



591960539



101 KØBENHAVNS
KOMMUNES
BIBLIOTEKER

09.719563 K 0

KITSE TIL EN GENERALPLAN

RHB

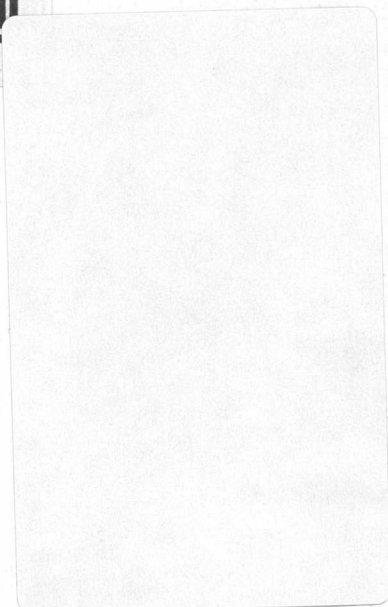
STADSINGENIØRENS DIREKTORAT • 1954



09.719563

KØ 719563

Ex 1



K Ø B E N H A V N

skitse til en

GENERALPLAN

STADSINGENIØRENS DIREKTORAT * 1954

SKITSE TIL EN GENERALPLAN

K Ø B E N H A V N
skitse til en
G E N E R A L P L A N

Trykt i december 1953 på Krohns Bogtrykkeri, ætsninger er udført af F. Hendriksens Atelier, papiret er fra A|S De forenede Papirfabrikker. Hvor ikke andet er anført, er fotografierne udført af Stadsarkivets fotografiske atelier.

Indholdsfortegnelse

Forord.....	7
Byen og de vigtigste planlægningsopgaver.....	9
Byens fornyelse – principper og hovedtræk.....	21
De centrale områders særlige funktioner.....	33
De centrale områders bebyggelse.....	45
De centrale områders fremtidige udvikling – forslag til retningslinier.....	55
Brokvarterernes bebyggelse og fornyelsesbehovet i de enkelte bydele.....	67
Brokvarterernes fornyelse – hvilke metoder er til rådighed?	79
Brokvarterernes fornyelse – den forestående planlægning	87
Yderkvarterernes planlægningsopgaver.....	95
Kyst- og havneområderne – hidtidig udvikling og foreliggende projekter.....	105
Kyst- og havneområderne – principielle forslag.....	115
Byens kollektive og individuelle trafiksystem.....	127
Bybanenettet – foreliggende projekter og skitserede ændringer.....	133
Sporvogns- og busnettet.....	137
Gadenettets opgaver – principper for dets fornyelse.....	143
Forslag til et primærgadesystem.....	149
Gadenet og parkering i de centrale bydele – en skitse-mæssig løsning.....	157
Efterskrift.....	172

*D*enne bog søger at sammenfatte de tanker af mere principiel art, som man indtil nu er nået frem til under arbejdet med generalplanen for Københavns kommune.

En generalplan skal, som navnet antyder, være en helhedsplan. Den skal tegne et samlet fremtidsbillede af byen, omfattende bl. a. de forskellige arealers anvendelse, placeringen af offentlige institutioner og anlæg, udformningen af gade- og trafiklinier, tekniske anlæg o. s. v.

En sådan samlet plan for kommunens udvikling er nødvendig, ikke alene af hensyn til den mere detaillerede planlægning af byen og dennes enkelte dele, men også af hensyn til den videre planlægning af Storkøbenhavn.

Hensigten med nu at fremlægge en foreløbig skitse til en sådan generalplan er at få alle interesserede parter, først og fremmest borgerrepræsentationen, magistraten og de berørte kommunale institutioner, men også en bredere offentlighed med i planlægningsarbejdet så tidligt som muligt. En drøftelse både på det politiske plan og i offentligheden kan bidrage til at skabe klarhed om »målsætningen«, ligesom der gennem drøftelser med de berørte institutioner kan opnås, at berettigede ønsker bliver taget i betragtning på et tidligt tidspunkt.

Omend begrebet generalplan har eksisteret i mange år, er det først for alvor trængt igennem rundt om i verden under krigstidens og efterkrigstidens genopbygningsarbejde. For Københavns vedkommende blev en generalplan i moderne forstand første gang efterlyst under borgerrepræsentationens budgetdebat i december 1946. Spørgsmålet blev taget op af budgetudvalget og har siden givet anledning til gentagne forespørgsler. Fra og med budgettet 1949/50 har der været bevilget et særskilt beløb til generalplanarbejdet hvert år, og i begyndelsen af 1952 blev det personale, som i stadsingeniørens direktorat var beskæftiget med generalplanarbejdet, skilt ud som en særlig afdeling under byplan-kontoret med afdelingsarkitekt Peter Bredsdorff som leder.

Det arbejde, som siden er gennemført, er foregået i nær kontakt med magistratens 4. afdeling og de herunder hørende interesserede institutioner. På initiativ af borgmester Johannes Hansen og under borgmesterens forsæde er forslagene allerede under udarbejdelsen blevet udføreligt gennemdrøftet i en kreds bestående af rådmand Rich. Lillie samt direktør Ch. Abrahamsen, stadsarkitekt F. C. Lund, stadsbygmester Svend Møller foruden byplanchef M. Henningsen, afdelingsarkitekt Peter Bredsdorff samt undertegnede. Stadsingeniørens direktorat står som ansvarlig for den fremstilling og de forslag, der nu fremlægges. Men det bør fremhæves, at der inden for den omtalte kreds har været enighed om de større principielle spørgsmål.

Med det nu udførte arbejde er kun taget et første skridt. Foruden fortsatte undersøgelser forestår der omfattende drøftelser til mange sider, både med organer indenfor og udenfor kommunen. Sådanne drøftelser vil sikkert resultere i forbedringer, og disse forbedringer vil måske være ensbetydende med væsentlige ændringer af de her skitserede forslag. Skulle sådanne ændringer blive nødvendige, vil det blot understrege, at det har været rigtigt at fremlægge planerne på et så skitse-mæssigt og foreløbigt trin, som det hermed sker.

Stadsingeniørens direktorat, København, december 1953.

Poul Vedel.

Byen og de vigtigste planlægningsopgaver

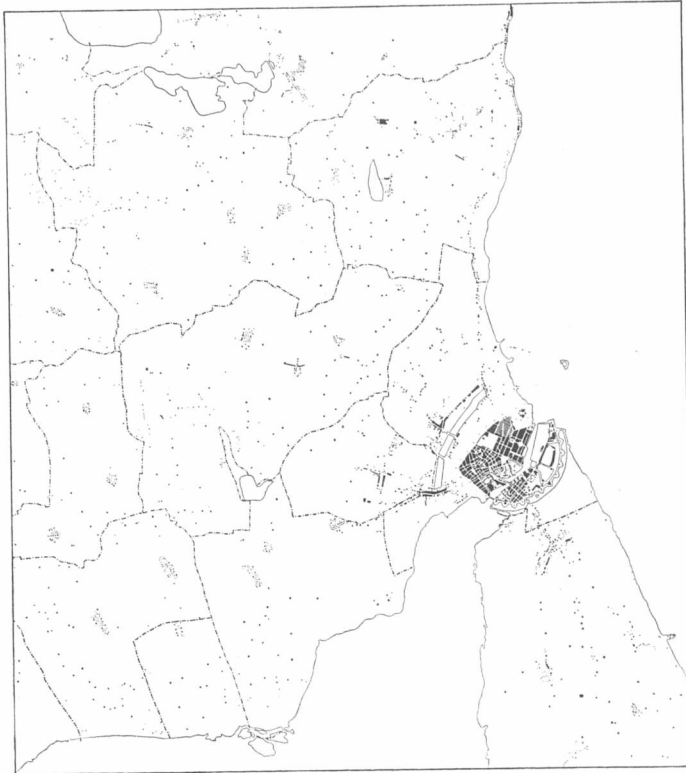
Bykærnen

Københavns bebyggelse har gennem de sidste få generationer bredt sig som brede ringe ud fra en gammel bykærne, den gamle fæstningsby. Voldene om denne udgjorde i flere århundreder byens begrænsning og omsluttede indtil for 100 år siden så godt som hele byens bebyggelse. Fra byens grundlæggelse til vore dage har denne bydel gennemgået mange ændringer. Gamle bygninger er forsvundet, og nye er opført. Ikke mindst de store brande i 1700-tallet og bombardementet i 1807 bidrog væsentlig hertil. Betydelige fornyelser er også i tidens løb sket ved den private ombygnings- og nybygningsvirksomhed, som har været en følge af erhvervenes erobring af bykærnen – citydannelsen – og ved gadegennembrud med hertil knyttede saneringer med offentlig medvirken. Jævnside med de fornyelsesopgaver, der stadig trænger sig på i bykærnen, stilles man også over for krævende bevaringsopgaver, idet et stort antal af vore fornemste historiske og arkitektoniske mindesmærker findes i denne bydel.

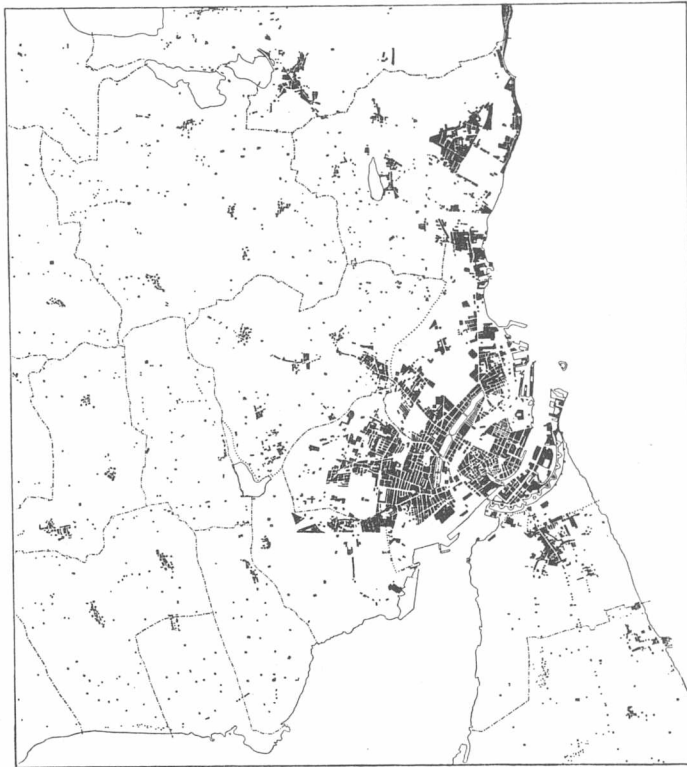
Der optræder således side om side store erhvervsinteresser, som har krav på vidtgående hensyntagen, og betydelige kulturverdier, som det må være samfundets pligt at beskytte.

Brokvartererne

Uden for den gamle bykærne ligger ringene af nyere bebyggelse. Inderst ligger bebyggelsen imellem voldlinien og Københavns begrænsning før indlemmelserne ved århundredskiftet. Den er beliggende på et areal, der i mange år som følge af Københavns befæstning var underlagt en demarkationstvang; arealet blev først frigivet til bebyggelse for 100 år siden, tidligst området uden for søerne – brokvartererne – og senere den manglende bræmme mellem søerne og voldgaderne – voldkvartererne. Dette område, som var betydelig større end byen inden for voldene, blev stort set taget i brug i løbet af et halvt århundrede, fra ca. 1850 til ca. 1900. Bebyggelsen blev i hovedsagen en kompakt etagebebyggelse, idet de byggende ikke ænsede de røster, som allerede under kvarterernes opførelse advarede mod den store bebyggelsestæthed og de dårlige lysforhold m. m. Det var ikke alene boligbebyggelse, der voksede op i brokvartererne, også erhvervsbebyggelse skød op. Det bystyre, eller snarere den tidsalder, som ikke fandt det muligt at gribe ind over for bebyggelsestætheden på de enkelte grunde, kunne endnu mindre gribe ind med hensyn til grundenes anvendelse. Fabrikker og værksteder voksede bl. a. planløst op inde i mange af de ældste dybe karréer.



Staden København år 1850. Umiddelbart før demarkations-servituttten blev ophævet, og bebyggelsen begyndte at brede sig uden for de volde, der havde dannet byens begrænsning i 200 år, var indbyggertallet omkring 130 000, ca. 10% af landets indbyggertal.



Bebyggelsens udbredelse år 1900. Brokvartererne var allerede da næsten udbygget, og flere steder var udviklingen begyndt i nabo-kommunerne. København stod foran de store indlemmelser, hvorved den med prikker viste kommunegrænse bortfaldt. Folketallet i de 3 hovedstadskommuner – København, Frederiksboerg og Gentofte – var omkring 450 000.

Mål 1:200 000

Medens der i bykærnen kun stedvis forekommer egentlige saneringsopgaver, rummer brokvartererne – specielt de indre, først bebyggede områder – store fornyelsesopgaver, som det er en af vor tidsalders mest påtrængende forpligtelser at søge løst.

Frederiksberg

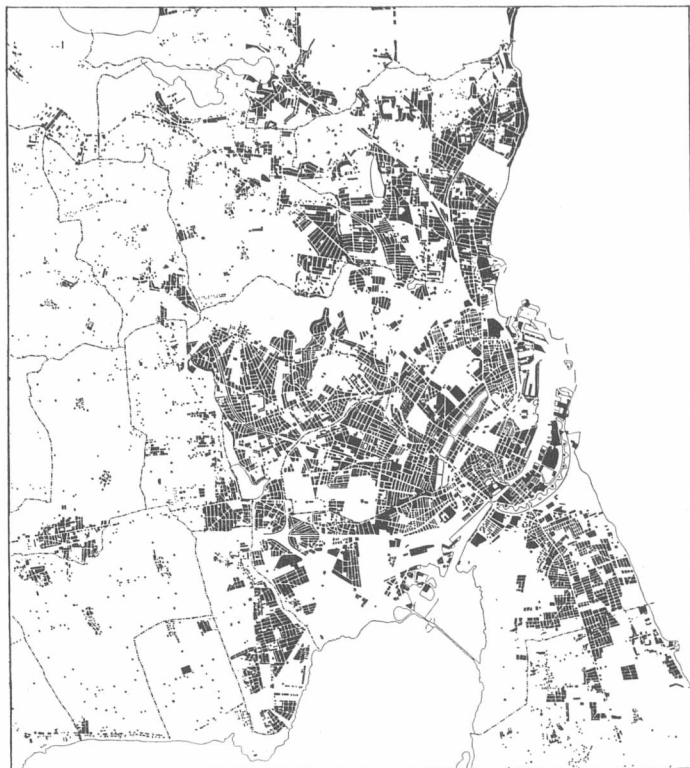
Som en ø, der halvt skyder sig ind i brokvartererne og halvt rækker ud i områder med nyere bebyggelse, ligger Frederiksberg kommune. Det frederiksbergske samfund har på mange måder en karakter, der er forskellig fra Københavns, hvilket ikke mindst er kommet til udtryk i bebyggelsens udformning. Den indre del af de gamle villakvarterer adskiller sig således stærkt fra brokvartererne, men rummer dog ligesom disse betydelige fornyelsesproblemer. Det er karakteristisk, at medens fornyelsen af brokvartererne må få en tendens til udtynding, synes fornyelsen af de ældre dele af Frederiksberg naturligt at måtte gå i retning af en intensivering af bebyggelsen.

Ligesom der i tidens løb har været samarbejde mellem de to kommuner om ledningsanlæg, sporvejsdrift og andre anliggender, som dårligt kan underordne sig kommunegrænsen, må man forudsætte, at det samarbejde om byplanspørgsmål, der ganske vist i øjeblikket eksisterer, i fremtiden i højere grad også må udstrækkes til at omhandle de større linier, hvorefter det samlede bysamfund skal udvikle sig.

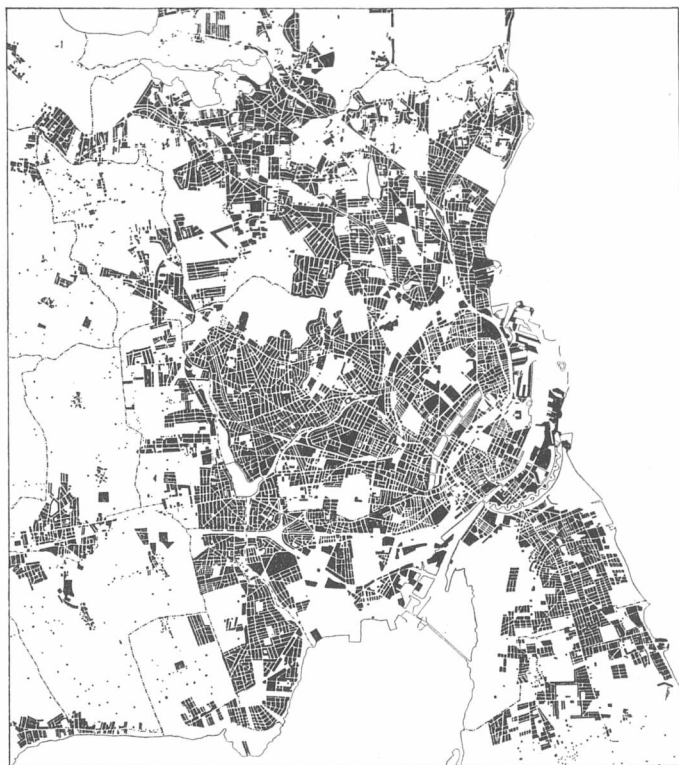
De indlemmede distrikter

Omkring brokvartererne og Frederiksberg ligger resten af det nuværende København; disse arealer blev ved århundredskiftet indlemmet i København, hvorved byen fik sit areal tredoblet. Store områder i dette bælte – de indlemmede distrikter (Brønshøj, Valby, Sundbyerne) – blev udlagt til haveboliger – mere end $\frac{1}{5}$ af lejlighederne her findes i villaer eller rækkehuse. Resten – eller $\frac{4}{5}$ – af lejlighederne er dog beliggende i halvhøj eller høj bebyggelse, således at antallet af etageboliger også her er overvejende. Den væsentligste del af denne etagebebyggelse blev opført efter det bygningsreglement, der blev vedtaget for disse distrikter, og som på visse punkter betød nogen forbedring af bygningsloven af 1889; standarden ligger imidlertid gennemgående adskilligt højere end efter dette reglements bestemmelser.

I erkendelse af at en fortsættelse af brokvarterernes kompakte bebyggelse i de nylig indlemmede distrikter ikke var ønskelig, udskrev kommunalbestyrelsen i 1908 en international konkurrence om en plan for disse distrikters bebyggelse. Sev om man ikke kunne følge noget af de ved konkurrencen præmierede forslag, bestyrkede denne dog bystyrets opfattelse af, at ud-



Bebyggelsens udbredelse år 1930. København og Frederiksberg var på vej til at være udbygget, og udviklingen var samtidig i fuld gang i omegnskommunerne. Den første S-bane blev åbnet i 1934. Folketallet i hovedstadsområdet ialt 14 kommuner var omkring 850 000.



Storkøbenhavn 1950. Folketallet i hovedstadsområdet – herunder nu medregnet 22 kommuner – er omkring 1,2 millioner, ca. 28% af landets indbyggertal. Deraf har Københavns kommune alene ca. 770 000, Frederiksberg ca. 120 000 og de øvrige 20 kommuner ca. 330 000.

Mål 1:200 000

bygningen af de nye distrikter burde ske med en udpræget åben bebyggelse baseret på de nye transportmiddel, de elektriske sporvogne. Bestræbelserne gik dog ikke alene ud på at få mere *åbne* boligkvarterer, men også på at skabe *rene* boligkvarterer uden indblanding af erhvervsvirksomheder. Det lovgrundlag, myndighederne havde at arbejde med, var imidlertid meget mangelfuldt. I bygningslov og bygningsreglement fandtes ingen byplanbestemmelser, og byplantankerne måtte i det store og hele realiseres ved forhandling i de enkelte udstyknings-sager. Det var dog en betydelig hjælp for myndighederne, at kommunen var i besiddelse af landbrugsejendomme med anselige arealer, for hvilke man fuldt ud kunne beherske udviklingen.

I alt væsentligt må man anse resultatet af de indlemmede distrikters udbygning for tilfredsstillende. Muligt kan siges, at bestræbelserne for at skabe rene, ugenerede boligkvarterer er blevet fulgt for konsekvent. Visse afsnit – navnlig Vanløse-, Husum-, Brønshøj-distriktet – må i dag betegnes som påfaldende underforsynet med værksteder og industri, og den positive indsats for at skabe velbeliggende, beskyttede industri-kvarterer blev først ydet på et for sent stadium af disse områders bebyggelse. De større industrikvarterer, der i 1934 blev fastlagt i Utterslev, Valby, Sydhavnen og Sundbyerne, var således nærmest at betragte som en afgrænsning og beskyttelse af visse, tildels temmelig ringe industrikvarterer, som på det tidspunkt uden særlig medvirken fra det offentliges side var vokset op de pågældende steder.

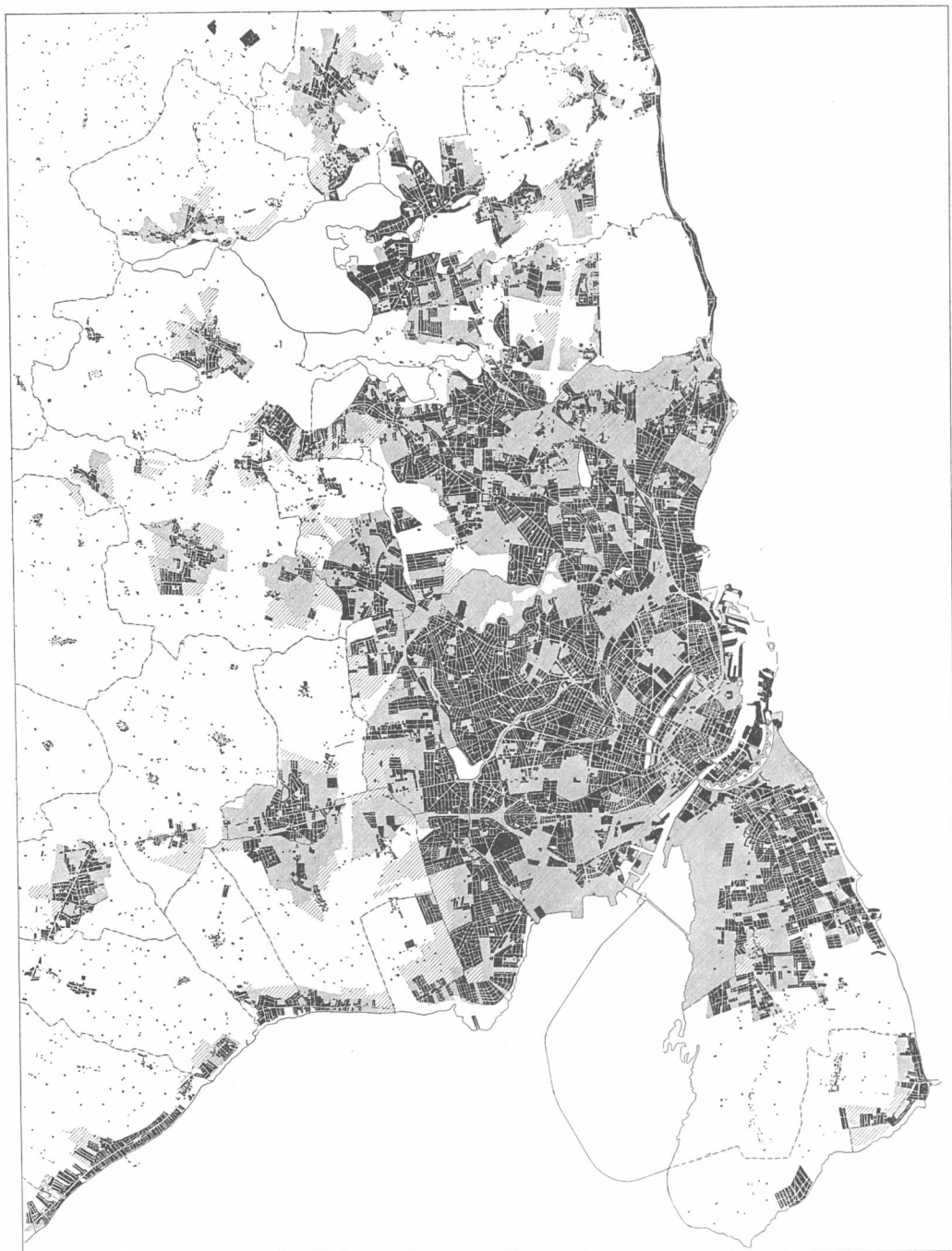
Det forekommer således, at der for disse kvarterers vedkommende kun står tilbage at råde bod på visse mangler. Man kan sige, at der ved bebyggelsen af de få endnu ledige arealer, som er tilbage, må søges opnået en afrunding og færdiggørelse af de enkelte kvarterer.

Omegnskommunerne

Det yderste bælte af den storkøbenhavnske bebyggelse udgøres af omegnskommunerne, hvoraf de største nu har delvis købstadsforfatning.

I alt regner man i dag med, at en snes kommuner er tilknyttet det københavnske bysamfund derigennem, at de hver især modtager en større eller mindre del af storbyens vækst. Da byplanlægningen er en udpræget kommunal opgave, bærer de også hver for sig en tilsvarende større eller mindre del af ansvaret for, at Storkøbenhavns udvikling sker på en byplanmæssig for-svarlig måde.

En koordinering af planlægningen har i mange år været søgt etableret på frivilligt grundlag. En række kommissioner har i



Mål 1:200 000

Byudviklingsplanen af 1951. Bebyggelsens udbredelse 1950 er vist sort, inderzone med tæt skravering og mellemzone med åben skravering. Byvæksten er søgt begrænset til oplandet omkring S-banerne. Indenfor disse rammer – omfattende ialt 29 kommuner – skulle det storkøbenhavnske folketal kunne stige til omkring 1,7 mill.

de sidste 30 år arbejdet med sådanne fælles emner – således f. eks. Dansk Ingeniørforenings trafiklinieudvalg med betænkning i 1926 og de på Dansk Byplanlaboratoriums initiativ udarbejdede betænkninger: Københavnsegnens grønne områder (1936) og Skitseforslag til en egnsplan (1948).

Ved byreguleringsloven (1949) er arbejdet med koordineringen af Københavnsegnens planlægning indtrådt i en ny fase, idet det i henhold til loven nedsatte byudviklingsudvalg har udarbejdet planer, der fastlægger på hvilke arealer den bymæssige udvikling i omegnen skal finde sted for en årrække fremover. I det store og hele skulle Storkøbenhavn herigennem være sikret mod en helt planløs spredning af bebyggelsen, således som man finder det omkring mange andre storbyer, og som man også kunne have befrygtet i Københavns omegn.

Stort set er den udvikling i omegnen, som startede med at lægge en ny ring af parcelbebyggelser omkring København, nu tilrettelagt som udløbere af storbyen i tilslutning til de nuværende og fremtidige S-baner, med bycentre ved stationerne og indeholdende industriarealer m. v., medens kiler af landbrugs- og kolonihavearealer samt gartnerier imellem disse »byens fingre« strækker sig nær ind til den nuværende bebyggelse.

For planlægningen af den videre udvikling inden for Københavns kommunes område – trafiklinierne, erhvervsområderne, bycentret o. s. v. – har det den største betydning, at den sandsynlige udvikling i omegnen klarlægges, og at der organiseres *et fast samarbejde mellem kommunerne om planlægningens store linier.*

Københavns kommune er næsten udbygget

Den stadig større udbredelse af hovedstadens bebyggelse har sin årsag i en vækst af befolkningen, som dels skyldes et fødselsoverskud i den eksisterende befolkning, og dels en betydelig tilflytning.

Københavns kommune tog endnu indtil for få år siden sin store del af befolkningstilvæksten i Storkøbenhavn, gennem hele perioden 1930–45 således omkring halvdelen af den samlede befolkningstilvækst. I 1945–50 nåede Københavns kommune imidlertid ikke engang op på en trediedel af tilvæksten, for pludselig efter 1950 at gå helt i stå eller rettere at få en ringe befolkningsafgang. Det nybyggeri af boliger, der endnu er plads til i Københavns kommune, vil befolkningsmæssigt næppe opveje den afgang, der må ventes som følge af udtynding og sanering. Nogen større totaltilvækst af befolkningen kan i hvert fald ikke tænkes inden for stadens grænser.

Hvad der er tilbage at disponere over af større frie arealer kan let overses: Foruden de arealer, der vel med tiden kan tænkes



Mål 1 : 100 000

Udbygning og fornyelse. De sidste 20 års udbygning er anskueliggjort ved at grunde i København bebygget 1932-1952 er vist sort, og de kommende 20 års fornyelser ved at de to vigtigste fornyelsesområder er skraveret. Antallet af fuldførte lejligheder i København indenfor den forløbne 20 års periode er ialt ca. 85 000. Antallet af lejligheder i de to markerede fornyelsesområder er ialt ca. 34 000 (se iøvrigt planerne af fornyelsesområderne side 90).

frigivet af militæret, findes der kun to større områder, et uden for Vestenceinten ved Husum og et ved og på Amager Fælled. Begge disse arealer er tænkt anvendt til boligbebyggelse. For industrien er der bortset fra nogle mindre arealer til lettere industri og værksteder ligeledes kun to arealer, hvor der er ubebyggede grunde til rådighed i noget omfang: industri-kvarteret i Valby og industrikvarteret i Sydhavnen.

Overhovedet er der kun ganske få arealer tilbage, som endnu ikke er udnyttede, eller hvorover der endnu ikke er disponeret. Der må vises en ganske særlig omtanke, førend der træffes bestemmelse om disse sidste reservers ibrugtagen. Kun undtagelsesvis bør der blive tale om at stille sådanne arealer til rådighed for almindelig bolig- eller industribebyggelse; specielt må man passe på ikke at disponere kortsynet med hensyn til arealer til fremtidige offentlige formål.

Store fornyelsesopgaver forestår

Situationen i dag er altså ganske forskellig fra situationen ved århundredskiftet, hvor det var det københavnske bystyre, der havde hele ansvaret for byens *vækst*. Dette ansvar ligger nu stort set hos andre. De planlægningsarbejder, man i dag står overfor i København, er ikke derfor mindre hverken i omfang eller betydning: *det brede bælte af bebyggelse, som blev lagt om bykernen i den sidste halvdel af forrige århundrede, står overfor at skulle fornyes.*

Synspunktet, at byen til stadighed må være underkastet en offentlig kontrolleret fornyelse – en vedblivende à jour-føring af bygningsmassens standard – vandt indpas med Københavns bygge lov af 1939. Det bygge lovsforslag, som blev vedtaget af kommunalbestyrelsen den 13. januar 1938 indeholdt bl. a. bestemmelser om kondemnering af bebyggelse. Ved fremsættelsen af lovforslaget på rigsdagen gik disse bestemmelser imidlertid ud under henvisning til det umiddelbart efterfølgende forslag til en boligtilsynslov, som skulle gælde hele landet. Ifølge bygge lovforslaget kunne spørgsmål om kondemnering efter indstilling fra bygnings- og sundhedskommissionen rejses over for reguleringskommissionen for enhver bebyggelse, som var mere end 75 år gammel – eller iøvrigt i sundhedsmæssig og brandteknisk henseende i betænkelig grad afveg fra lovforslagets bestemmelser. Denne bestemmelse om successiv afvikling af forældet bebyggelse var kædet sammen med bygningsattestens tidsbegrænsning, som i det oprindelige bygge lovsforslag også var sat til 75 år, men som i lovens endelige udformning blev til 100 år.

Fornyelsesopgaven kan gribes an med større eller mindre kraft. Det er i hvert tilfælde givet, at jo længere man venter med



Korridorhuse i København. Oplysningerne stammer dels fra boligkommissionens arkiv (prikker) og dels fra kommissionens rekognoscering indenfor de viste områder (trekanter), jfr. boligkommissionens beretning 1948.



Smalle gader i brokvartererne, d.v.s. gadestrækninger, hvor bygningernes højde i forhold til gadebredden medfører utilfredsstillende lysforhold i henhold til nugældende byggelov (§ 52).

Mål 1:200 000

at påbegynde arbejdet, eller jo langsommere man går frem, desto større og vanskeligere vil opgaven blive. Foruden den fornyelse, som burde påbegyndes i dag, kommer for hvert år der går yderligere opgaver til.

Den nødvendige løbende fornyelse kunne illustreres rent skematisk ved, at man tænkte sig, at kommunen hvert år tog de huse under behandling, som netop fyldte 100 år, altså enten sørgede for, at de blev revet ned eller – hvis det fandtes forsvarligt – sørgede for, at de blev ombygget og moderniseret, så de pågældende ejendomme blev brugbare i en årrække fremefter. I årtierne nærmest efter 1850 blev der i København gennemsnitlig bygget ca. 100 000 m² etageareal om året, hvilket altså vil sige, at den årlige fornyelse gennem den første periode burde omfatte noget lignende, hvis man skal holde trit med bygningsbestandens forældelse. En fornyelse i samme takt svarer vel til nedrivning af et par tusinde lejligheder om året.

Fra flere sider er det fremhævet, at betingelserne for omfattende saneringsarbejder i brokvartererne synes væsentlig gunstigere i det nærmeste tiår end i det efterfølgende.

Befolkningen i brokvartererne rummer en forholdsvis høj procentdel gamle mennesker, hvilket betyder, at der i en overskuelig tid fremefter kan ventes, at en del lejligheder bliver ledige ved normal afgang. Samtidig må der i det kommende tiår – hvor tredivernes små fødselskuld har nået den alder, hvori der stiftes familie – regnes med en relativ nedgang i bolig efterspørgselen. Men efter denne periode rykker fyrrernes store fødselskuld – der i øjeblikket er skolevæsenets næsten uløselige problem – op i giftealderen. Samtidig må man vente, at landdistrikterne vil sende en ny bølge af ungdom til byerne, som vil forårsage en ny voldsom stigning i bolig efterspørgselen. *Hvis man derfor ikke benytter tiden nu til at påbegynde den planmæssige fornyelse af brokvartererne, synes der at være fare for, at den må udskydes endnu en generation.*

Også byens trafikapparat kræver fornyelse. Samtidig med at betydelige dele af bebyggelsen skal fornyes, har byens vækst og biltrafikkens udvikling skabt trafikproblemer, som vil nødvendiggøre radikale indgreb: gadeudvidelser, nye gadeanlæg, broer og kollektive trafik anlæg. Et stykke frem kan man klare sig med en bedre, mere rationel udnyttelse af de bestående anlæg. Men skal man regne med nyanlæg herudover, bliver det så dyrt, at det er nødvendigt at tilrettelægge bebyggelsens fornyelse på en sådan måde, at kravene til trafikapparatet begrænses mest mulig.

Under alle omstændigheder står man overfor en *by-ombygning*, som ikke står tilbage for tidligere generationers *byudvidelser*.



Mål 1 : 100 000

Grønne områder. Almindelige parkarealer er vist sort, og arealer med begrænset adgang, Københavns idræts-parks anlæg, private boldklubber, permanente kolonihaveanlæg og Tivoli, er skraveret. Befolkningens fordeling 1950 er angivet med en prik for hver 200 beboere. De tæt befolkede indre brokvarterer har sparsomt med grønne områder, medens nogle af de tyndt befolkede yderkvarterer er velforsynede.

Byens fornyelse - principper og hovedtræk

Fornyelsen må sigte videre end på en blot og bar udskiftning af den udtjente bebyggelse med ny. Man må gøre sig klart, hvilken *art* bebyggelse, der i det nuværende og fremtidige København vil være rigtig i hvert enkelt kvarter, hvis bebyggelse i sin tid fandt sted under helt andre forudsætninger.

Fornyelsen må i det hele foretages på en sådan måde, at man bedst muligt råder bod på de mangler og urimeligheder, der uvægerlig måtte fremkomme ved byens stykkevisse vækst.

Bedre boligkvarterer og erhvervsområder

De kommende fornyelser skulle gerne gøre København til *en bedre by at bo i*. Ikke blot skal opslidte boliger erstattes med nye, og forældede boliger omdannes eller moderniseres, det gælder samtidig om at skabe bedre bolig-*kvarterer*, befriet for generende virksomheder og uvedkommende trafiklinier og med bedre adgang til friarealer, til skoler og andre fællesnyttige anlæg. De lokale sammenslutninger, der i efterkrigstiden er dannet med formålet at oprette *kulturcentre*, er udtryk for det udækkede behov på dette område.

Der må sigtes mod en passende sammensætning af byens boligbestand og mod en mere hensigtsmæssig fordeling af de forskellige kategorier af boliger og beboere inden for byens store mønster. Med den langvarige boligmangel er der skabt en uheldig udnyttelse af den eksisterende boligbestand med en øget overbefolkning af smålejligheder og et mindsket udbud af ældre, større lejligheder, et forhold, der forstærkes af det store spring i huslejeniveauerne. Når familier med børn, der naturligt må have en forret til ledige lejligheder, får anvist boliger i de dele af brokvartererne og den indre by, som er dårligst egnede netop for sådanne familier, er det udtryk for en socialt og brugsmæssigt uheldig udnyttelse af boligmassen. Man må vel i sine langsigtede dispositioner tænke sig, at disse misforhold vil forsvinde, og at der i højere grad kan blive muligheder for at vælge boliger af den type og med den beliggenhed, der passer til den enkelte families behov.

En bedre dækning af boligbehovet end i dag må påregnes at føre dels til en stærkere spredning af familier med børn til de åbent bebyggede yderkvarterer, del til at flere mennesker vil skaffe sig egen lejlighed, herunder ikke mindst enlige unge, ægtepar uden børn, fraskilte m. fl., som vil have større interesse i centralt beliggende lejligheder. Skal København blive en bedre by at bo i, må byens fornyelse planlægges under hensyn ikke alene til rent aktuelle forhold, men også til sådanne behov, der må forudses noget længere ud i fremtiden.



Mål 1:100 000

Industriområder i København, der er fastlagt ved byggelovens § 12 eller ved reguleringsplan, ved byplanvedtægt eller ved servitut, er vist sorte. Industriområder på Frederiksberg (i henhold til Frederiksbergs tekniske forvaltnings foreløbige byplanovervejelser) er vist mørkt skraveret.

Ca. 60% af det etageareal, der i de indlemmede distrikter benyttes til industri, er beliggende i de fastlagte industriområder. Til gengæld omfatter de fastlagte industri kvarterer i det øvrige København kun en forsvindende ringe del af industrien. For København som helhed gælder, at kun ca. 30% af industri-etagearealet ligger i de fastlagte områder.

Tilsvarende må der sørges for, at København kan blive *en bedre by at arbejde i*, set ikke alene fra de beskæftigedes synspunkt, men også fra erhvervenes. Man må forlange af byen, at den skal være en hensigtsmæssigt fungerende, konkurrencedygtig arbejdsplads. Mens handels- og kontorvirksomheder i stort omfang har kunnet fortrænge beboelsen fra de bedst bebyggede kvarterer i de centrale bydele, har navnlig industri og håndværk alt for ofte måttet nøjes med lokaler og arealer, der ikke med fordel kunne bruges til beboelse. Da finansieringen af nyt erhvervsbyggeri ofte volder betydelige vanskeligheder, har tilstedeværelsen af billige kælderlokaler eller af ledigblevne lokaler ved andre virksomheders fraflytning således haft en urimelig indflydelse på virksomhedernes beliggenhedsvalg. Hvis man ønsker, at København skal byde de forskelligartede erhverv, som betinger byens eksistens, de gunstigste vilkår at udfolde sig under, må der sikres erhvervsarealer – forretningskvarterer, industri- og værkstedskvarterer, områder for lagervirksomhed, etc. – i passende omfang og med en hensigtsmæssig beliggenhed i forhold til kollektive transportmidler, hovedgader, bane, havn, etc.

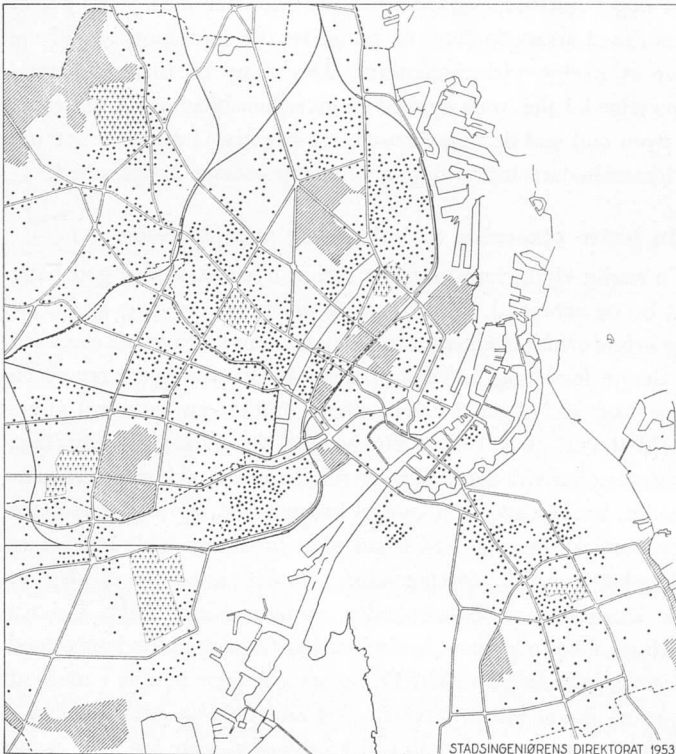
Virksomhedernes lokaleproblemer søges flere steder i verden løst ved bygning af *industri- og værkstedshuse* med offentlig hjælp til finansieringen. Håndværkerbyen i Valby er en spire til noget lignende herhjemme. Der skal her blot peges på, at man med arrangementer af denne art har mere positive udveje for at hjælpe virksomhederne ikke alene til mere hensigtsmæssige lokaler, men også til en mere hensigtsmæssig placering i byen end ved de nugældende, ret negative bestemmelser om virksomheders indretning og byplanmæssige beliggenhed.

En bedre placering af boliger og arbejdssteder

En særlig vigtig forudsætning for, at byen skal blive god både at bo og arbejde i, er *en passende indbyrdes fordeling af boliger og arbejdssteder*. I enhver større by vil man finde en vis skævhed i denne fordeling, således at der i byens yderkvarterer er en overvægt af boliger, i dens centrale område en overvægt af arbejdssteder. Skævheden skyldes for det første, at adskillige kategorier af virksomheder, navnlig handels- og kontorvirksomheder, bevidst søger en central beliggenhed, og i kraft af deres økonomiske formåen er i stand til at fortrænge både boliger og ikke-kommercielle foretagender. For det andet skyldes den, at de kategorier af virksomheder, som er friere stillet i deres beliggenhedsvalg, navnlig industrien, ikke spredes i takt med byens almindelige vækst. Dette hænger igen sammen med, at kun en del af industriens tilvækst falder på sådanne nyetablerede (herunder udflyttede) virksomheder, som frit kan vælge



Beskæftigedes arbejdssteder. Antallet af beskæftigede personer 1945 er angivet med en prik for hver 200. Koncentrationen i det centrale byområde træder tydeligt frem.



Beskæftigedes bopæle. De erhvervsudøvendendes bopæle 1945 er angivet med en prik for hver 200. Der bor få i det centrale byområde, men mange i brokvartererne.

Mål 1:100 000

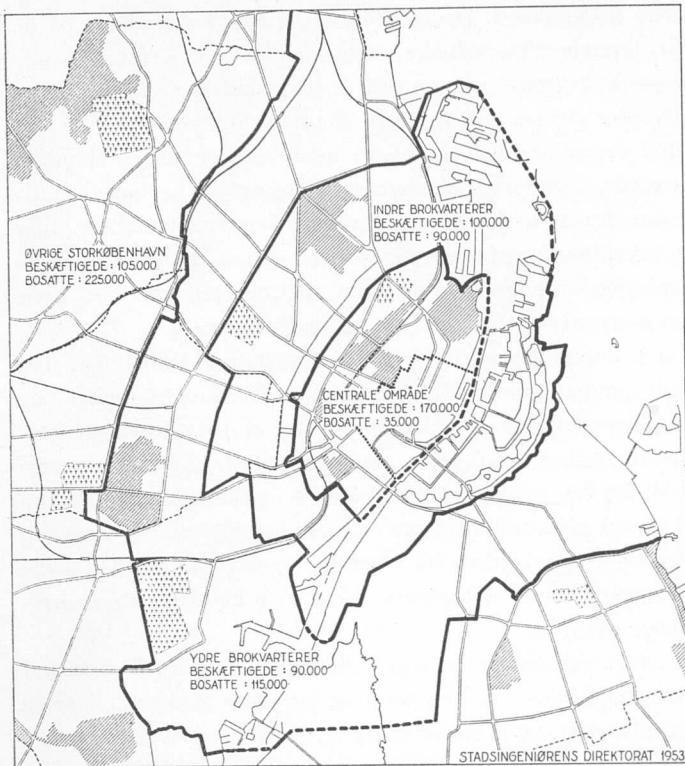
deres beliggenhed. Den største del af tilvæksten falder på de eksisterende virksomheder, som allerede er placeret i de udbyggede kvarterer, og som bl. a. på grund af foretagne investeringer længst muligt søger at undgå udflytning. X

Med centraliseringen af byens arbejdssteder følger alvorlige ulemper. For virksomhederne: indeklemthed og høje grundpriser, for de beskæftigede: lange og dyre rejser mellem bolig og arbejdssted og for samfundet: et kostbart trafiksystem, hvis kapacitet bestemmes af de store spidsbelastninger mod byen om morgenen og fra byen om eftermiddagen.

For at kunne fremsætte forslag til et system af trafiklinier, som bedst muligt svarer til denne særlige fordeling af boliger og arbejdssteder, har trafikkommissionen af 1944 foretaget indgående studier heraf. Dette materiale er samtidig meget værdifuldt for den langsigtede planlægning i generalplanen, der som et vigtigt punkt må medtage en mere hensigtsmæssig fordeling af boliger og arbejdssteder i fremtiden, en fordeling, der skulle have som sit mål at begrænse, hvad man kunne kalde *de overflødige rejser*.

Så længe visse kategorier af arbejdssteder er bundet til en central placering i byen, vil der være brug for rejser mellem boliger og arbejdssteder, og jo større en by er, jo længere vil disse rejser i almindelighed blive. I den omtalte undersøgelse blev det konstateret, at den gennemsnitlige rejselængde mellem boliger og arbejdssteder i tiden fra 1911 til 1945 omtrent er blevet fordoblet.

Man har videre beregnet, at hvis de nuværende beskæftigede blev fordelt i de forhåndenværende boliger, således at de kom til at bo så nær arbejdsstedet som teoretisk muligt, ville den gennemsnitlige rejselængde ikke behøve at være stort længere end den var i 1911. Når man i praksis ligger så højt herover, skyldes det en række vidt forskellige grunde. For det første har den manglende boligreserve og de forskellige huslejeniveauer virket stærkt hæmmende for den frie omflytning inden for byen. Denne vanskelighed må dog betegnes som midlertidig og den må påregnes før eller senere at forsvinde. For det andet kompliceres billedet ved, at forskellige medlemmer af samme familie kan være beskæftiget i forskellige dele af byen, og for det tredje ved at en del erhvervsudøvere ved deres valg af bolig lægger større vægt på andre hensyn end det ene – at komme til at bo i nærheden af deres arbejde. Forhold af denne art vil altid eksistere. Endelig – og det er i denne forbindelse vigtigt – vil de mange, som ønsker at bo nær ved arbejdsstedet, ofte have svært ved at finde boliger i et prislæg og af en type, som er naturlig netop for dem. På dette punkt skulle en planlagt fornyelsespolitik i hvert fald på noget længere sigt kunne



Bolig-arbejdssted-fordelingen. På planen er indskrevet de i bolig-arbejdssted-undersøgelsen 1945 anførte antal beskæftigede og erhvervsudøvende beboere indenfor det centrale område og bælterne udenom: indre brokvarterer, ydre brokvarterer, yderkvarterer. Det med prikker begrænsede areal inderst i det centrale område er bolig-arbejdssted-undersøgelsens rayon I.

Mål 1:100 000

hjælpe. Hvis man undlader at tage hensyn hertil, gør man byen ubekvem og dyr at bo i for borgerne og kostbar i drift for samfundet. I det følgende skal det skitseres, hvad generalplanen må tilstræbe for de enkelte afsnit af byen.

Boliger og arbejdssteder i det centrale by-område

Trafikkommissionens bolig-arbejdsstedundersøgelse viste, at mere end $\frac{1}{3}$ af samtlige erhvervsudøvere i Storkøbenhavn havde deres arbejdssted i det centrale område, mellem havnen og søerne. I alt havde ca. 150 000 erhvervsudøvere arbejde inden for dette område og bolig udenfor, ca. 20 000 havde bolig og arbejdssted inden for området, mens ca. 15 000 boede inden for området og havde deres arbejde udenfor.

Denne stærke koncentration af arbejdssteder inden for et lille område af byen og de trafikproblemer, der følger hermed, kendes som før nævnt fra storbyer over hele verden. Den stigende anvendelse af biler i bytrafikken har gennem de senere år medført en voldsom skærpelse af vanskelighederne. I adskillige byer diskuterer man nu drastiske midler til at forhindre enhver yderligere erhvervsudvidelse i centrum. I andre byer (navnlig i U.S.A.) er trafikapparatet allerede brudt så afgørende sammen, at erhvervsudviklingen i centrum er gået i stå af sig selv, mens nye, konkurrerende bycentre er ved at opstå.

Ingen af disse perspektiver synes tillokkende. En planlægning på længere sigt må gå ud på i almindelighed at holde igen over for erhvervsudvidelsen i centrum og navnlig i de områder, hvor trafikproblemerne bliver særlig vanskelige at klare. Endvidere må man gøre en spredning eller udflytning tillokkende for de erhvervs-kategorier, som vil kunne klare sig lige så godt med en mindre central placering.

Da erhvervs-koncentrationen i centrum er voksende på bekostning af den tilbageværende boligbestand, vil en *beskyttelse af en vis del af boligmassen mod overgang til erhverv* være ikke alene et skånsomt, men også et særdeles virkningsfuldt middel. Hver gang en bolig i det centrale område overgår til erhverv, sker der to ting. For det første opstår der et nyt arbejdssted, som tilfører bykernen ny trafik udefra, og for det andet får en eksisterende arbejdsplads i bykernen en beskæftiget, som hidtil kunne være hentet fra nabolaget, erstattet med en udefra tilrejsende.

At få virksomheder flyttet ud fra det centrale område er forbundet med større vanskeligheder end at hindre tilflytninger. *Industri og håndværk* synes at være den hovedgruppe, som har den relativt løseste tilknytning til centrum. Der findes talrige eksempler på industrielle virksomheder, som, når deres pladsforhold i denne bydel er blevet for snævre, flytter helt ud. Disse udflytninger bidrager naturligvis til en spredning, som imidlertid modvirkes ved, at der altid står andre virksomheder parat til at overtage de fraflyttede lokaliteter. *Det må altså navnlig være på dette punkt, man skal sætte ind.* For en del, navnlig mindre, virksomheders vedkommende synes tilstedeværelsen af billige baghus- og kælderlokaler, som er uegnede til beboelse, at være en vigtig grund til placeringen netop i denne bydel. Ved sanering og ved ombygninger, f. eks. i forbindelse med de stigende krav til garager og egenparkering, skulle der også kunne opnås en vis udflytning. En påfaldende spredningstendens kan ligeledes iagttages for visse dele af *udvalgs-varehandelens* vedkommende. De gamle forretningsstrøg i den indre by har fået udløbere langs brogaderne, som tager en stigende del af den samlede omsætning. Spredningen af denne gruppe arbejdssteder er betydningsfuld, ikke alene fra et bolig-arbejdssted-synspunkt, men også fordi den spreder indkøbs-trafikken.

