

09.71966 FO

KØBENHAVNSEGNENS GRØNNE OMRAADER



RHB



591954393



101 KØBENHAVNS
KOMMUNES
BIBLIOTEKER

BIANCOLINO A/S, KBHVN

Vestergade

09. 71966

M. 2



09. 71966

50

50 /

NB Løst bilag (Kort
) 1 ark)



KØBENHAVNSEGNENS GRØNNE OMRAADER

fra

UDVALGET TIL PLANLÆGNING
AF KØBENHAVNS-EGNEN

Udgivet med Tilskud fra

OVERRETSSAGFØRER L. ZEUTHENS MINDELEGAT

Suppliment Nr. 36

KØBENHAVNSEGNENS GRØNNE OMRAADER

Forslag til et System af Omraader for Friluftsliv

udarbejdet for

UDVALGET *til* PLANLÆGNING *af* KØBENHAVNSEGNEN

ved OLAF FORCHHAMMER

med Bistand af Ingeniør Chr. Blixencrone-Møller og Ingeniør V. Malling,

Arkitekt Steen Eiler Rasmussen, teknisk Assistent O. E. Christensen samt

Fru Asta Sørensen

DANSK BYPLANLABORATORIUM KØBENHAVN

GYLDENDALSKE BOGHANDEL · NORDISK FORLAG

Alle Rettigheder med Hensyn til Bogens Tekst og Billeder forbeholdes. Hvor intet andet er angivet, er Fotografier og Planer udført ved Stadsingeniørens Direktorat, Byplanafdelingen. Trykt April 1936 af Bianco Lunos Bogtrykkeri A/S, Oplag 1900 Eksemplarer, tilrettelagt af Steen Eiler Rasmussen, Ælsninger udført af F. Hendriksen, Papiret fra De forenede Papirfabrikker.

*Egnsplanudvalgets
Oprindelse.*

UDVALGET TIL PLANLÆGNING AF KØBENHAVNS-EGNEN, i det følgende kaldet *Egnsplanudvalget*, blev paa Foranledning af Dansk Byplanlaboratorium nedsat ved Skrivelse af 29. Marts 1928, efter forudgaaende Forhandlinger med de vedkommende kommunale Raad og offentlige og private Institutioner.

I Byplanlaboratoriets Beretning for 1927—28 findes udførlig Redegørelse for Egnsplanudvalgets Oprindelse og et kortfattet Referat af det forberedende Møde den 18. Januar 1928 i Rigsdagens Fællessal.

Udvalgets Formaal.

Udvalgets Formaal er at udarbejde en Egnsplan, som bl. a. anbefaler Ordningen af følgende:

1. Trafiklinier under Hensyn til den Betænkning, som er afgivet af det af Dansk Ingeniørforening under 22. Maj 1922 nedsatte Udvalg.
2. Anvendelsen af særlige Omraader af Egnen til særlig Brug under Hensyn til hele Egnens hensigtsmæssige Udvikling.
3. Beliggenheden af Parker, aabne Pladser eller fredede Omraader, som maa anses som nødvendige eller ønskelige for en gunstig Udvikling af Egnen.
4. Hovedtræk for Udviklingen af Egnen betragtet som en Helhed, herunder Udarbejdelse af de nødvendige særlige Betænkninger om eksisterende Forhold i Egnen.



København-Egnen, Egnspanudvalgets Arbejdsomraade, omfatter foruden København og Frederiksborg hele Københavns Amtsrads-kreds samt af Roskilde Amtsrads-kreds Kommunerne langs Køge Strand-vej. Nærværende Forslag omfatter tillige Dele af følgende Kommuner i Frederiksborg Amt: Hørsholm, Birkerød, Blovstrød, Farum, Lyng-
—Uggeløse, Slagslunde—Gandløse, Stenløse—Viksø og Hjørlande.

København og Københavns-Egnen.
1 : 250 000.

Udvalgets Sammensætning. I Egnspanudvalget er følgende Raad, Institutioner, Foreninger m. v. repræsenteret:

Amtsraadet, Frederiksborg Amt,
Amtsraadet, Københavns Amtsrådskreds,
Amtsraadet, Roskilde Amtsrådskreds,
Magistraten, København,
Magistraten, Frederiksberg,
Kommunalbestyrelsen, Gentofte,
21 Sogneraad i Hovedstadens Omegn.
Generaldirektoratet for Statsbanerne,
Havnebestyrelsen, Københavns Havn,
Grosserer-Societetets Komité,
Industriraadet,
Dansk Ingeniørforening,
Akademisk Arkitektforening,
Dansk Landinspektørforening,
Danske Forstkandidaters Forening,
Danmarks Naturfredningsforening,
Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse,
Dansk Byplanlaboratorium.

En fuldstændig Liste over Raadenes, Institutionernes og Foreningernes Repræsentanter findes i Byplanlaborationer fra 1927—28 til 1931—33.

Arbejdsudvalget.

Arbejdsudvalget består af Kontorchef Kai Hendriksen (Formand), Professor Ivar Bentsen, Stadsingeniør A. Bjerre, Banechef Holger Flensborg, Sporvejsdirektør A. Juel-Hansen, Stadsarkitekt P. Holsøe, Ingeniør K. Højgaard, Kontorchef K. J. Kristensen, Havnebygmester G. Lorenz, Maskinchef Ove Munck, Professor Carl Mar: Møller, Arkitekt Steen Eiler Rasmussen, Havearkitekt C. Th. Sørensen, Kommuneingeniør V. A. Westergaard. Sekretær: Ingeniør V. Malling. I Arbejdsudvalgets Møder deltager desuden Direktør K. Bjerregaard, Stadsingeniør O. Forchhammer, Amtsvejinspektør A. Kjærgaard.

*Underudvalg vedrørende
Københavnsegnens grønne
Omraader.*

Kontorchef Kai Hendriksen, Stadsingeniør O. Forchhammer, Professor Carl Mar: Møller, Arkitekt Steen Eiler Rasmussen, Havearkitekt C. Th. Sørensen.

Indhold

Alfabetisk Stednavnefortegnelse

De i Forslag og Skema nævnte Stednavne.....	Side X
---	-----------

Egnsplanudvalgets Bemærkninger

til Afdelingsingeniør Forchhammers Forslag	XIII
--	------

Synspunkter og Eksempler

Københavnsegnens Friluftsomraader	3
Landskabsfredning og Arealerhvervelse.....	17
Udflygtstrafik.....	27

Beskrivelse og Forslag

Udflygtsomraader	39
Det nordlige Omraade.....	40
Det nordvestlige Omraade	53
Det vestlige Omraade	65
Det sydlige Omraade.....	77
Lokale Fredninger.....	82
Forslag til Gangstier.....	83
Forslag til Cykleveje.....	84
Forslag til Udflygtsveje	86
Forslagets Gennemførelse.....	87

Skema og Oversigtsplan

Det nordlige Omraade.....	91
Det nordvestlige Omraade	94
Det vestlige Omraade	96
Det sydlige Omraade. Amager.....	99
Oversigtskort	101

Alfabetisk Stednavnefortegnelse

Fortegnelsen indeholder de i Teksten anførte Stednavne. Tallene angiver Sider, en Stjerne efter et Tal angiver, at der henvises til en Illustration. S foran Tal angiver, at det paagældende Sted findes i Skemaet bagest i Bogen. Fortegnelsen indeholder ingen Henvisninger til Stednavne paa Planer og Kort.

- Aaboulevarde 56
Aagade 56
Aasebakken 24, 47, S 93
Aasevang 53, S 94
Aggershvile 51
Aldershvile Park 11, 12*, 44, 53
Allerød Sø 54, 63, S 96
Amager 4, 39, 77, S 99
Amagerbanen 30
Amagerbrogade 27
Amager Fæled 4, 80
Amagerkysten 30, 77, 83, 84
Amager Strandvej 77, 78, 86
Artillerivej 4
Attemose (-gaard, -vej) 24, 50
S 92
Avedøre 23, 23*, 66, S 98
Avedøre Holme 73, 74, S 98
- Baadfarten 31, 33, 47
Bagsværd 28, 29, 44, 56
Bagsværd Fort 82
Bagsværd Sø 26*, 29, 31, 44, S 91
Ballerup (-Maalev) 21, 85, S 94,
95, 98
Bastbjerg 63
Bastrup Sø 54, 61*, 62, 62*, S 95
Bellahøj 4
Bellevue 11, 13*, 27, 41, 48, 52,
S 93
Beringgaard 82
Bernstorff Slotspark 40, 42
Bernstorffsvej 42
Birkerød 28, 47, S 91-93
Birkholm, Lille 82
Bispebjerg 4
Bistrup Hegn 24, 28, 40, 52, S 93
Blivstrød S 92, 96
Braadenge, se Vaserne
Bredalsgaard, se Hvidborg
Brede 48*, 49
Borups Alle 56
- Bringe Mose 65, 76, S 96
Brusskov Bakke 54, 63
Bryggervangen 4
Brøde Skov 28
Brøndbyerne S 97, 98
Brøndbyvester Strand 73, S 98
Brønshøj 24
Bundsaa S 96
Buresø 53*, 54, 60, 61*, 62, 63,
S 95, 96
Bøndernes Hegn 53, 58, S 94
- Charlottenlund (Fort, Skov,
Strandpark) 11, 27, 34*, 40,
41, 52
Christianslyst 82
Claus Nars Holm 61*
- Damhusaa 4, 21, 66, 68, S 97
Damhusengen 68, S 97
Damhussøen 5*, 9*, 65, 65*, 68
Dansborggaard 82
Dragør 27, 77, 80, 81*, S 99
Dybendal 48, S 92
Dyrehaven, se Jægersborg Dyre-
have
- Egby Mose 21, 65, 73, S 98
Egebjerg 53
Egebæksgaard 51
Egevang 51, S 92
Emdrup 4, 7*, 42, 43, 84
Enghave Rende 42, S 91
Engstrup Mose 76, S 98
Enrum 52, S 94
Ermelunden 40-43, 47
Ermelundsstien 47, S 92
Ermelundsvej 42
Espedaarden, Esparhus 69
- Farum 47, 54*, 62, S 95, 96
Farum Lillevang 29, 53, 54, 62,
63, S 95, 96
- Farum Præsteskov 53
Farum Sø 31, 39, 54, 61*, 62, 63,
S 95
Fedmose 21, 54, 57*, 58, 59, S 94
Fiskebæk 47, 59, S 91
Folehave 40, 43, 52, S 93
Frederiksberg 29
Frederiksborgvej 64, S 94
Frederiksdal 19*, 19, 31, 41, 44,
47, 53, 58, S 91
Frederiksdalsvej 24, 45, S 91
Frederikslund Skov 28, 40, 45,
46, 51, 52, S 91-93
Frederikssundbanen 28, 29, 85
Frederikssundsvej 64, 72
Furesø 19*, 24, 29, 31*, 31, 39,
41, 45, 46, 50, 58, 60, S 91, 92
Furesøens Nordbred 28, 31, 31*,
45, 46, S 91
Furesøparken 11, 44*, 45*, 45,
50
Furesøvej 45
Fæstningskanal, nedlagt 41, 47
- Gl. Kogegaard 19
Gammelmosen 82
Gandløse Eget 53, 54, 62, 63,
S 95, 96
Gandløse Ore 53, 54, 55*, 62,
63, S 96
Geels Skov 40, 49, 50
Gentofte 6, 11, 21, 24, 42, 82,
S 91, 94
Gentofte Folkepark 11, 42
Gentofte Rende 20*, 21, 24, 42,
83, 84 S 91
Gentofte Sø 11, 21, 24, 41, 42,
S 91
Gissø 50, S 92
Gladsaxe 6, 11, 12*, 21, 22*, 23,
23*, 44, 56, 59, 82, S 91, 94
Gladsaxe Præstegaard 82

- Gladsaxevej 24
 Glostrup 21, S 97, 98
 Gretes Holm 62, S 95
 Greve 75*, S 98
 Grundtvigskirken 24, 42
 Grøndalsaaen 4
 Grønnegaard 82
 Grønnemosen 82
 Gyngemose 21, 56, S 94
 Hammersholt 28
 Hareskov 29, 36, 53, 54, 56, 58,
 83, 84 S 94
 Harrestrup Aa 4, 9*, 21, 66,
 67, 73, S 97, 98
 Hejrebakke 59
 Hellerup Lystbaadehavn 41
 Helsingør 64
 Helsingørsvej 47
 Herlev 6, 21, 59, 82, S 94, 98
 Herstederne S 99
 Hillerød 64
 Hillerødvej 47
 Hjortekær 49
 Hjortholm 19, 19*
 Hjørulde S 95, 96
 Holmegaard 69, S 97
 Holte 28, 32*, 45, 49, 50, 51, 85
 Holtebanen 28, 31
 Hovedvangen 56
 Hulgaarden 42
 Hummeltofte 33*
 Hundesø Mose 21, 42, 43*, S 91
 Hundige Strand 74, S 98
 Husum S 94
 Hvidborg 82
 Hvidegaard (tidl. Thorsdals
 Mose) 47, S 92
 Hvidovre 4, 6, 21, 69, 73, 82,
 S 97, 98
 Hvidøre 11, 13*, 41
 Hyldegaarden 56
 Hættingsholm 62, S 95
 Højeklint 46
 Høje Sandbjerg 51, 52, 64, S 93
 Hørsholm 47, 52, 64, S 93
 Hørsholmvej 36
 Høvelte 28, 47, 63, S 96
 Ibstrup Slotsbanke 42, S 91
 Islev (-bro, -gaard) 68, 73, 82,
 S 97
 Italiensvej 4
 Jonstrup Vang 53, 59, S 95
 Jyllinge-Gundsømagle S 99
 Jyllingevej 36, 86
 Jægerhuset 45
 Jægersborg 28, 42, 49
 Jægersborg Dyrehave 40, 41, 43,
 47, 51, S 92
 Jægersborg Hegn 28, 40, 43, 48,
 49, 50, 51, S 92
 Kagsaa 21, 58, 59, 66, 83, 84,
 S 94, 97
 Kagsgaard 82
 Kagsmose 4, 21, 65, 68, S 97
 Kalvebod Strand 4, 73, 78, 81,
 S 97, 98
 Karlslunde-Karlstrup S 98
 Karlslunde Mose 76, S 98
 Karlsro 82
 Karlstrup (Mose, Jerne etc.) 19,
 66, 75, 76, 67*, S 98
 Kastellet 22
 Kastrup 4, 27, 77, 77*, 79*, 80,
 S 99
 Kastrup Batteri 4, 11, 79*
 Kastrupgaard 82
 Kattehal Mose 28, 54, 63, S 96
 K.F.U.M.s Stadion 4, 42
 Kighanerende 50, 51, S 92
 Kirke Værlose 59
 Klampenborg 47, 52, S 92
 Klampenborgbanen 27, 28
 Klokkekilde Bakke 63
 Klovtofte 59, 64
 Kohave Skov 40, S 92
 Kollekolle 58, S 94
 Kongelunden 78, 81, S 99
 Kongens Nytorv 31
 Kristianshavn 4, 22, 31, 80
 Krogenlund 53, 54, 62, S 95
 Krudttaarnsvej 77
 Kystbanen 28, 33, 40, 47, 85
 Kystfarten 33
 København 3, 4, 6, 8, 11, 16, 21,
 29, 31, 42, 56, 59, 63, 64, 66,
 83, 84, S 94, 97, 99
 Køge 64
 Køgebugtskysten 11, 21, 25*, 25,
 29, 30, 39, 65, 66, 74, 75*, 78,
 80, 83, 84, S 99
 Køge Strandvej 27, 64, 66, 73, 74
 Kørøm 51
 Lillerød 47, 63, 85, S 96
 Lindbjærg 82
 Lindholm 29, 85 S 96
 Lollikhus 24, 24*, 52
 Lufthavnen 77, 78, 80
 Luknam 11, 44*, 45, 45*, 46,
 S 91
 Lundegaard 82
 Lundtofte 49
 Lyngby Mose 44
 Lyngby (-Taarbæk) 11, 47, 48,
 S 91-94
 Lyngby Sø 11, 12*, 31, 41, 44,
 47, 48, S 91
 Lyngby Sø, Folkepark 11, 41,
 44, S 91
 Lyngby Sø, Søpromenaden 41,
 44
 Lyngbyvej 24, 27, 42, 64
 Lyngby 29
 Lystrup Skov 53
 Løgsø S 99
 Løjtegaard 82
 Maalev 29
 Maglebjerg 64
 Maglegaard 82
 Maglemosen 43, 51, S 93
 Malmose 11, 41, 45, 50, S 92
 Marielyst 82
 Mathildestien 43
 Militærlejre 59
 Militær Øvelsesplads 74
 Mosede 66, 75, 75*, S 98
 Mølleaaen 11, 28, 43, 44, 48, 49,
 51, 52, 54, 55*, 62, S 92, 93, 95
 Mørkøj 36, 56
 Mørkøjgaard 57*, 82
 Mørkøjvej 72
 Nebbegaards Plantage 40, 47
 Nordbanen 28, 33, 40, 47, 49,
 53, 85
 Nordre Strandvej, Dragør 77, 80
 Nybro (-gaard, Skov) 40, 44, S 91
 Nygaard 82
 Nyhavn 31
 Nymosen 82
 Nymølle 48
 Nyvang 53
 Nærum 50
 Nærumbanen 28, 40, 43, 49, 50
 Nærumvej 49
 Næsset 45, 45*, 50
 Nørregaard 82
 Nørreskov 47, 53, 56, 58, S 94
 Onsbæk-Rønne, Cyklesti 35*
 Ordrup Krat 40
 Oremosen 63

