitet. Dette Hensyn kan dog næppe være afgørende for Placeringen af en stærkt savnet Udflugtsskov umiddelbart ved en Storby. Vigtigere er det formentlig, at der med denne Beliggenhed sikres den betydelige Bebyggelse omkring Glostrup — der ligesom saa mange andre Forstadsbebyggelser fra Starten har haft et vildtvoksende Præg — en tiltalende og karakteristisk Afgrænsning, og at der bliver de bedst mulige Adgangsforhold fra det med Hensyn til Udflugtsomraader meget forfordelte vestlige Byomraade.

#### d. Køgebugtskysten

Køgebugtskysten frembyder store, uopdyrkede Muligheder. For 30-40 Aar siden laa der her et stort uberørt Omraade, med mange Kilometer fri Strand, Moser og Lyngarealer. Gennem planløs Udstykning og Bebyggelse er Arealerne blevet stærkt forringet, og store Naturværdier er gaaet tabt. Fra Naturfredningsmyndighedernes Side er der ydet Bestræbelser for at skaffe Befolkningen større Andel i Kystens Naturværdier, ligesom der ved Gennemførelse af en Strandvej her blev sikret visse Strandarealer. Den grønne Betænkning fremsatte ret vidtgaaende Forslag til Fredninger, Stianlæg, Lejrpladser og Strandparker, samt Opfyldning til Badestrand. Med Henblik herpaa optog man derfor et større Antal Arealer paa Fredningsplanen. Nogle af Arealerne er blevet fredet, men det har desværre vist sig nødvendigt at lade en Del udgaa. De hidtil foretagne Fredninger og Erhvervelser forekommer ganske utilstrækkelige, og den fremadskridende Udstykning og Bebyggelse forringer for hver Dag de eksisterende Muligheder.

Da Øresundskysten allerede i forrige Aarhundrede blev beslaglagt af private Villaejere er Køgebugtskysten og tildels Amagers Strand de eneste tilbageværende Kyststrækninger for den mindre velhavende Del af Hovedstadsbefolkningen. Sommertidens Trafikskarer ud ad Køgevejen saavel som de overfyldte Lejrpladser og offentlige Strandgrunde viser et vældigt, endnu langt fra dækket Behov. Der bør foretages videre Arealerhvervelser til Strandparker, Lejrpladser samt Parkeringspladser, og den grønne Betænkningens Stianlæg bør gennemføres. Ogsaa samme Be-







## BILAG F: TRAFIK.

- I Trafikbehov og Trafikformer
  - a. Fjerntrafik
  - b. Nærtrafik og intern Bytrafik
    - Byens Karakter
    - Kollektiv og individuel Trafik
    - De kollektive Trafikmidler og deres Indvirken paa Byen
    - De individuelle Trafikmidler og deres Indvirken paa Byen
  - c. Den fremtidige Biltrafiks særlige Krav
- II Trafiklinier og Trafikanlæg i Københavnseggen
  - a. Flyvepladser
  - b. Havneanlæg m.v.
  - c. Sporveje, Bybaner og Rutebiler
  - d. Bilveje og -gader

### I TRAFIKBEHOV OG TRAFIKFORMER

#### a. Fjerntrafik

Foruden at være Danmarks Hovedstad, Sædet for Landets Centraladministration, er København ogsaa Landets økonomiske og kulturelle Midtpunkt. Denne Nøglestilling nødvendiggør en hurtig og bekvem Persontrafikforbindelse med alle andre Dele af Landet.

Byen er endvidere Danmarks største Handels- og Industriby, hvor en Fjerdedel af Landets samlede Befolkning er koncentreret. Der bliver følgelig et stort Behov for Varetransporter til og fra Byen: Tilførsel af Fødevarer og andre Forbrugsvarer til Byens Befolkning samt Tilførsel af Raavarer til Byens Virksomheder og Borttransport af Færdigvarerne. Dette Transportbehov tilligemed Byens Funktion som Fordelelsescentral for det meste af Landets Import og en væsentlig Del af Exporten stiller store Krav til Transportapparatets Kapacitet. Endelig er København i Kraft af sin Størrelse og Beliggenhed et betydende Knudepunkt i det internationale Samkvem. Herigennem bliver Byen Danmarks vigtigste Port til Omverdenen - med hurtige og hyppige Forbindelser til andre europæiske Storbyer.

Den samlede Fjerntrafik paa København har altsaa et meget stort Omfang. Da den samtidig først og fremmest kommer fra eller gaar til Byer, som er betydelige Produktions- eller Handelscentre, er det muligt i Hovedsagen at betjene den med gode kollektive Trafikmidler, mens kun en mindre Del behøver at foregaa individuelt.

Et af Formaalene med Trafikplanlægningen er at søge Trafiken fordelt paa de forskellige Transportmidler under Hensyntagen til deres særskilte tekniske og økonomiske Fortrin. Jernbanerne betjener Størstedelen af Landets Person- og Varetransport over lange Afstande, og det er sandsynligt, at dette Forhold vil vedvare, selvom Luftfarten og Biltrafiken overtager en Del af Opgaverne, specielt indenfor Persontrafiken og den lette Varetrafik. Skibsfarten hævder sig bedst, hvor Opgaven lyder paa billig Transport af store og tunge Godsmængder over lange Afstande. Medens hele Posttrafiken og en væsentlig Del af Persontrafiken antagelig vil overgaa til den hurtigere Luftbefordring, vil den store Del af Gods- og Varetrafiken, som man er mere interesseret i at kunne transportere billigt end hurtigt, stadig med Fordel kunne besørges ad Søvejen. Lufttrafikens naturlige Speciale udover Persontrafik over længere Afstande har hidtil været lange og hurtige Transporter af Varer, som er

værdifulde i Forhold til deres Vægt. Lufttrafikken paa Udlandet befinder sig i en rivende Udvikling. Ogsaa i den indenlandske Fjerntrafik maa Luftfarten have relativt gode Chancer, da Landets særegne Geografi medfører betydelige Omveje baade for Sø- og Landtrafikken mellem København og de større Provinsbyer. Rutetrafikken er bundet til et begrænset Antal kostbare Lufthavne og Flyvepladser og betjener derfor navnlig Fjerntrafikken. Muligvis kan Flyvningen vinde Indpas til individuel Transport over mindre Afstande engang i Fremtiden, navnlig hvis der kan udvikles en billig Type, som ikke behøver nævneværdige Start- og Landingsanlæg. I saa Fald vil den sikkert bl.a. finde Anvendelse i Fremtidens Sommer- og Udflugts trafik.

Bilerne benyttes i nogen Grad til individuel Transport over større Afstande. Med Hensyn til Fartplaner er Biltrafikken jo ogsaa kun bundet af de forskellige Færgeoverfarter, hvilket giver flere Afrejse- og Ankomstmuligheder end Jernbanetrafik. Samtidig er det en "Dør-til-Dør-Trafik", med Mulighed for Ophold undervejs o.s.v. Med Hensyn til Hastighed og Økonomi kan Bilen bedst konkurrere med andre Trafikmidler indenfor forholdsvis begrænsede Afstande. Der er derfor visse Grænser for Bilens Muligheder paa større Afstande. Biltrafikens fortsatte Udvikling vil ikke desmindre nok kunne berettigede Anlæg af egentlige Bilveje, som kan give Mulighed for hurtig Forbindelse fra København til de andre Landsdele samt til Udlandet og ogsaa til Byens lidt fjernere liggende Udflugtsomraader m.v.

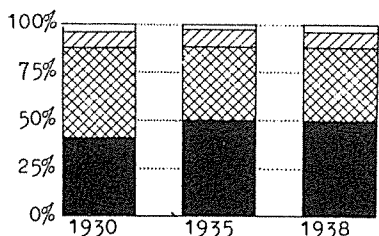
#### b. Nærtrafik og intern Bytrafik.

##### Byens Karakter.

Et karakteristisk Træk for en moderne Storby som København er Byens "indre Differentiering": Udskillelsen af særlige Bolig-, Forretnings- og Industriomraader, Etagebolig- og Haveboligkvarterer, Administrations-, Kultur- og Forlystelsescentre, o.s.v. Ikke mindst karakteristisk er Cityomraadets stadig stærkere Stilling som Brændpunktet i Byens Liv, baade i Arbejdstiden og i Fritiden. Færdselsundersøgelser før Krigen viste, at der Morgen og Aften pumpes henved 200.000 Mennesker ind og ud af den indre By. Svarende til Erhvervskoncentrationen i City findes der udstrakte Boligkvarterer, som er blottede for Erhverv, ja sine Steder endog for Butikker. Endelig medfører Storbyens vidt udstrakte Bebyggelse og dens mange Steder knapt tilmaalte Friarealer et Behov for kortere eller længere Udflugter til Omegnens Friluftsomraader og til Kolonihaver eller andre Former for Sommerbebyggelse. I København - saavel som i andre Byer, der er vokset, ved at Bebyggelsesbælter fra de forskellige Perioder har aflejret sig som en Slags "Aarringe" omkring et tydeligt markeret Centrum - er altsaa Størstedelen af Persontrafikken radiær, baade Bolig/Arbejdssted-Trafikken, Torve- og Butikstrafikken og Forlystelsestrafikken samt den modsat rettede Udflugts trafik. Hertil kommer endda, at de Problemer, der altid vil findes, hvor Radialtrafikken optræder med stor Overvægt, vil findes i forstærket Udgave i København som Følge af Byens specielle Beliggenhed paa et fremspringende Punkt af Sjællands Kyst, paa Spidsen af en Slags "stump Halvø". Oplandet omkring Bykærnen bliver derfor ikke en Cirkelflade paa 360°, men snarere en Sektor paa omkring 120° (jfr. Side 27 : Planens Hovedtræk). I Sammenligning med en Indlandsby, der kan brede sig til alle Sider, faar København altsaa langt større Afstande fra Centrum til Periferien, og de enkelte Hovedradiallinier kommer til at bære en langt større Del af den samlede Radialtrafik. Samtidig maa det naturligvis erkendes som en betydelig Fordel, at København slipper for en væsentlig Del af den Diagonaltrafik tværs igennem Byen, som kendes fra saa mange Indlandsbyer, og som skaber store Problemer i disse Byers centrale Dele uden selv at have noget Ærinde herinde.

##### Kollektiv og individuel Trafik.

Persontrafikens overvejende radiære Karakter gør det muligt at dirigere en stor Del af den ind i bestemte Kanaler og betjene den ved Hjælp af kollektive Trafikmidler (Sporveje, Bybaner). Hvor gunstige Vilkaar man end har i den Henseende, vil der dog altid - paa Grund af økonomiske, bekvemlighedsmessige, repræsentative, tekniske og andre Hensyn - være et vist Behov for individuelle Trafikmidler, hvilket i Hovedsagen vil sige Biler og Cykler. Som Persontransportmiddel indtager Cyklen en betydelig vigtigere Plads end Bilen. Antallet af aarlige Cyklerejser antages at være mindst lige saa stort som Antallet af Sporvognsrejser. Denne - for København ret specielle - Fordeling har imidlertid Følger for det kollektive Trafikapparat, idet Cykletrafikens Følsomhed overfor daarligt Vejr og Føre stiller meget store Krav navnlig til Sporvejenes Kapacitetsreserver.

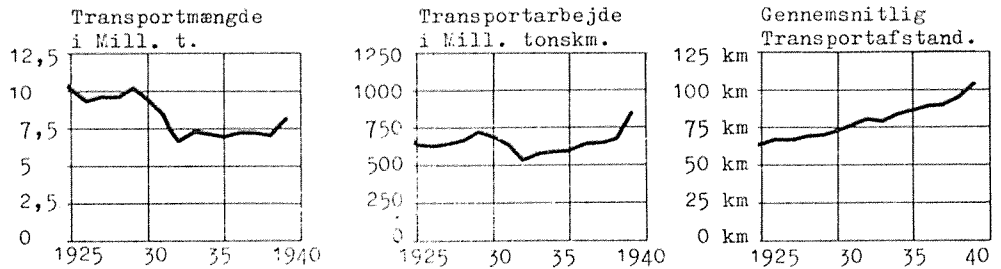


Hovedgadetrafikens rel. Fordeling paa Trafikmidler (Kbhvn.)

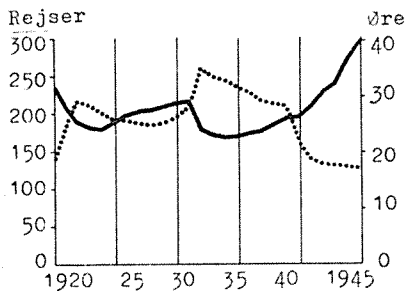
Antal Personer paa Cykler (sort), med Sporveje (krydsskraveret), i Personbiler (skraveret) og i andre Befordringsmidler (hvidt). (Udarbejdet paa Grundlag af Tællinger fra Stadsing. Dir.).

Den danske Godsbanetrafik  
1925-40 (Stat. Aarb.)

Trods faldende Godsmængde har Transportarbejdet dog været ret konstant, idet den gennemsnitlige Transportafstand for Godsfor-sendelserne er steget.



Vare- og Godstrafiken foregaar mere spredt end Persontrafikken og er derfor vanskeligere at betjene kollektivt. De senere Aar har medført en stærk Stigning af Lastbiltrafikken. Da Banetransport naturligvis er mindst økonomisk paa korte Afstande, hvor Transporten til og fra Stationerne spiller en forholdsvis stor Rolle, bestaar en væsentlig Del af Lastbiltrafikens Stigning af Transporter af denne Art, som er overtaget fra Banerne. Denne Udvikling er Udtryk for en rimelig Arbejdsdeling mellem de to Trafikmidler, rimelig ihvertfald fra et Kundesynspunkt. Fra et samfundsekonomisk Synspunkt kunde det imidlertid godt tænkes at være mere rimeligt paa et eller andet Tidspunkt at søge Forskydningen fra Godsbanetransport til Lastbiltransport bremset, nemlig naar Gadenettet ikke længere taaler yderligere Belastning uden kostbare Investeringer i Udvidelser og Nyanlæg, mens Godsbaneparatet ikke udnyttes i Forhold til Ydeevnen. Bl.a. vilde en mere konsekvent Placering af nye Industrivirksomheder ved Bane og Havn kunne modvirke Forskydningen fra Godsbane- til Lastbiltransport. Det maatte naturligvis være en Forudsætning, at Banetaksterne samtidig var passende lave.



Sporvejstakster og -rejsetal

— Antal Rejser pr. Aar pr. Indb.  
..... Billetudgift i Øre pr. Rejse (korrig. efter Pristallet).

Trafiktaksterne har i det hele taget en stærkt regulerende Virkning paa Forholdet mellem den individuelle og den kollektive Trafik, idet Rejseantallet paa de kollektive Trafikmidler viser sig at svinge stærkt i Forhold til Taksternes Højde. Hvor de kollektive Transportmidler har den fornødne Kapacitet, vil det være muligt ved Hjælp af Takstlettelser at aflaste Gaderne for individuel Trafik. Takstforhøjelser vil modsat have Tendens til at forøge Trafikpresset i Gaderne.

De kollektive Trafikmidler og deres Indvirken paa Byen.

I de principielle Forudsætninger har vi allerede gjort Rede for, hvordan de kollektive Persontrafikmidler maa antages at være dominerende i Fremtiden ligesom idag. Endvidere for i hvor høj Grad baade en Bys Struktur og dens ydre Form vil blive bestemt af de anvendte Trafikmidler. Vi kan med andre Ord ikke fastslaa Principperne for Byens Vækst og hele dens fremtidige Struktur uden samtidig at tænke paa bestemte Trafikmidler og paa en bestemt indbyrdes Arbejdsdeling imellem dem efter deres specielle tekniske, økonomiske og bydannende Egenskaber.

Sporvogne, Trolleyvogne og Busser behandler vi her under eet trods visse økonomiske og trafiktekniske Forskelle imellem dem, og vi betegner dem (i Mangel af en bedre Fællesbetegnelse) som "SPORVEJE". Sporvejene indtager en stærkt dominerende Stilling indenfor det kollektive Trafiksystem. Antallet af aarlige Rejser i Hovedstadsomraaets Kollektivtrafik (excl. Rutebiltrafikken) udgjorde i 1946 ca. 355 Mill. Heraf faldt ca. 300 Mill., eller ca. 85% paa Sporvejene.

Sporvejenes særlige Fortrin er følgende:

For det første den Smidighed, hvormed Linierne tilpasser sig Gadenettet og som gør, at det sammenhængende Byomraade dækkes paa en meget effektiv Maade. Dette giver sammen med de smaa Stoppestedsafstande en meget nær og bekvem Kontakt med det Publikum, som skal betjenes.

For det andet de lave Takster. Dette i Forbindelse med Enhedstakst, Rabat- og Omstigningssystemet har bevirket, at kun Cyklen for Alvor har kunnet konkurrere i økonomisk Henseende.

For det tredje deres store Pladsøkonomi i Forhold til de individuelle Gadetrafikmidler. En Sporvejspassager optager betydelig mindre Gadeareal end en Passager i et hvilket som helst andet Trafikmiddel. Selvom Sporveje mange Steder medfører Gener for den øvrige Gadetrafik, forøger de saaledes Gadernes absolutte Persontransport-Kapacitet meget stærkt.

Disse Egenskaber tilsammen gør Sporvejene særlig egnede til at betjene det sammenbyggede Byomraade indenfor en vis Afstand fra Centrum.

Krigstidens unormale Belastning af Sporvejene har dog bidraget til at fremhæve visse af deres Svagheder:

Det store, aarlige Trafiktal betyder ikke i sig selv en Overbelastning af Sporvejene. Vanskelighederne opstaar ved den meget ujævne

Fordeling af Trafiken Dagen igennem, ligesom det meget store Antal Cyklister, der skifter om til Sporvogn alt efter Aarstiderne, Vejrforholdene etc., bevirker meget store Udsving i Belastningen. I de senere Aar har Sporvejenes Kapacitet ikke kunnet slaa til under Spidsbelastningerne. Vanskelighederne med at skaffe tilstrækkeligt nyt Materiel var jo et Krigstidsfænomen, hvad disse Aars særlige høje Trafiktal ogsaa til en vis Grad har været. Man maa dog gøre sig klart, at der vil være Grænser for, hvor langt man i Fremtiden kan gaa m.H.t. en mere intensiv Udnyttelse af Sporene, idet baade Trafikknudepunkternes og Gadernes Kapacitet sætter en Grænse for forøget Trafikering. Med Krigstidens stærkt nedsatte Biltrafik betød dette Forhold ikke stort. Men det bør forudses, at en stærkt forøget Sporvejstrafik i Gaderne (svarende f.Eks. til det nuværende Passagerantal med Førkrigstidens Bekvemmelighedsforhold i Vognene, hvilket vilde forøge Antallet af Vognkm. med 85% i Forhold til før Krigen), sammen med den voksende Biltrafik, som maa ventes i Løbet af de kommende Aar, kan medføre alvorlige Trafikvanskeligheder i et stort Antal Gader i de centrale Bydele. Disse Vanskeligheder vil ikke ramme den individuelle Gadetrafik alene, men vil ogsaa vanskeliggøre Sporvejsdriften.

De særlige Egenskaber ved BYBANER (kollektive Trafikmidler i eget Sporareal - ude af Niveau med Gadenettet) kan kort karakteriseres saaledes:

Deres Hastighed er større end Sporvejenes. Mens disse sidste har en gennemsnitlig Rejsehastighed paa ca. 16 km/Time (varierende mellem 12 km/Time i indre By til 24 km/Time i Yderdistrikter), ligger S-Togene paa en Gennemsnitshastighed paa over det dobbelte, nemlig ca. 35 km/Time (varierende mellem 30 og 40 km/Time, svarende til gennemsnitlige Stationsafstande mellem 1 og 2 km).

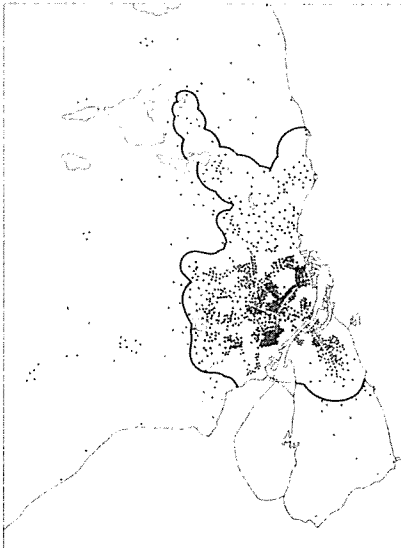
Deres Kapacitet er større. Et Bybanespor har en Kapacitet, som er flere Gange saa stor som et Sporvognsspors. Dette har en særlig Betydning i Byer, hvor Trafiken er fordelt med saa udprægede Spidsbelastninger som i København.

Da Bybanerne føres ude af Niveau med alle andre Trafikmidler, medfører de ingen Belastning af Gadenettet, i hvert Fald ikke af Kørebanearealerne.

I Sammenligning med Sporvejene har Bybanerne dog ogsaa visse Svagheder:

De har større Stationsafstande og i det hele et mere stift og usmidigt Linienet med større Maskevidde. Stationernes Beliggenhed under eller over Gadeniveauet bevirker ligeledes en mindre bekvem Adgang for Publikum. Sammen med den som Regel større Togafstand bevirker disse Egenskaber, at Bybaner vanskeligt kan konkurrere med Sporvejene indenfor de korte Afstande.

Bybanernes særlige Egenskaber gør dem egnede til specielt at trafikere de Omraader af den nuværende By, som ligger udenfor Sporvejenes naturlige Opland, og dermed til at inddrage de store Arealer, som er nødvendige for Hovedstadens fremtidige Vækst, under det trafikerede Omraade.



45. Min. Isokron og Befolkningens Fordeling 1945 (1 Prik = 1000 Indb.). 1:500.000

Ca. 95% af Egnens Befolkning bor indenfor 45 Minutters Afstand fra Centrum.

Cityomraadets afgørende Betydning for Byens Erhvervsliv, Kulturliv og Forlystelseliv er allerede omtalt foran. Det vil heraf fremgaa, at det er af overordentlig Vigtighed, at hele Byomraadet staar i nær Kontakt med Hovedcentret. Ved Planlægningen af de fremtidige Byudvidelser er det derfor ønskeligt, at Afstanden til City, det daglige Rejsemaal for saa stor en Del af Beboerne, bliver saa kort som mulig. Tidsafstanden betyder her mere end Kilometerafstanden. De største radiare Rejseafstande med kollektive Trafikmidler er i Dag omkring 45 Minutter fra Centrum (incl. Ventetid og Gaatid), og langt den overvejende Del af Befolkningen bor indenfor denne Rejseafstand fra Centrum. Saaledes ligger Husum (Sporvejsendestation, ca. 8,5 km fra Centrum) og Holte (Bybane-Station, ca. 17 km fra Centrum) begge indenfor tre Kvarters Afstand fra Centrum.

Det vil næppe være urimeligt at betragte 45 Minutters Tidsafstand fra Centrum som en rimelig Ydergrænse for Byens fremtidige Udvidelser. Dette giver et sporvejsbetjent Omraade med en Udstrækning af 8-9 km samt for Bybanernes Vedkommende Stationsoplande i en Afstand af 17-18 km fra Centrum.

Den fremtidige tekniske Udvikling kan medføre større Hastighed for disse Trafikmidler. Men da der ikke er Grund til at tro, at denne Udvikling i særlig Grad skulde begunstige det ene fremfor det andet, vil den forøgede Hastighed næppe i større Omfang forrykke Trafikopgavernes Fordeling imellem dem.

Sporvejs- og Bybaneisokroner  
1939 1:200.000

Isokroner er Linier gennem Punkter med samme Tidsafstand fra et givet Punkt eller en given Linie. Tidsafstandene er her sammensat af Gaatid til Trafikmidlet, Ventetid, Køretid med hurtigste kollektive Trafikmiddel og Gaatid fra Trafikmidlet.

Isokronerne er beregnet ud fra Linien: Toldbodvej, Grønningen, Boulevardbanen, Hovedbanegaarden, Havneløbet.

