C96L7.6

MAG

K
KØBENHAVNS KOMMUNES
BIBLIOTEKER
FAGSAL E
Kultorvet 2
1175 København K
33 93 60 60 lok. 216

KØBENHAVNS
RÅDHUSBIBLIOTEK

KØBENHAVNS
RÅDHUSBIBLIOTEK

09.7|965 be
MAG kbh
Ex. 1

Kontor 5

Betænkning

fra

det af Dansk Ingeniørforening nedsatte Udvalg

angaaende

Fremtidige Hovedtrafiklinier

mellem

København og Nabokommunerne

af

April 1926.

Hermed: 14 Bilag.

KØBENHAVNS
KOMMUNEBIBLIOTEKER
HOVEDBIBLIOTEKET
LÆSESALEN

x hs 09.658
Da 59
b

ex.1

S. L. Møllers Bogtrykkeri
261187

HB Læs

Den 22. Maj 1922 nedsatte Dansk Ingeniørforening efter forudgaaende Forhandling med Repræsentanter for Staten, Københavns Kommune, Københavns Amtsraad, de omliggende Sognekommuner og en Række interesserede Institutioner et Udvalg til:

Udarbejdelse af Forslag til fremtidige Hovedtrafiklinier, deri indbefattet Sporvejslinier i og udenfor egentligt Vejareal mellem København og dens Nabokommuner og mellem disse indbyrdes, alt under behørig Hensyntagen til Statens, Amtets, Kommunernes og Lodsejernes Interesser.

Udvalget bestaar af:

Dansk Ingeniørforenings Formand, Professor *P. O. Pedersen*, og efter dennes Fratræden: Driftsbestyrer, Landstingsmand *I. Stensballe*, Udvalgets Formand,
Overvejinspektør, Oberstløjtnant *L. A. Madsen*,
Banechef *H. Flensborg*,
Amtsvejinspektør for Københavns Amt *R. W. Winkel*, og efter dennes Fratræden: Amtsvejinspektør *H. Nvborg*,
Amtsvejinspektør for Frederiksborg Amt *A. Kjærgaard*,
Stadsingeniør *A. C. Karsten*,
Sporvejsdirektør *Kai Nørregaard*,
Direktør *C. J. Brodersen*,
Kommuneingeniør i Gentofte *V. A. Westergaard*,
Kommuneingeniør i Lyngby *I. A. Chr. Rastrup*,
Kommuneingeniør i Søllerød *Ax. Riis*,
Kommuneingeniør i Kastrup *H. J. Knudsen*,
Kommuneingeniør i Gladsakse *Viggo S. K. Petersen*,
Direktør *A. R. Angelo*,
Telefondirektør *Fr. Johannsen*.

Udvalget har den 5. December 1925 suppleret sig med Kommuneingeniør i Herlev, *H. P. Dinesen*.

Dette Udvalg nedsatte den 19. August 1922 et Arbejdsudvalg, bestaaende af Stadsingeniør *A. C. Karsten*, Overvejinspektør, Oberstløjtnant *L. A. Madsen*, Amtsvejinspektør *H. Nyborg*, Sporvejsdirektør *Kai Nørregaard* og Kommuneingeniør *V. A. Westergaard*. Til Formand for Arbejdsudvalget valgtes Stadsingeniør *A. C. Karsten*.

Paa Grund af Spørgsmaalets Betydning for Københavns Kommune har denne foreløbig stillet Midler til Raadighed til Arbejdets Udførelse, og da Stadsingeniøren blev valgt til Formand for Arbejdsudvalget, tillod Kommunen endvidere, at Arbejdet blev udført paa Stadsingeniørens Kontor. Ved Planernes Udarbejdelse har medvirket Afdelingsingeniør *A. Bjerre* og Ingeniør *Blixencrone-Møller*.

Københavns Amtsraad har bekostet Trykningen af Betænkningen med Planer.

Kort efter at Udvalget havde begyndt sit Arbejde, blev der af Københavns Kommune nedsat et Fællesudvalg til Overvejelse af forskellige Forslag, der var udarbejdet dels af Stadsingeniøren dels af Sporvejsdirektøren dels af begge i Forening til Forbedring af Færdselsforbindelserne mellem Sjælland og Amager samt angaaende nye

56705

Sporvejslinier og Hurtigsporveje ud i Oplandet. Dette Fællesudvalg har under 28. December 1923 afgivet en Betænkning, som senere er blevet vedtaget af Københavns Kommunalbestyrelse og som indeholdt Forslag med nøje Tilknytning til Forhold, som ogsaa har beskæftiget nærværende Udvalg.

Betænkningen vil komme til at danne Grundlaget for Udviklingen paa de angivne Omraader i København og nærmeste Omegn. Nærværende Udvalg gaar derfor kun ind paa de Forhold, som er behandlet i Fællesudvalgets Betænkning, forsaavidt det er nødvendigt for Fuldstændigheds og bedre Forstaaelses Skyld.

Ved Arbejdets Udførelse blev man enig om, at Forslaget i Hovedsagen burde omfatte hele Københavns Amtsraadskreds, dog med enkelte Udløbere, og der blev for dette Areal først skitseret en Generalplan for de ønskeligste Trafiklinier, og efter at være gennemgaaede i Marken, blev de optegnede og sendt til de forskellige Sogneraad til Udtalelse, og efter de saaledes indhentede Oplysninger blev Forslagene videre bearbejdede, og det er et Uddrag af disse Forslag, som herved forelægges. Det er klart, at disse Forslag kun kan være vejledende med Hensyn til Vejens Beliggenhed i Hovedtrækkene, den endelige Beliggenhed kan først fastlægges efterhaanden som Udstykningsplanerne langs Vejen udarbejdes.

Gennemgaaende har Sogneraadene vist meget stor Interesse for Spørgsmaalet, og det har nu udviklet sig saaledes, at flere af Sogneraadene sender nye Udstykningssager til Stadsingeniørens Direktorat med Forespørgsel om, hvorvidt de er til Hinder for nye Trafiklinier; det vilde være særdeles ønskeligt, om en saadan Praksis kunde udvikle sig videre og mulig fæstnes ved Oprettelse af et vejledende Centralkontor, thi kun ved Passagen gennem et saadant Centralkontor kan det sikres, at Udstykningen og Bebyggelsen ikke bliver ødelæggende for den videre Udvikling af Vejnettet.

Vedlagt følger de saaledes udarbejdede Forslag og Kort, Plan 1—12, og for let at kunne sammenligne, er Hovedvejnettet tillige trykt paa Kalkerpapir paa Plan 8b.

I. PLANER OVER FORSKELLIGE FORHOLD, SOM HAR INDFLYDELSE PAA PROJEKTERINGEN AF TRAFIKLINIERNE.

Plan 1 viser det nuværende Net af Amts-, Sogne- og Biveje, hvoraf fremgaar, at det hovedsagelig kun er de fra København udgaaende Amtsveje, som virkelig er gennemgaaende Trafikveje, hvorimod Sognevejene kun betjener den mere lokale Trafik.

Plan 2 viser Rutebillinierne for 1924. Af denne Plan ses, hvor bugtet og kroget mange af disse Ruter er. Dette skyldes Manglen paa regulære Forbindelsesveje, særlig af mere direkte Radialveje Nord og Syd for Roskildevejen.

Plan 3 viser Jernbanenettet og dettes Skæringer med Vejene samt hvorvidt Skæringerne er i Niveau, og om de er bevogtet eller ikke. Det fremgaar af denne Plan, at der i Amtsraadskredsen kun er ca. 40 % Skæringer ude af Niveau, og af Niveauskæringerne er ca. Halvdelen ubevogtet.

Plan 4 viser Udstykninger til Parcelforeninger, Haveforeninger og lignende Bebyggelse i Kredsen, forsaavidt Oplysninger herom har kunnet faas. Det vil ses, at disse Udstykninger allerede har beslaglagt betydelige Arealer, og da de sikkert vil tiltage stærkt, er det klart, at en saadan Udstykning let kan komme til at ligge saaledes, at den vil vanskeliggøre Gennemførelsen af ønskelige Vejforbindelser.

Plan 5 viser Befolkningens Vækst i de forskellige Sogne i Tidsrummet fra 1840 til 1925. Det vil ses, at Væksten har været særlig stærk i Gentofte, Gladsakse og

Lyngby. Hovedaarsagerne til denne Vækst maa foruden i de skønne Naturforhold sikkert ogsaa søges i de forholdsvis gode Forbindelser til København, som nogle af disse Kommuner har haft. Stigningen i 1916 i Dragør, St. Magleby, Glostrup og Værløse skyldes de tæt besatte Soldaterlejre under Krigen. Det bemærkes, at medens Københavns og Frederiksbergs Befolkning er steget

fra 476,806 i 1901
til ca. 689,484 i 1925, altsaa med ca. 45 %,

er Befolkningen i Københavns Amtsraadskreds i samme Tid steget

fra 51,708 i 1901
til ca. 117,955 i 1925, eller ca. 128 %.

Plan 6 viser de af Københavns Kommunes Vandforsyning servitutbelagte Arealer over Hovedvandledningerne, og det er undersøgt, om man kunde kombinere nogle af disse med projekterede Veje.

II. BANER OG HURTIGSPORVEJE.

Plan 7 viser med fuldt optrukne Linier de elektriske Baner og Hurtigsporveje, der i det københavnske Fællesudvalgs Betænkning af 28. December 1923 er forudsatte som Muligheder, der burde tages Hensyn til. Med punkteret Linie er vist en projekteret Afgrening fra Slangerupbanen omtrent ved Vangede til Lyngby og med Tilslutning til Lyngby-Nærumbanen, hvorom der er fremsat Ønske fra Gentofte, Lyngby-Taarbæk og Søllerød Kommuners Side.

Ved Hurtigsporvogne forstaas elektrisk drevne Sporvogne, som i saa vid en Udstrækning som muligt kører paa eget Sporlegeme med Stoppesteder i saa stor indbyrdes Afstand som muligt — mindst 500 m — saa at de kan komme til at køre med betydelig Hastighed, medens de inde i Byen kan benytte samme Spor som de almindelige Sporveje, altsaa som Bane udenfor Byens Centrum og som almindelig Sporvej inde i Centrum. Ved Projekteringen af Gader og Veje ved en saadan Sporvejslinie bør der derfor tages Hensyn til, at Tværveje saavidt muligt kun krydser Hurtigsporvejen ved Stoppestederne. Krydsningerne vil i saa Fald ikke genere Sporvejskørslen, men tilføre denne flere Passagerer, og Sporvejen vil omvendt under denne Forudsætning heller ikke hindre den krydsende Vejfærdsel.

Publikum skulde paa denne Maade kunne køre hurtigt og uden Omstigning fra Raadhuspladsen ud i Oplandet.

Af disse Sporvejslinier er Slangerupbanen efter at være elektrificeret til Bagsværd eller Farum tænkt forbundet med den elektrificerede Amagerbane over Raadhuspladsen. Slangerupbanen er foreløbig tænkt ført ad Nørrebrogade og nye Gader paa den nuværende Nørrebro Stations Grund til Hørsholmgade og Aaboulevarden, senere paa Viadukt over Nørrebrogade og langs den gamle Ladegaardsaa, gennem Aaboulevarden, over Raadhuspladsen, Langebro, Amager Boulevard til Amagerbanen, efter at dennes Indmunding er bøjet op mod Nord.

Københavns Kommune har forberedt denne Linie; man har ved Nørrebro ekspropriret betydelige Ejendomme for dens Gennemførelse, har forhandlet med Statsbanerne og Slangerupbanen, har afsluttet Overenskomst med denne og Nabokommunerne om Ekspropriation af Areal til Dobbeltspor og ved Køb af Aktiemajoriteten i Amagerbanen søgt at lette Gennemførelsen. Tillige er der udført et betydeligt Projekteringsarbejde.

Der er overalt Plads til Forbindelsesbanen, foreløbig som Niveaubane, senere som delvis Høj- og delvis underjordisk Bane.

For Frederikssundsbanen er der paa Københavns Grund foretaget Ekspropriationer, saaledes at Persontrafiken ogsaa paa denne Bane, hvis den senere skulde blive elektrificeret, kan føres ind til Raadhuspladsen ad den gamle Vestbanes Areal som Hurtigsporvej; det samme gælder med Hensyn til Indførelsen til Raadhuspladsen af en eventuel elektrificeret Jyllingebane. Dette vil selvfølgelig kræve en Overenskomst mellem Københavns Kommune og de paagældende Baner.

For Kildebrøndebanen, for Køge Strandvejsbanen og for Kongelundsbanen sikres

eller er allerede sikret Arealer paa Københavns Grund, og der er foretaget et foreløbigt Projekteringsarbejde, saaledes at Indføringen, naar det maatte paakræves, kan ske til Raadhuspladsen eller dennes umiddelbare Nærhed.

Paa Københavns Grund er der saaledes i Stilhed truffet en Række Forberedelser til Løsningen af Spørgsmaalet om Nærtrafiklinier, og København er saa heldig stillet, at Spørgsmaalet, uden uforholdsmæssige Udgifter, kan løses foreløbig ved Niveaubaner, som da senere kan ombygges og føres ud af Niveau.