- Paradismarken 51
 Porsmose S 99
 Prinsessestien 11, 33*, 41, 44
 Præstemosen 62, S 95

 Raadhuspladsen 29
 Raadvad 48, 49, 50
 Ravneholt 28, 40, 48, 49, 51,
 S 92
 Ravnholt Skov 28, 53, 54, 63,
 S 96
 Ravnsnæs 47, S 92, 93
 Rebæks Eng 69, 69*, S 97
 Refshalevej 8*
 Remise ved Løjtegaard 82
 Ringbanen 28
 Rolighed 52, S 94
 Roskilde 29
 Roskildevej 64, S 99
 Rudegaard 64
 Rudersdal 47, S 91
 Rude Skov 28, 40, 51, 52, S 92,
 93
 Rundforbi 43, 50
 Rungsted 43, 47, 52, 85, S 93
 Ryget Skov 29, 53, 59, 62, S 95
 Rødovre 4, 6, 21, 68, 82, S 97, 98
 Rønne-Hasle, Cyklesti 35*

 Sanddalen 51, 51*, S 93
 Schweizerdalen 82
 Sengeløse S 99
 Sjælsø 24, 28, 47, 63, 64, S 92,
 93, 96
 Sjælsø Lund 40, 52
 Skelgaard 82
 Skodsborg 50, 52, S 94
 Skovbrynet 29, 58
 Slagslunde-Gandløse S 95, 96
 Slagslunde Skov 53, 54, 62, 63
 Slangerup S 96
 Slangerup Aas 62, S 96
 Slangerupbanen 28, 29, 33, 42,
 53, 62, 63, 85
 Smørmose 21, 54, 56, 57*, 58, 59,
 S 94
 Solbakkevej 42, S 91
 Solrød Strand 66
 Sorgenfri 40, 48
 Sortemosen, Farum 54, 62, S 95

 Sortemosen, Blovstrød 63, S 96
 Spurveskjul 40
 Stampen 48, 49
 Stengaarden 29
 Stenløse 85, S 96
 Stenløse Aa S 96
 Stenløse-Viksø 21, S 96, 99
 Storebjerg 55*, 62, S 95
 Store Dyrehave 28
 Storeholm 73
 Storekalv 45, 51
 Store Magleby S 99
 Storskoven 47, S 94
 Strandboulevarden 52
 Strandegaard 82
 Strandlinien, Dragør 80
 Strandmøllen 10*, 11, 41, 48,
 49, S 92, 93
 Strandpromenaden 52
 Strandstien, Dragør 80, 81*
 Strandvejen 27, 36, 42, 50, 52,
 64, 83, 84
 Sundbyerne 4
 Svenskevej 49
 Syvtjernen 29
 Søgaard 82
 Søllerød 10*, 11, 18*, 41, 45, 50,
 S 91-94
 Søllerød Bakker 50
 Søllerød Kirkeskov 40, 50, 51,
 S 92
 Søllerød Kirkesti 50
 Søllerød Sø 50
 Sømose 21, 73, 73*, S 98
 Søndergaardene 42
 Søndermarken 4
 Sønderskov 28, 53, 63, S 96
 Søndersø 17*, 54, 59, S 94-96
 Søndersøvej 42
 Sorup 76, S 96

 Taarbæk 52
 Taarnby 80, 82, S 99
 Taarnby Præstegaard 82
 Taastrup S 99
 Terkelskov 53, 54, 62, S 95
 Thorsdals Mose, se Hvidegaard
 Thorslunde-Ishøj 21, S 98, 99
 Tibberup Bro 59, S 94
 Tinghøj Batteri 82

 Tokkekøb Hegn 47, 53, S 96
 Trangraven 31
 Trekroner 30*
 Tryllevælde 25*, 75*
 Trørød Hegn 40, 43
 Tuborglinie 41

 Uggeløse-Lyngø S 95, 96
 Uggeløse Skov 29, 53, S 96
 Ulvemosen 52, S 93
 Utterslev Mose 3, 4, 7*, 24, 42,
 56, 58, 83, 84, S 94

 Valby Fælled 4, 68, 73, 84, S 97,
 98
 Vallensbæk 21, 29, S 98, 99
 Vangede Rende 84
 Vaseengen 76, S 98
 Vaserne 46, S 91, 93
 Vassingerød 29
 Vedbæk 50, 51, 52, 85, S 93, 94
 Vejleaaalen 76, 86, S 99
 Vejleaa, Lille 66, 74, S 98
 Vejleaa, Store 66, S 98
 Vejlemose 11, 41, 45, 50, S 92
 Vejle Sø 31, 41, 45, 50, S 92
 Vestbanen 29, 76
 Vestenceinten 4, 23, 36, 65, 68,
 69, 70*, 71*, 72, 73, 83-84,
 S 97, 98
 Vestermosen 50, S 92
 Vestgrønningen 80
 Viemose 21, 68, S 97
 Viksø 21, 29, 65, 76, 85, S 96, 99
 Vintappersøen 21, 82
 Virum Folkepark 45
 Virum Vandvej 19, S 91
 Vodgaardens Grusgrav 82
 Vridsløselille 29, 76, S 99
 Værebros Aa 59, S 94, 95
 Værløse 29, 59, S 94-96
 Værløsevejen 59

 Æskemose Skov 40, 47

 Ølstykke S 96
 Øregaardsparken 11, 52
 Øresund 30*, 31, 39, 50
 Øresundskysten 41, S 93
 Øresundsvej 4
 Ørholm 48, 49

Egnsplanudvalgets Bemærkninger

til Afdelingsingeniør Forchhammers Forslag

Forud for de egentlige Planlægningsarbejder vedrørende en Egn er det — jævnsides med Tilvejebringelsen af det for Undersøgelser og Projektering fornødne ensartede Kortmateriale — nødvendigt først at undersøge de Arealer, som kan tænkes at komme til at indgaa i en Plan over Egnens „grønne“ Arealer, d. v. s. de Arealer, som enten maa ønskes holdt fri for Bebyggelse og Udstykning eller som kunde ønskes at indgaa som et positivt Led i Egnens Befolknings Friluftsliv.

Med Magistratens Bemyndigelse paabegyndte Stadsingeniørens Direktorat, Byplanafdelingen, i 1930—31 for Egsplanudvalget en Rekognoscering af de mest udprægede landskabelige Natur- og Kulturværdier i Lyngby—Taarbæk, Søllerød, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Hvidovre, Brøndbyerne Kommuner samt Taarnby, Store Magleby og Dragør Kommuner paa Amager. Samtidig foretoges specielle Rekognosceringer af nogle Udflugtslinier, som man maatte lægge særlig Vægt paa, og som ogsaa senere er indgaaet i det endelige Forslag. Bl. a. rekognosceredes de ret ukendte Omraader mellem Bure Sø og Farum Sø.

Da der i Foraaret 1931 viste sig Mulighed for en snarlig Gennemførelse af en ny Vej til Køge, fremskyndedes den særlige Rekognoscering af de Arealer, som Vejen skulde gaa igennem, og den 10. April 1931 fremsendtes fra Egsplanudvalgets Arbejdsudvalg en Plan over de mest karakteristiske landskabelige Natur- og Kulturværdier ved Køgebugtens Kyst, ledsaget af en Skrivelse, hvori man henstillede, at der ved Vejanlægget blev taget videst muligt Hensyn til de paa Planen viste Arealer og Bevoksninger, saaledes at de kunde bevares ved Deklaration, Køb eller eventuelt Fredning i Henhold til Naturfredningsloven.

Skrivelsen sendtes til Statsministeriet, Ministeriet for offentlige Arbejder, Indenrigsministeriet, Overvejningsinspektøren, Sogneraadene i de Kommuner, Vejen skulde føres igennem, til Amts-

raadene i København og Roskilde Amtsråds kredse, til de paagældende Amtsvejinspektører, Formændene for de paagældende Naturfredningsnævn, Danmarks Naturfredningsforening og til den ledende Landinspektør.

Egnsplanudvalget maa beklage, at der ikke ved dette Vej-anlæg kunde tages mere Hensyn til denne Henvendelse om Bevarelse af de karakteristiske Landskaber, Vejen fører igennem, og at man ikke i højere Grad har reguleret Bebyggelsen langs Vejen. Allerede nu kan det ses, at ogsaa Vejens færdselsmæssige Betydning er formindsket i ikke ringe Grad af Udstykningen og Bebyggelsen langs Vejen.

Siden da er Forstaaelsen af disse Spørgsmaal undergaaet en glædelig Udvikling, som har medført — bl. a. efter indtrængende og gentagne Henstillinger fra Egnsplanudvalgets Arbejdsudvalg —, at den nye Hørsholmsvej nu gennemføres som facadeløs Vej, foreløbig gennem Gentofte Kommune.

Ligeledes er det meget glædeligt, at der nu er truffet Overenskomst mellem Gladsaxe og Københavns Kommuner om at søge Hareskovvej gennemført som facadeløs Vej fra Utterslev Mose til Bagsværd.

Da det af Hensyn til den fremadskridende Bebyggelse ansaas for særlig paakrævet snarest muligt at opnaa Fredning af Udsigten over Furesøen fra Lollokhus, fremsendte Egnsplanudvalget Forslag desangaaende til Fredningsnævnene for Københavns og Frederiksborg Amtsråds kredse, hvilket førte til Udsigtens Fredning ved Overfredningsnævnets Kendelse af 4. Maj 1934. Egnsplanudvalget maa dog beklage, at Fredningen af denne navnlig for Sjælland saa usædvanligt storslaaede Udsigt ikke gennemførtes i det Omfang, som var foreslaaet af Egnsplanudvalget.

Den 19. Marts 1932 kunde Stadsingeniørens Direktorat, Byplanafdelingen, til Egnsplanudvalgets Formand fremsende et under Afdelingsingeniør O. Forchhammers Ledelse udarbejdet Udkast til „grøn“ Betænkning, Betænkning om Københavns-Egnens Friluftarealer.

Efter Mangfoldiggørelse af Kort o. lign. blev Udkastet udsendt fortroligt med Skrivelse af 29. December 1932 til Medlemmerne af Egnsplanudvalgets Arbejdsudvalg og til Kommunernes Repræsentanter i Egnsplanudvalget. I Følgeskrivelsen udbad man sig Kommunerepræsentanternes Udtalelser snarest muligt, før Forslaget blev behandlet af Egnsplanudvalget.

Da Forslaget omfattede enkelte Kommuner i Frederiksborg Amt, og da disse Kommuner ikke var repræsenteret i Egnsplan-

udvalget, sammenkaldtes Repræsentanter for disse Kommuner til et Møde i Farum 20. Juni 1933. Her forelagdes Forslaget, og i Juli—August 1933 fremsendtes det fortroligt til disse Sogneraads Repræsentanter til Udtalelse.

Efterhaanden indgik Udtalelserne fra disse mange forskellige Kommunerepræsentanter, idet Svarene dog i flere Tilfælde lod vente temmelig længe paa sig, og enkelte Besvarelser savnes stadig. I Foraaret 1934 var der indløbet saa mange Besvarelser, at man kunde foretage en reviderende Gennemgang af det udsendte Forslag, tilrettelegge Trykning, lade udføre Illustrationer m. m.

De fra Kommunerepræsentanterne modtagne Besvarelser indeholdt for Størstepartens Vedkommende Tilslutning til Planerne, for adskilliges Vedkommende indeholdt de tillige Forslag til Supplering af Planerne. Forslaget blev altsaa modtaget med stor Velvilje, og Egnspanudvalget maa tillægge det stor Betydning, at Kommunerepræsentanterne — og derigennem de enkelte Kommunalraad og Kommunalteknikere — allerede i 1933 fik det foreløbige Udkast i Hænde, saaledes at det har været muligt i Mellemtiden at tage Hensyn til Forslagene. Der er da ogsaa i nogle Tilfælde disponeret i Henhold til Planerne. Ligeledes anser man det for betydningsfuldt, at Forslaget fortroligt blev fremsendt til Danmarks Naturfredningsforenings tekniske og naturvidenskabelige Udvalg, hvilke Udvalg man herved takker for den for Forslagene udviste Interesse.

Paa de følgende Sider bringes det reviderede Forslag, som er udarbejdet under Ledelse af Afdelingsingeniør, nuværende Stadsingeniør, O. Forchhammer med Bistand af Ingeniør Chr. Blixencrone-Møller, Arkitekt Steen Eiler Rasmussen, Ingeniør V. Malting og teknisk Assistent O. E. Christensen samt for specielle Rekonosceringers Vedkommende af Fru Asta Sørensen, født Klenow.

Forslaget fremtræder under Afdelingsingeniør O. Forchhammers Navn og Ansvar og er at opfatte som et teknisk Memorandum fra Egnspanudvalgets ledende Tekniker til Egnspanudvalget. Egnspanudvalget kan — uden at tage Stilling til Enkeltheder — slutte sig til Forslaget som Helhed og ønsker navnlig at fremhæve Værdien af Helhedsplanen, Sammenhængen mellem de enkelte „grønne“ Arealer, Systemet af Stier og Veje m. m.

Ved det af Byplanlaboratoriet indkaldte Møde 18. Januar 1928, hvor Egnspanudvalget dannedes, udtalte daværende Indenrigsminister Kragh bl. a. følgende:

... „Naar Hovedlinierne for Problemets Løsning er trukket op med rimelig Hensyntagen til den økonomiske Side baade

overfor det offentlige og overfor private, saa mener jeg, at Tidspunktet er inde til at træde i Forhandling med Statsmyndighederne med det Formaal at faa det fornødne lovmæssige Grundlag lagt, saaledes at det, som gennemføres i Form af Planlægninger, ogsaa kan nedfældes i Praksis.“

Egnsplanudvalget tillader sig indtrængende at henstille, at der snarest muligt optages Drøftelser mellem Regering, Amter og Kommunalraad om Forslagenes nærmere Fastlæggelse og Gennemførelse, jfr. Side 87. I denne Forbindelse skal det oplyses, at et Par af de foran omtalte fra Kommunerepræsentanterne modtagne Besvarelser har indeholdt Betænkelighed med Hensyn til Gennemførelsen af Forslagene ved Kommunernes Foranstaltning alene. Det er ogsaa Tanken, at Forslaget ved den ovenfor foreslaaede Drøftelse bør betragtes som en Helhed; men det maa dog indtrængende henstilles til de enkelte Kommuner hver indenfor deres Omraade at overvaage, at Planens samlede Gennemførelse ikke foregribes.

Egnsplanudvalget tillader sig at rette en Tak til Københavns Magistrat, der ved det under dens 4. Afdeling udførte meget store Arbejde har muliggjort Fremkomsten af det foreliggende vigtige Led af Planlægningen af Københavnsegnen.

Særlig maa Egnsplanudvalget rette en Tak til den afgaaende Stadsingeniør, A. Bjerre, og til den tiltrædende Stadsingeniør, O. Forchhammer, for den overordentlig store personlige Interesse de har vist for Københavnsegnens Planlægning.

Afdelingsingeniør O. Forchhammers efterfølgende Forslag er tilligemed nærværende Bemærkninger forelagt i Egnsplanudvalgets Arbejdsudvalg Mandag den 23. Marts 1936. Arbejdsudvalget vedtog eenstemmigt at fremme Trykningen og Udgivelsen af Forslaget. I et Møde Fredag den 27. Marts 1936 blev Forslaget og Bemærkningerne forelagt for Egnsplanudvalget i et Plenarmøde. Egnsplanudvalget vedtog eenstemmigt Arbejdsudvalgets Indstilling om at fremme Trykningen og Udgivelsen af Forslaget, ligesom nærværende Bemærkninger vedtoges.

Et Tilskud fra Det Zeuthenske Mindelegat har muliggjort gratis Udsendelse af Hæftet til Købstædernes Byraad og til Sogneraadene for Landkommuner med bymæssig Bebyggelse, i hvilken Anledning man tillader sig at udtale sin bedste Tak til Mindelegatets Bestyrelse.

København i April 1936.