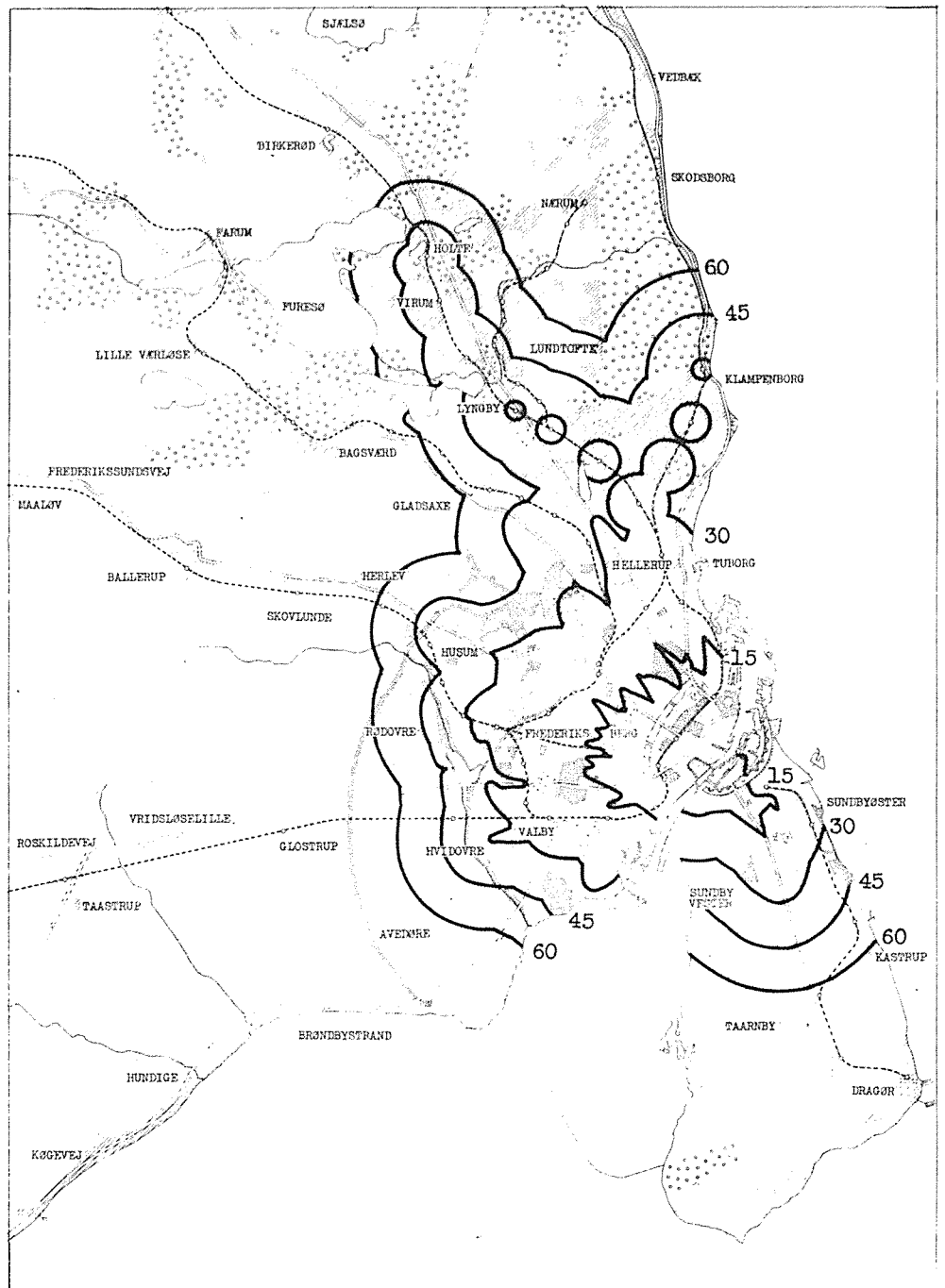
Fra Centrum til denne Linie er der regnet 5 Minutters Gaatid, (hvorved Linien faar "Isokronværdien" 5 Minutter).

For Sporvejene er der regnet med Ventetid = den halve Tidsafstand mellem to Sporvognstog. Desuden som om Af- og Paastigning kan ske overalt paa Linien. For Bybanerne er der regnet med 5 Minutters Ventetid.

Der er endvidere regnet med en Ganghastighed paa 6 km/Time.

Køretiderne er taget fra Køreplaner Sommeren 1939.

Det ses, hvorledes den "flammede" Sporvejsisokron behersker de centrale Bydele, medens den "cirkulære" Bybaneisokron faar Overtaget udefter.



Under denne Forudsætning er Mulighederne for Byudvidelser, baseret paa Sporveje, i Hovedsagen udtømt. Hensynet til en rationel Udnyttelse af kommende radiære Bybaner samt til de overbelastede Gader i de indre Bydele, kan endvidere medføre, at Sporvejsoplandet kun bør udstrækkes til at omfatte allerede præjudicerede Omraader, som ikke kan betjenes paa anden Maade. Sporvejslinierne mod Vest og Syd (Amager) er ikke udviklet i Takt med Bebyggelsen, og for Sporvejene forestaar der derfor en stor Opgave med Trafikeringen af disse Omraader. De fremtidige egentlige Byudvidelser maa derimod iøvrigt foregaa ved Hjælp af Bybaner, altsaa Trafikmidler, som føres i eget Sporareal og ude af Niveau med Gadetrafiken.

Disse rent trafikmæssige Betragtninger giver til Resultat en bestemt ønskelig Byform: en Afgrænsning af den sammenbyggede "Lag paa Lag"-By og en Udvikling ud langs de elektrificerede Radialbaner.



## De individuelle Trafikmidler og deres Indvirken paa Byen.

Det nuværende Gadenet er Produktet af en lang historisk Udvikling og er i høj Grad præget heraf. Det svarer derfor ikke uden videre til Nutidens omfangsrige, stærkt differentierede og tildels meget hurtige Trafik.

En af de største Vanskeligheder er, at de Gader, der skal fungere som Trafikaarer, normalt samtidig fungerer som Boliggader og tildels som Forretningsgader. I Almindelighed betjener Trafikaarerne følgende forskellige Færdselsarter:

- Fodgængertrafik paa langs og tværs af Gaden.
- Lokal og gennemgaaende Cykeltrafik.
- Lokal og gennemgaaende Personbiltrafik.
- Lokal og gennemgaaende Last- og Varebiltrafik.
- Kollektive Gadetrafikmidler (Sporvogn, Trolleyvogn. Omnibus).
- Holdende og parkerende Vogne.

Det er naturligvis navnlig Bygaderne, som skal betjene alle disse Funktioner samtidig. Men ogsaa paa Hovedtrafikvejene udenfor Byomraadet er den færdselsmæssige Kvalitet stærkt nedsat, paa Grund af Randbebyggelse og talrige Sidevejsindmundinger, trods deres ofte meget høje tekniske Standard.

For de lokale Gader og de rene Boliggader gælder, at de i Almindelighed udformes og sættes i Forbindelse med det øvrige Net paa en Maade, som ikke svarer til deres begrænsede lokale Funktioner.

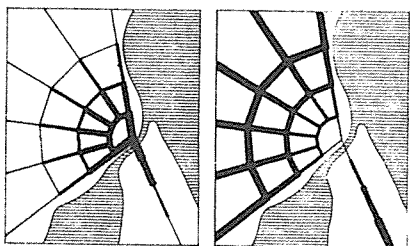
Gadenettet er altsaa i sin Helhed karakteristisk ved, at det skal betjene en hel Række mere eller mindre intimt sammenblandede Trafikarter, som med deres vidt forskellige Hastigheder etc. stiller vidt forskellige Krav til Gaden som Trafikaare. Endvidere ved at de forskellige Arter af Gader, fra de rene Lokalgader til Hovedtrafikaarerne, nok adskiller sig fra hinanden gennem Bredder, Belægning og evt. Udstyr, men ikke ved den Maade, hvorpaa de sluttet til hinanden eller adskilles fra Omgivelserne. De Ulemper, dette medfører, er meget iøjnefaldende: Det lokale Gadenet i Boligkvartererne bliver dimensioneret og udformet, saaledes at det muliggør en relativt hurtig og dermed farlig Trafik, og tilmed undertiden giver Adgang for en Trafik, som er Kvarteret helt uvedkommende. Foruden de uundværdigt store Vejudgifter følger hermed Uro og Usikkerhed i Boligkvartererne. Trafikgaderne løser deres egentlige Opgave tilsvarende daarligt, idet baade Trafikens Kapacitet, dens Hastighed og Sikkerheden nedsættes. Tydeligst viser dette sig i de indre Bydele. Gaderne i Centrum, de ældste Dele af Nettet, er mest utidssvarende, mens Gadebredderne tiltager stærkt fra Centrum og udefter. Samtidig gælder det, at Ejendommene langs Gaden udnyttes mindre intensivt, og Afstanden mellem tilsluttede Sidegader bliver større, jo længere man kommer fra Centrum, og jo nyere Gaden er. Gadenettet har med andre Ord en stærkt tiltagende Kapacitet udefter. Det tilsvarende Billede af Færdselen viser, at man havde haft mere Brug for, at Kapaciteten tiltog indefter mod Centrum. Trafikgadernes Udbygning og Kapacitet svarer altsaa langt fra til Færdselens naturlige Fordeling i Byen, og naar man overhovedet kan naa op paa de største Færdselstal i de Gader, hvis Kapacitet er mindst, skyldes det, at Færdselen dels af sig selv, dels tvunget af det voksende Antal Lysreguleringer, tilpasser sig i det forhaanden-værende Gadenet ved at nedsætte Hastigheden indefter mod Centrum.

Det er karakteristisk for den blandede Færdsel i de overbelastede Gader, at den tvinges til at indstille sig efter de langsomste Færdselsarter: Cyklen og Sporvognen.

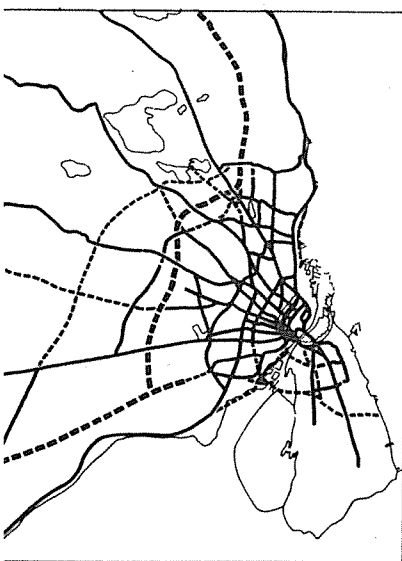
Færdselsarternes Sammenblanding og visse Gaders Overbelastning betyder først og fremmest en meget ringe Færdselssikkerhed (før Krigen 5000-5500 Færdselsuheld og 40-50 dræbte om Aaret alene i Københavns Kommune). De økonomiske Konsekvenser maa heller ikke overses. Bl.a. giver de nedsatte Gennemsnitshastigheder et anseligt Tidtab, og da Gennemsnitshastigheden tilmed fremkommer ved en meget ujævn Kørsel med mange Stop og Hastighedsændringer, sker der et stort Spild af Brændstof.

Den hidtidige Gade- og Vejplanlægning har i Hovedsagen gaaet ud paa at etablere et ret tæt Net af Hovedaarer med større Kapacitet end det øvrige Gadenet.

Den betydeligste Indsats i denne Henseende er den i 1926 offentliggjorte Trafikliniebetræknings (se Planen Side 5), som i sin Tid gav Stødet til Egnplanudvalgets Nedsættelse. Der blev i denne Betænkning fremsat Forslag til et samlet System af Radialveje og Ringveje, som har dannet - og som med visse Ændringer endnu danner - Grundlag ved Projektering af større Vejlinier indenfor Københavns Amtsrådskreds. Indenfor det egentlige Byomraade arbejder man med et endnu mere finmasket System af primære og sekundære Hovedgader.



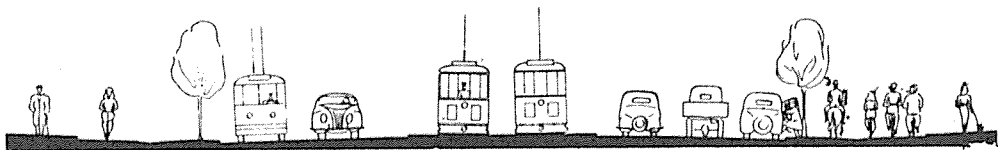
Færdselsmængde og Gadekapacitet  
Skematisk Billede.



Eksisterende Hovedgadenet og projekteret Udbygning 1:500.000

- Eksist. Hovedgader og -veje
- Proj. Hovedgader og -veje
- Planl. og paabeg. Bilveje.

Man har søgt at imødekomme den stadig mere differentierede Trafiks Krav ved at gennemføre en tilsvarende Differentiering af Gadeprofil let. Den simple Kørebane uden Opdeling af nogen Art har efterhaanden



udviklet sig til et kompliceret Tværprofil med op mod en halv Snes adskilte Trafikbaner. Det sidste Led i denne Udvikling er særlige "Motorveje" reserveret for Biltrafik, saaledes at Gang- og Cykletrafik er skilt ud til parallelt løbende Stier med en friere Linieføring i grønne Bælter langs Vejen.

De Maal, der maa tilstræbes ved Planlægningen af det fremtidige Gadenet, kan kort beskrives saaledes:

En Hurtighed svarende til de moderne Køretøjers Ydeevne og Økonomi, en Sikkerhed svarende til det Ulykkesminimum, som skyldes uundgaaelige, menneskelige Fejl, og endelig en god Økonomi, baade for Samfundet og den enkelte.

For at opnaa disse Maal maa man fortsætte den allerede paabegyndte Differentiering af Gadeprofil og Gadenet, navnlig saaledes at Gadenettet som Helhed opdeles skarper efter Trafikens Art, Hastighed etc.

Gader af forskellige Klasser maa herved behandles forskelligt, baade med Hensyn til Udstyret, deres Forbindelser indbyrdes og med Omgivelserne. Ved de vigtigere Gader bør Facadeudnyttelsen indskrænkes, ligesom Trafiken her bør gives særlige Fortrin, bl.a. ved Hjælp af Lysregulering eller ligefrem ved Begrænsning af Antallet af Tilslutninger. De vigtigste Gader vil herefter opdele Byen i store "Enklaver" og kan ved et System af Opsamlings- eller Fordelingsgader forbindes med det lokale Gadenet indenfor hver Enklave. Dette maa udformes saaledes, at det ikke danner Genveje, som frister uvedkommende Trafik til Gennemkørsel.

Et saadant "Enklavesystem" kan naturligvis kun gennemføres i en allerede eksisterende By som en Plan paa meget langt Sigt.

Udover denne Differentiering af Gadenettet med Hensyn til over- og underordnede Gader kan den stigende Trafik nødvendiggøre en yderligere Udskillelse af visse Trafikarter. Det er ganske klart, at det vil være ugørligt at adskille alle Færdselsarter til uafhængigt af hinanden forløbende Systemer. Men visse særlig hurtige eller langsomme, særlig farlige eller saarbare Færdselsarter vil det blive nødvendigt at udskille, før eller senere. Det vil saaledes allerede nu være ønskeligt, dels i Betragtning af Cykletrafikens store Omfang og Betydning, dels under Hensyn til Cyklisternes Saarbarhed i Trafiken, at faa en Del af denne Trafik henlagt til særlige Cykleveje, adskilt fra Trafikgaderne. Endvidere kan det blive nødvendigt at søge den Del af Motortrafikken, som dels har Fjerntrafikkarakter, dels har Karakter af Langvejskørsel indenfor Byomraadet, isoleret fra den øvrige Trafik og udskilt til særlige Bilgader.

Udover disse mere almindelige Bemærkninger skal Udformningen af det underordnede Gadenet ikke omtales nærmere her. Derimod har Spørgsmaalet om Anlæg af rene Bilveje til og i København saa vidtrækkende Konsekvenser, at det kræver en særlig Behandling.

### c. Den fremtidige Biltrafiks særlige Krav.

Spørgsmaalet om Bilveje - Motorveje eller Autostradaer, om man vil - er af flere Grunde herhjemme blevet knyttet til Fjerntrafiken, jfr. det af Ingeniørfirmaerne i 1936 fremsatte Motorvejsprojekt, som oprindeligt væsentligst drejede sig om Udenlandstrafiken og Fjerntrafiken indenfor Landets Grænser.

Naar vi i nærværende Forslag har skitseret et helt System af Bilveje i Københavnseggen og et Net af Bilgader i det egentlige Byomraade, er Begrundelsen imidlertid ikke saa meget Fjerntrafikens, men først og fremmest Nærtrafikens og den interne Bytrafiks nuværende og fremtidige Omfang.

Det er allerede før omtalt, at Bilens specielle Fordele navnlig kommer frem paa de korte Afstande. Undtagelser herfra er den rene Ud-

Tværsnit af Lyngbyvej  
(Stadsing. Dir.: Trafik og Trafikmidler).



### Reorganisering af ældre Gadenet

Ved Planlægning paa længere Sigt tilstræbes en klar Adskillelse mellem Trafikaarer og Belligader. (County of London Plan, 1944),

flugts- og Fornøjelseskørsel samt en mindre Del af Lastbilkørselen, men disse specielle Trafikformer udgør kun en ringe Del af den samlede Trafik paa Landets Veje og Gader. Biltrafikken er tydeligt koncentreret omkring Byerne - navnlig omkring de største. Den paa Grundlag af Landsfærdselstællingen 1939 foretagne Trafikberegning for den projekterede "Vestmotorvej", Danmarks vigtigste Fjernforbindelse, gav saaledes til Resultat, at Vejen umiddelbart udenfor den københavnske Nærtrafikzone kun vilde faa en Døgntrafik paa ca. 4000 Vogne svarende til en maximal Timebelastning paa ca. 3-400 Vogne i een Retning (mens Timebelastningen paa adskillige københavnske Hovedgader med blandet Sporvogns-, Cykle- og Bilfærdsel før Krigen laa paa fra 700-1000 Motorkøretøjer i een Retning).

En anden vigtig Faktor er Bilernes Kørselsøkonomi paa det eksisterende By- og Landevejsnet. De i Dag kendte Biltyper synes med Hensyn til Benzinudnyttelse at have Optimumshastigheder omkring 40-60 km/Time. Ved Kørsel med væsentlig større eller mindre Hastighed samt ved ujævn Kørsel med mange Opbremsninger og Akcelerationer forøges Benzinforsbruget betydeligt. Selv om man paa almindelige Landeveje kun sjældent kan køre jævnt og overholde den gunstigste Hastighed, er der dog ingen Tvivl om, at Kørselsøkonomien er langt bedre paa de traditionelle Landeveje end i Bygaderne, specielt de københavnske Gader.

Det er ikke alene med Hensyn til Brændstof- og Tidsbesparelser, man kan opnaa de største Fordele i og ved Byerne, men ogsaa sikkerhedsmæssigt er der mest at indvinde her, specielt i de helt store Byer. Ca. Halvdelen af Landets samlede Antal Færdssulykker foregaar saaledes i Hovedstaden.

Det vigtigste Argument mod at anlægge Bilveje i selve Byerne - "Bilgader" - har været de store Anlægsudgifter. Det er imidlertid et Spørgsmaal, som bør undersøges nøje, om man ikke i det Øjeblik man skal investere større Kapitaler i Gadeudvidelser - ligefrem faar en billigere eller ligesaa billig Løsning ved at anlægge Bilgader, som ved at udvide bestaaende Gader. Det maa bl.a. her tages i Betragtning, at Kapaciteten af en Vognbane paa en Bilgade ligger ganske betydeligt over Kapaciteten af en tilsvarende Vognbane i en Gade med blandet Trafik, samt at Gadeudvidelser ofte er dyrere end nye Gennembrud.

Det synes efter det foregaaende ganske naturligt, at det var Trafikproblemerne paa Storbyernes Udfaldsveje, som først førte Udviklingen ind paa, hvad man idag kan kalde "Bilgadeprincipper". Dette gjaldt naturligvis først og fremmest Amerikas Byer, der paa Grund af det store Bilantal altid har indtaget en Særstilling, men Problemet er nu ogsaa blevet aktuelt for en Række europæiske Storbyer. Saaledes er der f.Eks. planlagt Bilgadesystemer i de franske Byer Paris, Marseille og Lyon. Ogsaa i Stockholm og Göteborg arbejder man nu med Bilgader i By- og Egnsplanlægningen.

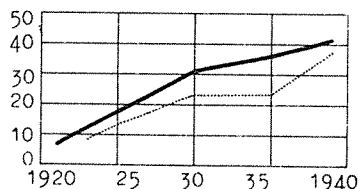
I det lange Løb vil Anlæg af Bilgader i de større Byer højst sandsynligt vise sig at være en nødvendig Forudsætning for at udnytte Bilens Hastighed blot nogenlunde tilfredsstillende og skabe den nødvendige Sikkerhed.

De københavnske Trafikmængder er formentlig endnu ikke tilstrækkelige store til at motivere Anlægget af et Net af særlige Bilgader. Den beskrevne Reorganisering af Gadenettet for blandet Trafik maa komme i første Række. Men Planlægningen af dette Nets Differentiering bør sikkert ske under Hensyntagen til et fremtidigt Bilgadenet. Et saadant Net vil i høj Grad influere paa - og bør maaske ligefrem danne Grundlaget for - Trafikfordelingen paa det øvrige Gadenet. Og jo før man kan tage det med i Planlægningen som en Eventualitet (f.Eks. i fremtidige Saneringsprojekter paa "Broerne"), jo billigere vil det til sin Tid blive at gennemføre.

## TRAFIKLINIER OG TRAFIKANLÆG I KØBENHAVNSEGNEN.

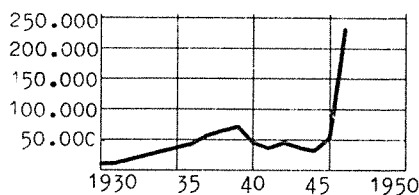
### a. Flyvepladser.

Allerede før Krigen var Lufttrafikken inde i en stærk Udvikling. Under Krigen er Maskinerne, Lufthavnene og disses Udstyr (Flyvetjeneste, Radio- og Vejrtjeneste o.s.v.) undergaaet en saa stærk Udvikling, at det er sandsynligt, at en meget stor Del af Person- og Posttransporten og en ikke ringe Del af den lettere Godstransport over længere Afstande efterhaanden vil overgaa til Ruteflyvning. Trafiktallene efter Krigen har overtruffet de dristigste Forventninger. Samtidig gennemgaar de lettere Flyvemaskinetyper en Udvikling med Hensyn til Økonomi og Sikkerhed, som sikkert vil betinge en lignende stærk Udvik-



Bilantal pr. 1000 Indbyggere i Danmark — og Sverige -----

I Stockholm regner man med en Stigning i Bilantallet til 100 pr. 1000 Indbyggere.



Persontrafikken pr. Aar paa Kastrup Lufthavn.

Den amerikanske Regerings Luftfartsaadgiver:

## Københavns Lufthavn bliver af international Topklasse

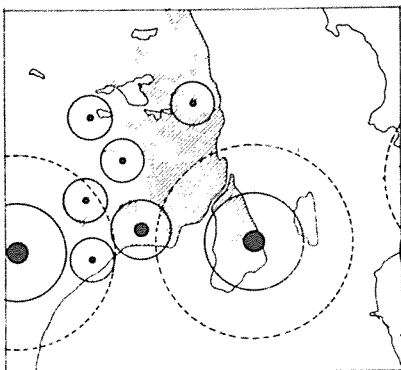
Fred H. Grieme, som organiserer Flyvepladserne i Tyskland og Østtj., kom i Gæst til København for at forhandle med danske Luftfartsmyndigheder.

1:1.000.000. Flyvepladserne som beliggenheder med Startbaner og til den amerikanske Besættelsesmagt i Tyskland og Østtj. er af den Art som er vist på den af Fred H. Grieme udarbejdede Skitse af den danske Luftfart.

ling for Privatflyvningen (d.v.s. Taxaflyvning, forretningsmæssig Flyvning, Ambulanceflyvning, Sports- og Skoleflyvning, Prøveflyvning i Forbindelse med Flyvemaskinefabrikation o.s.v.)

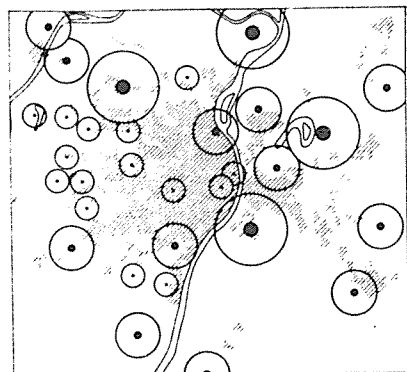
For den internationale Ruteflyvnings vedkommende spiller Danmark bl.a. i Kraft af sin Beliggenhed og sine gode Lufthavnsforhold en fremtrædende Rolle. Ogsaa for den indenlandske Rutetraffik og Privatflyvningens Vedkommende maa der ventes en relativt stærk Udvikling herhjemme, bl.a. fordi Landets særlige geografiske Forhold medfører store Omveje for Land- og Søtraffiken mellem Landsdelene.

De forskellige Flyvearter stiller forskellige Krav m.H.t. Sikkerhedsforanstaltninger og Landingsanlæg, og det gælder derfor om at muliggøre en Adskillelse af Flyvearterne ved Planlægning af et passende Antal Flyvepladser, varierende i Størrelse og Udstyr fra egentlige Lufthavne til mindre Landingspladser. For at der uden Risiko skal kunne startes fra og landes paa de forskellige Flyvepladser samtidig, maa de holdes i visse indbyrdes Afstande alt efter Deres Klasse.