Udvalget har intet at føje til disse Forslag, som man anser for velegnede til paa dette Omraade at danne Grundlaget for Udviklingen i København og nærmeste Omegn i en overskuelig Fremtid.

Man er gaaet ud fra, at de nuværende Jernbanelinier, altsaa Statsbanernes Vestbane, Frederikssundsbane, Nordbane og Kystbane samt Slangerupbanen, Amagerbanen og Nærumbanen samt dennes Forlængelse, ogsaa hvis de med Tiden bliver elektrificeret, vedbliver at ligge i selvstændigt Banelegeme.

Udvalget har ikke taget Standpunkt til, om den projekterede Jyllingebane burde anlægges som egentlig Bane eller ej.

De øvrige projekterede Baner, altsaa Kildebrøndebanen, Køgebugtsbanen og Kongelundsbanen, har Udvalget ikke tænkt sig i større Udstrækning at skulle ligge i selvstændigt Banelegeme. Paa de Steder, hvor disse Linier kommer til at løbe, maa man gaa ud fra, at der i lige saa høj Grad trænges til en Vej som til en Bane, da Bebyggelsen maa antages at blive af en sammenhængende Karakter.

Ved et særligt Banelegeme adskilt fra Vejen skulde man opnaa en billigere Jorderhvervelse, et billigere Anlæg og en mere uafhængig Kørsel. Udvalget mener imidlertid, at disse Fordele ogsaa kan opnaas ved at lægge Banen eller Sporvejen i et særligt dertil reserveret Areal i den vedkommende Vej, der da blot maa have den fornødne Bredde ca. 35 m. Udvalget er klar over, at en saadan Ordning har visse Ulemper for den lokale Trafik, men mener, at disse Ulemper rigelig opvejes ved Fordelene for den gennemgaaende Trafik.

Sporvejen eller Banen bliver ikke dyrere at anlægge i et saadant Vejprofil end i et særligt Anlæg udenfor Vejene, naar der blot straks tages Hensyn dertil. Og naar Jorden til Vejen paa Strækningerne udenfor Byen sikres, inden Grundene langs Vejen bebygges, bliver Arealerhvervelsen næppe dyrere end ved et Sporareal udenfor Vejene; man kan tværtimod gaa ud fra, at Grundværdistigningen, naar de vedkommende Grunde faar baade Vej og Sporvej, vil blive saa meget større, at man kan paaregne et større Tilskud fra Grundejerne, f. Eks. ved gratis Afgivelse af Areal.

Udvalget anser det for umuligt for Tiden at udtale sig om, hvornaar man skulde bringe de foreslaaede Hurtigsporveje eller nogle af dem ud af Niveau enten som Højbaner eller som underjordiske Baner. Sandsynligheden taler for, at det endnu vil vare adskillige Aar, inden en saadan Ordning vil være økonomisk forsvarlig her i København. I Udlandet kendes saadanne Baner, saavidt vides, kun i Byer, der er betydelig større end København. Hamburg, hvor der findes nogle Bybaner ude af Niveau kombineret med Oplandsbaner, er f. Eks. omtrent dobbelt saa stor som København.

Ganske vist kører en Bybane ude af Niveau hurtigere end en Sporvogn. Medens Sporvejenes Rejsehastighed gennemsnitlig er omkring 13 km/T, har Bybanerne i f. Eks. Berlin og Paris en Rejsehastighed paa 22 à 23 km/T. London har en noget større Hastighed, fordi Afstandene imellem Stationerne dér gennemsnitlig er større end i Paris og Berlin.

En stor Del af den Tid, som Passagererne indvinder ved Bybanens større Hastighed, mister de imidlertid ved, at Afstanden mellem dennes Stationer som Regel er langt større end mellem Sporvejenes Stoppesteder, hvorfor det tager længere Tid at naa Stationen end at naa Stoppestedet. Tillige tager det en vis Tid at komme fra Gaden ned (eller op) til Bybanens Perroner, medens man fra Sporvejsstoppestedet har direkte Adgang til Sporvognen.

De Tidstab, som er uundgaaelige ved Bybanen paa disse to Omraader, er saa store, at de for kortere Rejser opvejer eller mer end opvejer den Tidsbesparelse, som den hurtigere Kørsel giver.

Først naar man kommer op paa forholdsvis store Rejselængder, spares der over-

hovedet Tid ved at benytte en Bybane fremfor en Sporvej. I London plejer man at regne med, at man ikke sparer Tid ved at benytte Undergrundsbanerne, med mindre Vejlængden er over 6 à 7 km., altsaa henimod en dansk Mil.

I det egentlige København er Passagerantallet saa ringe og det store Flertal af Passagerrejser saa korte, at det efter Udvalgets Skøn foreløbig ikke vil kunne forsvares at anvende de store Kapitaler, som et Net af Bybaner fra Centrum til de forskellige Yderdistrikter vilde koste.

Saalænge Byen ikke har faaet en betydelig større Udstrækning eller Befolkning, maa Anlæget af Bybaner inde i den egentlige By derfor vistnok stilles noget i Bero, men Anlæget af dem bør som før nævnt forberedes.

III. FORSLAG TIL HOVEDVEJE.

Plan 8 a og b viser de foreslaaede Hovedveje, der fremtræder som et System af *11 Radialveje* rettet mod København, *4 Ringveje* samt forskellige sekundære Veje.

A. Radialvejene:

1. Den gamle Strandvej. Som Hovedfærdselslinie er den for Tiden kun brugelig fra København indtil Traverbanevej Nord for Charlottenlund Skov samt fra Springforbi mod Nord til Amtsgrænsen, paa hvilken sidste Strækning der i de senere Aar er foretaget forskellige Udvidelser og Udretninger. Da Bebyggelsen paa Strækningen fra Charlottenlund til Springforbi ved en Udvidelse af Vejen vil foraarsage uforholdsmæssige Omkostninger, vil Gennemførelsen af den under C 1 omtalte nye Strandvej fra Københavns Strandpromenade ved Helgoland til Bellevue være meget ønskelig, samtidig med at der paa Strækningen Klampenborg—Springforbi lægges en ny Vej delvis langs Jernbanelinien.

2. Helsingørsvej fra Trianglen ad Øster Alle og Lyngbyvej over Lyngby, Holte og Rudersdal til Helsingør med Sidevej Syd for Rudeskov til Hillerød.

Denne stærkt befærdede Hovedrute for den nordgaaende Færdsel trænger til Udvidelse paa Københavns Grund fra Frihavnsbanen til Grænsen, ligesom Skæringerne med Jernbanerne bør bringes ud af Niveau.

Fra Emdrup Sø til Lyngby foretager Amtet for Tiden en Udvidelse af Vejen til 28 m Bredde; der bør dog i Tide sikres Mulighed for Udvidelse til større Bredde.

Niveauskæringerne med Nordbanen og Nærumbanen ved Lyngby bør snarest fjernes, ligesom Svinget ved Vintappersøen bør forbedres.

3. Bernstorffsvejen, som fra Københavns Grænse ved Emdrup Sø nærmest tjener til at optage Nærtrafiken til de tæt befolkede Arealer Nord for København og til Dyrehaven. Vejen vil af Gentofte Kommune blive søgt udvidet til 28 m.

4. Hørsholmvej. Til Aflastning af Færdslen ad Helsingørsvej og til Optagelse af Færdslen til de stærkt voksende Kommuner mellem Helsingørsvejen og Strandvejen foreslaas anlagt en ny Hovedvej udgaaende fra Lyngbyvejen Nord for Vangede i det Punkt, hvor denne skæres af den under B 3 nævnte Ringvej, og af den under C 3 nævnte forlagte Vangedevej, som fører den store nordgaaende Trafik fra den vestlige Del af København.

Hørsholmvejen føres fra Lyngbyvej i nordlig Retning paa Viadukt over Nordbanen forbi Lundtofte, Nærum, Gl. Holte og Øst om Hørsholm til Amtsvejen ved Amsterdam Kro. Vejens Beliggenhed, som delvis er angivet paa Plan 9 a, er i sin Tid foreslaaet af de respektive Kommuner, gennem hvilke den passerer.

5. Slangerupvej (Vejens nuværende Navn „Frederiksborgvej" foreslaas ændret til „Slangerupvej") ad Fredensgade og Tagensvej til Bispebjerg og gennem Søborg-Buddinge-Bagsværd-Farum til Slangerup.

Mellem Buddinge og Bagsværd er fornylig foretaget en stor Vejomlægning, idet Vejens tidligere retvinklede Knæk ved Lillemosegaard er skaaret af, saa at man nu kører i næsten ret Linie fra Buddinge til Bagsværd og undgaar to Niveauskæringer med Slangerupbanen. Vejen maa i Tidens Løb udvides, og den eksisterende, ubevogtede Niveauskæring ved Stralsund bør fjernes.

6. Frederikssundsvejen fra Nørrebrogade over Herlev, Ballerup, Maaløv m. v. Vejen udvides af Københavns Kommune til 35 m mellem Vestenceinten og Københavns Grænse, og Herlev Kommune arbejder efter Henvendelse fra Udvalget paa at faa sikret den samme Bredde.

Vejen maa udrettes gennem Herlev, se Plan 10, og gennem Ballerup, se Plan 11.

7. Jyllingevej ad Gyldenløvesgade, Rosenørns Alle, Vinkelvej, Rolighedsvej og ad Godthaabsvej-Lindersvold Allé gennem Vanløse til Egby-Ledøje-Hove med Retning mod Jyllinge ved Roskilde Fjord.

Vejen gaar over Kommunegrænsen ved Snydebro, gennem Rødovre Kommune og gennem Vestenceinten, og der er her undersøgt forskellige Linier. En sydlig Linie gennem det eksisterende Gennembrud er valgt som den lettest gennemførlige, og fordi man derved skaaner et særlig smukt Parti i Vestenceinten.

Paa Amtets Grund er de fulgte eksisterende Veje meget smalle, de værste Bugter paa dem maa udrettes. Paa nogle Strækninger, f. Eks. fra Vejen mellem Harrestrup og Herstedøster og til Knækket i Vejen fra Risby til Ledøje og Syd for Edelgave, maa lægges nye Veje.

8. Roskildevej fra Vesterbrogade forbi Frederiksberg Slot gennem Glostrup, Taastrup, Hedehusene med Sidevej fra Taastrup til Køge. Der foreligger Planer om en Tunnel under Frederiksberg Bakke; saafremt denne Plan gennemføres, kan Hovedtrafiken vestefter ledes ad denne direkte Vej. Saafremt Tunnelplanen ikke gennemføres, har man ligesom nu de to Sideforbindelser enten Nord om ad Peter Bangsvej, som dog for at være tilfredsstillende maa have en betydelig Udvidelse i Smallegade, eller Syd om ad Valby Langgade. For sidsnævnte Forbindelse foreligger der Planer om en Udvidelse og Regulering af Rahbeks Allé, hvorved man slipper for det skarpe Knæk ved Hj. af Pilealleen og Vesterbrogade; endvidere foreligger der Planer om en Afgravning af Bakken i Valby Langgade, saaledes at der ingen Steder bliver stærkere Stigning end 1:35, og endelig Planer om en Udvidelse af Valby Langgade foreløbig til 18,83 m, senere til 25 m.

Selve Roskildevej er nu udrettet gennem Vestenceinten og udvides for Tiden af Amtet til en Bredde af 28 m.

9. Kildebrøndevej ad Sønder Boulevard og Vigerslev Allé over Hvidovre ad en ny Vej gennem Vestenceinten til Brøndbyvester, se Plan 10, videre ad en eksisterende Vej, som tænkes udvidet og udrettet til Vallensbæk, se Plan 12, hvorfra ad ny Vej videre til Kildebrønde paa Taastrup-Køge Landevej.

Vejen kan efter de indhentede Oplysninger uden større Vanskeligheder føres over Vallensbæk Mose, men skulde det ved de endelige Undersøgelser vise sig vanskeligt, maa den maaske forlægges lidt mod Syd.

10. Køge Strandvej fra Enghavevej over Beringgaard til Friheden, ad den nuværende Gl. Køgevej indtil Strandengene ved Store Vejleaa, hvorover et nyt Stykke fører til Jægerkroen, hvorefter den gamle Vej atter følges. Om den endelige Beliggenhed af denne Vej fra Friheden til Køge føres der for Tiden Forhandlinger mellem København og Roskilde Amtsraadskreds, men Vejen burde i saa stor en Længde som muligt være en ren Strandvej og Amt eller Stat burde eje og bevare Arealerne mellem Vejen og Stranden. Det beklages med Rette fra alle Sider, at vor Strandvej mod Nord er ødelagt, og Stat og Amter burde ikke, efter den nye Byplanlovs Vedtagelse, tillade en tilsvarende Ødelæggelse eller Umuliggørelse af denne søndre Strandvej.