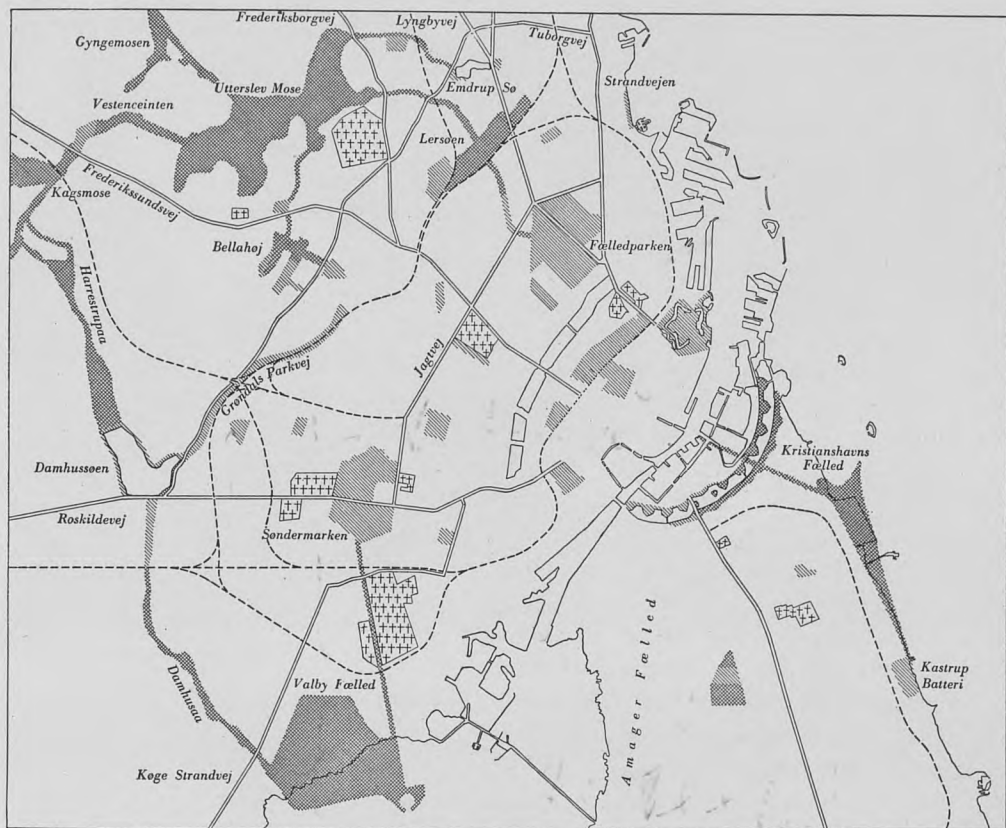
UDVALGET TIL PLANLÆGNING AF KØBENHAVNS-EGNEN

Kai Hendriksen.

Formand.

Synspunkter og Eksempler

Med Udgangspunkt i Planerne til et Parksystem for København (Side 3—8) optrækkes Liniere for et System af Friluftsomraader for hele Egnen (Side 9—16). Principperne for Bevaring af Egnens grønne Omraader omtales (Side 17—26), og de forskellige Arter af Udflugtstrafik, som Parksystemet bør bygges op over, gennemgaas (Side 27—36).



Københavnsegnens Friluftsområder.

Planen viser Københavns Parksystem 1: 100 000. Enkeltskravering er eksisterende, Dobbeltkravering foreslåede „grønne Arealer“.

Københavns Parksystem.

Ved de store Indlemmelser i Aarhundredets Begyndelse udvidedes Staden København med betydelige Omraader af væsentlig aaben og landlig Karakter. I de følgende Aar antog Byplanen for de nye Yderdistrikter fastere Form, væsentlig paa Grundlag af den i 1908—09 afholdte offentlige Konkurrence. Byplanen forudsætter foruden forskellige Idrætsanlæg og mindre Anlæg et omfattende og væsentlig sammenhængende System af Naturparker.

Paa Sjællandssiden følger de paatænkte ydre Parkomraader for Størstedelen de for Beboelse mindre vel egnede Lavninger langs Kommunegrænsen. Parkerne tænkes i størst mulig Udstrækning forbundet til et sammenhængende Hele, og hvor en naturlig Sammenhæng mangler, forudsættes en saadan tilvejebragt ved Park-Alléer eller Parkbælter.

Det største af disse naturlige Parkomraader, Utterslev Mose m. m., udgør ca. 200 ha. Mosen er med sine vidtstrakte Sivskove og omliggende kuplede Bakker af stor Skønhed og giver Plads for et rigt Fugleliv.

Københavnsegnens Friluftsomraader.

En Forbindelse mellem den ca. 60 ha store Fælledpark og Utterslev Mose vil dannes af den ca. 60 m brede Park Allé, der findes udlagt gennem Bryggervangen, og som over Ler søen, der ogsaa er fremtidigt Parkomraade, forbindes saavel med Bispebjerg Park-Allé som med den nyanlagte Park ved Emdrup Sø. En Parkvejforbindelse mellem denne og Utterslev Mose er yderligere projekteret langs Skellet mod Gentofte Kommune forbi K. F. U. M.s Stadion i Emdrup.

Med en Længdeudstrækning af 9—10 km finder vi Stadens vestligste naturlige Parkbælte strækkende sig i Harrestrupaaalen og Damhusaaalen langs Grænsen mod Rødovre og Hvidovre; mod Nord kan Parkbæltet faa direkte Forbindelse med Kagsmose og ad Vestenceinten med Utterslev Mose. Mod Syd kan opnaas Forbindelse med fremtidige Parkanlæg paa Valby Fælled. Det smukke Terræn omkring Damhussøen har allerede længe været tilgængeligt.

Til Forbindelse mellem de vestlige Engdrag og Utterslev Mose samt nogle af de „indre“ Parker er projekteret forskellige Parkveje, der dog ikke er saa anselige og faste i Linieføringen som den før nævnte Park-Allé.

Endvidere kan nævnes en Park-Allé, der fra Søndermarken tænkes ført retliniet ned mod Kalvebod Strand, samt Parkbæltet langs Grøndalsaaen.

I Modsætning til de tidligere nævnte Parkomraader, der følger Yderkvarterernes vidtstrakte Lavninger, er et Parkomraade af væsentlig anden Karakter forudsat ved Bellahøj langs den højtbeliggende Bellahøjvej, hvorfra man har en ypperlig Udsigt ind over de gamle Bydeles Tage og Taarne.

Sundbyerne er ret fattige paa Parkanlæg og der kan vanskeligt tilvejebringes sammenhængende Parksystemer undtagen i Forbindelse med Kysten og Kristianshavns Voldanlæg. Den nyanlagte Badestrand ved Øresundsvej-Italiensvej, har i Løbet af faa Aar naaet stor Folkeyndest. Badestranden vil efterhaanden kunne føres længere mod Nord, hvor der er Plads til et Parkanlæg paa det opfyldte Terræn, der eventuelt vil kunne tilsluttes en Park paa Kristianshavns Fælled. Ved Kommunegrænsen mod Kastrup er det af Københavns Kommune erhvervede Kastrup Batteri indrettet til Folkepark i umiddelbar Tilknytning til Badestranden.

For Sundbyvester vil Forventningen om nye omfattende Parkomraader væsentlig være knyttet til den eventuelle Frigivelse af de store militære Øvelsespladser (Amager Fælled), som vil kunne faa Parkforbindelse med Kristianshavns Vold ad den projekterede Dæmning over Voldgraven ud for Artillerivej.

Det vestlige Parkbælte.

Bellahøj-Arealet.

Sundbydistrikterne.





Nordre Damhussø set mod Syd.



Damhussøen set mod Nord-Vest.



Engdraget syd for Damhussøen omdannet til Park.

Københavnsegnens Friluftsomraader.

*Omegnskommunernes
Udvikling.*

Ved Aarhundredets Begyndelse var der i alt væsentligt aabent Land omkring Stadens nye Grænser. Nabokommunerne paa Sjællandssiden havde ifølge nedenstaaende Tabel et Indbyggerantal paa ca. 18000. Dette Forhold er nu fuldstændig forandret.

I det forløbne Tidsrum er Befolkningen i disse Kommuner steget til 90200 eller omtrent det femdobbelte.

	1901:	1934:	Stigning:	
			Total	c. %
Hvidovre	559	7800	6241	1100
Rødovre	716	7700	6984	900
Herlev	693	2500	1807	260
Gladsaxe	1754	16000	14246	810
Gentofte	14470	56200	42730	300
Ialt	18192	90200	72008	400

Denne Bydannelse umiddelbart uden for Kommunegrænsen lægger sig efterhaanden i stadig tættere Ringe omkring denne, uden at der hidtil ved fælles Plan har været sikret nogen naturlig Fortsættelse eller videre Udvikling af det ovenfor beskrevne københavnske Parksystem. — Andre sammenhængende Parksystemer er lige saa lidt sikret i Egnens Kommuner, ligesom Reservering af grønne Arealer med lokale Formaal kun har fundet Sted i ringe Omfang. I den næste Ring af Omegnskommuner gør en lignende Udvikling sig stærkt gældende især i de nordlige og nordvestlige Kommuner.

Hvis denne Udvikling fortsættes, vil Befolkningens Trang til Rekreatiomsomraader, en Trang, som Ungdomsbevægelsen, Lejrbevægelsen m. m. har øget i uhyre Grad, møde stadig forringede Vilkaar. Ogsaa Befolkningen i selve de ydre Forstadsbebyggelser vil se adskillige af de landskabelige Skønheder, der har draget dem ud ad Byen, blive tilintetgjort af den fremadskridende Bebyggelse.

De foreliggende Projekter til Københavns ydre Parkomraader er som nævnt i væsentlig Grad bygget paa den Tanke at forbinde de vidtstrakte Eng- og Mosedrag i Byens Yderkanter til et sammenhængende System af Naturparker. Det maa synes nærliggende at søge dette System videreført i Omegnskommunerne og i første Linie søge de saavel til Bebyggelse som til Dyrkning lidet egnede Lavninger reserveret som grønne Arealer og i videst mulig Udstræk-



Emdrup Sø.



Utterslev Mose.



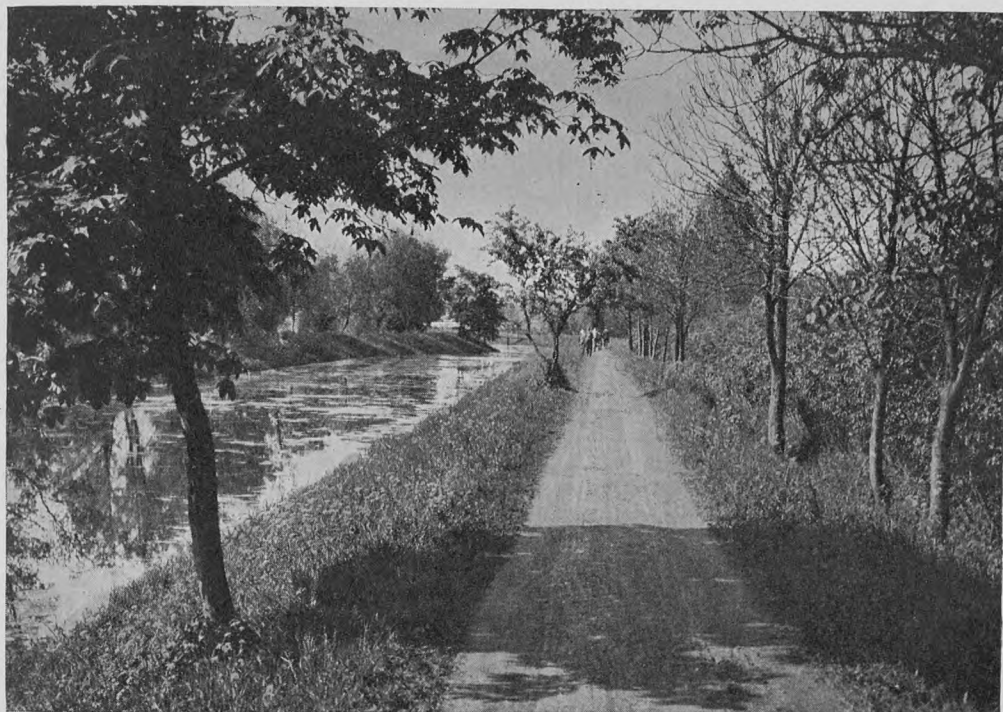
Utterslev Mose.

ning sammenkædet indbyrdes og ydermere sammenknyttet dels med det københavnske Parksystem, dels med det naturlige Parksystem, som dannes af det vidtstrakte Skovterræn tæt Nord og Nordvest for København. Ved en videre Udvikling af det københavnske Parksystem vilde Gennemførelse af direkte Parkforbindelser „Radialparker“ mellem det københavnske Parksystem og de stærkt besøgte Udflugtsomraader være af ganske særlig Betydning. Den paaapegede stærke Bebyggelse af Forstadskommunerne har i væsentlig Grad reduceret Mulighederne i saa Henseende, men enkelte Radialparker vil dog endnu kunne bringes i Forslag.

Københavnsegnens Friluftsomraader.



Refshalevej.
Jonas Co fot.



Harrestrup Aa ved Nordre Damhusso. Jonals Co fot.



Harrestrup Aa. Nordre Damhusso i Baggrunden. Jonals Co fot.



Hovedstadens Udflugtsomraader: Kysten. Kun paa alt for korte Strækninger har Offentligheden Adgang. Jonals Co fot.



Hovedstadens Udflugtsomraader: Skoven. Berlingske Tidende fot.

Københavnsegnens Friluftsomraader.

Udflugtsomraader.

Hovedstadens Udflugtsomraader spænder med de Trafikmidler, der nu staar til Raadighed, over et meget betydeligt Areal. Eksempelvis er Nordsjællands Skove, men dog især dets Kyster, Hornsherred, Køgebugtskysten og store Dele af Midtsjællands Skove yndede Udflugtssteder for Hovedstadens motorkørende Befolkning, medens Cyklisterne i stort Antal søger de nærmere liggende Udflugtssteder. Alt i alt er Udflugts trafikken grundet paa de forbedrede Trafikmidler, den stigende Interesse for Friluftslivet og Befolkningstilvæksten steget stærkt de senere Aar.

Af uvurderlig Betydning for Egnen er de vidtstrakte Arealer af Statsskove og Fredskove, hvis Fredning forlængst er tilfredsstillende ordnet.

Af Arealer, som det offentlige har erhvervet i Rekreationsøjemed i de senere Aar, kan eksempelvis nævnes:

Kastrup Fort, erhvervet af Københavns Kommune.

Aldershvile Slotspark, erhvervet af Gladsaxe Kommune.

Hvidøre Strandpark og Bellevuestranden, under Statens Medvirkning erhvervet af Københavns Amt og Storkøbenhavns Kommuner.

Øregaards Parken, erhvervet af Gentofte Kommune.

Folkeparken ved Gentofte Sø, erhvervet af Gentofte Kommune.

Folkeparken ved Lyngby Sø og Mosearealer ved Prinsessestien, erhvervet af Lyngby-Taarbæk Kommune.

Strandareal ved Mølleaaens Udløb, skænket Københavns Kommune af et Konsortium.

Strandareal ved Strandmøllen erhvervet af Søllerød Kommune.

Furesøparken, bestaaende af Luknam, Skoven ved Jægerhuset, Malmose og Vejlemose, erhvervet af Søllerød Kommune.

Desuden nogle Sportspladser og andre mindre Arealer. Endvidere er Charlottenlund Slots Strandhave og Fortet blevet aabnet for Offentligheden.

Udstykning og Bebyggelse truer Landskabet.

Som Helhed maa dog siges, at Nordsjællands ejendommelige Naturskønhed mange Steder er alvorlig truet af Udstykning og Bebyggelse, der med en utilstrækkelig Byplan- og Fredningslovgivning kan blive fuldstændig ødelæggende. Eksempelvis er mange af de smukke Ferskvandssøer og fjernere Kyststrækninger, ikke mindst den nylig aabnede Køgebugtskyst, under lige saa intensiv Ødelæggelse som Øresundskysten i forrige Aarhundrede.

Denne fortsatte Ødelæggelse af Egnens landskabelige Værdier virker som en kraftig Tilskyndelse til, ved en samlet



Offentlig Spadseresti ved Lyngby Sø. C. G. Petersen fot.



Aldershvile Park. Jonals Co fot.



Hvidovre Strandpark.



Folkeliiv ved Bellevue Strand.

Plan og Regulering og ved en Forbedring af vor Lovgivning paa dette Omraade, at søge reddet, hvad reddes kan.

Hovedstadens Interesse i de *fjernere* Udflugtsomraader er fortrinsvis af turistmæssig Natur. Tilknytningen til Københavnsegnens Planlægning er derfor mere indirekte, men Betydningen af en samlet Fredningsplan særlig for de forskellige Kyststrækninger i Forbindelse med en byplanmæssig Regulering af den fremtrængende Bebyggelse kan ikke stærkt nok fremhæves.