Bortset fra de her nævnte eksempler synes den centrale beliggenhed for det overvejende antal virksomheder at være begrundet i selve det »at ligge i klump« med andre virksomheder i samme branche og med andre brancher. Selv om en spredning af cityerhvervene kunne lykkes for enkelte grupper vedkommende, og selv om visse boligområder bevares, må man alt i



Klublejligheder og pensionater. Klublejligheder er vist med udfyldte og pensionater med åbne cirkler. Planen viser en udpræget koncentration af boliger for enlige i nærheden af city – især hvor der forefindes lejligheder med mange værelser.

Mål 1:100 000

alt regne med en yderligere citytilvækst og en yderligere fortrængning af beboelsen i det centrale område. Generalplanen må angive rammen for denne udvikling og pege på de dele af det centrale områder, hvor en nødvendig fortsat citydannelse bedst kan finde sted.

De indre brokvarterer og Christianshavn

I bæltet nærmest uden om det centrale område findes der også et betydeligt antal beskæftigede, men de tætbyggede kvarterer her rummer næsten lige så mange erhvervsudøvende beboere. Det overskud af boliger, som kan opveje centrumets enorme overvægt af arbejdssteder, må søges længere ude. Brokvarterernes arbejdssteder præges i stærkere grad end det centrale områdes af industri og håndværk, men hvad der er sagt om industrien i det centrale område, synes også at gælde i brokvartererne: Når fabrikker og værksteder i disse kvarterer bliver liggende, hvor de engang er placeret til trods for de gennemgående dårlige forhold, ingen udvidelsesmuligheder o.s.v., skyldes det ofte vanskeligheder ved at bygge eller leje tilstrækkelig billigt på andre mere egnede steder. Hertil kommer, at de virksomheder, som pladsmangelen tvinger til flytning, ligesom i den indre by næsten altid efterfølges af andre, som rykker ind i de forladte lokaler.

En betydelig udtynding eller udflytning af fabrikker og værksteder i dette område skulle på længere sigt synes mulig og ville være et værdifuldt bidrag til en bedre afbalancering af boliger og arbejdssteder.

De indre brokvarterer, bæltet nærmest uden om de centrale områder bør på lang sigt rumme *den størst mulige bestand af boliger*. I adskillige dele af brokvartererne ligger bebyggelsestætheden i dag udover det forsvarlige, d.v.s. at der især i en første periode af fornyelsesprocessen – saneringen – må regnes med en vis udtynding. Man skal dog nok ikke på længere sigt overdrive forestillingerne om dennes omfang. Man må således huske, at de meget dårlige lysforhold etc. ikke alene skyldes stor tæthed, men også uhensigtsmæssige bebyggelsesformer. Hvis genopbygningen til sin tid finder sted efter større samlede planer, samtidig med at der bliver nye arealer til rådighed for boligbebyggelsen, ved at uvedkommende virksomheder flyttes ud, skulle det fremtidige antal beboere ikke behøve at blive væsentlig mindre end det nuværende.

Da det navnlig er i dette bælte af byen, den kommende menneskealders by-fornyelse skal finde sted, er det vigtigt ikke alene, at disse områder hovedsagelig fastlægges som boligområder, men også at de sammensættes af netop de boligtyper, der er brug for på dette sted. For bolig-arbejdssted-balancen er det heller ikke ligegyldigt, hvilke *familietyper* man sigter imod i det fremtidige boligbyggeri i brokvartererne. Boliger for aldersrentenydere giver som bekendt ingen beskæftigede; boliger for familier med børn kræver større arealer (bl. a. til skoler, institutioner og friarealer) end boliger for barnløse eller enlige uden at give flere beskæftigede pr. bolig. Det er heller ikke ligegyldigt, hvilke *erhvervsgrupper* man bygger for. De forskellige brokvarterer har i dag en meget forskellig boligbestand, og de giver derfor vidt forskellige bidrag til at dække det indre område med beskæftigede. Hvis man nøjes med at betragte den inderste kerne af det centrale område (bolig-arbejdssted-undersøgelsens rayon 1), finder man her beskæftiget $\frac{1}{5}$ af alle erhvervsudøvere bosat på det indre Østerbro, $\frac{1}{7}$ fra det indre Nørrebro og kun $\frac{1}{9}$ af alle erhvervsudøvere fra det indre Vesterbro. Østerbro, hvis fornyelse også ligger længst ude i fremtiden, svarer altså bedst til fremtidsbilledet af brokvartererne som boligkvarterer for en væsentlig del af de city-beskæftigede.

De ydre brokvarterer

De ydre brokvarterer – ud til godsbaneringen-Fasanvej-Vestre Kirkegård – rummer i dag en beskeden overvægt af bosatte erhvervsudøvere i forhold til beskæftigede i disse bydele.

I dette bælte, hvor de cityprægede virksomheder ikke når ud,

er arbejdsstederne endnu stærkere domineret af industri og håndværk end i de indre brokvarterer. Medens industrien i det centrale område og navnlig i de indre brokvarterer må betegnes som stagnerende, er der i de ydre brokvarterer sket en livlig vækst, og medens fabrikker og værksteder i de indre brokvarterer ofte ligger enkeltvis eller i smågrupper, klemte inde i eller mellem boligkarréer, finder man virksomhederne i de ydre brokvarterer samlet i ret store grupper, ofte hele industri- og værkstedskvarterer. Udnyttelsesgraden inden for en række af disse erhvervsområder er påfaldende ringe i forhold til den i bygge-loven tilladte højere udnyttelse.

Selv om der kun er et begrænset udbud af ledige grunde til etablering af nye industrivirksomheder i disse områder, vil der være mulighed for en betydelig stigning i antallet af beskæftigede ved udvidelsen af de eksisterende virksomheder. På længere sigt vil dette formentlig medføre et udpræget overskud af beskæftigede i dette bælte, betragtet for sig selv – en omstændighed, der understreger nødvendigheden af at stabilisere de indre brokvarterer som så vidt muligt rene boligområder.

Boligbestanden i de ydre brokvarterer er i det store og hele af nyere dato, bl. a. stammer betydelige kvarterer fra statsbolig-fondsperioden efter første verdenskrig. Mere omfattende fornyelser af boligområderne kan der ikke blive tale om inden for en overskuelig fremtid, højst pletvise indgreb, og i så fald navnlig inden for områder, der på grund af tilfældigheder har fået lov til at ligge hen med midlertidig uhensigtsmæssig udnyttelse. Da også de ydre brokvarterer som helhed må siges at have præg af en noget tilfældig sammenblanding af beboelse og erhverv, synes det at blive en af de vigtigste planlægningsopgaver i dette område af byen at opnå en mere rationel udnyttelse i større samlede områder og et bedre indbyrdes forhold mellem de to bebyggelsesarter.

Boliger og arbejdssteder i den øvrige by, uden for brokvartererne

Betragter vi endelig områderne uden for brokvartererne under eet, altså Københavns og Frederiksbergs ydre distrikter tillige med alle omegnskommunerne, rummer dette store yderområde noget over halvdelen af de bosatte erhvervsudøvere i hele Stor-københavn, men mindre end en fjerdedel af de beskæftigede i samme område.

Den mulighed man har for at få lagt en større del af beskæftigelsen ud, hvor folk er bosat, består først og fremmest i at få en større del af industrien flyttet hertil. De eksisterende industri-kvarterer i Københavns og Frederiksbergs yderdistrikter må

(ligesom de ydre brokvarterers industri) ventes at opsuge en del af den fremtidige industrielle tilvækst. Men heller ikke i disse områder er der store muligheder for nyetablering af større industrivirksomheder. I det store og hele må nye virksomheder (herunder de, som flytter ud fra de indre bydele) placeres i de industrikvarterer, som er planlagt og sikret i omegnskommunerne. Disse industrikvarterer vil bidrage til, at en større del af byens befolkning kan finde arbejde i nærheden af deres bopæl og vil iøvrigt skabe en vis mængde trafik med modsat retning af den sædvanlige bolig-arbejdsstedtrafik.

I det store og hele synes omegnens industrikvarterer hensigtsmæssigt placeret, de fleste ved gode offentlige transportmidler og de største ret nær ind på store kompakte boligområder. Spørgsmålet om, hvorvidt der er udlagt industriarealer i tilstrækkeligt omfang og med en rimelig indbyrdes beliggenhed, er i tidligere undersøgelser og planlægningsarbejder kun behandlet rent skitse-mæssigt og er ikke taget op i byudviklingsudvalgets planlægning. Udvalget peger i sin betænkning af maj 1951 på nødvendigheden af, at disse spørgsmål tages op til samlet overvejelse tværs over kommunegrænserne. En sådan samlet planlægning ville også få betydning for en række byplanmæssige dispositioner inden for Københavns kommune, og København må være interesseret i at gå positivt ind i et sådant samarbejde. Som en detalje skal det nævnes, at det, under hensyn til at de nord-vestlige bydele i Københavns kommune kun er småt forsynet med arbejdssteder, må anses for heldigt, at der umiddelbart uden for kommunegrænsen, i Herlev kommune, er udlagt særdeles rummelige industrikvarterer med god adgang til S-bane og andre offentlige trafiklinier.

Yderområdernes boligkvarterer er af så ny dato, at der formentlig vil gå flere menneskealdrer, før en egentlig fornyelse bliver aktuel. Planlægningsopgaverne i disse områder kommer navnlig til at bestå i at råde bod på, hvad der måtte være forsømt med hensyn til deres forsyning med friarealer, institutioner, butikker, og småværksteder.

En kort karakteristik

Efter den her givne karakteristik af de planlægningsopgaver, man stilles over for i de forskellige dele af byen, kunne man rent skematisk tale om det centrale område som et kombineret *omdannelses- og bevaringsområde* og om de indre brokvarterer som det vigtigste *fornyelsesområde*. De ydre brokvarterer må man karakterisere som et *forbedringsområde* og Københavns kommunes yderdistrikter i det store og hele som et *status quo område*. Yderst – og uden for generalplanens umiddelbare arbejdsfelt – kommer det egentlige *byudviklingsområde*.



Bycentret i København er ikke en enkelt plads eller en lille gruppe af bygninger, men en hel bydel af arbejdssteder og institutioner. Bycentret er både Slotsholmen med folketing og ministerier, og Rådhuspladsen med byens hus, både stormagasinerne i Østergade og kontorhusene ved Frihedsstøtten, både Tivoli og Amalienborg.

De centrale områders særlige funktioner

I de indledende afsnit er det allerede nævnt som en af generalplanens forudsætninger, at der må regnes med en yderligere vækst af city og forudses en fortsat koncentration af virksomheder i de centrale byområder, selv om man fra byens side støtter en udflytning og spredning af visse grupper af virksomheder fra de indre bydele.

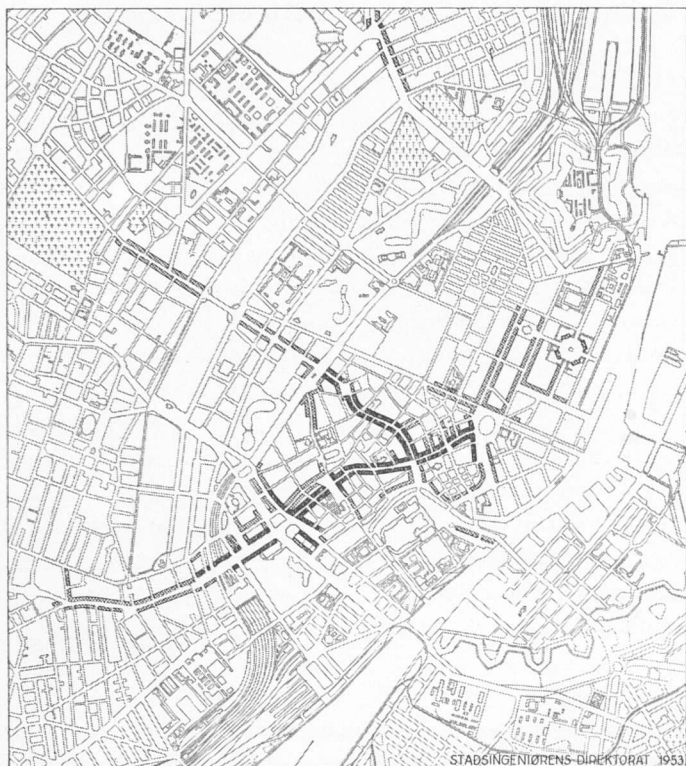
For byen som helhed må denne udvikling, der forstærker den i forvejen skæve fordeling af boliger og arbejdssteder, bl. a. medføre en udbygning af det samlede trafikapparat. I de centrale byområder – bydelen begrænset af søerne og havnen – vil de trafikale og bebyggelsesmæssige følger af den forventede koncentration kun kunne beherskes, såfremt cityudviklingen ledes til de områder, som bedst kan optage en erhvervstilvækst. Generalplanens forslag må her bygge dels på et kendskab til *citydannelsens karakter*, dens hidtidige forløb og tendenser, dels på en vurdering af *de centrale områders bebyggelse* og hermed de enkelte kvarterers anvendelsesmuligheder.

Citydannelsens karakter

Ved citydannelse forstås i almindelighed den voksende koncentration af erhvervsvirksomheder og administrative og kulturelle organer, der præger de centrale områder i større byer. Uanset karakteristiske fællestræk tegner denne cityudvikling sig forskelligt fra by til by – afhængig af de stedlige forudsætninger. Citydannelsen er en indre by-omdannelse, der i sin mest karakteristiske form er en følge af erhvervenes økonomiske kappestrid om en central placering, hvorunder de mindre betalingsdygtige efterhånden fortrænges fra centrum.

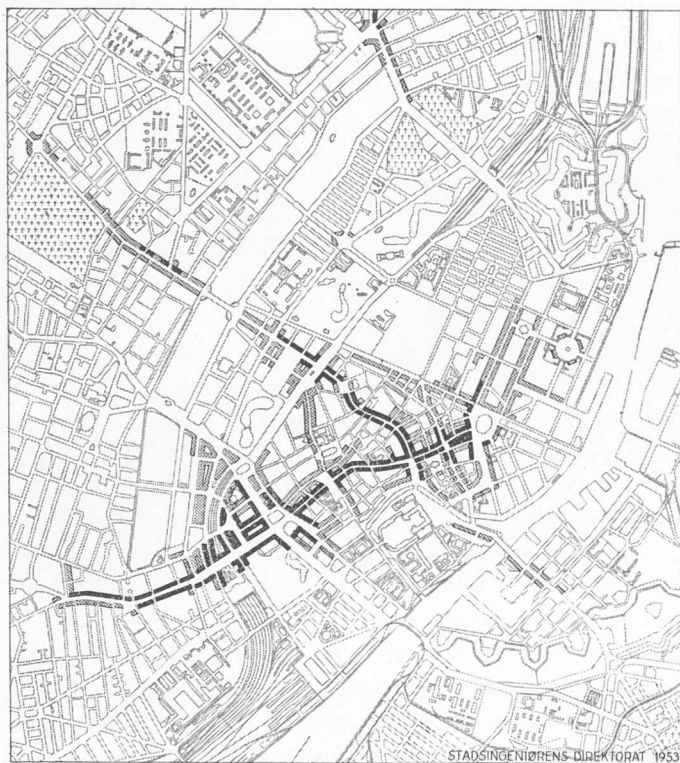
Denne udvikling finder bl. a. udtryk i grundvurderingen. De høje facadegrundværdiers udvikling i det centrale byområde kan derfor bidrage til at angive citydannelsens omfang og retning. Citydannelsen sker ved en almindelig fortrængning af beboelsen fra de indre bydele, men herudover er visse erhverv i stand til at fortrænge andre. I en række storbyer, hvor citydannelsen er drevet langt frem, er således hele industrien trængt ud fra centrum. I andre byer har f. eks. dagbladstrykkerierne holdt stand. Værksteder og tildels lagerlokaler fortrænges i det store og hele af kontorer, som betaler væsentlig mere i husleje. Mest betaler cityområdet butikker ved de store forretningsstrøg.

Når man taler om en storbys *city*, bør dette altså ikke opfattes som en bestemt afgrænset *bydel*, men snarere som et begreb, en række hver for sig meget vigtige *byfunktioner*. Derigennem forstår man, at cityområdet ikke er et til alle tider fast af-



Grundværdier 1932. Facadegrundværdier over 700 kr./m² sort, mellem 350 og 700 kr./m² krydsskraveret.

De høje grundværdier opstår som følge af konkurrencen om beliggenheden og angiver først og fremmest de store butiksgader Strøget-Vesterbrogade og Købmagergade-Nørrebrogade.



Grundværdier 1950. Facadegrundværdier over 700 kr./m² sort, mellem 350 og 700 kr./m² krydsskraveret.

Udviklingen fra 1932-50 afspejler forretningstilvæksten langs indfartsgaderne mod vest og nordvest, på banegårdsterrænet og ved Bremerholm-gennembruddet.

Mål 1:40 000

grænset eller ensartet kvarter, men tværtimod meget sammen-sat og i stadig udvikling og bevægelse.

Den københavnske citydannelse er naturligt nok indledt i den historiske bykærne, hvor beboelsens fortrængning og byg-ningsomdannelsen har været af størst omfang. Det er dog værd at bemærke, at selvom Christianshavn er en af de ældste bydele, er den gået fri af den egentlige citydannelse, hvorimod byvæksten og trafikudviklingen på Sjællands-siden har be-gunstiget en cityudvikling langt udover den gamle bykærne. De oprindelige hovedveje til byen – brogaderne og Gammel Kongevej – hvis fortsættelser i den indre bys gader i dag er de vigtigste og dyrest betalte forretningsstrøg, er under by-væksten suppleret med en række nyere færdselsårer til centrum (f. eks. Gyldenløvesgade – Amager Boulevard). Disse ændrin-ger i gadenettet har sammen med udviklingen af den kollektive persontransport, jernbanen og sporvejene med de nye trafik-knudepunkter Hovedbanen og navnlig Rådhuspladsen, haft en afgørende indflydelse på citydannelsens retning og omfang. Denne udvikling er yderligere blevet støttet ved frigivelsen af hele det gamle banegårdsterræn til bebyggelse.

De nævnte ændringer i trafiklinier m. v. giver tilstrækkelig forklaring på at cityområdet har udvidet sig i retning af Vester-bro, og at byens centrum i nyere tid har flyttet sig fra Kongens Nytorv til Rådhuspladsen. At andre byplanmæssige indgreb, som gennemførelsen af Bremerholm-linien med det hertil knyttede forretningsbyggeri, har trukket i modsat retning – tilbage mod Kongens Nytorv – afspejles bl. a. i grundværdiudviklingen. Den merkantile cityudvikling findes belyst gennem en under-søgelse af erhvervsetagearealets udvidelse fra 1930-45. Det rene erhvervsetageareal i området inden for søerne var i 1930 fordelt ligeligt på kontorer, butikker, lagre og industri. I 1945 var det forøget for alle kategorier, men mest for kontorer og butikker. Der kunne i sammenligning hermed konstateres en procentuel tilbagegang for lagre og industrilokaler. Denne forskel i udvikling inden for de store erhvervsgrupper karak-teriserer også deres funktionelle tilhørsforhold til bydelen.

Som det fremgår af erhvervsetagearealets fordeling 1945 (ill. side 44) strækker den sammenhængende erhvervsbebyggelse i bymidten sig nu som et bælte fra Kastellet til Frederiksberg Allé med bredest udstrækning i den gamle bydel mellem Gothersgade og Vester Voldgade og med tydelige koncentra-tioner også omkring Nørreport og ved Slotsholmen.

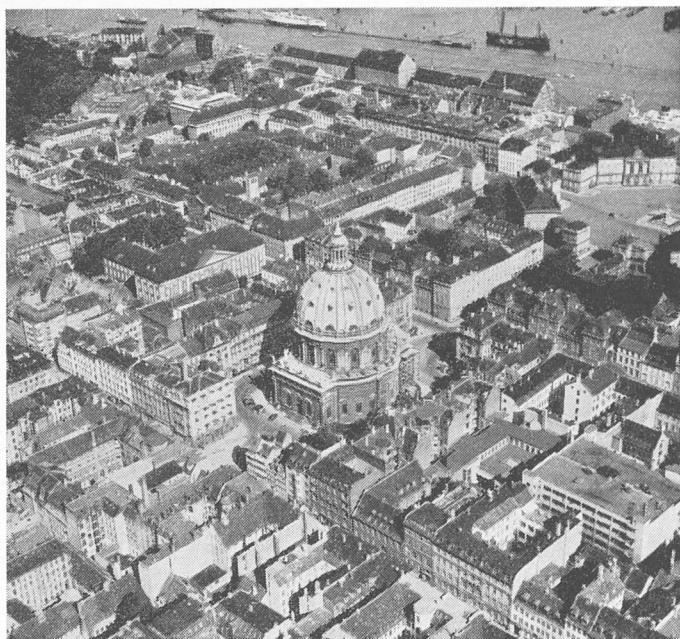
Offentlig administration, højere læreanstalter m. v.

I det samlede erhvervsetageareal er også institutioner og offent-lige kontorer medregnet, og heriblandt *byens og statens centrale*



Eneret AERO

Mange af byens vigtigste institutioner har historisk tilknytning til den gamle bykerne. Deriblandt Universitetet, som har præget et stort kvarter omkring Frue Plads.



Eneret AERO

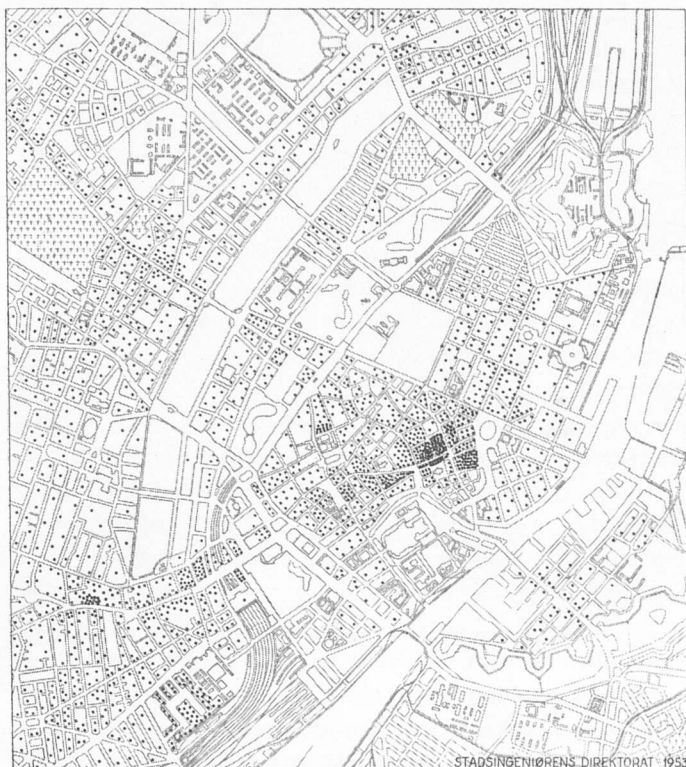
Også Bredgade-kvarteret og Frederiksstaden rummer en del institutioner foruden samlinger, foreninger, gesandtskaber og konsulater. Men også skibsfarten har flertallet af sine kontorer her.

administration, som for en samfundsmæssig betragtning må synes berettigede til en central placering med gode udviklingsbetingelser. Disse store administrationer indtager en særstilling blandt virksomhederne i bykærnen. Deres beliggenhed er bestemt ved historisk tradition, og sammen med de politiske organer har de til huse i store repræsentative bygningskomplekser. Mens byens rådhus under tidligere udvidelser har skiftet plads i centrum, efter hvor byggemuligheder forelå, har statens centraladministration bestandig haft sit hovedsæde på Slotsholmen. Under administrationens stærke ekspansion i nyere tid er der imidlertid sket en spredning af de offentlige kontorer. Denne ekspansion hænger sammen med den stigende specialisering inden for samfundslivet og må antages at fortsætte også efter at nogle i denne sammenhæng mindre betydningsfulde restriktioner fra krigens tid er bortfaldet.

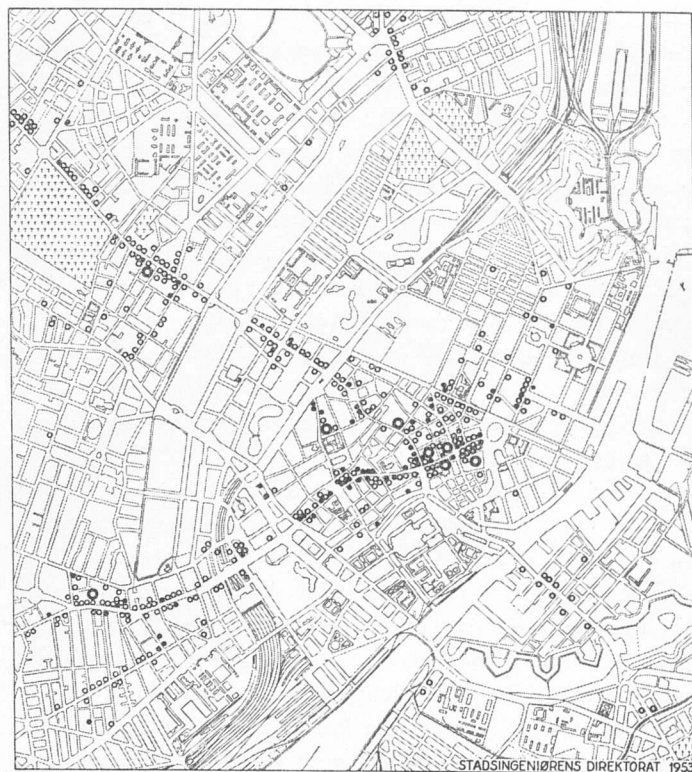
Både staten og kommunen optager adskillige lejemål i private bygninger spredt over de centrale områder, og de uheldige virkninger heraf og ønskerne om at opnå større effektivitet og bedre økonomi, har ført til forslag om en større samling af administrationen i tilslutning til de eksisterende hovedbygninger på henholdsvis Slotsholmen, og ved rådhuset. Disse bestræbelser må så vidt muligt finde støtte også i bystyrets fremtidige planer for de centrale områder.

Noget tilsvarende gælder *Universitetet*, som er en anden af det indre områdes vigtige institutioner med en historisk betinget placering inden for området. Med Københavns Universitet som centrum for højere uddannelse og videnskabeligt arbejde er hele det omliggende kvarter blevet stærkt præget af det akademiske liv. Fra gammel tid har kollegier og lærerboliger været knyttet til Universitetet, og desuden er en lang række særlige virksomheder som boghandlere, antikvarier og forlag efterhånden blevet trukket til kvarteret sammen med visse liberale erhverv, sagførere og lign.

Den store forøgelse af de studerendes antal i forbindelse med nødvendigheden af tidssvarende bygninger for de naturvidenskabelige fag har medført den påbegyndte udflytning af disse fag til den nye universitetspark ved Nørre Allé. De ældste – humanistiske – fakulteter med henved halvdelen eller omkring 3000 af de universitetsstuderende skal bibeholdes i den gamle bydel. Pladsforholdene i de nuværende bygningsanlæg bedømmes imidlertid af Universitetet som meget utilfredsstillende, og en tidssvarende udbygning af denne del af fakulteterne har derfor længe været under forberedelse. Spørgsmålet vil formentlig blive akut i løbet af ganske få år, hvor der må forudses stærk tilgang til alle former for højere uddannelse. Også *Danmarks tekniske højskole* og *Kunstakademiet* arbejder



Butiksetagearealet 1945. 1 prik = 500 m² etageareal. Den tætte klump angiver stormagasinerne beliggenhed.



Beliggenheden af butikker indenfor nogle brancher 1935 med årlig omsætning over 50 000 kr. Stor åben cirkel – stormagasiner. Lille åben cirkel – beklædning iøvrigt. Lille lukket cirkel – guld- og sølvvarer, optik m. m. På grund af kravet til vareudvalg kaldes forretninger af denne type ofte udvalgswarebutikker.

Mål 1:40 000

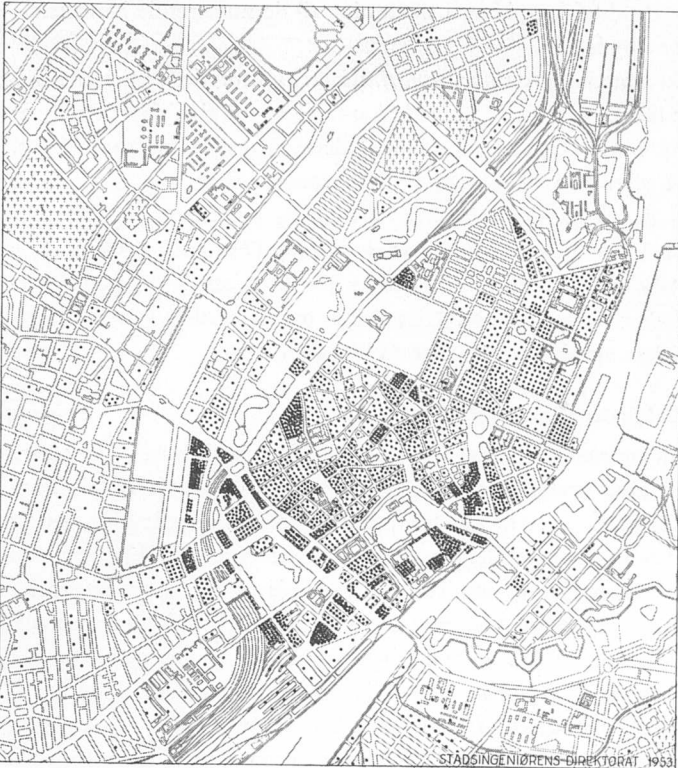
med udvidelsesplaner i tilslutning til de nuværende læreanstalter i bydelen.

En stor del af de *øvrige institutioner*, kulturelle, repræsentative o. lign., som findes spredt i områderne inden for søerne, er i tidens løb dels placeret i forbindelse med nybyggeri som f. eks. de offentlige bygninger i voldkvartererne, og dels i en række af byens gamle fornemme palæer og patricierhuse, frem for alt i Amaliegade-Bredgade kvarteret (Frederiksstaden), hvis velbevarede bygninger også er blevet hjemsted for gesandtskaber og konsulater. Heri ligger en vejledning for visse områders særlige anvendelsesmuligheder.

Butikshandel og forlystelser

Cityområdets butikshandel – specialforretningerne, de større udvalgsforretninger, stormagasinerne og visse forlystelsesetablissementer er de økonomisk mest konkurrencedygtige blandt bydelens virksomheder. De er så at sige alle placeret ved de strøg, der er angivet ved de højeste facadegrundværdier (over 700 kr./m²) på grundværdikortet 1950. *Stormagasinerne*, hvoraf de fleste endnu ligger ved det traditionelle strøg i Østergade, vejer overordentlig tungt til både m. h. t. kundetal og omsætning. De har bl. a. en stor andel i den meget betydelige udskiftning af sporbogspassagerer på Kongens Nytorv. For de *øvrige større udvalgsvareforretningers* vedkommende kan konstateres en tydelig spredning udover den gamle bydels rammer, fremfor alt ud langs Vesterbrogade og Frederiksborggade-Nørrebrogade. Denne spredning viser sig ikke alene i forretningernes antal, men også i omsætningens størrelse, som findes opgjort på gadestrækninger for årene 1935 og 1948. Specielt for udvalgsvareforretningernes vedkommende må de store brogader betegnes som udløbere fra city. Denne spredningstendens må fra et planlægnings-synspunkt anses for særdeles heldig, idet den spreder indkøbs-trafikken, der vejer stærkt med i eftermiddagens myldretimer. De finere *specialforretninger* synes fastere knyttet til den gamle bydels eksklusive butiksstrøg, men de skaber næppe trafikproblemer af større betydning.

Forlystelsesvirksomhederne, domineret af de store première-biografer og et antal større restauranter, har forlængst samlet sig i Rådhusplads-kvarteret og på det forreste Vesterbro. Der trækkes vel et betydeligt publikum til om eftermiddagen, men de store trafikstrømme til og fra disse etablissementer (incl. Tivoli) går dog i hovedsagen fri af bolig-arbejdsstedstrafikken. Set i forhold til de kollektive trafikmidler kan denne gren af cityvirksomheden næppe være bedre placeret. Noget tilsvarende gælder også hotelvirksomhederne. $\frac{1}{3}$ af hovedstadens



Kontoretagearealet 1945. 1 prik = 500 m² etageareal. Udbygningen på banegårdsterrænet var kun lige påbegyndt.

Mål 1:40 000

ca. 4 000 hotelværelser er samlet i kvarteret vest for hovedbanegården.

Kontor- og lagervirksomhed samt torvehandel

De mest udprægede city-erhverv findes utvivlsomt inden for den brogede gruppe af kontorvirksomheder, som er klart afgrænset til området mellem søerne og havnen – fra Vesterport til Østerport – og uden nævneværdig tendens til udflytning. Men i denne gruppe er repræsenteret en mangfoldighed af erhverv og brancher, hvoraf adskillige findes samlet indenfor ret snævre områder: Shipping-gruppen ved Amaliegade-Havnegade, finans-gruppen med hovedbanker og vekselerere omkring Holmens Kanal o.s.v. Lidt større spredning kan konstateres for forsikringskontorer og liberale erhverv som sagførere, læger m. fl. Fordelingen af kontoretagearealet viser som helhed en tendens til koncentrationer ved de bedst trafikbetjente strøg.

Inden for kontorgruppen har *en gros-handelen* en særlig byplanmæssig interesse i det omfang, der er knyttet *lagervirksomhed* med en heraf følgende varetrafik til de pågældende kontorer. Dette er meget forskelligt for de forskellige brancher. Hvor der er tale om meget pladskrævende varer – brændsel, byggematerialer etc. – har lagrene måttet lægges ud, ofte i

havneområderne, mens kontorerne findes i de centrale områder. Hovedreglen synes imidlertid at være, at kontor og lager er knyttet sammen, og for adskillige branchers vedkommende da i reglen med beliggenhed i den indre by. De betydelige lageretagearealer der findes her er for en stor del knyttet til bebyggelsen ved de underordnede gader i den ældre bydel, hvor billige lejemål endnu er til stede. Da det undertiden hævdes, at det er varetrafikken til sådanne virksomheder, der skaber de største vanskeligheder i denne bydel, har man foretaget forskellige undersøgelser med henblik på en vurdering af, hvor megen trafik sådanne virksomheder frembringer. Man har herigennem fået det indtryk, at større lagre i det store og hele frembringer relativt mindre varetrafik end små, og en gros lagre mindre end detaillagre. Hvad bolig-arbejdssteds-trafikken angår, har lagervirksomhederne i almindelighed en væsentlig mindre beskæftigelsestæthed end andre former for erhvervslokaler. Uanset, at både aflæsning ved fortove og indsving gennem smalle porte er meget generende i de snævre gader, har man næppe tilstrækkeligt grundlag til at kunne fremsætte generelle ønsker om udflytning af lagervirksomhederne i den indre by. Der kan derimod meget vel udpeges nogle få lagervirksomheder, som er til overordentlig stor gene og hvis udflytning ville betyde en væsentlig lettelse af vanskelighederne. I den udstrækning man iøvrigt opretholder lagervirksomhed i den indre by, bør der forudsættes en forbedring af indkørsels- og gårdforholdene ved de små ejendomme, om nødvendigt gennemført ved regulering.

Torvehandelen er en type en gros handel, som er særdeles trafikskabende, idet vanskelighederne dog er koncentreret indenfor nogle ret snævre områder og på særlige tidspunkter. Kød- og kvægtorvet har forlængst fået til huse uden for bykærnen ved godsbane og med tilknyttede industrier. Til Grøntorvet er sikret et nyt areal og bedre arbejdsforhold fjernere fra bymidten, til mindre gene også for erhvervslivet og trafikken i centrum. Fisketorvet ligger stadig i selve bykærnen, men det er blot et tidsspørgsmål, når også dette må flytte til et trafikalt bedre egnet sted.

Industri og håndværk

Uanset at tendensen i city går i retning af en intensivering af beskæftigelsen ved handel og administration og til trods for, at udflytninger allerede i nogen udstrækning har gjort sig gældende indenfor mange grene af industrien, repræsenterer industribeskæftigelsen ikke desto mindre endnu en meget betydelig del af den samlede beskæftigelse i områderne inden for søerne. En del af industrien her er direkte knyttet til de indre



Eneret Foto-Service.

Fisketorvet er forlængst blevet uegnet som engros-torv. Størstedelen af fisken kommer over land med biler, og vandet er dårligt til opbevaring. Den forberedte flytning vil få konsekvenser også for de tilknyttede virksomheder.



Grønttorvet flyttede omkring 1880 fra den indre by til dets nuværende plads, men er vokset fra stedet og skal flyttes til nye større arealer ved Lundtoftegade. Det vil give betydelige trafiklettelser i de centrale byområder.

bydeles en gros handel og detailhandelsvirksomheder, specielt gælder dette beklædningsindustrien.

At netop de større virksomheder indenfor *konfektionsindustrien* har planlagt og for nogles vedkommende har gennemført en samlet udflytning fra city kan antyde, dels at denne tilknytning til city-handelen ikke nødvendigvis forudsætter, at forarbejdningen finder sted i nabolaget, men også at flytninger af denne art så vidt muligt bør ske samlet. I denne henseende er der utvivlsomt forskel på konfektion og på de mindre bestillingsskrædderier, systuer og den egentlige modehandel, hvis virksomheder ikke er store nok til at kunne opdeles på fremstilling og detailsalg.

Den grafiske industri er gennem dagbladene og de store forlagstrykkerier endnu meget stærkt knyttet til city, selv om enkelte udflytninger også her har fundet sted. Ikke mindst i denne industri har store virksomheder, bl. a. de store dagbladsstrykkerier, konsolideret sig i nybygninger eller ombygninger af nyere dato. Også blandt de grafiske industrier findes udprægede serviceindustrier for den øvrige cityvirksomhed, som f. eks. akcidenstrykkerierne og klichéanstalterne, men en lang række af disse virksomheder lider under dårlige lokaleforhold.

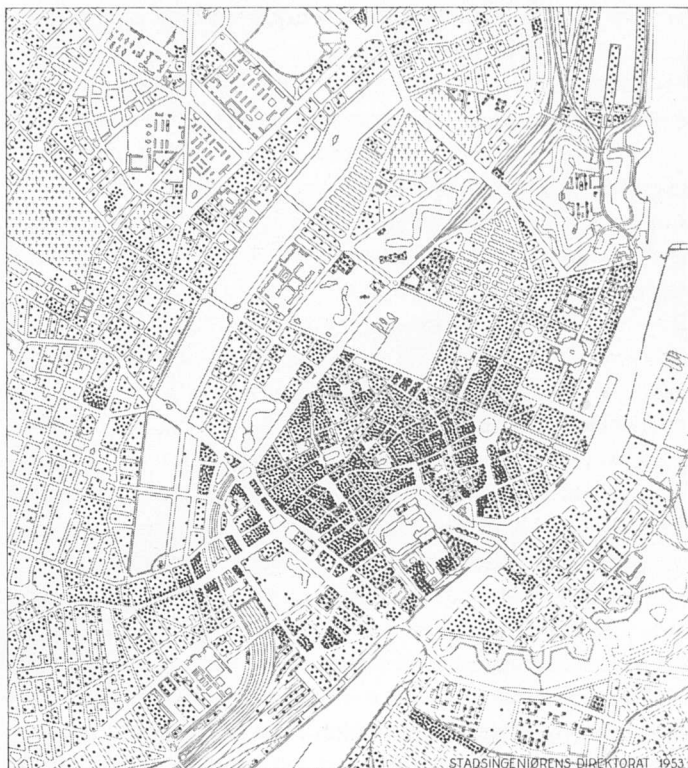
Noget ganske tilsvarende gælder *metalindustrien* (f. eks. finmekaniske værksteder og guld- og sølvmedier), som i hovedsagen er fordelt på mindre og helt små virksomheder. Selv om også en del af disse virksomheder må betragtes som serviceindustrier for bydelens andre erhverv, er det sandsynligvis inden for denne gruppe, man finder det relativt største antal virksomheder, som uden skade kunne ligge andre steder i byen.

Disse virksomheder findes i mange tilfælde i baggårde og ved smågaderne bag de store citystrøg, hvor de ofte i forbindelse med den gamle resterende boligbebyggelse danner små enklaver af dårlig bebyggelse. Den bygningsomdannelse og fornyelse, der på forretningsmæssig basis, som selvsanering, finder sted langs de store strøggader, strækker sig ikke til disse områder, hvis fornyelse derfor i højere grad kommer til at påhvile det offentlige.

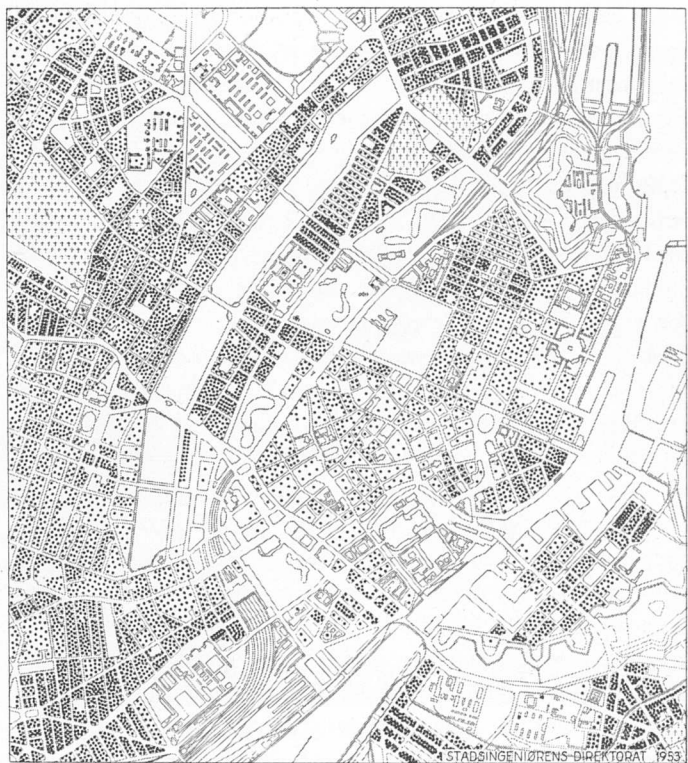
At visse industrivirksomheders placering har været bestemt af tilstedeværelsen af billige lejemål understreger, at bygningsbestanden har indflydelse på erhvervsudviklingen.

Sammen med de store forskydninger i byen som følge af befolkningstilvæksten m. v. har selve bystrukturen i de centrale områder indvirkning på citydannelsen.

Det må her bl. a. være planlægningens opgave at anvise en sådan udnyttelse af de enkelte områder og bebyggelser, at der kan sikres alle nødvendige cityfunktioner de bedst mulige arbejdsforhold.



Det samlede erhvervetageareal incl. institutioner 1945. 1 prik = 1 000 m² etageareal. Erhvervs-koncentrationen i de centrale områder er opstået ved fortrængning af beboelsen i den gamle bebyggelse, men er efterhånden forøget også ved opførelse af nye rene forretningsejendomme.



Det samlede boligetageareal 1945. 1 prik = 1 000 m² etageareal. Der findes store boligarealer i reserve for den fortsatte cityudvikling. En del af disse kvarterer har imidlertid en god beliggenhed netop som boligområder, men ligger trafikalt dårligt for en erhvervsudvikling.

Mål 1:40 000

De centrale områders bebyggelse

Bebyggelsens anvendelse og boligbestanden

I byområdet indenfor søerne er bebyggelsen mere sammensat i henseende til anvendelse, alder og kvalitet end i noget andet område af byen.

Bebyggelsens anvendelse varierer fra rene boligkvarterer til rene forretningskvarterer. I forholdet mellem bolig- og erhvervs-etagearealet har man et udtryk for graden af cityudviklingen indenfor de enkelte områder.

Østervold kvarter, i hovedsagen beliggende nord for Stockholmsgade-Østbanegade, og den nordlige del af byen indenfor voldlinien er næsten rene boligområder. Derimod er boligarealerne i Nørrevoldkvarteret mellem Nørrevold og Peblingsø og i Gammelholmkvarteret efterhånden stærkt reduceret. Selv de dele af den indre by, der har gennemgået den særlig intensive erhvervsudvikling, er endnu isprængt nogen beboelse, i den sydlige bydel fortrinsvis i små rene boliggrupper, i den nordlige bydel i større udstrækning i ejendomme med erhverv i de nederste og beboelse i de øverste etager. Vestervold kvarter sydvest for Gyldenløvesgade-Vestervoldgade er nu, trods det oprindelige indledte boligbyggeri i Glyptotek-kvarteret, som helhed et erhvervs- og institutionsområde.

Af det samlede etageareal på 6,3 mill. m² i hele området mellem søerne og havnen er endnu 2,4 mill. m², d.v.s. 40% af etagearealet, ren beboelse.

Selve *boligbestanden* i de centrale områder er så uensartet som vel tænkeligt – den omfatter både byens mest eksklusive og dens ringeste lejligheder. Områderne har, dels på grund af sine attraktive værdier – søerne, de mange parker, havnen, kanalerne – og dels i kraft af de mange fordele, der følger med den centrale beliggenhed, kunnet fastholde beboelse i et betydeligt omfang, selv i områder med høje grundværdier.

Blandt de kvarterer, hvor man finder de bedste lejligheder, kan nævnes Bredgade-kvarteret, Glyptotek-kvarteret, Stockholmsgade-Østbanegade-kvarteret og Grønningen samt Vester-søhus og den nye plads i Borgergade-kvarteret.

Et betydeligt antal store, umoderne lejligheder, navnlig omkring Bredgade-Store Kongensgade og på Gammelholm, er blevet omdannet til klublejligheder og pensionater (ill. side 28), der må betragtes som naturlige boligformer i centrum. Mindre grupper af særlig dårlig, saneringsmoden beboelse findes en række steder i den indre by, og et større område med dårlig bebyggelse findes i Borgergade-kvarteret. Ved den fortsatte sanering i dette kvarter påregnes en væsentlig del af området genopbygget som rent boligkvarter. Det er for-



Der er ikke så få muligheder for at skabe rekreative arealer i de centrale byområder. Anlægget ved Sankt Pauls kirke ligger således midt i et rent boligkvarter.



Midt i det travle forretningsområde gemmer universitetskvarteret på en del gamle haver. De er lykkeligvis ikke blevet tilbygget og bør bevares og i højere grad komme både de studerende og bydelen som helhed til gode.

modentlig uundgåeligt, at der ved boligfornyelsen både her og andre steder i den indre by sker en tilflytning af bedrestillede, mindre husstande og enlige. Denne udvikling synes ikke urimelig, idet den ikke medfører det samme store behov for institutioner og friarealer, som er gældende for almindelige boligkvarterer, men som er vanskeligt at tilfredsstille i den indre by.

Bebyggelsens tæthed

Både den nuværende og de tidligere byggeloves bestemmelser om *udnyttelsesgrad* og *bygningshøjde* har blandt de centrale byområder favoriseret byen indenfor voldlinien på en måde, som næppe er heldig i betragtning af de særlige vanskeligheder der her følger med en intensiv udnyttelse. Tilmed omfatter denne fortrinsstilling samtidig områder, der ikke nævneværdigt er inddraget i cityudviklingen, som f. eks. de nordlige kvarterer af den indre by og Christianshavn.

I bydelen inden for voldlinien er den tilladelige udnyttelsesgrad 2,5 (udenfor: 2,0), men for erhvervsbyggeri er der givet mulighed for en udnyttelsesgrad op til 3,5. Kun et mindretal af karréerne i den indre by har endnu nået en udnyttelsesgrad på 3,0. I den sydlige del af den indre by mellem Gothersgade og Vester Voldgade har det bebyggede område en gennemsnitlig udnyttelse på 2,5, medens udnyttelsesgraden for bebyggelsen i den nordlige del af den indre by i gennemsnit kun er 1,8.

Udover de muligheder for en cityudvikling der foreligger ved fortrængning af beboelsen i voldkvartererne og langs brogaderne i bebyggelser, som er placeret gunstigt i trafikal henseende, findes der altså i selve den indre by efter byggeloven fortsat meget store udvidelsesmuligheder. Det fremgår da også af undersøgelser af etagearealerne i 1930 og 1945, at forøgelsen af erhvervsarealet i dette område har været langt større end tilbagegangen i boligareal. I den indre by har boligarealets tilbagegang i perioden 1930-45 andraget 273 000 m², medens erhvervsarealets udvidelse indenfor samme tidsrum har andraget 336 000 m², altså en reel forøgelse af selve etagearealet på 63 000 m². En fortsat udbygning af den indre bys karréer blot op til en udnyttelsesgrad på 2,5, altså ikke en overdreven antagelse i forhold til, hvad byggeloven kan give mulighed for, er beregnet at ville give en forøgelse af den eksisterende bebyggelse på omkring 600 000 m² etageareal.

Bebyggelsens alder

Bebyggelsen alder er ofte et godt udtryk for et kvarters kvalitet og bidrager dermed til at bestemme rækkefølgen og omfanget af kommende fornyelsesopgaver.



I den ældste bydel er gaderne smalle og bebyggelsen opdelt i mindre ejendomme. Igennem hundreder af år har bygningsfornyelser underordnet sig denne struktur, men under voksende trafikale konflikter.



I forbindelse med saneringer har høje, massive bygningskomplekser vundet indpas og forøget trafikken og vanskelighederne i de ældre bydele. I baggrunden ses Gutenberghus.

Eneret AERO

Bebyggelsens alder karakteriserer også meget godt forskellene mellem de enkelte voldkvarterer. Vestervold kvarter har som helhed den nyeste bebyggelse med store, samlede forretningskomplekser og syd for Glyptoteket en tidligere bebyggelse fra omkring århundredskiftet. Østervold kvarter er for størstedelens vedkommende også fra denne periode, mens Nørrevold kvarter er lidt ældre, opført indenfor et kort tidsrum omkring 1880. Hvert af disse områder har en meget ensartet bygningsbestand.

I bydelen indenfor voldlinien kan bebyggelsens alder derimod ikke tages som udtryk for boligkvaliteten. Her stammer endnu den største del af bygningsmassen fra før midten af forrige århundrede, men de gamle ejendomme har i forskelligt omfang gennemgået forbedringer og ombygninger, undertiden ombygninger, som har ligget på grænsen til nybyggeri. Et stort antal bygninger, fortrinsvis i udkanten af området og langs de vigtigste forretningsgader, er opført i sidste halvdel af det forrige århundrede. Det nyere byggeri udgør kun en forholdsvis ringe del, spredt over bydelen som enkeltejendomme. I kraft af denne meget uensartede aldersfordeling indenfor bebyggelsen adskiller den indre by sig afgørende fra den omliggende ring af voldkvarterer.

I betragtning af bebyggelsens aldersfordeling er det naturligt, at de *særlige bygningshistoriske værdier* er samlet i den indre by. Ikke blot rummer denne bydel som byens historiske kerne vigtige monumentalbygninger, men den har blandt de ældste bygninger bevaret en fin borgerlig arkitektur fra 17- og 1800-tallet. Det største og mest værdifulde af disse områder er Amaliegade-kvarteret mellem Bredgade og Toldbodgade. Af andre værdifulde helheder kan nævnes Nyboder, bebyggelsen langs Kronprinsessegade, langs kanalerne ved Nyhavn og omkring Slotsholmen, ved Gråbrødretorv, Hauser Plads og visse andre sammenhængende gadebilleder. En lang række af disse bebyggelser er da også optaget på den fredningsfortegnelse, der udarbejdes af det særlige bygningssyn.

Det, der imidlertid giver den indre by som helhed dens særlige karakter, er dog næppe så meget disse velbevarede husrækker eller bydelens store bestand af gamle huse, det er snarere selve *bystrukturen*, den blanding af nye og gamle bygninger, som indrammer gaderne og som fastholder det gamle gadenet.