Flyvepladsmuligheder i Københavnsejmen 1:1.000.000

Stor-Lufthavnene og det ringe Landareal, der er til Raadighed, begrænser Mulighederne for supplerende Flyvepladser.



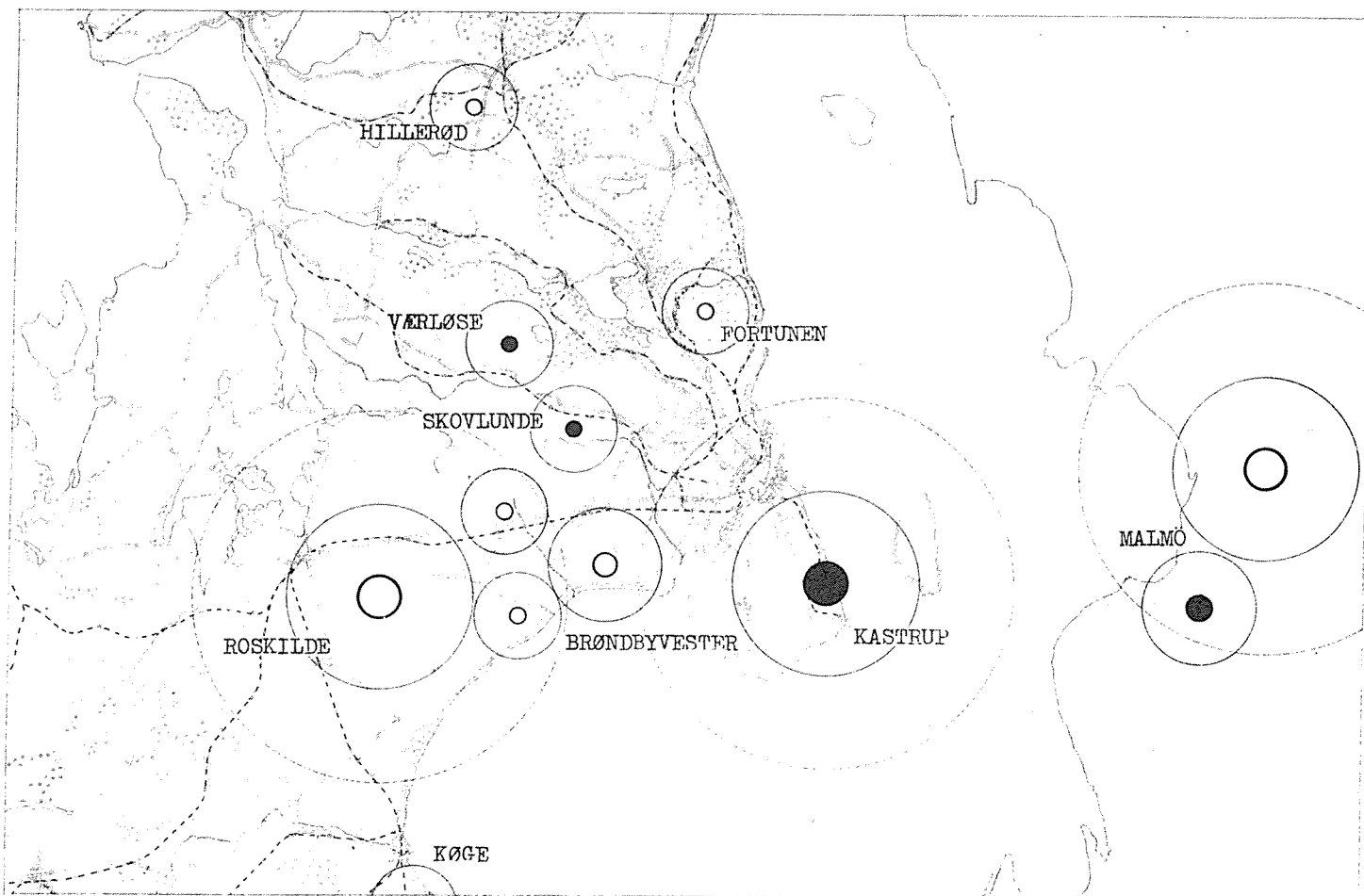
Nuv. og proj. Flyvepladser omkring St. Louis, U.S.A. (En By af Københavns Størrelse) 1:1.000.000

Byen har ikke Brug for nogen Stor-Lufthavn, men for flere større (●) og mindre (•) Flyvepladser og talrige private Landingspladser (◦).

Kastrup Lufthavn har en meget fordelagtig Beliggenhed i den Henseende. Byens Beliggenhed (paa Spidsen af en Slags Halvø) giver kun begrænsede Muligheder for Anlæg af Flyvepladser i Omegnen, og det er derfor heldigt, at Byens største Flyveplads (som kræver det største Sikkerhedsomraade) er skudt saa langt ud for sig selv, at den ikke vanskeliggør Placeringen af andre Flyvepladser umiddelbart Vest og Nord for Byen. Lufthavnen ligger meget nær ved Byens Centrum og har ekstraordinært gode Indflyvningsforhold. Da man desuden har sikret den fuldt tilfredsstillende Udvidelsesmuligheder, vil den utvivlsomt bevare sin Stilling som Hovedstadens og Landets, maaske ogsaa Nordens dominerende Lufthavn. Der vil imidlertid være en Grænse for dens Kapacitet. Hvis den hurtige Udvikling efter Krigen blev fortsat, vilde Lufthavnens maksimale Kapacitet (som forudsætter dobbelt Startbanesystem) kunne naas allerede 1960-65. Selvom Udviklingen maaske nok vil foregaa noget langsommere, maa man dog i en Planlægning paa længere Sigt forudse, at det Tidspunkt indtræffer, hvor Kastrup Lufthavn ikke længere er tilstrækkelig.

Det vil formentlig være mest rationelt at tænke sig en evt. supplerende Storlufthavn placeret i saa stor Afstand fra den nuværende Lufthavn, at de begge kan benyttes samtidig, selv under de mest ugunstige Vejforhold, d.v.s. i mindst samme Afstand - 25 km - fra Kastrup som Bulltofta Lufthavn ved Malmø. Denne Afstand er iøvrigt det foreskrevne Minimum i de hidtidige danske Normer for Flyvepladsanlæg og svarer desuden nogenlunde til de internationale Regler. En Beliggenhed sydøst for Roskilde, nær ved den planlagte "Vest-Motorvej", forekommer herefter - dog uden at der endnu er foretaget nogen egentlig Undersøgelse - at være mest fordelagtig. Denne Placering er tilstrækkelig langt fra København, til at den ikke kan vanskeliggøre Anlægget af mindre Lufthavne og Flyvepladser umiddelbart Vest for København. Muligvis vil dens Beliggenhed inde i Landet ogsaa stille den saa forskelligt fra Kastrup Lufthavn i klimatisk Henseende, at man under visse Omstændigheder kan bruge den ene Lufthavn, naar der ligger tæt Taage over den anden.

Forinden en saadan supplerende Storlufthavn evt. bliver nødvendig, vil det være naturligt, at Kastrup Lufthavn aflastes for de specielle Former for Flyvning, som vil kunne henlægges til mindre Flyvepladser. Alene af sikkerhedsmæssige Grunde bør Kastrup snarest mulig befris for alle Former for Privatflyvning. Senere vil maaske den indenlandske Flyvning eller den specielle Fragtflyvning kunne henlægges til en mindre Lufthavn i Byens umiddelbare Nærhed. Den paatænkte Flyveplads ved Brøndbyvester bør sikres tilstrækkelige Udvidelsesmuligheder, til at den med Tiden kan benyttes til saadanne Formaal. I første Omgang maa en Række forskellige Former for Privatflyvning tænkes henlagt hertil, men det kan ikke ventes, at denne Flyveplads vil kunne tilfredsstille Privatflyvningens Behov i Fremtiden, selv ikke hvis den med Tiden udbygges til en mindre Lufthavn. Bl.a. ligger den i for stor Afstand fra de nordlige Dele af Byen og Forstadskommunerne til at kunne betjene disse effektivt. Den eneste Mulighed for en Flyveplads mod Nord i en rimelig Afstand fra Byen er et ubebygget, nogenlunde plant Areal ved Fortunen. I Betænkningen af 10.12.45 fra Ministeriet for offentlige Arbejders Flyvepladsudvalg anbefales det bl.a. under Henvisning hertil stærkt at sikre Arealet til dette Formaal. Den nuværende Skoleflyveplads ved Skovlunde kan nævnes som det tredje Led i en indre Ring af Flyvepladser i Omegnen - alle med bekvem Adgang til foreslaaede Bilveje.



● Eksisterende Stor-Lufthavn    ● Eksisterende Lufthavn    ● Eksisterende Flyveplads    ○ Evt. fremtidig Stor-Lufthavn    ○ Projekteret Lufthavn    ○ Foreslaet Flyveplads

Eksisterende og foreslaede Flyvepladser i Københavnsegnen 1:500.000

Det vil formentlig være rimeligt allerede nu at reservere Areal til de Flyvepladser, som yderligere vil kunne placeres i Omegnen uden at komme for nær paa den evt. Storflyveplads ved Roskilde. Den eksisterende Værløse Flyveplads kunde tænkes med Tiden at overgaa til civile Formaal og danne Led i en ydre Ring af Flyvepladser til forskellige specielle Former for Privatflyvning, først og fremmest Skoleflyvningen, som p.G.a. Støjplagen er særlig generende for Omgivelserne. Endelig maa man tænke sig, at de paa Planerne viste Flyvepladser med Tiden vil blive suppleret med et (muligvis stort) Antal helt smaa Landingspladser eller "landing strips" til mere privat Brug, Helicopterflyvning etc.

Spørgsmaalet om militære Flyvepladser i Københavnsegnen er endnu saa uafklaret, at man ikke har ment det rimeligt at behandle det nærmere her i Skitsen.

#### b. Havneanlæg m.v.

Beliggenheden ved Øresund har været Hovedaarsagen til, at Københavns Havn gennem Tiderne har haft en vis Betydning i den internationale Skibstrafik. Øresund var - bortset fra Bælterne, som er vanskeligere at besejle - den eneste Indsejling til Østersøen og alle Skibsforbindelser mellem Østersøen og Havene maatte nødvendigvis passere København.

Ved Bygningen af Kielerkanalen ændredes dette Forhold. For det første skabtes der herved en Genvej for en stor Del af Skibsfarten paa Østersøen. For det andet gav den 11 m dybe Kanal Adgang til Østersøen for dybtgaaende Skibe, som ikke kunde passere Sundet p.G.a. den undersøiske "Dæmning" mellem Amager og Falsterbo-Malmø, hvor den dybeste Sejlrende kun er 8-9 m. Saadanne Skibe er endnu forholdsvis sjældne i Østersøfarten. Tendensen gaar imidlertid i Retning af at



Dybdeforhold i Øresund  
1:1.000.000

For det skraverede Omraade er  
Dybden over 10 m.

forøge Skibenes Tonnage og hermed deres dybtgaaende, og flere Østersøhavne (f. Eks. Stockholm, Reval, Gdansk, Stettin) har da ogsaa allerede Kajer med 10 m's Dybde. Det kan derfor tænkes at blive nødvendigt at uddybe et af Sejlløbene i Sundet, hvis Øresund i Fremtiden skal kunne konkurrere med Kielerkanalen.

Den Tanke har undertiden været fremsat, at man burde uddybe selve Havneløbet. For Københavns Havn, der paa Grund af den ovenomtalt "Dæmning" ikke kan besejles sydfra af Skibe, der stikker dybere end 8 m, vilde en saadan Løsning givetvis have stor Betydning. Men saafremt Trafiken med store Skibe i Fremtiden skulde tage til, vilde det antagelig - allerede af Hensyn til den Landtrafik, som gaar paa tværs af Havnen - være urimeligt at lede den ad Havneløbet midt ind gennem Byen. Det, man fra Byens Side først og fremmest maa være interesseret i, er, at Havnen faar Adgang til det dybe Vand mod Syd, paa samme Maade som den nuværende Havn har Adgang til det dybe Vand mod Nord.

Karakteristisk for Havnen er ogsaa dens Beliggenhed i Forhold til Byen, saa at sige i Byens Hjerte. Det giver visse store Fordele, f. Eks. god Forbindelse til Erhvervs- og Forretningsomraader, men bevirker samtidig en følelig Mangel paa større Bagarealer og foranlediger alvorlige Konflikter mellem Land- og Havnetrafiken.

Broerne over Havneløbet er af Hensyn til Gadetrafiken relativt lave. Hensynet til Havnetrafiken medfører, at de skal kunne bevæges, og indskrænker deres Antal til det mindst mulige. Broforbindelserne er derfor til stor Gene for Gadetrafiken, og ganske tilsvarende generes Havnetrafiken af Forsinkelser ved Broerne, navnlig i de Spærretider for Sejlladsen, som er nødvendige i Gadetrafikens Myldretider Morgen og Aften. Med Bebyggelsens Udvikling paa Amager er disse Vanskeligheder blevet overordentlig store. Et af Hovedpunkterne i de første Østhavnsforslag bestod derfor i at løse denne Konflikt ved Nedlæggelse af Sydhavnen og Ændring af Broerne til faste Niveaubroer. Denne Løsning maa imidlertid betragtes som uigennemførlig, alene p.g.a. de store Værdier, som er investeret i de Havneanlæg, som saaledes skulde likvideres.

En Række Spørgsmaal vedr. Københavns fremtidige Udvikling er behandlet af et af Havnebestyrelsen nedsat Udvalg, som i sin Betænkning af 1945 kommer til det Resultat, at det er muligt at foretage en betydelig Udbygning af Havnen indenfor de bestaaende Rammer. Havnen skulde herefter kunne løse sin Opgave som Trafikhavn (eller Handelshavn), og det skulde være muligt at skaffe Plads til mindre Industrier for en meget lang Aarrække fremover. Indenfor de nuværende Rammer er der derimod kun faa Arealer, som er egnede til større eller ulempegivende Industrier, som har Behov for at ligge ved Kaj. Om Tilstedeværelsen af et saadant Behov udtalte Industriraadet sig ret skeptisk i en Erklæring til Havneudvalget, idet man i Hovedsagen henviste til, at det "kun er en snæver Kreds af industrielle Foretagender, for hvilke det af transportmæssige Grunde er absolut nødvendigt at være placeret ved Kaj". Denne Betragtningssmaade vil dog næppe være fyldestgørende set fra et Byplansynspunkt: Selv om det maaske for den enkelte Virksomhed kan betale sig at transportere Brændsel, Raamaterialer, Hjelpestoffer, Færdigvarer etc. frem og tilbage mellem Havnen og en billig Grund i Periferien, saa er det ikke givet, at det i samfundsøkonomisk Henseende er nogen fordelagtig Ordning. I det større Regnskab indgaar bl.a. Poster som Reguleringer, Udvidelser og Vedligeholdelser af Gadenettet.

Fra Havneudvalgets Side lagde man navnlig Vægt paa, at Forholdene kunde ændres i Fremtiden og Bygningen af en Havn for Storindustrien - maaske tilmed ret pludselig - blive nødvendig, og man fastslog, at hvis dette skete, vilde det ikke være muligt at imødekomme Kravene indenfor den nuværende Havns Rammer eller i umiddelbar Tilknytning til denne.

Kravene om tilstrækkelig store Bagarealer indskrænkede Placeringsmulighederne til to, nemlig syd for den nuværende Havn, ved Avedøre, eller paa Østsiden af Amager. Havneudvalgets nærmere Undersøgelser gav til Resultat, at en Østhavn er den fordelagtigste i havneteknisk Henseende, idet den er lettere at besejle, giver kortere Forbindelser til de øvrige Dele af Havnen tilmed uden Passage gennem et Sluseanlæg. Ved Avedøre er det derimod anderledes let at fremskaffe meget store Industriarealer end ved en Østhavn med eksisterende Bebyggelse til den ene Side og relativt dybt Vand til den anden. Dette Forhold, i Forbindelse med de Vanskeligheder en Østhavn vilde medføre for Byens Trafik - specielt en Skærpelse af Konflikten mellem Land- og Havnetrafiken - tillagde Havneudvalget en saa stor Vægt, at Udvalget gik stærkt ind for en ny Havn beliggende ved Avedøre.

Ogsaa set fra et Egnspan-Synspunkt maa denne Løsning anses for den rigtige, forudsat, at der samtidig sker en Uddybning af Sydløbet.



Byen vilde herved faa en Havn med Aabninger baade mod Nord og Syd. Denne Havneform medfører ganske vist Ulemperne ved en forholdsvis vanskelig Forbindelse mellem de to Havne dele. Man vilde imidlertid ved passende administrative Foranstaltninger, saaledes at Havneomraaderne nord for Broerne overvejende blev besejlet nord fra og Havneomraaderne syd for Broerne syd fra, ved Forbud mod transiterende Trafik uden Årinde i Indløbshavnen og ved en mere rationel Placering af de i Havnen beliggende Virksomheder, kunde reducere Ulemperne meget. Paa den anden Side er det en Værdi, at de to Dele af Havnen kiler sig helt ind til Bymidten, hvorved betydelige Omraader af havnen faar en god central Beliggenhed. I Københavns Magistrats Indstilling til Borgerrepræsentationen vedrørende den omtalte Havnebetænkning fremhæves det meget stærkt som et Ønske fra Byen, at den omtalte Deling af Havnen i en nordvendt og en sydvendt Del bliver gennemført. For at kunne regulere Strømforholdene i Havnen er det nødvendigt at opretholde et Sluseanlæg. For Havnetrafiken betyder dette en stor Hindring - maaske kan den raat anslaas at genere ligesaa meget som en Passage gennem to Broer. Derfor vil det formentlig rent principielt være ønskeligt, at Sluseanlægget placeres saa nær ved Broerne som muligt, saa Havnen ikke deles i tre adskilte Dele i Stedet for i to. En Sluse placeret nordligere end nu vilde formentlig ogsaa medvirke til at reducere Brooplukningerne.

Selvom en ny Avedørehavn vil medføre en Stigning i Skibsfarten, behøver dette ikke skærpe Konflikten mellem Land- og Havnetrafiken. Udbygningen af Sydløbet vil tilligemed de nævnte Foranstaltninger betyde, at der ikke behøver gaa nogen "unødvendig" Trafik igennem Havneløbet, som f. Eks. den fra Østersøen kommende Trafik til Sydhavnen, der idag nødvendigvis maa sejle ind fra Nord og passere Broerne.

Trafiken over Havnebroerne bør naturligvis holdes indenfor rimelige Rammer, hvilket kan muliggøres ved en - ogsaa af andre Grunde ønskelig - Begrænsning af Bebyggelsen paa Amager. Desuden kan der skabes bedre Forbindelser over Havnen. En ny Langebro af tilsvarende Kapacitet som Knippelsbro er forlængst projekteret, og herudover er der fra Københavns Kommunes Side planlagt yderligere to nye Forbindelser. Da disse nye Broforbindelser tænkes placeret i større Afstand fra den indre By, er det muligt at udføre mere omfattende Rampeanlæg og hermed faa en Brohøjde, der i mindre Grad vil genere Trafiken.

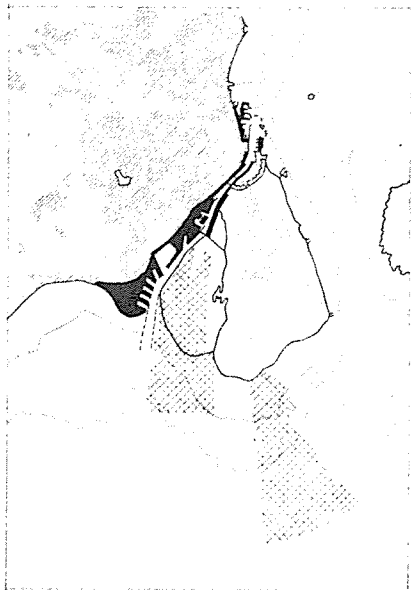
Det bør nævnes, at Avedørehavnen ved en Forlængelse af den paabegyndte Bilvej "Motorringvejen" kan faa nær Tilknytning til den foreslaaede og delvis eksisterende ydre Ring af Industri kvarterer, ligesom den ved et paatænkt Godsspor vil faa god Forbindelse med Godsbanegaarden. Desuden faar Havnen gennem sin Beliggenhed ved en fremtidig Bybane til Vallensbæk nær Tilknytning til de fremtidige Boligkvarterer ud langs denne Bane og de eksisterende inde i Byen.

Et Spørgsmaal af særlig Betydning for Planerne om Havneanlæg ved Avedøre er den fremtidige Udnyttelse af det inddæmmede Areal i Kallebodstrand. Den store Inddæmning blev i sin Tid iværksat bl.a. for at frigøre de nuværende Skydebanearealer paa Amager Fælled og skaffe Hæren større, fjernere beliggende Arealer til dette Brug. Forudsætningen for Flytningen til det inddæmmede Areal var fra Københavns Kommunes og fra Havnens Side, at Arealets Benyttelse ikke skulde influere paa Anlægget af Sydløbet eller paa Benyttelsen af de vestfor liggende Arealer. Det har imidlertid vist sig, at den af Militæret forudsatte Benyttelse af Areallet ikke er forenelig med Tilstedeværelsen af en Avedørehavn og Besejlingen af et Sydløb. Forsøgsskydebanen ved Aflandshage (Amagers Sydspids), som allerede er taget i Brug, vil formentlig ogsaa betyde en Fare for Sejladsen.

Der finder for Tiden Forhandlinger Sted mellem de respektive Myndigheder om en tilfredsstillende Løsning af Spørgsmaalet. Set fra egns- og byplanmæssige Synspunkter synes Uddybningen af Sydløbet og Reserveringen af Muligheden for en Havn ved Avedøre at være af saa fundamental Betydning for Havnens og Byens fremtidige Udvikling, at de omtalte militære Anlæg formentlig burde træde tilbage i anden Række.

### c. Sporveje, Bybaner og Rutebiler..

Trods Sporvejsnettets nuværende store Udstrækning ligger der dog mod Syd, Vest og Nordvest udstrakte Boligkvarterer, som endnu er meget daarligt stillet i trafikmæssig Henseende. Visse Dele af disse Kvarterer vil i Fremtiden kunne betjenes ved Elektrificering af Forstadsbanerne, men Størsteparten kan kun faa tilfredsstillende Trafikmuligheder ved Forlængelse af de eksisterende radiale Sporvejslinier. En Del af det i saa Henseende nødvendige er allerede foreslaaet i en Betænkning af Februar 1946 fra Magistratens Trafikkommission om de mest presserende Sporvejsanlæg.



Krigsministeriets Forslag af 1942 til Skydegrænser syd for Amager. 1:500.000 (Efter Havnebetænkningen af 1945).

Linienettet i Yderomraaderne maa planlægges, saa der opnaas gode Omstigningsmuligheder ved Bybane-Stationerne, ligesom de fremtidige Sporvejsendestationer bør placeres, saa deres "bydannende Evne" udnyttes til Oparbejdelse af de ønskelige lokale Butiks- og Instituti-onscentre i disse yderste Dele af det sammenhængende Byomraade. Udover saadanne Linieforlængelser kan der være Tale om at videreudvikle det eksisterende Sporvejsnet, saa der med Tiden kan opnaas en saa fuldkommen Betjening af det sammenbyggede Byomraade som muligt. Ovennævnte Betænkning foreslog saaledes bl.a. Oprettelsen af en ny Ringlinie fra Svanemøllen ad Haraldsgade-Fasanvej til Gl.Køge Landevej samt flere nye Radiallinier.

Byens radiære Jernbanenet bestaar af 5 Linier, hvoraf Klampenborg- og Holtebanen er elektrificeret.

Af de resterende er Ballerupbanens Elektrificering saa vidt fremskredet, at den ventes aabnet i 1948. Glostrupbanens Elektrificering er vedtaget og Jordarbejderne paabegyndt. Endelig har der i lang Tid været ført Drøftelser om Slangerupbanens Elektrificering, som i hvert Fald indtil Bagsværd kan begrundes med den allerede eksisterende Bebyggelse i Gladsaxe Kommune. Banen tænkes ifølge Overenskomst overtaget af Staten og bortforpagtet i en Række Aar til Københavns Sporveje og N.E.S.A., der skal drive den som "Hurtigsporvej" - d.v.s. med større Stoppestedsafstande, færre Gadekrydsninger, større Hastighed og flere Passagerer pr. Vogntog end Sporveje ellers har. Senere tænkes Banen overtaget af Staten og drevet som Bybane.

Disse Baners Elektrificering maa anses for at være nogenlunde fastlagt og for at komme i første Række. Med dem vil Behovet for trafikmodne Arealer til Byens Udvidelse i 1. Etape være rigeligt dækket.