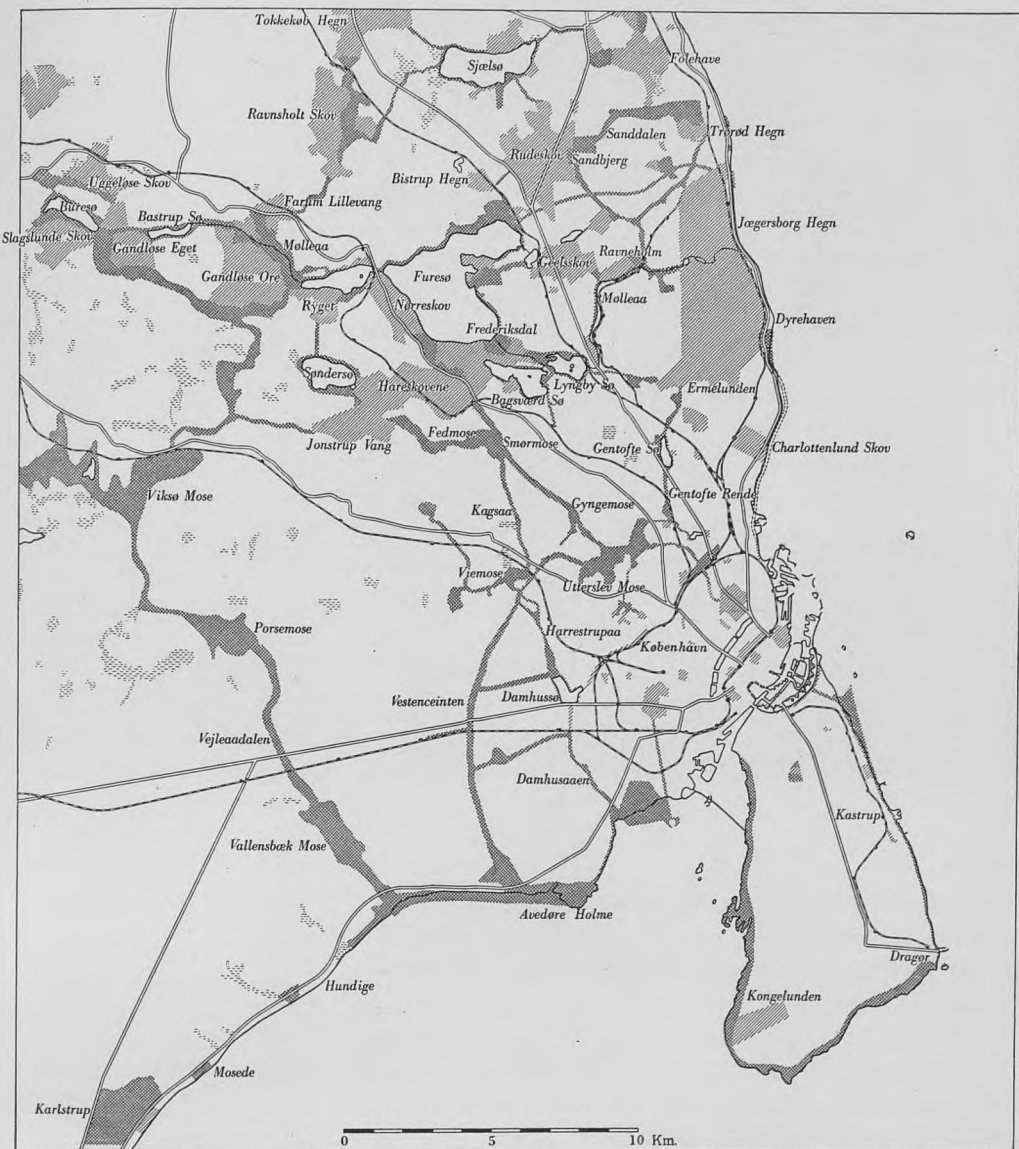
I den *nærmere* Egn, indenfor en Afstand af ca. 20—30 km fra Bycentret, vil Udflugtsomraaderne dels ved Cyklens Hjælp dels ved en forbedret (elektrificeret) Nærtrafik være intimt knyttet til Stadens bymæssige Udvikling og maa derfor nøje indarbejdes i Egnspanen — ikke mindst fordi selve Forstadsbebyggelsen — betjent af de samme Trafikmidler — fortrinsvis skyder sig frem i de naturskønne Egne. Der maa med Hensyn til Udviklingen af Egnens grønne Arealer vises stort Fremsyn og handles paa langt Sigt saaledes, at det offentlige Dispositioner med det Formaal at sikre de fornødne fremtidige Udflugt- og Rekreatiomsomraader i langt højere Grad end hidtil er sket, kommer Udviklingen i Forkøbet.

Egnens Friluftsomraader kan deles i 2 Hovedgrupper, nemlig: Udflugtsomraader og lokale Omraader.

I. *Udflugtsomraader*, egnet til Benyttelse af et større Antal Mennesker til Heldagsudflugter (Søndage og Ferie dage). Herunder hører dog ikke udelukkende grønne Arealer af stor Udstrækning, men ogsaa saadanne andre Arealer, som uden større Vanskeligheder vil kunne forbindes til sammenhængende *Parksystemer eller Udflugtslinier*.

II. *Lokale Omraader*. Herunder hører hovedsagelig mindre Arealer, som paa Grund af en fra andre grønne Arealer isoleret Beliggenhed kun med Vanskelighed vil kunne indgaa i et sammenhængende Parksystem, men som dog vil kunne have Betydning som Maal for kortere Udflugter eller kan danne et naturligt Grundlag for de lokale Parker, der bør sikres enhver Forstadsbebyggelse (jfr. Side 82). Der tænkes her paa saadanne Arealer som Smaasøer og -moser, Gadekær, gamle Gaardhaver, de nedlagte Forter m. m.

Grænsen mellem Udflugtsomraader og lokale Omraader er ikke skarp, og Skønnet om, hvorvidt et Areal bør henføres til den ene eller anden Gruppe, vil blandt andet være afhængigt af, hvilke supplerende Parkanlæg og Parkbælter det senere vil være muligt at gennemføre i de Bebyggelsesplaner, der bør udarbejdes efterhaanden som Bebyggelsen skrider frem i de endnu ubebyggede Omraader.



Københavnsegnens Friluftsomraader.

Planen viser Forslag til et samlet Parksystem for Københavnseggen. 1:250.000. Enkeltskravering angiver eksisterende, Krydsskravering foreslaaede grønne Arealer.

Ovenstaaende Oversigtsskort viser et Forslag til et sammenhængende Parksystem for Storkøbenhavn, hvor Egnens naturlige Udflugtsomraader er foreslaet sammenknyttet med supplerende Anlæg af forskellig Art. Det gaar ud paa

- 1) *Fredning* af de i Parksystemet indgaaende Terræner i Forbindelse med Arealerhvervelser til Lejrspport, Parkering, Friluftsbad etc.
- 2) *Forbedret Adgang* til Udflugtsterrænerne
 - a) ved et System af Gangstier væsentlig knyttet til Jernbanestationerne,
 - b) ved et System af Cykleveje (Cyklestier i egen Tracé) og
 - c) ved enkelte supplerende Bilveje.

Jfr. Side 83—86.

Man vil i et Parksystem altid søge at inddrage saa mange som muligt af de Parkelementer, der her foreslaas fredet og bevaret, selv om de er smaa, men de øvrige isoleret beliggende, ejendommelige eller naturskønne Partier bør, særlig i det paa Naturskønhed ret fattige Omraade, umiddelbart omkring Københavns Kommunegrænse, søges bevaret.

Forslag til enkelte lokale Fredningsomraader findes Side 82.

Det skal bemærkes, at de foreslaaede Fredninger og Erhvervelser kun omfatter saadanne Arealer, som har Tilknytning til den her foreslaaede Landskabsfredning og det samlede System af Naturparker, der derved tilstræbes.

Den fremadskridende Bebyggelse vil medføre Nødvendigheden af, at de respektive Kommuner i Tide erhverver de fornødne Arealer til Kirkegaarde, Idrætspladser, Legepladser, Torvepladser, event. Flyvepladser etc. Til lige maa visse Landbrugs- og Gartneriarealer i den fremtidige Egnspan sikres opretholdt i størst mulig Nærhed af Bykernen. En Undersøgelse heraf vil nærmere henhøre under en Redegørelse for Egnens Bebyggelsesmuligheder og er derfor ikke medtaget i denne Redegørelse.

Københavnsegnens Friluftsomraader.

*Sikring af andre aabne
Arealer.*



Landskabsfredning og Arealhvervelse.

*Billedet viser Landskab ved Sønderø.
Jonas Co fot.*

*Det frie Land mere værd end
Parker.*

Byernes Anlæg maa betragtes som en paakrævet, ofte kostbar Erstatning for manglende frie, „grønne“ Arealer, — særlig kostbar, hvor man har maattet tilbagekøbe Areal, efter at Udstykning og eventuel Bebyggelse har fundet Sted. Billigere og fornuftigere er det i Tide at holde de Arealer fri for Udstykning og Bebyggelse, som har eller kan faa særlig Værdi for Befolkningens Rekreation. Det maa understreges, at landlige Arealer under Drift som henholdsvis Skov, Landbrug eller Mose og dannende store landskabelige Helheder frembyder Værdier, som ikke kan erstattes af Parkernes kostbare, arrangerede og velplejede Landskaber. Det er derfor mange Steder vigtigere at opretholde den nuværende Driftsform for større Omraader end at frede spredte Enkeltheder, saa at de for Egnen karakteristiske Landskaber ikke skal forsvinde eller plettes af en fremadskridende Udstykning og Bebyggelse.

En Landskabsfredning maa overhovedet i Københavns-egnen, som præges af de store Befolkningmængder — der indenfor omhandlede Omraade nærmer sig Millioner — søge sit Hovedmotiv i Ønsket om at bringe denne Befolkning i



Landskabsfredning og Arealerhvervelse.

Søbred spærret af Fabriksbebyggelse, der hindrer Videreførelse af Stien i Forgrunden.

nær Forbindelse med Naturen og i Nødvendigheden af at tilvejebringe og opretholde rigelige og vel beliggende Rekreationsomraader. Foranstaltningerne maa derfor almindeligvis gaa ud paa, at Naturen *aabnes* for Befolkningen, f. Eks. bør Søbredderne overalt gøres tilgængelige for Offentligheden; hvor ikke andet kan opnaas i det mindste ved Stianlæg paa Søens Grund umiddelbart ved Højvandsgrænsen.

Omraader, som paa Grund af deres Skønhed eller Ejenommelighed har væsentlig Betydning for Almenheden kan i Henhold til Naturfredningsloven bevares, og det maa fastslaaes, at den enkelte Lodsejer ikke har Ret til at forringe eller forøde saadanne Værdier; dette maa især gælde i et tæt befolket Opland, hvor Naturskønhederne er mest truet og samtidig af særlig Værdi, fordi de er til Glæde og Hvile for Tusinder. Ogsaa set som Led i en lokal Udstykning er det Udslag af en sørgelig Kortsynethed, naar Søbredderne og andre smukke Partier inddrages i Udstykningen og stykkevis sælges til Private fremfor at holdes samlet som et frit og aabent Anlæg til Nytte og Glæde for hele Kvarteret, hvis Grundværdier sikkert alt i alt vil vinde væsentligt ved den sidstnævnte Fremgangsmaade.

Der vil overalt, hvor der i nærværende Forslag er regnet med Fredning af naturskønne Landskaber i disses umiddel-

Landskabelig Skønhed og særpræget Natur.

Landskabsfredning og Arealhvervelse.

Furesøen ved Frederiksdal. Foroven til venstre Engen ved Hjortholm, som er aabnet for Publikum. Flyvertropperne Eneret.



Eksempler paa, hvad der kan opnaaes ved frivillig Overenskomst.

bare Nærhed være mere end tilstrækkelige Arealer for Haanden, der er mindst ligesaa egnede til Udstykning som de paagældende Fredningsobjekter.

Som et Eksempel paa hvad der kan opnaas ved frivillig Overenskomst, kan nævnes Ordningen, der er truffet mellem Naturfredningsmyndighederne, Ministeriet m fl. og Frederiksdals Gods. Mod visse Lempelser i Afgifterne paa Godset, er Ejeren indgaaet paa at bevare Godset i samme Tilstand, som det befinder sig i nu og at give Offentligheden samme Adgang til alle hidtil benyttede Omraader indenfor Godset. Ordningen gælder foreløbig til 1940. Endvidere er den tidligere Eng mellem Hjortholm og Virum Vandvej af Ejeren udlejet til Lyngby—Taarbæk Kommune, som her har indrettet Badestrand og Lejrplads. Denne Ordning gælder foreløbig til 1938.

Et andet Eksempel er et af de største fredede Omraader i Københavnseggen, Karlstrup Jernen under Gl. Køgegaard. Jfr. Side 66—77. Det fredede Areal har en Størrelse af ca. 30 ha, dækket af Lyng og Plantage og er af en ejendommelig Naturskønhed, som det maa paaskønnes er bevaret for Fremtiden og gjort offentlig tilgængeligt. Som Folkepark er Værdien af Arealet dog ringere, idet det ifølge Fredningsbestemmelserne er forbudt at slaa Lejr paa Arealet. Bestemmelsen er nødvendig, dersom Vegetationen skal bevares, og Arealets hele Natur holdes uberørt, men med rimelig Hensyntagen hertil bør nogle af de tilstødende Arealer sikres til Lejrplads og Parkering.

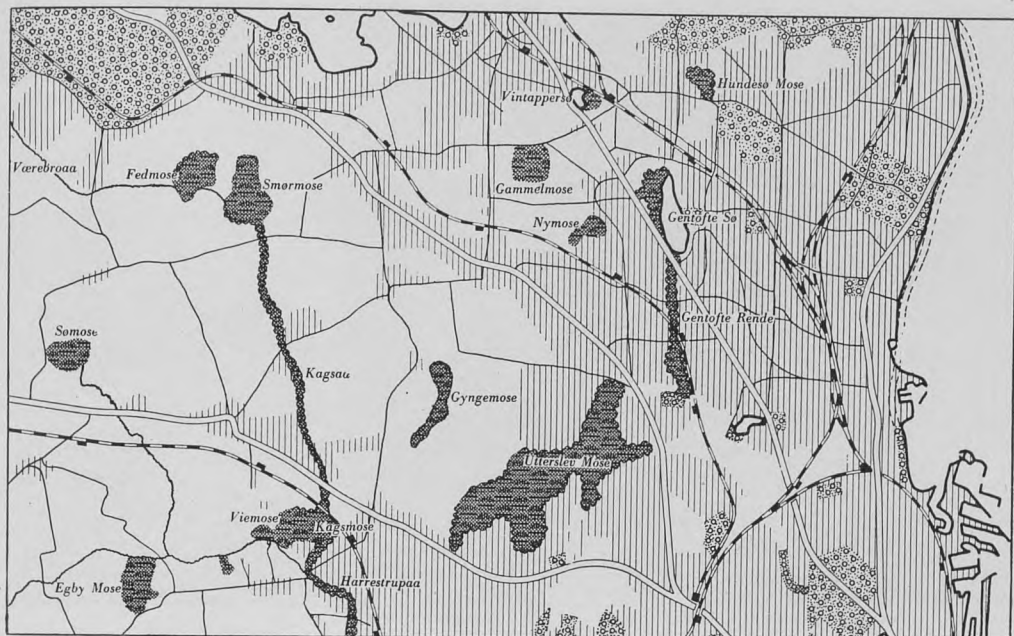
Enge og Moser.

Arealer, som kan oversvømmes ved Højvande samt Enge, Moser etc., der ikke er særlig egnede til Bebyggelse, eventuelt ej heller til Dyrkning, men kan være egnede til grønne Omraader, bør som tidligere nævnt *reserveres* dette Formaal.

Landskabsfredning
og Arealerhvervelse.



Gentoft Rende. Forneden: før Reguleringen. Foroven: efter Reguleringen, med Sti for gaaende (til højre) og for cyklende (til venstre).



Landskabsfredning og Arealerhvervelse.

Planen viser Enge og Moser i Københavns nærmeste Omegn. 1 : 100 000.



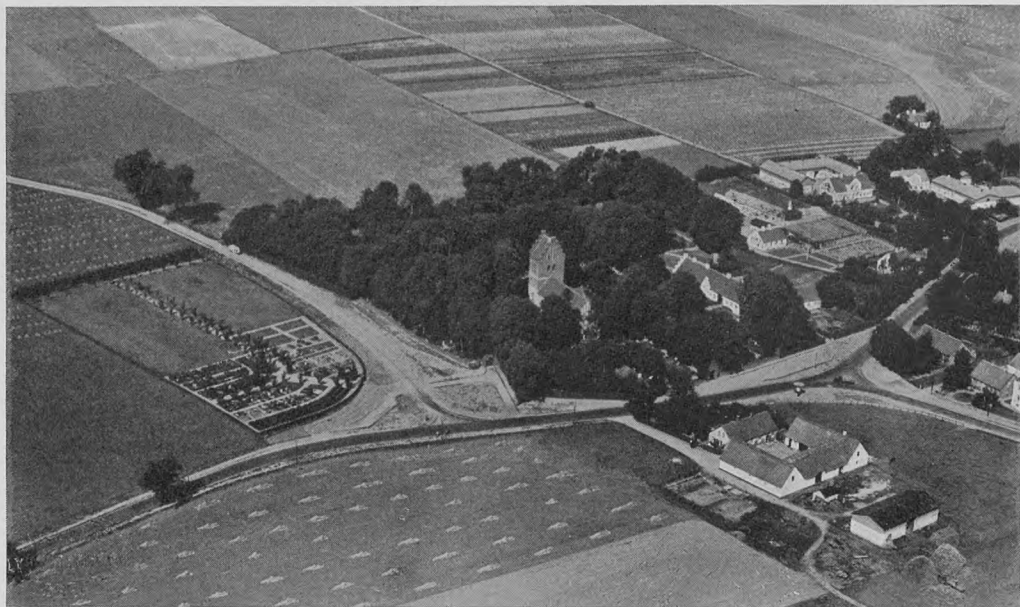
Typisk Anvendelse af Moser og Vandhuller i Københavnsegnen.