11. Dragørvej fra Amagerbrogade—Amager Landevej gennem Store Magleby til Dragør.

B. Ringvejene.

1. Ringvej fra Østerbro til Kastrup ad Strandboulevarden, Jagtvejen, Falkonéralle og Pilealleen til Carlsberg.

Da denne Linie ikke oprindelig blev ført igennem til Stranden, maa den nu føres gennem Carlsbergvej til Enghavevej og herfra over Spærredæmningen til Taarnby og Kastrup.

Forbindelsen mellem Pileallé og Carlsbergvej kan forbedres ved at afskære Hjørnerne af Søndermarken og af Haven ved Ny Carlsberg. Der maa bygges en ny Viadukt over Jernbaneudgravningen, og man maa — i hvert Fald med Tiden — føre Vejforbindelsen videre mellem Vestre Kirkegaard og den katolske Kirkegaard til Vestre Kirkegaardsvej, hvorfra der nu er sikret en Skraavej til Enghaveviadukten.

2. Ringvej fra Tuborg til Flaskekro ved Kalvebodstrand ad Tuborgvej, Tomsgaardsvej, Vanløse Allé, Minervavej, Grøndalen, Aalholmsvej, Vigerslevvej til Køge Strandvej ved Flaskekro.

Vejen er gennemført paa den største Del af Strækningen, men der mangler endnu Viadukt under Frederikssundsbanen.

Paa Strækningen fra denne fremtidige Viadukt under Frederikssundsbanen indtil Jernbane Allé er der for at undgaa en Niveauskæring med Godssporet til Vanløse Station en lidt stærkere Stigning paa Grøndalen end man ellers anvender paa Hovedveje, nemlig 1:20. Hvor det er nødvendigt, bliver Vigerslevvejen udrettet, og den vil blive ført gennem den fremtidige store Viadukt under Vestbanen gennem Vigerslev By og videre til Stranden.

3. Ringvej fra Charlottenlund over Herlev, Glostrup til Brøndbyvester Badehotel ved Køge Strandvej ad Maglemosevej Syd for Charlottenlund Skov under Kystbanen gennem en projekteret Viadukt udfor den nye Messias Kirke, ad Eivindsvej, Nordbaneallé, som forlænges til Vældegaardsvej, herfra over Nordbanen ad den nuværende Viadukt Øst for Gentofte Station. Forbindelsen over Nordbanen er dog mindre god, da der fremkommer ret skarpe Kurver for hver Ende af Broen og andre Overgange har været undersøgt, men den her foreslaaede Linie har Udvalget anset for den lettest gennemførlige. Fra Gentofte Station ad Brogaardsvej, som forlænges Nord om Vandtaarnet paa Ræveskovsbakken til Lyngbyvej, se Plan 9, ad en ny Vej over Slangerupbanen, gennem Buddinge til Gladsakse, hvorfra Præstebrovejen følges til Herlev, se Plan 10. Fra Herlev ad et nyt Stykke Vej over Frederikssundsbanen til Egbyvej, som udrettes, Øst om Egby, se Plan 10, til Glostrup, se Plan 10, og endelig ad den nuværende Vej gennem Brøndbyvester — Plan 10 — til Køge Strandvej.

4. Ringvej fra Klampenborg over Lyngby, Ballerup, Taastrup til Køge Strandvej Øst for Jægerkroen ad Hvidørevej i Fæstningskanalen ved Christiansholms Batteri i Klampenborg, under Kystbanen, Syd om Galopbanen, ad den nylig anlagte Klampenborgvej gennem Ordrup Krat og Ermelunden til lidt Øst for Lyngby, ad en ny Skraavej gennem Lyngby By — Plan 11 — ad delvis eksisterende Veje til Bagsværdvejen, som følges. I Bagsværd — Plan 11 — under Slangerupbanen gennem den eksisterende Viadukt, over Slangerupvej (Frederiksborgvejen), ad Vadstrupvej, som forlænges til Vejen gennem Hjortespring, og atter ad en ny Strækning til Ballerup — Plan 11. Fra Ballerup følges den eksisterende Vej mod Syd til Vejen mellem Risby og Herstedøster med en mindre Udretning lidt Nord for Tinghus Bakke, hvor Vejen danner et S. Fra Risby—Herstedøstervejen lægges et nyt Stykke til Klovtofte ved Roskildevejen — Plan 12 —, hvorefter Køgevejen følges gennem Taastrup. Fra Taastrup føres Ringvejen videre gennem Tranegilde til Jægerkroen ved Køge Strandvej; paa denne Strækning skal lægges et nyt Stykke Vej Syd for Taastrup Valby og et mindre Stykke ved Udløbet i Køge Strandvej.

Udvalget foreslaar ikke at anvende de bag Fæstningsanlægene eksisterende Veje som Hovedfærdselslinier; disse Veje, der ret nøje følger Fæstningsværkerne, bøjer sig saa meget ud og ind, at de kun ved betydelige Udretningsarbejder, der formentlig vilde staa i Modstrid med det hele Anlægs landskabelige Skønhed, vilde

kunne gøres andvendelige for den større gennemgaaende Færdsel, der her er Tale om. Udvalget haaber, at det maa lykkes at bevare Fæstningsanlægene som Park; de vedkommende Veje bør da nøje slutte sig hertil og tjene mere lokale Formaal.

C. Sekundære Veje.

Foruden de ovenfor omtalte Hovedradial- og Ringveje er yderlig foreslaaet følgende sekundære Veje, som ogsaa menes at ville faa stor Betydning for Omegnen. Vejene er vist paa Plan 8 a med en tyndere rød Linie.

1. Den nye Strandvej. Vejen er vist saaledes som den er projekteret ved privat Foranstaltning, for enkelte Strækningers Vedkommende nærmere udformet af Gentofte Kommune, delvis liggende paa en Opfyldning udenfor den nuværende Kystlinie fra den nye Strandpromenade ved Helgoland til den nuværende Strandvej ved Emiliekilde. Gentofte Kommune har sikret Muligheden for Vejens Gennemførelse over Tuborg Fabriker og Gasværket, og Københavns Kommune søger at faa Strandpromenaden ført over eller under Kystbanen til Knækket i Strandboulevarden udfor Løgstørgade. Gennemføres denne Linie vil man have en udmærket Vej, som fra Østbanegaarden til Klampenborg vil aflaste den stærk trafikerede Østerbrogade—Strandvej.

2. Vej langs Vestsiden af Dyrehaven. Selv med de under A 1 og C 1 nævnte Forbedringer vil den gamle Strandvej næppe være i Stand til at optage baade lokal og gennemgaaende Trafik til de stærkt bebyggede Arealer langs Sundet. Udvalget foreslaar derfor, at der til Aflastning af Strandvejen føres en ny Vej langs Vestsiden af Dyrehaven. Vejen er vist udgaaende fra Lyngbyvej ved Kildegaard føres gennem Gentofte og ad Ringvej B 3, Ermelundsvej og en ny Skraavej til Ringvej B 4 og videre Vest om Dyrehavegaard over Hjortekær til Nærum — Plan 9 a —. Fra Nærum benyttes den nedlagte Nærum-Vedbækbane til Vedbæk Station og herfra fører et nyt Vejstykke langs Kystbanen til Strandvejen ved Smidstrup. Vejen passerer Kystbanen paa en Bro Nord for Henriksholm — Plan 9 b, Længdeprofilet. Fra Smidstrup til Humlebæk er Strandvejen allerede forbedret, idet der udenom Sletten igennem Lave Skov til Humlebæk Kro er anlagt en bred Aflastningsvej. Mellem Humlebæk Kro og Tibberup foreslaas anlagt en Aflastningsvej i Fortsættelse af den fornævnte Vej gennem Lave Skov, medens den nordligste Strækning af Strandvejen mellem Tibberup og Helsingør udvides.

Undertegnede Telefondirektør *Fr. Johannsen* mener imidlertid, at Strandvejen allerede er og senere vil blive endnu mere overbebyrdet, hvorfor en Aflastningsvej langs Dyrehavens Vestside ikke burde være en sekundær Vej, men en absolut Hovedvej og at Staten f. Eks. gennem Automobilskatten burde give et Tilskud til Gennemførelsen af en Hovedvej med følgende Linieføring:

Ad Bernstorffsvej, Vilvordevej, Klampenborgvej, Øst om Fortunen følgende den nuværende retlinede Alle indenfor Dyrehavehegnet indtil Hjortekær. Derfra over Mølleaaen stadig langs Hegnets Østside til Rundforbi og videre ad Nærum-Vedbækbanens Areal. Denne Linie giver den korteste Forbindelse mellem København og Arealerne Nord for Dyrehaven og tillige de korteste Tværveje til Strandvejen.

Linien kan ogsaa lægges i en Villagrunds Dybde Øst for Dyrehavens Hegn, saaledes at en Bebyggelse langs Vejen kan give et Tilskud til Vejens Anlæg.

Det øvrige Udvalg kan delvis slutte sig til denne Linieføring dog uden at stille Forslag derom.

3. En Forbindelsesvej fra Frederikssundsvej ad Slangerupvej (nuværende Frederiksborgvej) og Vangedevej, som udrettes gennem Vangede By, til den under A 4 nævnte Hørsholmvej — Plan 9 a. Det tæt beboede Nørrebro faar derved en direkte Forbindelse til Dyrehaven.

4. Frederiksdalsvej fra Vangede ad Stolpegaardsvej, som forlænges til Nybrovej, der fører til Frederiksdal, hvor Vejen faar Forbindelse med Vejen C 18.

5. Mørkhøjvej, som tænkes ført fra Frederikssundsvej ved Borups Allé ad „Hovedvangen“ i nordvestlig Retning over Utterslev Mose og Syd om Mørkhøj, hvor den faar Forbindelse med en af Gladsakse Kommune projekteret Vej til Bagsværd.

6. Aalekistevej, som gennem Vanløsehøjs Allé og Sallingvej faar Forbindelse med Godthaabsvej, foreslaaes forlænget ud gennem Vestenceinten til Islevhusvej med Tilslutning til de bestaaende Veje, Rødovrevej, Islevhusvej m. v. — Plan 12. Fra Islevhusvej føres Vejen Vest om Herlev By ved Marielyst over Hjortespring og gennem Hareskoven til Værløse Gaard ved den under C 18 omtalte Vej.

7. Fra Ballerup til Farum gennem Jonstrup Vang Vest om Lille Værløse — Plan 12 — til Slangerupvejen (Frederiksborgvejen). Denne Vej vil, sammen med en Del af den yderste Ringvej, B 4, og Køge—Taastrup Landevej danne en stærk tiltrængt Forbindelse mellem Syd- og Nordsjælland uden om København.

8. Fra Finsensvej ad Linde Allé, en ny Vej til Lauritzensvej, over en Dæmning mellem nordre og søndre Damhussø, Syd om Rødovre Kirkegaard og videre til Vestenceinten.

9. Fra Glostrup skærende 3die Ringvej B 3 c. 1200 m Nord for Roskildevej mod Risby Sydvest om Herstedøster.

10. Fra Vigerslev Allé ved Valby Gasværk ad Højvangs Allé Nord om Hvidovre til Brøndbyøster og Vestenceinten.

11. Fra Gl. Køge Landevej ved Københavns Grænse gennem de store Udstykninger i Hvidovre, forbi Avedørelejren til Vestenceinten.

12. Fra Spærredæmningen i Kalvebod Strand til Hvidovre over Valby Fælled og Syd om Valby Gasværk.

13. Kongelundsvejen langs Amagers Vestside; denne Vej foreslaaes saa bred, at den kan optage som Hurtigsporvej den projekterede Bane til Kongelunden. Gennemførelsen, i hvert Fald Tilslutningen til det bestaaende Vejnet paa Københavns Grund, staar i nøje Forbindelse med Københavns Kommunes Planer om Forbedring af Forbindelserne med Amager og navnlig med Frigivelsen af de militære Skydebaner.

14. Strandvej langs Amagers Østkyst følgende den nuværende Krudttaarnsvej forbi Kastrup og Luftfartshavnen til Dragør. Herfra langs Amagers Sydkyst og videre til Kongelunden, hvor Vejen faar Forbindelse med Kongelundsvejen C 13.

15. Ringvej ad Fasanvejene mod Nord ad „Lygten“ til Tagensvej og mod Syd ad Toftegaardsallé til Gl. Køgevej. Fasanvejene vil blive udvidet og reguleret, og den nuværende Niveauskæring med Jernbanelinierne fra Frederiksberg Station afløses af en Viadukt. Naar disse forskellige Vejarbejder er udført i Løbet af nogle Aar, vil der her være skabt en meget god, næsten retlinet Forbindelse mellem Nord og Syd over Nørrebro, Frederiksberg og Valby.

16. Ringvej ad Hellerupvej, Kildegaardsvej, Ellegaardsvej ad en ny Viadukt over Slangerupbanen ved Vangede Station og videre ad Kildebakkegaards Allé til Buddinge, hvor Ringvejen fortsætter ad den under B 3 omtalte Ringvej.

17. Vej fra Strandmøllen til Ny Holte ad Svenske Vej gennem Jægersborg Hegn til Hjortekær, Lundtofte, Syd om Hulvejen ved Ørholm og gennem Gelsskov.