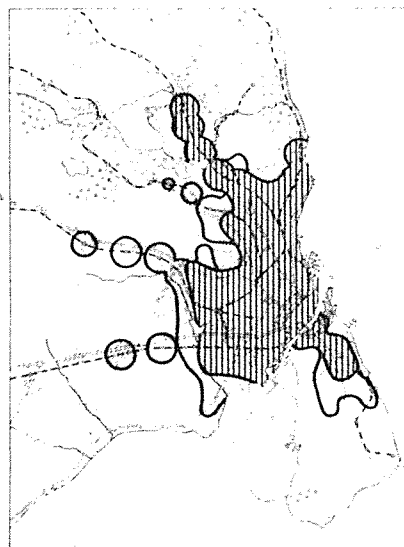
Vokser Byen herudover kan der navnlig blive Tale om følgende 2 nye Linier: den ene fra Jægersborg Station langs Hørsholmvejen mod Nord: "Lundtoftebanen" og den anden ud langs Køgebugt: "Vallensbækbanen".

1. Lundtoftebanen har været under Overvejelse i adskillige Aar og danner ligefrem en Slags Forudsætning for den paatænkte Udnyttelse af "Lyngbyarealerne" mellem Dyrehaven og Mølleaaen, som blev erhvervet af Københavns Kommune o. 1930. Ogsaa Nord for Mølleaaen, i Tilslutning til Nærum og Søllerød, er der sket og i Færd med at ske en saa betydelig Bebyggelse uden passende Adgang til Bane, at det formentlig med Tiden kan berettigede Anlægget af denne Bane, trods de Betæneligheder, der i Tidens Løb har været rejst herimod, bl.a. Bekostningen ved at anlægge supplerende Spor langs de nuværende fra Hellerup til Jægersborg Station, og i en formentlig nødvendig, meget bekostelig Ombygning af Hellerup Station. En Fordel er det naturligvis, at Arealet til Banen for den væsentligste Dels Vedkommende er sikret i Form af grønne Bælter langs den under Udførelse værende Motorvej "Hørsholmvejen".

2. Vallensbækbanen. Den stærkt tiltagende Udstykning og Sommerbebyggelse ud langs Køgebugtskysten har indtil for faa Aar siden kunnet betjenes tilfredsstillende af Statsbanernes Busser paa Strandvejen til Køge "Køgevejen". Gennem de sidste Aar er der - trods Restriktioner mod Sommerbebyggelse etc. og trods de som Følge af Materielvanskeligheder relativt utilfredsstillende Rejseforhold - sket en særlig stærk Stigning i denne Trafik. Man kan nu se, at Trafikeringen af den samlede Kyststrækning ikke i det lange Løb vil kunne klares af Køgevejen alene - før eller senere maa den aflastes, hvilket formentlig bedst kan ske ved at føre de kollektive Trafikmidler frem i deres egen Trace og evt. tillige aflaste Vejen for Cykletrafik ved særlige Stianlæg. I den sidste Tid er der imidlertid sket saa stærk Udstykning og Bebyggelse paa Strækningen, at fremtidige Anlæg af saadanne Aflastningslinier - og navnlig naturligvis Anlæg af en Bane - bliver gjort stadig vanskeligere. Der har i den Anledning bl.a. været ført Forhandlinger mellem Statsbanerne og de paagældende Kommuner, og Statsbanerne overvejer for Tiden Spørgsmaalet om at søge særlig Lovhjemmel til at ekspropriere et egnet Areal, hvilket jo imidlertid ikke er ensbetydende med nogen omgaaende Gennemførelse af Banen.

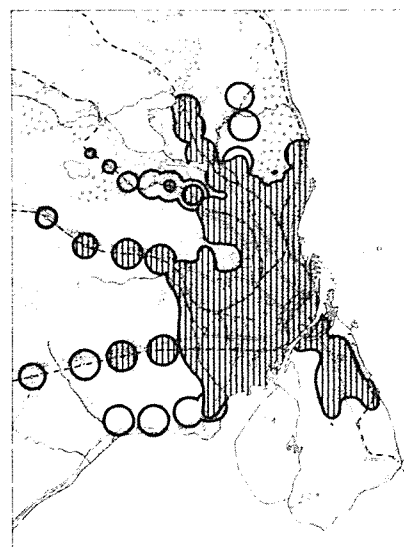
Udover disse nye Bybaner tænker vi os yderligere - hvis der bliver Behov herfor - at Glostrupbanen med Tiden vil kunne forlænges til Taastrup og Ballerupbanen til Maaløv. Ved at tage disse to Stationsoplande med i Etapeplanen faar vi tilstrækkelig store trafikmodne Arealer til at dække de beregnede Arealbehov.

Mens Begrundelsen for de nævnte nye Baner og Baneforlængelser jo først og fremmest ligger i Nødvendigheden af efterhaanden at inddræ-



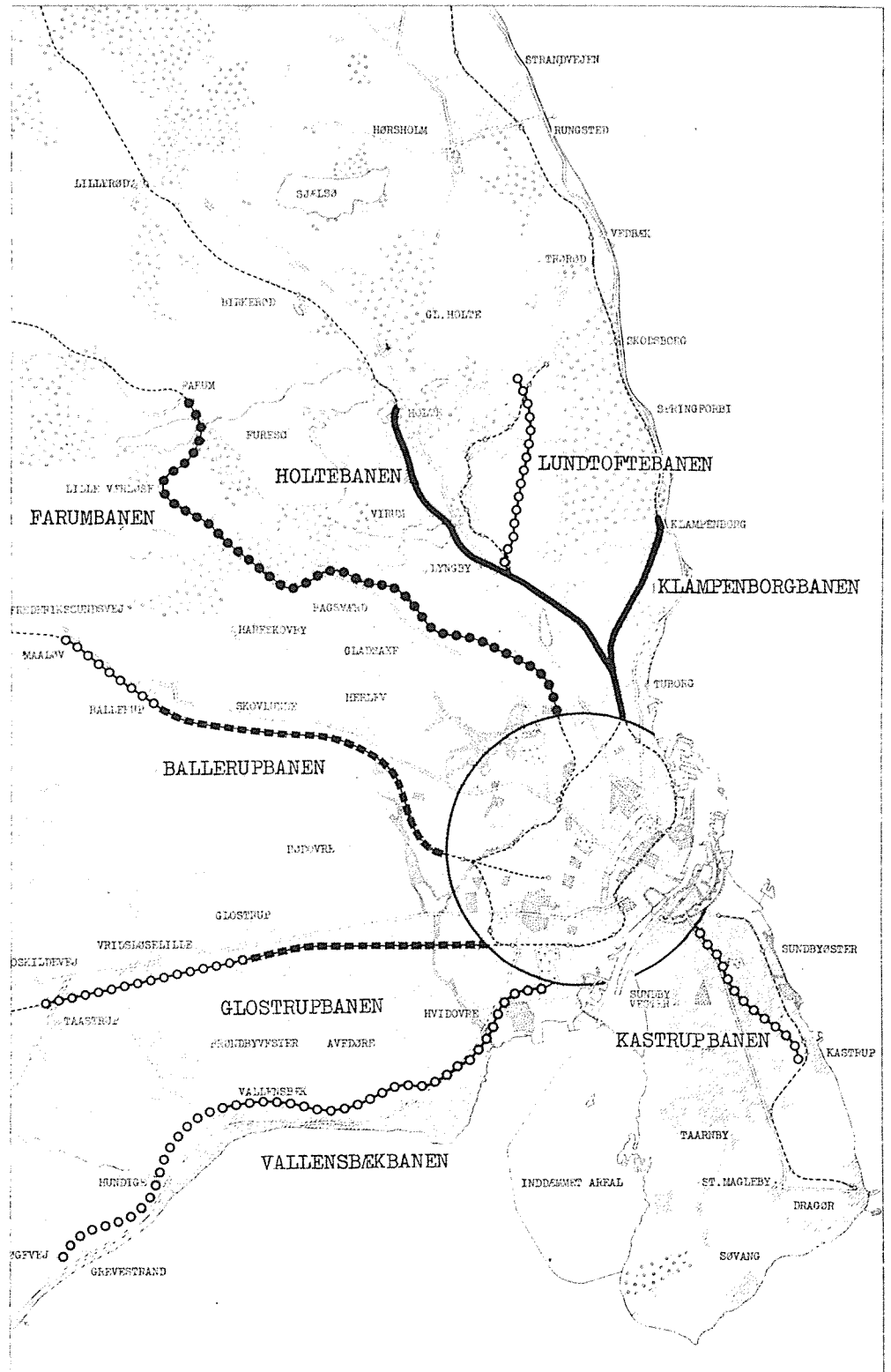
1. Etapes Udvidelse af Trafikoplandet, 1:500.000

Det nuværende trafikbetjente Omraade er skraveret. Til Oplandet regnes kun, hvad der ligger indenfor 45 Min. Grænsen og 1/2 - 1 km fra Stoppested eller Station.



2. Etapes Udvidelse af Trafikoplandet, 1:500.000

1. Etapes Trafikopland er skraveret.



Skitseforslagets fremtidige Bybaner, 1:200.000

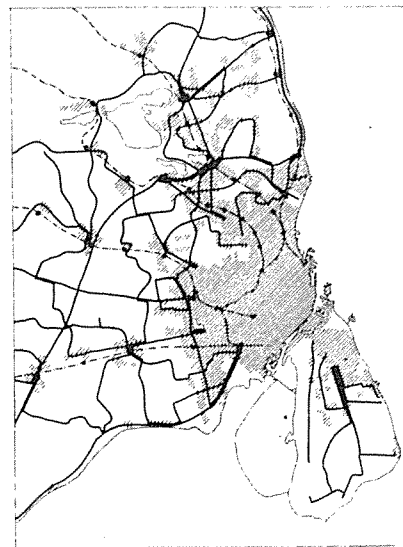
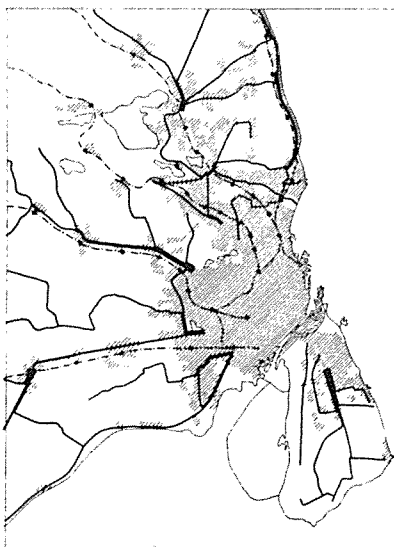
- Eksisterende Bybaner
- - - - Paabegyndt Elektrificering af eks. Baner
- Vedtaget Elektrificering
- ○ ○ ○ Forslag til Elektrificeringer eller nye Banestrækninger
- ○ ○ ○ Evt. fremtidige Banestrækninger.

Farumbanen:

af Slangerupbanen tænkes kun Strækningen til Farum udbygget som Bybane.

ge nye Arealer til Byens Udvidelse, saa tjener en paatænkt Bane under Havnen til Amager kun i mindre Grad dette Formaal. Den paatænkte Linie, som er noget forskellig i de forskellige Bybaneforslag (jfr. Side 41) ligger indenfor et Omraade, der ifølge sin Afstand til Centrum skulde kunne betjenes alene af Sporveje, men vanskelige Trafikforhold over Havnen har tidligt ført Tanken hen paa en saadan Bane. Den ventede Stigning i Trafiken paa Lufthavnen kan muligvis yderligere begrunde den og bevirke, at den til sin Tid bliver ført helt til Kastrup. En Endestation ved Lufthavnen maa først og fremmest tænkes at skulle betjene det store Antal Ansatte og Tilskuere i Lufthavnen, medens de Rejsende selv (og tildels deres Ledsagere) maa antages at ville foretrække Taxa- eller Buskørsel.

De fremtidige kollektive Trafikmidler er ikke udtømmende behandlet med Omtalen af Sporvejs- og Bybanenettet. Ganske vist bør efter vor Opfattelse langt den overvejende Del af Bebyggelsen placeres saaledes, at den direkte kan betjenes af disse Trafikmidler og Beboerne altsaa bekvemt kan komme til og fra Byens Centrum. Der vil være et ikke helt ringe Behov for Forbindelse imellem de enkelte Bygeoplande ud langs Banerne, paa tværs af de adskillende aabne Kiler, ligesom der under alle Omstændigheder vil findes en Landbrugs- og Gartneribefolkning udenfor Sporvejenes og Banernes Rækkevidde. Disse Trafikbehov kan med Fordel betjenes ved et System af Rutebillinier. Det eksisterende Rutebilnet kan imidlertid ikke siges at løse netop disse Opgaver synderlig tilfredsstillende. Det bestaar hovedsagelig af en Række privat ejede Linier, hvis Ruter - bestemt af Hensynet til Fortjenstmulighederne - udgaar fra Sporvejenes Endestationer og følger Udfaldsvejene ud i Oplandet.



Eksisterende Rutebillinier i Københavnseggen (t.v.), og Amtsvejinspektoratets Plan for de fremtidige Ruter (t.h.).  
1:500.000

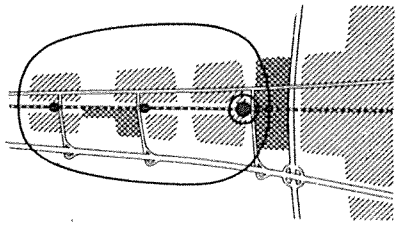
Rutebillinierne bør ikke lægges saaledes, at de bliver konkurrerende Foretagender til Bybanerne. De skal supplere Banerne og tjene som Fødelinier. Rutebillinierne bør derfor søges lagt saaledes, at de faar Tilslutning til Bybanestationerne udenfor det sporvejsbetjente Omraade, for at de herigennem kan virke dels som Ringlinier dels som rene Lokallinier udenfor Sporvejsoplandet. Paa denne Maade vilde de spredt bebyggede Landbrugsomraader i højere Grad end idag faa direkte Forbindelse til det nærmeste Forstadscenter og via dette til Storby-Centret.

Rutebillinier kan faa en særlig Betydning som Forbindelse til Sommerhusbebyggelser, der jo i mange Tilfælde (bl.a. for at de kan bevare den nære Kontakt med Naturen) maa være af saa beskedne Udstrækning, at der ikke kan blive Tale om Trafikmidler af høj Kapacitet. Ogsaa i Udflugtstrafiken er Rutebilen et værdifuldt Trafikmiddel. I nogen Grad vilde man her kunne indsætte det samme Materiel paa forskellige Ruter, f.Eks. til Badestrand eller Skisportsterræn, alt efter Aarstiden.

Da det er Amtsraadene der i Samraad med de enkelte Kommuner udsteder Rutebilkoncessionerne, skulde der være gode Muligheder for en Omorganisering af Nettet. Bestræbelser i den Retning er da ogsaa i Gang indenfor Københavns Amtsraadskreds, idet et af Amtsvejinspektoratet udarbejdet Forslag til en samlet Rutebilplan for Amtet nu er vedtaget af Amtsraadet som et Grundlag for det videre Arbejde. De ovenfor anførte Synspunkter støtter sig for en væsentlig Del paa det af Amtsvejinspektoratet udførte Arbejde.

#### d. Bilveje og -gader.

Af Bilveje i Københavnseggen er paa nuværende Tidspunkt paabegyndt "Hørsholmvejen", der bl.a. tænkes at betjene Fjerntrafiken paa Sverige over Helsingør og Udflugtstrafiken til en Del af Nordsjællandskysten, og "Motorringvejen", der er tænkt som Omkørselsvej for Fjerntrafik, der ikke har Ærinde i København, og som Fordelingsvej for de Trafik, der har Ærinde i det københavnske Byomraade. Desuden har man fastlagt den saakaldte "Vestmotorvej", der navnlig skal betjene Fjerntrafiken paa København fra Størstedelen af Landet og fra det sydlige Udland.



Bilvejestilslutninger til Bebyggelserne langs en Rybanelinie.

Een Tilslutning for hvert Stationsopland.

Paa længere Sigt kan det meget vel tænkes, at København faar Brug for flere Udfaldsveje udbygget som Bilveje. Som omtalt i et foregaaende Afsnit er der Grund til at antage, at saadanne Veje først og fremmest vil have Værdi for Bytrafikken. Herved forstaar vi ikke alene den indre Trafik indenfor det sammenhængende Byomraade (Sporvejsomraadet) men ogsaa Nærtrafikken fra Bebyggelsesfingrene. Denne Trafik har Krav paa hurtig Forbindelse indefter mod Centrum, og det kan næppe tænkes, at den i Fremtiden vil faa tilstrækkeligt gode Vilkaar paa de nuværende Hovedudfaldsveje, der mere og mere faar Karakter af Bygader. Naar det samtidig erindres, at en Bilvej, som kun betjener Fjerntrafikken vil have en betydelig Kapacitetsreserve, er det formentlig naturligt at knytte Bilvejene til Bebyggelsens Udløbere med en Tilslutning for hvert Bycenter - ganske svarende til Stationerne paa de radiære Bybaner.

Et Bilvejnet udenfor det sammenbyggede Byomraade baseret paa disse Betragtninger kan beskrives saaledes:

"Motorringvejen" ligger nogenlunde i Grænsen af den sammenbyggede Del af Byen. Med denne Beliggenhed vil den, foruden at betjene en Omkørsels- og Fordelingstrafik, give gode Muligheder for at tilfredsstille en fremtidig Trafik mellem Avedørehavnen og Industriomraaderne ved Roden af Bebyggelsesfingrene og mellem Industriomraaderne indbyrdes. (Selvom Trafikbehovet her kan ventes at blive relativt stort, vil det næppe kunne begrunde Anlægget af en ny Godsbanelinie.)

"Hørsholmvejen", der tilsluttes Motorringvejen, giver med den valgte Placering gode Muligheder for Betjening af Oplandstrafikken paa Lyngby, Holte, Vedbæk, Hørsholm og Rungsted samt Fjerntrafikken paa en væsentlig Del af Nordkystens Ferieomraade og paa Sverige over Helsingør.

"Vestmotorvejen"s Linieføring og dens Tilslutning til det københavnske Gadenet er fastlagt af et af Ministeriet for offentlige Arbejder nedsat Udvalg (Betænkning af 19.6.45). Under Hensyn til det foranførte om Udnyttelsen af Fjernbilvejenes store Kapacitet samt om Betydningen af at skaffe Bebyggelserne i de fremtidige Baneoplande gode Forbindelser ind mod Centrum, foreslaas den vedtagne Linieføring taget op til fornyet Overvejelse. Det er søgt at give Skitseforslagets Linie god Tilknytning saavel til Bebyggelserne langs Roskildevvej (Glostrup, Vridsløse og Taastrup) som til den foreslaede Flyveplads ved Brøndbyerne og en eventuel Storlufthavn ved Roskilde.

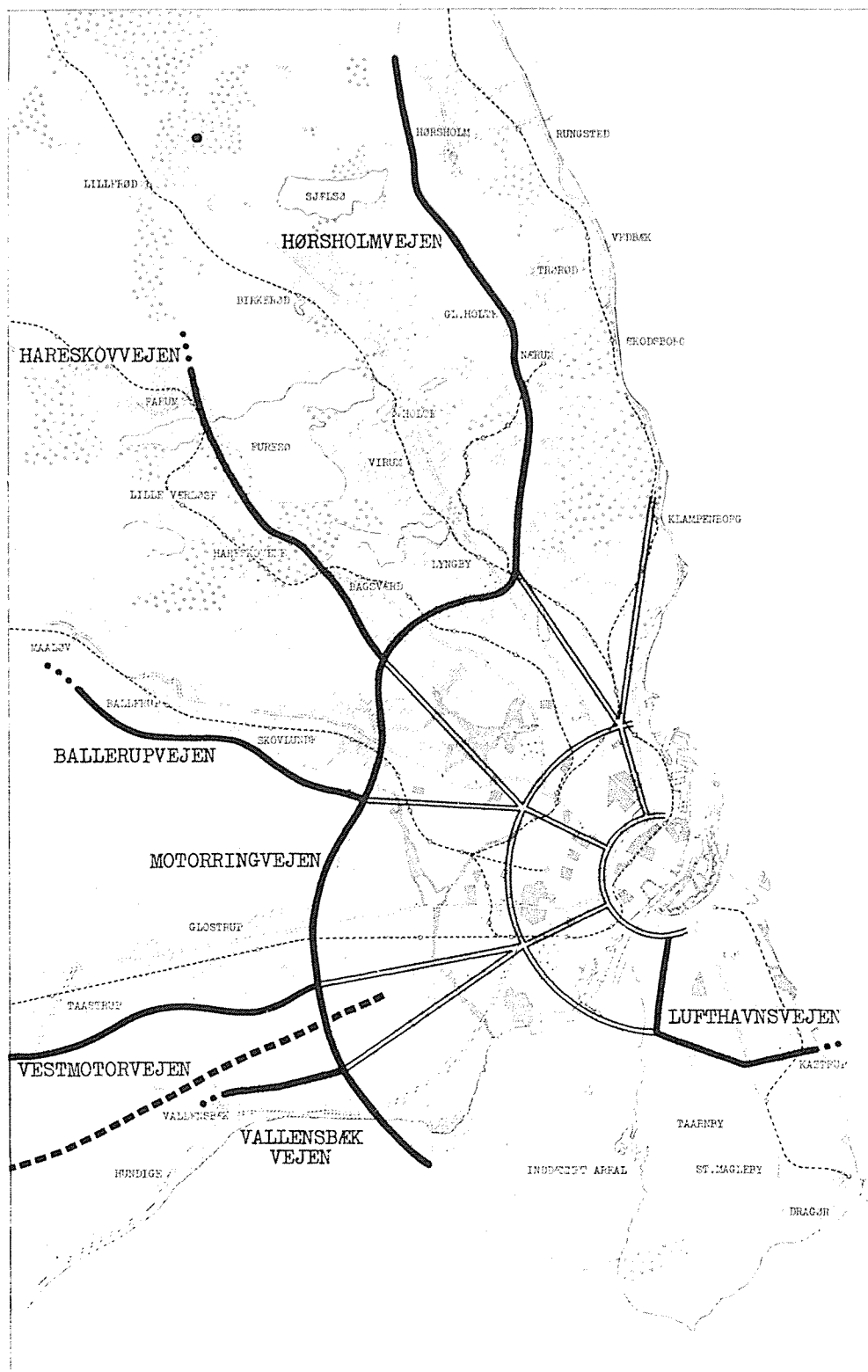
"Vallensbækvejen" er en kort Bilvej til Aflastning af Køgevejen, der ikke vil kunne aflastes af "Vestmotorvejen" efter den skitserede Flytning. Den vil kunne faa Betydning for Trafikeringen af Oplandet omkring en eventuel Vallensbækbane ligesom for Udflugtsstrafikken til Køgebugtskysten. Dens Beliggenhed vil være mest naturlig enten langs Banen eller langs Bebyggelsens Nordgrænse.

"Hareskovvejen" skal betjene Oplandstrafikken fra Bebyggelserne langs Farumbanen (Bagsværd, Værløse og Farum) og paa længere Sigt Fjerntrafikken til den vestlige Del af Nordkysten og herved yderligere tjene til Aflastning af de andre nordlige Hovedudfaldsveje: Lyngbyvej og Strandvejen. Vejen er allerede planlagt som en facadeløs Udflugtsvej og er delvis udført fra Utterslev Mose til Bagsværd. Paa Strækningen herfra til Farum passerer Vejen ingen større bebyggede Omraader, og da den fremtidige Bilvej skal gaa gennem "Passet" mellem Furesøen og Farumsø, vil det sikkert være det rimeligste med Tiden at udbygge den nuværende Vej til Bilvej og betjene den forholdsvis ringe lokale Trafik ved nye beskedne Vej- og Stianlæg.

"Ballerupvejen" tænkes anlagt til Aflastning af Frederikssundsvejen og til at betjene Oplandstrafikken fra Bebyggelserne langs Ballerupbanen: Herlev, Skovlunde, Ballerup og eventuelt i en fjernere Fremtid Fjerntrafik til nye Udflugtsomraader ved Roskildefjord. En Beliggenhed som sydlig Begrænsning for Bebyggelsen vil være at foretrække, da den giver den korteste Afstand til Byen og bedst Tilknytning til en fremtidig Flyveplads ved Skovlunde. (Den i mange Aar paatænkte Jyllingevej tænkes bibeholdt som hidtil projekteret: en Oplandsvej til Betjening af den udstrakte Kile af Landbrugsomraader mellem Roskildevvej og Frederikssundsvej, idet den ikke synes gjort overflødig af den foreslaede Ballerupvej.)

Indenfor det indre Byomraade har der ikke før været planlagt egentlige Bilveje eller -gader, men baade "Vandstrandvejen", der paatænkes forlænget helt ind til Østerbro og den planlagte "Lufthavnsvej" er Tilløb i den Retning.