Da Arealerne forudsættes uegnede til Bebyggelse, maa Byggetilladelse almindeligvis i Henhold til Sundhedsvedtægterne kunne nægtes. Mosernes hyppige Benyttelse til Aflæsning af Affald maa afværges saavel ud fra æstetiske som hygiejniske Synspunkter, og for at hindre denne saa almindeligt forekommende Ødelæggelse af de landskabeligt værdifulde Mosearealer, bør disse ved Udparcelleringer almindeligvis ikke lægges ind under Parcelleterne, men adskilles fra disse ved en offentlig tilgængelig Vej eller Sti.

Som Eksempler paa Enge, Moser etc., i den nærmeste Omegn, der ud fra ovenstaaende Betragtninger bør søges fredet og bevaret maa fremhæves:

Damhusaadalen, Harrestrupaadalen og Kagsaadalen med Kagsmose, Viemose, Smørmose og Fedmose, (København, Hvidovre, Rødovre, Herlev og Gladsaxe Kommuner). Egby Mose (Glostrup Kommune), Sømosen (Ballerup-Maalev Kommune), Gyngemosen (Gladsaxe Kommune). Gøtøfte Rende, Nymose, Engen vest for Gøtøfte Sø, Hundesøen, Vintappersøen (Gøtøfte Kommune).

Af fjernere liggende Partier maa fremhæves det udstrakte Mosedrag ved Viksø (Stenløse-Viksø Kommune), Vallensbæk Mose (Vallensbæk og Thorslunde-Ishøj Kommune) m. fl., der fra Køge Bugt strækker sig mod Nordvest ind i Landet. Da denne Egn er ganske skovløs og iøvrigt meget fattig paa Naturskønhed, er foreslaet Skovplantninger ved disse Mosedrag. Jfr. Side 76.



En Del Bygninger i Egnen maa anses for beskyttede ved de gældende Fredningsbestemmelser. Det samme gælder nogle af Egnens Kæmpehøje.

Det er imidlertid ikke nok, at værdifulde Bygninger, de gamle Landsbykirker f. Eks. eller de gamle Kæmpehøje etc. i sig selv fredes; man bør ved den fremadskridende Udstykning og Bebyggelse ogsaa søge saadanne værdifulde Elementer indarbejdet paa harmonisk Maade i eventuelle Bebyggelsesplaner. De smukkeste og mest karakteristiske af de gamle Landsbyer bør holdes fri for skæmmende Forstadsbebyggelse, hvortil deres Veje og Udstykningsforhold ogsaa ofte er uegnede. Ogsaa i denne Henseende vil et Bygningsreglement kunne yde værdifuld Hjælp. Saavel ved Gennemførelsen af nyere Hovedfærdselsveje som ved Gennemførelsen af Udstykningsveje bør man gaa helt udenom de gamle Landsbyer.

En særlig Plads i Fredningsforslaget bør vies *de nedlagte militære Anlæg*.

Af Hovedstadens ældre Fæstningsværker er endnu væsentlige og karakteristiske Dele, saasom Kastellet og Kristianshavns Voldterræn bevaret som Helheder, og ligesom Tilfældet er i et stort Antal andre gamle Fæstningsbyer, udgør de tidligere Fæstningsværker et værdifuldt Element i Byens Parksystem, og hvad tidligere Generationer har be-
 gaet af Vandalisme overfor saadanne Anlæg, føles som et nationalt Tab. Hvilken historisk Værdi de i Firserne anlagte

Landskabsfredning og Arealerhvervelse.

Billedet viser Gladsaxe. Flyvertropperne. Eneret.

Fredede Bygninger.

Nedlagte militære Anlæg.

Landskabsfredning og Arealerhvervelse.

*Avedøre Batteri. Eksempel paa en
forspildt Mulighed. Den flade Egns
eneste Forhøjning, benyttet som Fun-
dament for et Parcelhus.*



Fæstningsværker vil have for Eftertiden skal ikke her be-
dømmes, men den første Betingelse for, at de kan faa en
saadan Værdi, er, at de bevares intakt i størst muligt Om-
fang. Hvis den ene Generation under Henviisning til at et
saadant Anlæg ikke har fornøden historisk Patina prisgi-
ver det til Ødelæggelse vilde intet af den Art kunne beva-
res gennem Tiderne.

Af de omhandlede Bygværker maa nævnes *Vestenceinten*,
der med de kratbevoksede Voldgrave og de lave fremskudte
Caponierer, frembyder et samlet Bygværk af stor og ejen-
dommelig Skønhedsværdi i det ellers meget flade og ret
kedelige Landskab.

Endvidere maa nævnes *Forter* og *Batterier*, som er pla-
ceret paa de højeste Steder i Landskabet og frembyder ka-
rakteristiske Bygværker; en Del af disse er fuldstændig øde-
lagt, de faa endnu tilbageværende bør fredes og holdes fri
for skæmmende Udstykning og Bebyggelse. De vil i saa Fald
efterhaanden kunne indgaa som værdifulde Parkelementer i
Forstadskvartererne.



*Gladsaxe Batteri omdannet til
skæmmende Fabrik.*



Særlig smukke Udsigter bør fredes. Vanskeligst stiller det sig for Udsigter over Arealer, som er under Udstykning, men her gælder det samme som nævnt under Omtalen af Landskabsfredningen, at det vil være kortsynet ikke at tage det videst mulige Hensyn til Udsigtens Bevarelse ved Bebyggelsesplanens Udformning.

Udsigten fra Lollikhus over Furesøen og Udsigten fra Aasebakken over Sjælsø er for nylig blevet sikret ved Fredning.

Fredningen af Udsigten fra Lollikhus blev dog ikke gennemført helt i det Omfang, som det oprindelig var foreslaaet, og der har allerede fundet skæmmende Bebyggelse Sted ved Landevejen udenfor det fredede Areal og ved Bistrup Hegn.

Af særlig karakteristiske Udsigter i Københavnsegnen kan nævnes som Eksempler:

Udsigten fra Gladsaxevej mod Syd over Utterslev Mose til Brønshøj.

Udsigten fra Gentofte Rende mod Syd til Grundtvigskirken.

Udsigten fra Lyngbyvej mod Øst over Gentofte Sø til Gentofte.

Udsigten fra Frederiksdalsvej over Furesøen.

Udsigten fra Attemosevej mod Nord over Arealet ved Attemosegaard.

Ved de foreslaaede Veje og Stier forudsættes Udsigter og andre særlige Naturskønheder sikret som Led i det foreliggende Fredningsforslag.

Som Led i de grønne Arealer maa forudsættes Erhver-

Landskabsfredning og Arealerhvervelse.

Billedet viser Udsigten fra Lollikhus.

Udsigtsfredning.

Landskabsfredning og Arealerhvervelse.

Lejrliu ved Køgebugt. Jonals Co fot.



velse af Arealer til forskellig Anvendelse, saasom *Lejrpladser*, *Parkeringspladser* etc.

Lejrpladser.

Spredt over Omegnen, især langs Køgebugt ligger allerede et stort Antal Arealer som benyttes til Lejrbrug. Arealerne er som oftest lejet eller erhvervet af en Lejrklub, en Ungdomsforening, en Motorklub el. lign. privat Institution, som organiserer Lejren for Medlemmerne. Forskellige Vinteridrætsforeninger holder Egnens Kælke- og Skibakker i Orden i Sæsonen for Offentligheden.

Ogsaa private Grundejere har flere Steder indrettet deres Jord til Lejrbrug med faste Takster for Udlejning eller Ret til Opstilling af Telte, for Cykle- og Bilparkering m. m. Nogen Garanti for at disse private Arealer vil blive bevaret for rekreative Formaal for Fremtiden og holdes tilgængelige for rimelige Takster haves neppe, idet de drives ud fra rent økonomiske Betragtninger og derfor f. Eks. vil blive udstykket, naar dette betaler sig bedre.

Der maa endvidere saavel ved Søbredderne som ved Kysterne reserveres Plads til Smaahavne og Anlægsbroer for

*Parkeringsplads ved Tryllevalde.
Jonals Co. fot.*





Landskabsfredning og Arealerhvervelse.

*Kanoer paa Bagsværd Sø.
Politiken fot.*

Lystfartøjer, Smaabaade, Kanoer etc. samt til Klublokaler m. m. Hertil vil en Række af de foreslaaede Arealerhvervelser være egnet.

Arealer for Idrætsanlæg m. m. bør indarbejdes i Planerne for den fremtidige Bebyggelse.

Det maa henstilles til de lokale Myndigheder, at virke hen til, at der for de Bebyggelser, der udvikler sig i Tilknnytning til de omhandlede Landskaber, *udarbejdes Bebyggelsesplaner*, der søger Hovedplanens grønne Arealer suppleret og udvidet, hvor Lejlighed gives.

Hvor højt det end maa paaskønnes, hvad der hidtil er gjort fra offentlig og privat Side for at bevare Egnens naturskønne Steder, staar — som det vil forstaas af det ovenfor anførte — endnu mange Opgaver uløst, saavel med Hensyn til Opnaaelsen af den tilsigtede Helhed i Udflugtsomraaderne (og Gennemførelsen af det Side 15 angivne samlede ydre Parksystem for Storkøbenhavn jfr. Planen Side 15), som med Hensyn til Fredning af smukke Enkeltsteder i Terrænet, og til Bevarelsen af de til Lokalparker egnede Arealer.

De her fremsatte Forslag til lokale Fredninger i Københavnssegnen maa opfattes som illustrerende Eksempler og gør ikke Fordring paa at være udtømmende. Det maa anbefales de forskellige Kommuner hver især at udarbejde Fortegnelse over, hvad der indenfor deres Omraade bør søges fredet og bevaret, og da enten søge en direkte Fredning gennemført eller ved Udstykning eller Bebyggelse være opmærksom paa Forholdet og søge opnaaet en Ordning med vedkommende Ejere.



Smaahavne og Broer.

Idrætsanlæg.

Bebyggelsesplaner anbefales.

Fortegnelse over lokale Fredningsobjekter.

Udflugsttrafik.

Tilrettelæggelsen af en Storbys Udflugsttrafik maa ske ud fra det Synspunkt, at *Befolkningens Fritidsudflugter skal tjene til Fornøjelse og Rekreation.*

Forholdene indenfor Københavnsegnen lader ud fra dette Synspunkt endnu meget tilbage at ønske. I alt for høj Grad fører overfyldte Transportmidler Befolkningen til overbefærdede Terræner, og Landevejenes Omdannelse til endeløse Bygader betyder en Forringelse af Udflugternes Rekreativsværdi. En Spredning af Udflugsttrafiken i Forbindelse med den almindelige Forbedring af Trafikmidlerne og en større Adskillelse mellem Færdselsbanerne for Gaaende, Cyklende og Kørende er paakrævet.

Færdselstal.

Ved Færdselstællinger, som Stadsingeniørens Direktorat har afholdt to Solskinssøndage henholdsvis 1930 og 1935 paa Hovedudfaldsvejene, har man optalt Færdslen ud af Byen, for at man kunde gøre sig Forestillinger om Udflugtsfærdselens Omfang.

For Fuldstændighedens Skyld er medtaget Tallene for Trafiken med Banerne og med Kystfarten, hvilke Tal man har faaet fra de paagældende Trafikinstitutioner.

Ud af Byen	³¹ / ₈ 1930 Kl. 6—16	³⁰ / ₆ 1935 Kl. 6—16
Med Baner	51.000	62.000
— Motorcykler og Personbiler	43.000	46.000
— Sporvogne	26.500	22.500
— Rutebiler	7 000	11 000
Cyklister	28.000	54.000
Fodgængere	9.500	9.500
Kystfarten	5.000	15.000
	<hr/> 170.000	<hr/> 220.000

Fra 1930—1935 er der en betydelig Stigning for Nord- og Kystbanen og for Kystfarten samt for Rutebilerne. Trafiken paa Vejene viser stor Stigning i Antallet af Cyklister. Tallene er steget meget for Gl. Køgevej, for Amagerbrogade og for Lyngbyvej, ligesom Tallene for Strandvejen viser nogen Stigning. Det maa huskes, at i Aarene mellem 1930—35 er den ny Vej til Køge blevet anlagt, Stranden ved Bellevue, Charlottenlund, Kastrup og Dragør er aabnet i disse Aar, Kystfarten udvidet og Elektrificeringen af Klampenborgbanen gennemført.

Jernbanerne.

Jernbanerne med deres store Kapacitet er det Befordringsmiddel, som overfor en intensiv Udflugsttrafik maa

tillægges den største Betydning. Ved *Elektrificering* vil Banernes Evne til at tage de store og ofte uforudsete Tilstrømninger af Mennesker, som Udflugtstrafiken kan fremvise (f. Eks. grundet paa pludselig Omslag i Vejret) yderligere forøges. Tillige opnaas som Følge af de elektriske Baners større Hastighed og større Accelerationsevne, at der uden større Gene kan anlægges flere Stationer og Holdepladser, hvorved Banen bedre betjener Oplandet.

Elektrificering af Kystbanen og Nordbanen — i Forbindelse med Nærumbanen — og Slangerupbanen, eventuelt tillige Frederikssundsbanen vil betyde, at disse Baner tilsammen faar en saa stor Kapacitet, at de paa meget langt Sigt vil kunne bestride Udflugtstrafiken paa ideel Maade og tillige fordele den over meget udstrakte, smukke og afvekslende Udflugtsterræner.

Forinden Elektrificering finder Sted bør der udarbejdes Bebyggelsesplaner for Holdepladsernes Opland ikke mindst af Hensyn til de grønne Arealers Bevarelse.

Idet Forstadsbebyggelsen betinger Hverdagstrafiken, Udflugtsomraaderne væsentlig den intensive Søndagstrafik, vil disse to Trafikarter supplere hinanden paa naturlig Maade.

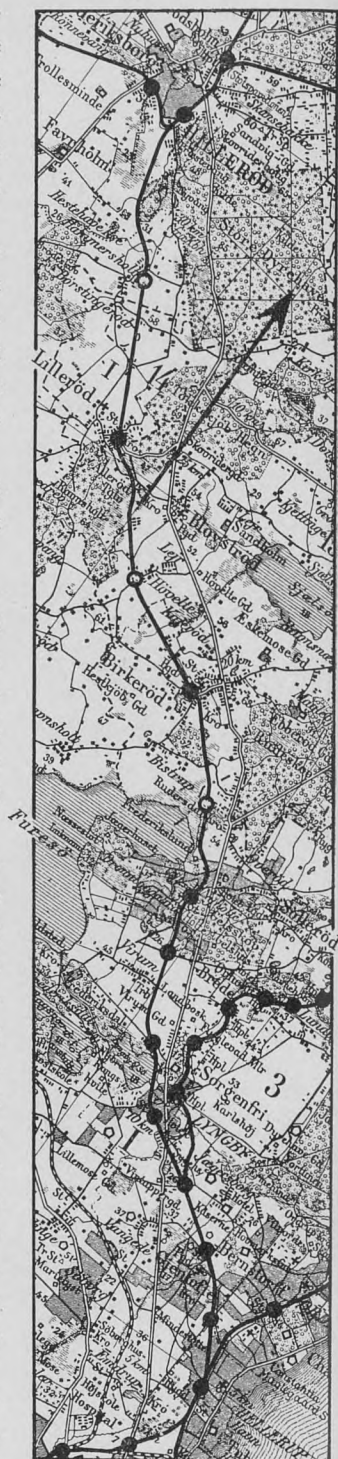
Den nylig gennemførte Elektrificering af *S-Banerne* (*Klampenborgbanen*, *Holtebanen* og *Ringbanen*) vil, i Forbindelse med de samtidig oprettede nye Holdepladser i Byen og i Omegnen, formentlig yderligere styrke S-Banernes Førerstilling indenfor Udflugtstrafiken.

Nærumbanens Holdepladser er velbeliggende for Udflugter til Mølleaadalen, Ravneholm Skov og den nordvestlige Del af Jægersborg Hegn. Banens Udflugtstrafik er dog stærkt trængt af Konkurrencen fra Biler og Cykler. Den nye Tilslutning til Nordbanen ved den nyoprettede S-Banestation, Jægersborg, giver en mere direkte Linieføring end før og Mulighed for en bedre Udnyttelse af Banen.