18. Vej fra Skodsborg til Kirke Værløse gennem Jægersborg Hegn over Nærum — Plan 9 a —, Syd om Søllerød, over Helsingørsvej og Nordbanen til Virum og Frederiksdal. Mellem Helsingørsvejen og Nordbanen og mellem Virum og

Frederiksdal lægges nye Veje. Fra Frederiksdal gennem Storskoven Syd for Furesøen og ad et nyt Vejstykke ved Kollekolle til Vejen gennem Lille Værløse — Plan 12 — og Kirke Værløse.

Foruden de her beskrevne Veje er der flere Forbindelser i Omegnen, som burde forbedres, f. Eks. Overgangene over Mølleaaen ved Brede og Nymølle og de i Forbindelse hermed staaende Adgangsveje.

Dalgas Boulevard paa Frederiksberg Grund er ikke medtaget som en Ringlinie, idet Forbindelserne fra den mod Nord og Syd ere saa uheldige, at Boulevarden kun kan faa lokal Betydning.

De sekundære Veje 8, 10 og 11 er foreløbig kun tænkt ført ud til Vejen langs Vestenceinten, som i det Tilfælde den aabnes for almindelig Færdsel sikkert vil faa en stærk Søndagstrafik, idet Vestenceinten med sine smukke Kanaler og Beplantninger sandsynligvis vil blive et søgt Udflugtssted i denne ellers træfattige Egn.

Beskrivelse af Detailplanerne.

Plan 9 a og *b* viser den under A 4 nævnte Hørsholmvej og den under C 2 nævnte Vej langs Dyrehaven i Plan og Længdeprofil samt de i Forbindelse hermed staaende Tværveje.

Hørsholmvejens Retningslinie er paa de Strækninger, hvor den kommer i Nærheden af den Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab tilhørende Højspændings-Hovedledning, bestemt derved, at Vejens vestlige Begrænsningslinie faar en Afstand fra Masterækkens Midtlinie af 50 m svarende til en Parcelgrunds Dybde. Paa Strækningen mellem Vejen til Rundforbi og Trørødvejen i Gl. Holte vil Aktieselskabet eventuelt flytte Ledningen, men Grundenes Dybde kan dog ikke selv efter Flytningen blive mere end ca. 35 m.

Den anden paa Planen viste Vej er den under C 2 omtalte udgaaende fra Brogaardsvej, Ringvej 3, ad den nylig anlagte Forlængelse af Ermelundsvejen under Nordbanen. Fra Knækket i Ermelunden føres et nyt Vejstykke Vest om Dyrehavegaard til Hjortekærsvej, som forlænges over Mølleaaen Øst om Vesselsminde til Nærum, hvor Vejen faar Forbindelse til den nedlagte Nærum-Vedbækbane.

Begge Veje er paa Strækningen langs Dyrehaven rigelig forsynet med Pladser, som med Henblik paa en stærk Søndagstrafik til Skoven vil være nødvendig til Henstilling af Motorkøretøjer.

Plan 10: Herlev.

Radialvej 6, „Frederikssundsvej", er for at undgaa de skarpe Sving gennem Herlev By tænkt ført langs Byens Sydside.

Ringvej 3, „Charlottenlund-Brøndbyvester", som kommer fra Gladsakse, føres ad delvis anlagt Vej i Byens Østkant til Frederikssundsvej, hvor der dannes et Torv, og videre ad en ny Vej og en projekteret Bro over Frederikssundsbanen til Egby.

Plan 10: Egby.

Radialvej 7 „Jyllingevej", er ført ad et nyt Stykke Vej langs Byens Sydkant og fortsættes ad Harrestrupvej, som maa udrettes og udvides.

Ringvej 3, „Charlottenlund-Brøndbyvester", kommer fra Herlev ad en delvis eksisterende Vej langs Byens Østkant, skærer Jyllingevej og fortsætter ad en projekteret ny Vej til Glostrup.

Plan 10: Glostrup.

Radialvej 8, „Roskilde Landevej", hvis Retning lades uforandret.

Ringvej 3, „Charlottenlund-Brøndbyvester", føres ad den nylig anlagte Vej langs Motorbanens Vestside, skærer Vejen C 9 fra Risby—Herstedøster og forløber derefter ad projekteret Vej i Byens vestlige Ende til den dér beliggende Viadukt over Vestbanen. Desværre ligger der ved Skæringen med Roskildevej en Villa i Vejen, og Ramperne til Viadukten er stejle og smalle, men Forholdene er alligevel bedre her

end ved den østlige Viadukt over Vestbanen, hvor Ordningen viser, hvor uheldige Vejoverføringerne over Banen kan være.

Plan 10: Brøndbyvester.

Radialvej 9, „Kildebrøndevej". Vestenceinten brydes igennem og et nyt Stykke Vej fører til Brøndbyvester By, hvorefter den eksisterende Vallensbækvej følges, dog med Udretning af nogle meget uheldige Knæk; Vejen maa udvides.

Ringvej 3, „Charlottenlund-Brøndbyvester". Gennem den tættest bebyggede Del af Brøndbyvester By har man nøjedes med at foreslaa de to nuværende smalle Veje reguleret og anvendt til Kørsel i hver sin Retning.

Plan 11: Lyngby.

Radialvej 2, „Helsingørsvej", bør paa det meget smalle Stykke ved Jernbanevejs Udløb udvides, ligesom ogsaa Niveauskæringerne med Nærumbanen og Nordbanen bør søges bragt ud af Niveau.

Ringvej 4, „Klampenborg-Taastrup", er fra Klampenborgvejen tænkt ført i en ny Skraavej lige mod det af Lyngby Kommune projekterede Raadhus, over Lyngby Torv og videre gennem den nye brede Viadukt for Nordbanen, hvorefter et nyt projekteret Vejstykke forbi Kommuneskolen sætter den i Forbindelse med Bagsværdvejen.

Plan 11: Bagsværd.

Radialvej 5, „Slangerupvejen" (Frederiksborgvejen); Retningen lades uforandret, men Vejen maa udvides.

Ringvej 4, „Klampenborg-Taastrup", kommer fra Lyngby, gaar under Slangerupbanen gennem den nuværende Viadukt og fortsætter ad Vadstrupvej, som maa udvides og forlænges til Hjortespring-Taastrup.

Plan 11: Ballerup.

Radialvej 6, „Frederikssundsvejen", gennem Ballerup er udrettet ved at føres Syd om Kirkegaarden gennem en gammel Bebyggelse og videre parallelt med Frederikssundsbanen, indtil Vejen atter munder ud i den nuværende Frederikssundsvej.

Ringvej 4, „Klampenborg—Taastrup". Vejen kommer her fra Hjortespring og er paa et mindre Stykke sammenfaldende med Frederikssundsvejen, hvorefter den forløber ad den nuværende Vej mod Stationen; Vejen foreslaas ført under Frederikssundsbanen, hvorom der er ført Forhandlinger med Statsbanerne. Syd for Banen er Ringvejen ført ad et nyt Stykke Vej udenom den nuværende bugtede Vej, som grundet paa den temmelig nye Villabebyggelse vanskelig lader sig udrette.

Plan 12: Lille Værløse.

Planen viser Lille Værløse By med den under C 7 omtalte Vej fra Ballerup over Værløse til Farum. Vejen fra Ballerup bøjer af Nord for Søndergaard og føres sammen med den udrettede Vej C 18 fra Kirke Værløse, hvorefter Vejene føres samlet under Slangerupbanen og fortsætter ad ny Vej C 7 mod Nord til Farum og mod Øst til Frederiksdal og København C 18.

Plan 12: Klovtofte.

Radialvej 8, „Roskilde Landevej", gennem Klovtofte og Taastrup. Vejen maa til sin Tid udvides.

Ringvej 4, „Klampenborg—Taastrup"; Planen viser denne Vejs Udmunding i Roskildevejen. Skal Vejen flugte med Køge—Taastrupvejen, maa nogle ældre Huse fjernes.

Plan 12: Islevmark.

De paa denne Plan viste Veje er Forbindelsesveje, som ikke alle er vist paa Hovedplan 8, men da de er af stor Betydning for Arealet, er de medtagne. Planen viser den under C 6 nævnte Forbindelse mellem Aalekistevej og Islevhusvej.

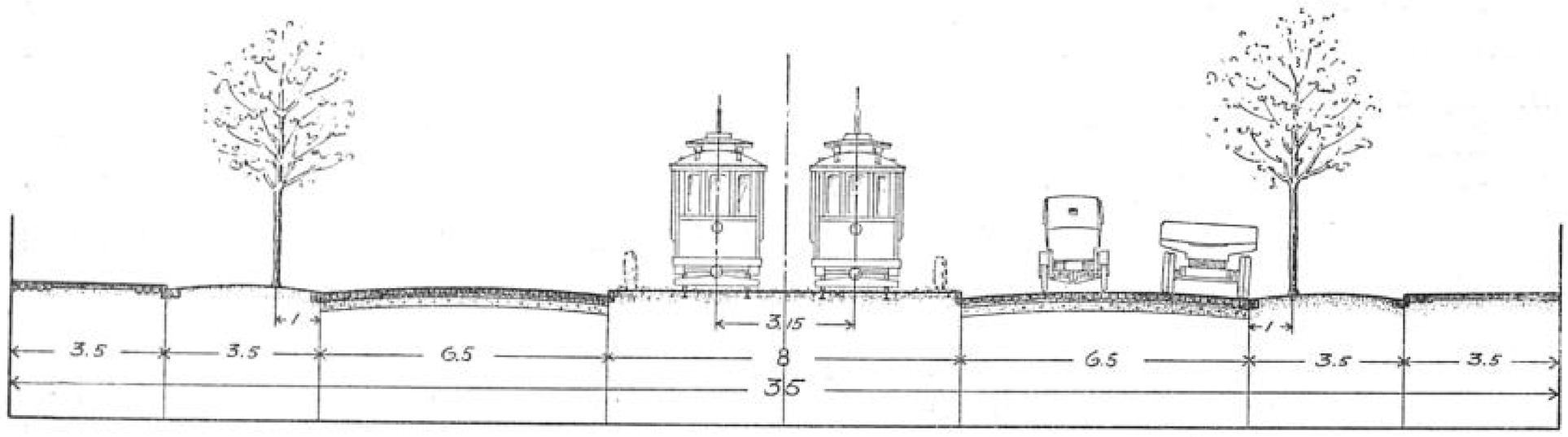
Plan 12: Vallensbæk.

Radialvej 9, „Kildebrøndevej", gennem Vallensbæk By. Vejen fra Brøndbyvester følges gennem Byen, men Vejen maa udvides og reguleres. Over Vallensbæk Mose, hvorom der er talt under A 9, fortsætter Vejen til Kildebrønde. Gennem Vallensbæk

forløber ingen af de ovenfor nævnte Ringveje, men de fra Nord kommende Tværveje fra Roskilde Landevej og Vridsløselille er vist udrettet og ført mere direkte gennem Byen til Stranden.

IV. VEJBREDDER.

Med Hensyn til de ønskelige Vejbredder paa disse Veje maa erindres, at mange af dem ikke straks vil faa en saadan Trafik, at den ikke kan optages paa en almindelig Landevej, men alle er Veje, som skal blive Hovedveje i de kommende Aarhundreder. For de Radialvejes Vedkommende, hvori der er foreslaaet Hurtigsporvej, maa Udvalget anse 35 m for den mindste endelige Vejbredde, saaledes at Sporet kan lægges i et særligt Sporlegeme i Midten af Vejen, f. Eks. som vist i vedføjede Profil:



I den nyere Tid er man i Udlandet begyndt at bygge særlige, indhegnede Automobilveje, kun beregnet for Automobiler, og hvortil der maa løses Billet, hvis Pris er beregnet efter Vognens Vægt og Vejlængden. Vejen er naturligvis ført ud af Niveau ved alle Vej- og Baneskæringer.