I de områder, især i den sydlige bydel, hvor man ved mere omfattende saneringer har haft muligheder for at bryde med denne bystruktur, har der kunnet opstå nye bygningsformer og bygningsstørrelser. Men bortset fra disse områder, er strukturen i den ældste bydel, trods det sidste hundrede års erhvervsbyggeri og bygningsomdannelse, ikke væsentlig forskellig fra



I Vestergade har bygningsfornyelser hidtil overholdt den gamle facadeflugt.



En udvidelse af Kompagnistræde-linien blev vedtaget for 30 år siden. I dette tidsrum er der kun sket tilbage-rykning ved 3 ejendomme. De er genopført med større udnyttelse og bygningshøjder.

den, der blev skabt ved reguleringerne og genopbygningen efter Københavns brand i 1795. Så længe der ikke er forudsætninger til stede for en samtidig og radikal omdannelse af hele kvarterer – såsom større nedrivningsmodne områder eller omfattende bygningsødelæggelser – bliver denne grundstruktur bestemmende for den langsomme omdannelse, der finder sted. Vanskelighederne er da også opstået netop der, hvor bygningsfornyelser er sket uden overensstemmelse med den hidtidige bebyggelseskarakter.

Den nordlige del af den indre by, Frederiksstaden m. v. har også en broget bygningsbestand, men den er delt op i større grupper, og det retvinklede net af lidt bredere, gennemgående gader og de mere regulære ejendomme giver denne bydel et stærkere præg af orden.

Til forskel fra den indre by giver voldkvartererne netop i kraft af deres bebyggelsesstruktur – kombinationen af større regulære ejendomme med ensartet bygningsalder og et bredere gadenet – relativt gode betingelser for en omdannelse til erhvervsformål.

Bebyggelsens omdannelse og gadenettet

Erhvervsbyggeriet og bygningsomdannelsen medfører altså ikke vanskeligheder i alle dele af de centrale områder. Vanskelighederne samler sig i de gamle bydele og skyldes ikke mindst fremkomsten af nye bygningsformer. Dybe, sammenhængende forretningsbygninger med flere baggårde og bredere hustyper har formindsket karréernes oprindelige frie bagarealer, uden at der er skabt kompensation på anden måde. Opførelsen af store forretningskomplekser er blevet muliggjort ikke blot ved saneringer, men også ved opkøb og sammenlægning af mange små ejendomme til store samlede byggegrunde. Denne fremgangsmåde har for de enkelte byggeforetagender hver for sig givet en yderligere intensiv udnyttelse af grundene i den indre by med højere udnyttelsesgrad, større bygningshøjde, etc. Den nuværende byggebestemmelser har favoriseret bebyggelser af denne art, idet byggebestemmelserne kun udnyttes fuldt ud ved de store, sammenlagte ejendomme. Den voksende beskæftigelse, den større kundetilstømning og den øgede varetrafik, som er fulgt med de store byggeforetagender, har bidraget til trafik- og parkeringsvanskelighederne i den indre bydel.

Under indtryk af disse vanskeligheder har man gennem en menneskealder søgt at tilvejebringe enkelte bredere gader ved *byggeliniepålæg* og *gadegennembrud*.

Erfaringerne fra disse bestræbelser har dog langt fra svaret til forventningerne. Nybyggeriet i bydelen har ikke været større,



De færdselslinier, der tidligere er gennemført i forbindelse med saneringer, er i flere tilfælde ikke afsluttet med en ordning af bebyggelsen. Ny Østergade-gennembruddet er fra 1907.



Gadegennembruddet ved Bremerholm fra 1935 er heller ikke afsluttet. Trafikforbedringer og nye færdselslinier i de gamle bydele bør gennemføres med færrest mulige indgreb i den eksisterende bebyggelse.

end at der i denne periode ved byggeliniepålæg kun er gennemført tilbagerykninger udfør enkelte, spredte ejendomme. I visse tilfælde har denne tilbagerykning tilladt en væsentlig forøgelse af bygningshøjden og altså en yderligere koncentration. I almindelighed synes byggeliniepålæg imidlertid i stedet for at fremskynde gadeudvidelser nærmest at have den modsatte virkning, idet de enkelte ejere, stillet overfor krav om tilbagerykning på de i forvejen små grunde, frem for at bygge nyt, har foretrukket istandsættelser og små ombygninger.

I det store og hele er der vel i dag enighed om, at successiv tilbagerykning ved nybyggeri ejendom for ejendom er en ufremkommelig vej til at sikre gadeudvidelser og færdselsforbedringer i de centrale områder.

En ny, bredere fordelingsgade parallelt med Strøget har dog stadig været betragtet som den mest påkrævede trafikforbedring i den indre by, og har været foreslået gennemført etapevis indenfor et kortere tidsrum.

Gennemførelsen af et sådant projekt måtte forudsætte, at det offentlige tog initiativet og dækkede de fornødne udgifter. Indgreb af denne art vil imidlertid medføre betydelig større problemer end de gadegennembrud, der tidligere er gennemført. Både ved gennemførelsen af Ny Østergade i begyndelsen af århundredet og ved gennemførelsen af den nyere Bremerholmlinie, var der samtidig tale om udprægede saneringsopgaver, der tilmed blev lettet økonomisk ved de store værdistigninger som fremkom langs de nye forretningsstrøg, der blev skabt ved gadegennembruddene. Nye gennembrud vil til forskel herfra ikke kunne gennemføres som egentlige saneringer, med tilsvarende store værdistigninger, men må ske i hovedsagen på bekostning af erhvervsjendomme, som endnu er anvendelige for de pågældende virksomheder.

Som led i større gadegennembrud bygget op til dels på eksisterende gadelinier vil de allerede stedfundne udvidelser ofte være utilstrækkelige. Det må også tages i betragtning, at dele af den indvundne gadebredde vil medgå til at betjene en øget trafik til og fra de nye forretningsbygninger langs gaden. Planer om omfattende gadeudvidelser og – gennembrud må alene på baggrund heraf betragtes med skepsis.

Hertil kommer imidlertid, at sådanne planer hidtil ikke er fremkommet i forbindelse med en samlet plan for de centrale byområders fremtidige gadenet og trafikbetjening. Såfremt der med bedre tilslutning til byens øvrige gadenet etableres et sammenhængende net af brede cirkulationsgader mellem de forskellige dele af de centrale byområder (jfr. side 159), bør spørgsmålet om de fremtidige fordelingsgader i selve den indre by søges løst uden store udvidelser og gennembrud.



Eneret Nowico

Banegårdsterrænet rummer størsteparten af de endnu ubebyggede grunde i de centrale byområder. Det har været en stor fordel for den københavnske cityvækst, at så mange store trafikskabende byggeforetagender har fundet plads i disse områder.

De centrale områders fremtidige udvikling — forslag til retningslinier.

Skal den kommende udvikling i de centrale byområder forløbe hensigtsmæssigt og gnidningsløst, vil det forudsætte en planlægning, der tager hensyn både til cityfunktionernes behov og til den eksisterende bebyggelses anvendelsesmuligheder.

I de centrale byområder findes kun få ledige byggegrunde og kun i begrænset omfang nedrivningsmodne bygninger. Cityvæksten må derfor hovedsageligt tage form som en fortsat erhvervsomdannelse af den eksisterende boligbebyggelse indenfor og i tilslutning til de centrale områder.

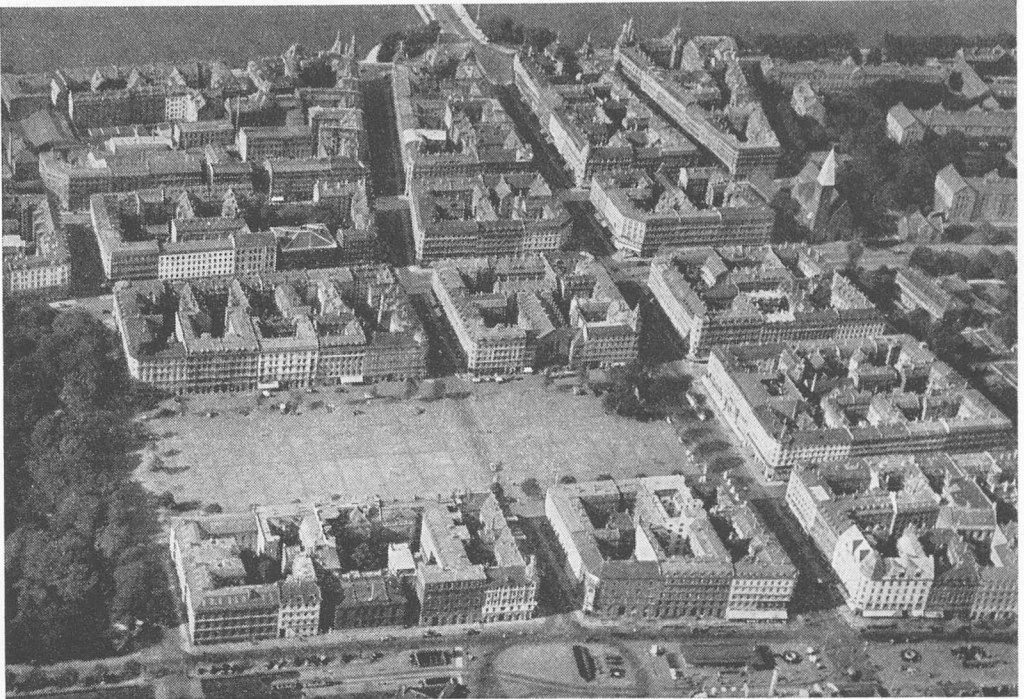
Disse områder indeholder imidlertid så store reservearealer for en fortsat citydannelse, at kun en del af beboelsen, selv på lang sigt, kan ventes fortrængt af erhverv. En fremsynet ordning af city-udviklingen bør derfor gå ud på dels en begrænsning af den mere tilfældige erhvervsindtrængen i forbindelse med en beskyttelse af beboelsen i visse kvarterer, dels en understøttelse af erhvervsudviklingen i de dertil bedst egnede kvarterer og bebyggelser.

Den fremtidige trafikbetjening må planlægges i overensstemmelse hermed. I trafikafsnittet (side 133 og 143) er der redegjort for tunnelbaner og gadeforbedringer i de centrale byområde.

Voldkvartererne

Voldkvartererne mod vest og nordvest er uden sammenligning den del af de centrale byområder, som yder de bedste betingelser for en større erhvervsudvikling. En sådan udvikling er da også forlængst indledt. Området har allerede gode hovedfærdselsårer, er nært knyttet til de eksisterende S-stationer i centrum og har god forbindelse til mange sporvejslinier. I det foreslåede trafiksystem vil betjeningen af området blive yderligere forbedret. Samtidig findes der ret gode fremtidige parkeringsmuligheder, bl. a. på det nuværende Grønttorv og ved overdækning af banegraven. I voldkvartererne findes iøvrigt de sidste ubebyggede grunde egnet til erhvervsbebyggelse (banegårdsterrænet og Kalvebod Brygge) og en eksisterende boligbebyggelse som er egnet til erhvervsomdannelse, bl. a. ved Vestre Boulevard-Nørre Farimagsgade.

Frem for at lade cityudviklingen brede sig frit til alle sider fra den gamle kerne, bør en udvikling med retning mod disse områder støttes kraftigt. De to voldkvarterer — Vestervold og Nørrevold — vil dermed også danne overgang til brogaderne — Vesterbrogade og Nørrebrogade, langs hvilke den cityprægede udvikling, som endnu i hovedsagen kun omfatter udvalgsvarerhandelen, på længere sigt må støttes med henblik



Erhvervstilvæksten må ledes til bedre trafikbetjente områder. I Nørrevold kvarter er der brede gader, fremtidige parkeringsmuligheder og bekvem adgang til kollektive trafikmidler.



Eneret AERO

I den indre by må erhvervstilvækst og bygningsudvidelser begrænses. Karréudtynding og forbedrede tilkørselsforhold til ejendomme og gårde må frem for gadeudvidelser bedre forholdene for erhvervstrafikken.

på en aflastning af de centrale forretningsstrøg (jfr. side 76, brokvartererne).

Derimod bør området mellem Sortedamssøen og Stockholmsgade-Østbanegade, d.v.s. størstedelen af Østervold kvarter, så vidt muligt ikke inddrages i cityudviklingen. Dette kvarters geografiske adskillelse fra det øvrige cityområde betyder, at en spredning af cityfunktionerne her ud vil blive særlig uhenigtsmæssig. Hertil kommer, at hele området i kraft af sin tilknytning til søerne og de grønne områder – Østre Anlæg, Kastellet og de to kirkegårde – har usædvanlig gode betingelser som boligområde.

Den indre bys sydlige del

Med de voksende krav til parkering og trafikbetjening og til indretning af erhvervslokaler vil det snævre gadenet og den irregulære blandede bebyggelse i den gamle bykerne være uegnet til at optage yderligere store erhvervsudvidelser. Skal denne bydel fortsat udøve vigtige funktioner indenfor de centrale byområder bør erhvervsudviklingen her begrænses. Her må udvikles et erhvervsliv, der ikke er stærkt trafikskabende, og som kan indpasse sig i mindre ejendomme.

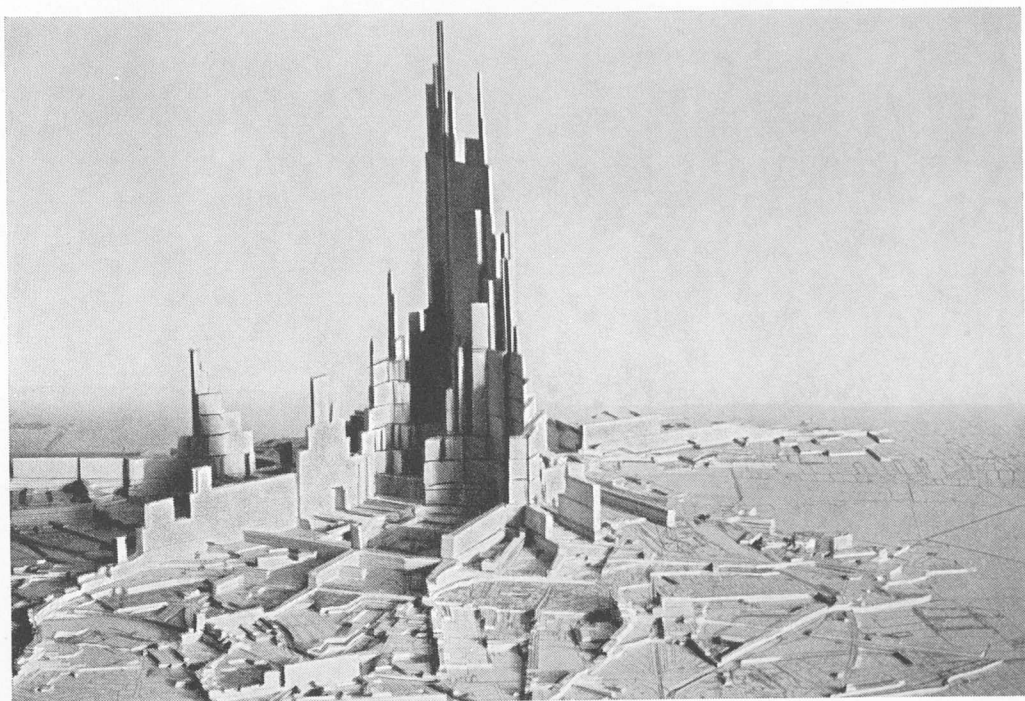
I et cityområde vil der være brug for både store og små erhvervsjendomme. En centralisering i storbygninger vil i større omfang kunne finde sted bl. a. i banegårdskvarteret. De små ejendomme, som er et særkende for den indre by, vil derimod kunne imødekomme de ofte forekommende ønsker hos selskaber, specialforretninger, koncerners hovedkontorer etc., om at have et hus for sig selv.

Centraladministrationen og Universitetet har ligeledes bygningskrav og et trafikbehov, der uden vanskeligheder vil kunne tilfredsstilles indenfor bydelens rammer.

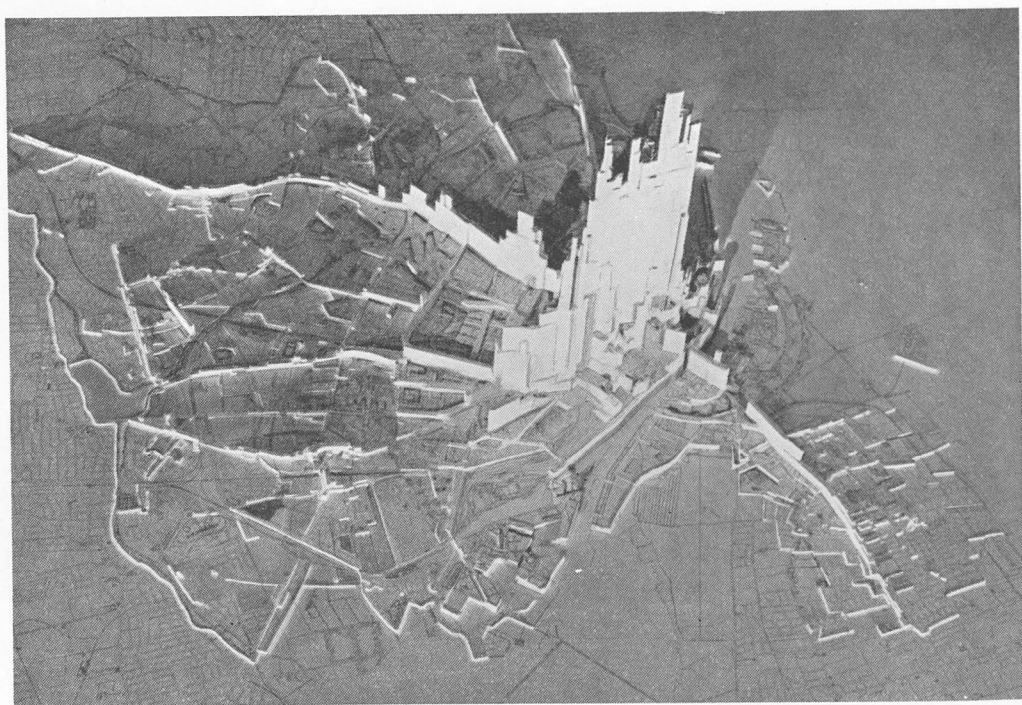
Den gamle bydels kerne, kvarteret mellem Universitetet og Slotsholmen, hvor der endnu ikke har fundet nogen større erhvervsudbygning sted, bør reguleres således at der gives fortrinsret for en række særlige formål, d.v.s. universitetets funktioner omkring Frue Plads, butikshandel omkring Vimelskiftet og Købmagergade og en eventuel kombination af beboelse og kontorer i Kompagnistræde-kvarteret.

Enkelte spredte boligbebyggelser i området er saneringsmodne. Skal sådanne boligenklaver i større udstrækning bibeholdes som beboelse, forsvinder det forretningsmæssige incitament til en sanering, og det offentlige må utvivlsomt forberede sig på visse udgifter ved fornyelsen af disse bebyggelser.

En del, hovedsagelig små, industrivirksomheder er filtret sammen med den saneringsmodne boligbebyggelse. En udflytning af ikke hjemmehørende industrier kan derfor også



En model af byens grundværdier anskueliggør, de store økonomiske interesser, der er knyttet til de centrale byområder og som komplicerer en planlægning her. Grundværdierne stiger til over 2000 kr./m².



De store økonomiske interesser i området gør på den ene side en ordnet cityudvikling meget påtrængende, men nødvendiggør på den anden side en planlægning med færrest mulige operative indgreb.

meget vel nødvendiggøre sanerende indgreb. I forbindelse med en gennemførelse af det i trafikafsnittet skildrede net af cirkulationsgader vil det være rimeligt at tage de vedtagne gadeudvidelser i denne bydel op til revision. Efter en samlet plan må her søges gennemført nødvendige, men overkommelige reguleringer i det eksisterende gadenet. Et net af fordelingsgader med nødvendige parkeringsrestriktioner o. lign. skulle herved kunne etableres i det væsentlige på grundlag af de givne gadebredder (jfr. side 165).

Den indre bys nordlige del

En tilbageholdenhed med hensyn til erhvervsudvidelser må også gælde bydelen nord for Gothersgade og især kvarteret mellem Bredgade og Toldbodgade, der bør søges bevaret som repræsentativ bydel med den nuværende relativt lave udnyttelse og med særlige funktioner, firmahovedsæder, shipping, diplomati, m. v.

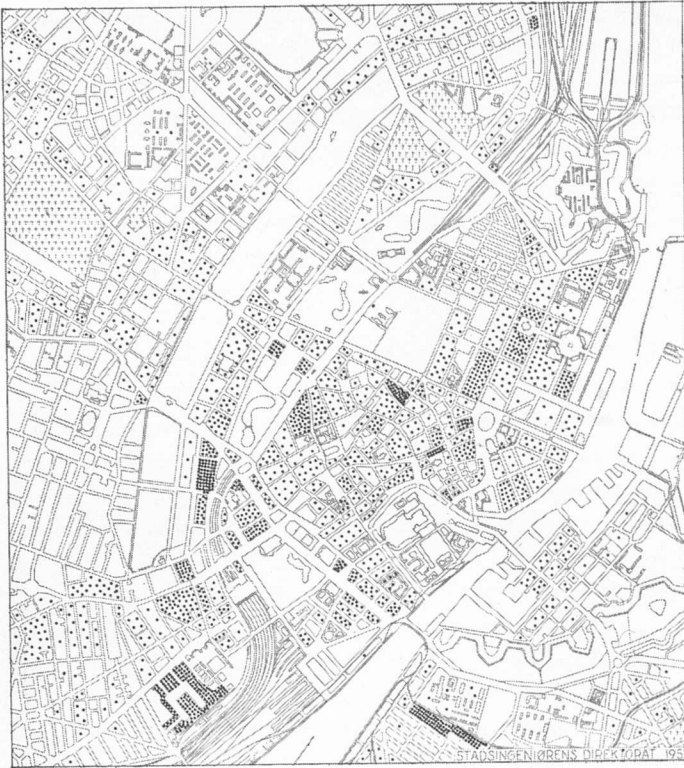
Det regulære gadenet kan give acceptable kår for den interne trafik, men kan ikke belastes yderligere. Dårligst stillet er vel de trafikskabende virksomheder ved havnen, Kvæsthusbroen, Larsens Plads og Toldboden. Selv hvis kvarterets gadenet og offentlige trafikmidler havde kunnet motivere en yderligere erhvervstilvækst i området, ville en udbygning af dette område medføre en stigende belastning af de vanskelige gadelinier gennem den ældste bydel, Strøget, Kompagnistrædelinien, Stormgade og Tøjhusgade. Bedre vilkår for beboelsen her og i tilstødende områder vil omvendt modvirke trafikpresset på hele bydelen indenfor voldlinien.

Udover gennemførelsen af den indledte sanering i Adel-Borgergade vil der ikke blive tale om totale kvarterfornyelser af tilsvarende art. Som i den indre bys sydlige del må saneringer også her tænkes foretaget som lokale bygningsfornyelser. Dog vil der i de nordligste dele af området forekomme bolig-saneringsopgaver, som kan kræve fremgangsmåder af samme art, som behandlet under brokvartererne (jfr. side 79 ff.).

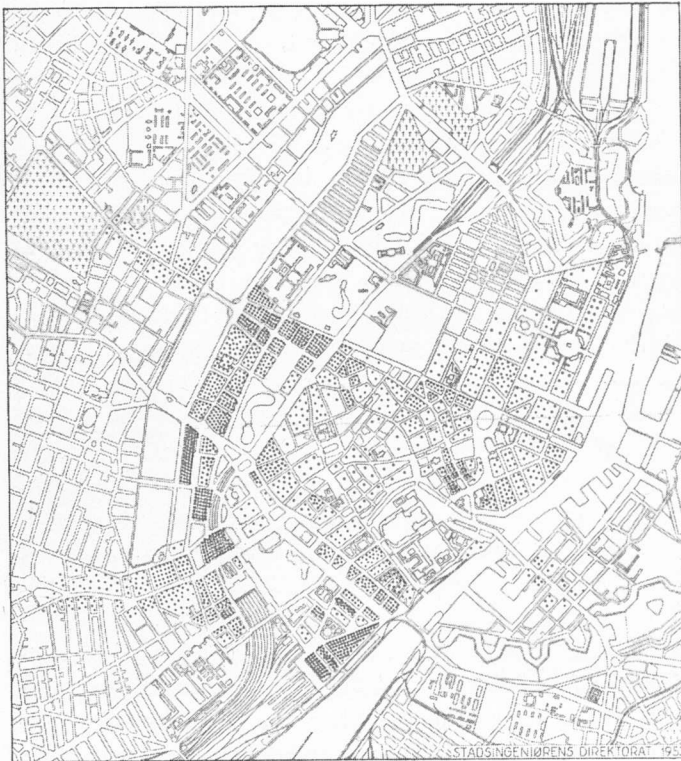
Det fremtidige arealbehov

Bestemte rammer for en udvikling efter disse retningslinier kan ikke fastlægges uden antagelser vedrørende de centrale erhvervs og institutioners kommende arealbehov. Egentlige beregninger kan naturligvis ikke opstilles, men i den hidtidige udvikling kan man dog finde visse holdepunkter.

I de områder, som efter det foregående må komme i betragtning i den fremtidige cityudvikling, d.v.s. Nørrevold og Vester-vold kvarter samt hele den indre by, var det samlede erhvervsetageareal i 1945 3 000 000 m² (excl. offentlige institu-



*Tilvæksten i erhvervsetagearealet
1930-45. 1 prik = 500 m² etage-
areal. I området mellem søerne
og havnen var tilvæksten omkr.
500 000 m² etageareal.*



*Skitseret fordeling af en yderligere
tilvækst i erhvervsetagearealet på
1 000 000 m² etageareal. 1 prik
= 500 m² etageareal.*

Mål 1:40 000

tioner med et etageareal på ca. 300 000 m²). For 15-års perioden 1930-1945 var forøgelsen af erhvervsetagearealet i dette område omkring 500 000 m² (ekskl. offentlige institutioner). Dette tal kunne måske tjene som omtrentlig størrelsesorden ved dimensioneringen af en kommende cityvækst.

Efter de retningslinier, der er angivet i det foregående, er som eksempel foretaget *en skitse-mæssig fordeling af en yderligere erhvervstilvækst i det centrale område og langs brogaderne på 1 000 000 m² etageareal.*

Heraf er ca. 150 000 m² beregnet at fremkomme ved nybyggeri på byggemodne grunde - d.v.s. banegårdsterrænet og Kalvebod Brygge - samt i forbindelse med udvidelsen af centraladministrationen på Slotsholmen. Resten, ca. 850 000 m², fremkommer ved fortrængning af eksisterende beboelse, fordelt med ca. 400 000 m² i Nørrevold og Vestervold kvarter, ca. 350 000 m² i bydelen indenfor voldgaderne og ca. 100 000 m² langs de to brogader på Nørre- og Vesterbro. I Nørrevold og Vestervold kvarter bliver det resterende boligareal herefter ca. 150 000 m², medens der i den indre by bliver ca. 750 000 m² boligareal tilbage.

Af de 350 000 m² nyt erhvervsareal i den indre by tænkes hovedparten fremskaffet ved en næsten fuldstændig fortrængning af boligarealet i de karréer, der er placeret ved de bedst trafikbetjente strækninger, hvorimod der i de øvrige dele af byen indenfor voldene kun er vist en mindre erhvervsudbygning.

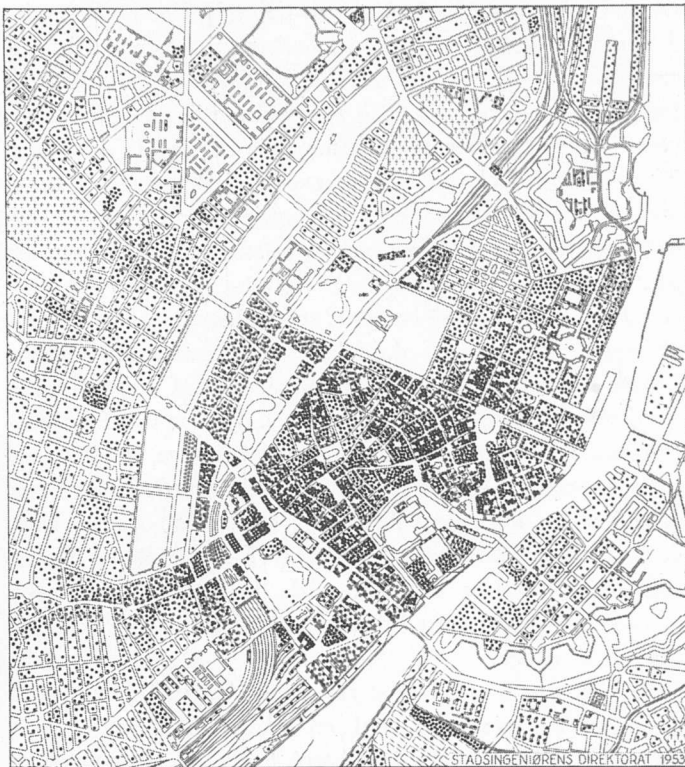
Forslag til zoneplan

På grundlag af de skønnede fremtidige erhvervsarealer har man skitseret en zoneplan, der angiver karakteren af de indgreb, som anses for nødvendige i det centrale område og i de tilstødende kvarterer langs de to brogader.

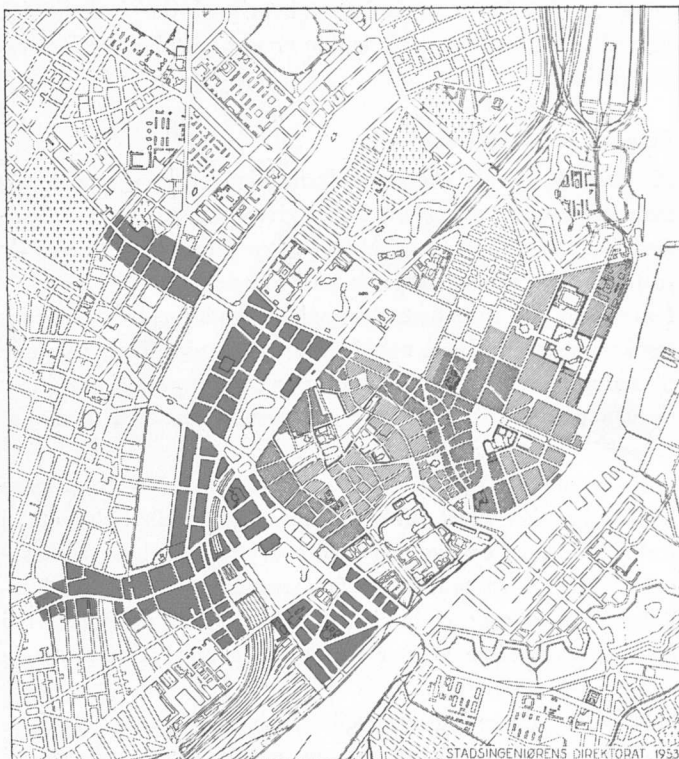
I sammenhæng med denne zoneplan er udarbejdet det under trafikafsnittet foreslåede net af cirkulationsgader. Også forslaget til den nye tunnelbanes linieføring og stationsplaceringer i city bygger på de overvejelser, som finder udtryk i den her skitserede zoneplan (jfr. side 135).

I Nørrevold og Vestervold kvartererne og langs brogaderne tænkes herefter givet mulighed for højere udnyttelse etc. i forbindelse med ombygning til erhvervsformål, hvorved disse områder gives en tydelig præferencestilling under cityudviklingen. En snarlig etablering af større parkeringspladser i tilslutning til disse kvarterer kan muligvis også fremskynde den ønskede udvikling.

Som en yderligere mulighed vil man bl. a. gennem udøvelsen af kommunens påtaleret for de gamle byggeservitutter i



Det samlede erhvervsareal 1945 (sorte prikker) og skitseret fordeling af en yderligere tilvækst i erhvervsarealet på 1 000 000 m² (røde prikker). 1 prik = 1 000 m² etageareal.



Forslag til zoneplan for de centrale områder. Signaturen angiver forskellige grader af imødekommehed eller indgreb overfor den cityprægede erhvervsudvikling, jfr. redegørelsen for de enkelte kvarterer.

Mål 1:40 000

voldkvartererne kunne fremme den skitserede udvikling ved at lempe de gældende beboelsesservitutter f. eks. i Glyptotek-kvarteret, men fastholde dem i Østervold kvarteret, uanset at lejlighedstyperne her kunne friste til kontor anvendelse.

Derimod foreslås i hele den indre by – indenfor voldgaderne – almindelig tilbageholdenhed over for erhvervsudvidelser og nyt erhvervsbyggeri. Tilladelser til udnyttelsesgraden 3,5 tænkes kun givet i randbebyggelserne ved de store færdselsårer og kun, hvor særlige omstændigheder taler derfor. I de øvrige, bagved liggende områder af den indre by tilrådes stærkere tilbageholdenhed, også ved almindelige erhvervsomdannelse. Den ønskede kombination af kontorer og beboelse i disse dele af byen vil kunne fremhjælpes gennem fastlæggelse af byggeområder i h. t. bygge-loven § 12.

Den forberedte udbygning af centraladministrationen i tilslutning til Slotsholmen må bevirke, at større områder ud mod havnen, på begge sider af Slotsholmen forbeholdes udvidelser. Tilsvarende forekommer det rimeligt at sikre et større område ved Universitetet til universitetsudvidelser, kollegiebyggeri m. v., hvorved også opnås en bevaring og bedre udnyttelse af de særlige værdier i området.

Universitets-kvarteret og centraladministrationens område må betragtes som sær-områder. Som led i den fremtidige planlægning må der forhandles med de pågældende statsmyndigheder om disses interesser i udvidelser, eventuelt også udover de her angivne områder. Områderne vil om nødvendigt kunne sikres mod uvedkommende erhvervsindtrængen ved partielle byplaner.

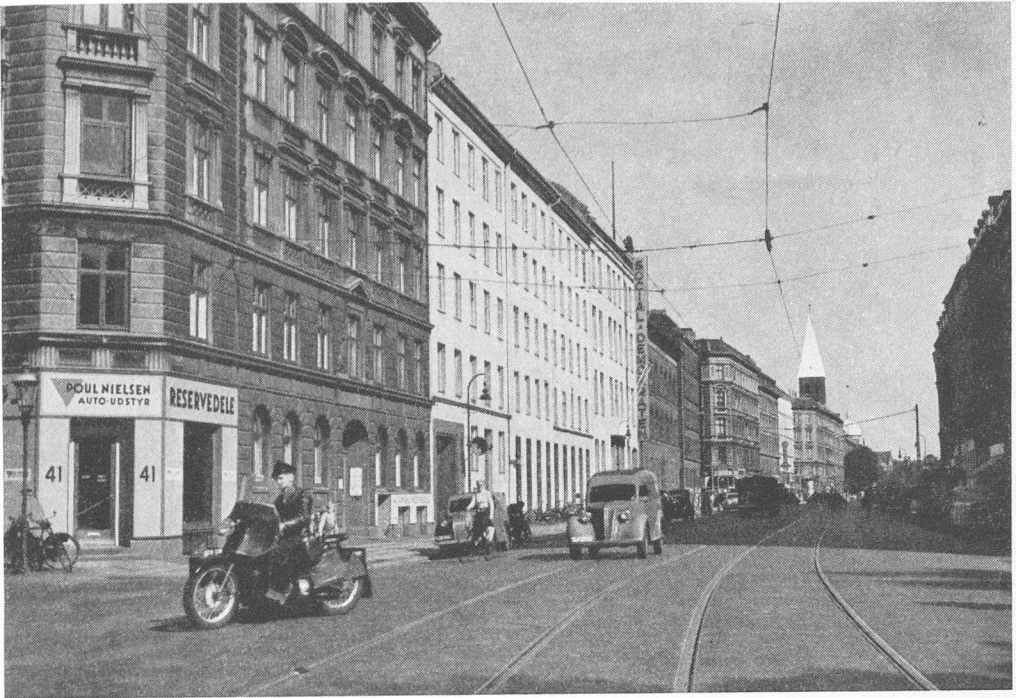
I de vanskeligst betjente dele af den indre by bør der ikke gives tilladelse til højere udnyttelse end 2,5, ligesom det kunne være ønskeligt at modvirke tendensen til sammenlægning af mindre ejendomme. En sammenlægning burde kun finde sted, for så vidt den kunne tjene til at regulere forholdene for en karrés ejendomme som helhed. Frem for en intensiv udnyttelse af den enkelte ejendom må tilstræbes en rationel udnyttelse af den samlede karré. Mange steder bør der foretages karré-udtynding og gårdomlægning, således at virksomhederne kan få plads til parkering og til af- og pålæsning af varer. Samtidig skulle man reservere beboelsen de mest nødvendige opholdsarealer. Visse bebyggelser, f. eks. omkring enkelte af torvene, bør måske fastlægges som boligområder. Skal en cityudvikling som den her skitserede imidlertid virkeliggøres, og skal det lykkes at løse de stadig voksende problemer i forbindelse med erhvervs- og trafikudviklingen i de centrale byområder, forudsætter det, at alle muligheder for at lede udviklingen tages i betragtning.



Den ældste bydels små ejendomme ved smalle gader udnyttes bedst af småkontorer, institutioner og liberale erhverv, der ligesom strøbutikker ikke er stærkt afhængige af den tunge trafik.



Gamle fornemme bygninger i Amaliegade-kvarteret, som fortsat kan anvendes til repræsentative organer, til firmakontorer og virksomheder med ringe trafik.



Den oprindelige boligbebyggelse ved Ørstedsparken. Store solide bygninger egnet for erhvervsomdannelse med mulig lagerplads i bagbygninger. Et dagblad har lagt beslag på de fire lyse ejendomme.



Nye forretningsejendomme ved Vester Farimagsgade har lokaleforhold og udenomsplads, som må tiltrække de mest pladskrævende kontorvirksomheder i city.



Mål 1:40 000

Bebyggelsens anvendelse. Boligetagearealets andel af hver enkelt karrés samlede etageareal (1945) er angivet som fig.: under 50% sort – 50–70% kraftig skraveret – over 70% let skraveret. De sorte karréer rummer altså 50–100% erhvervsetageareal. Større stats- og kommunale arealer er ikke medtaget.

Brokvarterernes bebyggelse og fornyelsesbehovet i de enkelte bydele

Når den fortsatte erhvervsudvikling i det centrale byområde skal finde sted samtidig med en vis udtynding af den tætte beboelse i brokvartererne, vil den nuværende uligevægt i fordelingen af boliger og arbejdssteder og de hermed følgende trafikvanskeligheder forværres. I de indledende afsnit er det understreget, at man som et nødvendigt modtræk herimod bl. a. må søge at bevare den grundstruktur i byen, at cityområdet omgives af et bælte af boligkvarterer, der kan rumme en væsentlig del af city-erhvervenes beskæftigede. Specielt bør man i disse områder i højere grad end hidtil imødekomme behovet for boligformer, som rummer en stor procentdel erhvervsudøvere. Den foreslåede favorisering af boligbebyggelsen medfører bl. a. at industrien på lang sigt i et vist omfang må vige pladsen – især i de indre brokvarterer. Til gengæld synes det rimeligt, at der skabes bedre vilkår for industrien længere ude i brokvartererne, hvor den har vundet hævd på større samlede områder. Her har virksomhederne også fordel af naboskabet til godsbanen og de har en heldig beliggenhed i forhold til boligbebyggelserne såvel i brokvartererne som i de nærmeste yderområder – og forøvrigt også til boligbebyggelsen i S-bane-oplandene. Endelig synes det rimeligt at støtte den cityprægede erhvervsudvikling, som allerede er i gang langs visse hovedgader, tværs igennem brokvarterernes bælte af boligbebyggelse.

Boligbebyggelse og erhvervsbebyggelse

Man kan få en forenklet oversigt over *bebyggelsens fordeling mellem boliger og erhverv* ved at beregne, hvor mange procent boligetagearealet udgør af det samlede etageareal indenfor hver karré. De overvejende erhvervsprægede karréer (uden for cityområdet) samler sig om havneanlæggene og i de ydre brokvarterer, hvor der især er tale om større industrivirksomheder. Et særlig stort erhvervsområde findes på det ydre Nørrebro. Tilknytning til godsbane synes i det hele at have spillet en betydelig rolle for industriens placering i brokvartererne.

En vis opblanding af boligkvartererne med erhverv – mest småindustri – findes bl. a. i et smalt bælte umiddelbart uden for søerne, og – med forretningsbebyggelse – ud langs Nørrebrogade og Vesterbrogade. På Frederiksberg forekommer de erhvervsprægede karréer mere sporadisk.

Som forholdsvis rene boligområder (over 70 % boligareal) må navnlig fremhæves de store sammenhængende områder på det indre Østerbro og det mellemste Vesterbro og på Frederiksberg;



Mål 1:40 000

Karréernes udnyttelsesgrader (1945), op til 1,0 er angivet med let enkeltskravering – mellem 1,0 og 2,0 med let krydsskravering – mellem 2,0 og 2,5 med fed krydsskravering – over 2,5 med sort.

endvidere de små afsluttede enheder, Islands Brygge og Amagerbro. Nørrebro er det mest blandede område. På det indre Nørrebro repræsenterer kernen omkring Blågårds Plads og kvarteret mellem Sjællandsgade og Jagtvej boligområder fra hver sin tidsalder. På det ydre Nørrebro har man et stort boligkvarter vest for Nørrebrogade, omkransende Nørrebroparken.

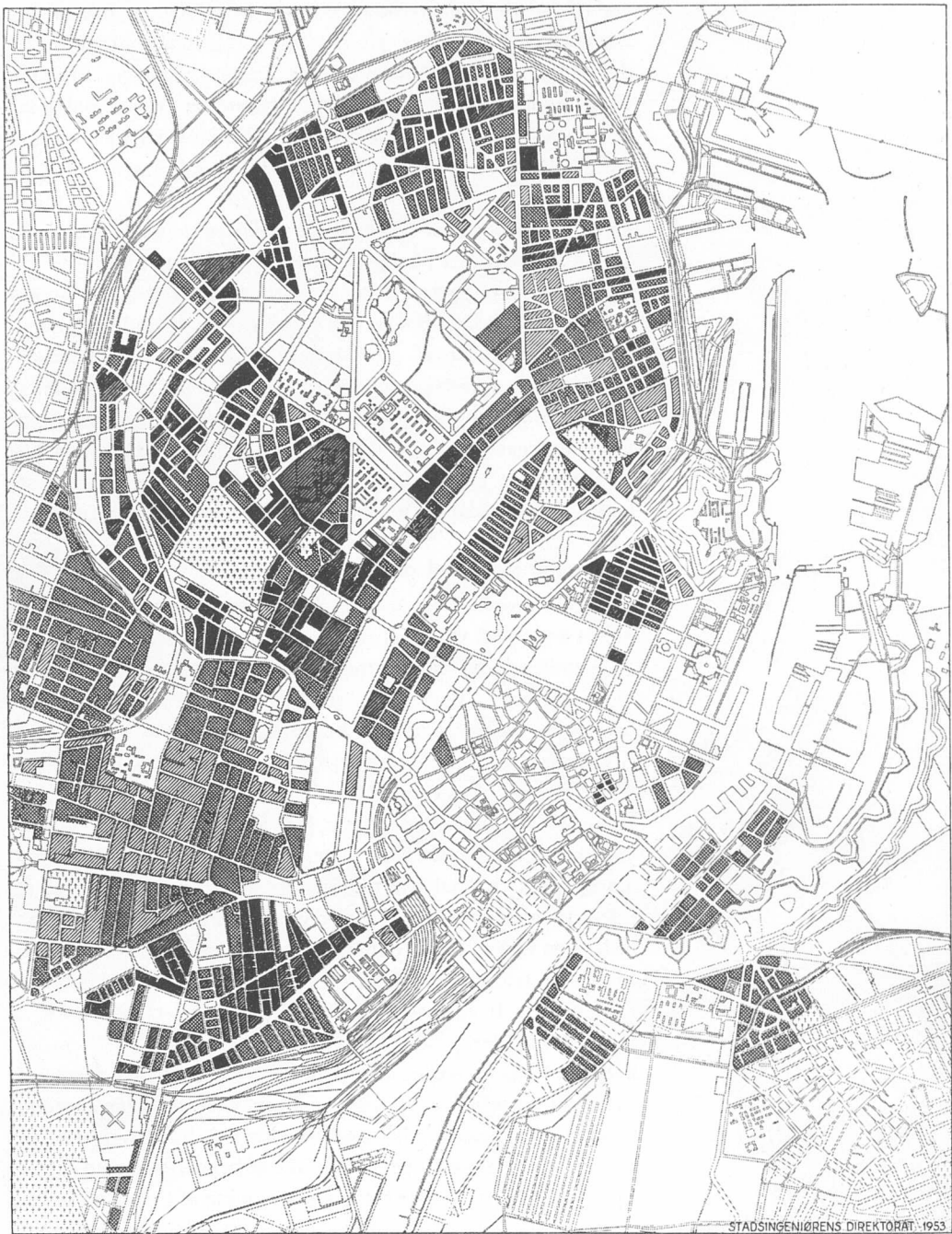
De store *institutioner* er ikke taget med i etageareal-opgørelsen. Den rolle, de spiller i bolig-arbejdssted-balancen, bør imidlertid tages i betragtning ved deres nuværende og fremtidige anvendelse. Ved Amager Boulevard ligger f. eks. en industripræget enklave, bestående af Ny Tøjhus, Artillerikasernen, Serum-instituttet, Statsprøveanstalten og Mønten. Den nordlige del af Christianshavn optages af Bådsmadsstrædes Kaserne, Arsenallet, Orlogsværftet og Flådestationen. Omkring Fælledparken breder sig de 3 store hospitaler, De gamles By, Universitetets naturvidenskabelige institutter og Østerbrogades Kaserne.

Bebyggelsestæthed og beboelsestæthed

Udnyttelsesgraden for den eksisterende bebyggelse varierer meget fra bydel til bydel (ill. side 68). Brokvartererne ligger i 2. grundkreds, hvor udnyttelsesgraden for boligbebyggelse er maksimalt 2,0. For store, samlede dele af brokvartererne overskrider den eksisterende bebyggelse denne norm. Det gælder specielt de ældre kvarterer, men også nyere som Amagerbro. Visse karréer på det indre Nørrebro og flere på Vesterbro har endog en udnyttelsesgrad over 2,5. På Frederiksberg og i de ydre kvarterer har derimod ingen karré højere udnyttelse end 2,0 og et stort antal har mindre end 1,0. Tilstedeværelsen af erhvervsvirksomheder resulterer hverken i det indre eller ydre bælte i en højere udnyttelse end boligbebyggelsens – man fristes til at sige tværtimod. Dette er bemærkelsesværdigt i betragtning af, at byggeloven muliggør en forhøjet udnyttelse i erhvervsområder.

Beboelsestætheden – etagearealet pr. beboer – fortæller noget om lejlighedsstørrelsernes fordeling i byen, men også om familietyperne og indtægtsfordelingen (ill. side 70). På Østerbro og på Frederiksberg finder man den mindste beboelsestæthed (store lejligheder). Den tætteste sammenklumpning af beboelser findes bl. a. på det indre Nørrebro og Vesterbro – de samme steder, hvor også korridorhusene optræder i stort tal.

Byens befolkningsmæssige struktur – den geografiske fordeling af aldersklasser, familietyper, indtægtsgrupper etc. – hænger nøje sammen med fordelingen af byens boligbestand. Men iøvrigt foregår der stadig forandringer i denne struktur, forårsaget såvel af den samfundsmæssige udvikling som af byens vækst.



STADSIINGENØRENS DIREKTORAT · 1953

Mål 1:40 000

Beboelsestætheden. Etagearealet pr. beboer (kun vist for karréer med over 60% beboelse, 1945) er angivet som fgl.: under 20 m² sort – 20–25 m² fed enkeltskravering – 25–40 m² krydsskravering – over 40 m² let enkeltskravering.

Det normale forløb er, at et nyt kvarter fortrinsvis tages i besiddelse af nygifte. Dette medfører, at nye boligbebyggelser gennem en periode præges af børn i samme aldersklasser. I ældre kvarterer nærmer aldersfordelingen sig byens gennemsnit. Sammenligner man brokvartererne med ældre yderkvarterer som befolkningsmæssigt er faldet til ro, ses *procenten* af børn – ikke de absolutte tal – at være mindre i de indre kvarterer end i yderområderne. Familier med børn foretrækker – hvis de overkommer det økonomisk – de bedre lejligheder i frie omgivelser for de umoderne i kvarterer med ringe opholdsarealer. Barnløse og ugifte lægger mere vægt på at bo nær bycentrets arbejdssteder og adspredelser.

Christianshavn og Islands Brygge

Christianshavn hører rent historisk sammen med den gamle bykærne, men funktionelt – med sit præg af boligkvarter uden nævneværdig citydannelse og klart adskilt fra det øvrige centrale område ved havneløbet – har det meget tilfælles med brokvartererne. Det bør ligesom de indre brokvarterer bibeholdes og til en vis grad rendyrkes som boligområde. Med den særlige bebyggelseskarakter, med kanalerne og voldterrænet kan det blive et værdifuldt og særpræget boligkvarter.

Skønt en del af bebyggelsen stammer fra samme tid som Borgergadekvarteret, synes en totalsanering af hele karréer ikke at være aktuel. Ved en nærmere gennemgang af boligkommissionens kvalitetsvurderinger (årsberetning 1951) kommer man til det resultat, at en udhuling af karréer og istandsættelse eller fornyelse af de enkelte forhuse og nogle af sidehusene stort set forekommer mest realistisk. Derved bibeholder man bebyggelsens proportioner og de fredede husrækker, og de anselige kirkebygninger vil kunne fortsætte deres eksistens i et harmonisk miljø.

De store fabrikker, sukkerraffinaderiet og Burmeister & Wains motorfabrik, virker som fremmedelementer i kvarteret. Historisk betragtet er deres tilstedeværelse særdeles forklarlig, men i det nuværende Christianshavn og iøvrigt i København som helhed kan de trods deres tilknytning til havnen ikke anses for helt hensigtsmæssigt placeret. En yderligere industriel udbygning er lidet ønskelig i denne bydel, og skulle der med tiden blive tale om at udflytte de store virksomheder, bør man vel søge at lette en sådan flytning. Et fastere tilknytningsforhold til bydelen har de store pakhuse og lignende havnebetingede virksomheder.

Islands Brygge-kvarteret – der stammer fra tiden umiddelbart efter århundredskiftet, er også et samfund med en vis selvstændig karakter. Kvarterets kerne er ren boligbebyggelse og



Bygningernes anvendelse, Østerbro (1950). Krydsskravering: beboelsesbygninger (kan indeholde 1 etage erhverv). Fed enkeltskravering: bygninger med blandet beboelse og erhverv. Sort: erhvervsbygninger (kan indeholde 1 etage beboelse). Offentlige bygninger er tyndt enkeltskraveret.

Mål 1:15 000

denne benyttelse bør bibeholdes. Udnyttelsesgraden er næsten overalt højere end 2,0. De smalle karréer medfører utilstrækkelige lysforhold og for små opholdsarealer. Kvarterets ringe størrelse og naboskabet til fælledarealerne begrænser dog i nogen grad de uheldige virkninger deraf. Egentlige saneringsopgaver vil næppe opstå inden for en overskuelig fremtid.

Østerbro

På Østerbro kom udviklingen senere i gang end på Nørrebro og Vesterbro. Den ældste bebyggelse er de villakvarterer, der nu ligger som enklaver omsluttet af høj bebyggelse. Kun få af bydelens etageejendomme er opført i tiden før 1889. Som påvist tidligere er bebyggelsen vel for store partiers vedkommende kompakt, men lejlighederne er gennemgående store – altså stor bebyggelsestæthed, lille beboelsestæthed. Kvarteret nyder godt af Fælledparkens, søernes og havnens nærhed, der savnes dog mere lokalt betonede friarealer. De ringe, tætbeboede dele af kvarteret er af begrænset udstrækning og indbyrdes adskilt.