Paa *Nordbanen* vil den projekterede Holdeplads mellem Holte og Birkerød Nord for Frederikslund Skov ligge godt som Udgangspunkt for Udflugter til Rudeskov, Bidstrup Hegn og Furesøens Nordbred og vil tillige kunne betjene Rudeskov Villakvarter. Den projekterede Station ved Høvelte vil ligge godt for Udflugter til Kattehal Mose, Sønderkov, Ravnsholt Skov og Sjæl Sø og endelig vil en Station ved Hammersholt ligge godt for Udflugter til Store Dyrehave og Brøde Skov.

Slangerupbanen gennemkører mellem Bagsværd og Slangerup nogle af Københavnsegnens smukkeste Partier og har allerede en betydelig Udflugtstrafik, men Forudsætningen for at dette store og af Befolkningen for lidet kendte Om-

Udflugtstrafik.



Nordbanen. 1:160 000. Foreslaaede Stationer angivet ved en Ring.

Udflugtstrafik.



Slangerupbanen. 1:160 000. Foreslaaede Stationer angivet ved en Ring.

raade paa fuldt ud tilfredsstillende Maade kan blive gjort tilgængeligt, er Gennemførelsen af den i Principet vedtagne Elektrificering af Banen i hele dens Længde med Dobbeltspor til Skovbrynet.

Den af Københavns Kommunalbestyrelse i 1922 i Principet tiltraadte Indføring af Slangerupbanen til Raadhuspladsen, vil skaffe Dele af Frederiksberg og det tæt befolkede Nørrebro, der nu har ret langt til Banestation, en bekvem direkte Forbindelse med udstrakte Udflugtsomraader.

Elektrificeringen af Slangerupbanen vil muliggøre en tilfredsstillende Betjening af en Række vel beliggende Skovholdepladser. Der foreslaaes nye Holdepladser ved Ryget Skov og Farum Lillevang til Supplering af de nylig aabnede Skovholdepladser: Skovbrynet, Syvstjernen, Furesø og Uggerløse Skov og de ældre Skovstationer Bagsværd og Hareskov. Holdepladsen ved Stengaarden foreslaas udnyttet for Udflugtstrafiken ved Anlæg af en Gangsti til Terrænet øst for Bagsværd Sø, ligesom Værløse, Vassingerød, Lyng og Lindholm Stationer foreslaas yderligere nyttiggjort for Udflugtstrafiken ved nye Gangstianlæg, jfr. Side 83.

Frederikssundsbanens Elektrificering (med Dobbeltspor i hvert Fald paa den inderste Strækning) er under Forberedelse. Hvis Elektrificeringen af denne Bane, der for Tiden praktisk talt er uden Betydning for Udflugtstrafiken skal faa en rimelig Betydning for Egnens Udvikling, bør ikke alene skabes gode Betingelser for en landlig Forstads- og Sommerhusbebyggelse, men ogsaa for Udflugtstrafik af et rimeligt Omfang.

Nye Skovplantninger og Fredningsomraader i dette skovfattige Terræn er foreslaaet i Tilknytning til Banens Stationer Maaløv og Viksø (samt en eventuel Holdeplads mellem disse) jfr. Side 60. De foreslaaede nye Skovplantninger vil selvfølgelig først om en Aarrække komme i Betragtning. Indtil da bør der lægges Vægt paa de grønne Forbindelser mod Nord til de store eksisterende Udflugtsomraader.

Ved *Vestbanen* synes der — selv om der arbejdes paa langt Sigt — indenfor Roskilde kun Mulighed for Oparbejdelse af een Udflugtsstation nemlig Vridsløselille.

I Tilknytning til denne Station er foreslaaet en Skovplantning ved Vallensbæk Mose i Forbindelse med de grønne Anlæg ved Køge Bugt, jfr. Side 76.

Sporvejenes store Færdselskapacitet kommer ogsaa Udflugtstrafiken til Gode, men deres forholdsvis ringe Aktionsradius indskrænker dem dog til kun at benyttes til de nærmest liggende, stærkest trafikerede Udflugtsterræner, der ligger omgivet af tættere Bebyggelse. I Forbindelse med

Udflugtstrafik.

Rutebilerne faar de dog ogsaa Betydning for de fjernere Terræner, særlig dog for mere spredte Udflugtsomraader med forholdsvis ringe Kapacitet, som f. Eks. Køgebugtskysten og Amagerkysten, hvilke Kystlinier i hvert Fald foreløbig neppe vil egne sig til at optage meget store Menneskemængder, paa Grund af disse Terræners Mangel paa Skove og frie Strandarealer.

Efter den nylig trufne Ordning gaar *Amagerbanen* ind som et med *Rutebilerne* sideordnet Led til Betjening af den meget spredte Forstadsbebyggelse. Da Baner har væsentlig større Kapacitet end *Rutebiler*, vilde det være ønskeligt, om *Amagerbanen* kunde udnyttes stærkere til dette Formaal end Tilfældet er nu.

De senere Aars store Forbedringer paa Landtrafikmidlernes Omraade har i nogen Grad trængt Udflugtssejladsen paa Kysterne tilbage. Dette er beklageligt, dels fordi Transporten til Søs i sig selv er af stor Rekreativeværdi og dels fordi Sejladsen kunde virke aflastende paa forskellige overtrafikerede Vejlinier.

Med Anlægget af Fluepapirer og Strandparker følger en forøget Tilstromning til Kysterne, som formentlig yderligere vil medføre nye Muligheder for den søværts Trafik.

Ethvert Forsøg paa Oprettelse af Ruter paa Kysterne bør hilses med Glæde og Opførelsen af permanente Anløbsbroer bør støttes. Ved Broerne kan indrettes Fortøjningspladser for Kanoer og mindre Lystfartøjer for ogsaa derved at fremme den sunde og friske Sejlsport.

Kystfarten.



*Kajakker ved Trekroner.
Jonas Co fot.*

Udflugtstrafik.



Furesøen. Jonals Co fot.

Baadfarten paa Indsøerne.

Paa Lyngby Sø, Bagsværd Sø, Furesø og Vejlesø findes stærkt besøgte Motorbaadsruter, hvis Betydning er mindre som Transportmiddel direkte ud til Udflugtsstederne, grundet paa Ruterne lokale Karakter, men derimod værdifulde som et Supplement til Jernbanerejsen eller Fodturen.

Ruterne berører et stort Antal af de kendteste Udflugtssteder og Gangstier. Efter den foreslaaede Aabning af Furesøens Nordbred og Østbred jfr. Side 45, bør der etableres Anløbssteder her. I Forbindelse med den elektrificerede Holtebane, vil Baaderuterne paa udmærket Maade kunne betjene nævnte Udflugtssteder.

Til Kano- og anden Rosport byder Ferskvandssøerne, hvor der almindeligvis kan findes Læ i vort blæsende Klima, fortrinlige Betingelser der endnu langt fra udnyttes tilstrækkeligt. Vilkaarene for Rosport vil kunne væsentlig forbedres ved Uddybning af Forbindelseskanaalen mellem Farum Sø og Furesøen og ved Etablering af en Baadsluse ved Frederiksdal.

I København vil de omtalte fremtidige Parkomraader mellem Kristianshavns Vold og Øresund, ved faa Minutters Motorbaadssejlad via Trangraven, Nyhavn kunne sættes i Forbindelse med Kongens Nytorv.



Udflugtstrafik.

Gangsti langs Banen. Holte.

Det er sikkert kun et Faatal, som bevæger sig *til Fods* ud til Egnens Udflugtsomraader; alligevel er Fodgængertrafikken en Faktor, der i høj Grad maa tages med i Betragtning ved Udformningen af Egnens „grønne“ Færdselslinier, idet man i Udflugsterrænerne som Fodgængere træffer et stort Antal af de Trafikanter, som er kommet ud med Jernbane, Sporvogn, Rutebil, Skib eller Privatbil, foruden den lokale Befolkning.

Fodgængerne.

For disse talrige Besøgende maa adskillige af de for Udflugter egnede Terræner gøres tilgængelige i langt højere Grad end Tilfældet er nu og *et sammenhængende System af Gangstier gennemføres* saaledes, at Udflugter med Bane, Sporvogn, Bil eller Motorbaadene paa Indsøerne kan kombineres med en Række afvekslende Spadsereture og Fodture af stor Rekreativsværdi.

Gangstier.

For at opnaa dette, bør det gode gamle Begreb *Gangsti* som selvstændig Færdselsvej (jfr. de gamle Kirkestier) gennem Skov, langs Markskel, langs Søbredder o. s. v. sættes til Højboards og langt foretrækkes for et Fortov langs en automobilbefærdet Landevej. Da en meget stor Del af Fodgængernes Udgangspunkter for selve Udflugten falder paa Jernbanestationerne, er det foreslaaede Gangstinet væsentlig knyttet til de eksisterende og foreslaaede Skovstationer. Jfr. Side 83.

Udflugtstrafik.



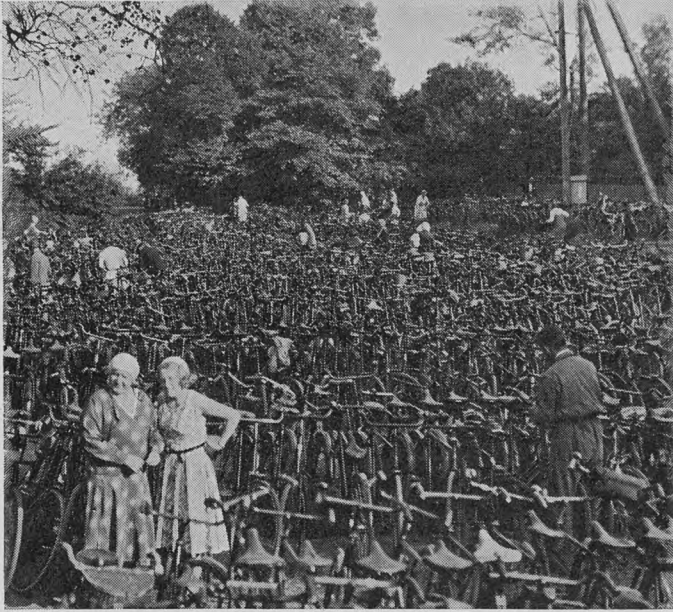
Prinsessestien ved Hummeltofte.

Hvor det har vist sig nødvendigt at lade Gangstierne følge Trafikvejene, foreslaas de i størst mulig Udstrækning adskilt fra Kørebanen med Busket eller Græsraab, eventuelt forsynet med selvstændig Allébeplantning.

En væsentlig Opmuntring til at foretage længere Ture til Fods opnaas, naar man ikke er tvunget til at gaa ud og hjem ad samme Vej. Det foreslaaede System af Gangstier er derfor tilrettelagt saaledes, at det giver Muligheder saavel for Ture mellem et stort Antal Jernbanestationer som for *Rundture* med en Station (eventuelt en Parkeringsplads) som Udgangspunkt. Banerne har indført den udmærkede Ordning, at Dobbeltbilletter løst til Kystbanen gælder til Tilbagekørsel ad Nordbanen og omvendt, ligesom der kan løses kombinerede Billetter til Baadfarten paa Indsøerne og Slangerupbanen. Ordningen stimulerer Lysten til at foretage Ture *mellem* disse Banelinier, men den burde udstrækkes til at gælde for Ture mellem alle Egnens Udflugtsstationer tillige omfattende Kystfarten.

Det foreslaaede Gangstinet, som tildels bestaar i en Supplering af de eksisterende Stier, er vist Side 83. Hvor de eksisterende Stier ikke er sikrede foreslaas dette snarest foretaget.

Der bør indrettes Bænkepladser ved Stierne, som ogsaa bør forsynes med *Vejvisere*, med Henvisninger til særlige *Seværdigheder*, *Kilometerafstande* o. lign.



Udflugts trafik.

Cykleparkering ved Charlottenlundfortet. Berlingske Tidende fot.

Naar *Cyklen* benyttes i saa stor Udstrækning i Udflugts trafikken som Tilfældet er, skyldes det dels Cyklens store Fordele som Befordringsmiddel, den er billig og hurtig og kan komme frem overalt, selv om der kun findes en Markvej eller Sti, og dels at de førømtalte store Udflugtsomraader mod Nord og Nordvest ligger indenfor Cyklens Aktionsradius.

De fleste af Egnens Hovedveje er efterhaanden forsynet med Cyklestier og Fortove, hvorved saavel Færdselskapaciteten som Færdselssikkerheden er blevet væsentlig forbedret for alle Trafikanter, men Cyklisternes Rekreative udflugter vil dog ikke kunne ske under helt gode Forhold, saalænge man fastholder fælles Linieføring for Trafikvejene og Cyklestierne, kun adskilt fra hinanden ved en Kantsten eller Trærække. Med Hensyn til frisk Luft og Ro er denne Ordning lidet tilfredsstillende for Cyklisterne, som paa lange Strækninger er presset tæt op til Strømmen af hurtigkørende Motorkøretøjer og generet af disses Støj, Os og Støv. De lange Vejstrækninger, som i stadig større Afstande fra Byen udformes som Bygader, er hverken for de Motorkørende eller for de Cyklende opmuntrende under Turen ud til Udflugtsstederne, men medens de Motorkørende hurtigt kan gennemkøre disse Gadestrækninger, gælder dette ikke for de Cyklende, som arbejder sig langsommere frem. Hvis der langs Udflugtsvejene lægges en smal Stribe besaaet med Græs eller beplantet med Buske eller Træer mel-

Cyklisterne.



Hollandsk Cyklesti adskilt fra Kørebanelen ved en Skoustrimmel.

Udflugtstrafik.



Cyklesti Onsbæk—Rønne.

lem Kørebanen og Cyklestien, vil der fremkomme et mere tiltalende Tværprofil, men hertil kræves en ret stor samlet Vejbredde. I mange Tilfælde vilde det sikkert være billigere at skaffe Areal til selvstændige Cykleveje end til Cyklestier langs de eksisterende Veje, hvor det ofte er kostbare Facade-grunde, hvorfra Arealet tages.

I et Land som Danmark, hvor Cyklen i den Grad er hver Mands Befordringsmiddel, synes der al mulig Grund til at søge selvstændige Udflugtsykleveje fremført for derved at skaffe bedre Vilkaar for Cyklisterne.

I Københavnsegnen er Mulighederne for Anlæg af særlige Cykleveje allerede paa mange Punkter ødelagt ved planløs Bebyggelse; men endnu er dog enkelte Linier fri, hvor Terrænforholdene maa siges at være gunstige for Fremførelse af selvstændige Cykleveje; saaledes ligger der mellem nogle af de vigtigste Udfaldsveje og med Retning mod Udflugtsterrænerne endnu enkelte ubebyggede Lavninger, gennem hvilke Cyklevejene vil kunne føres. Her er Stigningerne smaa, og her er større Muligheder for Læg og Ro. Om det foreslaaede System af Udflugtsykleveje se S. 84.

Ligeledes synes der at være Anledning til at udvide Cyklernes Aktionsradius i naturskønne Egne ved Indførelse af hensigtsmæssig og billig Cykletransport paa de paagældende Banestrækninger. Med Henblik herpaa er det foreslaaede Cyklevejnet, tilknyttet en Række Jernbanestationer, se Side 85.



Cyklevejen Rønne—Hasle følger ikke Hovedvejen slavisk.

Det fra Hovedstaden udstraalende Net af Hovedfærd-selsveje er som før nævnt i betydelig Udstrækning allerede udvidet til stor Bredde og vil, suppleret med de i Trafik-liniebetænkningen af April 1926 foreslaaede Veje, kunne give Plads for en meget betydelig Udflugtstrafik saavel til selve Egnens Udflugtsomraader som til de fjernere belig-gende, der dog ikke her skal gøres til Genstand for nærmere Omtale.

Udformningen af disse Hovedudfaldsveje maa i størst muligt Omfang ske saaledes, at der skabes gode Vilkaar for den betydelige Motortrafik, ikke mindst under Hensyn til at en væsentlig Del af de Vejmidler, der stilles til Raa-dighed, fremkommer ved Særbeskatning af Motorkøre-tøjerne. Der skal desangaaende bl. a. henvises til de Syns-punkter, der er fremført i „Forslag til Lovbestemmelser i Tilknytning til den bestaaende Vejlovgivning“, udarbej-det af et Udvalg under Dansk Byplanlaboratorium.

Under Hensyn til den betydelige Udflugtstrafik maa og-saa understreges Betydningen af, at de landskabelige Skøn-hedsværdier opretholdes i nær Tilknytning til Udflugts-vejene.

Dette vil for den nye Strandvejs Vedkommende opnaas ved Vejens Placering i den frie Strandkant. Men ogsaa for de projekterede nye Vejanlæg: Hørsholmvejen, den fore-slaaede Parkvej over Mørkhøj til Hareskoven og Jyllinge-vejen, vil en tiltalende landskabelig Udformning kunne opnaas, hvis man i Tide er opmærksom herpaa.