Lufthavnen har Krav paa en meget hurtig Forbindelse med Centrum. Dette giver sig ogsaa Udtryk i en Betænkning af Februar 46 fra Magistratens Trafikkommission, hvori der foreslaas en højklasset Vej fra Lufthavnen til Forbindelse med det nuværende Gadenet ved Amager Boulevard. Under Forudsætning af at Passagertrafikken til og fra Luft-



Skitseforslagets Bilvejsystem og skematisk Bilgadenet for den sammenbyggede By. 1:200.000.

Bilvejens eventuelle fremtidige Forlængelser er vist med prik-kede Linier.  
 Vestmotorvejens fastlagte Linieføring (Bet. af 19.6.45) er vist med punkteret Linie.

havnen kan foregaa lettest og smidigst ved Motorkøretøjer - i Lighed med hvad man forudsætter i de fleste andre Lande - kan der blive Tale om en saa stærk fremtidig Biltrafik, at den formentlig vil kræve en Standard svarende til, hvad der her er forudsat for Bilveje. Under saadanne Omstændigheder maa det anses for rimeligt, at den i Betænkningen foreslaaede Linieføring ændres for den Nord-Syd gaaende Strækning vedkommende, saaledes at denne kommer til at ligge helt udenfor Bebyggelsen paa Vestamager. Tankerne om en fremtidig Sverigesforbindelse maa ogsaa nævnes i denne Sammenhæng. Det vil være rimeligt, at en eventuel Bro eller Tunnel faar saa nær Tilknytning som mulig til København, hvilket vil sige, at Amagers Østkyst bliver det naturlige Udgangspunkt. Under Hensyn



til Kastrup Lufthavns udstrakte Indflyvningsomraader med Højdeservitutter vil en Bro antagelig kræve en Placering saa langt mod Syd, at en Tunnelforbindelse Nord for Lufthavnen i Forlængelse af Lufthavnsvejen vil være naturligere.

En lang Række Undersøgelser af Trafiken i Storbyer viser, at en overvældende Del af baade Fjerntrafik, Nærtrafik og intern Trafik har Ærinde i Handels- og Forretningskvartererne i City og i de mere spredte Industrikvarterer. Som Grundlag for et Bilvejssystem medfører dette først og fremmest Krav om Radialgader og i anden Række om Ringforbindelser.

Radialgaderne skal give saa direkte Forbindelse og saa nær Tilknytning til City fra Yderdistrikterne som muligt. Medens det vil være mest naturligt, at Radialgaderne udgaar fra Indfaldsvejenes Indføringer i den yderste Ringvej, kan deres videre Forløb ikke afgøres paa Forhaand.

Ringgaderne tjener til at fordele Radialtrafikken og tjener den interne Trafik, som har overvejende cirkulær Retning.

Det vil være naturligt at placere en inderste Ringgade tæt omkring Byens City, som jo er Maalet for et stort Antal Bilrejser. Imellem denne indre og den før beskrevne ydre Ringlinie (Motorringvejen) kan der tænkes en mellemste Ringgade, som vil forbinde de der beliggende Industrikvarterer indbyrdes og med Havneanlægene mod Nord og Syd.

I Praksis vil et Bilgadenet ikke kunne fastlægges saa skematisk, som det her er antydnet. Til Grund for Valg af Linieføring maa ligge en indgaaende Analyse af Byens Trafik m.H.t. Udgangspunkt og Bestemmellessted og dens Art og Mængde. Det maa i Praksis dreje sig om at placere Bilgaderne saaledes, at de saa direkte som muligt forbinder de Punkter og Omraader, som kræver indbyrdes Trafik. Af afgørende Betydning for Placeringen er ligeledes de praktiske Muligheder for Gennemførelsen af saa pladskrævende Anlæg, som der her er Tale om. I Almindelighed kan der vist næppe være Tale om Udbygning af eksisterende Hovedgader til Bilgader. Grundpriserne langs Hovedgaderne vil normalt være saa høje, at der kan opnaas en mere økonomisk Løsning ved Gennembrydninger over lavere vurderede Bagarealer, hvor de undertiden vil kunne kombineres med nødvendige Saneringer.

Det skal tilføjes, at de gamle Hovedgader: Østerbro-, Nørrebro-, Vesterbro- og Amagerbrogade virker som Forretningsgader og Hovedstrøg for de tilsvarende Bydele. Forsøg paa Trafikforbedringer af disse Gader ved Udvidelser eller andre Indgreb kan være nødvendige og kan medføre øjeblikkelige Trafiklettelser, men er i det lange Løb af mere tvivlsom Værdi, ogsaa fordi saadanne Indgreb er uheldige for disse Gaders Strøgfunktion. De bør derfor - ligesom deres Forlængelser, de gamle Hovedudfaldsveje - snarere reserveres for Lokal- og Strøgtrafik.

Anlæg af Bilgader vil yderligere forstærke Parkeringsproblemet, som allerede i den nuværende By er brændende. En dyberegaaende Behandling af dette Spørgsmaal falder dog udenfor Skitseforslagets Rammer.

Som foran nævnt vil det være hensigtsmæssigt at tilstræbe en Adskillelse af Cykletrafikken fra den øvrige Trafik. Det vil saaledes være naturligt at søge uafhængigt forløbende Cykleveje ført gennem Byomraaderne langs de fremtidige Bybaner og at søge dem ført saa langt ind i Byen som muligt. Saadanne Cykleveje vil kunne betjene dels den lokale Cykletrafik paa langs i de nævnte Bebyggelsesfingre - herunder Trafiken fra Boligomraaderne til Industriarealerne ved Grænsen til det sammenbyggede Byomraade - dels Trafiken til og fra Arbejdspladserne længere inde mod Bymidten. Cyklevejene maa søges ført ad eksisterende Stier, gennem Parker, ad eksisterende Boligveje eller langs Bagskel og vil med Fordel kunne sættes i Forbindelse med Systemet af "grønne Stier" ud til Egnens grønne Omraader, saa de ogsaa kan tjene Udflugtstrafiken.

INDLÆG FRA  
STADSINGENIØR O. FORCHHALLER  
OG BYPLANCHEF M. HENNINGSEN  
KØBENHAVNS KOMMUNE



Det her gengivne Indlæg er - tilligemed en Række Bemærkninger til nogle konkrete Punkter - fremkommet efter en Gennemgang af et Udkast til nærværende Skitseforslag. Indlægget har formentlig en særlig Interesse, fordi Stadsingeniør Forchhammer i sin Tid forestod det tekniske Arbejde for Egnspanudvalget (bl.a. Udarbejdelsen af "den grønne Betænkning"). Der muliggøres en vis Kontinuitet i Arbejdet ved paa dette Tidspunkt at faa Stadsingeniørens Opfattelse af en Række Egnspanspørgsmaal præciseret.

Hvis det skal være byplanmæssigt forsvarligt - saaledes som tænkt i Skitseforslaget - at anvise store Befolkningsmængder Plads i et begrænset Antal Stationsbyer ved elektrificerede Forstadsbaner, er det af afgørende Vigtighed, at de Bycentre, der tænkes grupperet om eksisterende eller paatænkte Trafikcentre, udformes paa byplanmæssig fuldt ud tilfredsstillende Maade, og det er følgelig nødvendigt, at man saa tidligt som muligt gør en Indsats for at undgaa, at afgørende Dispositioner præjudiceres. Dette gælder særlig:

- A. Fastlæggelse af et System af grønne Omraader til Supplering af den i Henhold til Naturfredningsloven fastlagte "grønne Plan".
- B. Hovedprincipper for Udbygning af de nye Boligcentre med Forbehold af visse Omraader til særlige Formaal inden for disse Centre saasom til Idrætsanlæg etc., Parker, sluttet Bebyggelse og Erhverv.
- C. Diagram for en ideel Forstad.
- D. Aktuelle Byggemuligheder ved Forstadsstationer i Københavnsegnen.
- E. Aktuell Planlægning af enkelte "Mønsterbyer" til Afhjælpning af aktuelt Boligbehov i Overensstemmelse med de under B. angivne Retningslinier.

ad A. Supplerende "grønne Omraader".

Den i Henhold til Naturfredningsloven fastlagte "grønne Plan" har ikke kunnet udstrækkes længere, end Naturfredningsloven hjemler, og kan derfor ikke tilfredsstillende de Krav til frie Omraader og den indbyrdes Sammenhæng mellem disse, som en voksende Forstadsbebyggelse nødvendiggør. Ligesom man maa bestrebe sig for at føre grønne Kiler - der muligvis i et vist Omfang kan omfatte rene Landbrugsarealer - saa langt som muligt ind i selve Hovedstadsområdet, vil det om muligt i endnu højere Grad være nødvendigt, at saadanne Kiler af rekreative Omraader føres saa tæt som muligt ind mod Midten af de nye Bydannelser, der foreslaas oparbejdet i Forstadsområdet. Dette vil være saa meget des mere paakrævet ud fra den særlige Struktur, disse nye (evt. allerede delvis eksisterende) Forstadscentre vil faa. I Modsætning til det ældre sporvejs- og omnibusbetjente Byomraade, hvor Trafikken til og fra Omraadet breder sig over større Arealer, regnes de ydre Forstadsomraader almindeligvis koncentreret om en enkelt Banestation, og det vil derfor være nødvendigt at søge de nævnte grønne Striber ført ind mod denne og saa nær som muligt baade under Hensyn til, at den stedlige Befolknings Færdselsveje i væsentlig Grad vil koncentreres ind mod dette Punkt, og til, at den paagældende Station i betydelig Grad vil tjene som Center for Udflugts trafikken fra Hovedstadsområdets tættere befolkede Kvarterer, saaledes at disse Stationers Værdi som Udflugtsstationer opretholdes og videreudvikles i størst mulig Grad.

Naar Landbrugsarealer i et vist Omfang medtages under "grønne Omraader" maa herved bemærkes, at det vel er overordentlig betydningsfuldt at opretholde saadanne Anlæg i Byernes Nærhed, men at Landbrugsarealer ikke er Rekreationsarealer, og at de grøn-

ne Arealer, der skal knyttes til Befolkningens Rekreation, ikke bør søges knyttet for nær til Landbrugsarealerne, da en stor Tilstrømning af Mennesker i disses umiddelbare Nærhed vil medføre Ulemper og Skade for Landbruget.

Det vil saaledes netop være af Betydning, at Hovedfærdselsveje for Befolkningens Udflugter - det være sig til Fods, pr. Cykle eller pr. Bil - sker gennem Omraader, der er udformet saaledes, at Befolkningen frit kan færdes i de tilstødende Omraader og lejre sig i grønne Omgivelser, hvorved det netop kan være motiveret at føre Parkbælter ogsaa gennem Landbrugsomraader, og Befolkningens Berøring med den af Landbruget prægede Natur maa ske ad anden Vej ved Udflugtsture ad Bivejene, hvor Færdselspresset ikke kan forventes at blive saa stort, at det kan virke ødelæggende eller generende for Landbrugsarealerne.

Til Bevaring af Landbrugs- og Havebrugsarealer bør formentlig træffes Foranstaltninger af særlig Art, f.Eks. ved,

- a) at det paa Steder, hvor baade naturfredningsmæssige og byplanmæssige Hensyn indicerer det, bevares visse Landbrugsejendomme som Helhed,
- b) at visse, særlig værdifulde Landbrugs- og Havebrugsarealer sikres bevaret som samlede Omraader, indpasset saavel i Egnspanen som i de enkelte Kommuners Byplaner. Større Drivhusgartnerier bør dog behandles som Erhvervsomraader af særlig Karakter og hverken henføres til Landbrugs- eller Havebrugsomraader.

Der fremsættes her (paa næste Side) et særligt Forslag til et sammenhængende og supplerende System af grønne Omraader, til Dels knyttet til det foreliggende Skitseforslag og dels til den allerede fastlagte Fredningsplan. Herudover vil der under B blive angivet visse Retningslinier for Omfanget af frie Arealer, der under Hensyn til den forventede Befolkning i de respektive Forstadsomraader maa reserveres til disses Service.

#### ad B. Hovedprincippet for Udbygning af nye Boligcentre.

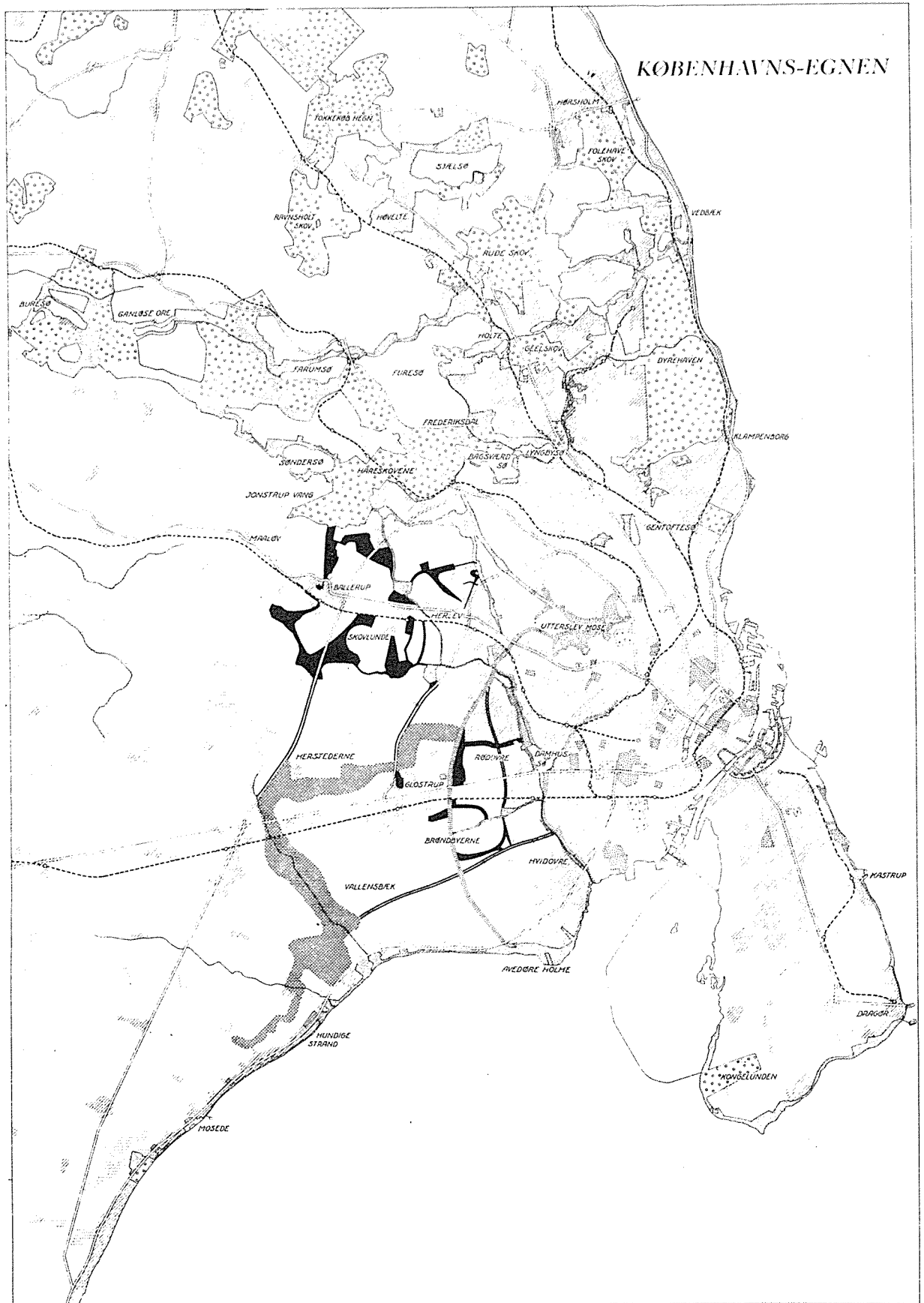
En Forudsætning for i en Egnspan at henwise større Befolkningsgrupper til Boliger i Forstadscentre beliggende uden for det nuværende samlede Byomraade maa være, at disse Forstæder etableres paa en i byplanmæssig Henseende fuldt ud rationel Maade, og at de ældre Forstadscentre, som i Egnspanen udpeges som tjenlige til Udflytning af nye Befolkningsgrupper, "recentraliseres" efter tilsvarende byplanmæssige Principper, for saa vidt de paagældende Forstæders eksisterende Bebyggelse tillader en saadan Recentralisation.

Der maa derfor allerede nu i Byplanen fastlægges herpaa sigtende Dispositioner, som gaar ud paa følgende:

Fastlæggelse af centralt beliggende Arealer af fornøden Størrelse til Oparbejdelse af et "Center" for Bygninger af offentlig og social Karakter m.v. - Skoler, Børnehaver, Biblioteker, Posthuse, Forsamlingshus, Biograf, Politistation m.v. - alt dimensioneret efter det skønnede fremtidige Folketal for den paagældende Bebyggelse og dennes Opland.

Den nævnte Centerbebyggelse maa tillige omfatte et Butiksomraade af et Omfang og saa høj en Kvalitet, som det paagældende Byomraade og dets Opland vil kunne bære.

Endvidere de under A nævnte, ind mod Centrum førende grønne Omraader indeholdende fornøden Plads for Folkeparker, Prydanlæg, Idrætsanlæg m.v., alt placeret og dimensioneret under Hensyn til Byomraadets beregnede fremtidige Befolkningstal. Utilgængelige Moser og Lavninger kan indarbejdes i disse Folkeparker



Forslag til supplerende grønne Omraader (sort Signatur) 1:200.000  
 udarbejdet af Stadsingeniørens Direktorat, Byplankontoret, 1947

(Den af Egnsplankontoret skitserede Skovplantning er vist krydsskraveret og Fredningsplanners Arealer er vist prikket)



og frie Arealer, men kan ikke indregnes i Arealbehovet for de til Befolkningstallet svarende rekreative Omraader.

Først naar de i Henhold til ovenstaaende nødvendige centrale Arealer er udlagt og sikret, kan de Arealer, der ønskes reserveret til tættere, sluttet Bebyggelse, fastlægges inden for det i Forhold til Trafikcentret trafikalt beliggende Omraade (ca. 800 m). De derefter til dette Formaal disponible frie Arealer vil i alt væsentligt være bestemmende for, hvor stort et samlet Befolkningstal der kan anses for rationelt placeret ved det omhandlede Trafikcentrum (se nærmere under C).

De for Omraadets Recentralisation nødvendige Industri- og Værkstedarealer bør vel almindeligvis placeres tæt uden for den nævnte 800 m Begrænsning. Uden for denne maa i Almindelighed ogsaa paaregnes en vis mere aaben, spredt Bebyggelse men det maa fra første Færd i Byplanen sikres, at denne og de nævnte Industri- og Værkstedsomraader ikke spærrer det heromhandlede ca. 200 ha store Bycenter (jfr. C) ude fra det omliggende frie Land og de i dette beliggende rekreative Omraader, da hele Forsøget paa en Centralisation og Recentralisation af den paagældende nye Bydannelse dermed ud fra byplanmæssige Betragtninger maa anses for mislykket.

Paa passende Steder inden for Forstadsomraadet maa endvidere forudsættes reserveret Areal til Formaal, der kan være fælles for flere Byer, og til mere arealkrævende Formaal, saaledes foruden de tidligere nævnte Flyvepladser tillige Pladser til Kirkegaarde, højere Undervisningsanstalter, evt. Sygehuse etc. Til Institutioner af denne Art bør i Forstadsomraaderne afsættes mere rundelige Arealer, end det har været muligt inden for Tætbebyggelsen (jfr. f. Eks. de svenske Skovkirkegaarde).

#### ad C. Diagram for en ideel Forstad.

Hosstaaende Diagram viser Principperne for en rationelt udbygget Forstad samlet om en S-Banestation.

Der er regnet med, at Forstadens Omraade har en Udstrækning paa 800 m fra Stationen svarende til en Gangafstand paa 12-15 Minutter (i det tilsvarende teoretiske Diagram, som er udarbejdet i Stockholms Betænkning: "det framtida Stockholm", er regnet med ca. 700 m).

Forstaden har et Areal paa 200 ha, der paa aaben Mark forudsættes opdelt som følger:

Sluttet Bebyggelse (inkl. Butikker)	35 ha & 150 Indbyggere	=	5.250 Indbyggere
Aaben Bebyggelse	120 - - 40	=	4.800 -
			<u>10.050 Indbyggere</u>
		d.v.s.	<u>10.000 -</u>
Industri, Værksteder m.v.	20 -		
Park, Sport, Kulturcenter m.v.	25 -		

Der er i det teoretiske Diagram regnet med, at godt Halvdelen af Forstadens Befolkning placeres i sluttet Bebyggelse med ret stor Bebyggelsestæthed, og dette er en Betingelse for, at Stationsforstaden kan opnaa en samlet Bebyggelse paa ca. 10.000 Indbyggere. Hvor eksisterende Bebyggelse og Naturforhold er til Hinder for sluttet Bebyggelse i det angivne Omfang, maa Forstadens Indbyggertal reduceres tilsvarende.

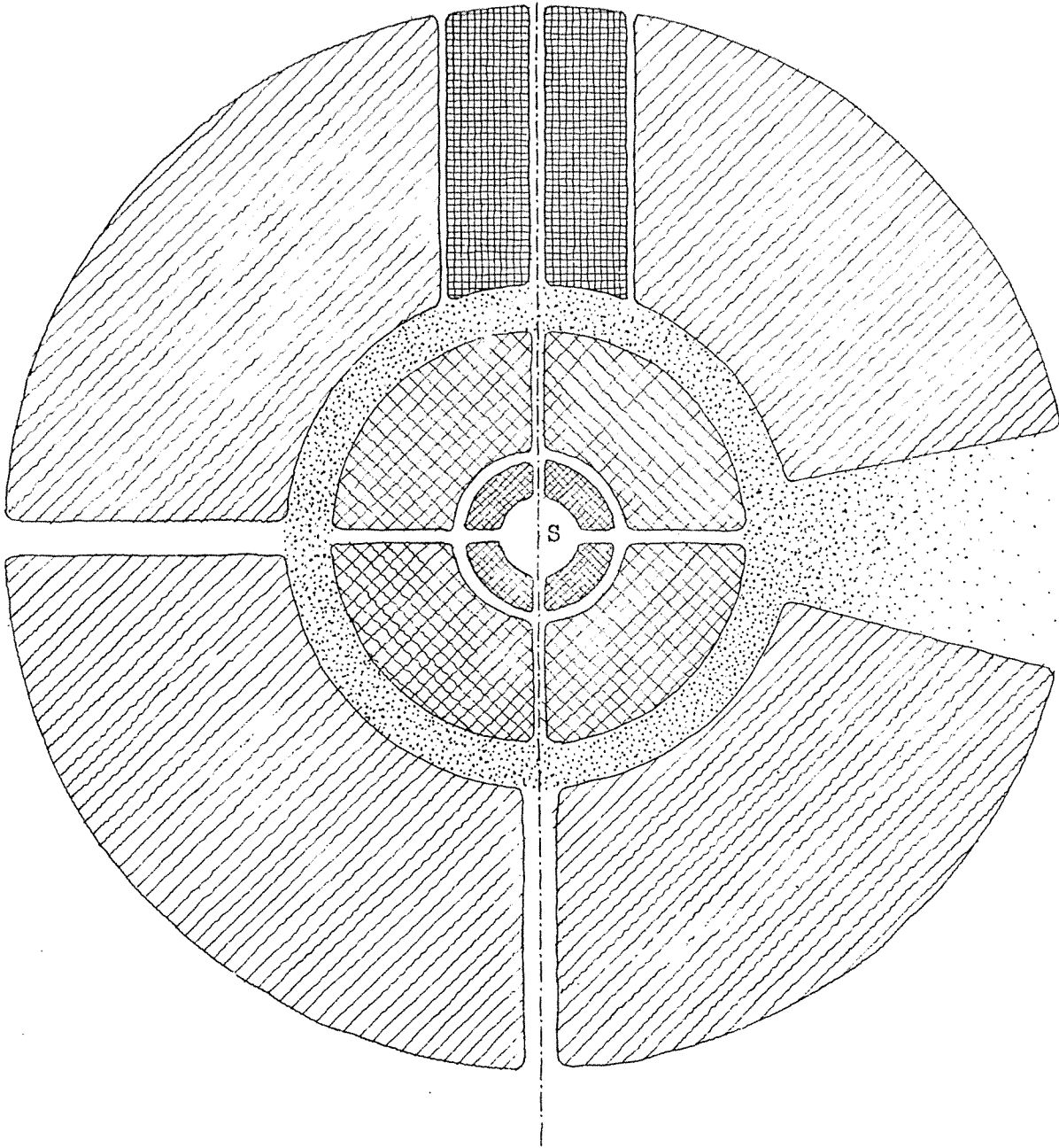
Radius 800 Meter

Aaben Bebyggelse	120 ha
Sluttet Bebyggelse	35 "
Center, Park, Sport	25 "
Diverse <sup>+</sup>	20 "

ialt 200 ha

<sup>+</sup> Industri, Værksteder m.v.