Bygningernes etageantal, Østerbro (1950). Enkeltskravering: 1-2 etager. Krydsskravering: 3-4 etager. Sort: 5 etager og derover.

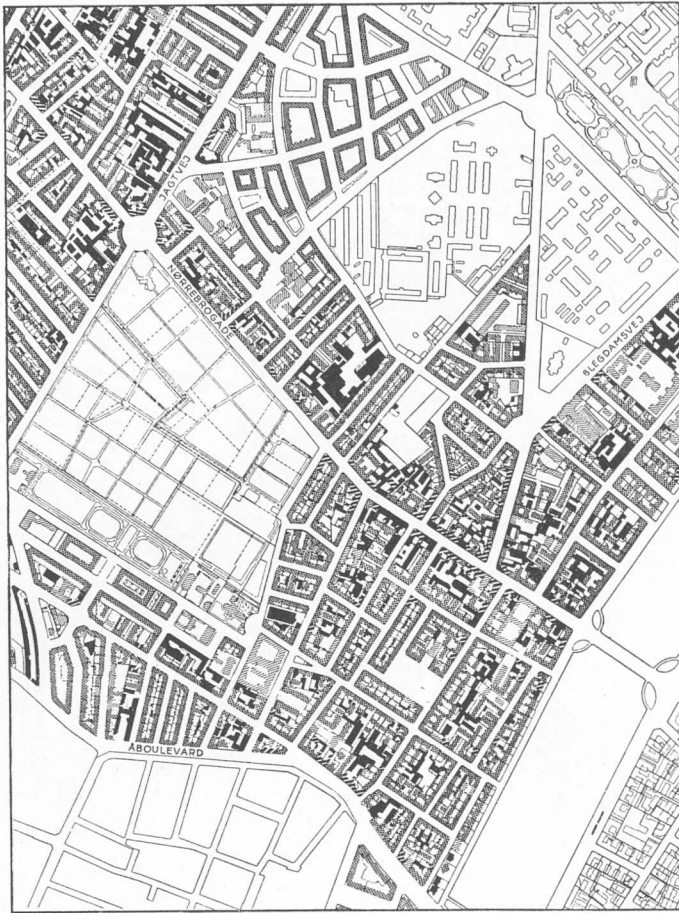


Mål 1:15 000

I det store og hele må det fastslås, at der ikke findes nævneværdige saneringsopgaver på det indre Østerbro – bygningsbestanden er endnu kun i ringe grad gået i forfald, og saneringens »sociale indikation« savnes her.

Kun ved Viborggade og Vordingborggade forekommer egentlige problemer ved sammenblanding af erhverv og beboelse. Såfremt Østre Gasværk og Øresundshospitalet engang nedlægges, og det ikke bliver nødvendigt at anvende arealerne til renseanlæg for kloakvand, synes det nærliggende her at udlægge erhvervsarealer (jfr. side 121).

Kvarteret omkring den østlige ende af Ryesgade rummer til dels en uheldig blanding af ny og forældet beboelse og større generende industrier. De her fastlagte boligområder i henhold til byggelovens § 12 er i overensstemmelse med de tidligere anførte principielle synspunkter. På lang sigt burde der tilstræbes en radikal fornyelse af hele kvarteret med henblik på at udnytte den enestående beliggenhed mellem Sortedam Sø og Fælledparken til et parkmæssigt udformet, rent boligområde.



Bygningernes anvendelse, Nørrebro (1950), Krydsskravering: beboelsesbygninger (kan indeholde 1 etage erhverv). Fed enkeltkravering: bygninger med blandet beboelse og erhverv. Sort: erhvervsbygninger (kan indeholde 1 etage beboelse). Of-fentlige bygninger er tyndt enkeltkravet.

Mål 1:15 000

Nørrebro

Det indre Nørrebro har flere bygninger fra den ældste periode, flere korridorhuse og flere baghuse end de andre brokvarterer tilsammen. Bebyggelsen er iøvrigt – især inden for de største karréer – meget uensartet med hensyn til alder og bygnings-højde. Som helhed rummer kvarteret en broget sammenblan-ding af beboelse, småværksteder og industri, der sine steder medfører ulemper for beboerne. En væsentlig del af virksom-hederne må betegnes som forældede eller ligefrem sanerings-modne. Et foreliggende undersøgelsesmateriale tyder på, at flertallet af disse virksomheder lige så godt kunne ligge andre steder i byen – forudsat at de her kunne få tilsvarende billige lokaler.

Praktisk taget hele det indre Nørrebro mellem Assistens Kirke-gård og Søerne må karakteriseres som modent til fornyelse. I kvarterets kerne er Blågårds Plads et værdifuldt, men ganske utilstrækkeligt åndehul. Som kontrast til denne del af kvarteret ligger på grænsen til det ydre Nørrebro, mellem Sjællandsgade

Bygningernes etageantal, Nørrebro (1950). Enkeltskravering: 1-2 etager. Krydsskravering: 3-4 etager. Sort: 5 etager og derover.



Mål 1:15 000

og Jagtvej, et boligområde af høj kvalitet. Dette kvarter kunne med sine store karrégårde illustrere en mulig fremtidig udformning af bebyggelsesplanen for visse dele af det forældede boligområde. Ud mod Peblingesøen må man tænke sig, at bebyggelsen engang kan åbnes, således at kvarteret kan drage fordel af dette naboskab i større udstrækning end det i øjeblikket er tilfældet. Hvis Assistens Kirkegård med tiden kunne gives en mere parkmæssig udformning og funktion, ville det blive af uvurderlig betydning for hele bydelen.

På det ydre Nørrebro er bebyggelsen vest for Nørrebrogade domineret af beboelse, som også stadig bør have fortrinsret. Øst for Nørrebrogade, imellem denne og Dagmarsgade og omkring Rådmandsgade, finder man en bebyggelse, der med hensyn til alder og blandet anvendelse svarer til den tidlige bebyggelse på det indre Nørrebro. Bebyggelsen er dog overvejende lavere.

Nørrebrogade er indkøbsgade for et meget stort opland. Nørrebro er i udstrækning betydelig større end de andre brokvarterer,



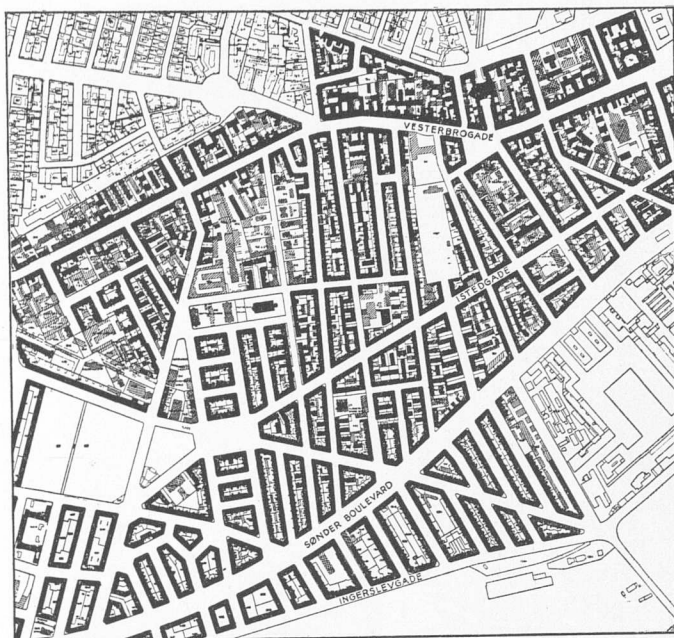
Bygningernes anvendelse, Vesterbro (1950). Krydsskravering: beboelsesbygninger (kan indeholde 1 etage erhverv). Fed enkeltskravering: bygninger med blandet beboelse og erhverv. Sort: erhvervsbygninger (kan indeholde 1 etage beboelse). Offentlige bygninger er tyndt enkeltskraveret.

Mål 1:15 000

og gadens opland omfatter yderligere udstrakte områder omkring Frederikssundsvej og Frederiksborgvej. En videre udvikling af forretningsvirksomheden langs denne og lignende gader vil som tidligere omtalt umiddelbart mindske presset på cityområdet. Planlægningen bør muliggøre en omdannelse af bebyggelsen, der tager hensyn hertil.

Den forretningsmæssige betydning af brogaderne synes at hænge sammen med deres særlig store sporvejs- og cykeltrafik. Det forekommer derfor ønskeligt at få de travle bilister udskilt (jfr. side 147) og overflyttet til bedre egnede trafikgader. Når der tillige skabes bedre forhold for parkering og varetransport inde i karréerne og i parallelgader, vil det yderligere gavne strøgfunktionen. De eksisterende parallelgader kan på flere strækninger relativt let suppleres med ny gennembrud. Derved kan der også opnås en klar grænse mellem forretningsbebyggelsen og boligbebyggelsen. I planer på længere sigt for udviklingen af brokvartererne synes meget at tale for, at også andre erhverv end udvalgsvarerhandel etc. trækkes ud til disse forretningsudløbere langs brogaderne. Der tænkes bl. a. på visse kategorier af værksteder, der fungerer som nødvendige service-virksomheder for boligkvartererne. F. eks. kunne det være naturligt, om værkstedshuse til erstatning for sanerede baggårdsværksteder fortrinsvis blev placeret i det nærmeste bagland til de store forretningsgader. Hvis der opnås enighed om, at tunnelbanerne principielt bør føres ind langs de store strøg, taler dette yderligere for dannelsen af sådanne erhvervsbælter (jfr. side 134).

Bygningernes etageantal, Vesterbro (1950). Enkeltskravering: 1-2 etager. Krydsskravering: 3-4 etager. Sort: 5 etager og derover.



Mål 1:15 000

Vesterbro

Vesterbro – der ikke som Nørrebro adskilles fra det centrale byområde af søerne – er det mest cityprægede af brokvartererne. Dette gælder ikke blot facadehusene ved Vesterbrogade. Karréerne på begge sider er i stor udstrækning optaget af hoteller, biografteatre og stormagasiner. Syd for Vesterbrogade er flere karréer meget dybe og indfiltret med erhverv i hele deres udstrækning. En fortsat forretningsudvikling langs denne gade bør som for Nørrebrogades vedkommende planlægges i forbindelse med afskærende parallelgadestrækninger, forbedrede tilkørsels- og parkeringsforhold, etc.

Vest for den inderste del af Vesterbro – der kan minde meget om den typiske indre Nørrebro-bebyggelse – ligger den kompakte, monotone boligbebyggelse, der bevirker, at Vesterbro alt i alt må betegnes som det dårligste af brokvartererne. De slet vedligeholdte 5-6 etager høje huse ligger ved smalle, mørke gader og med gårde opfyldt af baghuse, skure og plankeværker. Befolkningstætheden er i mange karréer mere end 1 000 mennesker pr. ha, hvilket må anses for uforsvarligt højt. De offentlige parkarealer Skydebanehaven og Enghaveparken forslår i forhold hertil kun lidt.

Omkring den ydre strækning af Vesterbrogade bliver bebyggelsesbilledet igen mere blandet – som på Nørrebro. Erhvervsarealerne, som beslaglægger betydelige dele af kvarteret, er dog for en del bebygget med lette en-etages bygninger og kunne meget vel gives en anden og bedre udnyttelse.



Frå trafiknudepunktet ved Hovedbanegården – hvor cityudviklingen manifesterer sig med et livligt nybyggeri af forretningsjendomme – strækker Vesterbro sig som en stenørken ud til Valbyområdet. Inderst de stærkt erhvervsprægede karréer ved Vesterbrogade (i billedets højre side). Udenfor breder sig det kompakte boligkvarter, med Istedgade (til venstre i billedet, stærkt markeret af skygger) som kvarterets lokale indkøbsgade.

Brokvarterernes fornyelse — hvilke metoder er til rådighed?

Man forestiller sig næppe fra nogen side, at de betydelige fornyelser, der er trang til i brokvartererne, vil komme af sig selv, at hele fornyelsesopgaven skulle kunne løses ved *selsvanering* — altså uden noget initiativ fra det offentliges side. Den ret omfattende selsvanering, som har fundet sted i den centrale bydel, hænger sammen med de egentlige cityerhvervs fortrængning af beboelsen. I brokvartererne vil noget tilsvarende højst kunne gøre sig gældende langs gader som Vesterbrogade og Nørrebrogade, hvor der sker — og bør ske — en vis erhvervsudvikling. Udover en betydelig omdannelse langs disse gader og udover ombygninger og moderniseringer af visse beboelsesejendomme har de fornyelser, der hidtil er sket i brokvartererne, stort set indskrænket sig til enkelte arealer, som af en eller anden grund har henligget med en særlig dårlig, urentabel udnyttelse.

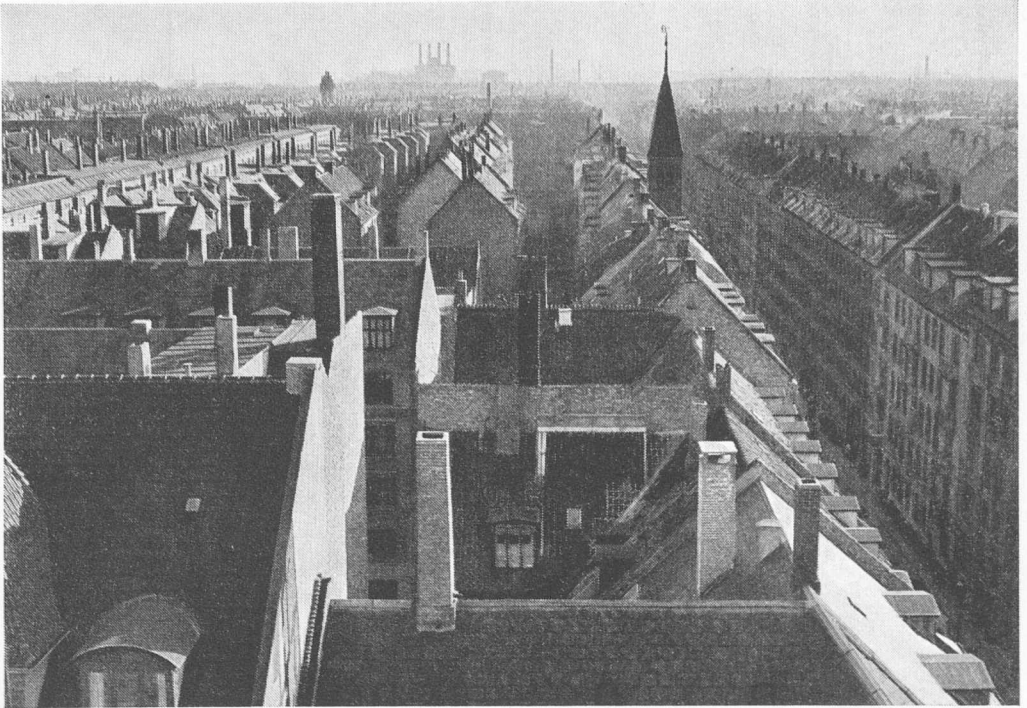
Brokvarterernes fornyelse må i det væsentlige tænkes at ske ved indgreb eller i hvert fald ved initiativ fra det offentlige, idet det i dag må stå hen, i hvilket omfang der bliver mulighed for en mere positiv medvirken fra grundejernes side.

Før man går nærmere ind på planlægningen af brokvarterernes fornyelse, skal man kort omtale de kategorier af indgreb, der navnlig kan blive tale om. Man ønsker her kun at konstatere de mere tekniske egenskaber ved de forskellige metoder; at konstatere de muligheder de byder på i relation til opgaven: brokvarterernes fornyelse.

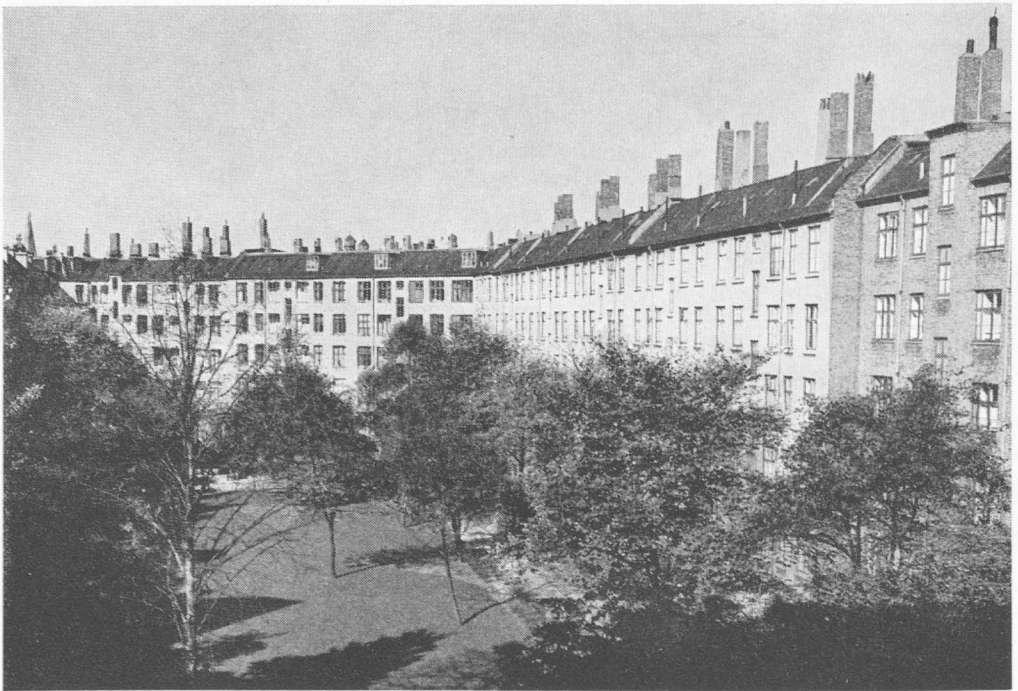
Gårdomlægning

Der findes i brokvartererne talrige karréer, som vel er fri for side- og baghuse, men hvor der alligevel savnes virkelige opholdsarealer, fordi karréernes indre er opfyldt af skure og opdelt af plankeværker. Ifølge byggelovens § 50 kan bygningskommissionen i sådanne tilfælde træffe bestemmelse om, at ejerne på egen bekostning skal gennemføre *gårdomlægninger*. Disse omlægninger har fundet sted i en række tilfælde og finder stadig sted. Da den maksimale ydelse fra ejerne er fastlagt i loven som en vis del af årslejen, der jo i mange år har ligget fast, mens udgifterne til disse arbejder er steget med prisniveauet, er de resultater, man i dag kan nå, væsentligt mindre omfattende end på det tidspunkt, da loven blev vedtaget. Fra kommunens side søger man ved forskudsnydelser etc. at støtte dette arbejde. I praksis omfatter omlægningerne imidlertid kun plankeværker, gårdbelægninger m.v., men kun undtagelsesvis de i loven omtalte cykelskure og andre småbygninger.

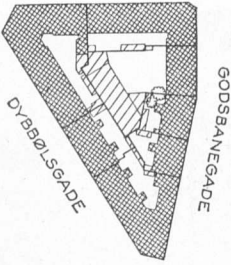
Videregående gårdrydninger, hvorved der også fjernes murede bygninger som værksteder og lignende i 1 eller 2 etager, kan



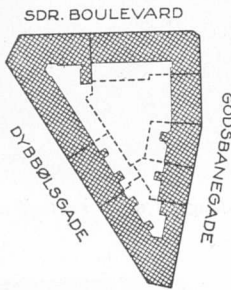
Befolkningstæthed op til 1400 beboere pr. ha. En udtynding af bebyggelsen må være det første skridt i retning af et mere menneskeligt miljø.



Gårdrydninger og udtyndinger kan resultere i fælles opholdsarealer med en udformning som i nutidig parkbebyggelse.



Gårdrydning: Vesterbrokarré med 7 gårde, alle uegnede til legeplads. Enkeltskravering: 1-2 etager, krydsskravering: 3 etager og derover. Mål 1:2 500.



Rydning af plankeværker og bygninger i gårdene kan give karréens ca. 75 børn et stort opholdsareal.

gennemføres efter byggelovens reguleringsbestemmelser. Muligvis vil der også efter disse bestemmelser kunne inddrages særlig dårlige og mørke stueejligheder til erstatning for gårdens skure (til cykler, barnevogne og visse arter fælleslokaler). I mange tilfælde vil der kunne opnås endog meget store forbedringer i forhold til den økonomiske indsats, forbedringer, der ikke behøver at forhale videregående indgreb.

Bygningsudtynding

I brokvartererne er de byplanmæssige mangler – navnlig manglen på lys og luft – mere fremtrædende end de bygningsmæssige, der vedrører husenes konstruktion, indretning og udstyr. Dette taler for, at der i almindelighed *som en første etape af den egentlige sanering gennemføres en udtynding af bebyggelsen – altså alene nedrivning.*

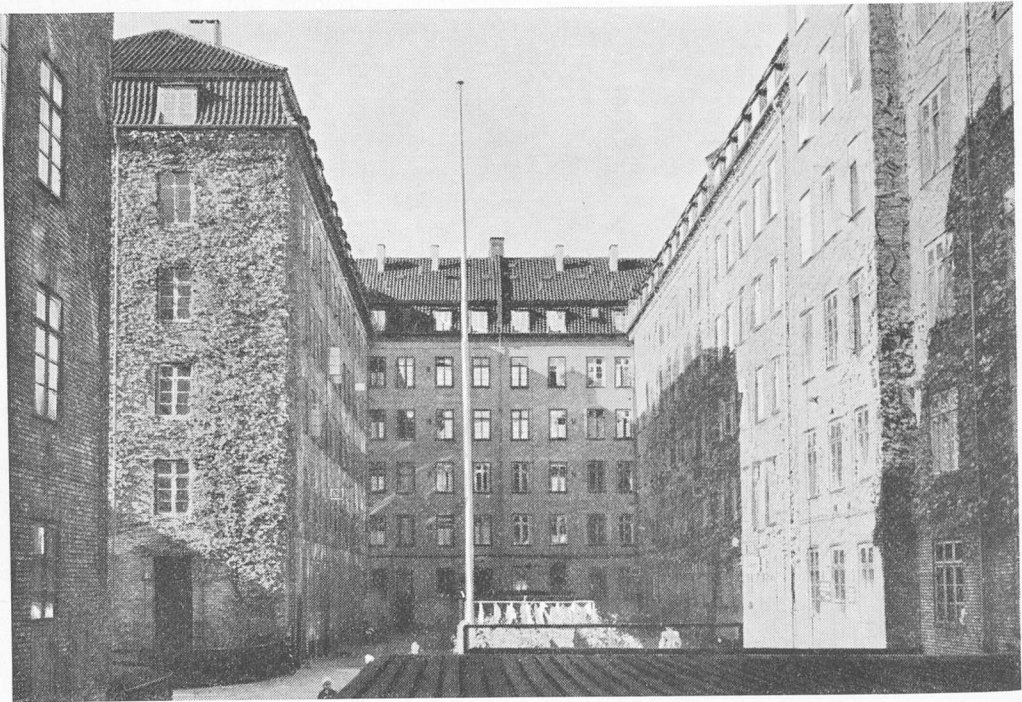
Udtyndingsmetoden har bl. a. den fordel, at den udstrækker virkningen af en vis pengeindsats til større områder end en totalsanering. Meget ofte vil man ved at fjerne f. eks. $\frac{1}{5}$ af bygningsmassen i en karré kunne opnå afgørende forbedringer både med hensyn til lysforhold og friarealer. Det vil sige, at man med udtyndingsmetoden kan gennemføre visse påtrængende forbedringer i et flere gange så stort område som ved totalsanering.

Endvidere foregriber den sædvanlige form for udtynding ikke den endelige fornyelse af kvartererne, idet den alene er en nedrivningsproces. Hvis man derimod falder for fristelsen til at bygge nyt på nogle af de ryddede arealer, skal disse nybygninger, som idag må placeres med hensyntagen til *fortidens* gadenet og bebyggelsesplacering, om en række år indgå i *fremtidens* større samlede bebyggelsesplaner for kvarteret. Foruden de komplikationer, man ville skabe for vore efterkommere ved et mere sporadisk nybyggeri i kvartererne, ville der fremkomme visse øjeblikkelige ulemper. Det kunne rent praktisk blive vanskeligt at føje det nye ind mellem det gamle på en rimelig måde, specielt hvis der ikke alene var tale om nye huse, men også om en ny type beboerklientel. Først når der bliver tale om totalrydning af større arealer, hvor nybyggeriet kan få et vist omfang, synes bebyggelse forsvarlig.

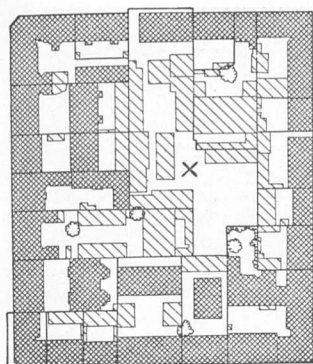
Udtyndingen – der er det første radikale led i en forbedring af det bebyggelsesmæssige miljø – må naturligvis ikke gennemføres i en form, der giver indtryk af bydele under langsom nedrivning. Den bør i hver karré føres frem til et trin, hvor der kan ske en vis *færdiggørelse og istandsættelse* både af hele karréen og af de enkelte huse, som skal blive stående indtil videre. Istandsættelser og moderniseringer bør holdes inden for visse rammer for ikke at vanskeliggøre den endelige fornyelse.



I kvarterer med snævre gader og smalle karréer kan der i heldigste fald ved middagstid nå et solstrejf ned i gader og gårde.



Fjernelse af blot et enkelt facadehus i en smal karré kan gøre hele gårdsrummet lysere og venligere og få facadebevoksning til at trives.



SMEDEGADE

Tilvejebringelse af fællesanlæg: I en nørrebro-karré kan man tænke sig en brandfarlig tømmerplads (X) erstattet med en legeplads. Enkeltskravering: 1-2 etager, krydsskravering: 3 etager og derover. Mål 1:2 500.

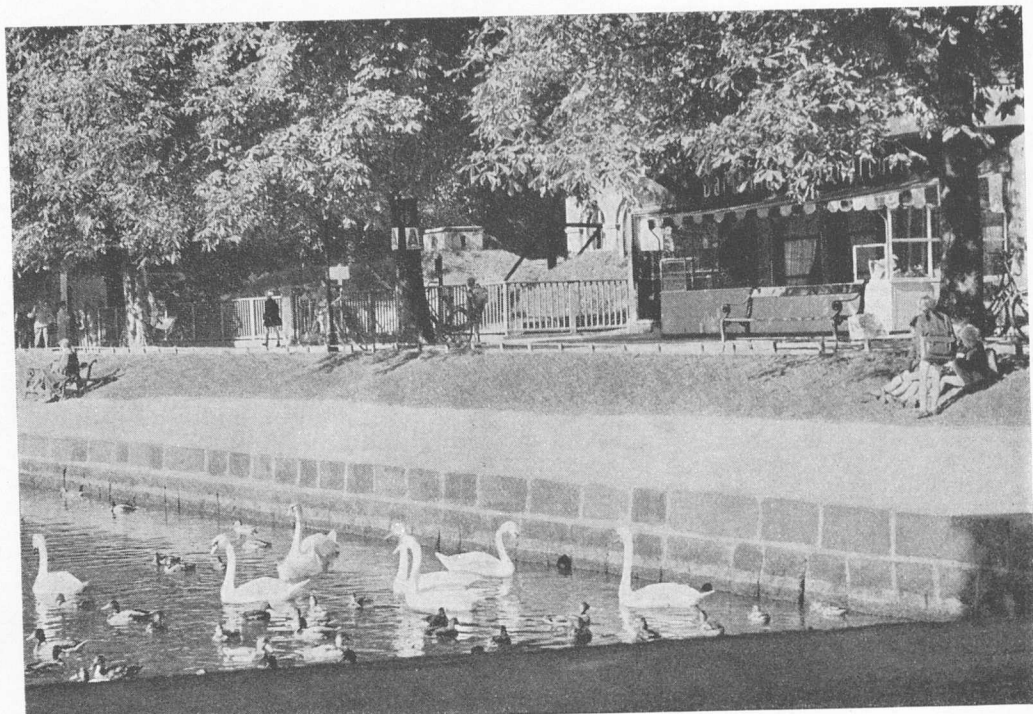
For at det kan blive forsvarligt at bibeholde en væsentlig del af den gamle boligbestand indtil videre, er det imidlertid ikke nok at istandsætte, eventuelt ombygge, selve lejlighederne, der må også tænkes på *fællesanlæggene*. De pågældende kvarterer er i dag væsentlig ringere udstyret med indretninger til lettelse af husarbejde, børnepasning etc. end nyere bebyggelse, men har langt hårdere brug herfor, fordi beboerne overvejende tilhører de familietyper, hvor både mand og hustru har erhverv, mens hushjælp praktisk taget ikke forekommer.

De nærmere planer for udtyndingen bør udarbejdes efter indgående *vrderinger af de enkelte bygningers kvalitet*, for at der kan skabes sikkerhed for, at de huse, man lader leve indtil videre, for rimelige udgifter kan bringes i forsvarlig stand. I det omfang man kommer ind på afskrivningsordninger for de foreløbigt bevarede ejendomme med henblik på en totalsanering på et senere tidspunkt, bør udgifterne til modernisering m. v. naturligt indgå i de beløb, man afskriver. Det kan her nævnes, at almindelige centralvarmeanlæg som regel regnes afskrevet i løbet af ca. 25 år. De forbedringer, der gennemføres i første etape, må være tilrettelagt bedst muligt med henblik på en totalsanering af større samlede kvarterer i en senere etape. Bl. a. må den standard, der sigtes mod under den foreløbige forbedring af et kvarter, fastsættes i forbindelse med et skøn over, på hvilket sted i rækkefølgen for totalsaneringsopgaven det pågældende kvarter vil komme ind. Hører kvarteret til de områder, man ønsker at afvikle så tidligt som muligt, bør der naturligvis kostes mindre på at forbedre dets bygninger, end hvis det skal blive stående en menneskealder eller mere.

Udtyndingsmetoden har især aktualitet i meget kompakte boligkarréer med ren baghusbeboelse og bygninger af relativ god konstruktiv standard – som man i stor udstrækning finder dem på det mellemste Vesterbro.

I de ganske smalle, baghusløse karréer, som findes i alle brokvartererne samt i karréer beliggende ved gader med mindre bredde end facadehusenes højde (ill. side 18), kan en udtynding medføre *fjernelse af facadehuse*. Overhovedet kræver de gamle kvarterer med smalle gader særlig opmærksomhed ved udtyndingens tilrettelægning. En udhuling alene bliver i sådanne kvarterer ikke fuldt tilfredsstillende, så meget mere som det i reglen er lejlighedernes opholdsrum, der vender mod de smalle gader. Kvarterer som Vesterbro, hvor de fleste gader ligger nord-syd, er noget heldigere stillet end kvarterer med øst-vestgående gader, hvor ikke engang middagssolen når ned i vinterhalvåret.

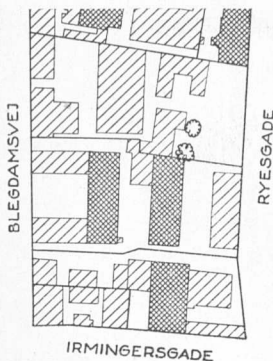
I nogle karréer fremfor alt på Nørrebro vil udtynding i bebyggelsen forudsætte *indgreb over for industrivirksomheder*. Dette



Soernes åbne rum danner en befriende kontrast til brokvarterernes massive bebyggelse. Størst værdi for beboerne har de strækninger af Dosseringen, som er beregnet alene for fodgængere.

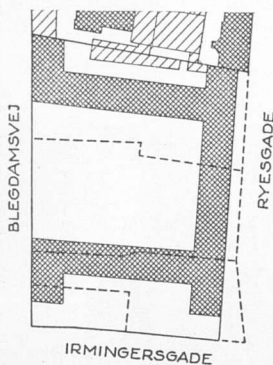


Også på de strækninger, hvor store trafikgader passerer langs Søerne, kan der indrettes beskyttede promenader og siddepladser.



Privat totalsanering: En gammel, blandet bebyggelse ved Rymsgade blev ryddet i 1935.

Enkeltskravering: 1-2 etager, krydsskravering: 3 etager og derover. Mål 1:2 500.



En moderne boligbebyggelse, som åbner sig mod Blegdamsvej og Fælledparken, er opført i stedet.

udvider og komplicerer saneringsopgaven og kræver, at der – foruden en kvalitetsvurdering af boligbebyggelsen – foretages en vurdering af industrivirksomhederne. Ifølge fabrikkedirektoratets undersøgelser findes der i de indre brokvarterer et betydeligt antal store og mellemstore industrivirksomheder med forældede og urationelle lokaleforhold. De mange små-fabrikker og værksteder, der til stadighed opstår, holder ofte til i usunde kælder- eller loftlokaler, med kun et par meters indvendig højde, ringe belysningsforhold og mangel på sanitære installationer. Sundhedskommissionen må i mangfoldige tilfælde skride ind for at hindre de ulemper, virksomhederne medfører for beboere i karréerne.

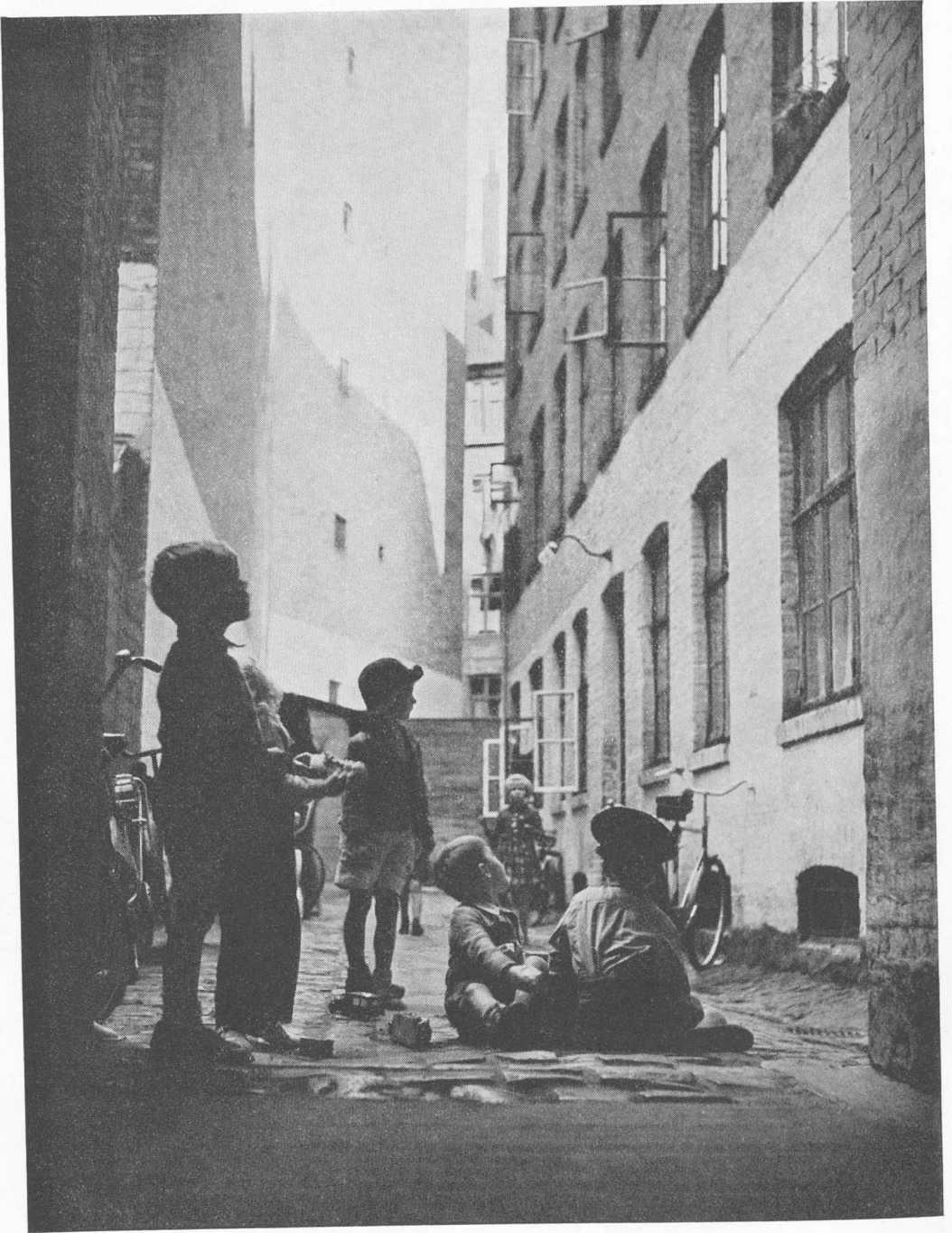
Selv om der regnes med en reduktion af befolkningstallet på broerne, er en arealudvidelse påkrævet for skoler, fritidshjem, børnehaver, offentlige legepladser etc. De skoler, der ligger indeklemte i karréerne, har f. eks. meget små friarealer i forhold til den nutidige norm. Ønskelige udvidelser af *offentlige arealer og institutioner* kan i visse tilfælde med fordel kombineres med saneringsindgreb. Ekspropriationer til almennyttige formål er hjemlet i byggelovens § 41 og byplanlovens § 12.

Totalsanering

Mens udtyndingsmetoden har ubestridelige fordele som den generelle fremgangsmåde i en første etape af brokvarterernes sanering, kan det dog i visse tilfælde anses for ønskeligt med det samme at skride til en totalsanering – nedrivning af hele den ældre bebyggelse inden for et område, i reglen med påfølgende genopbygning. Totalsaneringer kan med udbytte foretages, hvor bebyggelse fra den ældste periode indgår i karréer med særlig lav udnyttelse eller i karréer med saneringsmodne industribygninger. En særlig lav udnyttelse har som tidligere omtalt også været forudsætningen for et antal private totalsaneringer.

Ved områdesaneringer i henhold til den nugældende boligtilsynslov skal der udarbejdes saneringsplaner. Der må som regel regnes med, at sådanne saneringers gennemførelse baseres på kondemneringer på åremål med tvungen afskrivning. Saneringsplaner bør da foreligge senest 12 år før realiseringen, idet åremålet ikke kan ansættes til kortere tid.

På længere sigt må man regne med, at meget store dele af bebyggelsen fra før århundredskiftet erstattes, selvom der i en første etape er foretaget gårdrydning og udtynding. Det vil ikke i længden være tilstrækkeligt at forbedre miljøet ved udtynding. Såvel bebyggelsesplanen som lejlighedernes udformning og udstyr vil efterhånden være fjernet for langt fra en tidssvarende standard.



»Det ved beboelsesbygninger nødvendige opholdsareal skal have en passende størrelse og så vidt muligt være således beliggende, at det i sommerhalvåret kan blive bestrålet af solen. Det skal på passende måde holdes adskilt fra eventuelle færdselsarealer og andre nyttearealer og forsynes med bænke i tilstrækkeligt omfang. Ved beboelsesbygninger indrettet til mere end 8 familier kan der på opholdsarealet forlanges indrettet en efter forholdene i hvert enkelt tilfælde med hensyn til størrelse og øvrige indretning, derunder legeredskaber, passende legeplads for børn«. (Bygningsvedtægt for Staden København, § 9).

Brokvarterernes fornyelse — den forestående planlægning

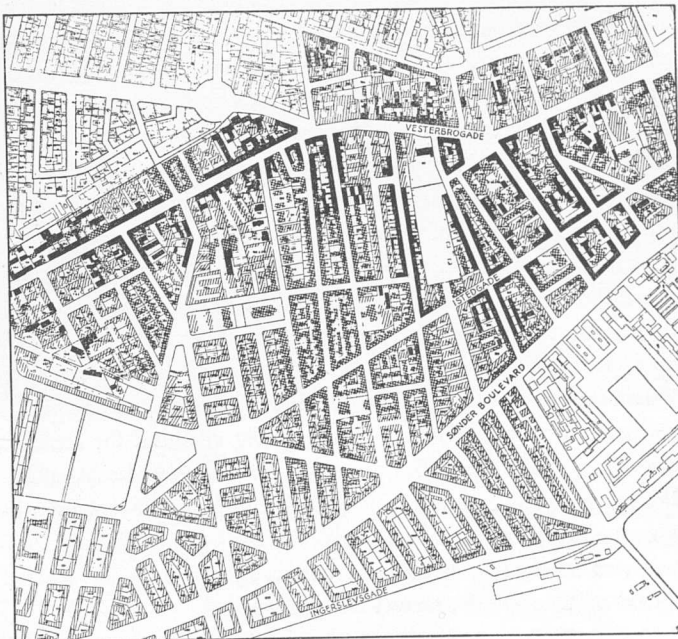
Fornyelse af boligkvarterer snarere end af ejendomme

Efter at have karakteriseret brokvartererne nærmere og efter at have omtalt de metoder, der står til rådighed under det kommende arbejde med disse kvarterers fornyelse, rejser sig de vigtige spørgsmål om, *hvor og hvordan man skal gå i gang med fornyelserne*. Bør man omhyggeligt opsøge byens dårligste hus og rive det ned først og herefter fortsætte med det næstdårligste? Eller bør man finde frem til byens dårligste *kvarter* og begynde med at foretage den nedrivning, som vil gavne dette kvarter som helhed mest — uanset om det er en relativt god bygning, der først må falde?

Dette er at stille problemet skarpt op, men det er værd at notere, at den nuværende saneringslovgivning *nærmest* anviser den førstnævnte fremgangsmåde. Loven om boligtilsyn og sanering af usunde bydele er baseret på en vurdering af den enkelte bolig eller enkelte bygning, men ikke af dennes forhold til omgivelserne, f. eks. ringe afstand til nabobebyggelse, dårlig adgang til opholdsarealer, legepladser o. s. v. — Det er selvsagt vanskeligt at afveje tekniske mangler ved en bygning med mangler ved denne bygnings placering på grunden eller mangler ved det kvarter, bygningen ligger i. Når man står overfor at skulle foretage en rationel fornyelse af de dårlige dele af byen, må de byplanmæssige mangler imidlertid veje overordentlig tungt. Man har da også allerede i indledningen lagt noget mindre vægt på de saneringsopgaver, der forekommer i form af mindre grupper af dårlig bebyggelse i de indre bydele — vel byens dårligste og ældste huse — idet alene den ringe udstrækning af disse dårlige områder begrænser opgaven. Derimod har man stærkt fremhævet den opgave, der ligger i fornyelsen af de store, *samlede* områder i brokvartererne med kun 70-90-årig bebyggelse. Disse områders bygningstekniske mangler er ganske vist ikke store, men ved deres kompakte, lysfattige bebyggelse, deres mangel på friarealer, deres indblanding af generende virksomheder og deres sammenhobning af mennesker fra de lavere indtægtsklasser udgør de et boligmiljø, som står i den stærkeste modstrid med de krav, der i dag må stilles til et boligkvarter. Boligkommissionen har, bl. a. i sine beretninger, dokumenteret, hvorledes disse områder kan danne frodig grobund for sociale misforhold af alle slags. *Hovedopgaven for fornyelsen* består altså ikke i at gribe ind på flest mulig dårlige punkter i byen, men i at gennemføre *en planmæssig omdannelse af boligmiljøet i visse store samlede bydele*, hvorunder alle brugbare metoder, kortsigtede og langsigtede, tages i anvendelse.



Bygningernes alder, Nørrebro.
 Sort: opført før 1865. Krydsskravering: opført 1865-89. Enkeltkravering: opført efter 1889.



Bygningernes alder, Vesterbro.
 Sort: opført før 1865. Krydsskravering: opført 1865-89. Enkeltkravering: opført efter 1889.

Mål 1:15 000

Brokvarterernes to vigtigste fornyelsesområder

Der kan næppe rejses diskussion om, hvor de byområder ligger, som kræver dette omfattende initiativ. Det er *det indre Vesterbro og det indre Nørrebro*, som er søgt afgrænset som *fornyelsesområder* på omstående planer. Et kvarter som Ryesgadekvarteret er ikke medtaget her, selvom det rummer bebyggelser, som er fuldt ud så ringe som den dårligste bebyggelse i de indkredsede områder, og som kan kræve indgreb ligeså hurtigt. Dette kvarter nyder imidlertid godt af sin ringe dybde og sin gode adgang til Fælledparken på den ene side og søerne på den anden, og dets fornyelsesproblemer kan bedre behandles isoleret end de kompakte brokvarterers (ill. side 85).

Karakteristisk for de to fornyelsesområder er, at bebyggelsen overvejende er opført før 1889, da en ny bygningslov skærpede kravene til gadebredder, beboelsesrum, trappeforhold, etc. Lejlighederne har kun undtagelsesvis badeinstallationer og w.c.-forholdene er ringe; der er ofte fælles w.c. på etagerne og undertiden kun gård-w. c. Områderne rummer de fleste af byens korridorhuse og dækker enklaverne med de særlig snævre og mørke gader (ill. side 18). Karréerne har gennemgående en udnyttelsesgrad højere end det tilladte maksimum 2,0 og i mange karréer ligger udnyttelsesgraden over 2,5. Et stort antal af de rene boligkarréer, d.v.s. karréer med mere end 80% af etagearealet anvendt til beboelse, har en befolkningstæthed større end 1 000 pr. ha, og enkelte kommer endog op på omkring 1 400. De lokale institutioner og parkarealer er yderst knebne i størrelse.

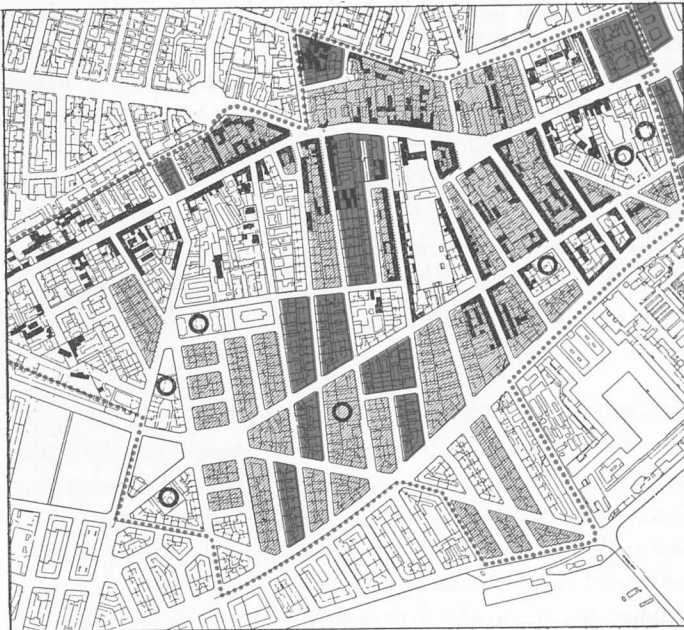
Til belysning af den foreslåede afgrænsning af de to fornyelsesområder, hvor miljøomdannelsen synes særlig påkrævet, har man på planerne på næste side foruden afgrænsningen vist dels *den ældste bebyggelse*, opført før 1875, d.v.s. før kravene til lysafstande m. v. blev noget forbedret, og dels *karréer med høj udnyttelsesgrad*. Som kriterier for saneringsopgaven kan bygningsalderen siges at give et vist udtryk for bygnings- og boligkvaliteten, og udnyttelsesgraden at give udtryk for den byplanmæssige kvalitet (lysforhold, friarealer, etc.). Planerne viser, hvor problemerne i særlig grad samler sig inden for disse områder.

Samlet fornyelsesplan før konkrete saneringsplaner

I henhold til boligtilsynslovens § 24 er fremgangsmåden i dag den, at der som grundlag for en sanering inden for »et, af en eller flere ejendomme bestående, usundt eller brandfarligt område« skal udarbejdes en *saneringsplan*. Da en sådan plan er en konkret detailplan for en aktuel sanering og må rumme en direkte stillingtagen til, hvilke bygninger der skal fjernes, hvilke der

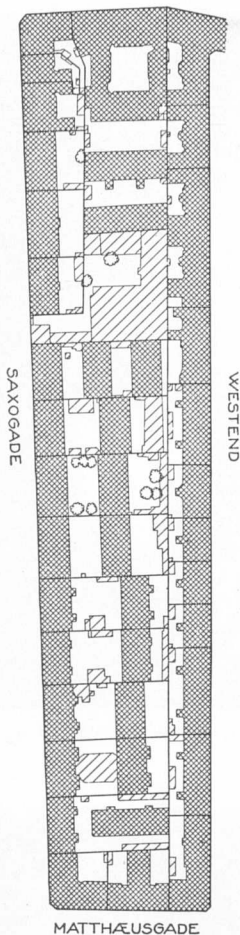


Fornyelsesområde Nørrebro.
 Sorte bygninger er opført før 1875. Cirkler angiver kommunale skoler. Rød skravering: karréer med en nuværende udnyttelsesgrad på 2,0–2,5. Fuld rød farve: karréer med en udnyttelsesgrad over 2,5. Rød priklinie: forslag til afgrænsning af området, for hvilket der bør udarbejdes en samlet dispositionsplan for fornyelserne.



Fornyelsesområde Vesterbro.
 Samme signaturer som på ovenstående plan.
 De to fornyelsesområder rummer tilsammen ca. 34 000 lejligheder, hvoraf mere end 5 000 i korridorhuse. De beboes af ialt ca. 90 000 mennesker, hvoraf ca. 16 000 er børn (under 14 år). Der er ca. 28 000 beskæftiget (28 000 arbejdssteder) indenfor områderne.

Mål 1:15 000



Simpel bygningsudtynding: Hvis baghusene i den sydlige del af karréen blev fjernet, ville der fremkomme en 35-40 m bred karrégård.

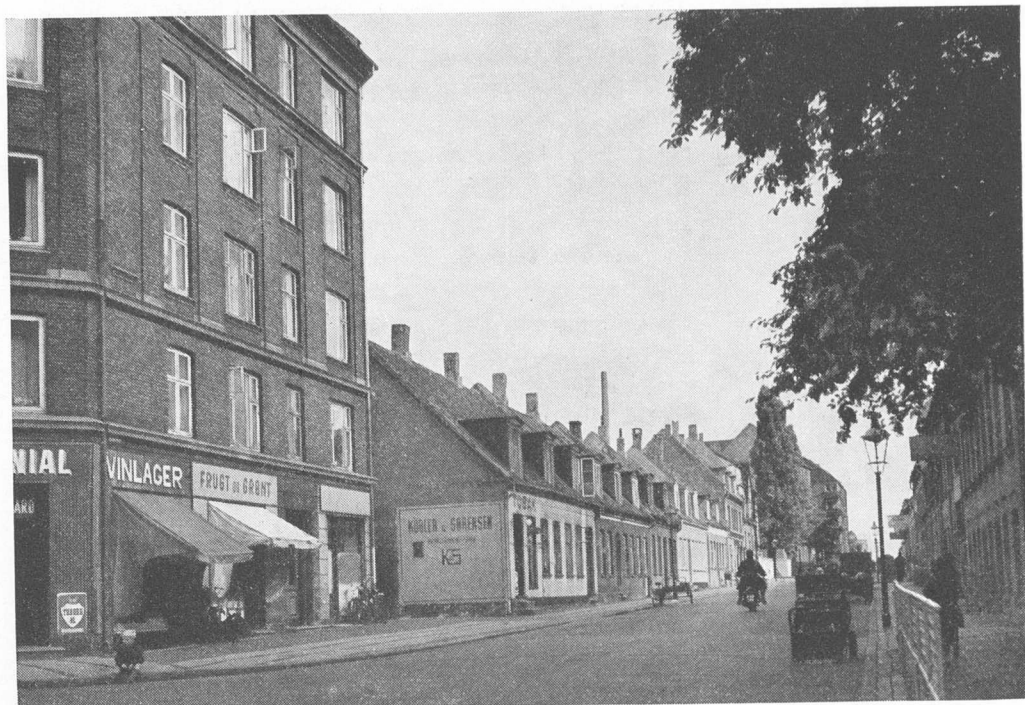
Enkeltskravering: 1-2 etager, krydsskravering: 3 etager og derover. Mål 1:2 500.

skal bibeholdes o. s. v., må den være indskrænket til at omfatte et mindre, overskueligt område og vel et område, som for en væsentlig del består af kondemnabile ejendomme.