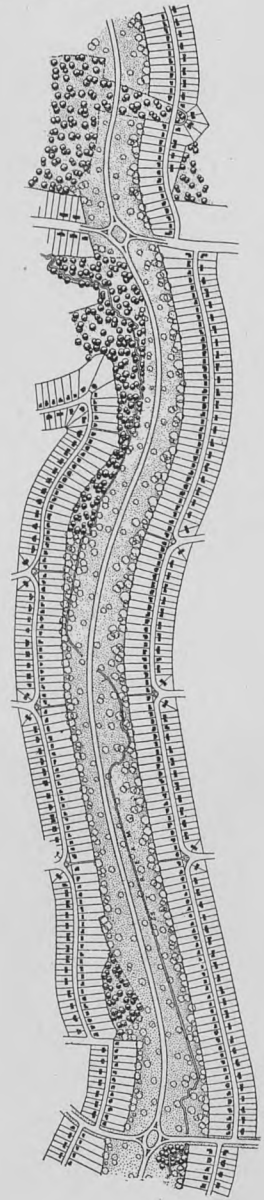
Det Side 86 foreslaaede Udflugtsvejnet er opbygget af eksisterende smukke Vejstrækninger suppleret med enkelte nye Veje. Disse vil iøvrigt være af saa stor almindelig fær-delsmæssig Betydning, at det vil være naturligt, at de efter-haanden søges gennemført som offentlige Veje.

En Række af de ovenfor foreslaaede Foranstaltninger saasom Landskabsfredning og Arealerhvervelser til Par-keringspladser, Lejrpladser, Gangstianlæg til de særlig na-turskønne Steder etc. vil iøvrigt i væsentlig Grad komme de motorkørende Besøgende til Gode.

De fremsatte Forslag til særlige Cyklestianlæg vil i væ-sentlig Grad kunne tjene til at aflaste Landevejene for Cyklistler.

Udflugtstrafik.

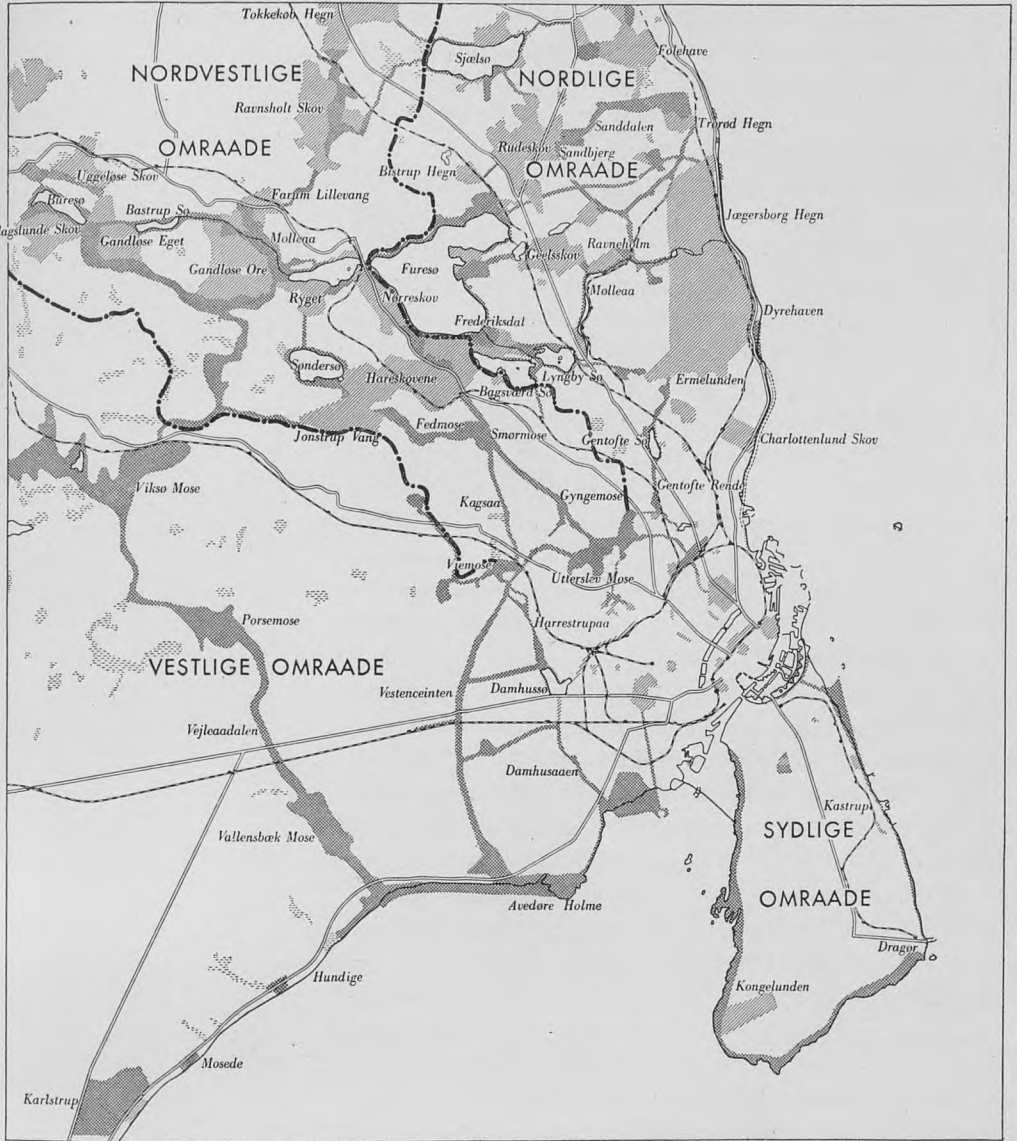
De Motorkørende.



Engelsk Forslag til Parkvej.
(Efter Town & Country Planning).

Beskrivelse og Forslag

Københavnsegnens enkelte Dele er behandlet i Beskrivelse og Forslag Side 40—81. Eksempler paa lokale Omraader, der bør sikres, findes Side 82. Forslag til sammenhængende Systemer af Gangstier, Cykleveje og Motorveje for hele Egnen er fremstillet paa Planerne Side 83—86. Midler til Forslagets Gennemførelse er omtalt Side 87—88.



Udflugtsomraader.

For at lette Orienteringen er Udflugtsomraaderne delt i følgende 4 Omraader.

Det nordlige Omraade.

Terrænet mellem Furesøen og Øresund.

Det nordvestlige Omraade.

Farum Sø m. fl. Søer og omliggende Terræn.

Det vestlige Omraade.

Vestenceinten m. m. og Køgebugtskysten.

Det sydlige Omraade.

Amager.

Det nordlige Omraade omfatter nogle af Egnens mest kendte og stærkest besøgte Skove. Disse falder i 2 Hovedgrupper, nemlig:

Det nordlige Omraade.

Langs Kystbanen.

<i>Charlottenlund Skov</i>	65 ha	Statsskov	<i>Skovene.</i>
<i>Ermelunden</i>	73	- —	
<i>Ordrup Krat</i>	18	- —	
<i>Jægersborg Dyrehave</i>	1000	- —	
<i>Jægersborg Hegn</i>	468	- —	
<i>Trørød Hegn</i>	56	- —	
<i>Folehave Skov</i>	266	- —	
<i>Kohave Skov</i>	10	- privat	

Langs Nordbanen.

<i>Geels Skov</i>	228 ha	Statsskov
<i>Søllerød Kirkeskov</i>	47	- —
<i>Rudeskov</i>	583	- —
<i>Bistrup Hegn</i>	49	- —
<i>Spurveskjul</i>	34	- privat
<i>Nybro Skov</i>	24	- —
<i>Frederikslund Skov</i>	37	- kommunal
<i>Bernstorff Slotspark</i>	22	- Statens

Langs Nærumbanen.

<i>Sorgenfri Slotspark</i>	21 ha	Statens
<i>Ravneholm Skov</i>	49	- Statsskov

Ved Sjø Sø ligger Statsskoven *Sjælsø Lund* (83 ha) den private *Nebbegaards Plantage* (13 ha) og den kommunale *Æskemose Skov* (14 ha).

Alle de nævnte Skove er offentlig tilgængelige (med Undtagelse af visse Dele af de private Skove) for Cyklende og Gaaende. Motorkørsel er almindeligvis forbudt udenfor de gennem Skovene førende offentlige Veje.

Mellem Skovene danner de talrige Bakker, Moser, Søer og Aaløb Landskaber af stor Skønhed. Gennem Terrænet fører en Del Stier til et stort Antal yndede Udflugtssteder. Terrænet bør dog for store Deles Vedkommende gøres lettere tilgængeligt, især for Cyklister og Fødgængere. Skovene er alle rigelig forsynede med Gangstier og i nogle

Terrænet mellem Skovene.

Det nordlige Omraade.

enkelte (Charlottenlund Skov og Dyrehaven) findes tillige nogle særlige Stier for Cyklister, men hvorfor nøjes med at anlægge saadanne i Skovene? Der vilde være nok saa god Brug for særlige Stier, ikke mindst Cyklestier, i det aabne Land mellem Skovene, hvor Cyklister og Fodgængere alt for ofte er henvist til at skulle dele en smal Kørebane med Bilisterne.

Der arbejdes stadig fra Kommunernes Side paa Udvidelse af Gangstinettet saaledes er den gamle *Sti langs Gentoft Sø's Østbred* ført helt rundt om Søen og Forbindelsen mellem Frederiksdal og Ermelunden er blevet forbedret ved de nye *Park- og Stianlæg langs Lyngby Sø* og i den nedlagte *Fæstningskanal* mellem Lyngby og Ermelunden. Sammen med *Prinsessestien* knytter de sidstnævnte Stier et Antal smukke Udflugtssteder sammen til en Helhed. *Stien ved Vejlesø* er forlænget gennem Vejlemose og Malmose ud til Furesøen.

Øresundskysten.

Udviklingen er foregaaet paa en saadan Maade, at Befolkningens Adgang til Øresundskysten indenfor selve Stadens Omraade er reduceret til enkelte Promenadestrækninger, grundet paa Tilstedeværelsen af Havneanlæg langs den største Del af Kyststrækningen. I de nordlige Kommuner er Kysten ligeledes optaget, for Størstedelen af den private Villabebyggelse. Direkte Adgang til Stranden haves kun paa de faa Arealer, som i de senere Aar er erhvervet med betydelige Ofre fra det offentliges Side i det Øjemed at skaffe Folk Andel i Vandets og Strandens store Værdi for Rekreationen, Arealer, hvis intensive Benyttelse har affødt den træffende Benævnelse „Fluepapir“. Udenfor disse Arealer er Adgangen og Udsigten i det væsentlige indskrænket til Mølerne ved Smaahavnene eller til Kystens smukt beliggende Restaurationer med deres Strandhaver.

Af større offentlig tilgængelige Strandarealer findes som bekendt *Charlottenlund Fluepapir, Strandhave og Fort, Bellevue Bad* og *Hvidøre Strandhave* samt *Arealerne ved Strandmøllekroen*.

Af mindre offentlige Arealer findes *Tuborglinie*, Hellerup Lystbaadehavn og Anlæg samt *Søllerød Kommunes Strandgrund* ved Strandmøllen. Fremhæves maa det Initiativ og Eksempel paa godt Samarbejde mellem Staten og en Række Kommuner og Institutioner, der er udvist for at sikre Befolkningen bedre Adgang til Kysten f. Eks. ved Erhvervelse af Hvidøreparken og Aabningen af Charlottenlund Slots Strandhave og Fortet. Samarbejdet bør fortsættes, og navnlig bør det tilstræbes at komme forud for den private Grundspekulation.

Langs *Gentofte Rende*, *Gentofte Sø* og *Hundesø Mose* foreligger endnu en Mulighed for at forbinde det københavnske Parksystem med det nordlige Udflugtsomraade ved et smalt, væsentlig sammenhængende Parkbælte. Parkbæltet vil desuden knytte en Række eksisterende Parker og Anlæg sammen til en Helhed og Fodgængere og Cyklister vil ad dette kunne føres til Dyrehaven i mere landlige Omgivelser, end der nu bydes ad *Bernstorffsvej* og *Strandvejen*.

De her paapegede Muligheder for en „Radialpark“ er dog de senere Aar blevet ikke uvæsentlig forringede.

Paa begge Sider af *Gentofte Rende*, begrænset af *Slangेरupbanen* mod Øst og *Søndergaardenes* og *Hulgaardens* *Udstykninger* mod Vest, findes et Engdrag, som ikke er egnet til Bebyggelse. Engdraget og *den lille private Granlund* ved *Slangेरupbanen* foreslaas benyttet til Park. Parkbæltet vil kunne tilsluttes den af *København* og *Gentofte Kommune* projekterede *Parkallé* langs *Bygrænsen* mellem *Utterslev Mose* og *Emdrup Sø*. I den foreslaaede Park indgaar *K. F. U. M.s Stadion*.

Fra Engdraget har man Udsigt mod *Grundtvigskirken*, der ligger som et point de vue for *Dalen*.

Nord for *Slangेरupbanen* og indtil *Gentofte Sø* maa Parkbæltet paa Grund af den tætte Bebyggelse væsentlig indskrænkes til den allerede anlagte *Gang- og Cyklestiforbindelse*.

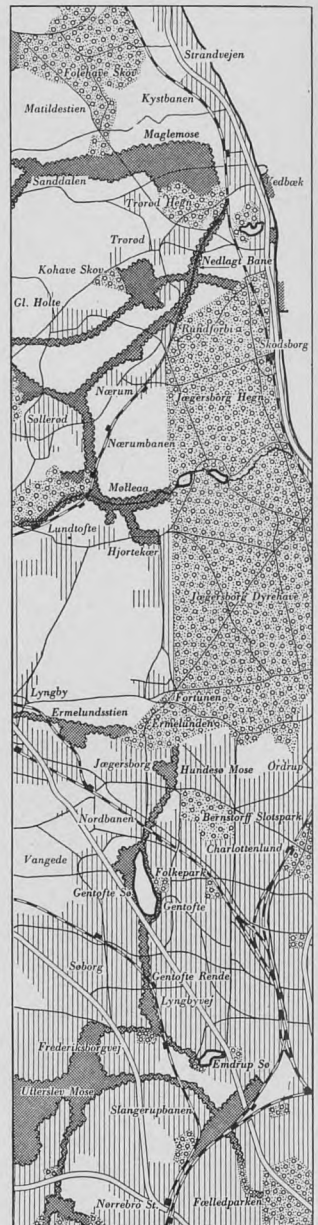
Ved *Gentofte Sø* ligger *Gentofte Folkepark*. Stien langs *Søens Østside* er fornylig ført helt rundt om *Søen*. Langs *Vestsiden* foreslaas tillige ført en *Cyklevej* for den gennemgaaende Færdsel. *Det skraanende Areal* mellem *Søen* og *Lynghbyvej* foreslaas anlagt som Park; Udsigten fra *Lynghbyvejen* over mod *Gentofte By* bør sikres.

Fra *Nordsiden* af *Gentofte Sø* indtil *Sydsiden* af *Hundesø Mose* synes det ikke længere muligt at etablere noget egentlig Parkbælte, men *Forbindelsen* maa ske ad *Ermelundsvej* og *Søndersøvej* Sydøst for *Jægersborg By*, hvilke *Veje* bør udformes som *Parkveje* med *Inddragelse* af en paa *Arealet* liggende mindre *Sø* og *Beplantning*. Øst for *Arealet* ligger *Bernstorff Slotspark*.

Hundesø Mose foreslaas bevaret som *Naturpark* og omkranset med en *Gangsti*. *Gangstien* samt den førnævnte gennemgaaende *Cyklevej* bør føres under *Dæmningen* for *Jægersborg Allé* med *Tilslutning* til *Søndersøvej*. Mod Nord foreslaas *Stierne* ført langs *Enghaverenden* til *Stien* langs *Ermelunden* (jfr. Side 47). De frie *Arealet* ved *Solbakkevej* bør bl. a. af *Hensyn* til *Udsigten* herfra mod *Ibstrup Slotsbanke* inddrages i *Parkanlægget*.

Det nordlige Omraade.

Forslag: *Parkforbindelse mellem Emdrup og det nordlige Udflugtsomraade.*



Terræn nordfor København.
1 : 120 000. Krydskravering angiver foreslaaede „gønne Arealer“.



Det nordlige Om- raade.

*Billede: Hundesø Mose set mod Syd.
Elfelt fot.*

Forslag: *Cyklevej og Gang- sti nordpaa.*

Som det vil ses, haves der ad de her nævnte Arealer Mulighed for Etablering af en nogenlunde sammenhængende Radialpark med Gangstier og Cyklevej fra København til Ermelunden og Dyrehaven, som er Maalet for saa mange Udflugter. Hvis denne Parklinie skal faa den tilsigtede Værdi, maa dog snarest skrives til Sikring af de endnu frie Arealer, der er ved at blive stærkt indskrænket ved stedfindende Bebyggelse.