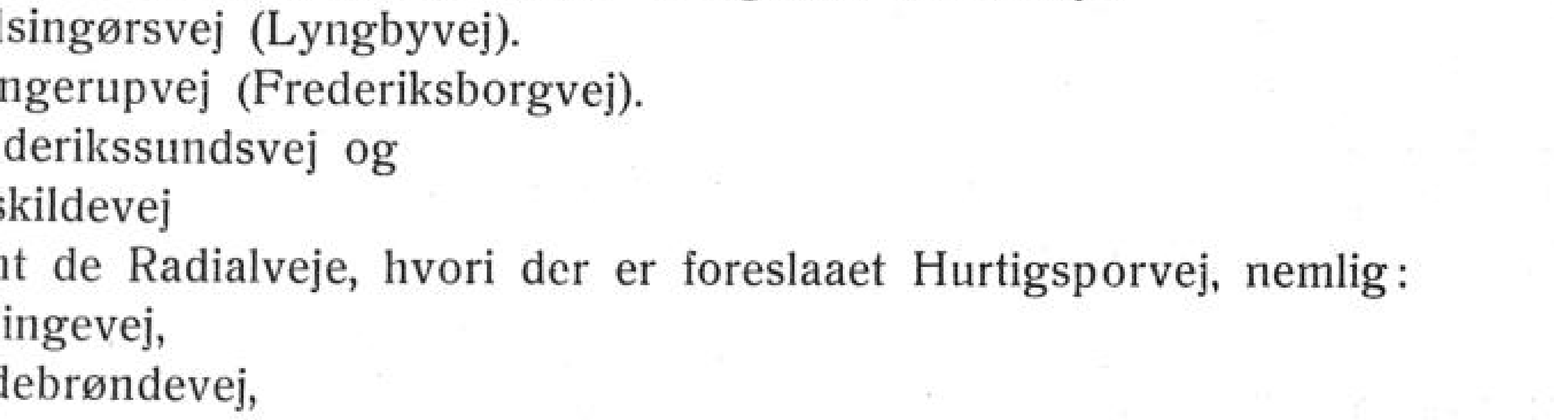
Da en saadan Automobilvej kan anlægges og vedligeholdes med en saa god Vejbane, at Benzin- og Gummiforbruget bliver det mindst mulige, vil det sikkert kunne betale sig for Automobilerne at yde en særlig Vejafgift, ligesom de ogsaa paa en saadan særlig indhegnet Vej kan køre med stor Hastighed.

Denne specielle Art af Veje har dog kun særlig Betydning mellem tætliggende større Byer og i Industriegne. Udvalget har derfor ikke anset det for nødvendigt i Bestemmelser af Vejbredderne i Københavns Omegn at tage saadanne særlige Automobilkørebaner med i Betragtning, men det bemærkes dog, at der i en 35 m bred Vej uden Sporvej maa kunne indrettes en særlig Vejbane, der tillader en mere uhindret Automobiltrafik.

Udvalget foreslaar af ovennævnte Grunde, at man søger gennemført en Bredde af mindst 35 m for følgende Veje. De gamle Landeveje:

Helsingørsvej (Lyngbyvej).
Slangerupvej (Frederiksborgvej).
Frederikssundsvej og
Roskildevej
samt de Radialveje, hvori der er foreslaaet Hurtigsporvej, nemlig:
Jyllingevej,
Kildebrøndevej,
Køgevej og
Kongelundsvej.

For Bernstorffsvej, Hørsholmvej og Dragørvej, hvori der ikke er tænkt Hurtigsporvej, foreslaaes en Minimumsbredde af 28 m, f. Eks. som vist i det vedføjede Profil:



For Ringvejenes Vedkommende bør den mindste Bredde være 25 m, og for de under C nævnte sekundære Veje mindst 20 m.

Udvalget vil dog ikke undlade at gøre opmærksom paa, at Bebyggelsen, selv ved de sekundære Veje, burde holdes $12^1/_2$ m fra Vejens Midte, saaledes at Fremtidens Trafikmuligheder kan tilfredstilles.

Udvalget er klar over, at Sognekommunerne ikke selv i Almindelighed vil kunne fremskaffe disse store Vejbredder, men da det her gælder om Hovedveje, som skal tjene hele Amtet og delvis ogsaa Naboamterne, maa man i de enkelte Tilfælde søge Sagen ordnet ved Overenskomst eller paa anden Maade.

Der bør i alle Tilfælde snarest muligt træffes Foranstaltninger til at sikre, at nye Bebyggelser holdes i den til Vejenes fremtidige Bredde svarende Afstand fra Vejmidte, men hertil har man for Tiden ikke fornøden Lovhjemmel. Det er Udvalget bekendt, at der af Dansk Ingeniørforenings tekniske Vejkomité er indbragt Forslag til Lov, sigtende til at skabe saadan Lovhjemmel, og Udvalget ønsker at yde denne vigtige Sags Gennemførelse sin Støtte.

V. FORSLAGENES GENNEMFØRELSE.

Lov om Byplaner af 18. April 1925 giver Kommunalbestyrelserne i Købstæderne, København og Frederiksberg samt Sognekommunerne Adgang til at søge vedtagne Byplaner godkendt for Københavns og Købstædernes Vedkommende af Indenrigsministeriet og for Sognekommunernes af Amtsraadet under Appel til Indenrigsministeriet.

I en Byplan kan der træffes Bestemmelser om:

1. Vejes Beliggenhed, Længde og Tværprofiler samt Befæstelse,
2. Torves og andre offentlige Pladsers Beliggenhed,
3. Spor- og Ledningsanlægs Beliggenhed,
4. Bebyggelsesarter og deres Fordeling,
5. Vejskel og Byggelinier.

Der er givet særlige Regler for det Tilfælde, at det anses for nødvendigt, at Byplanen udstrækkes til en eller flere nærliggende Kommuners Omraade, idet Amtsraadet eller Indenrigsministeriet da kan træffe en Afgørelse, saafremt der ikke opnaas Enighed mellem de paagældende Kommunalbestyrelser. Dog kan den afgørende Myndighed kun paalægge en Kommune Byplanbestemmelser vedrørende Veje samt Spor- og Ledningsanlægs Beliggenhed, og der maa ikke paaføres vedkommende Kommune Udgifter, der staar i Misforhold til den opnaaede Fordel.

Virkningen af Godkendelsen er, at der indenfor den godkendte Byplans Omraade lægges en Indskrænkning paa de enkelte Ejeres Raadighed over deres Ejendomme, idet bl. a. intet Areal maa bebygges eller paa anden Maade anvendes i Strid med Byplanen.

Den Ejer, der maa afstaa Arealer, eller hvis Raadighed over Ejendommen bliver indskrænket ved Byplanen, har Ret til en Erstatning efter de i Loven nærmere fastsatte Regler; i denne Erstatning kan dog afkortes den Værdiforøgelse, som Ejendommen skønnes at opnaa ved Kommunens Foranstaltninger.

Foruden de Erstatningsudgifter, som en Byplans Godkendelse saaledes vil kunne medføre for en Kommune, kan selve Gennemførelsen af de ved den godkendte Byplan projekterede Veje m. v. i Tidens Løb komme til at koste betydelige Summer, men det maa erindres, at Vejene selvfølgelig ikke straks skal anlægges i de endelige Dimensioner, og at Anlæget for en stor Del først vil ske gradvis efterhaanden som Bebyggelsen og Trafiken stiger. Angaaende delvis Tilvejebringelse af disse Summer henviser Udvalget til de i Lov af 30. Juni 1922 om Paaligning af kommunale Bidrag fra Grundejere til Anlæget af Sporvejen til Søborg og Vejanlæget sammesteds givne Bestemmelser. Efter de i denne Lov indeholdte Principer, kan der paalignes de af Grundejerne indenfor en nærmere fastsat Afstand fra Sporvejslinien, som ikke frivillig har tegnet sig for Bidrag, visse Ydelser i Forhold til den større eller mindre Værdi, som Anlæget skønnes at have for den vedkommende Grund; disse Principer synes

velegnede til at danne Grundlag for Forhandling mellem de Kommuner, som ønsker at bringe et godkendt Byplananlæg til Udførelse, og de Grundejere, hvis Ejendomme paavirkes deraf. Søborglovens Principer maatte vel ogsaa kunne danne Grundlaget for et eventuelt Lovforslag, hvorved der paalignedes Grundejere, med hvem en frivillig Overenskomst ikke kan opnaas, en Bidragspligt til Anlæget.

København, Frederiksberg og flere af de omliggende Kommuner har Bestemmelser, hvorefter der kan paalignes Bidrag paa de Grundejere, over hvis Jord Vejanlæget føres. Disse Bestemmelser burde formentlig søges udstrakt til at gælde for samtlige Kommuner i Københavns Amtsraadskreds.

Udvalget vil ikke undlade at bemærke, at København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner samt København, Frederiksborg og Roskilde Amtsraadskredse af den samlede Automobilskat for 1924—25 stor 12,3 Mill. Kr., kun har modtaget 3,4 Mill. Kr., hvilket Beløb staar i Misforhold til de stærkt forøgede Udgifter, som Automobiltrafiken allerede har paaført ovennævnte Amter og Kommuner til Forbedring af Vejnettet omkring det Vej- og Automobilcentrum, som København dog er, og dette Misforhold vil sikkert i de kommende Aar blive endnu større.

Ved de forskellige Love, navnlig Byplanloven, er der aabnet Kommunerne en Adgang til at sikre sig Arealer, der er nødvendige for at kunne gennemføre Vej- og Sporanlæg m. v., som Nutiden eller den senere Udvikling maatte kræve.

Udvalget henstiller indtrængende til saavel Københavns og Frederiksbergs Kommuner som til Københavns Amtsraad og de vedkommende Sognekommuner at benytte sig af den Beføjelse, der saaledes er givet dem til at forhindre, at Byggeforetagender, Udstykninger eller andre Foretagender kan komme til at vanskeliggøre senere Vejanlæg m. v.

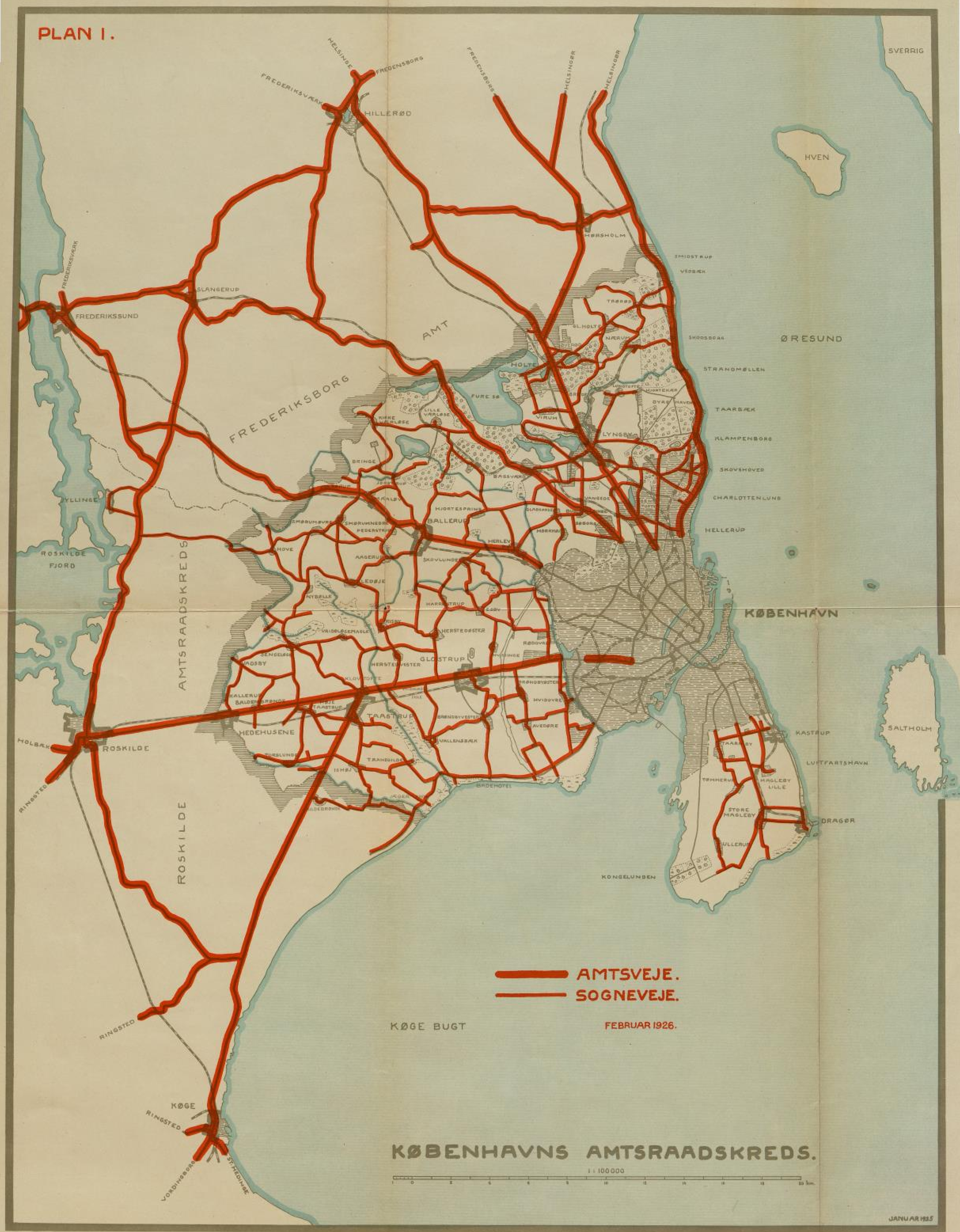
Udvalget tillader sig derfor at rette en Opfordring til de forskellige Kommuner om at lade udarbejde fælles Byplaner for gennemgaaende Vej- og Sporanlæg m. v. og søge saadanne Planer godkendt af Ministeriet. Alle Kommunerne kan da faa en fast Plan at arbejde efter og det forhindres, at en enkelt Kommune spilder Arbejdet for alle de andre.