De aktuelle overvejelser med hensyn til en iværksættelse af saneringen i brokvartererne er også – ganske naturligt – indledt med forslag til kondemneringer og forarbejder *til saneringsplan for en enkelt karré, mellem Saxogade og Westend*. Valget af en karré i dette særlig kompakt bebyggede kvarter har været meget nærliggende. Selve karréen synes velegnet til en simpel bygningsudtynding. I den sydlige, rent boligprægede del af karréen er man bl. a. fri for den ellers sædvanlige sammenbygning af for-, side- og baghuse.

Når man imidlertid står overfor en etapevis fornyelse af et stort samlet byområde som Vesterbro, vilde det være utilfredsstillende blot at fortsætte med at udarbejde mindre, afgrænsede planer. *For* at sikre at fornyelsen skrider frem i en for hele kvarterets tarv hensigtsmæssig rækkefølge med en passende spredning af virkningerne, *for* at sikre at den i hvert enkelt tilfælde bedste metode bringes i anvendelse, herunder de muligheder, bygge-loven indebærer, *for* at sikre at der under fornyelsen tages hensyn til behovet for friarealer, institutioner etc. i hele bydelen, *for* at sikre, at der ikke sker bebyggelse, ombygning eller lignende inden for bydelen, som kan vanskeliggøre en rimelig fornyelse til sin tid og *for* i det hele at sikre, at der ikke ved de aktuelle saneringsarbejder opstår forhold, som kan forringe den endelige genopbygning af kvarteret efter større linier – synes det vigtigt, at man som grundlag for alle detailplaner for aktuelle saneringsarbejder har *en mere langsigtet dispositionsplan for fornyelserne i hele bydelen*.

Sådanne dispositionsplaner – eller fornyelsesplaner – for Vesterbro og Nørrebro må først og fremmest være baseret på en stillingtagen til den *fremtidige anvendelse* (beboelse, erhverv, offentlige formål, o. s. v.) inden for disse områder. Man har set det som en af de vigtigste opgaver for generalplanskitsen at nå frem til en principiel stillingtagen til dette for den videre planlægning meget vigtige udgangspunkt og specielt foreslå retningslinier herfor i de bydele, hvor man står over for omdannelser og fornyelser. For det centrale områdes vedkommende resulterede disse overvejelser i en zoneskitse (ill. side 62). Erhvervsområderne fra den centrale bydel var her vist fortsat ud i brokvartererne med udløbere af erhvervsbebyggelse, som skulle knytte sig til de store forretningsgader, Vesterbrogade og Nørrebrogade. Herudover har man ment, at de indre brokvarterer i videst muligt omfang burde blive boligområder (jfr. side 29). For såvidt dette hovedprincip vil kunne finde almindelig tilslutning, vil et næste trin af plan-



I de ydre brokvarterer er det ikke udtynding, der er hovedopgaven. Mange steder må der tværtimod regnes med fremtidig højere udnyttelse.

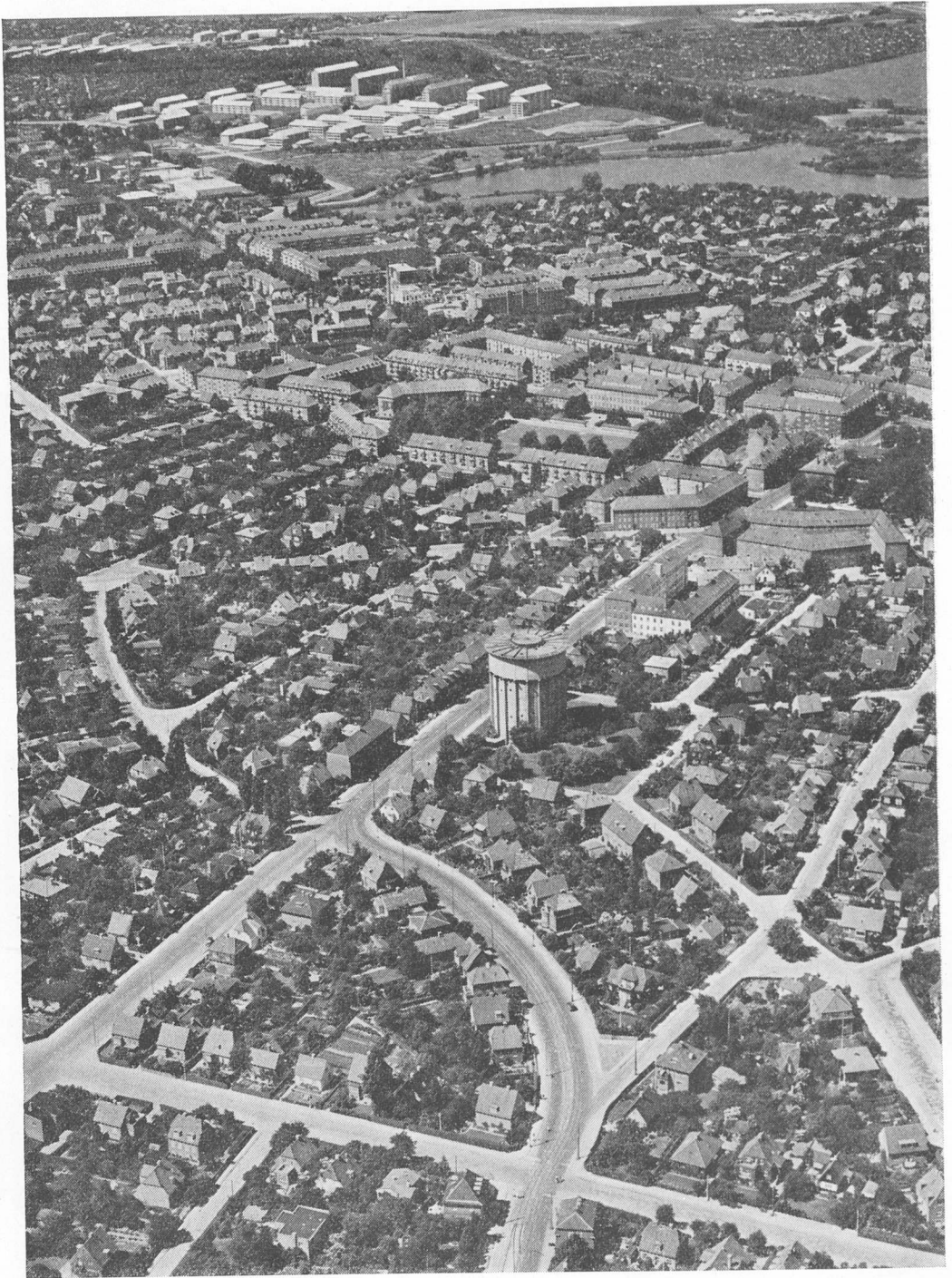


Der må tages stilling til en ændret fordeling af bebyggelsesarterne inden den tilfældige og urationelle bebyggelse afløses.

lægningen naturligt kunne bestå i, at der i stort omfang fastlægges områder for boligbebyggelse efter byggelovens § 12, hvilket bl. a. vil beskytte kvartererne mod yderligere erhvervsindtrængen og også støtte den tilstræbte industriudtynding. Når der er taget principiel stilling til den fremtidige anvendelse inden for de to bydele samt til de hovedtrafiklinier, som vil berøre områderne (jfr. trafik-afsnittet) kan dispositionsplanerne, som også må omfatte reservering af areal til offentlige institutioner, udlæg af fremtidige parkarealer, etc., udarbejdes. Det specielle ved disse dispositionsplaner, som skulle danne baggrund for den samlede fornyelse af miljøet i de to bydele, er, at de skal være *etapeplaner for områdernes forbedring*. Der må arbejdes med foranstaltninger både på kort og på lang sigt, således at alle former for forbedring tages i betragtning, lige fra spartanske gårdomlægninger og bygningsstandsættelser til totalrydninger. Hvis denne planlægningsopgave skal løses forsvarligt – med passende hensyntagen til eksisterende værdier og ejer-interesser og således, at der opnås den størst mulige nytte-virkning af de midler, der kan sættes ind fra det offentlige – må den blive temmelig omfattende. Nogle indledende undersøgelser har vist, at forholdene er langt mere komplicerede og varierende fra karré til karré, end man i almindelighed regner med. Der er så at sige ikke to karréer, der vil kunne behandles efter helt samme mønster.

Det foreslås herefter, at der for de to fornyelsesområder snarest sættes et undersøgelsesarbejde igang, som skulle sigte mod *en kvalitetsvurdering, som kan være vejledende ved tilrettelægning af fornyelsesetaperne*. Som det vigtigste mål for denne vurdering må stå en klassificering af de enkelte boligejendomme efter deres egnethed til med visse ombygninger at blive gjort brugbare for en periode (jfr. boligkommissionens generelle kvalitetsvurdering) og en vurdering af de industrielle virksomheder, berettigelsen af deres beliggenhed i kvarteret, deres bygningsmæssige og driftsmæssige kvalitet, deres gener i forhold til omgivelserne etc. Disse undersøgelser vil kræve et intimt samarbejde mellem stadsingeniørens direktorat og en række institutioner og myndigheder: boligkommissionen, sundhedskommissionen, direktoratet for fabriktilsynet m. fl.

Den 22. oktober 1949 nedsatte arbejds- og boligministeriet en kommission til revision af lovgivningen om boligtilsyn og sanering. Resultaterne af dette arbejde kan blive afgørende bl. a. for, i hvilket omfang de forskellige saneringsmåder vil kunne bringes i anvendelse. Det anførte undersøgelsesarbejde vil imidlertid blive nødvendigt under alle omstændigheder, hvis man overhovedet skal kunne tale om en *planmæssig* fornyelse af brokvartererne.



Yderkvartererne rummer praktisk taget alle de københavnske villakvarterer. Pletvis er der dog også bygget kvarterer med etagehuse – de optager mindre areal end villakvartererne, men giver boliger til væsentlig flere mennesker. København er bygget ud til kommunens grænser.

Yderkvarterernes planlægningsopgaver

Yderkvartererne. Udviklingen i de skraverede områder er sikret ved servitutter og partielle bypla ner



De yderdistrikter, der blev indlemmet i Københavns kommune i årene 1901-02, er nu næsten udbygget. Den altovervejende del af bebyggelsen er mindre end 50 år gammel og langt fra forældet. For hovedparten af området er udviklingen foregået under byplanmæssig kontrol.

En udførlig redegørelse for denne udvikling blev fremlagt af stadsingeniørens direktorat i 1942 (De Indlemmede Distrikter, byplanmæssig udvikling 1901-41). Samtidig udarbejdede direktoratet forslag til udbygning af de største endnu ledige arealer, til arealreservering for forskellige institutioner, etc. forslag som har været vejledende under den færdigudbygning, der siden har fundet sted. I indledningen til nærværende fremstilling er yderdistrikterne karakteriseret som i hovedsagen et status qvo-område, men der foreligger dog stadig en række planlægningsopgaver i disse kvarterer.

Ubebyggede arealer og fornyelsesområder

De større ubebyggede arealer findes i Husum omkring Vestenceinten og på Vestamager. Udbygningen af Husum er i store træk fastlagt. Syd for Vestenceinten påregnes et stort areal anvendt til et hospital, og arealet nord for Vestenceinten er



Yderkvartererne er ved at være udbyggede – men de er ikke færdigbyggede. Det gamle Valby er et eksempel på en urationel udnyttelse af et godt beliggende område.



Kvarteret ved Lygten er et eksempel på de muligheder, der findes for en udvidelse af industrien indenfor de allerede eksisterende industrikvarterer, jfr. side 30.

fastlagt hovedsagelig til boligbebyggelse med plads til de forskellige institutioner, der knytter sig til et boligkvarter. Fastlæggelsen af planer for *Vestamager* er udskudt på grund af visse uafklarede forhold. I henhold til en i 1939 indgået overenskomst, skal – når militæret rømmer Amager Fælled – et betydeligt areal mellem Faste Batteri og slusevejen overgå til et sameje mellem staten og Københavns kommune; militæret har imidlertid endnu ikke rømmet Amager Fælled. Samtidig påregnes et areal af det fladvand, der er beliggende udfor fælleden, opfyldt; ejerforholdet til opfyldningsarealet er endnu ikke klarlagt. Allerede ved oprettelsen af sameje-overenskomsten var det tanken at anvende en del af fælledarealet til boligbebyggelse. Den manglende afklaring vedrørende ejerforholdene m. v. har vanskeliggjort en fastlæggelse af, hvor dette byggeri skal placeres og hermed også den nærmere udarbejdelse af en bebyggelsesplan. Nogen større aktualitet har bebyggelsen heller ikke haft, idet arealet ikke vil kunne udnyttes til bebyggelse forend en opfyldning på indtil 2 m højde har fundet sted og et ret omfattende kloakprojekt er gennemført. De nu verserende planer for nye vejforbindelser der berører Fælleden, bl. a. vejen over Sluseøen til Sydhavnen og Lufthavnsvejen, jfr. senere, gør det ønskeligt, at der uanset kloakeringsmuligheder etc. snarest skabes klarhed om den fremtidige bebyggelse, således at der ikke senere opstår konflikter mellem vej- og bebyggelsesplaner. De sydligere beliggende områder af Sundby Overdrev optages for store deles vedkommende af kolonihaver. Området er holdt uden for Vestamagers afvanding idet en kloakering af dette areal vil blive meget vanskelig og uforholdsmæssig dyr. Arealet er derfor regnet forbeholdt kolonihaver.

I de ydre kvarterer findes enkelte *områder med ældre bebyggelse*: dels de gamle landsbyer, dels et par områder, hvor bebyggelsen var nået ud allerede inden indlemmelsen (se planen over bebyggelsens udbredelse år 1900, side 10). Disse områder er bebyggede uden nogen plan med lave og høje huse og en uheldig blanding af beboelse og erhverv. En stor del af bebyggelsen er tillige af ringe kvalitet. På disse steder tiltrænges der et særligt planlægningsarbejde med henblik på en fornyelse af kvartererne. Særlig betydende områder af denne art findes ved Frederikssundsvej-Frederiksborgvej, i Husum, i Valby og i Sundbyerne.

Allerede de komplicerede ejendomsforhold og det på sine steder helt middelalderlige vejnet i disse områder nødvendiggør det offentliges medvirken ved den påkrævede fremtidige regulering af kvartererne. En økonomisk medvirken fra kommunens side kan imidlertid også blive nødvendig for at gennemføre en hensigtsmæssig fornyelse, selvom mulighederne for en forøget



STADSIINGENIÖRENS DIREKTÖRAT 1953

Mål 1 : 100 000

Kolonihaveområder i København. Der findes endnu i Københavns kommune temmelig store kolonihavearealer (angivet med kraftig skravering). Kun få er dog sikret i en længere fremtid (mærket med sort). Parkerne er vist med let skravering.

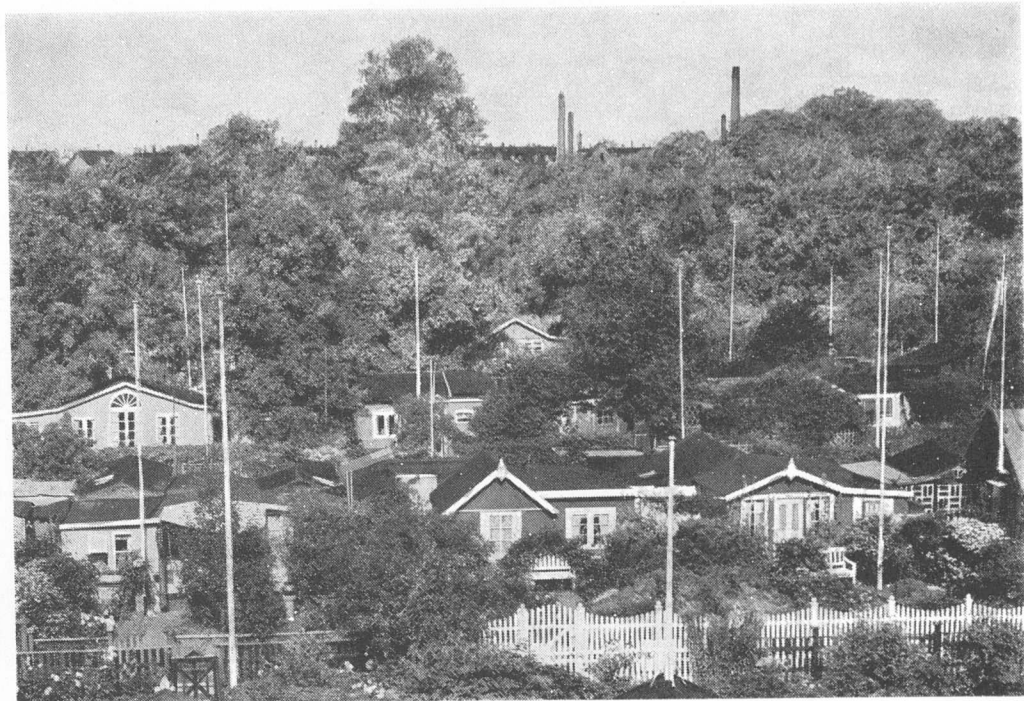
udnyttelse i forhold til den nuværende vil være en tilskyndelse til privat nybyggeri. Der vil så at sige være tale om en byplanmæssig rationalisering, der muliggør en bedre udnyttelse af de eksisterende offentlige trafikmidler, gader og hovedledninger, der berører disse områder. Set i forhold til hvad det koster at udvikle helt ubebyggede områder ligger her besparelser, som meget vel kan tænkes at opveje nogle af udgifterne for det offentlige til selve bebyggelsens fornyelse. Dette synspunkt blev specielt understreget under behandlingen i borgerrepræsentationen i 1942 af et byplanforslag for et område i det gamle Valby.

Lokale centre og rekreative arealer

Sin særlige karakter har de ydre områder derved, at de rummer praktisk taget alle villakvartererne i Københavns kommune. Af de ydre distrikters ca. 4 800 ha store areal er ca. 1 500 ha optaget af villakvarterer medens ca. 600 ha er beslaglagt af etagebebyggelser. De store områder med spredt bebyggelse har dannet et dårligt underlag for udviklingen af centre med specialbutikker, større biografer, forsamlingslokaler, etc., som i højere grad kunne have givet bydelene deres eget liv. Ligesom man for byen som helhed må tilstræbe en spredning af arbejdsstederne, som kan gøre det lettere for byens borgere at finde arbejde i nærheden af deres bolig, og som kan formindske den nuværende voldsomme spidsbelastning på bolig-arbejdssted-trafikken, kunne der være grund til at tilstræbe en lignende spredning af indkøbs- og forlystelsesstederne. Ved fornyelsen af de uheldigt bebyggede områder i Husum, Valby og Sundby bør man med andre ord overveje mulighederne for at oparbejde *centre med butikker, forlystelser og institutioner af forskellig art.*

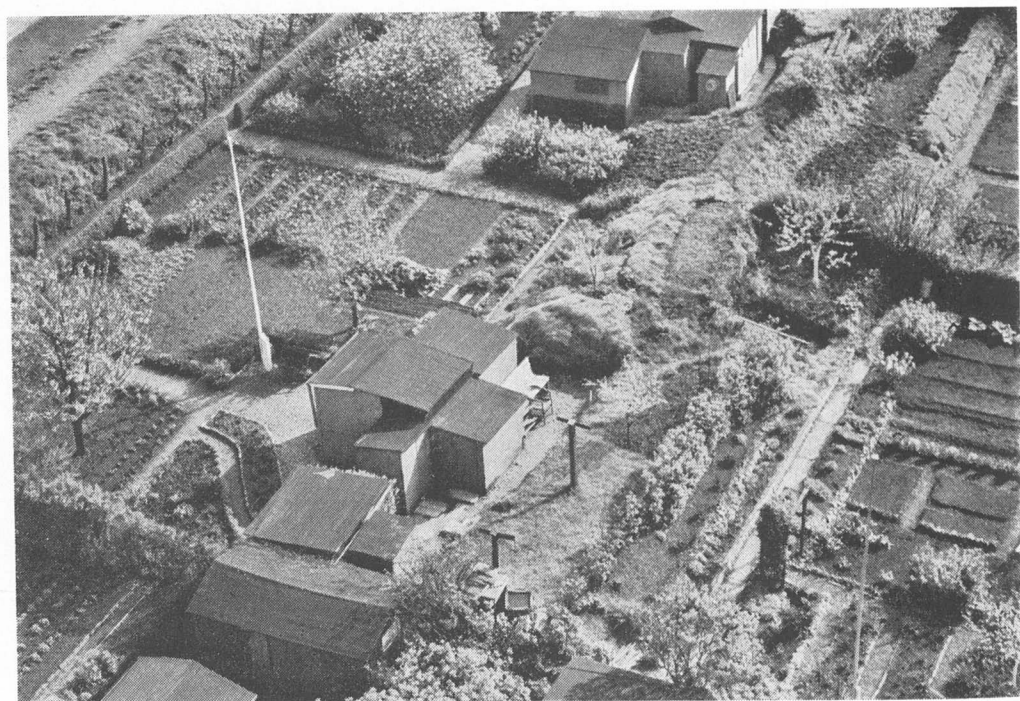
Store arealer i de ydre distrikter har været udlagt til kolonihaver, men den voksende bebyggelse har efterhånden fortrængt disse haver til de omliggende kommuner. Et par områder i Lersøen, i Valby og i Sundby er dog nu fastlagt som *permanente kolonihaveområder* i forbindelse med de nærliggende parker. For de resterende større havekolonier i Husum og på Vestamager findes tidsbegrænsede ordninger.

Der kan næppe indvendes noget imod, at den sædvanlige form for kolonihaver – store reservater af havelodder med køkkenhavekarakter og en størrelse på over 400 m² pr. have – i det store og hele fortrænges til mindre centralt beliggende arealer. En noget anden vurdering kunne man anlægge over for *den lille hvilehave* på under 200 m², som kunne tænkes indpasset på et antal arealer – eventuelt ret små arealer – som et ønskeligt supplement til etagebebyggelsen. Det ville i så fald være natur-



Eneret Bror Bernild

Selv ganske små kolonihaver er et værdifuldt supplement til en snæver etagebolig, og i den udbyggede del af byen er behovet herfor særlig stort.



De større kolonihaver med karakter af køkkenhaver kan der ikke skaffes plads til på dyre, centralt beliggende arealer. De må henvises til yderområderne.

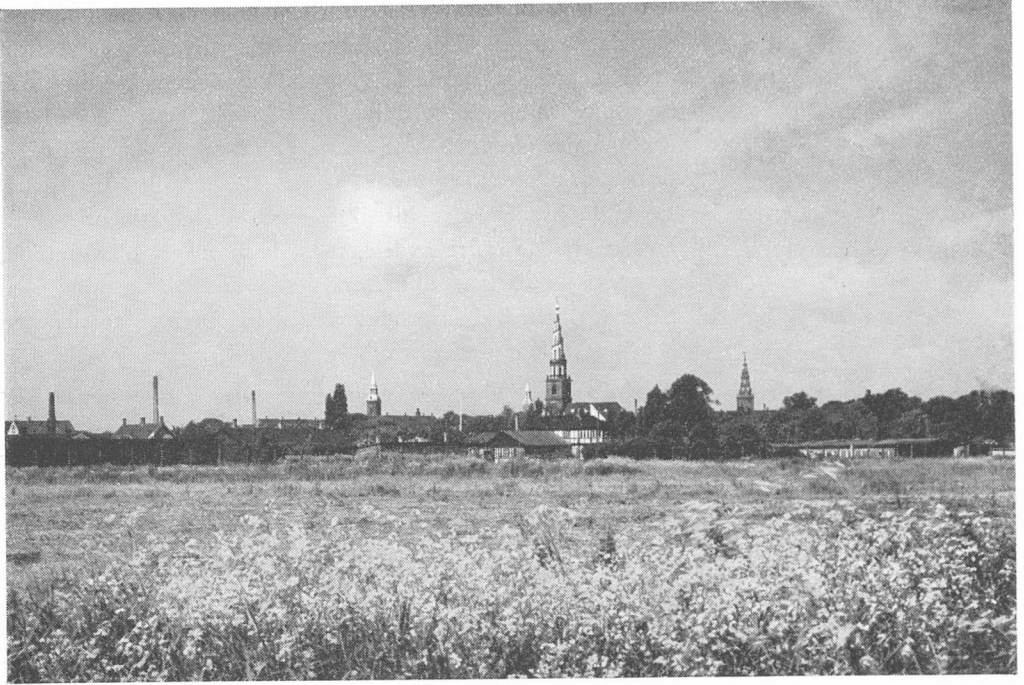
ligt at søge nogle af vejene mellem kolonihaverne udformet som offentligt tilgængelige, grønne stier, hvorved et så stort antal mennesker kunne få glæde af havekolonierne, at deres betydning kunne sammenlignes med parkernes.

Systemet af *idrætsanlæg* må udbygges med nye anlæg i yderdistrikterne, f. eks. er der et stigende behov for *friluftsbade*. Derimod har de ydre distrikter mere tilfredsstillende *parkarealer* end de ældre bydele, men de er meget ulige fordelt, især er Sundbyerne underforsynede. Ved planlægningen af Amager Fælled, Kløvermarken og de opfyldte arealer ved Østamager kan der rådes bod herpå. En park på Amager Fælled kan tillige få betydning for Vesterbro, når de to områder får en ny forbindelse over havnen.

Amager fælled udgør en centralt beliggende arealreserve, der ikke foreløbig fuldt ud må beslaglægges til permanente formål. Det omhandlede areal er f. eks. et velegnet sted for afholdelse af meget store udstillinger som landsudstillinger og internationale udstillinger.

De meget udstrakte villakvarterer er også parkfattige. Men behovet for parker er sikkert heller ikke stort her – haverne overflødiggør dem i nogen grad. Mest kniber det med legearealer for større børn, som altfor ofte er henvist til at lege på vejene. Der kan i den forbindelse peges på de mange småpladser, *erstatningsarealer*, der i sin tid er udlagt i villakvartererne som betingelse for, at grundejerne kunne anlægge de private veje i mindre bredde end krævet i bygningsreglementet. Disse arealer er for små til, at de kan betragtes som parker, men de vil ofte kunne udlægges til forskellige legeformål. Et sådant areal er iøvrigt ikke sjældent det eneste sted i villakvarteret, hvor der uden gêne for bebyggelsen kan tolereres en karakterfuld beplantning med store træer. Oplivende momenter af denne art tiltrænges i mange villaområder, og det var rimeligt at tilstræbe, at de udlagte pladser i det mindste opfyldte denne beskedne mission – hvad de langt fra altid gør.

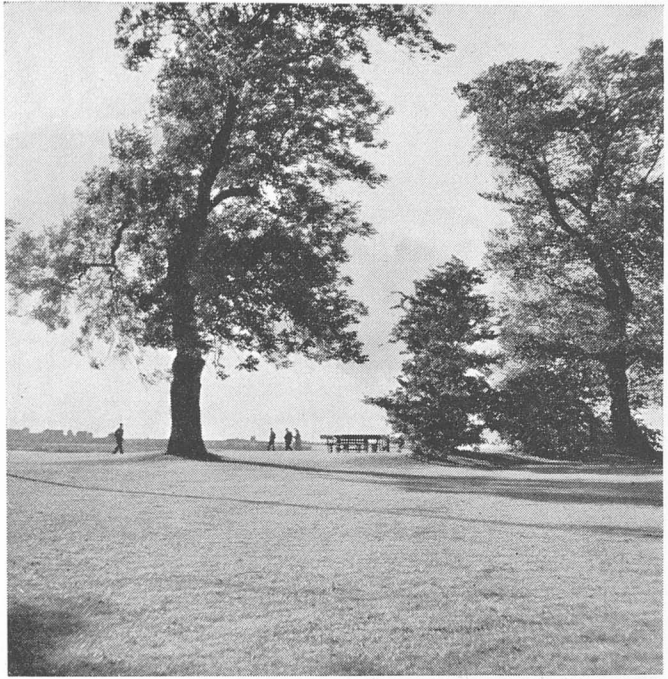
De ydre distrikter rummer ikke som det centrale byområde eller brokvartererne problemer, som kræver en vidtrækkende principiel stillingtagen og en betydelig økonomisk indsats af vor generation. Der forekommer både små og større planlægningsopgaver, men af overskuelig rækkevidde. I det foregående har man – eksempelvis – nævnt nogle af de nærmest foreliggende. De tjener alle det formål at bygge byen færdig, at udnytte de kræfter, der nu ikke længere er bundet til arbejdet med byens udvidelse og vækst. Byen er nu bygget ud til sin grænse. Den kan ikke blive større – men den kan blive smukkere, sundere og mere effektiv.



Der er kun få steder, hvorfra man kan se den gamle bydels fine profil. Her er den set fra Christianshavns fæld, hvoraf en stor del bør sikres som park.



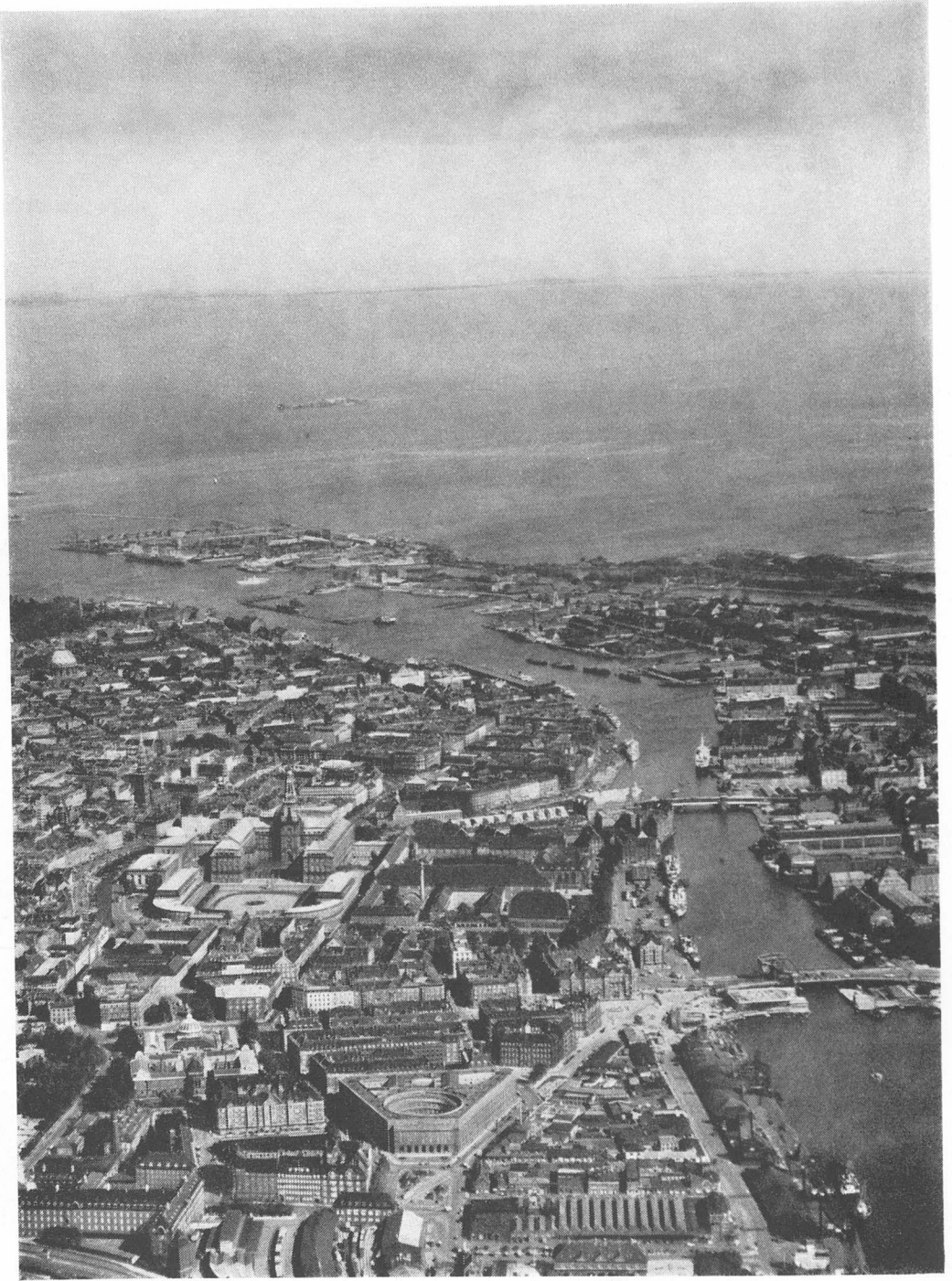
København adskiller sig fra de fleste andre storbyer ved sin mangel på højdevariationer i terrænet. Byen er som en slette, hvis eneste højedrag nu fremhæves af Bellahøj-bebyggelsen.



Visse yderkvarterer er særlig godt forsynede med parker. Utterslev mose er med sine landskabelige værdier udflugtsmål for hele København.



For de bydele, som ligger langt fra de store parker, kan selv helt små parkarealer være til stor glæde.



Eneret Nowico

Københavns indsejling og inderhavnen. På sjællandssiden ses syd for Langebro kulpladserne, mellem de to broer eksportkajen for landbrugsprodukter og videre mod nord passager- og stykgodskajerne ved Havnegade, Kvæsthusbroen og Larsens Plads og længst mod nord Toldboden.

Kyst- og havneområderne – hidtidig udvikling og foreliggende projekter

Det smukkeste, mest karakterfulde indtryk af København modtager den, der kommer til byen fra søsiden. Både sejlturen gennem sundet, gennem den åbne yderhavn med Lange-linie og Kastellet på den ene og skibsværfterne på den anden side og turen videre gennem inderhavnen viser en særlig tiltalende side af byens ansigt og er en værdi, som byen må være interesseret i at beskytte.

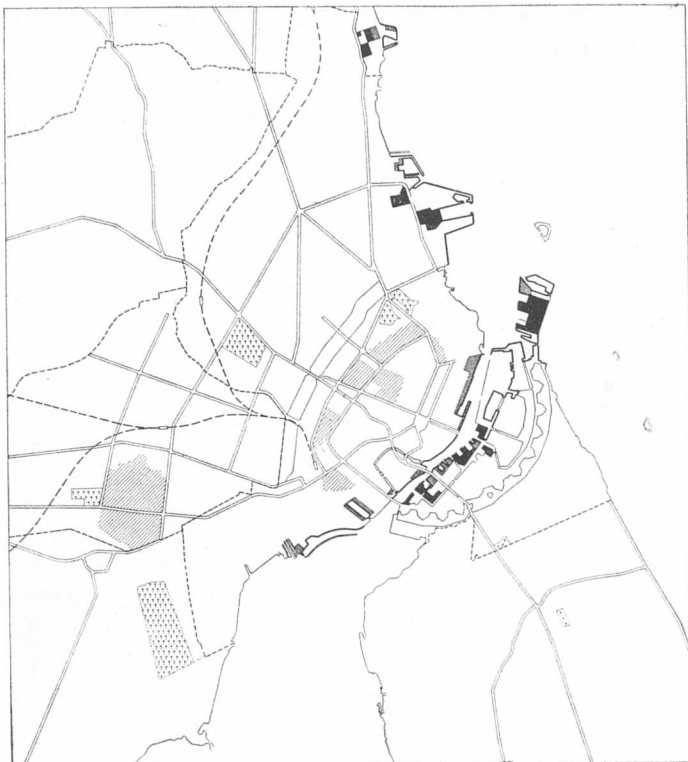
Befinder man sig først inde i byen, mærker man mindre til vandet. Langt de største dele af byens kyststrækninger er beslaglagt af havneanlæg. At havnen kræver plads, synes også særdeles rimeligt i en by, der for en væsentlig del skylder havnen sin oprindelse og vækst, og hvis erhvervsliv er stærkt knyttet til skibsfarten. I de sidste par generationer er der imidlertid vokset en stærk og berettiget interesse op hos byens borgere for ikke alene at nyde udsigten til vandet og skibene, men også for at få adgang til badning, sejlsport, rosport etc. Havnen beslaglægger imidlertid ikke alene betydelige kystområder, men griber i mange henseender direkte ind i byens liv: Havnen er et af byens store *arbejdssteder*, og som det er belyst i tidligere afsnit, er det en vigtig opgave for byen at tilstræbe en hensigtsmæssig indbyrdes placering af arbejdssteder og boliger. Havneområderne skaber endvidere *gadetrafik*, som kræver plads i det samlede gadenet, og havnen skaber *jernbanetrafik*, som forudsætter passende forbindelser med godsbanegårde og rangerterræner. Endelig følger der med Københavns havn en *skibstrafik midt igennem byen*, som kommer i konflikt med gadetrafikken mellem Sjælland og Amager.

I tidligere betænkninger om havnens udbygning, sidst en betænkning af 1945 fra havnens fremtidsudvalg, er havnens udvikling først og fremmest betragtet ud fra særlige havnesynspunkter, omend byens repræsentanter i dette arbejde klart har givet udtryk for deres synspunkter, når havnens interesser syntes at kolliderede med byens.

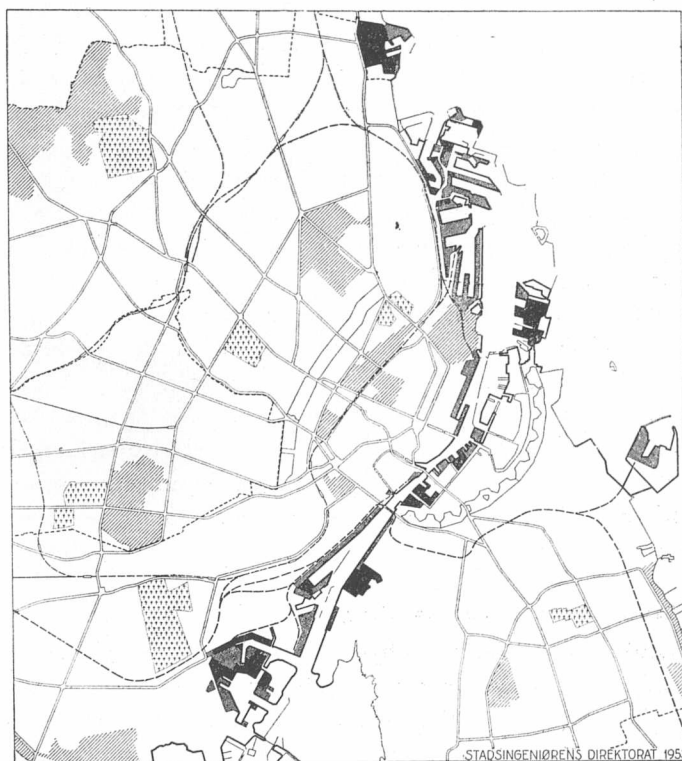
I det følgende skal man imidlertid forsøge at give et indtryk af, hvorledes havnen og kyststrækningen fremtræder som en del af helheden i det billede af fremtidens Storkøbenhavn, som generalplanskitsen tegner.

Havnens hidtidige udvikling

Indtil for 100 år siden, da byen begyndte at brede sig udenfor voldene, var også havnen holdt indenfor denne ramme – d.v.s. mellem Langebro og Toldboden. Store dele af havneområderne var imidlertid beslaglagt af flådens omfattende anlæg, herunder



Københavns havn 1890. Industri-arealer er vist sort, handels- og oplagspladser tæt skraveret. Omkring året 1890 omfattede Københavns havn i hovedsagen strækningen fra Kastellet til Langebro. Udenfor dette område lå flere mindre industrihavne: Mod nord Tuborg havn og den nye Kalkbrænderihavn, syd for broerne Tømmergraven for losning af tommer, på Christianshavn Refshaleøen. Såvel Østre som Vestre gasværk havde egen havn.



Københavns havn 1950. Industri-arealer er vist sort, handels- og oplagsarealer tæt skraveret. I tiden 1890 til 1950 blev havnens kajlængde næsten tredoblet. Delingen af havnen med handelshavn i nord og industrihavn i syd fremtræder i dag ikke særlig klart. I sydhavnen er store arealer optaget af oplagspladser og i nordhavnen ligger en del mindre industrier.

Mål 1 : 40 000

Gammelholm og en del af Slotsholmen, og resten var stort set optaget af private pladser og pakhuse. Under den udvikling, handel, industri og skibsfart derefter kom ind i, måtte denne ramme føles yderst snæver. Ser man bort fra mere specielle eller lokale havneanlæg som Tuborg Havn, Kalkbrænderihavnen, Tømmergraven og Gasværkshavnen samt fra opfyldningen af Refshaleøen, skete der dog først i perioden 1890–1900 større udvidelser. Til gengæld fik man i dette ti-år både hele Frihavnen, der var planlagt som modtræk mod Kielerkanalen, samt påbegyndt anlæg af en havn syd for Langebro. Efter 1900 byggede man spærredæmningen med slusen – nødvendiggjort af strømvanskeligheder i det efterhånden smalle og dybere havneløb – og foretog visse opfyldninger mellem spærredæmningen og Langebro, både på Sjællandssiden og på Amagersiden, i fortsættelse af Islands Brygge.

I projekterne fra bebyggelsesplan-konkurrencen i 1908 trådte tanken om betydelige industri-havneanlæg i Kalvebod Strand stærkt frem. Den nære beliggenhed til rangerterræn og godsbanegård samt til store boligkvarterer på Vesterbro og Amager samt de muligheder for at fremstille relativt billige industriarealer, som fladvandet gav, var de vigtigste argumenter herfor. Mens disse projekter i princippet tilstræbte et stort industriområde med mulighed for besejling, må den siden stedfundne udvikling med anlæg af Sydhavnen i Kalvebod Strand snarere karakteriseres som et havneområde med mulighed for placering af industri. Denne forskydning har været mindre heldig, idet den har tenderet henimod flere bro-oplukninger. Allerede i forrige århundrede var man opmærksom på de konflikter mellem landtrafikken over broerne og havnens skibstrafik, som en Sydhavn ville føre med sig, hvorfor der til Sydhavns-planerne var knyttet tanker om et sydløb og en besejling sydfra.

Trods store projekter er der ikke i dette århundrede foretaget samlede udvidelser af havnen, som i omfang kan sammenlignes med Frihavns-anlæggene. De udvidelser, der er foretaget, har været bestemt af øjeblikkelige krav, men har ikke været led i en etapevis planlagt udvikling. Mens alle betænkninger om havnens udvikling er gået imod havneanlæg på Amagers østkyst, er det ikke mindst her, der i nyere tid er sket en udvikling. I 1933 er udbygningen af den store oliehavn ved det tidligere Prøvestensfort indledt. Her er hovedparten af Københavns olieimport nu samlet, og resten skulle følge efter. Med oliehavnen som begrundelse og i mangel af andre egnede arealer er det nye Pyrolyseværk under opførelse på den bag oliehavnen liggende kyststrækning, og flere tilknyttede industrier er planlagt sammesteds.

Bortset fra dette tilløb til en Østhavn består havnen i dag af to store samlede havneområder – det nordlige fra Kastellet til Svanemøllebugten, det sydlige fra Gasværkshavnen til Valby Fælled – indbyrdes forbundet af en snæver bræmme på begge sider af havneløbet igennem det indre byområde.

Bestræbelser for at åbne byen mod vandet

De store udvidelser mod nord og syd har ikke haft til følge, at havnen har givet slip på nogen del af den centrale bræmme. For 100 år siden hvor flådens anlæg på Gammelholm lukkede borgerne ude også fra denne strækning, afhjalp anlægget af Havnegade »det saalænge følte Savn af en med Træer beplantet Spadseregang langs med Vandet i selve Byen, der for en Søstad som Kjøbenhavn ville frembyde saa mange Behageligheder« (1844). Men senere er havnevirksomheden her – på bræmmens smalleste sted – blevet udbygget, så byens kontakt med vandet atter er forringet.

De store havneudbygninger, navnlig mod nord, kunne ikke undgå at gribe ind i hidtidige rekreativt værdifulde arealer. Den nye Langelinie udenpå Frihavnen blev til som en erstatning for den gamle Strandpromenade langs selve stranden, og nord for Nordhavnen kom den store lystbådehavn og den nye Strandpromenade til som et tiltrængt åndehul, foreløbig beskyttet af en overenskomst om Svanemøllebugten, der sikrer, at den indtil år 1991 holdes fri for havneanlæg.

Allerede i konkurrenceprojekterne om bebyggelsesplanen i 1908 finder man en interesse for at nyttiggøre de kyststrækninger, havnen endnu ikke har bredt sig frem til, til rekreative formål som promenader og i forbindelse med strandparker. De forskellige projekter rummer ikke alene promenadeanlæg mellem Nordhavnen og Tuborg Havn, men også langs Kalvebod Strand ud for Valby-Vigerslev og langs Amager-stranden fra Christianshavns Fælled til Kastrupfortet.

Disse tanker har været holdt levende siden. Valbyparkens placering helt ud til Kalvebod Strand skyldes ønsket om at knytte parken til vandet og en fremtidig lystbådehavn. Ved den ydre strækning af Østamagers strand er det forlængst lykkedes at skabe et stærkt besøgt rekreativt område, som først og fremmest betjener Amager. For den nordlige del af stranden har beslutningen om Pyrolyseværket betydet et slemt skår i dette områdes rekreative muligheder.

Havnens nuværende funktioner og karakter

Til forståelse af havnens betydning for København i dag må det anføres, at havnen er en udpræget indførselshavn, indførslen er mellem 4 og 5 gange større end udførslen. Mens

København over statsbanerne modtager en årlig godsmængde på ca. 1 mill. t, ankommer der over havnen ca. 5 mill. t. *Hovedparten af de indførte varer går til byens forbrug.* Alene brændsel udgør henved halvdelen af den indførte varemængde. Havnen præges altså som i talrige andre storbyer mere af byen som storforbruger end af byen som producent.

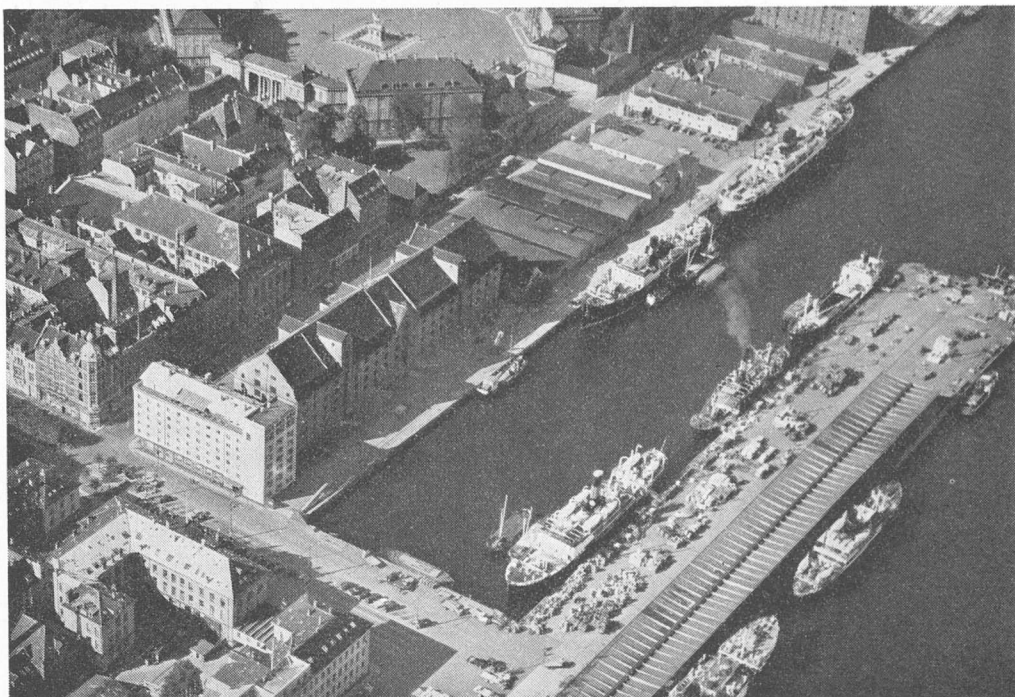
Det bidrager til den manglende balance mellem indgående og udgående godsmængder, at Københavns havn i højere grad er import- end eksporthavn også for det øvrige land, f. eks. afsendes hovedparten af landbrugseksporten fra provinsen. Det bør samtidig anføres, at reeksporten, som tidligere har været en meget betydende faktor, i dag kun udgør en ringe del af den varemængde, der går over havnen. Endelig bør det bemærkes, at *industriens eksport, import og øvrige forsyninger spiller en relativt underordnet rolle i havnen.*

De største samlede *industriarealer* findes i Sydhavnen, på Christianshavn samt nord for Frihavnen, men ingen af disse områder er rene industri kvarterer. Ind imellem industriforetagender er placeret handels- og oplagspladser for grovvarer som kul, grus og sten og lignende. Det nye industriområde omkring Pyrolyseværket ved Prøvestenen bliver et renere industri kvarter. Den øvrige del af havnen er overvejende en *handelshavn.*

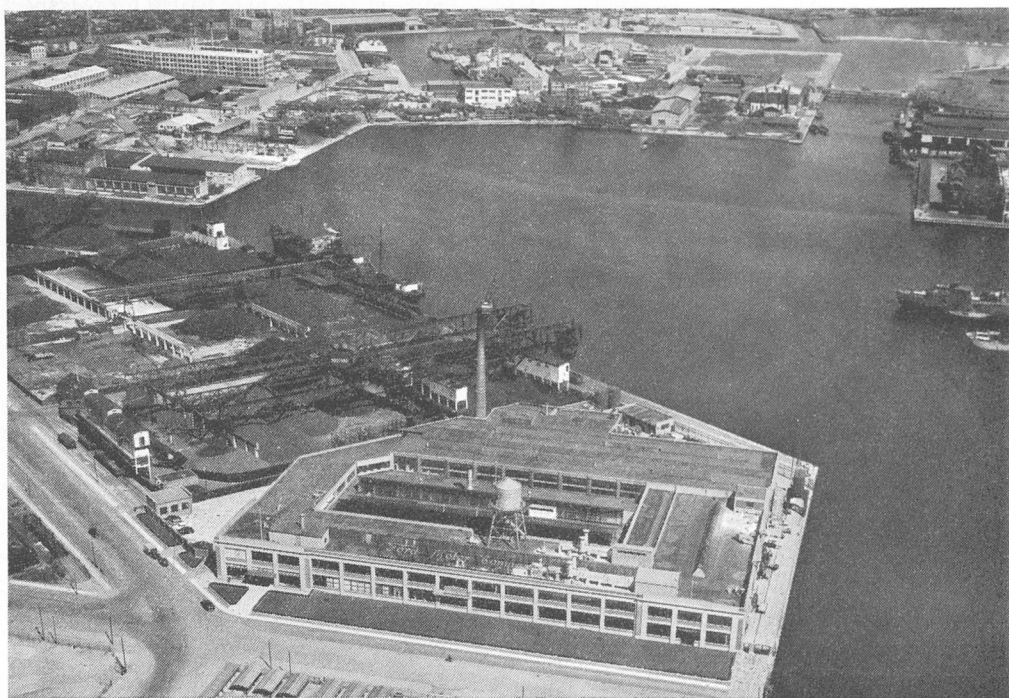
Frihavnen, der oprindeligt var tænkt som et fristed for reeksport og industri, fungerer i virkeligheden som almindelig handelshavn. Næsten alle kajer er forsynet med pakhuse, for de flestes vedkommende kun i een etage.