Industri  
Industri








-  Aaben Bebyggelse
-  Sluttet Bebyggelse
-  Merkantilt Center
-  Kulturcenter, Park og Sport
-  Værksteder

Diagram af Forstads-  
bydannelse.

Stadsing. Dir.

Byplankontoret.

Juni 1947

135

0.000 100 0 500 1000 m

AREALER TIL BOLIGBEBYGGELSE INDENFOR EN RADIUS AF 800 METER FRA JERNBANESTATION

(AREAL = 200 ha)

BYERNES NÆRMESTE "OPLAND"

	A	B = 200 - A	C	D <sup>X</sup> = 45 + C	E = B ÷ D	F	G = E - 35			
Banelinje	By	udparcel- leret Areal	eksiste- rende Arealer til Cen- ter, Park, Sport og Diverse (Værk- steder, Industri m.m.)	Arealet der bør reserve- res til Center, Park, Sport og Diverse (Værk- steder, Industri m.m.)	ledige Arealer til Bo- ligbe- byggelse	ledig til sluttet Bebyg- gelse	ledig til Aaben Be- byggelse	Maks. Befolk- ningstilvækst Aaben Bebyg- gelse 40 pr. ha Sluttet Bebyg- gelse 150 pr. ha	Arealet beliggende mellem 800 m og 1500 m fra Byens Station	
Slangørup- banen	Bagsværd Værløse	117 ha 75 "	83 ha 125 "	2 na 1 "	43 ha 44 "	40 ha 81 "	35 ha 35 "	5 ha 46 "	5450 Indb. 7090 "	Ingen yderligere Byggemuligheder Væsentlig ubebygget (Sø og Skovfredning)
Frederiks- sundsbanen	Herlev Ballerup Mæløv	96 " 103 " 25 "	104 " 97 " 175 "	4 " 5 " 2 "	41 " 40 " 43 "	63 " 57 " 132 "	35 " 35 " 35 "	28 " 22 " 97 "	6370 " 6130 " 9120 "	Delvis bebygget Væsentlig ubebygget Væsentlig ubebygget
Roskilde- banen	Brøndby- øster Glostrup Vridsløse- Lille Taastrup	31 " 144 " 35 " 118 "	169 " 56 " 165 " 82 "	1 " 5 " 3 " 4 "	44 " 40 " 42 " 41 "	125 " 16 " 123 " 41 "	35 " 16 " 35 " 35 "	90 " 0 " 88 " 6 "	8850 " 2400 " 8770 " 5490 "	Væsentlig ubebygget (Vestenceinten og nogen Bebyggelse) Væsentlig bebygget Væsentlig ubebygget (proj. Skov mod Vest og Nord) Væsentlig ubebygget

x) Center, Park, Sport.....: 25 ha.  
Diverse (Værksteder, Industri) 20 ha.

Det maa herved bemærkes, at Forholdstallet mellem høj og lav Bebyggelse er ansat temmelig højt i Favør af den sluttede Bebyggelse, da det maaske er tvivlsomt, om Folk, hvis ikke udpræget Bolignød er til Stede, i saa stort et Tal vil søge Lejlighed i Etagehuse i fjernere liggende Forstadsomraader. Foretagne Undersøgelser taler jo netop for, at Befolkningen, naar den er frit stillet, fortrinsvis ved Udflytningen til Forstæderne vil foretrække at blive placeret i aaben og lav Bebyggelse. Diagrammet giver selvfølgelig kun et rent teoretisk Billede, og de deri indeholdte Elementer vil kunne forskydes efter Terrænforholdene, saaledes at den sluttede Bebyggelse i visse Tilfælde godt kan skydes længere ud imod Diagrammets Periferi (dog ikke gerne ud over denne), hvis f.Eks. velbeliggende, endnu ubebyggede Omraader gør en saadan Forskydning ønskelig.

Hvad Industrien angaar, er den, hvor der er Mulighed for Godstrafik, ført ind mod Stationen, men Industriomraadet vil efter Behov kunne forudsettes udvidet langs Banen uden for Grænsen for selve Forstadsomraadet.

Herudover maa i Almindelighed siges, at en saadan Grænse selvfølgelig er teoretisk. Forholdet bør betragtes saadan, at den spredte Bebyggelse, der ligger eller kommer til at ligge uden for dette Omraade, maa henregnes under "Oplandet" for den paagældende Station. I Praksis vil der dog før eller senere kunne fremkomme Krav om særlige Transportmidler fra mulige mere omfattende Bebyggelser inden for "Oplandet".

Endvidere maa man være opmærksom paa,

at Placering af Bebyggelse inden for Stationens samlede Oplandsomraade maa gøres til Genstand for en nøje byplanmæssig Projektering, da der i modsat Fald ikke vil være Midler til at hindre, at Bebyggelsen samler sig som en "Kage" uden om Stationen, og der som Følge deraf vil fremkomme den uheldige Form for Bebyggelsen omkring den enkelte Forstad, som det netop er Tanken ved Decentralisationen at søge undgaaet

at det som Led i Oplandets Byplanlægning vil være nødvendigt at planlægge Centre og saa inden for det paagældende Trafikmiddels sekundære Opland.

#### ad D. Aktuelle Byggemuligheder.

Resultatet af en herfra foretagen Undersøgelse af forskellige af de under nuværende og fremtidige Forstadsbanesystem indordnede Stationsbyer fremgaar af vedhæftede Skema. Det viste Skema indeholder tillige en grov Karakteristik af Stationsbyens Opland.

Det maa bemærkes, at selv om der dannes mindre Centre (Butikcentre) og i givet Tilfælde mindre Skoler i de spredte Bebyggelser, som ligger uden for den om Stationen dannede Forstad, maa i hvert Fald Butikker, Biografer og andre Institutioner inden for denne dimensioneres ogsaa under Hensyntagen til Indbyggertallet i den paagældende Stations Opland.

#### ad E. Enkelte Mønsterbyer.

En Undersøgelse af de eksisterende Forhold omkring nuværende og fremtidige Stationer inden for Forstadsomraadet viser, at der kun ganske enkelte Steder er Mulighed for en fremtidig rationel Opbygning af den paagældende Forstad i Overensstemmelse med Diagrammet, idet den eksisterende Bebyggelse allerede fra Begyndelsen har samlet sig om denne og derved i de fleste Tilfælde vil være til Hinder for en rationel Nydannelse af Forstaden.

Muligheder for Oparbejdelse af nye Forstæder som Mønsterbyer findes - saa vidt det kan ses - kun ved Skovlunde og Brøndbyerne, for sidstnævntes vedkommende samlet om

dels den fremtidige S-Banestation og dels en fremtidig Trolleylinie til Københavns Centrum.

Den eksisterende Bebyggelse i Brøndbyøster er saaledes placeret mellem S-Banen og Trolleylinien, at den ikke vil være til Hinder for en rationel Udbygning af to nye Forstæder paa dette Sted.

Den paatænkte Forbindelse mellem Trolleyomnibussen og Stationen giver en trafikmæssig Vekselvirkning, der vil forebygge og forhindre, at det senere bliver nødvendigt at føre yderligere Trafikmidler ud til de paagældende Forstæder, bortset fra at den nordlige Forstad formentlig vil faa en sekundær Betjening ved Rutebilforbindelse ad Roskildevej.

Medens de ældre Forstæder som nævnt allerede er saa meget udbyggede, at de næppe kan naa op til et primært Indbyggertal paa 10.000, som Diagrammet forudsætter, vil de nævnte Mønsterbyer, uden at det gaar ud over de ubebyggede Arealer, fælles Anlæg m.v., kunne naa lidt højere op i Indbyggertal, hvilket ogsaa for disse Omraaders vedkommende formentlig vil kunne være motiveret under Hensyn til deres nære Beliggenhed ved Hovedstaden.

11. Juli 1947.

Olaf Forchhammer.

M. Henningsen.

## STIKORDSREGISTER

(Understregning af Sidetal angiver, at Begrebet er nærmere defineret der.)

- Badestrand, 102,107,108,109  
Beboelsestæthed, 37,71,75-76,82  
Befolkningsprognose, 17  
Befolkningsændringer, 10,13-18, 36-38,49,51-53, 79,84,96  
Betænkninger:  
  Den grønne Betænkning, 5,50,102,108  
  Havnebestyrelsens Fremtidsudvalg, 121  
  Indenrigsmin. Byggeudv., 60,69,71,78,82,85  
  Københavnsegnens grønne Omr., 5,50,102,108  
  Trafikliniebetræknningen, 116  
Bilgader og -veje, 15-16,43-44,112,117-118, 125-128,143  
Biltrafik, 20,43,96,112,117-118,125-128  
Boligarealer, 75  
Boligformer, 37,47-48,67-75  
Boliggrupper, 45,47,85-87,104  
Boligomraader, 36,37,46-49,52-53,63-82,143  
Boligselskaber, 65,69,70,78,81  
Broerne over Havnen, 26-27,35,40,121,122  
Bybaner, 20,29,31,33-34,40-41-42,45,96,107, 114,123-125,143  
Bycentre, 23,35,45,83-90,126  
Bydele, 23,45,84,88-90,104  
Byenheder, 22-23,45-46,83-90  
Byplanloven, 5,78  
Bytyper, 19-23  
  
Centralby, 19,25-26  
City, 25,44,46,51,63,83,90,93,97-98,112,114, 128  
Cykleveje, 105,117,123,128  
  
"Dansk Arbejde", 94,108  
Dansk Byplanlaboratorium, 2,5  
Detailhandel, 89,97-98  
  
Erhvervsprognose, 15,91  
Etagebebyggelse, Etageboliger, 37,47,65,67-68, 71-73,75-76,79,143  
Etapeplan, 17-18,30,32,34,36-38,51-53,61,79-80, 123,143  
  
Feriebyer, 65,69-70,74,109  
Fiskeri, 100  
Flyvepladser, 29,39,118-120,143  
Forlystelsesomraader, 105-107,109  
Friluftsomraader, 27,29,31,47,50,88,101-109  
Fællesarealer, 75  
  
Gadeprofil, 43,117  
Gartneri og Frugtavl, 29,35,58,60,98-100,107  
Geografiske Forhold, 26-28,57,59  
Godstrafik, 91,92,96-97,113,122,126  
Grundværdi, Grundspekulation, 11,60,78-79,81,94  
Gøteborg, 48,75,118  
  
Handel, 15,23,46,83,89,90,97-98  
Havnen, 15,26-27,39-40,97,120-122  
Helsingfors, 44  
Hovedfærdselsveje, 27,42-44,112,116,125-128  
Hovedstadsomraadet, 4,7,17  
  
Idrætsanlæg, se Sport  
Inddæmmed Areal, 57,97,100,122  
Individuel Trafik, 111,112-113,116-117  
Indre Omraade, 34,36,37,51,72,95  
Industriomraader, 21-22,49-51,88,91-97,104,121, 126,143  
Industriraadet, 94,121  
  
Kloakering, 35,57,60,61,81  
Kollektiv Trafik, 20,111,112-115,124-125  
Kolonihaveomraader, 65-66,70,74,80,105  
Kulturcentre, 23,84,89  
Københavnseggen, 6,7  
  
Landbrug, 14-15,58-60,100,107,108  
Landsplanlægning, 11,14,15  
Lav Bebyggelse, 37,65,68,71-73,75-76,79,143  
Legepladser, 82,104  
Lejlighedstyper, 47-48,67-68,84  
Lovgivning, 11,12,14,58,78-79,82,88,90,102  
Luftfart, 15,16,39,111-112  
Lufthavne, 16,39,118-120,143  
  
Militære Anlæg, 19-20,29,97,109,120,122  
  
Naturfredning, 5,102-104,108  
Naturværdier, 27-28,31,50,105,107  
  
Overgangsarealer, 36-37,53,76-81  
Overgangsbebyggelse, 65,69,70,74  
  
Parker, 101-102,104,105,109  
Parkering, 116,128  
Planetbyer, 19,21  
  
Reservearealer, 37,53,78-79  
Roskilde, 39,119,120,126  
Rutebillinier, 125  
Rækkehusbebyggelse, 68,71,76,79  
  
Sanering, 47,50,51,82  
Skibsfart, 39-40,111,120-122  
Skoler, 46,84,88,104  
Skove, 28,50,100,106,107,108,109,143  
Skovplantning, foreslaet, 50,108,109,143  
Sommerhusbebyggelse, 35,48,65-66,69-70,72-75,80, 109,143  
Sport, 29,33,90,104,109  
Sporveje, 20,29,35,40-41-42,113-114,122-123  
Stockholm, 27,48,68,71,72,75,89,118  
  
Trafikformer, 20-21,39-44,96-97,111-118  
Tunnelforbindelser, 35,41,42,90,124,126  
  
Udbygningsperiode, 65,76  
Udflugtsomraader, 31,50,105-109  
Udflugtstrafik, 50,102,105,108  
Udstykning, 60,65,70,77,94  
Udvalg og Kommissioner:  
  Boligkommissionen, 82  
  Dansk Ingeniørforenings Trafiklinieudvalg, 5  
  Det grønne Udvalg, 5,102  
  Egnsplanudvalget, 5-7  
  Havnebestyrelsens Fremtidsudvalg, 40,97,121  
  Havnens Teknikerudvalg, 40  
  Hovedstadskommissionen, 5,11  
  Indenrigsmin. Byggeudv., 60,69,71,78,82,85  
  Kbh. Magistrats Kommission ang. Trafikplan for Hovedstaden, 5,42,112  
  Samordningsudvalget, 5,81  
  Tremandsudvalget, se det grønne Udvalg  
  Udv. vedr. Statens Forhold til Byggeriet, 78  
  
Vandforsyning, 35,57,58  
Vej- og Gadenet, 42-44,116-117  
Villaservitutter, 46,65  
  
Ydre Omraade, 29-36-38,52-53,72,95



LOKALITETER INDENFOR EGNEN

(Se i alle Tilfælde Farveplanerne Side 143)

- Amager, 26-27, 34-36, 41, 42, 49, 50, 52-53, 57, 58, 100, 109  
Amager Fælled, 50, 109, 122  
Avedøre, 52-53  
Avedøre Havn, 33, 40, 49, 53, 97, 121-122, 126
- Bagsvård, 52-53, 123, 126  
Ballerup-Maaløv, 52-53, 126  
Ballerupbanen, 33, 38, 52-53, 123, 124  
Ballerupvejen, 126, 127  
Birkerød, 31, 52-53  
Brokvartererne, 25-26, 47, 51, 52-53, 63, 82, 98  
Brøndbyerne, 52-53, 97  
Brøndbystrand, 52-53  
Brøndbyvester Flyveplads, 39, 119, 120, 126
- Christianshavn, 51, 52-53, 82, 88  
Christianshavns Fælled, 109
- Dragør, 52-53  
Dyrehaven, 107
- Farum, 31, 52-53, 126  
Farumbanen, 38, 52-53, 124  
Fortunen Flyveplads, 39, 119, 120  
Frederiksberg, 51, 52-53, 82, 83, 88, 95  
se tillige "Indre Omraade"  
Frederikssundsbanen, 33
- Gentofte, 52-53, 72, 97, 102  
Gladsaxe, 52-53, 73, 93, 97, 123  
Gl.Holte-Sandbjerg, 31  
Glostrup, 52-53, 97, 108, 126  
Glostrupbanen, 38, 52-53, 123, 124  
Greve-Kildebrønde, 35, 52-53, 73, 120
- Hareskovby, 52-53  
Hareskovvejen, 126, 127  
Havdrup-Solrød, 35, 73  
Herlev, 52-53, 97, 126  
Herstederne, 52-53  
Holte, 52-53, 126  
Holtebanen, 52-53, 107, 124  
Hundige, 33, 35, 52-53  
Hvidovre, 52-53, 73  
Hørsholm, 31, 52-53, 73, 126  
Hørsholmvejen, 31, 43, 52-53, 123, 125-126, 127
- Indlemmede Distrikter, 10, 51, 84
- Jersie-Skensved, 35, 73  
Jyllingevej, 126  
Jægersborg Hegn, 107
- Kalvebod Strand, 57, 97, 100, 122  
Karlslunde-Karlstrup, 35, 73  
Kastrup, 52-53, 88, 124  
Kastrupbanen, 124
- Kastrup Lufthavn, 35, 39, 118, 119, 120, 124, 126  
Klampenborg, 106-107  
Klampenborgbanen, 52-53, 124  
Københavns Kommune, 10, 12, 52-53, 93, 95,  
se tillige "Indre Omraade"  
Køgebugtskysten, 33-34, 48, 50, 52-53, 73-74,  
108-109, 123, 126  
Køgevejen, 123, 126
- Lillerød, 31  
Lille Værlose, 31, 52-53  
Lufthavnsvejen, 126-127  
Lundtoftebanen, 31, 123, 124  
Lyngby-Taarbæk, 31, 52-53, 72, 73, 97, 126
- Maaløv, 52-53, 123  
Maaløvbanen, 38, 42, 52-53, 123  
Mortringvejen, 125-126, 127
- Nordegnen, 30-31, 49, 96, 105-107  
Nørum, 52-53, 123  
Nørumbanen, 31, 38, 42, 52-53
- Rungsted, 52-53, 126  
Rødovre, 52-53
- Saltholm, 109  
Skodsborg, 31, 52-53  
Skovlunde, 39, 52-53, 89, 119, 120, 126  
Slangerupbanen, 31, 52-53, 123  
Sorgenfri, 52-53  
Storkøbenhavn, 7, 13-18, 25-28, 36, 71  
Sundbyvester, 52-53  
Sundbyøster, 52-53  
Søllerød Kommune, 31, 52-53, 73, 123
- Taarnby, 52-53, 73  
Taastrup, 38, 52-53, 120, 123, 126  
Thorslunde-Ishøj, 52-53  
Trørød, 52-53
- Valby, 33  
Valby Idrætspark, 33  
Vallensbæk, 50, 52-53, 109  
Vallensbækbanen, 33, 38, 52-53, 123, 124  
Vallensbækvejen, 126, 127  
Vandstrandvejen, 43, 107, 126  
Vanløse, 65  
Vedbæk, 52-53, 126  
Vestegnen, 32-33, 49, 50, 96, 107-108  
Vestenceinten, 50, 108  
Vestmotorvejen, 43, 118, 125-126, 127  
Virum, 52-53  
Vridsløselille, 52-53, 126  
Værlose, 52-53, 126  
Værlose Flyveplads, 39, 120
- Øresundskysten, 31, 106-107

## FORTEGNELSE OVER DE VIGTIGSTE PLANER

### VEDR. NUVÆRENDE FORHOLD

Maalforhold 1:100.000	Side
Nordeggen (med Stednavne) .....	30
Vesteggen ( " ) .....	32
Egnens indre Omraade samt Amager ( " ) .....	34
Parkerne i Hovedstaden med Indflydelseszoner .....	101

Maalforhold 1:200.000	
"Hovedstadsomraadets" og Kommunernes Grænser .....	4
Befolkningens Fordeling i Københavnseggen 1945 .....	52
Jordbonitet .....	59
Kloakeringsforhold .....	61
Bebyggelsens Udbredelse 1855, 1900, 1930, 1945 .....	64
Kolonihaveomraader .....	66
Etagebebyggelse .....	67
Industriens Placering .....	92
Gartneriarealer .....	99
Isokroner for Sporveje og Bybaner .....	123
Samlet Oversigt (Farveplan) .....	143

Maalforhold 1:500.000	
"Københavnsegnens" og Kommunernes Grænser .....	6
Højdeforhold .....	28
"Weekend-Omraadet" og Skovene .....	106

### VEDR. SKITSEFORSLAGET

Maalforhold 1:100.000	
Nordeggen (med et Omrids af 2.Etape) .....	30
Vesteggen ( " ) .....	32
Egnens indre Omraade samt Amager ( " ) .....	34

Maalforhold 1:200.000	
Befolkningsfordelingen i Københavnseggen o.1980-2000 ..	53
Fredningsplan for de grønne Omraader .....	103
Bybaner (Etapedeling) .....	124
Bilveje og Bilgadenet .....	127
Lufthavne og Flyvepladser .....	120
Skitseforslagets første Etape (Farveplan) .....	143
Skitseforslagets anden Etape (Farveplan) .....	143

Maalforhold 1:500.000	
Det trafikbetjente Omraades Udvidelse .....	29
Anden Etape og Tilvæksten siden 1945 .....	37
Første Etape og Tilvæksten siden 1945 .....	38
Anden Etape og Tilvæksten siden første Etape .....	38
Havnens fremtidige Form .....	40
Eksisterende Sporvejsnet med Udvidelser .....	41
Fremtidige Industriomraader .....	49
Skitseforslagets Skovbælter .....	108

### Skematiske Fremstillinger

Byens Omraade forøget med 75% (4 Alternativer) .....	29
Bydele ved en Bybane .....	45
Industriens fremtidige Placering .....	49

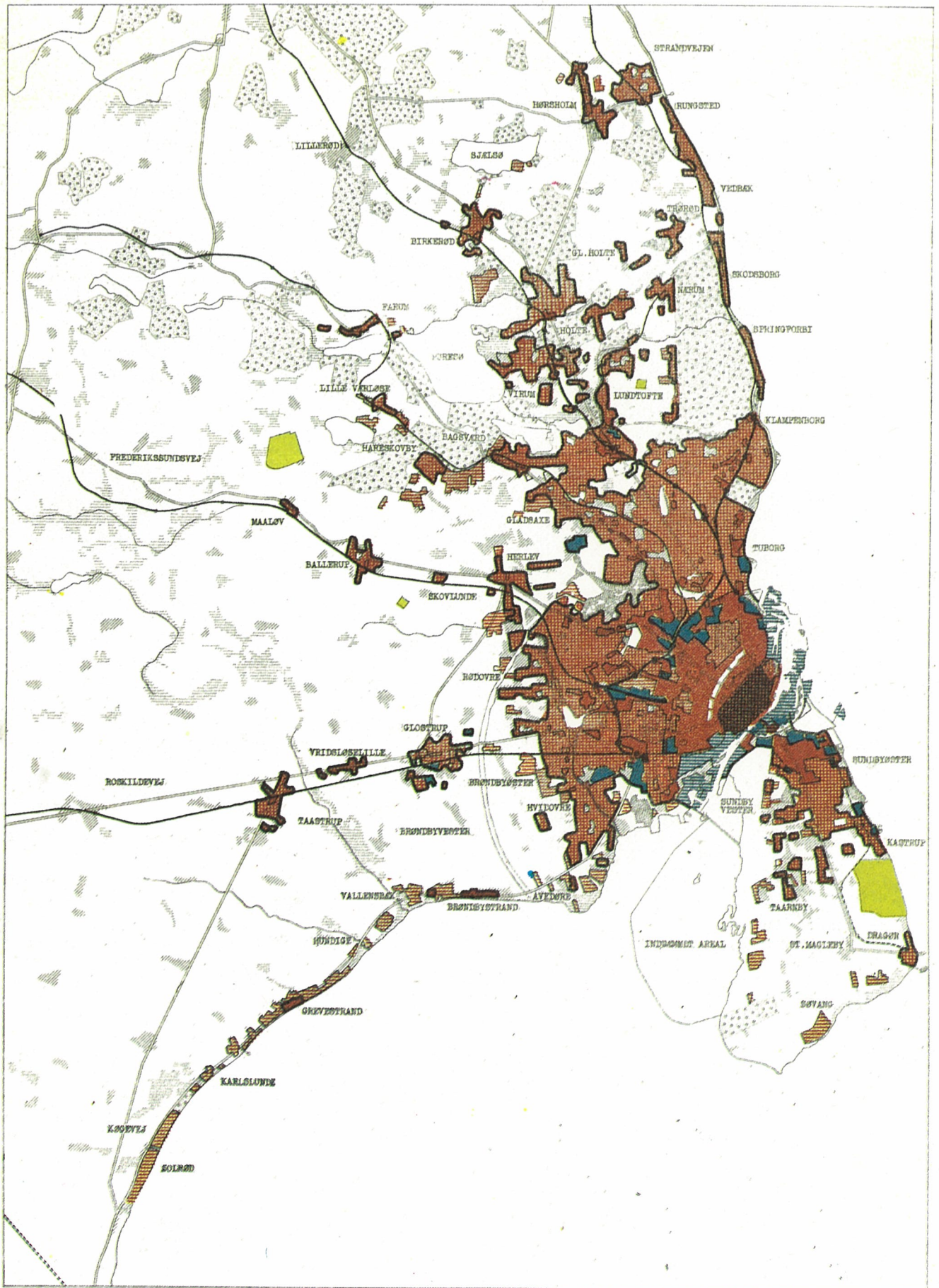
# OVERSIGTSPLANER

## SIGNATURER

Oversigtsplanerne er i Maal 1:500,000

-  Grænse for Helaarsbebyggelse
-  Grænse for Sommerbebyggelse
-  Grænse for Skovplantning
-  Foreslaaede Bilveje
-  Foreslaaede Bilgader (skematisk)
-  Foreliggende Projekt til Bilveje el.lign.
-  Andre vigtige Veje
-  Bybane med Station
-  Evt.Bybaneforlængelse
-  Etageboligomraader
-  Boligomraader med lav Bebyggelse
-  Kolonihaver- og Sommerhusomraader
-  Industriomraader
-  Havne- og Jernbanemraader
-  Cityomraade
-  Flyveplads
-  Skov
-  Foreslag til Skovplantning
-  Omraader til Landbrug og Gartneri, samt øvrig ikke bymassig Udnyttelse

Den svære Konturlinie viser i grove Træk Afgrænsningen af Bebyggelsesomraaderne. Signaturer for Boligomraader (med Etagebebyggelse og lav Bebyggelse) dækker ikke alene selve Boligarealerne, men ogsaa de tilknyttede Institutions- og Forretningsarealer, Sportsarealer, etc.