Udvalget har ment, at nærværende Betænknings Planer maatte kunne danne et brugeligt Grundlag for et saadant *fælles Byplanarbejde* og stiller derfor Planerne og de øvrige Forslag til Kommunernes Raadighed, selvfølgelig saaledes at de kan ændres og suppleres i alle Enkeltheder under den videre Behandling.

April 1926.

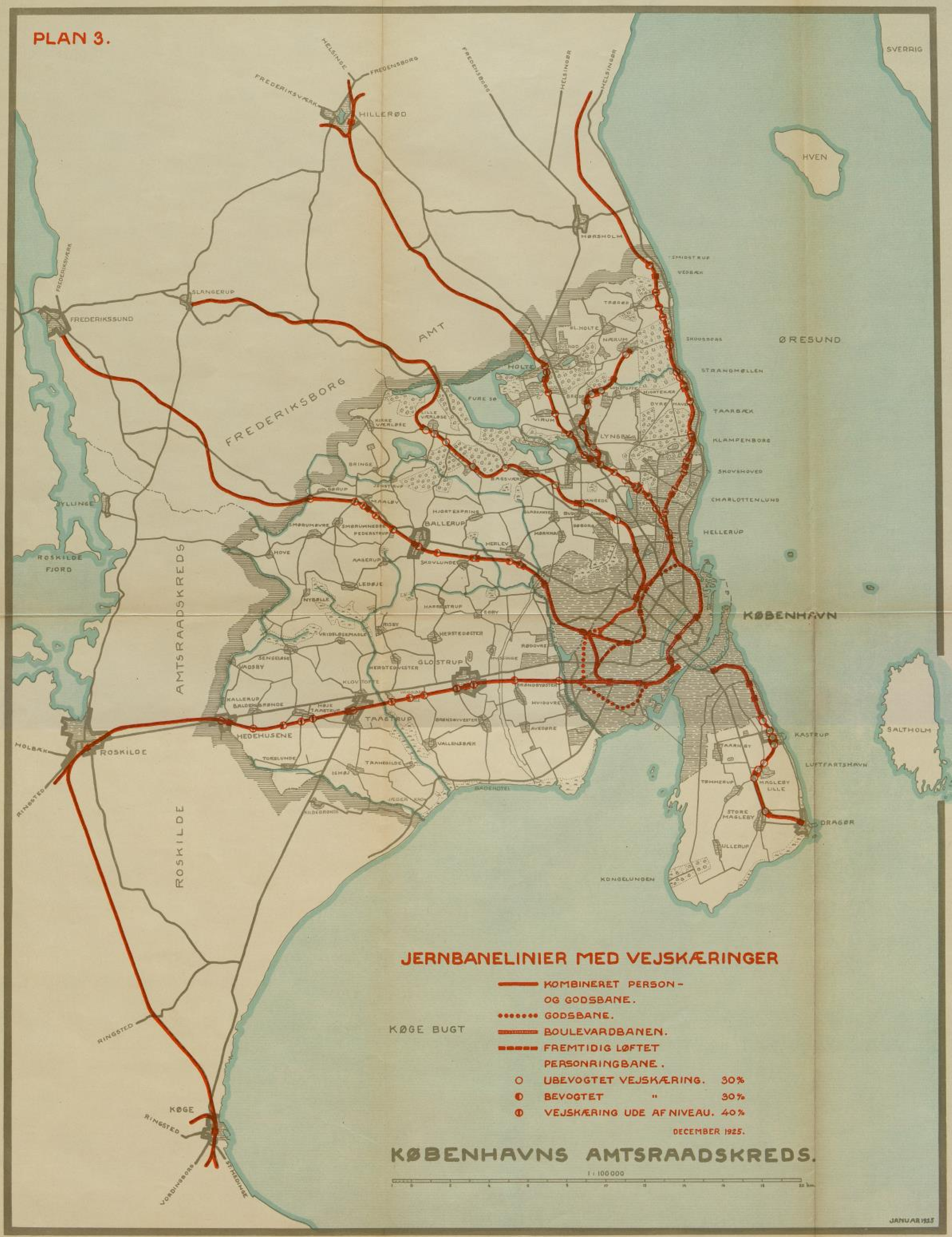
A. R. Angelo.
H. Flensborg.
A. Kjærgaard.
H. Nyborg.
J. A. C. Rostrup.
C. J. Brodersen.
Fr. Johannsen.
H. J. Knudsen.
K. Nørregaard.
A. Riis.
V. A. Westergaard.
H. P. Dinesen.
A. C. Karsten.
L. A. Madsen.
V. S. K. Petersen.
J. Stensballe.