Kajer og oplagspladser for grovere varer, byggematerialer, brændsel o.s.v. ligger naturligt i de yderste havneområder, både mod nord og mod syd, med gode muligheder for distribution til de store boligområder og til de steder, hvor byggeriet sker. Syd for Langebro går kulkajerne dog helt ind til broen, både på Sjællands- og Amagersiden. Det har ofte været på tale at flytte disse kulpladser, fordi beliggenheden umiddelbart op til bolig- og forretningshuse er u hensigtsmæssig, og fordi det centrale gadesystem belastes unødigt af trafikken til og fra kulpladserne. Kajer for kul, sten og grus, olie og lignende, der kræver et faststående teknisk udstyr, er meget ubevægelige og har brug for relativt lange lejemål. De er iøvrigt ofte meget intensivt udnyttede. Fra forskellig side fremhæves det dog, at der set på længere sigt er udlagt unødigt store arealer til kulimporten. Tømmer losses ikke ved bestemte kajer, men henvises til steder i havnen, der ligger ubenyttet hen. Sådanne tømmerkajer hører til de dårligst udnyttede i havnen.

På inderhavns Sjællandsside er stykgodskajer og *passager-*



Ved stykgods- og passagerkajerne på Kvæsthusbroen og Larsens Plads er der dagen igennem livlig trafik både på land og vand.



De kajstrækninger i Sydhavnen, der er beslaglagt af industrivirksomheder, giver ikke megen trafik. Kun ved kulkajerne foregår der noget. Her er intensiteten til gengæld meget stor.

Passagertrafikken over havnen angivet ved de vigtigste kajstrækninger. 1 mm søjle svarer til 100 000 passagerer i 1952.



kajer dominerende. Her har de faste rutebåde deres anløbssteder. Passagertrafikken svarer i antal til $\frac{1}{2}$ af det samlede antal rejsende til og fra København med fjerntog.

Den yderste del af inderhavnen er *Toldboden*. Her ligger toldbygningerne og frilagrene, der har haft deres plads i denne del af havnen lige fra Christian d. 4des tid.

Den nuværende havn er, målt i kajlængde, meget omfattende i forhold til omsætningen. Dette gælder selv om man ser bort fra kajerne langs de gamle kanaler, som naturligvis er særlig dårligt udnyttede. Baggrunden for de udstrakte havnearealer er, at det har været relativt billigt at bygge havn i København med det dækkede farvand, det lidet mærkbare tidevand og den gode, faste bund. Den forholdsvis billige fremstilling af kajarealer og bolværker i København har medført, at man i tidligere tid har foretrukket at investere kapital i nye anlæg i stedet for at intensivere de bestående.

De nyere planer for havnens fremtid

I 1944 afgav et *teknikerudvalg »angående Københavns havns fremtidige udvidelsesmuligheder«* en betænkning, som siden blev tiltrådt af havnebestyrelsen. Betænkningen bygger videre på tidligere udvalgsarbejder fra 1920-erne, hvori man havde anbefalet, at udbygningen af havnen i første række skulle



Mål 1 : 100 000

Fremtidsudvalgets forslag af 1945. Med sort er vist de nuværende havneområder m. v. Med krydsskravering Fremtidsudvalgets forslag til havneudvidelser. Med punkteret linie er vist forslag til en eventuel yderligere udvidelse af nordhavnen, når overenskomsten vedrørende Svanemøllebugten er udløbet. Mod syd er med skraveret bræmme vist omfanget af den foreslåede industrihavn ved Avedøre.

finde sted på Sjællandssiden, mod nord som trafikhavn og mod syd som industrihavn, samt at sydløbet efterhånden skulle uddybes.

Betænkningen af 1944 drog konsekvenserne af, at havnen i det store og hele måtte anses for lidet effektivt udnyttet samt at en række bassiner og kajer ikke er færdigbygget. Udvalget fastslog, at egentlige udvidelser ikke ville blive nødvendige foreløbig, i hvert fald ikke af hensyn til den almindelige havnetrafik eller den mindre industri. Det første halvt hundrede år eller mere skulle man kunne klare sig ved en udbygning indenfor de bestående rammer og ved modernisering af de eksisterende kajers udstyr. Til de i betænkningen skitserede udbygninger af de allerede eksisterende anlæg blev imidlertid ikke alene henregnet en række mindre opfyldninger og kaj-sætninger i Sydhavnen, men også *nyanlæg på Sjælland syd for Slusedæmningen* samt *forlængelse af Islands Brygge* mod syd til Slusedæmningen med indbygning af 2 havnebassiner, en løsning, som kommunens repræsentanter i udvalget dog udtalte betænkeligheder ved. Større enighed var der om, at der med henblik på fremtidige *udvidelser af Nordhavnen* burde sikres en direkte gadeforbindelse fra Strandboulevarden-Strandpromenaden med bro over Kalkbrænderihavnen samt bedre jernbaneforbindelse med Lersøens rangerstation (Østerport er overbelastet).

Udover disse mere konkrete forslag pegede udvalget på muligheden af at anlægge et *nyt havneområde ved Avedøre Holme*, specielt beregnet på de stærkt pladskrævende eller ulempegivende industrier, som der ikke vil kunne anvises plads til andet steds. Et sådant anlæg kan i givet fald samtidig anvendes til en række andre formål, f. eks. import- og eksporthavn, for det sydvestlige byområdes industrier. Avedøre-projektet vistest på de i betænkningen gengivne planer adskilt fra den foreslåede udbygning af Sydhavnen ved et mere rekreativt betonet havneafsnit ud for Valbyparken (lystbådehavn, etc.). Udvalget betegnede tilvejebringelsen af *et dybere sydlob* som en fordel for den nuværende Sydhavn og en nødvendighed både for dennes udbygning og for en Avedørehavn.

Siden betænkningen om havnens fremtid blev afgivet og tiltrådt, fremkom i 1951 planen om *Pyrolyseværket* ved Prøvestenens oliehavn. Selvom der i betænkningen om havnens fremtid er anført en række argumenter mod Østhavns-anlæg syd for Prøvestenen, som delvis måtte have gyldighed overfor anlægget af Pyrolyseværket, navnlig den trafikalt uheldige placering og beskæringen af et værdifuldt rekreativt område, blev industrianlægget dog godkendt, idet der ikke kunne anvises egnede arealer andre steder.



Mål 1:100 000

Principskitse af fremtidige kyst- og havneområder. Der er gode muligheder for udvidelser i nord (fed krydsskravering), der må holdes igen med havneudvidelser i sydhavnen og på Christianshavn (krydsskravering) og de centrale havnekajer må aflastes (enkeltskravering). Nuværende og fremtidige rekreative kyststrækninger er vist med prikker. Godsbaner er vist med rød linie.

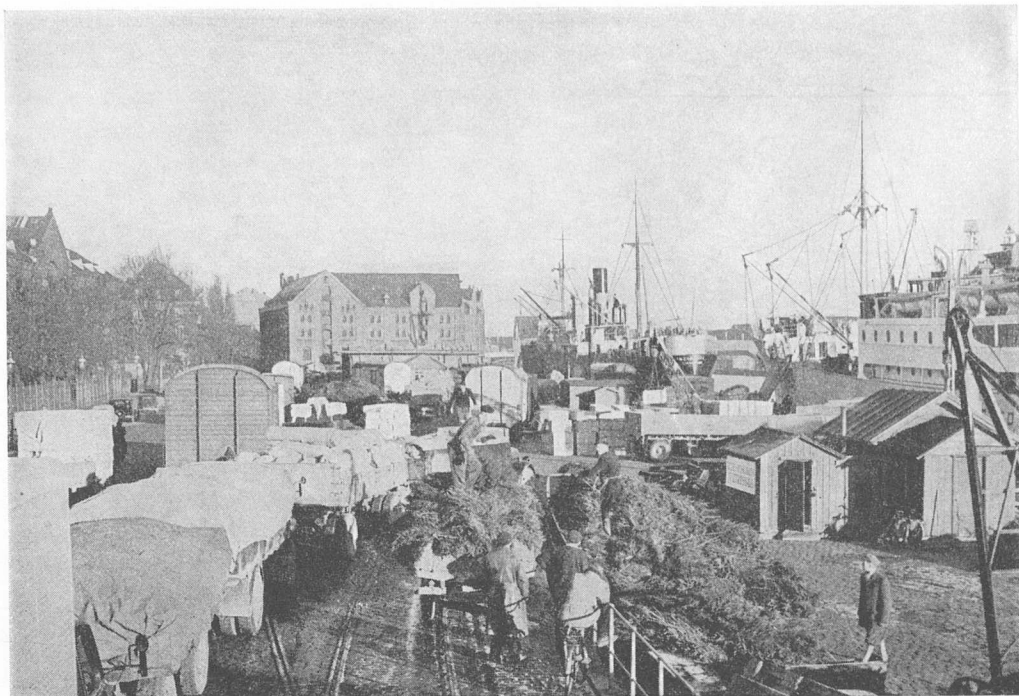
Kyst- og havneområderne — principielle forslag

En lang række spørgsmål vedrørende havnens fremtid må løses ved et samarbejde mellem havnen og byen. Disse spørgsmål kan ikke løses uafhængigt af hinanden, men må betragtes i deres indbyrdes sammenhæng og i sammenhæng med byen som helhed. Som udgangspunkt for de kommende drøftelser skal her sammenfattes nogle *principielle betragtninger* vedrørende havnens fremtid.

Krydsningen mellem land- og søtrafik

Det vigtige spørgsmål om krydsning mellem land- og søtrafik kan resumeres således: En stor del af byen ligger og vil blive liggende syd for havneløbet (Christianshavn og Amager), og der vil tillige vedblivende være visse havneanlæg syd for broerne. Disse broer kan ikke indenfor en overskuelig fremtid tænkes — og vel heller ikke ønskes — erstattet med tunneler. Der vil følgelig stadig bestå en *konflikt mellem skibstrafikken på langs i havnen og gadetrafikken på tværs af havnen*. Konflikten bliver større, både hvis skibstrafikken og hvis gadetrafikken vokser. Hvis man lader stå til, kan forholdene blive kaotiske for begge parter. Indgreb er følgelig nødvendige, men der kan komme divergenser frem med hensyn til indgrebenes karakter.

Indgrebene kan bestå i begrænsninger både af gadetrafikken og af skibstrafikken. Det vil begrænse *gadetrafikkens* stigning, hvis man standser byvæksten på Amager-siden. Dette lader sig dog kun delvis gøre i praksis, men en vis begyndelse er gjort med byudviklingsudvalgets zoneplan. Endvidere vil den påtænkte tunnelbane under havnen til sin tid virke aflastende. For de ikke-cityprægede erhverv, først og fremmest industri og håndværk, synes det endelig rimeligt, at man på lang sigt tilstræber balance mellem bosatte og beskæftigede på Amagersiden for sig og Sjællandssiden for sig. Dette ville efter et skøn på grundlag af boligarbejdsstedstællingen betyde, at *yderligere industriel udbygning på Amager bør undgås*. For en sådan begrænsning taler også hensynet til godstrafikken. For *skibstrafikkens* vedkommende ville en standsning af havneudbygningen syd for broerne modvirke en stigning i gennemsejlingerne. En total standsning er dog næppe tænkelig. Snarere bør man tilstræbe en *færdiggørelse af Sydhavnen, men i så beskedent omfang som mulig*. En omflytning på langt sigt af havnens brugere indenfor de bestående anlægs rammer, således at de virksomheder, der medfører mange tilsejlinger, placeres nord for broerne, og de der medfører få, syd for, vil kunne begrænse brooplukningerne føleligt. Da



Ved Christiansgade, Slotsholmens front mod vandet, har der hidtil fundet en meget blandet havne- og godsbanetrafik sted. Den nu gennemførte bedre befæstelse, perrontagene etc. har forøget denne kajstræknings kapacitet.



Eneret AERO

De små kanaler på Christianshavn er forældede og uanvendelige til almindelige havneformål. I dag er kanalernes værdi i hovedsagen af rekreativ art, bl. a. er de hjemsted for lystsejlere, motorbåde og robåde.

industrivirksomheder i det store og hele medfører væsentlig mindre besejling end andre arter af virksomheder, vil dette i praksis sige, at *en række oplag i Sydhavnen, som medfører relativt stor besejling, skulle søges flyttet til Nordhavnen, hvorefter Sydhavnen i endnu højere grad end i dag skulle blive en industrihavn.*

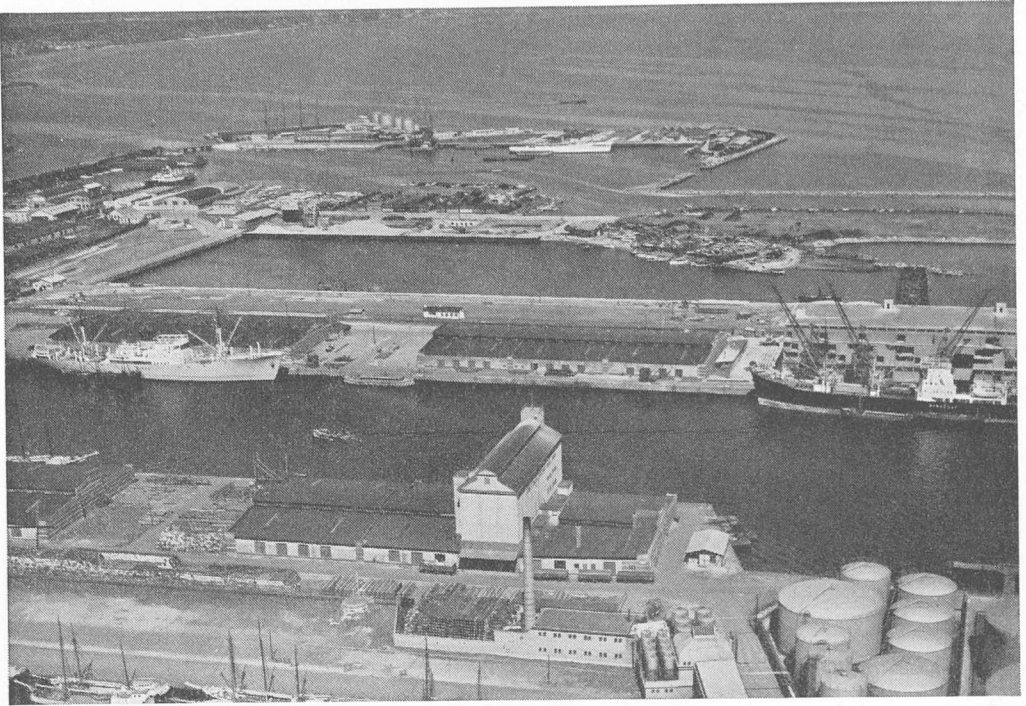
Med teknikerudvalgets betænkning fulgte en redegørelse fra stadsingeniørens direktorat vedrørende den formindskelse af brooplukningerne, et uddybet sydløb kunne medføre, såfremt der kunne opnås enighed om at *hæmme gennemsejlingen i havneløbet ved administrative forholdsregler* og derved virkeliggøre tanken om en Nordhavn, der besejles nordfra, og en Sydhavn, der besejles sydfra.

Uden sådanne administrative foranstaltninger er det tvivlsomt, om et uddybet sydløb vil have den tilsigtede virkning, idet det vil være nærliggende for skibe, der kommer til København fra nord og herfra skal videre til havne mod syd – eller omvendt – at benytte sydløbet for at spare tid. Da sydløbet vil blive dyrt i anlæg og vedligeholdelse må det være afgørende, om udgiften står i det rette forhold til den gavn, byen og havnen kan få deraf. Alt i alt synes forholdene vedrørende sydløbet at være temmelig uafklarede. *Før der bygges videre på Sydhavnen bør spørgsmålet om sydløbet derfor tages op til fornyet overvejelse.*

Trafikvanskelighederne i det centrale område

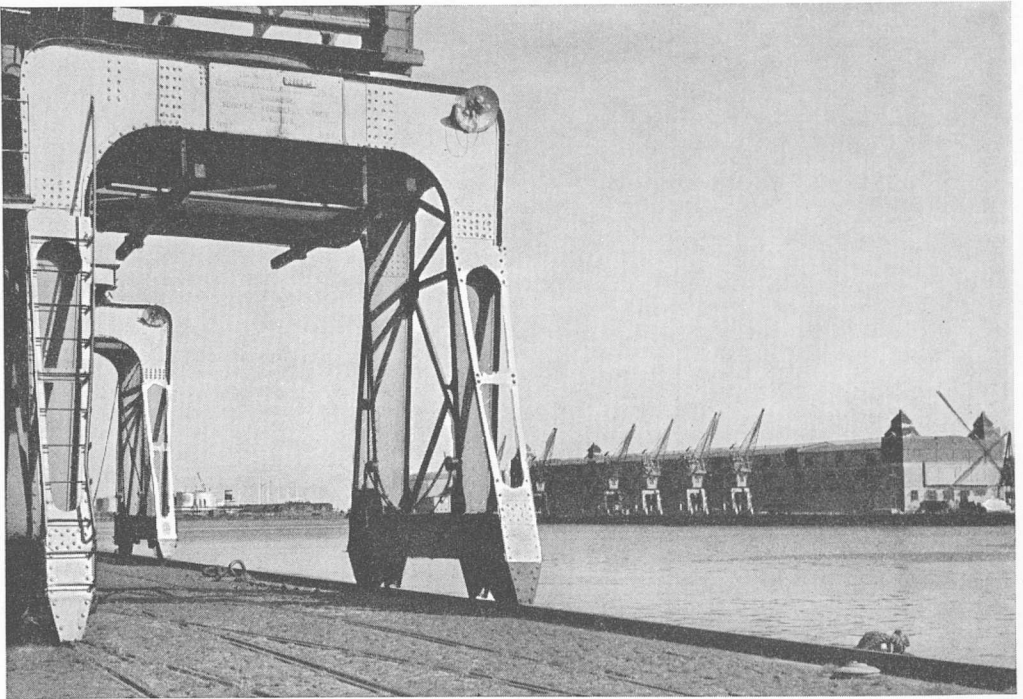
En af generalplanens vigtigste principielle bestræbelser må være at indskrænke behovet for trafik til, fra, gennem og indenfor de centrale byområder. Dette er en simpel nødvendighed i betragtning af den stigende anvendelse af biler i bytrafikken, de vanskelige gadeforhold og den allerede store erhvervs-koncentration i de centrale områder samt den sandsynlige tilvækst ihvertfald til visse udprægede cityerhverv. I afsnittene om de centrale byområder og brokvartererne har man ud fra dette synspunkt bl. a. gjort rede for ønskeligheden af en udflytning til de ydre brokvarterer – eller længere ud af de virksomheder, som ikke har rimeligt krav på en mere central beliggenhed. Endvidere har man gjort rede for ønskeligheden af en tilbageholdenhed overfor erhvervsudvidelser i de trafikalt vanskelige dele af det centrale område. Hertil må regnes hele den indre bys front mod havnen. I overensstemmelse hermed må man selvsagt betragte det som *ønskeligt, at havnevirksomhed, som ikke har et rimeligt tilhørsforhold til den indre by, på længere sigt søges udflyttet.*

I det følgende afsnit om trafikken peger man endvidere på nødvendigheden af at føre mest muligt af den unødvendige



Eneret AERO

Den nordligste del af havnen med Kronløbsbassinet, 10-m bassinet og skudehavnen er ringe udnyttet. De fleste af pakhusene her er kun i 1 etage. 10-m bassinet er ikke færdigbygget.



Frihavnens østbassin. Når visse dele af havnen ofte virker ubenyttede, kan det f. eks. skyldes, at der er for lidt pakhusareal til at dække behovet både for kortere og længere tids opbevaring.

gennemkørende trafik udenom det centrale område. For ikke at forøge denne gennemkørende trafik bliver det nødvendigt at være *tilbageholdende overfor en udbygning af havnevirksohmheden, ikke alene på Christianshavn, men også på Nordøst-Amager*, for hvilke bydele Knippelsbro er hovedforbindelsen med den øvrige by.

Ovenstående betragtninger vedrørende gennemsejlingen og vedrørende det centrale område taler i korthed for tilbageholdenhed med hensyn til havneudvidelser og mere intensiv udnyttelse af havnen ikke alene på Amagersiden, men også i Sydhavnsområdet og i inderhavnen. Indirekte taler de for, at *udvidelser og intensivering først og fremmest bør ske i Nordhavnen*. Dette havneområde er samtidig det eneste, der efter sin beliggenhed i byen og i forhold til det foreslåede gadenet m. v. ligger fuldt tilfredsstillende for en større udbygning og en stærkere koncentration af den havnemæssige indsats.

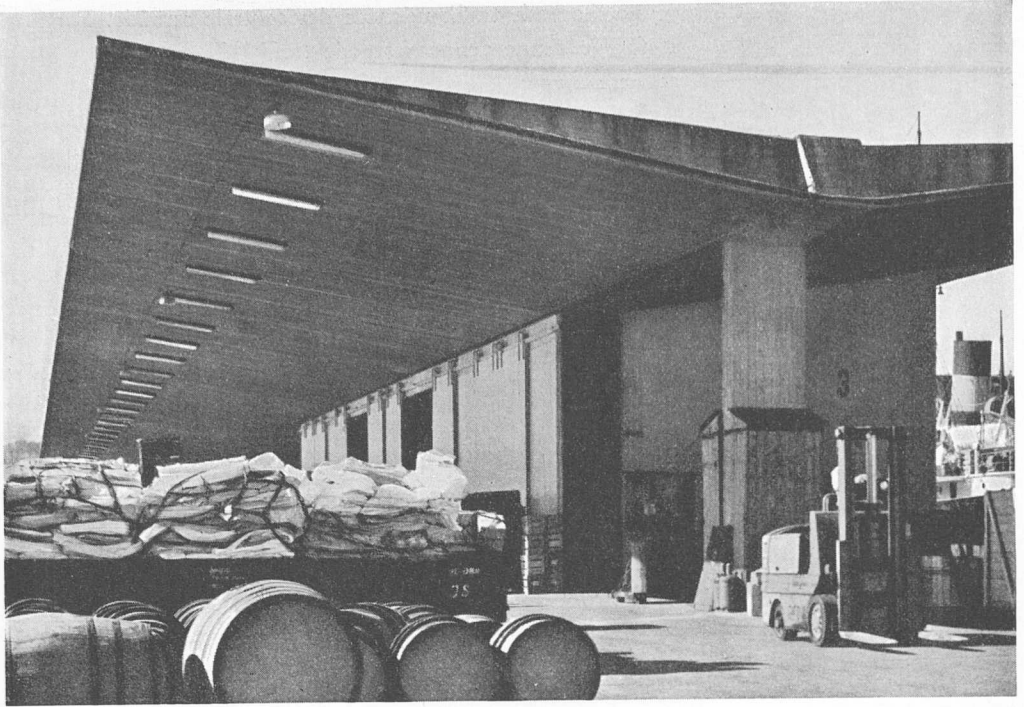
Den nødvendige begrænsning af indsatsen på de øvrige fronter vil i sig selv lette den opgave, i passende omfang at skabe *kontakt* mellem byen og vandet. I den efterfølgende gennemgang af de enkelte kyststrækninger og havneafsnit skal man komme tilbage hertil.

Nordhavnen

Nordhavnen, som ifølge det foranstående er det eneste havneområde, som fra byens synspunkt egner sig til udbygning for trafikskabende virksomhed, indgår også i havnevæsenets aktuelle planer. En færdiggørelse af 10 m-bassinet synes at være den nærmest forestående anlægsopgave, når visse igangværende arbejder er afsluttet. Om en fremtidig videreudbygning af Nordhavnen anføres der i teknikerudvalgets betænkning: »Der er her mulighed for uden ulemper for andre institutioner at udbygge en havn af betydelige dimensioner for trafik og mindre industri; området kan på tilfredsstillende måde og med rimelig bekostning sættes i forbindelse med jernbane og veje.«

Den nævnte *udbygning af bane- og vejforbindelserne til Nordhavnen* er en nødvendig forudsætning for dette havneområdes udvidelse til sin tid, men burde allerede *søges fremmet som en aktuel foranstaltning* med henblik på den færdiggørelse og kapacitetsforøgelse indenfor de bestående rammer, som udvalget går ind for. En fuldt tilfredsstillende trafikbetjening vil formentlig være den bedste tilskyndelse til, at de pakhusbygninger og øvrige kajmoderniseringer, som omhandles i fremtidsbetænkningen, specielt kommer dette havneafsnit til gode.

Det fremhæves ofte, at man ikke alene ved anlægget af Fri-



Som et led i den modernisering af havnen, der er foregået de sidste år, er passager- og stykgodskajerne blevet forsynet med perrontage. Dette gælder ikke alene Kvæsthusbroen, som er vist her, men også Havnegade.



Magistraten ønskede ikke at gøre udnyttelsen af Christiansgade-kajen mere intensiv, tværtimod. Perrontagene er derfor opført i en let konstruktion, der muliggør en flytning, når arealet kan overgå til andre formål.

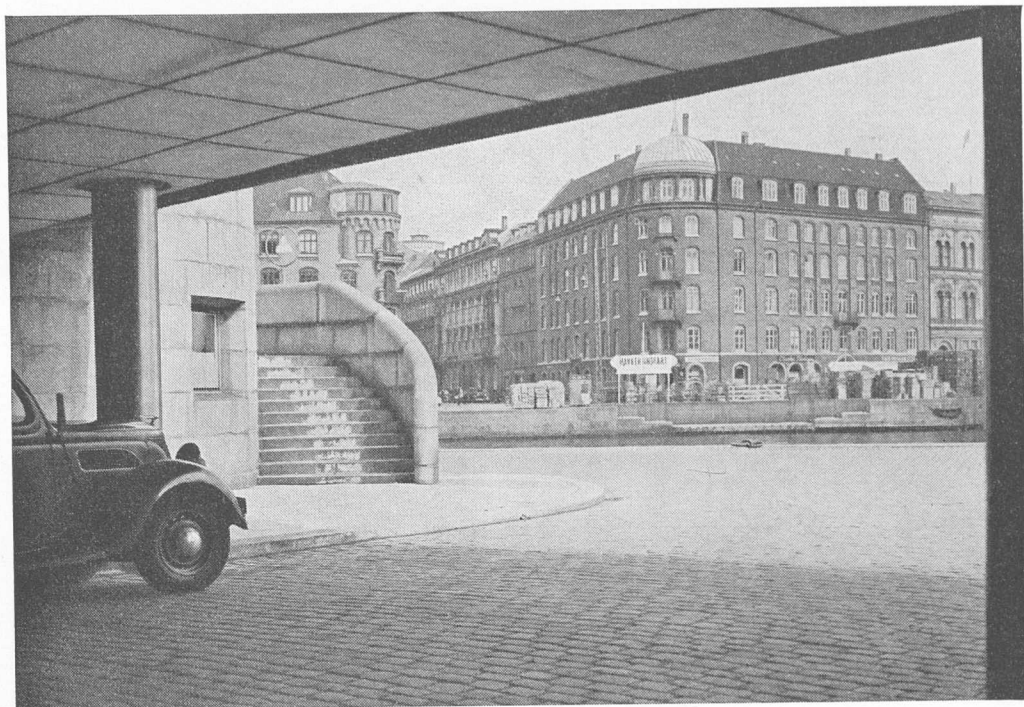
havnen, men ved dispositioner helt frem til den nyere tid, har undladt at reservere de nordlige havneafsnit et passende *erhvervsbagland*, vest for jernbanen. I alt væsentligt er de arealer, der kunne have været tale om, nu beslægtet af høj boligbebyggelse. I tilfælde af en opgivelse af den nuværende anvendelse af Østre Gasværk og Øresundshospitalet samt af Vognmandsmarkens eksercerplads, bør det overvejes, om disse arealer ved den projekterede godsbaneforbindelse fra Nordhavnen burde udlægges som erhvervsarealer (jfr. side 73).

Inderhavnen

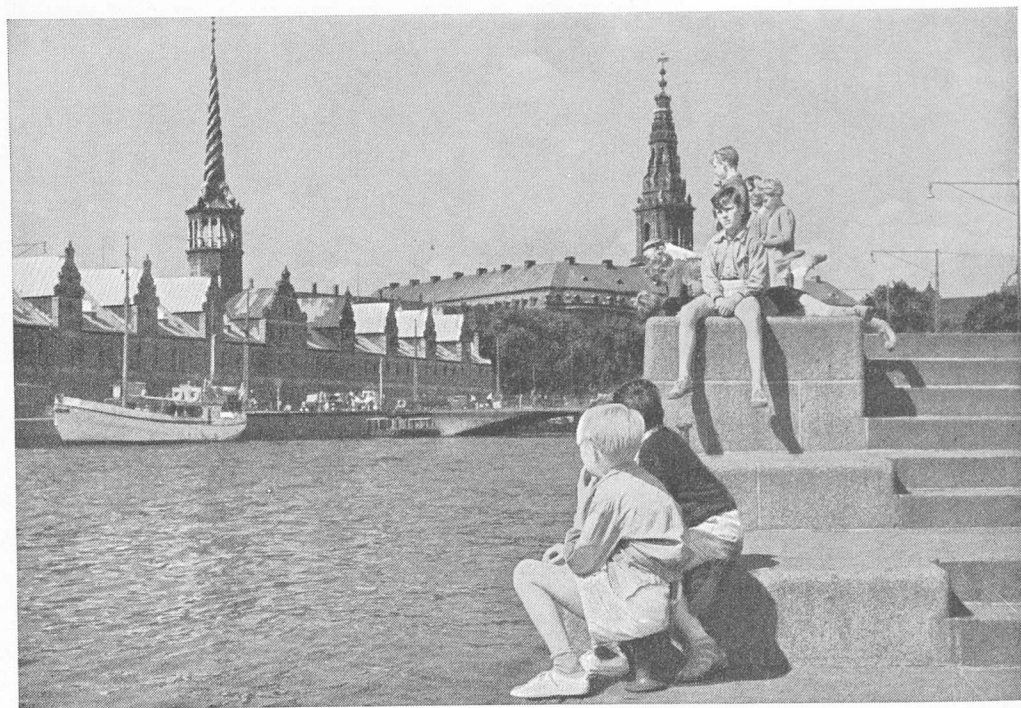
For hele den indre bys havnefront må man se med betænkelighed på enhver udbygning af havnevirksomheden, som ikke kan siges at være tvingende nødvendig. Det må være mere rimeligt at koncentrere sig om den ovenfor omtalte bedre udnyttelse af Nordhavnen end at man forøger kapaciteten af de snævre og trafikalt dårligt beliggende indre dele af havnen. Tendensen i de senere år har dog nærmest været modsat (Kvæsthusbroen, Larsens Plads, Havnegade). Dette synes dog begrundet af, at disse forbedringer delvis tager sigte på passagertrafikken, som naturligt hører hjemme i de centrale havneområder, mens den egentlige godstrafik bedre vil kunne flyttes ud. I en kommissionsbetænkning af 1918, som kom til det resultat, at der ikke var brug for en sammenhængende havnebane langs den indre bys havneanlæg, hed det, at »Udviklingen, saavidt det kan skønnes, formentlig vil gaa i den Retning, at Bolværkerne langs den indre Del af Havnen i stedse større Omfang vil blive benyttede af Skibe, der fortrinsvis besøger Person- og Stykgodstrafik, og som derfor kræver en centralt beliggende Anlægsplads, medens de i mindre Grad har Brug for Jernbaneforbindelse end de egentlige Lastdampere. Disse vil antagelig fortrinsvis blive henvist til at benytte de nyere, fjernere liggende Dele af Havnen, som selvfølgelig vil blive sat i Forbindelse med Jernbanenettet...« På baggrund af sådanne betragtninger synes det at være en urimelig reminiscens fra fortiden, at specielt Christiansgades kaj, Slotsholmens front mod vandet, benyttes og udbygges til eksport af landbrugsprodukter, tilført med jernbane og lastbiler. Et havneafsnit som dette burde snarere *helt eller delvis frigøres for havneanvendelse*.

Flådens anlæg

Gennem det sidste års tid har det gamle spørgsmål om *flådestationens flytning fra Holmen* fået ny aktualitet. Hvis en sådan flytning skulle blive gennemført, måtte det ud fra et planlægningssynspunkt hilses med stor tilfredshed.



Kajgaden under Knippelsbro foreslås ført videre – med en ny bro over kanalen – til Havnegade som led i en gade, der kan forbinde de enkelte havneafsnit på sjællandssiden, jfr. s. 163.



Når den nye gade langs havnen er bygget, vil dette afsnit af havnen kun i ringe grad kunne udnyttes til egentlige havneformål. Kajerne bør så i endnu højere grad udnyttes til rekreative formål.

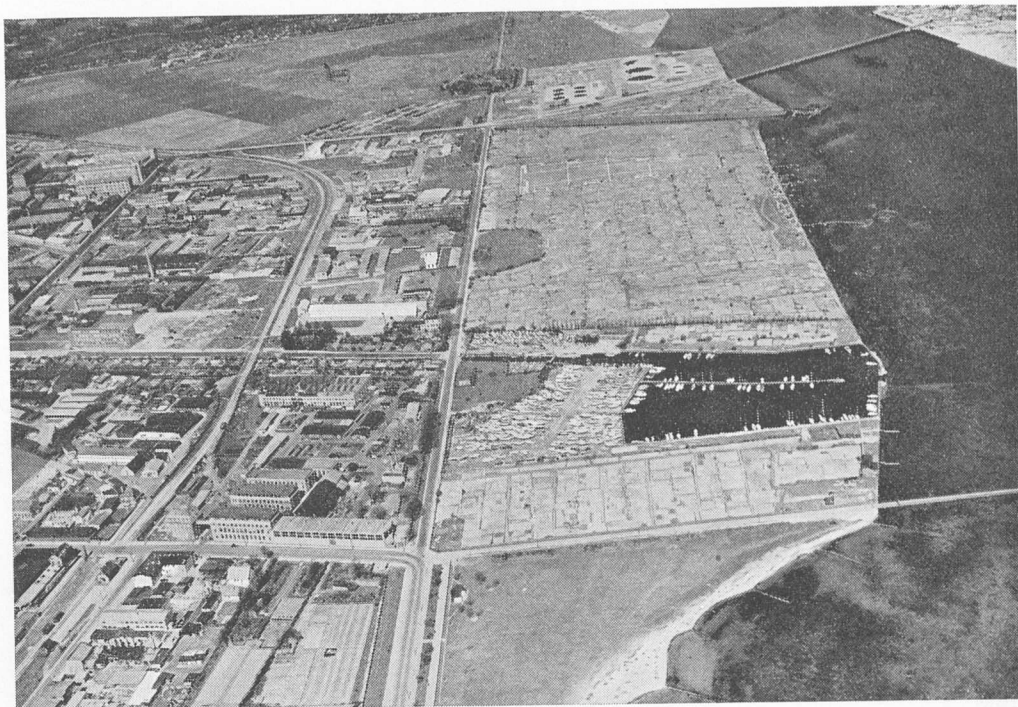
Der opstår imidlertid vigtige spørgsmål om den fremtidige anvendelse af arealerne. For år tilbage ville det formentlig have været oplagt at anvende arealer med denne beliggenhed til havneformål eller en tilsvarende erhvervmæssig udnyttelse. I 1919 erhvervede havnevæsenet således Christiansholm for at sikre den bevaret som havneareal. I 1923, hvor man også overvejede en flytning af flådestationen, udarbejdede havnevæsenet planer til en havnemæssig og industriel udnyttelse af Arsenaløen og de omliggende arealer. Senere – i 1930 – protesterede havnebestyrelsen mod en foreslået anvendelse af Arsenaløen til frilandsmuseum.

Efter den udvikling, bytrafikken har gennemgået i den nyere tid, må man imidlertid se med de største betænkeligheder på planer til et intensivt udnyttet havne- og erhvervsområde på dette sted. For at kunne give området en vis trafikal tilknytning til den øvrige by måtte man bygge en gadetunnel under hele den nordlige del af havnen, en ved tidligere lejligheder fremsat tanke, som det imidlertid er meget kostbart at realisere. Foruden tunnelanlægget måtte der under alle omstændigheder samtidig foretages bekostelige gadeudvidelser eller -gennembrud fra flådens arealer mod syd, til Torvegade. Man ville samtidig med sikkerhed øge vanskelighederne i den indre by på Sjællandssiden med en ny uvedkommende trafik. Der bør derfor sigtes imod en lidet trafikskabende fremtidig anvendelse af flådens arealer – til rekreative arealer, offentlige institutioner og evt. nogen beboelse.

Netop disse anvendelsesmuligheder er iøvrigt bragt i forslag i en kommissionsbetænkning om den tilsvarende udflytning af flådestationen i Stockholm fra de centralt beliggende områder på Skeppsholmen, Gålarvarvet, m. v.

Østamager

En egentlig *Østhavn* er man gået imod, både i havnens fremtidsbetænkning og i tidligere vedtagelser vedrørende havnen – navnlig ud fra betragtninger om Østamagers placering i byens samlede trafiksystem. Hertil kommer imidlertid de enestående rekreative muligheder, der findes på denne kyststrækning, som både ligger indenfor cykleafstand for en væsentlig del af byens befolkning, og som vender ud til det åbne Øresund. De betydelige muligheder, der findes her, bør beskyttes og udnyttes mest muligt. Den stærkt besøgte badestrand bør udvides, således at den kommer til at strække sig helt fra Provstenshavnen til kommunegrænsen. Den kan og bør også udvides væsentligt i bredden, hvorved selve badestranden kan blive bedre og den kan få et park- eller skovbælte ind mod landsiden, som kan skærme mod vejen og give læ for vinden.



Ud for Prøvestenen er industribebyggelse i gang. Kyststrækningen herfra og til den nuværende sandstrand bør udformes som strand og park, hvori en ny og større lystbådehavn indgår.



Amagerstranden, der er Københavns eneste badestrand ved Øresund, er ret ny. Den kan yderligere forbedres ved at blive gjort bredere, hvorved også badevandet vil blive dybere.

Kysten mellem Prøvestenshavnen og Refshaleøen rummer også rekreative muligheder, som burde sikres, eventuelt ved en partiel byplan. Hvis flådens anlæg med tiden flyttes bort, hvis den pågældende del af Christianshavns Vold frigives til parkformål, og hvis kolonihaverne på Fladerne omdannes f. eks. til en permanent kolonihavepark, kunne der bag denne strand udvikles et værdifuldt grønt område, ganske nær ved byens midte.

Sydhavnen

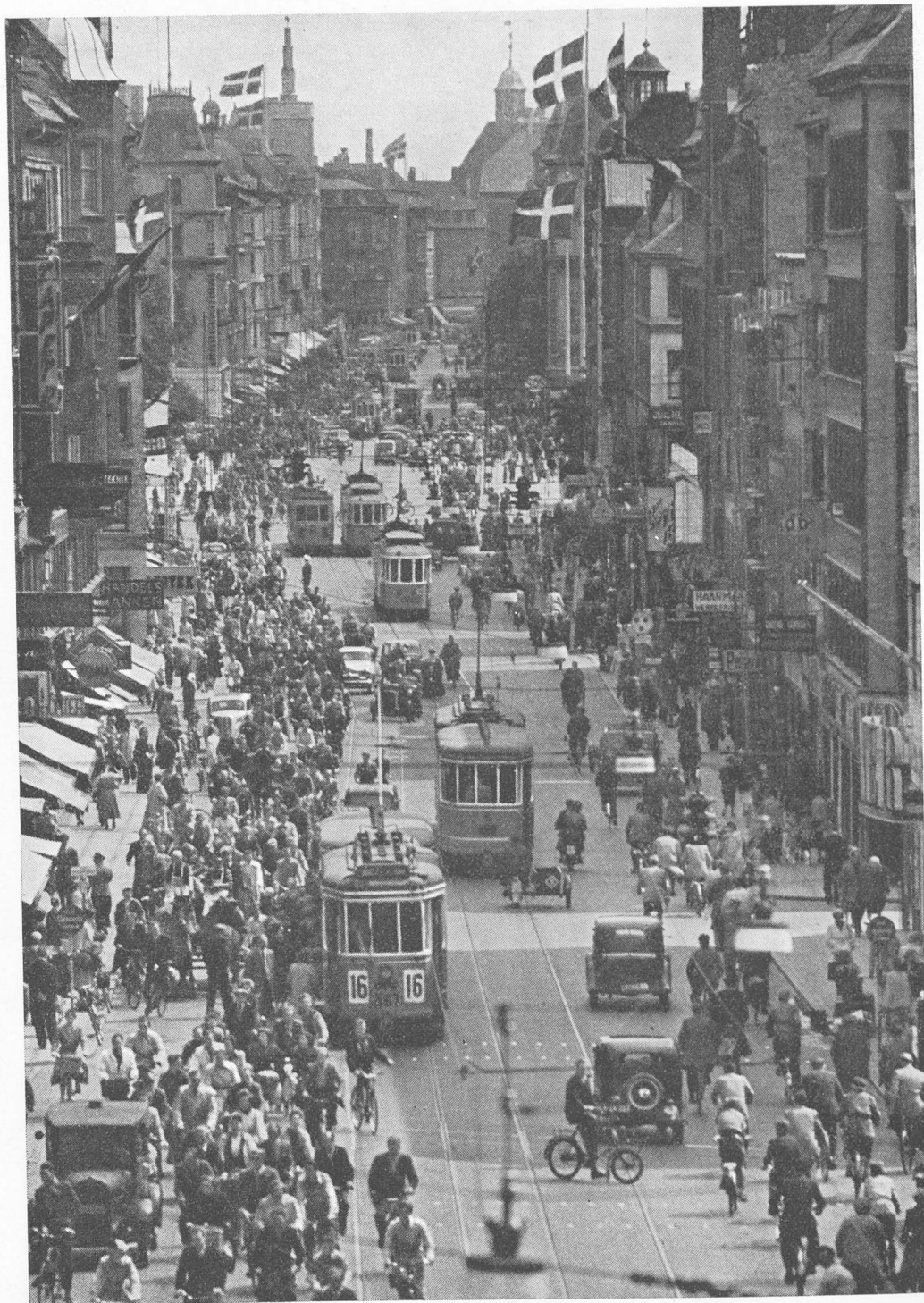
Ønskeligheden af at holde Sydhavnens udvikling indenfor visse grænser, samt af i videst mulig grad at rendyrke den som industrihavn, er omtalt nærmere i det foregående. Vestamagers strand rummer ligesom øststranden betydelige rekreative muligheder, omend ikke som badestrand. Et stort udstillings- eller parkområde på Amager Fælled vil naturligvis blive væsentlig mere attraktivt, hvis det kan knyttes til Kalvebod Strands store vandflader med udsigt ind over byen, end hvis det blev spærret inde bag havneanlæg syd for Islands Brygge. Opfyldningen her bør ikke føres videre mod syd, og der bør næppe tilstræbes nogen særlig intensiv udnyttelse af de allerede opfyldte, endnu ubebyggede arealer.

De i havnens fremtidsbetænkning viste havneanlæg umiddelbart syd for spærredæmningen har næppe nogen aktuel interesse. De kan kun tænkes gennemført i forbindelse med et sydløb, og netop spørgsmålet om sydløbet har man ovenfor foreslået taget op til ny overvejelse. At kystfronten ud for Valbyparken må friholdes for havneanlæg var der enighed om i teknikerudvalgets betænkning.

Avedøre-projektet

Mens der er mulighed for at anvise plads til mindre industrier i den bestående Sydhavn, findes der ikke indenfor havnens nuværende område eller i Københavns kommune arealer, der er egnede eller store nok til *pladskrævende havneindustrier*.

Da der imidlertid må være interesse for at kunne knytte eventuelle store havneindustrier til Storkøbenhavn, bør der være mulighed for at realisere planerne om en *industrihavn ved Avedøre Holme* med sejlløb til Køge Bugts dybe vand, således som teknikerudvalget gik ind for den. Dette områdes beliggenhed ved et fortrinligt fremtidigt vejnet og med gode muligheder for forbindelse til godsbanenettet gør det velegnet til formålet. Hvis denne havneplan skal få den tilsigtede betydning, er det absolut nødvendigt, at de tekniske og administrative vanskeligheder i tide er undersøgt og bragt af vejen, således at industrihavnen kan påbegyndes den dag, en efterspørgsel foreligger.



Eneret Lund Hansen

Nørrebrogade er den typiske cyklist- og sporvognsgade og kun få biler vover sig ud i vrirmlen. I myldretimerne er den udnyttet til den yderste grænse (teleobjektivoptagelse, stærk forkortning).

Byens kollektive og individuelle trafiksystem

Trafik og bystruktur

Trods Storkøbenhavns voksende udbredelse er den overvejende del af de rejser, der foretages, stadig rettet mod et begrænset område i byens midte. Dette karaktertræk ved byen har ført til anlæg af radiale bybaner som den mest hensigtsmæssige trafikforbindelse fra de ydre dele af byen til centrum. Ønsket om at give flest mulige andel i bybanesystemets goder har været bestemmende for den byform, som nu i byudviklingsplanen er fastlagt for de ydre bydele: fingerplanen. Mens det altså i omegnen på en måde er trafiksystemet, der har bestemt bebyggelsens placering, har problemet en ganske anden karakter inden for Københavns kommunes allerede udbyggede områder. Her kan man snarere tale om, at det er bebyggelsen, som bestemmer trafiknettet. Det trafiknet, gader og pladser, som i tidligere perioder med helt andre trafikale forudsætninger blev udsparet i bebyggelsen, skal vi så rationelt som muligt udnytte til vor tids behov.

Hvis trafikken skal kunne komme frem, må man nok på visse strækninger nedrive brugbar bebyggelse, og man vil i et vist omfang blive tvunget til at gennemføre kostbare, niveaufri gadekrydsanlæg. Men ved afvejningen af trafikens krav mod de eksisterende værdier kan hensynet til trafikken komme til at vige. Byen, som den ligger i dag, bliver bestemmende for de trafikale løsninger og sætter ret snævre grænser for, hvad der kan opnås; klaringen af de trafikale problemer er derfor ikke et spørgsmål alene af teknisk natur. I de fleste af de foregående afsnit indgår trafikbetragtninger da også som væsentlige led i de principielle overvejelser vedrørende byens fornyelse: spørgsmålet om boligernes og arbejdsstedernes fordeling, om strøghandelens decentralisering, om udformningen af den centrale bydel og om havnens udbygning. Ved trafikproblemernes løsning kræves der ikke blot en teknisk indsats, men et arbejde for på næsten alle områder vedrørende byens udvikling *at begrænse og formindske kravene til trafikapparatet.*

Kollektiv og individuel trafik

Det københavnske trafiksystem binder byen sammen med et veludviklet net af kollektive trafikmidler. Den fremtidige byudvikling er ligeledes tænkt opbygget på et skelet af kollektive trafiklinier. Det er et træk, som er værd at fremhæve, og som adskiller København fra mange andre storbyer – fremfor alt de amerikanske – hvor motoriseringen er langt videre fremskreden, men hvor det kollektive trafikapparat som oftest er svagere udviklet og af ringere kvalitet end her. Det i sammen-

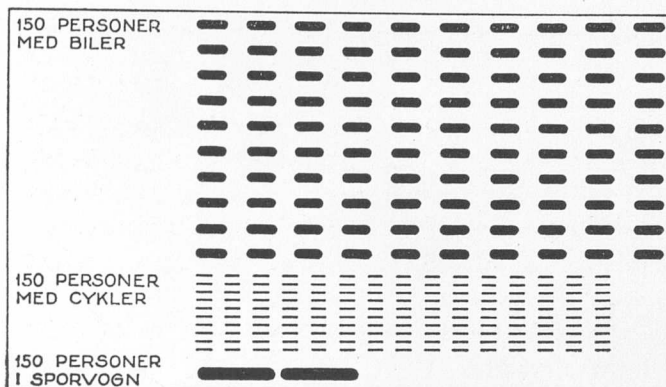


Cyklen er et både billigt og smidigt trafikmiddel, hvis popularitet har gjort København til cyklisternes by. Men cykeltrafikken beslaglægger et større gadeareal pr. person end sporvogns- og bustrafikken.



Ved indføringen af elektriske baner fra omegnen til bymidten overvindes afstandene i den voksende storby, samtidig med at byens gader befries for en del af trafikken.

På et givet gadeareal kan der befordres flest mennesker i sporvogne og færrest i personbiler.



ligning med vore forhold overvældende antal biler i disse byer synes i de senere år at medføre en rask fremadskridende biloverfyldning af de centrale byområder med tendenser til udflytning af forretningsliv og nedgang i ejendomsværdier. I amerikanske faglige tidsskrifter rejses der et stadig stærkere krav om udbygning og forbedring af det kollektive trafikapparat som et effektivt middel til at forhindre cirkulationens totale sammenbrud. Motoriseringsprocessen er også i fuld gang herhjemme. Den kan ikke standses, og den aktualiserer spørgsmålet, om det kollektive trafikapparat er i stand til at tage konkurrencen op og afværge de åbenbare ulemper, som denne udvikling kan medføre.

Det kollektive trafikapparat må ikke alene konkurrere med individuel trafik i form af biler, men også med cykler, hvis andel i den samlede trafik vel er større her end i andre storbyer. Medens man i almindelighed må betragte cykelkørslen som en udmærket og billig form for befordring, medfører den meget store cykeltrafik dog også visse ulemper. Cyklisten har det tilfælles med bilisten, at han optager forholdsvis stor plads i gaden, væsentlig mere end sporvogns- eller buspassageren. Som ulykkesstatistikken vidner om, er cyklisten særlig sårbar for færdselsuheld. Dertil kommer, at den store cykeltrafik medfører en meget ujævn – og dermed uøkonomisk – belastning af det kollektive trafikapparat med stor forskel på sommer- og vintertrafik og særlig høje trafiktal på dage med dårligt vejr.

Principper for den trafikale planlægning

Rent teoretisk kan det siges, at byens system af gader og veje uden større vanskelighed kunne bære den samlede persontransport, såfremt befordringen skete med sporvogne og busser. Vanskelighederne opstår når de individuelle trafikmidler og da navnlig bilen overtager en større del af arbejdet. Set på denne baggrund står det som en meget vigtig opgave at *videreudvikle det kollektive trafikapparat til en standard, som med held*



Vesterbrogade omkring 1880 med promenerende ryttere og sorgløst samtalende borgere midt på kørebanen. Bagved ses den hestetrukne sporvogn og strøgbus.



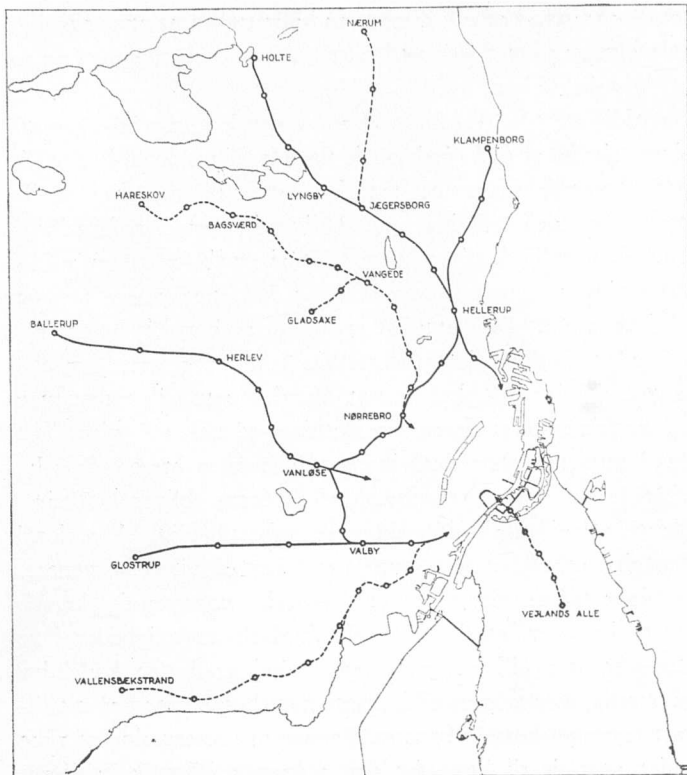
Trafikmidlernes udvikling har ændret gadeprofilen. Trafikmængden er blevet større og tempoet hurtigere. Udviklingen af bilfærdslen er endnu kun i sin begyndelse.

kan konkurrere med cyklen gennem billig transport og et rimeligt takstsystem og *med bilen* ved hurtighed, bekvemmelighed og en effektiv dækning af byens område.