**NUV. FORHOLD** Egnens Landsbyer er for Oversigtens Skyld ikke angivet med Farve, men ses skraverede paa Grundkortet.





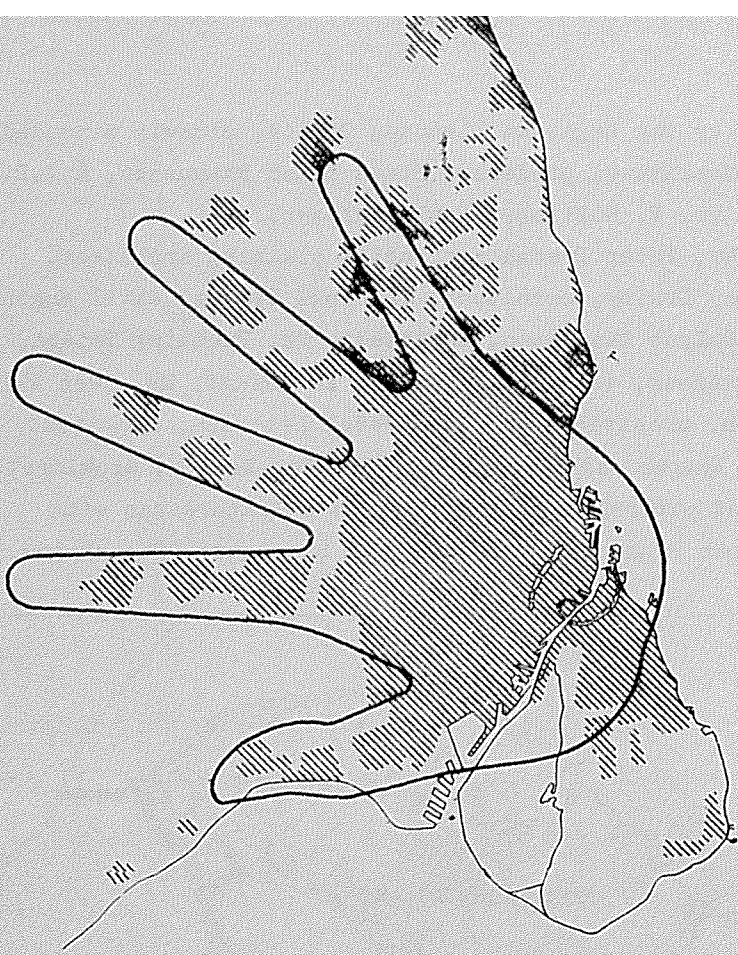










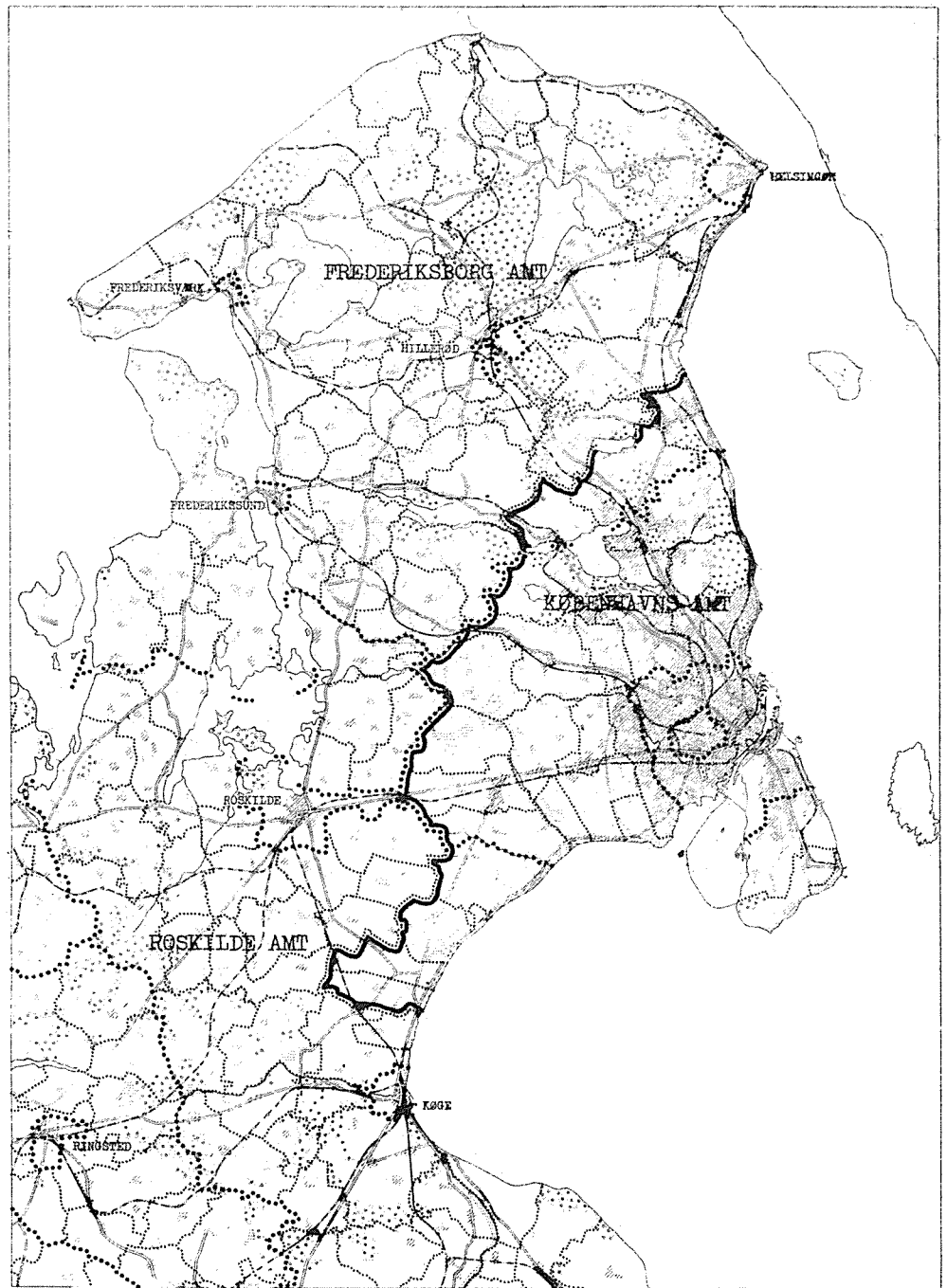


# Copenhagen Regional Plan

A SUMMARY OF THE PRELIMINARY PROPOSAL 1948 - 49

The present Proposal has been prepared by the Regional Planning Office, closely attended by the chairman of the Regional Planning Committee, professor Steen Eiler Rasmussen, R.I.D., and by the secretary of the Committee, Mr. V. Malling, civil engineer.

The planning work was carried out by: Mr. Peter Bredsdorff, chief planning architect, Mr. Mogens Boertmann, architect, Mr. Roy Draiby, architect, Mr. Poul Lyager, civil engineer, Mr. Anders Nyvig, civil engineer, Mr. Dalgas Rasmussen, architect, Mr. Flemming Teisen, architect, assisted by: Mr. O.E. Christensen, technical planning assistant, Mr. Sven Allan Jensen, architect, Miss Dea Trier March, architect, Mr. Finn Vedel-Petersen, architect. The summary is translated by: Mr. Poul Lyager, civil engineer, Mr. Roy Draiby, architect, and Mrs. Bodil Nørrelund, secretary, and published in July 1949 in collaboration with Dansk Byplanlaboratorium (the Danish Town Planning Institute), 12 Stormgade, Copenhagen, Denmark.



The Copenhagen area,  
scale 1:500 000,  
— boundary of the Copenhagen  
Planning Region, all urban  
and rural districts within  
the boundary have a seat in  
the Planning Committee,  
..... county and borough bound-  
aries,  
- - - - - district boundaries.

## THE PRESENT PLANNING SET-UP

In 1938 a new Town Planning Act was passed by Parliament. According to this act the planning power is exclusively in the hands of the municipalities. The plans must - though - be approved by the Ministry of the Interior. Local authorities with more than 1.000 inhabitants are compelled to prepare a town plan within 5 years from the passing of the act. This act greatly improved the planning conditions, and has been a useful instrument in the hands of the local authorities. But it has, nevertheless, serious defects. It is very difficult to prevent unwanted building development on agricultural areas, and it does not provide for planning cooperation between different municipalities or any kind of planning on a regional scale.

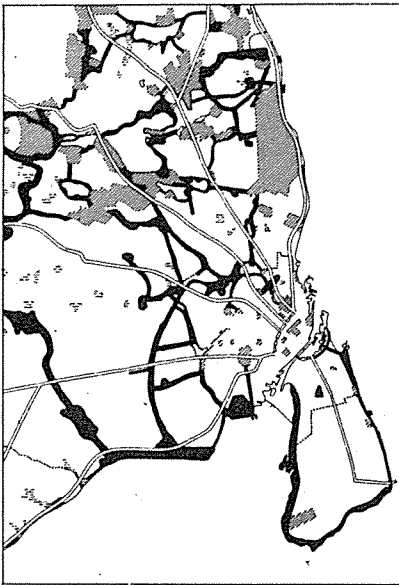
In spite of the lack of legislative background it was realized in the early "twenties" that the need for a planned development of the Copenhagen region was becoming more and more imperative.

### THE COPENHAGEN REGIONAL PLANNING COMMITTEE.

The Committee was established in 1928 on the initiative of "Dansk Byplanlaboratorium" (the Danish Town Planning Institute), an unofficial body similar to the British Town Planning Institute. The Committee includes representatives from each of the individual municipalities of the region, from certain ministries, from transport bodies etc. It has dealt for a number of years with various urgent individual problems, but has, until now, only submitted a conclusive report on one problem - that of open spaces.

In 1945 the Committee decided to urge on the preparation of a general regional plan, intended, amongst other things, to coordinate the town planning incumbent on each of the twenty-nine municipalities of the Copenhagen region. The requisite funds were granted to the Committee (half the amount from the Exchequer, the other half from the municipalities) to establish its own technical office, the Regional Planning Office. The Office immediately started to prepare the present preliminary but nevertheless quite comprehensive plan as a kind of working hypothesis. The plan was published in January 1948, and now serves as a basis for inquiries to and negotiations with the interested municipalities, government authorities, institutions etc.

Simultaneously, special investigations are made to examine more closely the assumptions on which the scheme has been prepared.



A system of recreational grounds, parkways and paths for pedestrians and bicyclists, proposed 1936 by the Regional Planning Committee:  
hatched: existing forests and parks,  
black: proposed parks system (open areas).

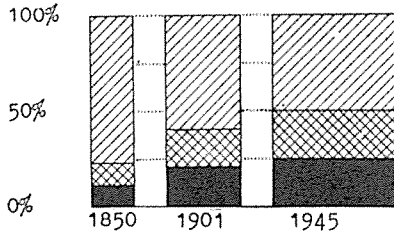


Denmark, scale 1:2 000 000

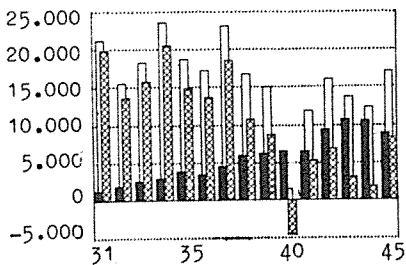
All town developments of more than 1000 people are marked with a black circle ( Copenhagen only outlined). Area of circles corresponds to size of population.



# THE PROPOSAL



Population distribution:  
 black: the city area,  
 cross hatched: provincial towns + urban districts,  
 hatched: rural districts.



Population increase, 1931-1945, in the city area:  
 black: birth surplus,  
 cross hatched: migration surplus,  
 white: total surplus

Introducing the problem we stress the fact that so far nothing is known as to what would be the most expedient final size of Copenhagen, considered as an integral part of the whole community.

An answer to this question will require extensive and thorough inquiries which exceed the commission of the Office. Copenhagen holds about a quarter of the total population of Denmark - and many people, especially those living outside the capital, think it is too much.

The migration from the countryside to the town has not, though, seriously affected neither the size nor the age composition of the landward population.

There is one major objection against the future growth of Copenhagen: the more Copenhagen increases the less are the possibilities of the provincial towns of obtaining a size which would enable them to get some of the advantages of the larger cities.

However, such considerations have not got much scope at the present time.

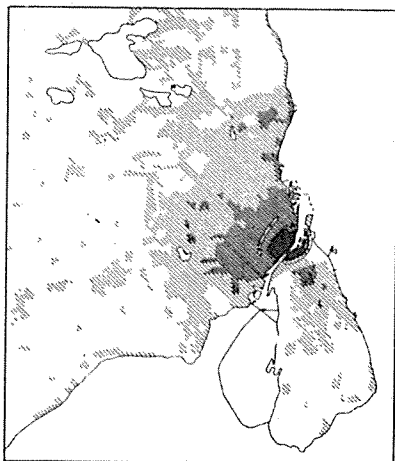
Firstly, because the necessary basic surveys have not been done. Secondly, because a body with the power to carry out such a policy on a national level is not in existence so far. Population estimates by statistical departments have, therefore, been accepted as primary assumptions. According to these, Greater Copenhagen, today with 1,1 million inhabitants, will continue its growth throughout the near future, without exceeding, however, a population of 1,5 million.

It was considered desirable not only to plan for this maximum figure in a distant future, but also for an intermediate stage of development. For this reason the Proposal includes two stages, one comprising a population of 1,3 million inhabitants, and the other comprising the maximum population of 1,5 million.

The question we had to decide next was: what type of city would be most expedient? should Copenhagen be radically broken up and dispersed because of the danger from atom bombs and other offensive weapons? should the natural values of the coastline to the north, along the Sound, be utilized more effectively by forming the town as a long and narrow ribbon reaching right up to the town of Elsinore on the north coast? or should we aim at developing a system of independent satellite towns in some distance from the capital? Our considerations resulted in the conclusions that no town should be changed, through planning, from one type to another, unless for very exceptional reasons. The period of change-over must necessarily be extremely long and painful with no guarantee that the future will accept the intended benefits of the type pursued.

Generally it will be more expedient to continue the development of the existing type, to realize and encourage the special advantages of the type and to alleviate the drawbacks.

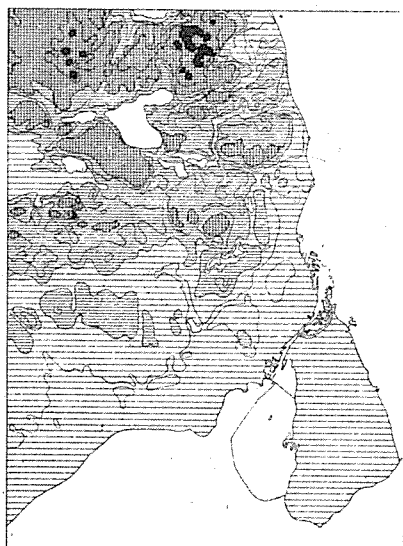
## THE TYPE OF THE TOWN, DRAWBACKS AND ADVANTAGES.



Building developments formed in layers: Medieval Copenhagen in the centre, next the development from the end of the 19th century, and farthest out the more open development from this century.



Forests (black) and lakes are situated to the north.



Undulated land is to the north (black higher than 60 meters)

According to its structure Copenhagen is a centralized city of the ordinary continental type. Medieval Copenhagen forms a clearly marked business and administrative core with a heavy concentration of workplaces, about 40 per cent of the total. 200.000 people arriving in and again leaving the centre are creating serious traffic congestion twice every day.

The additional built-up area is supported by an extensive network of tramways. It forms concentric layers around the centre. The layer next to the city area consists of a flat development built in the end of the 19th century with a very high density. The dwellings are mixed with workshops and industries, and the district is today (as it has always been) mainly of slum character.

The outer layer is a typical low-density suburban development, mainly detached houses. It is practically without workplaces and badly served by shops. The development has taken place along the main arteries to the disadvantage of those living there and of the traffic as well.

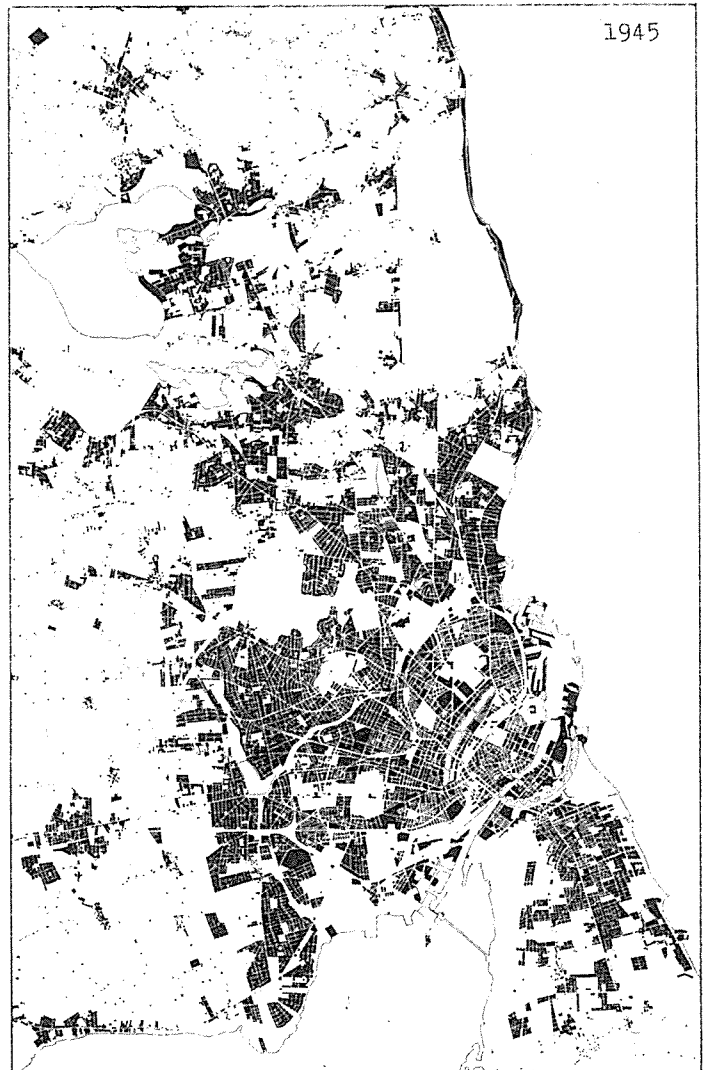
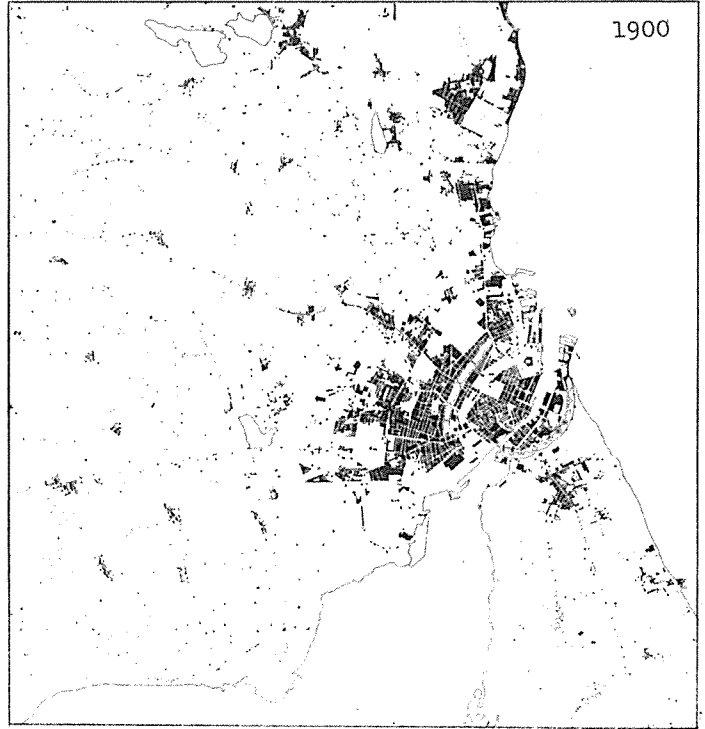
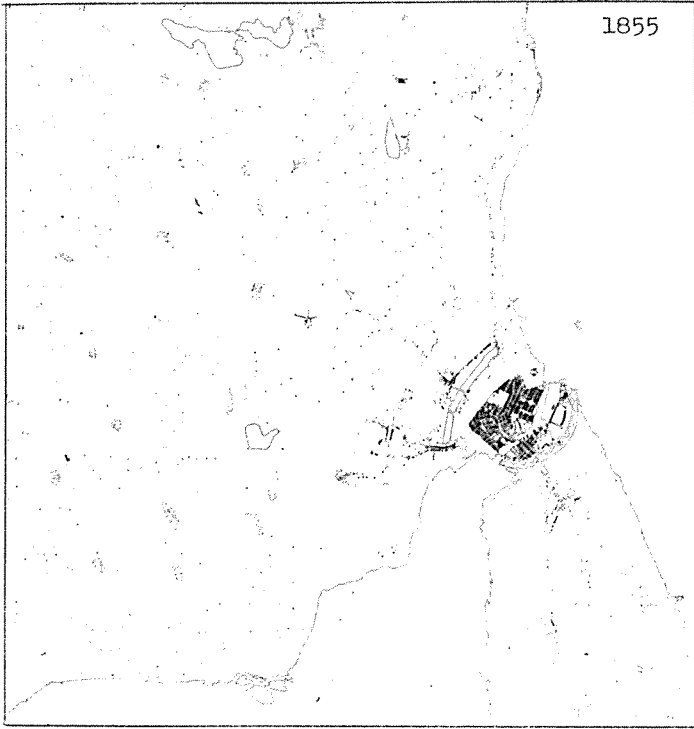
The building development is still creeping outwards, the remotest layer being a wide belt of undeveloped parcels, market gardens, allotment gardens and agricultural land gone out of production.