KØBENHAVNS
KOMMUNEBIBLIOTEKER
HOVEDBIBLIOTEKET
LÆSESALEN

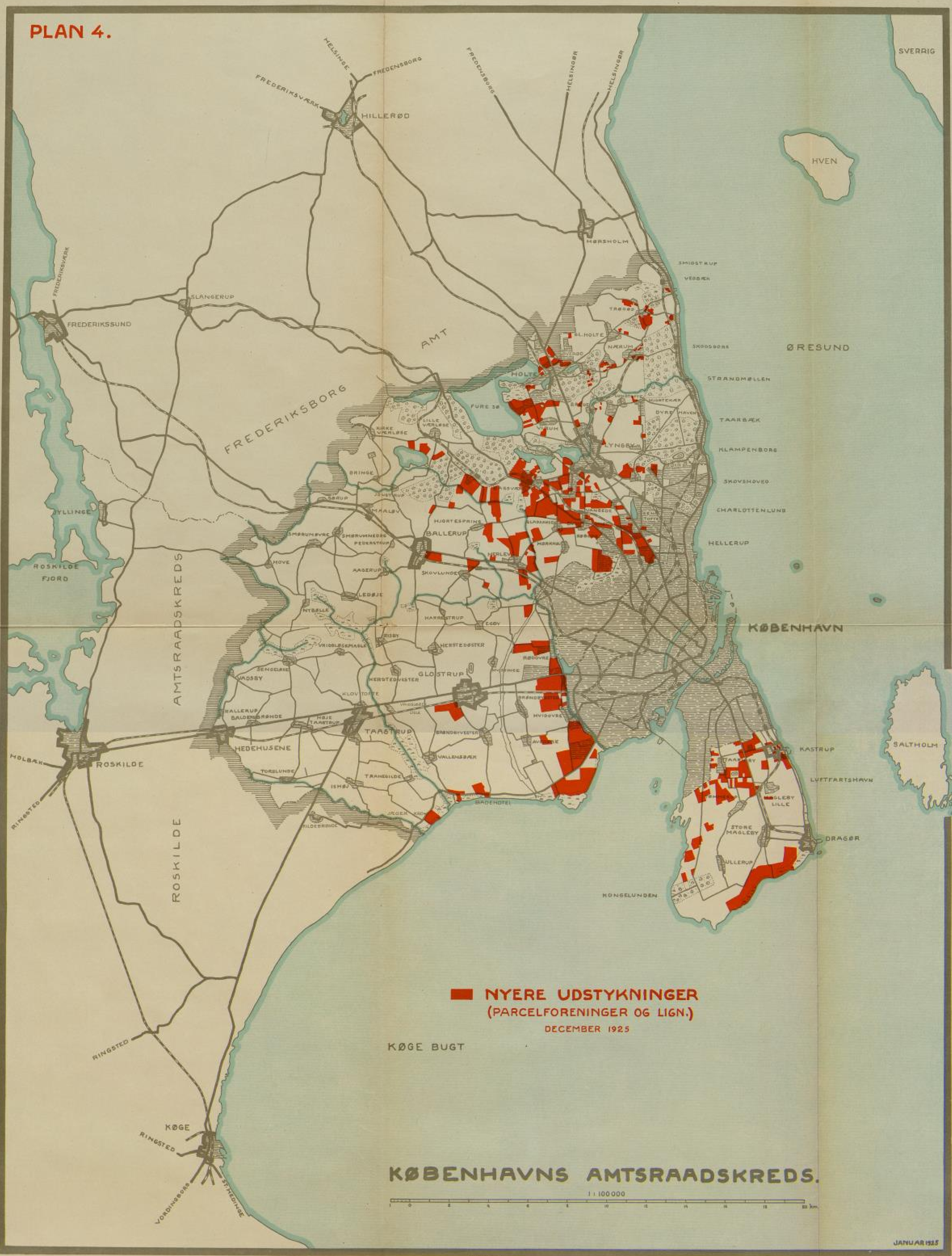


56705
KØBENHAVNS
KOMMUNALTEKNISKE
HOVEDBIBLIOTEK
LÆSESALEN

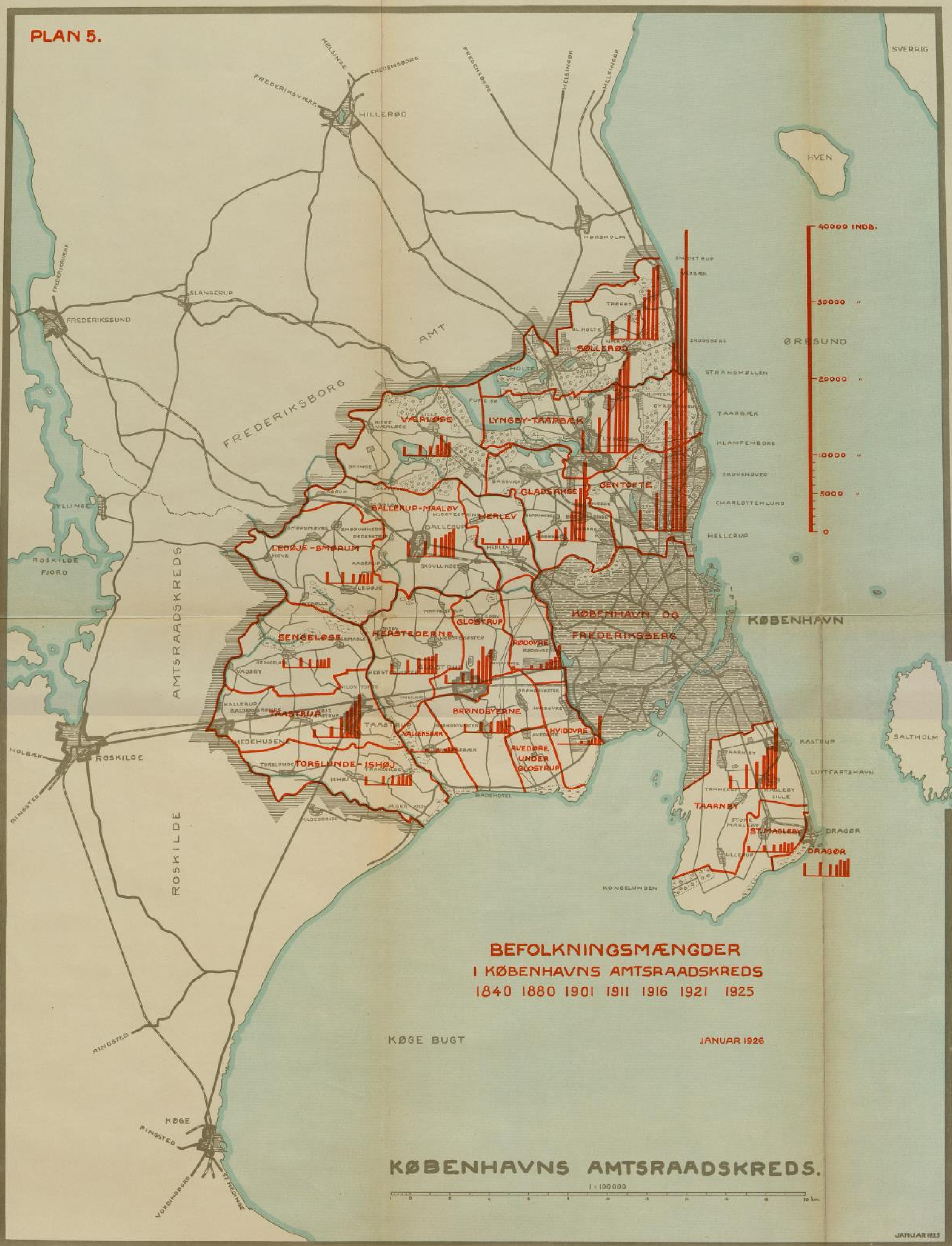
56705
KØBENHAVNS
KOMMUNE
LÆSESALEN



56705
KØBENHAVNS KOMMUNALBIBLIOTEK HOVEDBIBLIOTEKET LÆSESALEN

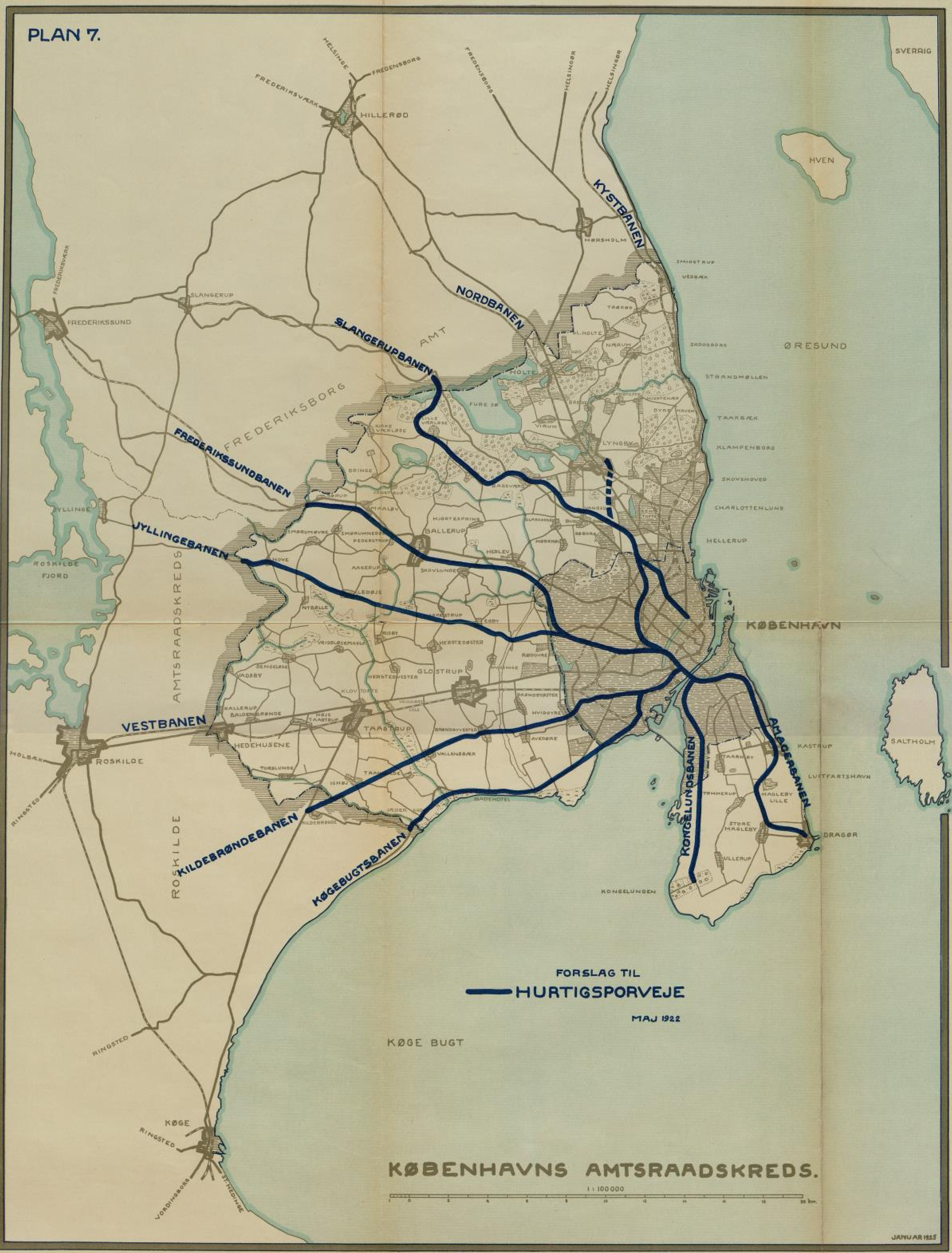


CHR. CATO A/S
56705
KØBENHAVNS
KOMMUNEBIBLIOTEKER
HOVEDBIBLIOTEKET
LÆSESALEN



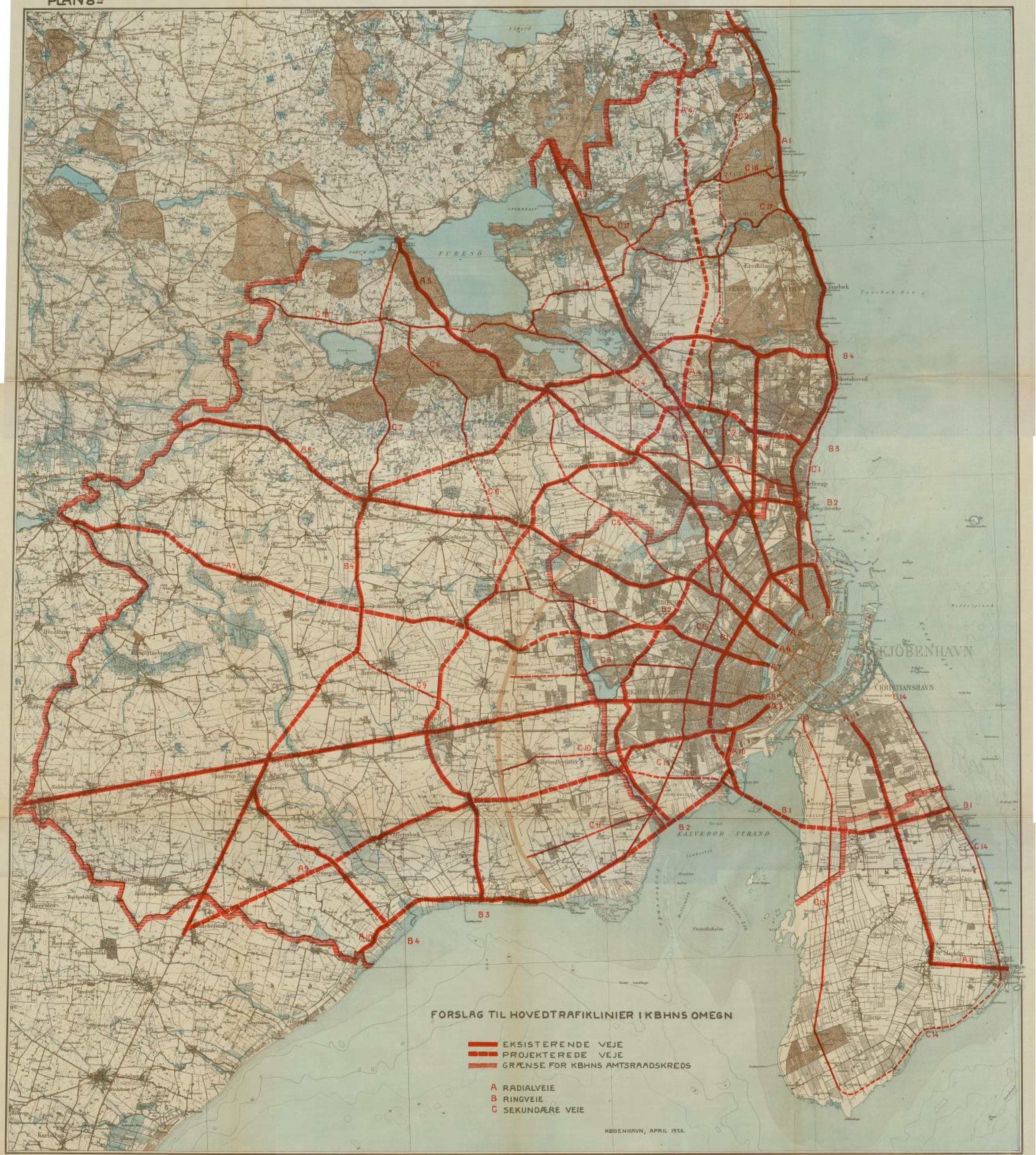
56705
KØBENHAVNS KOMMUNESIBLIOTEKER

56705
KØBENHAVNS KOMMUNES HOVEDBIBLIOTEK LÆSESALEN



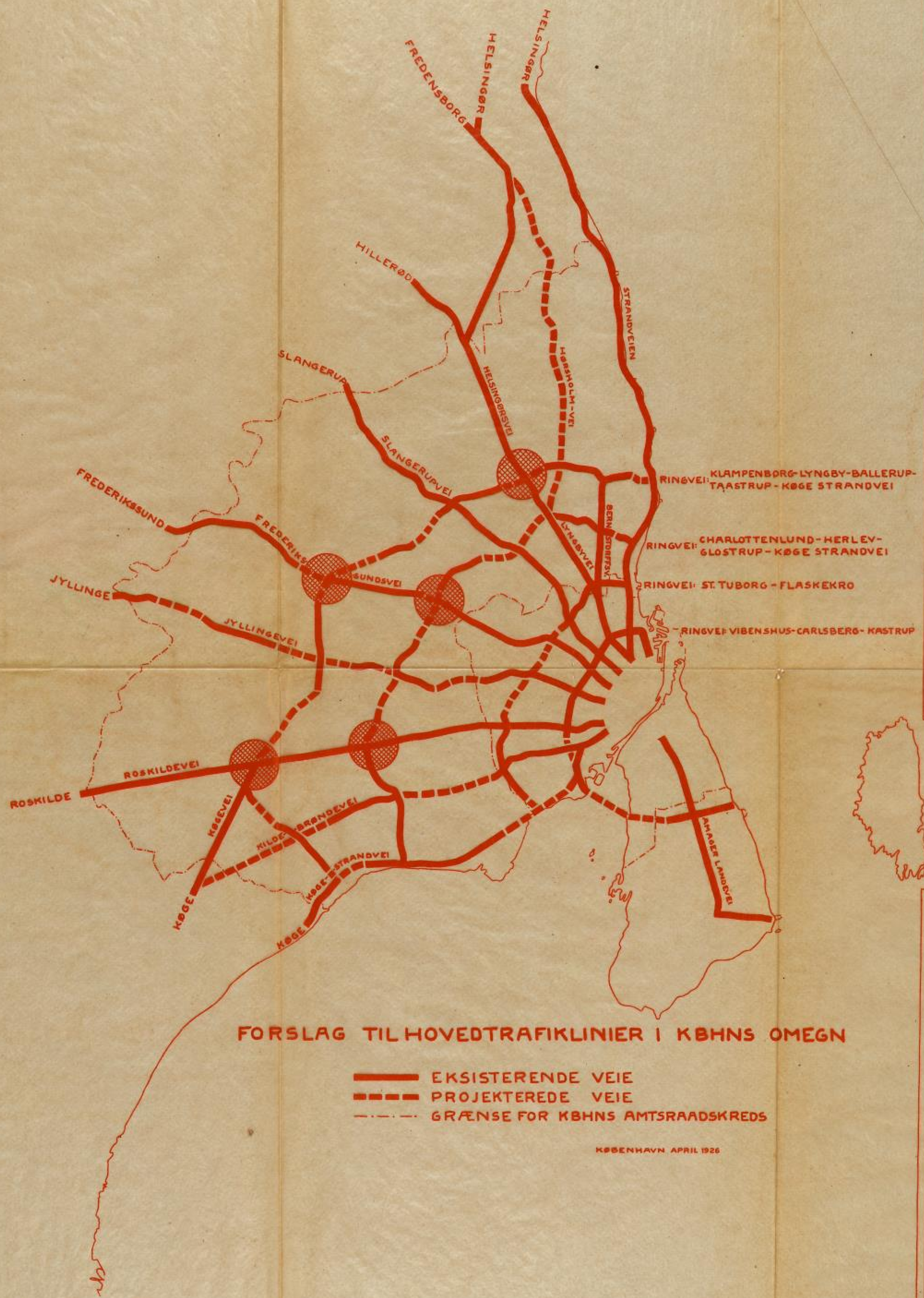
CHR. CATO A/S
56705
KØBENHAVNS
KOMMUNEBIBLIOTEKER
HOVEDBIBLIOTEKET
LÆSESALEN

PLAN 8a



56705

PLAN 8b.



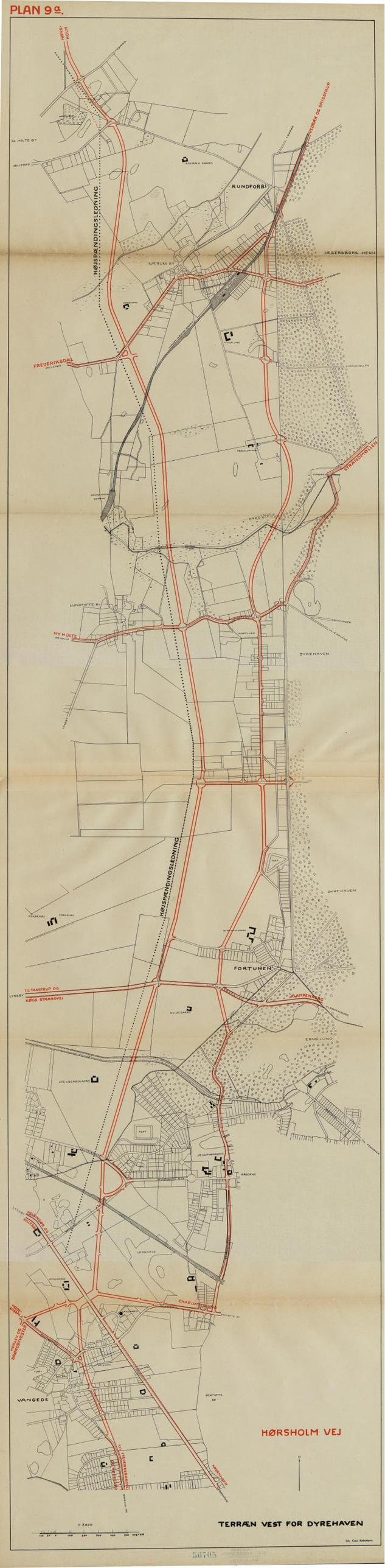
FORSLAG TIL HOVEDTRAFIKLINIER I KBHNS OMEGN

EKSISTERENDE VEIE
PROJEKTEREDE VEIE
GRÆNSE FOR KBHNS AMTSRAADSKREDS

KØBENHAVN APRIL 1926

56705

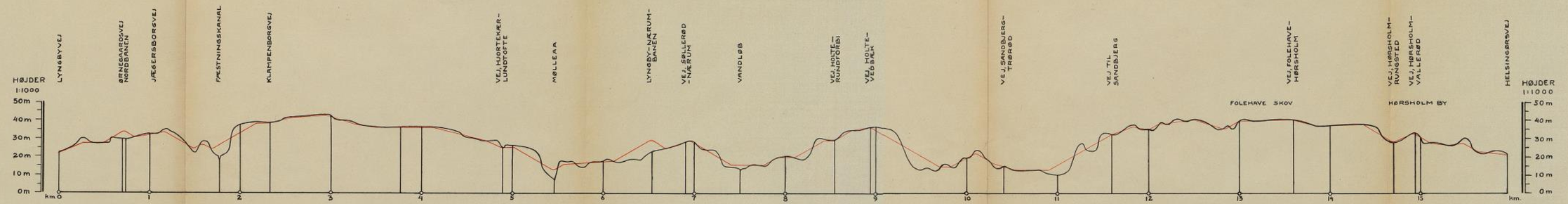
PLAN 9a.