Samtidig står det dog klart, at en moderne storby ikke kan afskære sig fra at nyde godt af de fordele, biltrafikken byder på. Man kan måske anse det for uheldigt, at bilen vinder stadig mere almindeligt indpas som bolig-arbejdssted befordringsmiddel, navnlig fordi bolig-arbejdssted-trafik forårsager spidsbelastninger morgen og eftermiddag. Før eller senere kan det bevirke, at det bliver umuligt at opfylde de heraf flydende krav til gader og parkeringspladser. Da bolig-arbejdssted-kørsel i mange tilfælde ikke behøver at foregå i egen bil kunne man måske fristes til at drage den slutning, at man roligt kan lade den kommende stærke udvikling af bilkørslen bremse sig selv, efterhånden som færdselsvanskelighederne bliver utålelige. Denne udvej ville imidlertid være højst uheldig, bl. a. fordi den absolut nødvendige nyttekørsel herved vil blive generet og blokeret i præcis samme grad som den unødvendige kørsel. Hertil kommer, at de voksende færdselsvanskeligheder ikke alene berører bilisten, men også i høj grad den kollektive gadetrafik, som tvinges til langsom kørsel og hermed en mærkbart forringet kørselsøkonomi. Forslag om reservering af visse gader specielt til brug for den voksende biltrafik kritiseres undertiden med henvisning til, at man herved netop modvirker det kollektive apparats konkurrenceevne over for bilerne. En sådan udbygning af gadenettet vil imidlertid samtidig kunne medføre mærkbare forbedringer i sporvogns- og busgaderne, som kan frigøres for en del færdsel, der før lagde hindringer i vejen for den kollektive trafik.

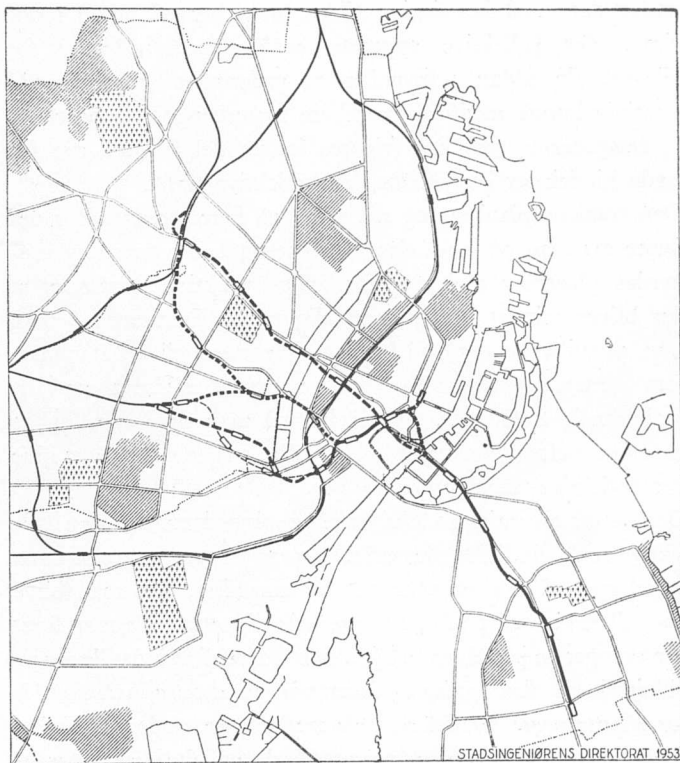
Den trafikale planlægning må spille på flere strenge. For det første må man på langt sigt tilstræbe en hensigtsmæssig indbyrdes placering af byens forskellige funktioner, således at der bliver mindst mulig overflødig trafik. Dernæst må man søge at udbygge det kollektive trafikapparat til en standard, som sætter det i stand til at konkurrere effektivt med de individuelle trafikarter, og endelig må man søge at udbygge gadenettet efter principper, som særlig lægger vægt på at give den kollektive trafik gode kår.

Der består en intim indbyrdes afhængighed mellem den kollektive og den individuelle trafik. De penge man tror at spare ved at udskyde f. eks. et påkrævet bybaneanlæg, kan man blive nødt til at give ud på forbedringer af gadenettet, når man først har tvunget de pågældende bydeles beboere til at indstille sig på bilkørsel. *Al planlægning og investering på det trafikale område bør tilrettelægges for det samlede trafiksystem*, under afvejning af den samfundsmæssige interesse i de enkelte trafikarter.



Eksisterende og påtænkte nærbaner. Det eksisterende S-bane-system påtænkes udvidet med flere nærbaner. Men indføringen af disse til centrum er endnu ikke blevet fastlagt.

Mål 1 : 250 000



Statsbanernes og fhv. stadsingeniør Forchhammers forslag til tunnelbaner. Statsbanernes forslag, Nørrebrogadelinien og Frederiksbergliniens indføring over Vesterbro, er vist med langstreget punktering (et oprindeligt forslag er vist med tynd linie). Fhv. stadsingeniør Forchhammers forslag, Nørrebro- og Frederiksbergliniens sammenføring over Forum, er vist med kortstreget punktering. Med fuldt optrukket linie er vist de fælles forslag, Kompagni-stræde-strækningen og Amagerbrogade-linien.

Mål 1 : 100 000

Bybanenettet — foreliggende projekter og skitserede ændringer

Trafikkommissionens forslag

Nødvendigheden af at knytte byudviklingen i omegnen til radiale bybanelinier, Storkøbenhavns udvikling som S-bane-by, er understreget igennem trafikkommissionens og egnsplanudvalgets arbejde og er yderligere blevet forberedt gennem byudviklingsudvalgets og statsbanernes dispositioner. Foruden de nuværende baner til Klampenborg, Holte, Ballerup og Glostrup regnes der med fremtidige baner til Lundtofte, Hareskov (Slangerupbanen), langs Køgebugt og til Amager. Som omtalt i det følgende må der regnes med en betydelig trafikstigning på sporvejsnettet (hovedsagelig som følge af et voksende trafikbehov inden for sporvejsnettets nuværende område). Den fastlagte udbygning af bybanenettet skulle imidlertid sikre, at den kollektive trafik fra hovedparten af de fremtidige bebyggelser i yderområderne føres ind til centrum uden at belaste det eksisterende sporvejs- og gadenet.

Medens der i det store og hele er enighed om de fremtidige S-baner i omegnen, blev resultatet af trafikkommissionens arbejde med hensyn til liniernes indføring til centrum to principielt forskellige forslag, udarbejdet henholdsvis af statsbanerne og af fhv. stadsingeniør Forchhammer. I sin slutbetænkning indstiller kommissionen, at det endelige forslag udarbejdes på grundlag af det forarbejde, som foreligger i form af de nævnte projekter »efter yderligere trafikmæssige beregninger og med hensyntagen til byplanmæssige forhold«. Der skal derfor i det følgende gøres et forsøg på at belyse forslagene i forhold til generalplanens almindelige synspunkter på byens fremtidige udvikling.

Statsbanernes reducerede forslag omfatter, foruden en gennemførelse af den ydre bybane fra Hellerup over Valby til Hovedbanegården, to nye banelinier, nemlig en bane Nørrebro-Nørreport-Sundby, til optagelse af Hareskovbanen, samt en bane Frederiksberg-Vesterbro-Hovedbanegården-Kongens Nytorv til optagelse af Ballerupbanen, indført over Vanløse-Frederiksberg. Anlægsudgifterne incl. rullende materiel er med prisniveau pr. januar 1950 anslået til 505 mill. kr. *Fhv. stadsingeniør Forchhammers reducerede forslag* omfatter ligesom statsbanernes den eksisterende bybane med fremtidige radiallinier og herudover en ny bane Nørrebro-Forum-Rådhuspladsen-Højbro-Sundby til optagelse af Hareskovbanen. Anlægsudgifterne ved dette forslag er anslået til 290 mill. kr.

I sin indstilling udtaler kommissionen, at den lægger vægt på »at en tunnelbane Nørrebro-Sundby påbegyndes og fremmes,

således at banen kan tages i brug i 1965«. Kommissionen tager iøvrigt ikke stilling til, om der efter 1965 vil være brug for yderligere tunnelbaner i København. Anlægsudgifterne for Nørrebro-Sundby forbindelsen, som altså ifølge kommissionen er den først foreliggende opgave, er for statsbanernes forslag 320 mill. kr., hvilket tal skal sammenlignes med udgiften på 290 mill. kr. til fhv. stadsingeniør Forchhammers forslag (som jo kun omfatter denne forbindelse).

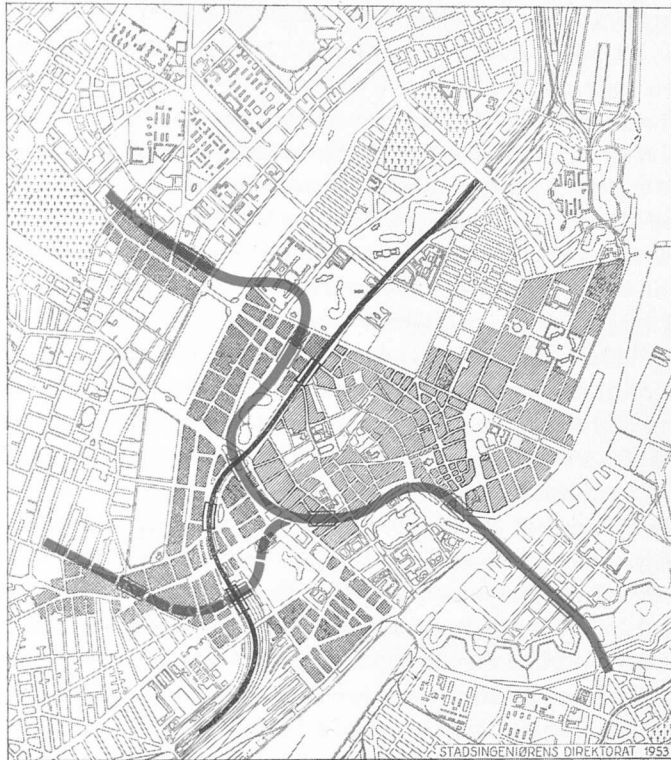
Den af trafikkommissionen beregnede trafikstigning på de kollektive niveautrafiklinier – fra de nuværende ca. 200 til godt 300 millioner årlige rejser inden for de nærmeste 10–15 år – sammenholdt med den vækst af bilfærdslen som ligeledes må forudses, gør det overvejende sandsynligt, at det inden for en nærmere fremtid bliver nødvendigt at udbygge bybanenet med nye tunnelbanelinier gennem byens centrale dele, og at det som påpeget af trafikkommissionen må være Hareskov-Sundby linien der først anlægges. Denne linie vil betjene store områder i Storkøbenhavns nordvestlige omegn som nu har en meget dårlig trafikbetjening; den vil have mulighed for at aflaste byens stærkest trafikerede strøg Nørrebrogade-Amagerbrogade, og den vil endelig bidrage til en begrænsning af gadetrafikken på tværs af havnen.

Det er i et tidligere afsnit nærmere begrundet, at en fortsat udvikling af strøghandel og erhvervsvirksomhed langs byens gamle udfartsveje, brogaderne, må anses for et værdifuldt led i byens udvikling. En fortsættelse af denne udvikling vil bl. a. kunne bidrage til en aflastning af det egentlige cityområde og vil derved medvirke til en heldigere fordeling af byens arbejds- og indkøbssteder. En sådan udvikling vil i høj grad blive stimuleret, såfremt tunnelbanen ved sin linieføring knyttes tæt til disse forretningsgader. Dette vil muliggøre en vis aflastning af de hårdt belastede sporvognslineer i disse gader og vil bidrage til en god udnyttelse af den kostbare tunnelbanelinie. De foreslåede tunnelbanelinier langs Nørrebrogade og Amagerbrogade har en beliggenhed, der stemmer overens med disse synspunkter. En tunnelbanelinie langs Vesterbrogade – som den af statsbanerne oprindeligt foreslåede – med stationer ved krydset mellem Gammel Kongevej og H. C. Ørsteds Vej og ved Vesterbros Torv synes også i denne henseende rigtig.

En slyngelinie gennem City

Ved fastlæggelse af linieføringen gennem selve den centrale bydel må der lægges vægt på at få stationerne placeret således, at man får den bedst mulige dækning af bydelens koncentrationer af arbejdssteder, dens butiksstrøg og forlystelsescentret. Dette hensyn må anses for vigtigere end hensynet til den kortest

Skitserede tunnelbaner gennem de centrale områder. Efter trafikkommissionens indstilling bør tunnelbanen Nørrebro-Sundby kunne tages i brug i 1965. Ved den viste slyngelinie har man søgt at dække hele det nuværende og fremtidige cityområde så godt som muligt, idet der foreslås stationer ved Nørreport, Jarmers Plads, Rådhuspladsen og Højbro-Holmens Bro. En Frederiksberg-linie kan senere tilsluttes ved Rådhuspladsen.



Mål 1:40 000

mulige linieføring igennem bydelen. Det store antal passagerer har mål eller udgangspunkt i selve den centrale bydel. Kun en mindre del rejser *igennem* den, og kun disse vil føle ulemperne ved en eventuel mindre omvejskørsel eller et ekstra stationsophold på den centrale strækning.

I konkurrencen med niveauetrafikmidlerne vil bybanerne – navnlig for de korte rejsers vedkommende – komme til at lide under, at adgangen til de underjordiske stationer er besværligere end til sporvogns- og busstoppestederne. Hvis disse trafikmidlers passagerer skal kunne trækkes ned under jorden er det derfor helt afgørende, at stationerne placeres tæt ved rejsemålene, ligesom det er vigtigt at de får nær forbindelse til de store sporvejsknudepunkter. Ved disse overvejelser må man erindre, at placeringen af bybanestationer vil påvirke de store fodgængerstrømmes retning og hermed også vil øve indflydelse for eksempel på strøgbutikkernes beliggenhedsværdier. Ved placeringen af bybanestationerne må der derfor ikke alene tages hensyn til de nuværende forhold i bydelen, men også til de udviklingstendenser, som kan spores, og ikke mindst til en ønskelig fremtidig udvikling.

Under afsnittet om den centrale bydel er der nærmere gjort rede for de retningslinier, som bør lægges til grund for områdets fremtidige udvikling, og som i korthed går ud på at

holde udviklingen tilbage i de indre partier af den gamle bydel, middelalderbyen, medens man bør opmuntre den igangværende udvikling vest for den gamle bydel, omkring Rådhuspladsen. Ud fra sådanne synspunkter må statsbanernes forslag til linieføring for den mest nødvendige og først forestående linie Nørrebro-Sundby, med stationer ved Nørreport og Højbro, forekomme mindre tilfredsstillende, navnlig fordi denne vigtige linie, Gladsaxe-Nørrebro-Amager, ikke får direkte forbindelse til Rådhuspladsen.

Det synes derfor nærliggende at tænke sig en Nørrebro-Sundby-linie, som i princippet følger Nørrebrogade ind til Nørrevold, for derefter at svinge mod syd, ind i Rådhusplads-Højbro-Amager-linien. En sådan linie synes både i det nuværende og det fremtidige billede af cityområdet at svare bedre til de ovenfor opstillede krav.

Indføringen af Balleruplinien over Frederiksberg, der rimeligvis må komme som en 2. etape, bør som før nævnt i så stor udstrækning som muligt følge Vesterbrogade og kan efter at have krydset Hovedbanegården få tilslutning til tunnelbanen fra Nørrebro til Sundby ved en station på Rådhuspladsen. Om den indførte Balleruplinie senere skal forlænges, synes foreløbig at kunne stå hen, men muligheden for en forlængelse, eventuelt helt til Vibenshus Runddel, bør i hvert fald holdes åben, ved at der reserveres plads til 4 spor gennem den indre by.

Den ovenfor skitserede linieføring for Nørrebro-Sundby-forbindelsen følger statsbanernes forslag langs Nørrebrogade, men er i sit videre forløb på to punkter principielt forskellig fra dette forslag. For det første bliver tyngdepunktet for de af banen trafikdækkede områder – uden at det vigtige område ved Kongens Nytorv dog forsømmes – i nogen grad forskudt mod vest i retning af Rådhuspladsen, hvilket stemmer med de foran udviklede retningslinier for den centrale bydels udvikling. For det andet vil man med denne linieføring af Nørrebro-Sundby-linien opnå den bedst mulige trafikdækning og -betjening af det centrale byområde allerede i første etape.

Foreløbige overslag viser, at linien er dyrere end de to foreliggende forslag, når man alene sammenligner forslagene i 1. etaper. Trafikberegninger synes dog at vise, at den også vil få en tilsvarende større passagemængde. Ved fuld udbygning, med Frederiksberglinien ført ind til Rådhuspladsen, er linien imidlertid billigere end stasbanernes forslag, men giver dog også en noget mindre fuldkommen dækning af Kongens Nytorvområdet. Disse overvejelser har rent foreløbigt og uforbindende været drøftet med statsbanerne, og der var enighed om, at den her skitserede mulighed bør tages op til overvejelse i det fortsatte arbejde med bybaneprojekterne.

Sporvejs- og busnettet

Sporvogne og busser i den fremtidige trafik

Trods en allerede nu ret veludviklet bybane er det dog stadig de kollektive *gadetrafikmidler*, sporvogne og busser, som befordrer det alt overvejende antal passagerer. Københavns sporveje dækker byen med et tæt net af radial- og ringlinier, og for størsteparten af befolkningen er sporvognen (bussen) det *nære trafikmiddel*, med stoppested lige om hjørnet, mens der er langt at gå til nærmeste bybanestation. I 1952 udgjorde rejserne på bybanen således mindre end 10 % af det samlede antal rejser med kollektive trafikmidler inden for det egentlige bybaneområde, det vil stort set sige inden for Københavns og Frederiksberg kommuner. Efterhånden som byen vokser og de nyere S-baners oplande bygges ud, må man dog regne med, at *bybanen overtager en stadig stigende andel af trafikken i hovedstadsområdet*. Således regner trafikkommissionen med, at bybanen i 1965, inden nye bybanelinier i det indre område af byen er sat i drift, vil befordre over 25 % af de rejsende, og efter fuldførelsen af det foreslåede banesystem skulle bybanens andel yderligere vokse til ca. 40 % af samtlige kollektive rejser. Denne ændrede fordeling af rejserne mellem de kollektive trafikarter skulle dog efter beregningerne ikke betyde en aflastning af sporvejene. Der regnes tværtimod med, at det årlige antal rejser med Københavns sporveje vil stige fra ca. 200 mill. i 1952 til over 300 mill. i 1965 (før den foreslåede udbygning af bybanenettet) og at der herefter kun vil ske en aflastning på 10-20 %, afhængig af, hvilken udformning det færdige bybanenet får. En sådan udvikling indebærer en stærk benyttelse af sporvejsnettet i fremtiden, endda op til rejsetal som i de unormale år 1944-47. Denne antagelse synes imidlertid diskutabel, idet bl. a. en aktiv byplan- og takstpolitik må kunne medføre en væsentlig forskydning af trafikfordelingen mellem de kollektive trafikmidler.

Til denne sammenstilling af fremtidige trafiktal kan føjes nogle betragtninger over sporvejenes forhold til den øvrige gadetrafik og over forholdet mellem sporveje og busser. Som nævnt synes der at være udsigt til en væsentlig forøgelse af den kollektive gadetrafik. De konflikter, der allerede nu forekommer mellem den kollektive og den individuelle trafik, må derigennem – om intet gøres – ligeledes påregnes stærkt forøget. Gænerne er gensidige og rammer i lige høj grad bil- og cykelfærdslen som sporvogns- og bustrafikken. Fra færdselspolitiets, motororganisationernes og fra pressens side fremføres der til stadighed en hård kritik mod anvendelsen af sporvogne i trafikken. Der anføres en lang række klagepunkter, hvoraf de vigtigste



Sporvogne og cykler kan forliges godt i trafikken, fordi sporvognen holder sin plads i færdselsstrømmen, og cyklisten kan derfor køre trygt.



Busser og cykler på samme kørebane gør kørslen vanskelig for begge parter. Bussen »klemmer« cyklisterne, når den kører ind til stoppestedet. For cyklisterne er der yderligere en risiko ved overhaling af den holdende bus.

bunder i det forhold, at sporvognen virker stærkt hæmmende for en glidende afvikling af biltrafikken, der jo bl. a. ofte bringes til total standsning ved sporvognsstoppestederne; man ønsker sporvognen afskaffet til fordel for busser, som lettere glider ind i biltrafikens naturlige rytme; der henvises til udlandet, hvor man i en lang række byer har afskaffet sporvognene som et forældet trafikmiddel og erstattet dem med busser. Fra modsat hold føres der imidlertid også en række argumenter i marken, således: *at* vi i København har et veludviklet sporvejssystem, som i effektivitet langt overgår de systemer, man andre steder afvikler; *at* sporvognen ved store trafikmængder og hyppig kørsel er billigere i drift end bussen; *at* den ulempe, som sporvognen, og navnlig stoppestederne, volder bilerne, umiddelbart falder enhver bilist i øjnene, medens det straks er vanskeligere at forestille sig trafiksituationen, som den vil være med brede busser kommende igennem gaderne med halvt så stor afstand imellem sig som mellem sporvognstogene; endelig anføres det, at sporvognen i cyklistbyen København har den fordel, at den ikke som bussen ved hvert stoppested bryder ind i cyklistrækken og tvinger denne udenom sig, ud i den hurtigere overhalende bilstrøm.

Af en sådan række argumenter kan man ikke slutte stort andet, end at sagen næppe lader sig afgøre generelt for alle typer af gader og een gang for alle. Det sikre er, at de kollektive og de individuelle trafikarter også i fremtiden må dele pladsen i gadearealet, og at den eksisterende ordning ikke er tilfredsstillende for nogen af parterne. Hvad der er grund til at overveje er, om man ikke inden for en overskuelig fremtid må indskrænke sig til at søge henholdsvis bussens og sporvognens særlige trafiktekniske egenskaber bedre udnyttet ved at nå frem til *en arbejdsdeling mellem de to trafikmidler*, som dels kunne byde dem bedre betingelser at arbejde under hver for sig, dels kunne dække det foreliggende trafikbehov på en bedre og mere smidig måde og som endelig kunne bevirke en bedre tilpasning til den øvrige færdsel.

En rationel arbejdsdeling mellem sporvogne og busser

Sporvognens tekniske egenskaber, navnlig dens store kapacitet gør den mere egnet end bussen til driftsforhold med tætliggende stoppesteder og meget intensiv trafik, ligesom dens faste placering i gadeprofilet er en fordel i gader med stærk cykelfærdsel. Bussen har navnlig sin fordel i en stor bevægelighed, som tillader den at indpasse sig i en hurtig og glidende trafikstrøm, ligesom den uden vanskelighed kan følge bilstrømmen gennem rundkørsler. Under det efterfølgende afsnit om gadenettet omtales, at det ville være ønskeligt at gennem-

føre en differentiering af færdsel og færdselsårer, hvorved forstås, at der tilstræbes en sortering af de forskellige trafikarter, således at trafikarter, som kører med nogenlunde samme hastighed eller som generer hinanden mindst, ledes ad samme trafikåre. I konsekvens heraf har man i den efterfølgende redegørelse for gadenettet foreslået, dels at visse radialgader, *primærgaderne*, udformes med henblik på at skaffe biler og busser gode færdselsvilkår, dels at visse andre radialgader, navnlig de butiksprægede hovedgader i brokvartererne søges forbedret med henblik på at skabe gode kår for sporvogne, cykler og fodgængere. Det må vel erkendes, at *sporvognssystemets udbygning i det store og hele er afsluttet*. I den kommende tid bør man sigte imod, at ikke mindst de sporvejslinier, som løber i de foreslåede primærgader, efterhånden – i takt med gadernes udbygning – ændres til buslinier.

Det vil være rimeligt også at udnytte den forbedring, som de foreslåede primærgader vil betyde for bilfærdslen, til mere direkte at styrke det kollektive trafikapparat, så meget mere som disse gader giver mulighed for at udnytte bussens særlige egenskaber. Ved en vis forøgelse af den gennemsnitlige stoppestedsafstand navnlig på busliniernes indre strækninger, således som man har gjort det på linie 38, hurtigbussen Gladsaxe-Rådhuspladsen, er der mulighed for en forøgelse af rejsehastigheden, som vil muliggøre en bedre økonomi. Det synes rimeligt, at man med et antal hurtigbuslinier af denne art navnlig sigter mod at skaffe *bedre betjening af visse yderområder, som ligger uden for bybane- og sporvognsoplandene* og som nu har forholdsvis dårlige og langsomme trafikforbindelser til centrum, og hvor fristelsen til at bruge bilen som trafikmiddel er særlig stor. Der kan i denne forbindelse henvises til trafikkommissionens betænkning (side 264), hvor det hedder »... udviklingen i de nærmeste omegnskommuner er så vidt fremskredet, at det er ugørligt at klare trafikbetjeningen på tilfredsstillende måde alene med S-baner og dertil knyttede tilbringerlinier supplerende radialforbindelser i niveau må derfor tilvejebringes enten ved etablering af helt nye udløberlinier eller ved forlængelse af eksisterende linier...«

»En del af disse udløberlinier er med føring ad dertil egnede vejforbindelser i København forudsat som hurtiglinier med stor stoppestedsafstand inden for sporvejsområdet, nemlig *Brøndbyøster-linien, Rødovre-linien, Hareskovvej-linien* samt *den eksisterende linie 30*, der er forudsat omlagt til den nye Luft-havnsvej efter dennes anlæg.«

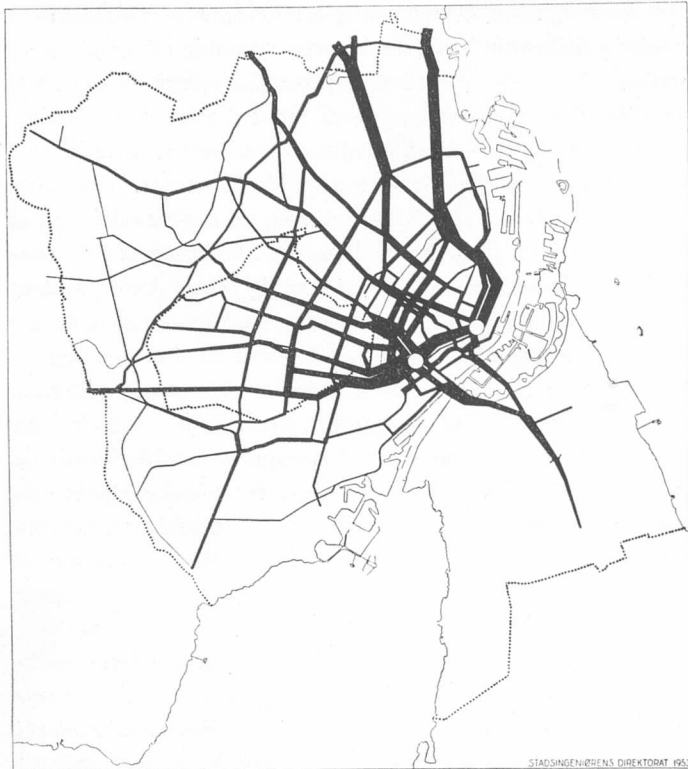
Samtidig går kommissionen dog ind for (side 44), at man bør undlade at belaste de indre byområder med *busruter fra omegnen udover de anførte*. Dette begrundes dels med hensynet til

radialgaderne begrænsede kapacitet, dels med at sådanne buslinier vil skabe problemer med hensyn til etablering af busendestationer inde i byen. Udbygningen af det skitserede system af primærgader vil give mulighed for en aflastning af visse sporvognsgader og -linier, således at den først nævnte betænkelighed muligvis ikke behøver at gælde alle steder. Den anden betænkelighed: at der, hvis der sker en yderligere udvikling af bussystemet, vil opstå et problem med etablering af busendestationer i bymidten, vil derimod stadig bestå; dette problem kan dog nok til en vis grad begrænses ved en sammenkobling af de radiale buslinier to og to, således at de så at sige pendulerer diagonalt igennem byen. Selvom der stadig vil være problemer at løse i denne forbindelse, må det dog alt i alt antages, at der i forbindelse med udbygningen af de foreslåede primærgader kunne åbnes mulighed for enkelte stærkt påkrævede busindføringer ud over de af trafikkommissionen anførte fire linier.

De centrale byområders betjening

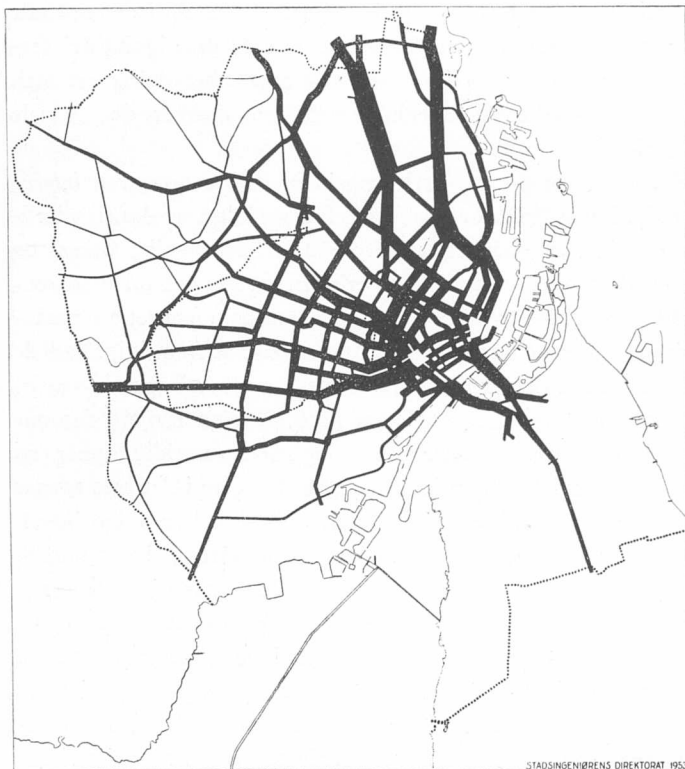
En ikke mindre opgave ved udbygningen af det kollektive trafiksystem er at *give radiallinierne god kontakt med de centrale byområder*. Medens man i yderområdernes boligkvarterer må tilstræbe en oplandsdeling mellem trafiklinierne med mindst mulig overlappning, gælder det modsatte princip i det centrale byområde. For at give bycentret direkte omstigningsfri forbindelse med alle boligkvarterer af nogen betydning må man her tilstræbe at hver enkelt trafiklinie dækker de centrale områder bedst mulig.

Herudover er det en vigtig opgave at *betjene bycentrets interne trafik*. Behovet herfor er allerede føleligt i dag, og det vil yderligere stige, efterhånden som områdets udstrækning vokser og efterhånden som langtidsparkeringen fortrænges ud mod områdets yderrand (som nærmere omtalt under afsnittet om parkeringen). Det er nærliggende at tænke sig, at fremtidige radiale buslinier i et vist omfang føres ind gennem hertil egnede gader i de centrale områder, således at man, foruden at opnå den ønskede kontakt med busliniernes oplande, samtidig opnår en bedre betjening af den interne trafik. Da man i det hele savner et noget tættere net af kollektive forbindelser i bycentret, burde man muligvis herudover overveje oprettelsen af særlige *citylinier* – korte linier befaret af lette bustyper og med særlig billige enhedstakster – alene til betjening af dette lokale trafikbehov. Der kan i denne forbindelse henvises til en række amerikanske byer, hvor sådanne linier bl. a. sættes ind til betjening af forbindelsen mellem de indre forretningskvarterer og de større parkeringspladser i bycentrets periferi.



Personbiler fredag den 13. september 1935 kl. 6-20. 1 mm = 3500 personbiler.

De største trafikmængder forekommer på vejene nordfra: Lyngbyvej og Strandvejen - Østerbrogade samt på hovedlinierne i den indre by: Bredgade - Strøget - Vesterbrogade og Gyldenløvesgade - Vester Voldgade | Vestre Boulevard - Langebro. I skæringspunktet for disse to linier ligger Rådhuspladsen som byens trafikcentrum.



Personbiler fredag den 15. september 1950 kl. 6-20. 1 mm = 3500 personbiler.

Lyngbyvej har nu den største trafik af de to nordlige radiallinier. Bl. a. er Østerbrogade blevet aflastet af Strandvænget - Kalkbrænderihavngade - Østbane-gade. Gennemførelsen af Bremerholm - Torvegade-linien og bygningen af den nye Knippelsbro (åbnet 1937) har medført en kraftig forøgelse af trafikken over Knippelsbro. Åboulevard-linien (åbnet 1938) tager nu en stor trafik fra den nordvestlige del af byen.

Gadenettets opgaver — principper for dets fornyelse

Bilens rolle i det fremtidige trafiksystem

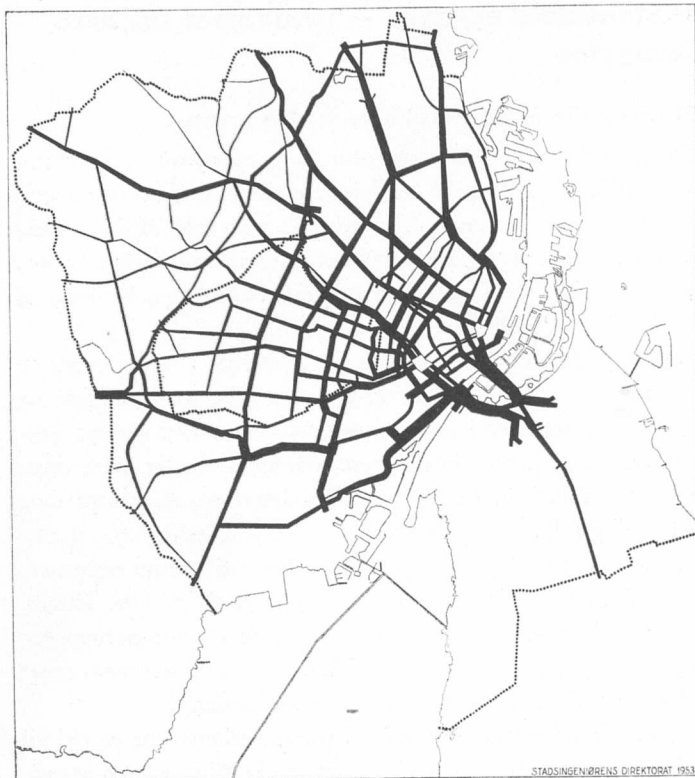
Der er i det foregående lagt stor vægt på nødvendigheden af at udvikle det kollektive trafiksystem til en konkurrencedygtig standard, men det er også antydnet, at man ikke af den grund kan undlade at tage hensyn til den individuelle trafiks behov. Kun en vis del af det samlede trafikbehov kan betjenes af de kollektive trafikmidler.

Godstransport og varefordeling besørgeres i stadig stigende omfang af motorkøretøjer, fordi de er hurtigere, billigere og mere bekvemme end andre transportmidler. Det samme gælder en del af persontransporten, idet bilen stadig mere tages i brug af folk i erhvervsliv og administration, af teknikere og forretningsfolk. En væsentlig del af bilkørslen må derfor betragtes som et led i den almindelige rationaliseringsproces i samfundet — bilen får hele maskineriet til at løbe lettere, mere gnidningsfrit. De restriktioner, som bilimporten har været underkastet i efterkrigstiden, har stort set begrænset bilkørslen til dette mere nyttebetonede omfang.

Selvom den fremtidige stigning i motoriseringen for en del vil falde på nyttebetonet kørsel, er det sandsynligt, at den største tilvækst vil ske for den motorkørsel, der gerne omtales som luksusbetonet, men som i realiteten er udtryk for, at befolkningen får mulighed for at udnytte fritid og ferietid bedre end før. Samtidig med fritidsudnyttelsen af disse køretøjer vil der imidlertid også være en stærk tendens til at opgive S-toget eller sporvognen til fordel for eget motorkøretøj på de daglige ture mellem bolig og arbejdssted, og hermed opstår de vanskeligheder, som andre steder har ført til katastrofale konflikter i byernes centrale dele. Som tidligere anført rammer vanskelighederne både den strengt nødvendige motorkørsel samt tusinder af sporvognspassagerer, idet sporvognenes og bussernes rejsehastighed vil formindskes og deres driftsudgifter herigennem bliver forøget.

Færdselsvanskeligheder og nødvendige forbedringer

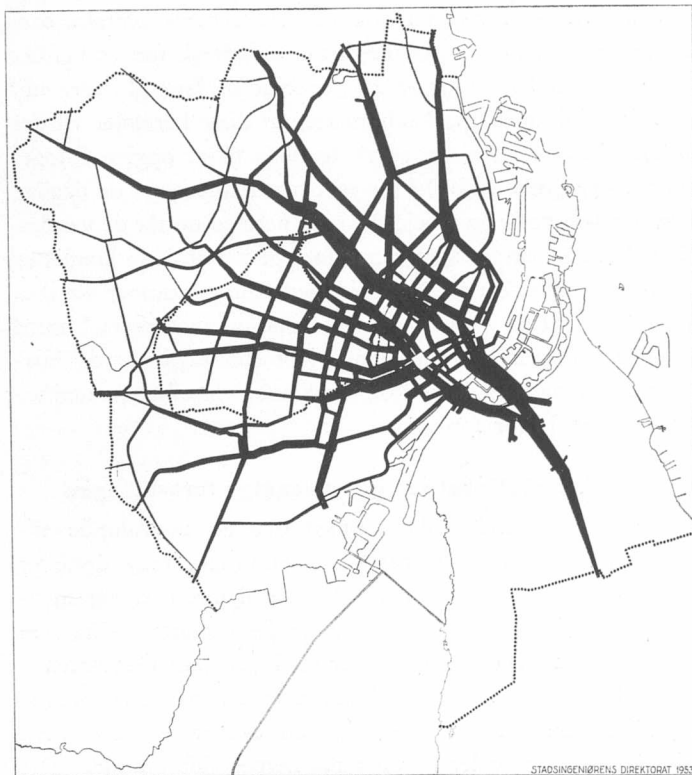
Det stærkt stigende bilantal medfører en nogenlunde tilsvarende stigning i gadernes overbelastning, men dette er ikke den eneste årsag til færdselsvanskelighederne. Sammenblandingen i gaderne af alle mulige færdselsarter — fra den langsomste til den hurtigste — er en i høj grad medvirkende årsag til konflikter. Det er mindre rationelt at lade sporvogne og biler dele kørebaneareal, ligesom det er en permanent ulykkesårsag, at cykler og biler må færdes side om side. Det



Vare- og lastbiler fredag den 15. september 1950 kl. 6-20. 1 mm = 3500 biler.

Vare- og lastbiltrafikken fordeler sig meget jævnt over gadenettet. Dog frembringer havnen og industrivartererne store trafikmængder, hvad der bl. a. viser sig på broerne over havnen og på Kalvebod Brygge.

STADSINGENØRENS DIREKTORAT 1953



Cykler fredag den 15. september 1950 kl. 6-20. 1 mm = 17500 cykler.

Mens den store personbiltrafik findes på de nordgående radialveje, er det navnlig de indre strækninger af brogaderne (Østerbro-, Nørrebro-, Vesterbro- og Amagerbrogade), som bærer de største cykliststrømme.

STADSINGENØRENS DIREKTORAT 1953

er både risikabelt og nerveopslidende at blande butiksgadernes fodgængerstrømme sammen med den rullende færdsel, og det er uøkonomisk at anvende gadeareal som opstaldningsplads for parkerede vogne. Hertil kommer for bilernes vedkommende, at der er et misforhold mellem deres fartegenskaber og de muligheder, de har for at køre hurtigt i byens gader. Resultatet er et stort slid og brændstofforbrug og talrige færdselsuheld. De vanskeligheder, som den voksende færdsel har forårsaget, er hidtil blevet klaret gennem nedsættelse af færdselshastigheden, både ved at færdslen af sig selv har tilpasset sig forholdene gennem nedsat tempo og gennem et omfattende system af lyskurve og andre reguleringer. Dertil kommer i et vist omfang egentlige gadeudvidelser, af hvilke Torvegade-Knippelsbro-Bremerholmlinien kan nævnes som det mest omfattende eksempel fra byens indre område. Overfor den stigning i færdslen, som kan forventes i de nærmeste år, slår disse reguleringer og tekniske forholdsregler ikke til. En fortsat færdselsstigning vil i de kritiske timer medføre yderligere nedsættelse af tempoet og stadig hyppigere totale trafikstandsninger på et voksende antal gadestrækninger.

Blandt de opgaver, der trænger sig stærkest på for en mere konstruktiv planlægning af gadenettet, kan for det første nævnes en *aflastning og forbedring af de indre strækninger af en række gader, navnlig af Østerbro-, Nørrebro-, Vesterbro- og Amagerbrogade*, hvor færdselsforholdene er særlig kaotiske og hvor uheldstallene er meget høje. Der er endvidere stærkt behov for væsentlige *forbedringer for bilfærdslen mellem centrum og den øvrige by, herunder den udefra kommende omegn- og fjerntrafik*. Endelig tiltrænges der væsentlige *forbedringer for den kollektive gadetrafik*. Det er i det foregående afsnit omtalt, at en udbygning af gadenettet med særlig henblik på bilfærdslen bør udnyttes til en udvikling af busnettet.

Et system af primærgader, principielle synspunkter

Det må anses for nødvendigt, at der inden for en overskuelig fremtid skabes mærkbare forbedringer for gadefærdslen, ikke blot på enkelte strækninger, men for byen som helhed. For at løse denne opgave foreslås det, at der oparbejdes *et system af primære radialgader forbundet med en indre ringgade*, fortrinsvis med henblik på at lede bilfærdslen til og fra centrum på effektiv og økonomisk måde. Alle langsomme færdselsarter, sporvogne, hestevogne, ladcykler påregnes udelukket fra disse gader, holdende vogne bør forbydes, medens cyklister må henvises til cyklestier. De nye gader må stort set baseres på nuværende brede gader, som søges bragt op til en *høj færdselsmæssig standard* ved omprofilering, krydsregulering, etc.



Færdselsuheld i Københavns kommune 1935-1939.

Hyppigheden af færdselsuheld på de vigtigste gadestrækninger vises med tre forskellige strektykkelser: 5-9, 10-14 og over 15 uheld om året pr. 100 m gadelængde.

De største uheldsintensiteter forekommer på radialgadernes indre strækninger, hvor kørebanen er overbelastet med trafik og hvor sammenblandingen af trafikmidlerne gør kørslen vanskelig.



Færdselsdrab i Københavns kommune 1949-1952.

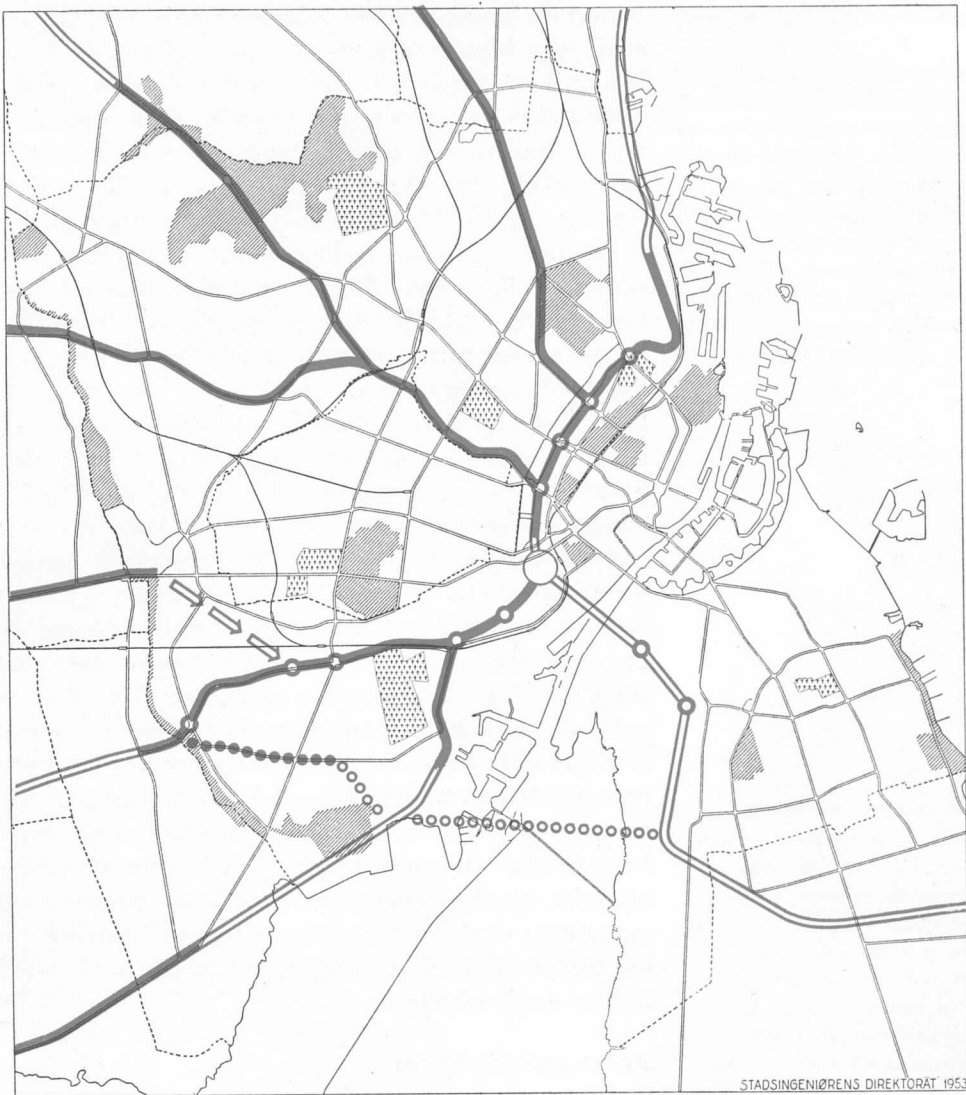
Færdselsulykker med døden som følge har en mere spredt fordeling over byen end færdselsuheldene, idet de alvorlige ulykker både indtræffer på de snævre brogader med de mange sidegader og på gadenettets mere rummelige yderstrækninger, hvor farten er større.

Bortset fra Vestmotorvejens indføring foreslår man *ikke anlæg af egentlige bilgader* (motorveje), som i en udbygget by nødvendigvis må lægges ude af niveau med det øvrige gadenet, enten i åben grav eller bygget på søjler, og som forudsætter meget pladskrævende udfletningsanlæg ved alle tilslutninger. Et net af bilgader ville kræve drastiske indgreb i den eksisterende by, og det ville blive vanskeligt at etablere tilstrækkelig tætliggende forbindelsespunkter til det almindelige gadenet, således at bilgadernes aflastende evne rigtig kunne udnyttes. Endelig ville et sådant bilgadenet medføre anlægsudgifter af mindst samme størrelsesorden som udgiften til det fuldt udbyggede tunnelbanesystem.

De primære radialgaders linieføring må vælges således, at de forbinder allerede eksisterende eller planlagte nye radiale hovedtrafikveje i omegnen med de centrale byområder. Primærgaderne vil få en karakter, som gør dem dårligt egnede som butiksgader, idet bl. a. krydsende fodgængertrafik besværliggøres, og antallet af krydsninger med tilslutninger til det øvrige gadenet tænkes begrænset. Der må derfor lægges vægt på at føre disse gader ind mod centrum *udenom* de forretningsstrøg, som *de gamle brogader* har udviklet sig til. De foreslåede gader vil på grund af deres udformning næppe kunne undgå at danne skel i de kvarterer, som de passerer, og vil i nogen grad af sikkerhedshensyn komme til at hindre tværgående lokal-færdsel. Ud fra dette synspunkt og ud fra det i anden sammenhæng fremhævede syn på brogaderne med deres forretninger, biografte og stormagasiner som brokvarterernes naturlige centralstrøg vil det være rimeligt at søge primærgaderne ført ind midt imellem disse strøggader, så at sige i grænselinien mellem deres oplande.

Andre gadeproblemer

I forslaget til primærgader er vægten lagt på radialtrafikken og i et senere afsnit på cirkulationen i det centrale område inden for søerne, idet det er her man vil møde de mest påtrængende problemer. Ved siden heraf vil der imidlertid også være andre spørgsmål at løse. De her skitserede gader vil medføre nogen aflastning af Nørrebrogade, ligesom den kommende tunnelbane vil gøre det. Men herudover kan der tænkes at blive brug for yderligere forbedringer både af denne og andre brogader, bl. a. ved udbygning af eksisterende lokale parallelgader etc. Endelig kan man heller ikke udelukke muligheden af, at det før eller senere bliver nødvendigt at udbygge primærgadenettet med yderligere en ringgade mellem de indre dele af Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro.



Mål 1 : 100 000

Forslag til et system af primære radialgader forbundet med en indre ringgade. Røde fuldt optrukne linier: primærgader i eksisterende gadelinier. Røde dobbeltlinier: primærgader i ikke-eksisterende linier. Rød prikket linie: forbindelsesvej mellem Vestmotorvejen og lufthavnen samt eventuel sverigesforbindelse. Påtænkte krydsninger ude af niveau er vist med cirkler.

Forslag til et primærgadesystem

Primærgadenettet, dets standard og kapacitet

I overensstemmelse med de ovenanførte principielle synspunkter har man skitseret et system bestående af 8 primære radialgader af høj klasse, som føres ind til en indre ringgade langs søerne. Primærgaderne tænkes givet et tværprofil, som normalt indeholder to for kørslen frie vognbaner i hver retning, adskilt af en midterrabat. Kørebanerne er desuden såvidt muligt givet et tillæg for eventuelle havarerede vogne og for busstoppesteder. Antallet af gadeindmundinger nedbringes til det mindst mulige, idet der må tilvejebringes en passende balance mellem færdselshensynet og hensynet til adgangsmuligheder til de kvarterer, som gaderne passerer. Midteradskillelsen føres igennem, således at krydsende færdsel såvidt muligt henlægges til særligt udformede krydsningsanlæg, beliggende med relativt store indbyrdes afstande, og krydsende fodgængerfærdsel hindres ved hegn eller hække.

Gennemførelsen af det her beskrevne net vil betyde en meget væsentlig forøgelse af de nuværende radialgaders kapacitet (nemlig stort set en fordobling) samtidig med at man opnår en uhindret, hurtig og sikker kørsel. For de fleste yderstrækninger af gadenettet vil dette formentlig være tilstrækkeligt for en overskuelig fremtid. For de indre dele af radialgaderne og for strækninger af ringgaden må man regne med, at deres kapacitet i spidsbelastningstimerne vil nærme sig fuld udnyttelse, når Storkøbenhavn har nået et indbyggertal på 1,5 millioner (nu 1,25) og en bilbestand svarende til 1 bil pr. 15 indbyggere (som nu i Stockholm). For enkelte strækningers vedkommende synes kapacitetsgrænsen endog at ville blive nået før. Dette kunne tyde på, at de foreslåede 4-sporede primærgader er for småt dimensioneret, og at der allerede fra starten burde sigtes mod større bredder af de centrale strækninger. Dette ville også få konsekvenser for de niveaufrie krydsnings- og tilslutningsanlæg, som må forudses anlagt i de punkter, hvor radialgaderne slutter til den indre ring.