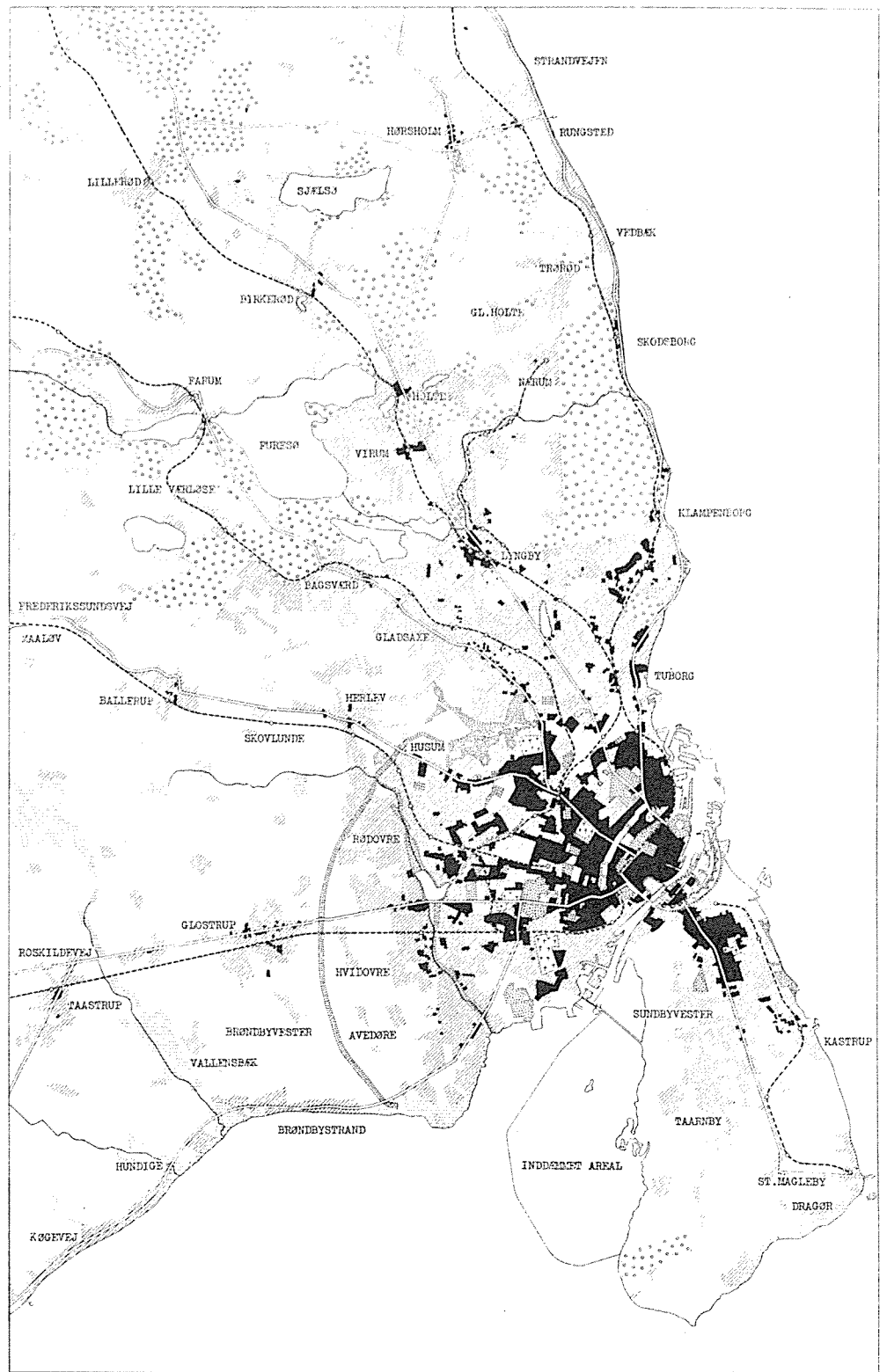
Consequently the distance from the centre and the open countryside is steadily increasing. Conversely, the daily journey from the homes to the centrally situated workplaces is robbing more and more of everybody's sparetime. These difficulties, common to most cities of the centralized type, are in Copenhagen further aggravated, as the land sector available for its growth is limited to a sweep of about 120°.

Beside these "typical" difficulties other problems due to special local features occur. The harbour has the character of a river port with an almost radial situation in relation to the concentrically built-up city. This results in the usual conflicts between intersecting land and sea traffic. A local physical feature of the greatest importance to the planning is that all woods and lakes, hills and valleys and the best bathing beaches, i.e. all natural places of recreation for the population are located to the north, while the western region forms one large, fertile plain almost without trees.

No wonder that the migration from the city - beginning with estates and big villas, up to the mass migration following the electrification of the first suburban railways - has been directed mostly to the northern parts of the region. Due to the intensive building activity here the first houses have, however, been deprived of their original access to the benefits of nature.

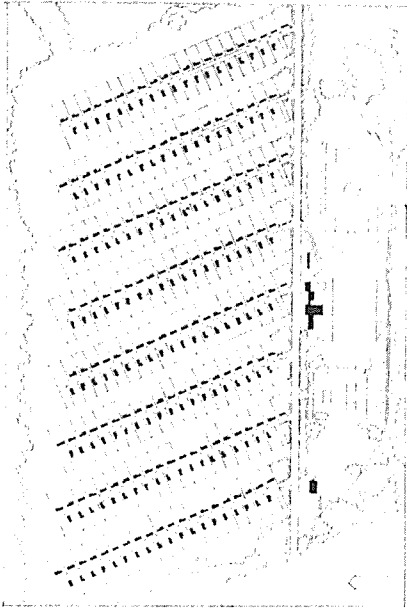
These were the main problems and drawbacks, resulting from the typical as well as from the special features of the town. One of the main advantages is the compactness of the town which has been jeopardized but not destroyed by the above described unrestricted growth. This compactness makes it possible to utilize to the utmost the advantage of a large town: the extensive freedom of choice. The citizen has a wide range of possibilities in choosing his profession or his place of work, in choosing a living district or type of dwelling, in choosing sparetime activities or acquaintances. This compactness is due to the fact that about 75 per cent of the inhabitants live in flats and only 25 per cent in houses of their own. In the Proposal only a slight change in this respect is anticipated: the proportion of people living in houses is going to increase to 35 per cent.



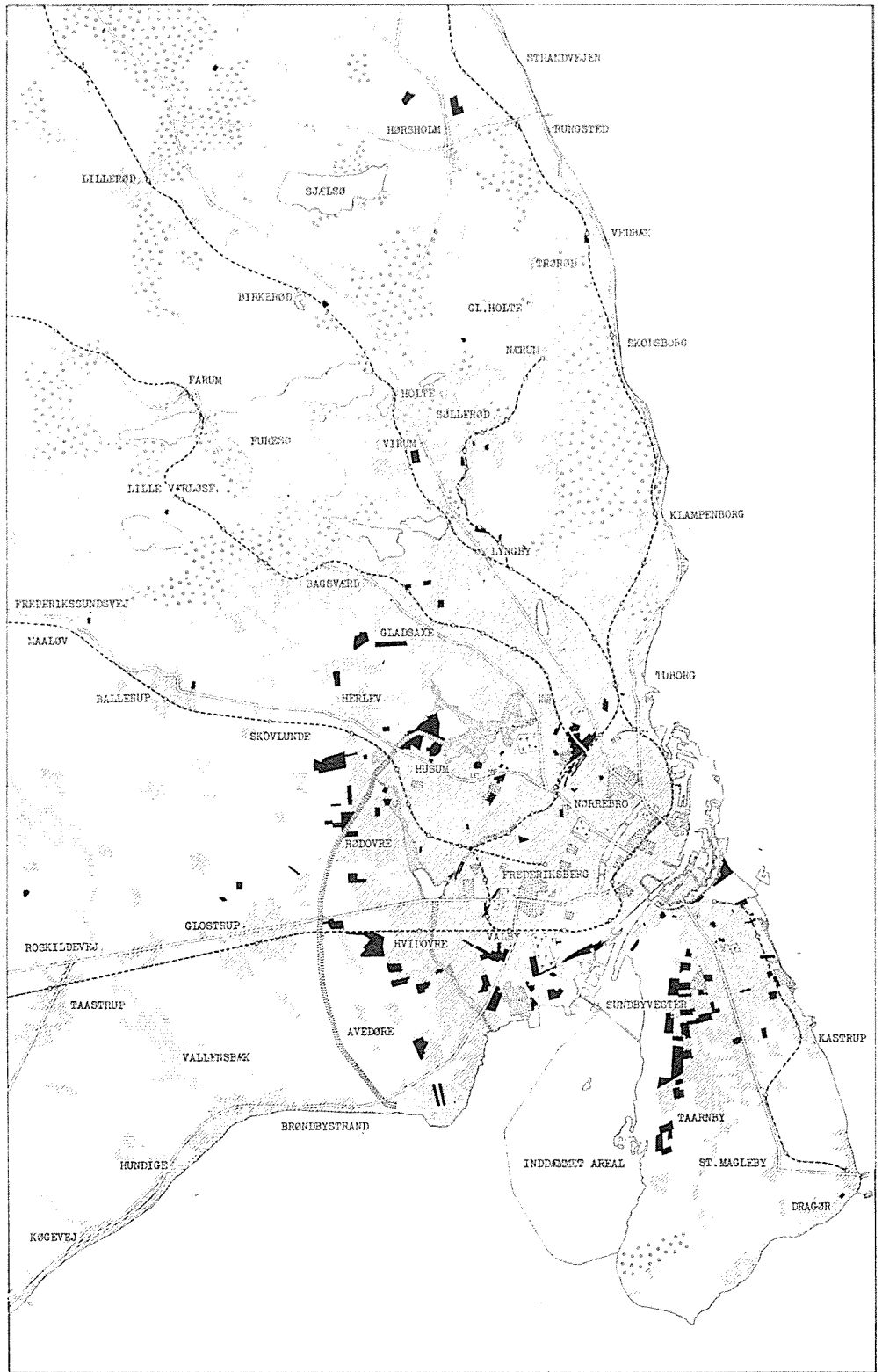


Existing flats 1945,  
scale 1:200 000.

From this position springs a feature which is peculiar to the way of living in Copenhagen: the habit of having both a summer and a winter residence. Originally being a privilege for relatively wealthy people it has in recent years become a very popular movement. About 150.000 people or roughly 20 per cent of people living in flats have some sort of summer dwelling: Either a summer house or a small house in their allotment garden, supplementing their small flat with a tiny bit of soil where grass and a



Proposal to permanent allotment gardens.



Existing allotment gardens 1945, scale 1:200 000.

few trees can grow. We consider this a development which ought to be encouraged, so that people are given the possibility of living in the natural rhythm of the year: in close contact with community life during wintertime, near woods and lakes or at least in a garden during summertime.

The main development of the town to the north implies the fact that the land to the west has been kept relatively open. On this

potential building land we have - within certain limits - a free hand to form the future extensions of the town. This leads us to the question how the future shape of the town ought to be. We do not want to create satellite towns. Within a distance of 20-30 miles 5 provincial towns are situated, the growth of which has been slowed down because of their proximity to the capital. On the other hand it must be stressed that the growth of the city in layers ought now to be stopped. Due to the peninsular situation the extension from the centre of the city corresponds to that of a city of 3 or 4 times the size. The present tramway terminals for instance are about forty-five minutes' drive from the centre. The capacity of the central tramway routes is already taxed to the uttermost and a considerable further development of this central system must even now be anticipated.

Two stages of the proposed extension of area served by collective means of traffic. In each illustration the area served in the previous stage is hatched. The extension consists of a fringe of "fingers", formed by circular areas along urban railways. On the cover the principle of "fingers" is illustrated in the form of a hand.

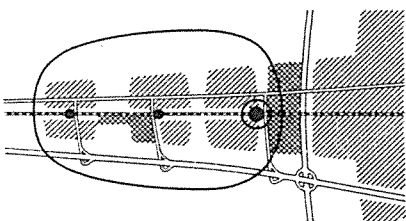
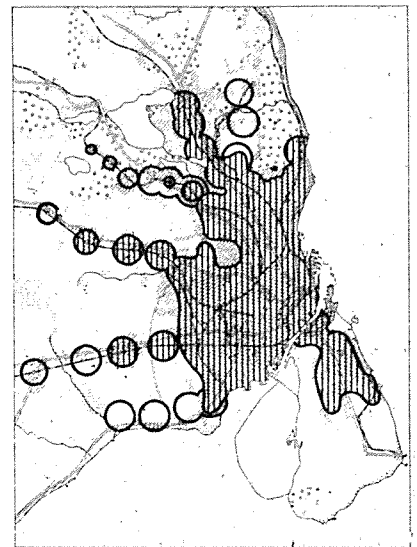
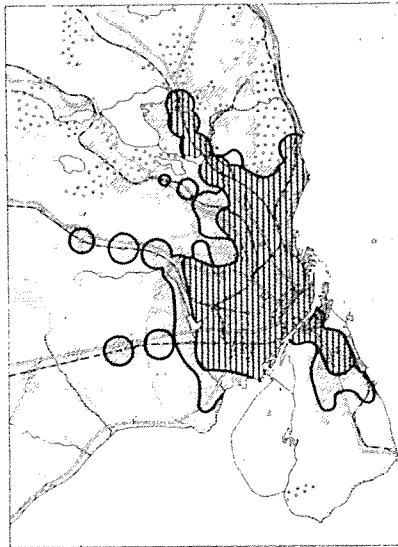


Diagram of "finger"-development along urban railway (residences are hatched, industry cross hatched): the root station contains institutions common to the whole railway area (framed in by the oval).

Until now only two suburban railways have been established. The Proposal advocates the idea of building, in stages, a number of electric railways into the surrounding country so that the future suburban developments, instead of forming concentric layers, will assume the shape of extensions, "fingers".

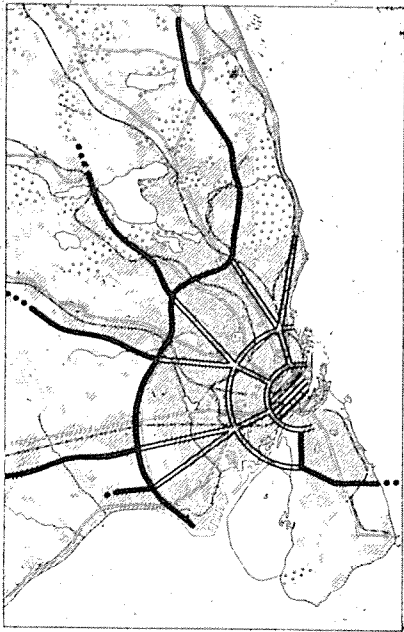
Around the stations on these lines local centres with shops and institutions will naturally develop. From each centre there will be frequent and convenient connections direct to the centre of the city, and the individual station development will thereby become an integral part of the whole metropolis. The present travelling distance between the outer residential districts and the centre is considered a maximum distance.

The proposed town extensions are all situated within this maximum distance of 45 minutes. Between the fingers there will be wedges of open space which preferably should extend right up to the built-up areas served by trams.

It is proposed to direct the future expansion of the city principally to the west, where, amongst other things, the plain and the shores should be made more attractive by planting woods and establishing facilities for sea-bathing. Simultaneously, efforts should be made to stop the expansion of the built-up areas, partly over the natural recreation grounds to the north and partly over the island of Amager, where it is desirable to limit the difficulties caused by the intersection of land and sea traffic.

In order to utilize the above mentioned advantage of the large cities: the freedom of choice between the manifold possibilities offered there, the citizens must have the freedom of movement.





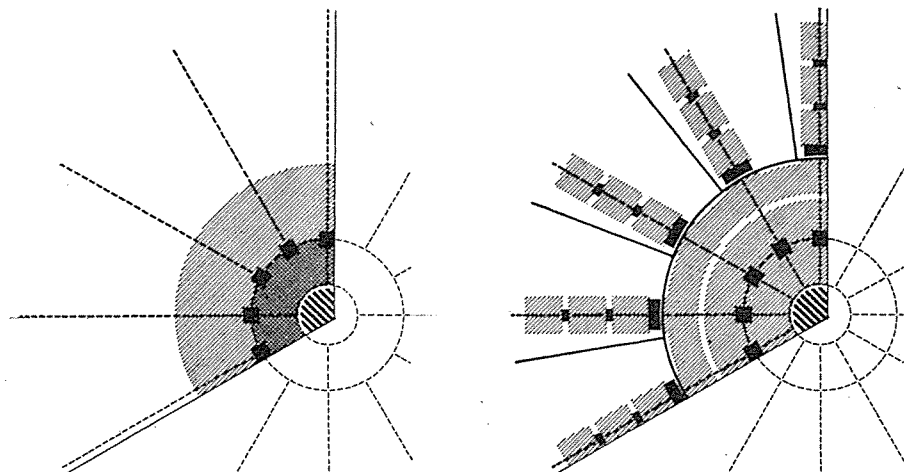
Motorways advocated by this proposal (within the coherent inner area the plan is expressed in a diagrammatic form): these motorways will take not only long-distance traffic, but also short-distance traffic from the "fingers" as well as some internal city traffic.

The proposed shape of the future extensions is one side of the problem. A comprehensive development of the internal traffic system is another. Simultaneous with a development of the public communication lines a great increase of motor traffic is anticipated. To secure fair conditions for this traffic within the city, and to utilize its special technical possibilities, a comprehensive system of motor roads has been planned. These roads should be free of intersection with the ordinary street system, and possibly extend right into the centre of the city.

The older industrial areas of Copenhagen are mostly situated in a ring around the densely built-up area along a goods railway line running here. These areas are in close connection with the main arterial roads and are situated very near to residential areas. It is important that there is easy access from all residential districts to a considerable number of places of employment. Similarly, the industrialists must have the opportunity of drawing workers from the largest possible pool. Furthermore the industrial areas must be situated with easy access to railways, main roads and ports. According to the Proposal new industrial areas should be situated in a new ring along a proposed main ring road and preferably at the intersections with the radial electric railways, i.e. at the "root" of the fingers. Thus distributed between the various sections of the city the industrial areas will enjoy the best possible access to the town as a whole.

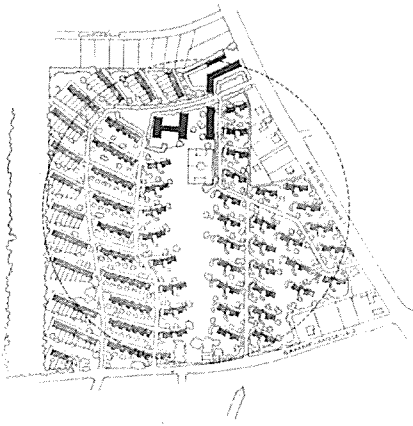
At the same time the industrial areas will have good interconnections and easy access to the proposed new harbour to the south. In the distribution of industry it has been attempted within greater town districts to obtain a certain balance between the number of persons living and working there.

Two diagrams illustrating the position of industrial groupings (black) from end of last century along the fringe of the densely built-up area (diagram one), and the future industrial groupings, situated according to the Proposal (diagram two).

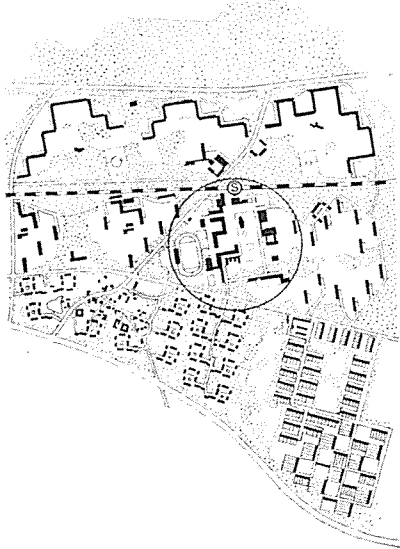


As regards the subdivision of the city into units it is necessary at first to give some thought to the present position of the "family-unit". The "family-unit" today is an entirely different thing from what it was 100 or even 50 years ago. It will suffice to mention that in Copenhagen 40 per cent of the housewives have work of their own outside their homes. This is a result of an economic and technical development which cannot be reversed. It is one of the jobs of the planners to create conditions which will make it possible for women to work outside their homes without having to do double work. This consideration (and, of course, the difficulty of a radical change), are the main reasons why it is not thought desirable to increase the proportion of houses to flats, more than from 25 per cent to 35 per cent.

Furthermore: types of dwellings which make possible more concen-



A residential group, planned in 1946, by Mr. Poul Ernst Hoff and Mr. Bennet Windinge. The group consists of 216 houses, varying in type and size so that the group will include different types of families. Houses of collective function such as nursery school, kindergarden, club, garages, shops etc. is indicated with black, the open space in the middle is the common. The circle has a diameter of 400 meter.



A project for a development around Skovlunde station, prepared as a schoolwork at the Royal Academy. The development consists of 8 residential groups. Blocks of flats and institutions (within the circle) are concentrated around the station. The development covers an area of 500 acres and includes a population of 14.000.

trated residential districts give possibilities of a more fully developed social life and of providing the quarters with modern equipment and facilities. For these reasons chief attention has been directed to the smallest unit, the residential group with 1-2.000 inhabitants. It is here one of the key problems of physical planning lies: that of relieving the housewives from the tiresome routine work. In addition to these small units it is proposed to organize the town in a number of larger units of 50-100.000 inhabitants corresponding to what is called Community Units or Metropolitan Districts.

The larger units will include varying numbers of residential groups thus forming a flexible system paying due regard to different local conditions within the town. Such a division corresponds with the existing city-geographical features. It can be noted that several Community Centre Associations already have been formed on local initiative. Their areas correspond broadly speaking to these larger units.

The functions which the "medium unit" or the Neighbourhood Unit, of 5-10.000 inhabitants can be given in the present town are very few. To impose a pattern of neighbourhood units would result in a very rigid system the inconveniences of which would outweigh the advantages. Anyway, in this first stage of the planning, we have not felt confident to allow it to play the dominant role which it has been given in certain town plans, and have preferred a relatively simple and flexible system which probably can cover all practical needs.

#### THE REALIZATION OF THE PROPOSAL.

So far the Town Planning Act does not provide for planning on a regional level.

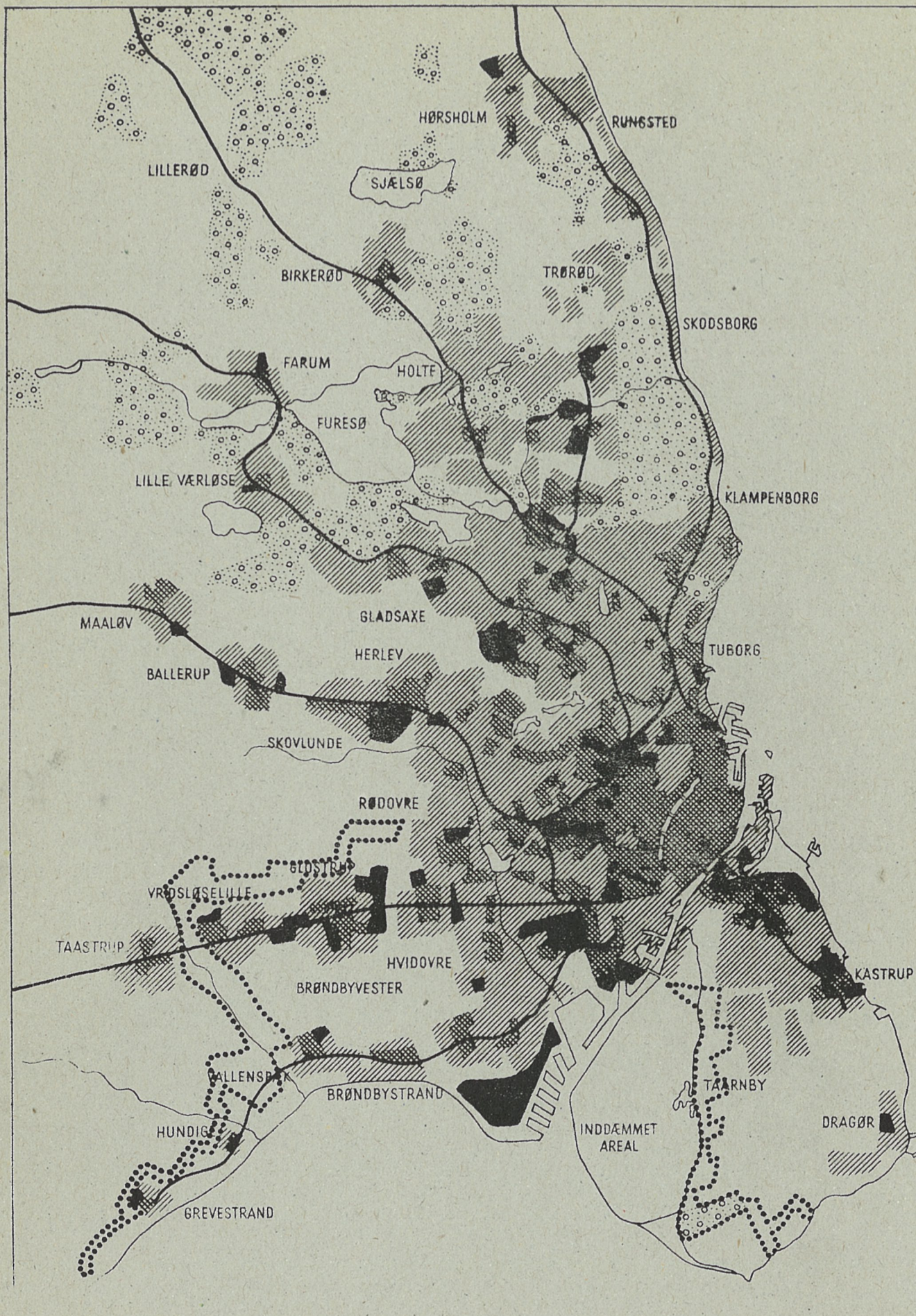
Certain parts of the Proposal may, however, be carried out by local planning authorities in the various parts of the region. Other features of the plan - for instance the green wedges between the fingers - may be secured through an addition to the Town Planning Act from the spring 1949 which makes it possible to zone also for areas other than such immediately connected with the built-up areas.

Also, a new bill has been passed by Parliament a few months ago, giving legislative power to prevent the unregulated growth of building developments in areas consisting of interrelated urban municipalities.

The future administrative rearrangement within the Copenhagen region is another question of importance to its successful planning. In January 1948 a committee submitted a report on this problem containing a proposal for the establishment of a regional planning. On this question the Minister of the Interior is expected to submit a bill during the autumn 1949.

The result of the last question and the above mentioned legislative additions may give a sufficient basis for the securing of a Regional Plan.





The second stage of development, including a population of about 1,5 million people.  
 Black: industry. Cross hatching: flats. Hatching: houses. Dotted line: proposed woods.  
 scale 1:200 000