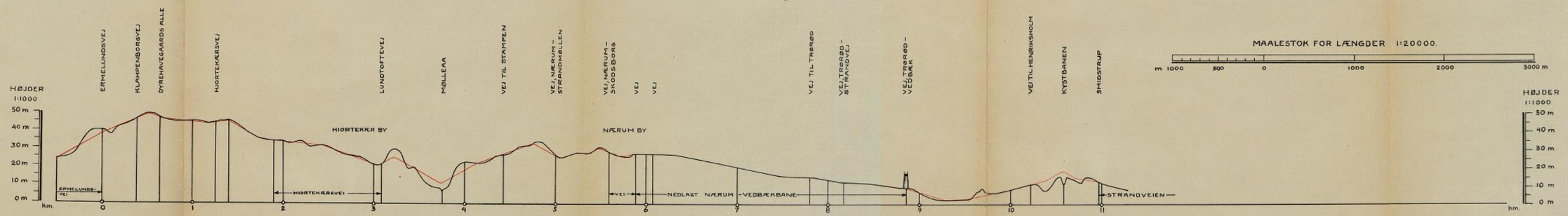
56705

PLAN 9b

LÆNGDEPROFIL AF HØRSHOLMVEI



LÆNGDEPROFIL AF VEI LANGS DYREHAVEN



MAALESTOK FOR LÆNGDER 1:20000.

m 1000 500 0 1000 2000 3000 m

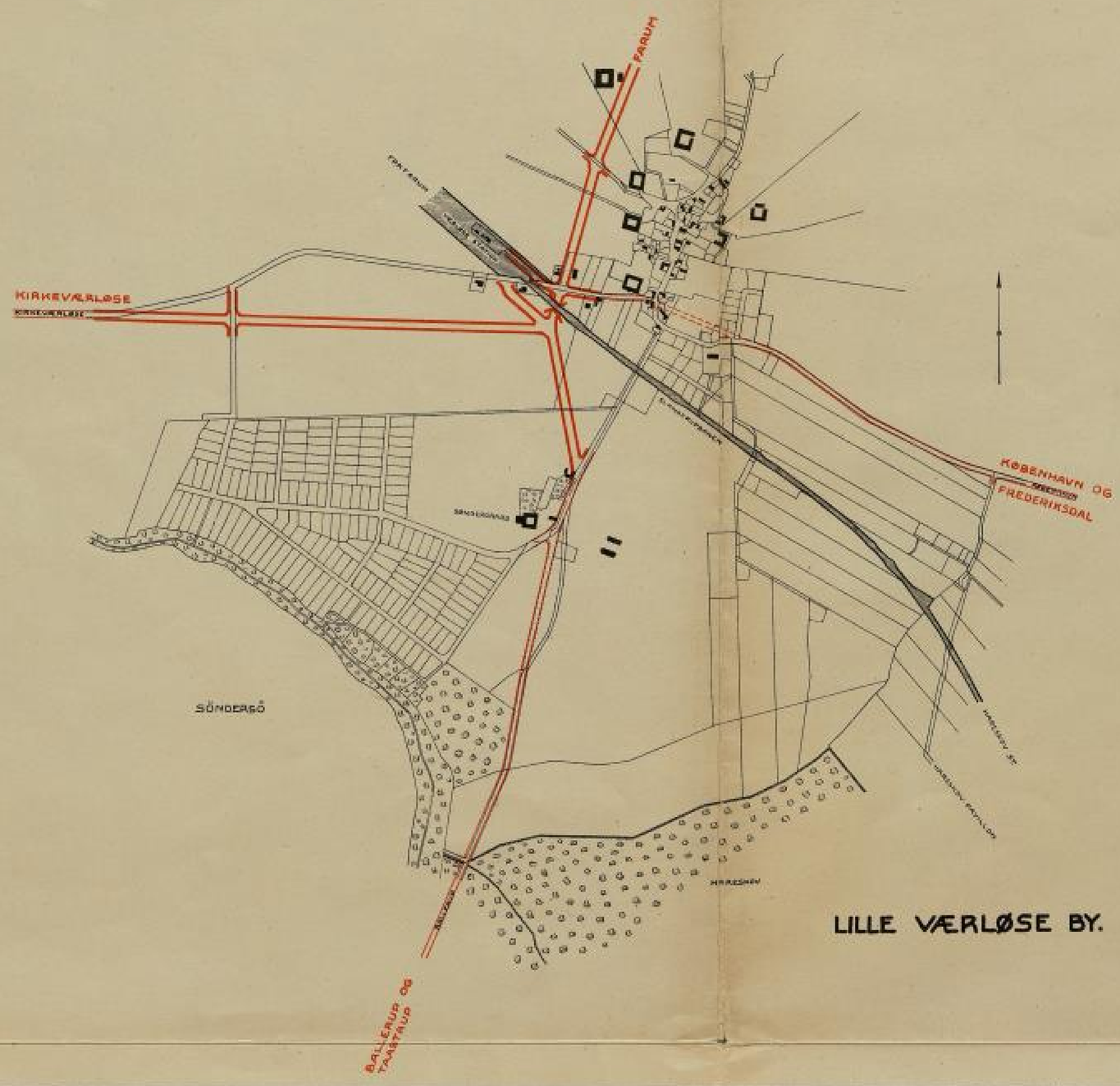
56705
KØBENHAVNS KOMMUNALBIBLIOTEKER HOVEDBIBLIOTEKET LÆSESALEN

Chr. Calo, København.

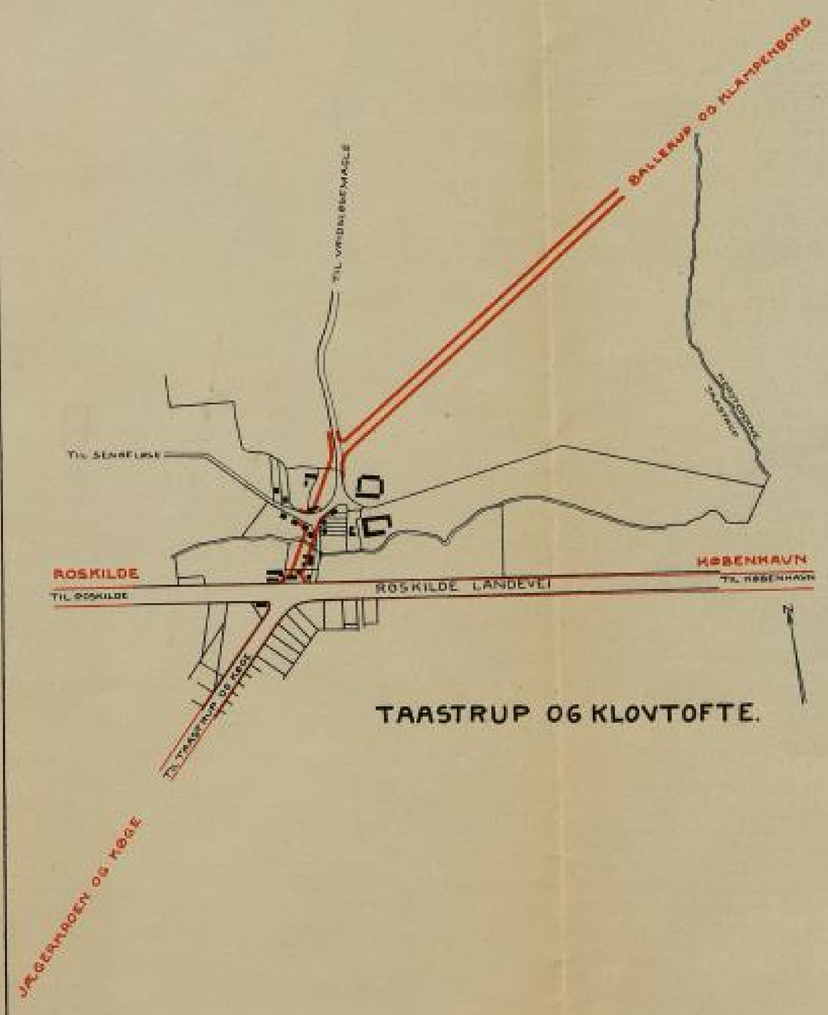
PLAN 10.

56705
KONGELIGE BIBLIOTEK
HOVEDBIBLIOTEKET
LÆSESALEN

PLAN 12.

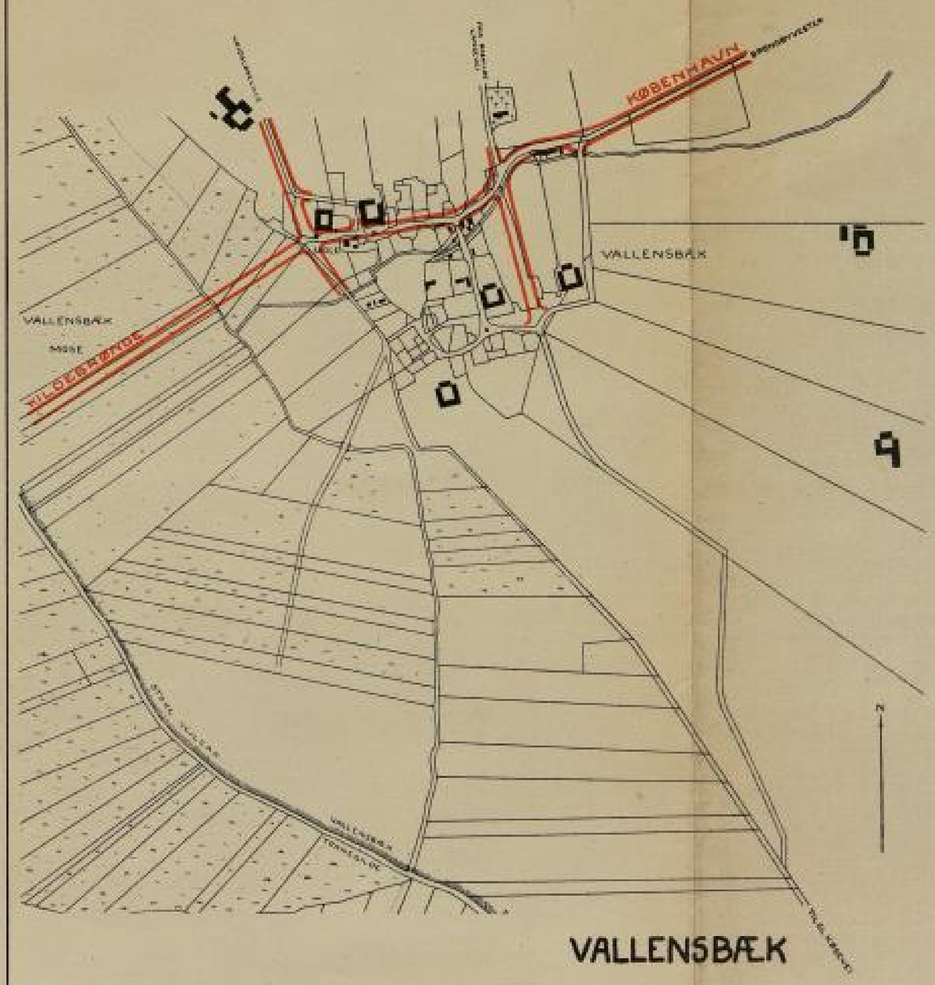


LILLE VÆRLØSE BY.



TAASTRUP OG KLOVTOFTE.

DEL AF ISLEV BY



VALLENSBÆK

1:8000

56705 KØBENHAVNS KOMMUNALBIBLIOTEK