Der er dog grund til at underkaste hele dette problem en mere indgående undersøgelse, end der har været mulighed for på nuværende tidspunkt. Blandt andet er det nærliggende at tænke sig, at trafikstrømmene til og fra det centrale område i højere grad bliver bestemt af områdets begrænsede antal parkeringspladser end af primærgadernes kapacitet.

I det følgende skal der gives en mere detaljeret gennemgang af det foreslåede primærgadenet, efterfulgt af nogle betragtninger vedrørende den praktiske gennemførelse af forslaget og de dermed følgende anlægsudgifter.

Kystvejen - Strandpromenaden - Strandboulevarden - Kastelsvej - Classensgade

Allerede nu aflastes Østerbrogade af forbindelsen Strandøre-Strandpromenaden - Strandvænget - Kalkbrænderihavnsgade - Østbanegade. Med indføringen af Kystvejen til Strandpromenaden og forlængelse af denne på bro over jernbanen og Østre Gasværks areal til Strandboulevarden vil der imidlertid være opnået en virkelig aflastning. Strandboulevardens forbindelse med den indre ringlinie frembyder visse vanskeligheder både med hensyn til linieføring og gadebredde. Kastelsvej-Classensgade er antydnet som den trods alt bedste linieføring, men den endelige fastlæggelse kræver en nærmere undersøgelse.

Lyngbyvej - Nørre Allé - Fredensgade - Fredensbro

Denne linie følger, modsat de øvrige foreslåede primærgader, en af byens gamle udfartsveje, som dog kun på ganske korte strækninger har karakter af forretningsgade. Linien har igennem årene gennemgået en så betydelig udbygning som hovedåre i det nordsjællandske vejsystem, herunder tilslutning af Hørsholmvejen og sidst anlægget af omfartsvejen ved Lyngby, og har samtidig gennemgået så betydelige færdselsmæssige forbedringer, at den naturligt må indgå i primærgadenettet. De strækninger, på hvilke den ikke har en rimelig færdselsmæssig standard, er Hans Knudsens Plads - Vibenshus Runddel samt Fredensgade - Fredensbro. På disse strækninger må gaden udvides i forbindelse med ret omfattende bygningsnedrivninger.

Hareskovvej - Borups Allé - Ågade - Åboulevarden

Denne trafikline har mulighed for at blive udbygget som en vej med høj færdselsmæssig standard langt ud i Nordsjælland, og den vil, efterhånden som Lyngbyvej bliver mere og mere befærdet, med fordel kunne benyttes som indfartsvej for store boligkvarterer i Lyngby og Gladsaxe. Den vil tillige blive en højst påkrævet udfartsvej for den københavnske befolkning til skovene i Furesøområdet og videre helt til sommerudflugtsstederne ved nordkysten.

Selv om Borups Allé-strækningen kan volde visse vanskeligheder, er det muligt at få gennemført primærgade-profilen uden bygningsnedrivninger.

Projekteret vej syd for Ballerup, ad Slotsherrensvej - Hillerødgade til Borups Allé

Den projekterede vej syd for Ballerup er påregnet at skulle være indfartsvej for de nye bebyggelser langs Ballerupbanen

og således virke som aflastningsvej for Frederikssundsvej, også på denne vejs københavnske strækning. Den inderste strækning af primærgaden byder på visse vanskeligheder ligesom Borups Allé-strækningen af den ovenfor omtalte primærgade, som den i øvrigt tilsluttes ved Hillerødgade.

Roskildevej - ny skråvej til Vigerslev Allé

Den udenbys trafik på Roskildevej kan ikke vedblivende føres ind til bymidten gennem Vesterbrogade. Der foreligger flere muligheder for at føre denne trafik udenom, både mod nord og mod syd. Disse spørgsmål må nærmere undersøges og drøftes, bl. a. ved forhandlinger med Frederiksberg kommune. I det her skitserede gadesystem synes den rent skematisk antydede løsning, hvorved Roskildevej ved en skråforbindelse mod syd tilsluttes Vigerslev Allé, dog på forhånd at byde på de fleste fordele. Det skal her særlig fremhæves, at Vigerslev Allé som nedenfor omtalt må påregnes at få en særlig stor kapacitet, samt at forbindelsen til Vigerslev Allé er kortere end en forbindelse til den nærmest nordfor liggende primærgadeindføring (Ågade-linien). Begge de hernævnte primærgadeindføringer indgår som nødvendige led i systemet, mens eventuelle nye indføringer herimellem nærmest synes at skabe komplikationer ved optagelsen i den indre ring.

Vestmotorvej - Vigerslev Allé - Sønder Boulevard

Til aflastning for Gammel Køge Landevej og Roskildevej er der projekteret en motorvej kommende fra vest i sektoren imellem de to nævnte hovedveje og med tilslutning til det københavnske gadenet i Vigerslev Allé. Sidstnævnte med fortsættelse i Sønder Boulevard er allerede påregnet udvidet til stor bredde og indebærer mulighed for et egentligt motorvejsanlæg helt ind til Hovedbanegården. Hele denne linie, som altså foruden den lokale trafik skal optage en meget betydelig fjerntrafik, tænkes derfor udført med en højere standard end de øvrige primære radialgader.

Gammel Køge Landevej - Engstrands Allé og dens forlængelse til Sønder Boulevard

Medens Køgevejs fjerntrafik for størstepartens vedkommende må tænkes aflastet til den ovenfor nævnte motorvej fra vest, må Køgevej dog påregnes at skulle tage en betydelig lokaltrafik, navnlig sommertrafik.

Fra tidligere tid er udlagt et vejareal i forlængelse af Køgevej ved Friheden. Man har tænkt sig, at Køgevej ad denne vej, Engstrands Allé, og over de under opfyldning værende arealer af Kalvebod Strand syd for Valbyparken til Scandiagade



Radialgadernes krydsninger med Søgaderingen er allerede nu stærkt belastede. På Sotorvet standser sporevognen færdselen i Nørre Sogade, så der dannes en kø, som atter standser færdselen fra Nørrebro.



Også det lysregulerede kryds Fredensbro-Øster Sogade har en stærkt voksende trafik, som forårsager hyppige kø-dannelser. Før eller senere må kapaciteten bringes i vejret ved anlæg af et niveaufrit krydsningsanlæg.

skulle sættes i forbindelse med den tidligere projekterede vejforbindelse over havneløbet ved Dybbølsbroen. Der har således været forhandlet med statsbanerne om denne vejs linieføring, bl. a. over statsbanearialet syd for centralværkstederne.

Bygges forbindelsen over havneløbet med en noget nordligere beliggenhed således som nedenfor omtalt, synes det mere naturligt at føre denne primærgade ind ad Enghavevej til forbindelse med motorgaden i Sønder Boulevard. Sønder Boulevard indføringen vil på denne måde komme til at optage både Køgevejens, Vestmotorvejens og en betydelig del af Roskildevjens trafik. Selvom Sønder Boulevard som nævnt tænkes udført med motorgadestandard kan man ikke se bort fra, at en fremtidig trafikstigning vil nødvendiggøre en yderligere indføring. Det vil derfor være rimeligt fortsat at reservere muligheden for en senere gennemførelse af den ovennævnte Scandiagade-linie langs havnen.

Lufthavnsvejen

Et i sin tid af ministeriet for offentlige arbejder nedsat udvalg angående trafikforbindelser fra Københavns lufthavn ved Kastrup ind til byen har i sin betænkning foreslået, at forbindelsen på den sydligste del af strækningen inden for Københavns kommune skulle udgøres af en udvidet Englandsvej og på den nordligste af en ny vej på skrå over fælledarealerne fra Englandsvej til Amager Boulevard. Trafikkommissionen har sluttet sig til denne linieføring. Da vejen kan tænkes at skulle blive forbindelsesvej mellem Københavns centrum og en fremtidig sverigesforbindelse, ligesom den skal optage den senere omtalte motorvejsforbindelse over Sluseøen, foreslås Lufthavnsvejen placeret på fælledarealet, langs den nuværende Digevej, med tilslutning som tidligere til Amager Boulevard og i øvrigt med tilslutning til ringgadeforbindelsen over havnen. Ved en placering af vejen på dette sted opnås, at den vil kunne udføres som egentlig motorvej.

Den indre ringgade

Til at optage og forbinde radialgaderne foreslås udført en ringgade, som bør ligge tæt omkring de centrale bydele, men samtidig således at indgrebet i den eksisterende bebyggelse bliver så ringe som muligt. Da cityudvidelsen i de centrale bydele regnes at ske mod vest og nordvest indtil sø-ringen, og da der her er naturlige muligheder for en udbygning, foreslås den primære ringgade baseret på Søgaderne.

Ringgadens forbindelse med radialgaden Kystvejen-Strandboulevarden frembyder som nævnt visse vanskeligheder. Den

er som vist på planen tænkt etableret gennem Kastelsvej-Classensgade. I den sydlige ende bør ringgaden sættes i forbindelse med gadenettet på Amager.

Der har i de sidste ca. 25 år været regnet med en tredje broforbindelse over havneløbet, planlagt med en linieføring over Gasværkshavnen og med tilslutning til Ingerslevsgade ved den nuværende Dybbølsbro. Den nævnte forbindelse er tænkt at skulle aflaste Knippelsbro og Langebro og det må antages, at denne aflastning vil blive nødvendig allerede i løbet af en halv snes år. Da ca. 40% af trafikken over Langebro har bestemmelsessted i byens vestlige kvarterer – hvilket bl. a. skyldes forbindelsen mellem boligkvartererne på Vesterbro og industrikvartererne på Amager – bør denne forbindelse tilvejebringes *syd for* og, af hensyn til bolig-arbejdssted-trafikken, *ret tæt ved Langebro*. I planen er den tredje forbindelse over havneløbet derfor foreslået placeret længere mod nord end den hidtil planlagte. Der har dog endnu ikke været forhandlet med havnevæsenet og statsbanerne herom.

Ringgadens videreførelse til Sønder Boulevard-linien og den nye forbindelse over havnen vil støde på flere vanskeligheder, idet den kommer til at passere et tæt bebygget område. Der må dog påregnes at skulle foretages betydelige ændringer netop i dette område, som i øvrigt for en del består af mindre god bebyggelse. Således vil der ved krydsningen af de meget vigtige gader – den ene gaden i forlængelse af motorvejen over Sjælland, den anden ringgaden med forbindelse til Amager – i umiddelbar tilknytning til Hovedbanegården naturligt opstå *et betydningsfuldt trafikcentrum*, hvortil man kan tænke sig knyttet en buscentral, en fragtmandscentral, garagekomplekser og eventuelt en bystation for lufthavnsbusser. Disse vigtige anlæg vil betyde kraftige indgreb i det pågældende bykvarter og vil kræve indgående overvejelser. Inden disse spørgsmål, og de spørgsmål som opstår i forbindelse med det kostbare gadegennembrud, kan blive afklarede og gennemførelsen sikret, vil det sikkert blive nødvendigt at etablere den tidligere projekterede indføring af Ingerslevsgade ad Reventlowsgade til Farimagsgade med underføring ved Vesterbrogade og Gammel Kongevej som en foreløbig løsning.

Forbindelsesvej fra vestmotorvejen til lufthavnen

For at lette trafikken fra Amager, både den sydligste del af Københavns kommune og Amagerkommunerne, til Sjælland uden for København og for at forbinde Sjælland med lufthavnen er der allerede tidligere påregnet gennemført en vejforbindelse over sluseøen og den nye dæmning nord for inddæmningen ved Amagers vestkyst. Denne vejforbindelse har

mulighed for at blive udbygget som egentlig motorvej ikke alene på strækningen over Amager Fælled og dæmningen, men tillige på Sjællandssiden og gennem Sundby Overdrev og Tårnby kommune på Amagersiden.

Såfremt projekterne om en fast forbindelse til Sverige skulle blive en realitet, og forbindelsen for at opnå størst mulig trafik skulle blive lagt imellem København og Malmø, foreligger der mulighed for, at den med fordel kan placeres i tilknytning til Københavns lufthavn i Kastrup, således at denne vejforbindelse også kan fungere som international vej. Forbindelsen er med henblik på disse muligheder tænkt udformet som en motorvej, der kan indgå i det primære gadenet.

Primærgadeforslagets karakter og anlægsudgifterne

I det her skitserede primærgadeforslag er der lagt vægt på at nå frem til en løsning, som byder på mere end blot stykkevise forbedringer uden indbyrdes sammenhæng. Målet har været et forslag af en sådan rækkevidde, at det kan være retningsgivende for arbejdet en periode fremefter. Endvidere er der lagt vægt på, at forslaget skal være realisabelt inden for en overskuelig årrække, at det skal kunne udbygges i etaper efterhånden som anlægskapitalen kan stilles til rådighed, og endelig at anlægsudgifterne står i et rimeligt forhold til nyttevirkningen, for eksempel sammenlignet med tunnelbaneforslaget. Bortset fra Vester Søgades gennembrydning til Sønder Boulevard er der ikke foreslået større gadegennembrydninger, og forslag til gadeudvidelser med bygningsnedrivninger indskrænker sig til nogle få og forholdsvis korte strækninger. Til trods for, at hele det skitserede system kan karakteriseres ved, at man søger at få det bedste ud af de forhåndenværende muligheder, vil udgifterne dog blive meget store.

Et kalkulatorisk *overslag over anlægsudgifterne* viser, at en første udbygning af det foreslåede net, exclusive forbindelsesvejen fra Vestmotorvejen til lufthavnen samt en ny forbindelse over havnen, med 1950-priser vil koste ca. 170 mill. kr. I denne første udbygning er der regnet med udfletningsanlæg på den indre ring, på Vestmotorvejens indføring (Vigerslev Allé-Sønder Boulevard) og på Lufthavnsvejen. Udover de nævnte udfletninger må det forudses, at det på et senere tidspunkt kan blive nødvendigt at udbygge anlæggene yderligere bl. a. med en række niveaufri anlæg. En udbygning til et vist trin vil med den ovenfor nævnte forbindelsesvej fra Vestmotorvejen til lufthavnen og den nye forbindelse over havnen fra Sønder Boulevard til Lufthavnsvej koste ca. 140 mill. kr., eller tilsammen med anlægsudgiften for den nævnte første udbygning ialt ca. 310 mill. kr.



Stormgade tænkes at skulle indgå i nettet af cirkulationsgader og bliver nettets vanskeligste strækning. Den er en af byens hårdest belastede sporvognsgader, og den må derfor udbygges ved omprofilering og udvidelse. Måske kan man nøjes med indbygning af en fodgængerkolonnade i den nordlige side, når en paralleltløbende tunnelbane samtidig aflaster Stormgade for en del af sporvognstrafikken.

Gadenet og parkering i de centrale bydele — en skitse-mæssig løsning

Principper for den trafikale planlægning i bycentret

De centrale byområder rummer bestemmelsesstederne for størsteparten af byens store trafikstrømme. Fra sporvejsknudepunkter og S-banestationer fordeler fodgængerne sig ind i området. Bilister og cyklister fylder gaderne, både mens de kører og når de sætter køretøjet fra sig i nærheden af rejsemålet. Koncentrationen af virksomheder og mennesker indenfor området medfører herudover en meget stor intern trafik i bydelen. Denne intensive trafikudfoldelse stiller meget store krav til gadenettet, som i visse dele af det centrale område er dårligt egnet til at klare store færdselsmængder. Hertil kommer, at den intensive bebyggelse og de høje grundværdier gør gadeudvidelser ganske særlig vanskelige at gennemføre.

Som omtalt i afsnittet om de centrale områder må man søge at *undgå yderligere bygningsudvidelser* indenfor de områder, hvis gadenet egner sig særlig dårligt til at optage mere færdsel, og man må søge tilvæksten fremmet, hvor gadenettet har en for en fremtidig udvikling mere tilfredsstillende standard. Der må dernæst lægges vægt på en til det yderste gennemført økonomisering med gadearealet. Et vigtigt led i en sådan økonomisering består i den stærkest mulige *udvikling af hele den kollektive trafikbetjening* og herunder ikke mindst af et net af bybaner, som fører passagererne nær til målet uden at belaste gaderne. Endelig må man søge at udnytte det forhåndenværende gadeareal på den bedst mulige måde, dels ved såvidt muligt at *reservere gaderne for den kørende færdsel*, medens parkerede vogne i et vist omfang må søges anbragt uden for gadearealet, og dels ved en *differentiering af gadenettet*, hvorved hurtig færdsel så vidt muligt adskilles fra til- og frakørsel til ejendomme, butikker etc.

Det eksisterende gadenet og dets muligheder

De centrale bydele kan med hensyn til gadenettets standard og muligheder deles klart i to områder. For det første den indre by, d.v.s. området mellem voldgadelinien og havnen, og for det andet Vestervold, Nørrevold og Østervold kvarterer. *Den indre by* kendetegnes ved sine meget små gadebredder, men medens området nord for Gothersgade har et klart, retvinklet gadenet, som i nogen grad letter færdselens afvikling, og gadebredder som for størstedelen ligger mellem 11,5 og 15 m, er gaderne i den gamle bydel (middelalderbyen) irregulære og krogede. De har meget tætliggende gadekryds og bredder som for størsteparten ligger under 11,5 m, d.v.s. med en kørebane,



Gadebredderne i de centrale områder er vist med tre forskellige signaturer: fuld streg mindre end 11,5 m, tæt skravering 11,5-15 m og åben skravering mere end 15 m bredde. En gadebredde på 11,5 m tillader en kørebanebredde på 8,5 m, der kan rumme 2 vognbaner for kørende trafik og 1 holdebane.

som ikke tillader modgående vogne at passere hinanden, når den ene gadeside optages af holdende vogne. Disse små bredder kombineret med et stort antal holdende vogne, ind- og udkørsel af porte etc. giver dette områdes gadenet en sådan karakter, at det er ganske uegnet til gennemkørsel. Det bør såvidt muligt kun belastes med den strengt nødvendige færdsel til og fra de ved gaderne liggende ejendomme.

De færdselsmæssige besværligheder i byen indenfor voldgaderne har i tidens løb medført en lang række forslag til gadeudvidelser og gadegennembrud, hvoraf dog kun enkelte (Bremerholmlinien, Ny Østergade og tildels Borgergade) er blevet gennemført. En række gader har efterhånden fået pålagt byggelinier med henblik på gradvis udvidelse, hvilket også har medført en del tilbagerykninger ved opførelse af nybygninger. Der er dog grund til ikke at nære for store forventninger om opnåelse af større færdselslettelser ad denne vej indenfor en overskuelig tid. Som omtalt i afsnittet om de centrale områder (side 51, ff.) må der næres betænkeligheder overfor en sådan generel gadeudvidelsespolitik. Der er derfor sigtet imod *en gadeplan, som i det store og hele undgår nye gadeudvidelser og gadegennembrud i den ældste del af byen.*

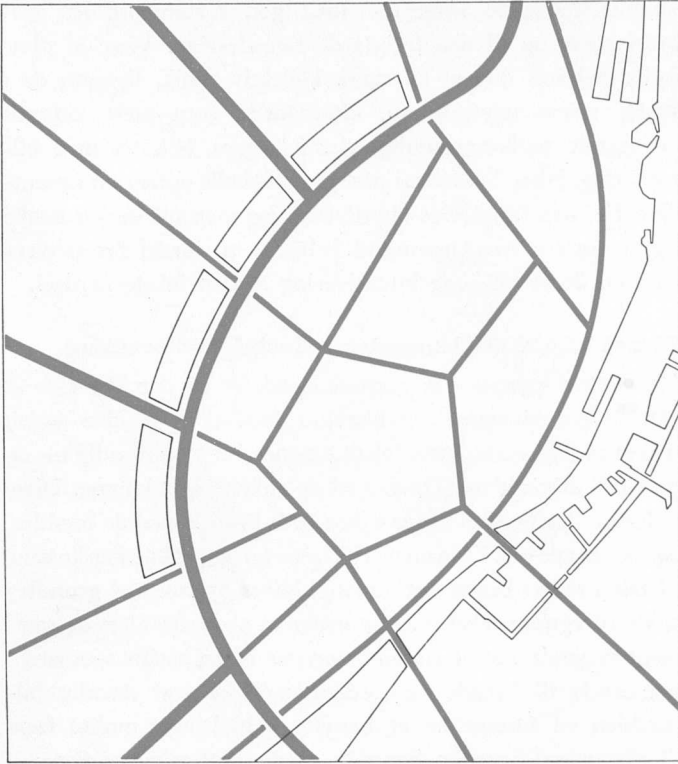
Vestervold, Nørrevold og Østervold kvarterer har i forhold til den indre by et rummeligere gadenet, som præges af et sæt tildels

sammenhængende ringgader med god forbindelse til brokvartererne og til den foreslåede Søgade-ring. Visse af disse gader belastes dog af en stærk kollektiv trafik, ligesom de i stadig større udstrækning, efterhånden som mere centralt beliggende parkeringsmuligheder belægges, belastes med bilparkering. Disse bydele må påregnes at skulle optage en væsentlig del af den fremtidige citytilvækst, og man må derfor tænke sig en fortsat fortrængning af beboelse til fordel for erhverv med en deraf følgende intensivning af den lokale færdsel.

Et net af cirkulationsgader, principiel udformning

Gadenettets opgaver i de centrale bydele er på den ene side at betjene den hurtigere, cirkulerende færdsel og på den anden side at muliggøre en mere lokalt betonet, men nødvendig til- og frakørsel af varer og personer til de enkelte ejendomme. Disse to former for færdsel forlignes ikke godt i gader med de bredder, der her er tale om. Da gadeudvidelser som nævnt kun kan komme på tale i meget begrænset omfang, bliver opgaven på grundlag af dertil egnede, eksisterende gader at skabe et klart og sammenhængende net af *cirkulationsgader* af en sådan standard i henseende til bredde og fremkommelighed, at navnlig bilfærdslen vil foretrække at benytte dem længst muligt frem til bestemmelsesstedet. Samtidig skulle nettet kunne tjene til at føre den kollektive gadetrafik forholdsvis nær ind til ethvert punkt i bydelen. Ved på denne måde at samle den noget hurtigere færdsel i særlige, dertil egnede gader vil de øvrige gader på en bedre måde end før kunne fungere som lokale fordelings- og tilkørselsgader eller som fodgænger- og butiksgader.

Hovedsynspunkterne for udformningen af dette net af cirkulationsgader og for nettets forbindelse med radialgaderne, som fører ud til den øvrige by, er anskueliggjort i det på side 160 viste diagram. Man har her vist et skematiseret gadenet indeholdende de mest nødvendige cirkulationslinier. Dette gadenets vigtigste opgave er at bringe den ad radialgaderne kommende trafik ind i de centrale byområder og navnlig at give en god betjening af de områder, hvor den nuværende og den fremtidige koncentrerede cityvirksomhed foregår. Især er det vigtigt at beskytte den gamle bydel mod unødigt færdsel ved en ringlinie så tæt som muligt omkring dette område. De centrale områder skal sikres gode interne forbindelser, men på en sådan måde, at det ikke indbyder til unødvendig gennemkørsel. Bilfærdselen, som er foreslået kanaliseret i de udefra kommende primære gader, føres ind på Søgade-ringen således at den ikke fristes til at tage den direkte vej ind i området, men naturligt ledes udenom til den cirkulationsgade, som fører nærmest til målet



Skematisk fremstilling af cirkulationen i de centrale områder. Primærgaderne er vist med kraftig rød streg, brokvarterernes hovedgader og de ønskede cirkulationsgader med tyndere rød linie.



Skitse til cirkulationsgader m. v. i de centrale områder. Primærgaderne er vist med kraftig rød streg, brokvarterernes hovedgader og cirkulationsgaderne med tyndere rød linie. Gader som Fari-magsgaderne, Sølgade og Vester Voldgade, vist med tynd dobbeltlinie, vil i praksis indgå som uundværlige led i gadenettet.

Mål 1: 40 000

eller til parkeringspladser, anlagt i tilknytning til ringgaden. Brokvarterernes strøggader, som fortrinsvis bærer den store sporvogns- og cykeltrafik, ledes, i modsætning til primærgaderne, direkte ind på nettet af cirkulationsgader, hvorfra denne færdsel – til dels i form af fodgængerstrømme – siver videre mod det endelige rejsemål.

Færdslen mellem den indre del af Amager og Nørrebro/Østerbro kan kun i et beskedent omfang tænkes henvist til den nye forbindelse over havnen og søgaderingen. Den må henvises til Langebro og må have mulighed for at passere igennem det centrale område.

Cirkulationsgadenettet i praksis

Planen side 160 viser hvorledes nettet kan tænkes udformet i praksis. Den gamle bydel er snævert indkredset af en ringlinie, bestående af *Nørre Voldgade*, *Gothersgade*, *Holmens Kanal*, *Slotsholmen*, *Stormgade*, *Vestre Boulevard*. Herved forudsættes den allerede vedtagne tilbagerykning til 25 m bredde for Gothersgade gennemført på den resterende strækning mellem Kronprinsessegade og Kongens Nytorv. Stormgade er forudsat omprofileret og udvidet, ligesom Slotholmskanalen tænkes radikalt reguleret (jfr. side 163). I hele denne ca. 4 km lange ringlinie vil større bygningsmæssige indgreb kun være nødvendige på en strækning af ca. 500 m, i Gothersgade og Stormgade. I bydelen sydvest for Vestre Boulevard er *Vester Farimagsgade* anlagt til forbindelse med Jarmers Plads via en overdækket banegrav, og *Tietgensgade* er udbygget som cirkulationsgade til forbindelse med det store udfletningspunkt ved Sønder Boulevard på den foreslåede indre primærgadering. Gennemførelsen af disse to gader er dog forbundet med en række vanskelige problemer. Under beskrivelsen af Søgaderingen (side 154) er allerede omtalt, at det foreslåede gennembrud gennem Vesterbro muligvis vil kunne udskydes til fordel for den tidligere projekterede udbygning af Vester Farimagsgade ligesom det er omtalt, at det nævnte udfletningspunkt må tænkes at skulle indgå i et større trafik anlæg med busstation, fragtmandshal etc. I bydelen nord for Gothersgade er *Øster Voldgade* og *Borberggade* vist udbygget som cirkulationsgader. Den ved saneringen gennemførte udvidelse af Borberggade til 25 m er forudsat gennemført til Store Kongensgade-Grønningen i overensstemmelse med de vedtagne byggelinier. Også den projekterede gennemførelse af Sølvgade til Borberggade må anses for en nødvendig udbygning af gadenettet, omend Sølvgade ikke er vist som cirkulationsgade.

Et særligt problem i forbindelse med udformningen af cirkulationsgadenettet er at skaffe luft for den meget store *trafik*



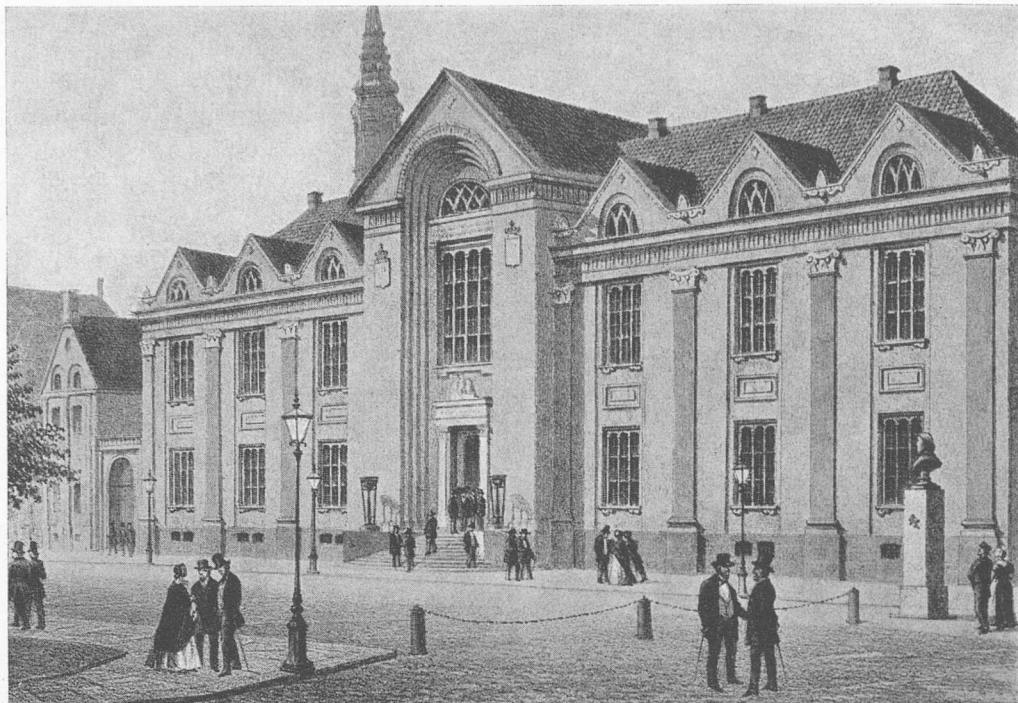
Den første sporvej i København blev allerede i 1863 ført uden om den gamle bydel, fordi politiet modsatte sig sporvognskørsel i de snævre gader. Sporvognen i Nørregade er et brud på dette princip.



Færdselen i den indre bys gader standses ofte af lastbiler, som kører ind og ud ad portene. Udvidelse af portbredderne og sammenlægning af gårdene kan hjælpe noget på denne ulempe.

parallel med havneløbet. Denne trafik består for en del af en tung vare- og lastbilfærdsel i tæt tilknytning til havn, godsbanegård og virksomheder af forskellig art i forbindelse hermed. Til at optage denne færdsel, som nu, i mangel af bedre forbindelser, er henvist til Tøjhusgade – Folketingsgården eller til Stormgade, vil det være meget påkrævet at få udbygget den viste nye gadelinie langs med havneløbet. En sådan gade vil fra Sydhavnen ad Vasbygade, Kalvebod Brygge under den ny Langebro, ad Christiansgade, hvor Sukkerfabrikkernes bygninger må nedrives, under Knippelsbro, ad ny bro over kanalen til Havnegade samt ad Nyhavnsbroen til Toldbodgade, danne forbindelse mellem de forskellige vigtige havneafsnit. En videreføring til Nordhavnen ville være ønskelig og må vel før eller senere gennemføres. Den støder foreløbig på vanskeligheder, idet den kommer i konflikt med Søndre og Nordre Toldbod, ligesom dens gennemførelse muligvis må medføre nedlæggelse af havnesporet hvis man følger den nuværende forbindelse mellem toldboden og frihavnen.

Udover denne rent havneprægede færdsel er der en meget stor individuel og kollektiv *trafik mellem Vestervold-Rådhuspladsområdet og tyngdepunktet ved Kongens Nytorv.* Den søger sig vej syd og øst om den gamle bydel ind over Slotsholmen eller ad Kompagnistrædelinien. Disse gadelinier er imidlertid allerede nu stærkt belastede, og det vil før eller senere blive nødvendigt at gennemføre en væsentlig udbygning og forbedring af denne forbindelse. Mulighederne her er ret begrænsede, og man har hidtil sat sin lid til en udvidelse af *Kompagnistræde-linien* som løsningen på problemet. Kompagnistræde er en meget vigtig gadelinie, hvis hovedfunktion imidlertid må være *at betjene selve den gamle bydel* som fordelingsgade og som busgade. Det er foran – side 53 – omtalt, at der næppe bør tilstræbes en generel udvidelse af Kompagnistræde. Mindre radikale forbedringer og færdselsreguleringer er derimod ønskelige, men sådanne forbedringer vil ikke gøre gaden egnet til at optage en trafik af gennemgående karakter. Den mulighed, som herefter åbner sig, er en forbedring af den eksisterende linie *Stormgade-Slotsholmen-Holmens Kanal.* Her, på grænsen mellem den gamle bydel og Slotsholmen, er der særlige muligheder for gennemførelse af en bred trafikåre. Den forudsætter en omfattende kanalregulering og en udvidelse af Stormgade (evt. kun indbygning af en kolonnade), altså temmelig radikale indgreb i et område hvor der findes store arkitektoniske værdier, men hvor der også synes at være gode muligheder for at gennemføre en tilfredsstillende løsning (jfr. den af kgl. bygningsinspektør Th. Havning i 1946 udarbejdede plan). Man må videre kunne tænke sig kanalreguleringen



I 1853 afstod domkirken sin ejendomsret til Frue Plads; pladsen blev spærret for vognfærdsel for at give stedet ro og værdighed, og den fik, med tilskud fra kirken og universitetet, sin smukke mønsterbrolægning.



De parkerede biler på Frue Plads bør fjernes. De tilhører iøvrigt kun i ringe grad folk med ærinde på universitetet. Der er bl. a. mulighed for indretning af parkering under pladsen.

gennemført i forbindelse med tunnelarbejdet ved den foreslåede S-bane-slyng igennem den indre by.

Det her skitserede net af cirkulationsgader er iøvrigt bygget op af gader som bortset fra korte strækninger har en sådan bredde, at der udover fortove samt eventuelle sporvejsspor og -heller kan skaffes plads til mindst 2 vognbaner i hver retning. Det må imidlertid være muligt ved forholdsvis beskedne midler at gennemføre yderligere forbedring af nettets færdselsmæssige standard. Man må tænke sig en forbedring gennem en vis *begrænsning af antallet af gadeindmundinger* og gennem en *signalregulering*, som giver cirkulationsgadernes trafik en præferencestilling. Det kan endvidere tænkes, at der i disse gader gennemføres *parkeringsforbud*, således at der kun tillades kortvarige stop samt af- og pålæsning af varer, og i alle tilfælde kun uden for myldretimerne.

Gadenettet i den gamle bydel, fodgængere og cyklister

Når det foran er fremhævet, at den gamle bydel må beskyttes mod indtrængende færdsel ved en cirkulationsgade tæt omkring området, og at gadeudvidelser her såvidt muligt bør undgås, er dette ikke ensbetydende med at man skal opgive at forbedre på det lokale gadenet i den gamle bydel. Et klart sammenhængende system af *indre fordelingsgader*, hvor der bl. a. skulle tilstræbes et minimum af holdende køretøjer, udvalgt blandt de gader, som har en vis gennemgående karakter, vil kunne lette fordelingen af færdslen til de rene lokalgader og vil evt. give mulighed for udbygning af en busbetjening, som udvidelsen af city og de øgede afstande i området gør ønskelig. Selvom disse fordelingsgader i det store og hele må kunne benyttes i deres nuværende bredde, bør det forudses, at det på enkelte strækninger kan blive nødvendigt at foretage udvidelser, udretninger eller andre reguleringer. Blandt de gader, der ville egne sig som fordelingsgader, er det nærliggende at tænke sig en Vestergade-linie og en Kompagni-stræde-linie som fordelingsgader for bydelene henholdsvis nord og syd for Strøget. En række af de tilbageværende gader skulle herefter alene tjene tilkørslen til ejendommene og desuden en vis mængde kantstensparkering.

Den udbygning af gadenettet – cirkulationsgader og fordelingsgader – som er beskrevet ovenfor, har fremfor alt taget sigte på bilisterne og den kollektive trafik. Tilbage er *den lette færdsel, fodgængere og cyklister*. Langt den største del af de trafikanter, der bevæger sig ind i den gamle bydel, er fodgængere eller cyklister (omtrent lige mange af hver). Butikkerne langs de to krydsende strøggader, Købmagergade og Strøget, er jo først og fremmest betinget af disse strømme. Både de



Gråbrødre Torv med fredede huse og grønne træer er opfyldt af parkerede vogne. Ved en radikal omlægning kan der både blive plads til biler og til et venligt opholdssted for de omboende og for forbipasserende.



Endnu har man kun eet parkeringshus i den indre by. Det bliver imidlertid nødvendigt i højere grad at skaffe parkeringsmuligheder både over og under jorden.

store butiksgader og flere mindre gader med specielle forretninger som boghandlere, antikvarier og antikvitetshandlere vil, ligesom et udvidet universitetskvarter, være områder for udpræget let færdsel. De bestræbelser, man udfolder for at forbedre forholdene for bilfærdselen, vil have en tendens til at forringe forholdene for fodgængere og cyklister – man kan blot tænke på de nævnte butiksstrøg, som har fortove, der er smallere end normalt for boligveje. Det vil derfor ikke være urimeligt, om man netop i den indre by i visse dertil egnede gader søgte at give den lette færdsel bedre færdselsvilkår eller ligefrem færdselsforret. Der bør endvidere i højere grad sørges for cykelparkeringsmuligheder inde i gårdene, således at fortovsareal og kantsten kan befries for holdende cykler. Ud fra lignende synspunkter bør en række af de pladser, der oprindeligt har tjent fodgængerfærdselen, og som tilmed kunne udnyttes som tiltrængte friarealer for de beskæftigede i bydelen, befries for den bilparkering, som nu optager dem og som i visse tilfælde harmonerer særlig slet med de tilstødende bygningers funktioner.

De forskellige former for parkering

Spørgsmålet om at fremskaffe plads til holdende og parkerede vogne er særlig brændende i cityområdet. I det store og hele har de motorkørende hidtil betragtet det som en selvfølge, at gaderne uindskrænket stod til rådighed ikke alene for kørende, men også for holdende vogne, og de har i stadig stigende grad gjort brug af den frie mulighed for parkering på gaderne. Adgangen til at stille vognen fra sig, hvor man har brug for det, er da også et meget stort gode, som ikke uden tvingende grund bør beskæres.

Ved parkering forstår man i almindelighed bilens henstillen, medens brugeren forlader den for et kortere eller længere tidsrum. Man må i denne forbindelse imidlertid også medtage *stop* ud for en ejendom for af- og pålæsning af varer samt afsætning eller optagning af passagerer. Denne form for parkering har helt ud karakter af *kantstensparkering*. Mulighed for sådan tilkørsel er en nødvendighed for det overvejende antal bygninger i den centrale bydel, og man kan kun i et vist omfang indskrænke den, for eksempel ved forbud i myldretimerne. Hvis den eventuelt helt skal fjernes fra en bestemt gadestrækning, må der anvises anden mulighed for tilkørsel, fra baggade eller gennem gårdareal.

Herudover må der skelnes mellem korttids- og langtidsparkering. *Korttidsparkering*, d.v.s. hensætning af køretøjer for ærinder af længde som f. eks. butiks- eller biografbesøg, udgør sammen med det helt kortvarige *stop* en meget stor del af parkeringen.

Korttidsparkering er ikke så tæt knyttet til en bestemt plads som *stop*, men erfaringer fra andre storbyer viser dog, at man ved denne form for parkering kun er indstillet på at gå ganske korte afstande til målet. Korttidsparkering foregår fortrinsvis ved kantsten, og den vil kun kunne henlægges til særlige parkeringspladser, hvis de kan stilles til rådighed nogenlunde jævnt fordelt over bydelen.

Endelig er der *langtidsparkeringen*, som først og fremmest hænger sammen med brugen af køretøjet til rejsen mellem bolig og arbejdsplads. Denne form for parkering omfatter endnu kun et ret lille antal biler, men den repræsenterer et relativt stort antal beslaglagte pladstimer – og der er grund til at tro, at det stigende biltal navnlig vil betyde en forøgelse af denne parkeringskategori. Som forholdene er, vil de langtidsparkerende i vid udstrækning opsøge den nærmeste ledige kantstensplads, hvorved de beslaglægger pladser for *stop* og for de korttidsparkerende, som ud fra et funktionelt synspunkt må siges at have stærkere behov for disse nære pladser. Den, der stiller sit køretøj fra sig for dagen, kan bedre tolerere nogen gangafstand fra den dertil indrettede, særligt afmærkede parkeringsplads til rejsens endelige mål. Sagt helt enkelt: det er urimeligt, at butiksindehaverens eller chefens vogn dagen igennem blokerer den nære parkeringsmulighed til skade for kunder, repræsentanter etc., som ikke kan forventes at være indstillet på en spadseretur fra parkeringspladsen nogle hundrede meter borte.

Med de voksende færdselsvanskeligheder føles det imidlertid som en stadig større urimelighed, at en væsentlig del af det knapt tilmålte gadeareal anvendes til parkering. Når valget står mellem at skaffe plads til de kørende eller til de holdende vogne, kan der næppe være tvivl om, at gadearealet i færdselsårerne fortrinsvis må forbeholdes den kørende færdsel. De forholdsregler, som må tages for at sikre færdselskirkulationen i det foran skitserede overordnede gadesystem i de centrale bydele (cirkulations- og fordelingsgaderne) må for en stor del netop bestå i en stærk begrænsning af kantstensparkeringen.

Det fremtidige parkeringsbehov og mulighederne for at dække det

Overfor disse nødvendige indskrænkninger i parkeringsmulighederne står den stigning i parkeringsbehovet, som en voksende bilbestand og cityområdets udvikling vil medføre. Efter udenlandske erfaringer synes man at kunne ansætte parkeringsbehovet i det centrale område til 10–15% af bilbestanden i hele byområdet. Dette stemmer godt med en i København i 1950 afholdt parkeringstælling, som viste et maksimalt antal

vogne i den indre by på ca. 12 % af Storkøbenhavns bilbestand. Med en fremtidig befolkning på 1,5 millioner og en bilbestand svarende til 1 bil pr. 15 indbyggere giver dette et parkeringsbehov på ca. 12.000 pladser i det fremtidige cityområde indenfor søerne. Med den nuværende befolknings- og biltilvækst kan denne tilstand meget vel tænkes nået indenfor en halv snes år. På lidt længere sigt må det således beregnede behov antages at stige yderligere, måske op til 20.000 pladser, afhængigt af radialgadernes evne til at ekspedere en dertil svarende færdsel, men også af de muligheder, der er for at få parkeret vognen, af de eventuelle omkostninger herved og endelig af, hvor god en kollektiv trafikbetjening man har. Behovet for de 12.000 pladser fordeler sig, både efter københavnske og udenlandske erfaringer, med omtrent den ene halvdel på korttidsparkering (under 2 timer) og den anden halvdel på langtidsparkering. Det nuværende antal pladser udgør ca. 8.000, men af disse er en betydelig del kantstensparkering i trafikgader. Hvis man overhovedet skal holde trafikcirkulationen i gang, vil det efterhånden blive nødvendigt at fjerne måske henved 3.000 af disse parkeringsmuligheder. Dette er ensbetydende med, at man indenfor en overskuelig fremtid må imødesee en tilstand, hvorunder det centrale byområdes reducerede antal parkeringsmuligheder end ikke modsvarer behovet for den nødvendige korttidsparkering.

Det er måske tvivlsomt, hvor langt det vil være muligt at føre en restriktionspolitik, som indskrænker antallet af parkeringspladser på gadeareal, samtidig med at parkeringsbehovet er stærkt stigende. Det er her nærliggende at pege på, at der på pladser, torve og lignende steder i det centrale byområde er muligheder for at etablere *ca. 2.000 nye underjordiske parkeringspladser*. Herved kunne det samtidig blive muligt at fjerne parkeringen fra visse tidligere omtalte pladser navnlig i den gamle bydel, hvor parkeringen ikke betyder stort i tal, men hvor hensynet til bygningskulturelle værdier, til fodgængere etc. gør en sådan fjernelse meget ønskelig.

Der skal videre peges på de muligheder, man i henhold til byggeloven har, for at kræve indrettet *parkering på privat ejendom* i forbindelse med nybyggeri i de centrale bydele. Bestemmelsen er hidtil blevet praktiseret således, at man har tilstræbt at opnå 1 vognplads for hver 400 m² etageareal i nyt erhvervsbyggeri. Bestemmelsen har dog ikke i nævneværdigt omfang kunnet praktiseres overfor ombygning og nyindretning af ældre bebyggelse, og ved nybyggeri i de gamle bydele har resultaterne i retning af forøget plads til holdende vogne været meget små. I Stockholms generalplan foreslås det at skærpe kravene til ejendommenes egenparkering, således at der for-



Langtidsparkering på gadeareal af biler og cykler er til gene for fodgængerne og den kørende trafik og til hinder for den vigtige korttidsparkering.



Parkeringsautomater, som allerede nu er i funktion i Stockholm, kan anvendes til en fornuftig fordeling af parkeringen.

langes 1 plads pr. 200 m² etageareal. En tilsvarende praksis her ville uden tvivl være tilrådelig.

Parkeringsplan og afgiftsbelægning

Den *parkeringsplan*, der må stræbes mod, må fordele parkeringsmulighederne ud fra det synspunkt, at korttidsparkeringen er den nødvendigste, og tilfredsstillelsen af dette behov bør være mulig overalt i bydelen. Langtidsparkeringen må som følge heraf dels forskydes ud mod områdets periferi, hvor det navnlig vil være rimeligt og påkrævet at indrette parkeringspladser i nærheden af primærgadernes indmunding i bydelen, og dels ind i ejendommenes gårde, i parkeringshuse eller i underjordiske parkeringsanlæg. Indretning af parkering i de enkelte ejendomme bør ske efter en samlet plan for hver karré, således at pladserne får en rimelig størrelse samt tilkørselsforhold, som ikke generer gadefærdslen unødigt. Derved kan en privat virksomhed f. eks. også skaffe sig en sikker parkeringsmulighed, hvor den i dag har en usikker.

Fremfor at overlade fordelingen af de til rådighed stående parkeringspladser til mere eller mindre berettigede i flæng vil det sikkert være mere rationelt at indføre en begrænsning i form af *en betalingsordning*, således at al parkeringsplads i det centrale område belægges med afgift. Ved en regulering af afgifterne vil man få mulighed for at fordele de forskellige parkeringskategorier på den mest hensigtsmæssige måde over det centrale byområde. Sådanne ordninger har forlængst vist sig uundværlige i U.S.A., og i Stockholm har man en tid lang prøvet at afgiftsbelægge et område i city ved hjælp af parkeringsautomater, med en afgift på 50 sv. øre i timen. Ordningen har vist sig at være en succes, og den er nu ved at blive udvidet til at dække en større del af det centrale byområde.

Man kan ikke regne med, at sådanne automater kan anvendes alle vegne, men i det omfang, de kan anvendes, synes de at kunne lette tilsynet med overholdelsen af parkeringsreglerne, ligesom takster og den tilladelige parkeringsvarighed vil kunne reguleres uden et overmål af skiltning.

En afgiftsbelægning er formentlig også en nødvendig forudsætning for en løsning af problemet i Københavns centrale bydele. Herved vil en del af det mindre nødvendige parkeringsbehov blive skåret bort, og samtidig vil man nærme sig en tilstand, hvor det kan betale sig for private eller for det offentlige at indrette egentlige parkeringsanlæg, under jorden eller i parkeringshuse. Først efter indførelsen af en sådan afgiftsbelægning vil det iøvrigt være muligt at foretage en virkelig vurdering af de fremtidige behov og at udarbejde en i økonomisk henseende realistisk parkeringsplan.

EFTERSKRIFT

Denne fremstilling har helt været koncentreret om planlægningens hovedtræk. Der har kun undtagelsesvis i redegørelsen været antydning af detailspørgsmål og i så fald kun for at anskueliggøre principperne. En sådan forenkling er nødvendig, hvis man skal gøre det muligt at bevare overblikket og se de mangfoldige enkeltheder, der har betydning for planlægningen, i en større sammenhæng. Skitsen til generalplanen er således et udspil til fastlæggelse af de store linier i byens fremtidige udvikling.

Det foreløbige resultat, der nu er fremlagt, danner et sammenhængende hele, og ingen del kan afgørende ændres uden indgreb i de øvrige områder. Det er således ikke muligt vilkårligt at vælge en hel anden form for cityudviklingen og dog bibeholde den foreslåede løsning af trafikproblemerne. Skitsen kan med andre ord ikke behandles afsnitsvis, således at visse hovedlinier akcepteres, medens andre forkastes. Hermed er ikke sagt, at der ikke kan foretages ændringer i forslaget, jævnfør hvad der er sagt herom i forordet. I betegnelsen skitse ligger, at bogen er at betragte som et udkast, som forelægges kommunalbestyrelsen og offentligheden til bearbejdning og bedømmelse, og som vil kunne udformes til *den egentlige generalplan* – et program for større byplanmæssige dispositioner og fremtidig anlægsvirksomhed.

Under denne videreførelse og uddybning af generalplanarbejdet er der visse opgaver, som særlig trænger sig på. De skitserede retningslinier for *planlægningen af de centrale byområder* må således efterfølges af en mere detaljeret dispositionsplan med henblik på den fremtidige behandling af byggesager, ordningen af færdsels- og parkeringsforholdene samt sikringen af statens interesseområder etc. De krævende *fornyelsesopgaver i brokvartererne* må som allerede præciseret forudsætte mere omfattende undersøgelser i samarbejde bl. a. med saneringsudvalg, boligkommission, sundhedskommission og fabriktilsyn. *Udbygningen af trafikapparatet* vil som allerede antydning kræve meget store kapitalinvesteringer i de kommende år, men man må regne med, at staten kommer til at yde en væsentlig del af udgifterne, bl. a. ved tilskud fra vejfonden. Det er indlysende, at kommunen må fortsætte det påbegyndte planlægningsarbejde for derved at tilvejebringe den trafikale løsning, der bedst svarer til den samlede planlægning af bysamfundet. Allerede hermed er det antydning, at den generelle planlægning ikke kan afsluttes een gang for alle, men må betragtes som *et permanent arbejde*, hvor planen må kunne revideres og udvides, alt eftersom der opstår nye planlægningsforudsætninger.

Afklaringen af planlægningens hovedlinier vil betyde, at *den mere detaljerede planlægning* kan få et sikrere udgangspunkt. Det må således forudsættes, at en del nye områder vil kunne fastlægges, enten efter bestemmelserne i byplanloven eller i byggeLovens § 12, til bolig eller erhverv eller til offentlige formål. Man må endvidere stadig være opmærksom på, hvor der er brug for, og i hvilket omfang man kan skaffe areal til udvidelse eller nyanlæg af en lang række offentlige institutioner og anlæg. Dette arbejde ligger i naturlig fortsættelse af det hidtidige byplanarbejde. Magistratens 4. afdeling og stadsingeniørens direktorat har mere direkte kunnet arbejde med anlæg og udformning af parker og friarealer, med gadenettets planlægning og med kloakanlæggene, men derudover har man – fordi byplanarbejdet administrativt er henlagt under stadsingeniøren – haft et omfattende samarbejde med andre myndigheder om placering eller udbygning af offentlige anlæg som bane- og havneanlæg, højere læreanstalter, skoler, børneinstitutioner, idrætspladser, kirkegårde, hospitaler, tekniske værker o.s.v. Ønsker om arealer til disse formål er dog ofte først kommet frem, efterhånden som spørgsmålene er blevet aktuelle for de pågældende myndigheder eller institutioner. Den udformning af hovedlinierne, man nu er gået ind i, gør det muligt at tage alle disse forhold op til samlet og mere fremsynet overvejelse. Disse overvejelser må naturligvis ske i snævert samarbejde med de pågældende myndigheder og institutioner og også i samarbejde med andre kommuner i Storkøbenhavn, idet flere af de omhandlede opgaver vil kunne løses mest rationelt, hvis kommunerne samarbejder herom. Dette er ikke blevet mindre påkrævet ved den kendsgerning, at København i dag er så godt som udbygget inden for kommunens grænser.

Omfanget af de planer, der kan tænkes virkeliggjort indenfor en nærmere fremtid, er naturligvis afhængigt af, hvor store midler, samfundet vil have til rådighed til sådanne formål. For at sikre, at der er *en rimelig relation mellem det teknisk onskelige og det økonomisk mulige*, må der derfor under planlægningsarbejdet søges kontakt ikke alene med de tekniske organer, men også med kommunens økonomiske ledelse. De problemer, der behandles i generalplanen, må nødvendigvis før eller senere løses. Der bliver således mindre tale om et enten – eller med hensyn til investeringer end et spørgsmål om hvornår. Byen kan ikke slippe billigere uden en generalplan – tværtimod; generalplanen vil gøre det muligt at bedømme de kommende investeringer som et samlet hele, hvorved byens styre får mulighed for at fastlægge en også udfra økonomiske overvejelser rigtig tidsfølge.