Den ovennævnte gennemgaaende Cyklevej og Gangsti mellem Emdrup og Ermelunden foreslaas videreført gennem Ermelunden og Vestsiden af Jægersborg Dyrehave og Hegn med særlig Bro over Mølleaaen til *Rundforbi*. Ved Mølleaaen faas Forbindelse med de gennem Mølleaadalen foreslaaede Stier (jfr. Side 48) og ved Rundforbi med Gang- og Cyklestien ad *den nedlagte Nærum-Vedbækbanes Areal*. Siden Jernbaneliniens Nedlæggelse har Træer og Buske paa Skraaninger og Dæmninger faaet Lov til at vokse op og brede sig og Stien er efterhaanden blevet en af Omegnens smukkeste. Banelegemets Ombygning til Vej saaledes som foreslaaet i Trafikliniebetænkningen af April 1926 vilde formentlig ødelægge Stianlægget. Stien foreslaas derfor bibeholdt i sin nuværende Skikkelse og en anden Linieføring for Strækningen Rundforbi-Trørød Hegn for den omtalte Vej, som er tænkt som Aflastningsvej for Strandvejen, bør undersøges. Ved *Trørød Hegn* ca. 20 km fra Byen er man ved Grænsen for de almindelige eendages Udflugter pr. Cykel. Muligheden for at føre Cyklevejen længere op i Nordsjælland eventuelt helt til Nordkysten som Cyklevej for Weekend- og Ferieture bør dog holdes aaben. Indtil Rungsted kan Cyklevejen føres frem i smukke og rolige Omgivelser ad Mathildestien over *Maglemosen* og gennem *Folehave Skov*.



Det nordlige Om-
raade.

Fyrreskov ved Luknam.

Langs *Lyngby Sø*s Sydbred foreslaas den paabegyndte Gangsti mellem Søpromenaden og *Folkeparken* forlænget til *Nybro* og herfra videre mod Nord over *Mølleaaen* og *Lyngby Mose* til Forbindelse med *Prinsessestien*. Med Anlægget af denne Sti vil man kunne spadsere hele Søen rundt. *Folkeparken* foreslaas udvidet mod Vest indtil Grænsen mod *Gladsaxe Kommune*.

Bagsværd Sø er nu kun offentlig tilgængelig langs Skovene ved Søens vestlige Ende samt ved *Aldershvileparken*, *Bagsværd Folkepark* og ved det lille Kig fra *Nybro*. Der foreslaas anlagt en Gangsti, som langs Bredden forbinder disse Punkter, saaledes at Stien efterhaanden føres helt rundt om Søen. Ved *Nybrogaard* foreslaas Stien ført Øst om Engen og denne foreslaas fredet. Et højere liggende Vænge paa Pynten Syd for *Nybrogaard* kunde egne sig til *Lejrplads*.

Fra *Nybro* foreslaas tillige en Cykle- og Gangsti langs *Mølleaaen* til Forbindelse med den eksisterende Sti som gennem *Nybro Skov* fører til *Frederiksdal*. Jfr. Side 83.

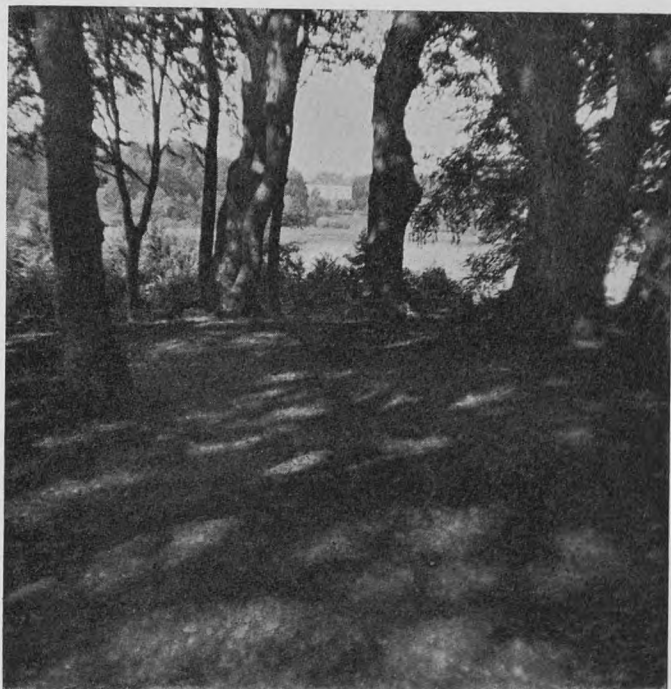
Som før nævnt er der sikret Offentligheden Adgang til det meget yndede Udflugtsterræn ved *Frederiksdal* ved en Fredningsoverenskomst foreløbig gældende til 1940. Under Hensyn til Bevarelsen af det karakteristiske Landskab som Udflugtssted foreslaas Overenskomsten gjort stedsevarende

Forslag: *Fredning og Sup-
plering af Stianlæggene ved
Lyngby Sø, Bagsværd Sø,
Furesø og Sjælsø.*

Bagsværd Sø.

Furesø.

Det nordlige Om- raade.



*Bogeskov ved Luknam med Udsigt
til Næsseslottet.*

og saaledes at de for Offentligheden tilgængelige Arealer væsentlig udvides. Samtidig bør Furesøudsigten fra Bakkerne ved Frederiksdalsvej sikres.

Stien over Engene ved Frederiksdal foreslaas suppleret med en Cyklesti og forlænget mod Nord langs Østbredden forbi *Folkeparken* op til *Luknam*. Da Arealerne mellem Engene og Luknam er udstykket helt ned til Bredden maa man formentlig nøjes med at gennemføre Stien som Gangsti og henvise Cyklisterne til Furesøvej.

Luknam er fornylig erhvervet af Søllerød Kommune og aabnet for Offentligheden (*Furesøparken*). Ved Kommunens Foranstaltning er Parken sat i Gangstiforbindelse med Holte Station ved Anlægget af Stierne gennem Malmose og Vejlemose.

Gangstien langs *Storekalvs Sydbred* foreslaas forlænget mod Vest ud til „Jægerhuset“ og mod Øst sat i Forbindelse med Stien gennem *Frederikslund Skov* ved en Gangbro over Kanalen til Vejlesø.

Furesøens Nordbred, der endnu i det væsentlige er uberørt af Udstykning og Bebyggelse, foreslaas i vid Udstrækning gjort tilgængelig for Offentligheden, dels som selvstændigt Udflugsterræn, dels for at danne en naturlig parkmæssig Forbindelse mellem det nordlige og det nordvestlige Udflugtsomraade. Bredden er af afvekslende Karakter, mod

Øst ligger de store Enge: Vaserne (tidligere kaldt Braadenge) med højreliggende delvis bevoksede Holme. Mod Vest er Bredden højere og danner sine Steder Skrænter (Højeklint). Til Friluftsliv, baade Lejrsport, Badning og Kanosport egner Terrænet sig i ganske særlig Grad. Det foreslaas, at Arealer hertil i Tide erhverves og at Søbredens Karakter og Udsigterne fra de nedenfor foreslaaede Stier og Veje sikres ved Fredning.

Det nordlige Omraade.



Egnen om Furesøen 1:120 000. Krydskravering angiver foreslaaede „grønne Arealer“. Baadruterne er vist med fuld Linie, de foreslaaede nye Ruter med Punktering. Kanoerne angiver foreslaaet Basis for Kano- og Sejlsport.

Gennem Terrænet foreslaas ført en Gangsti, Cyklevej og Kørevej (jfr. S. 83—86). Stierne bør føres saa tæt til Bredden som muligt, Kørevejen derimod i saa stor Afstand, at der kan blive Plads til Friluftarealerne mellem Bredden og Vejen, men dog saaledes, at Udsigten fra Vejen bevares.

Der maa ligeledes i Tide sørges for fornøden Parkeringsplads til Cykler og Biler.

Mod Øst kan Stierne faa Forbindelse med de eksisterende Stier gennem Frederikslund Skov og med den fremtidige

Det nordlige Om- raade.

Holdeplads her og mod Vest med Farum og Furesø Holdeplads ved Fiskebæk. Kørevejen tænkes mod Øst tilsluttet Vejgaflen ved Rudersdal og mod Vest tilsluttet den gennem det nordvestlige Udflugtsomraade foreslaaede Vej, hvorved Anlægget vil faa stor færdselsmæssig Betydning for den øst-vestgaaende Trafik (jfr. Side 86). Som før nævnt vil Oprettelsen af Anløbssteder for Baadfarten paa Nordbredden og ved Luknam lette Adgangen til disse Arealer.

Mellem Fiskebæk og Frederiksdal igennem Nørreskov og Storskoven m. m. foreslaas anlagt en Cyklevej som i højere Grad tager Hensyn til Terrænforholdene end den nuværende stærkt bakkede Sti langs Søen. Sidstnævnte Sti bør udbedres og alene forbeholdes Fodgængere.

Sjælsø.

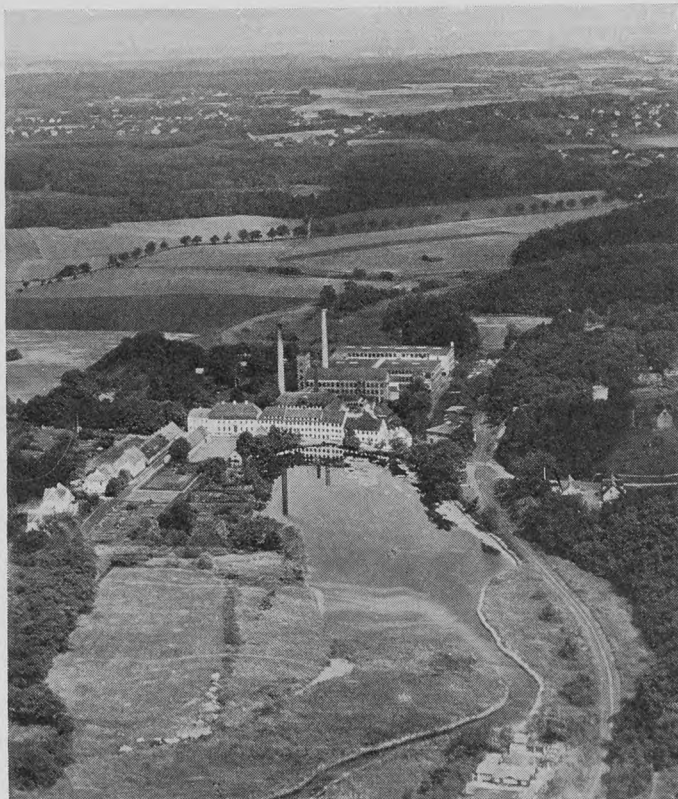
Terrænet ved *Sjælsø* er grundet paa dets isolerede Beliggenhed i Forhold til Trafiklinierne (særlig Banerne) og større Afstand fra Hovedstaden ikke saa besøgt som Terrænet ved de før omtalte Søer. Søens Omgivelser frembyder store Muligheder for Oprettelse af Udflugtssteder; dette gælder særlig den Del af Bredden, *Ravnsnæs*, som ligger mellem Nebbegaards Plantage og Æskemose Skov. Da Udstykning af Arealet er paabegyndt maa Fredning af det smukke Landskab i Tide gennemføres og Arealer til en Sti rundt om Søen samt andre Arealer til almene Formaal sikres. Der foreligger allerede en Fredning af Udsigten fra Aasebakken. Fra de nærmeste Jernbanestationer: Birkerød, Lillerød og en eventuel Holdeplads ved Høvelte paa Nordbanen og Rungsted paa Kystbanen foreslaas Gangstier ført ned til Søen, jfr. Side 83. Med væsentlig kortere Spadseretur vil Søen kunne naas fra Rutebillinierne paa Hillerødvej, Vejen mellem Birkerød og Hørsholm, Helsingørsvej og Vejen mellem Tokkekøb Hegn og Hørsholm.

Med særlig Tilrettelæggelse af Cykletransporten paa Banerne (jfr. Bemærkningerne Side 35) vil Cyklisterne kunne faa væsentlig lettere Adgang til Sjælsøterrænet.

Forslag: Parkbælte mellem Lyngby og Ermelunden.

Langs *Ermelundsstien* (i den nedlagte Fæstningskanal) mellem Lyngby og Ermelunden ligger nogle lave Arealer som er uegnet til Bebyggelse. Arealerne indbefattet den træbevoksede Skrænt og Lavning paa Hvidegaardens Mark (tidl. kaldet Thordals Mose) foreslaas udlagt til Park. Parken vil ikke blot have Værdi som grøn Forbindelse mellem Lyngby Sø og Ermelunden, men ogsaa som lokal Park for den opvoksende Bebyggelse paa de tilstødende Arealer.

Gennem Parkbæltet bør der foruden Gangsti tillige føres en Cyklevej, der foreslaas ført helt igennem ud til Klampenborg. Langs Ermelundens Skovbryn og Dyrehavehegnet vil den kunne fremføres med svage Stigninger og i



Det nordlige Om- raade.

*Mølleaaen ved Brede.
Flyvertropperne Eneret.*

rolige Omgivelser, ad hvilken Beboerne fra det tæt bebyggede Lyngby kan køre til Bellevuestranden.

Mellem Lyngby Sø og Jægersborg Hegn danner Mølleaadalen en naturlig Forbindelse. Langs Aaen ligger en hel Række af Omegnens ældste og smukkeste Udflugtssteder: *Sorgenfri Slotspark*, *Ravneholm Skov* med *Ørholm* og *Nymølle*, *Jægersborg Hegn* med *Stampen* og *Raadvad* og ved Udløbet i *Øresund Strandmøllen*. I *Ravneholm Skov* ligger „Det danske Schweitz“ med Vintersportsterræn. Flere af Udflugtsstederne skylder de gamle Vandmøller deres Oprindelse, her opstod de idylliske Møledamme og her førte Vejene, ofte smalle Hulveje, ned til Aaen, men gennemgaaende Vej- og Stiforbindelser paa langs ad Dalen savnes. Saaledes er en af de smukkeste Strækninger, mellem *Ravneholm* og *Jægersborg Hegn*, helt utilgængelig.

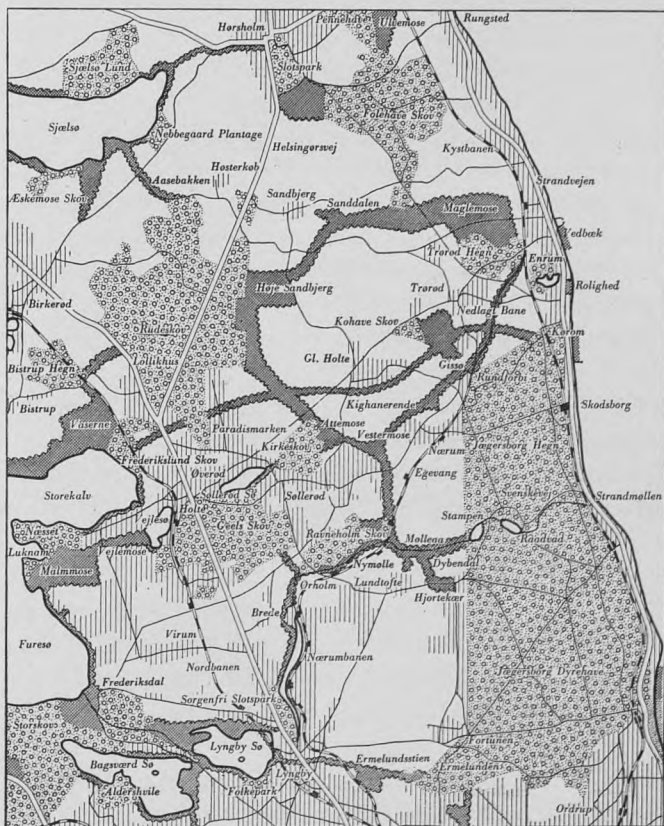
Der foreslaas tilrettelagt gennemgaaende Gangstier og Cykleveje gennem hele Dalen fra Lyngby til *Strandmøllen* samt gennem *Dybendal*. Vest for *Stampen* kan opnaas Tilslutning med den Side 43 omtalte Cyklevej langs *Dyrehavehegnet*. Enge og Skrænter langs *Aaløbet* samt *Terrænet* ved *Dybendal* foreslaas fredet i videst muligt Omfang.

Forslag: *Fredning af Mølleaadalen og Supplering af Stier.*

Det nordlige Om- raade.

Nærumbanens Holdepladser er som før nævnt velbeliggende for Udflugter til Dalen og formentlig vil den nye mere direkte Tilslutning til Nordbanen ved den nyoprettede Jægersborg Station medføre en bedre Udnyttelse af Banen som Udflugtslinie.

For de Motorkørende er Mølleaaen næsten et lukket Land. Strækningen fra Hjortekær over Stampen til Raad-



Egnen mellem Furesø og Øresund.
1:120.000. Krydsskravering angiver foreslaede „grønne Arealer“.

vad og Adgangsvejen gennem Ravneholm Skov til Ørholm maa kun befares med Motorkøretøj, naar man er Gæst i de derværende Restauranter. Ved Brede er Gennemkørsel forbudt. I Trafikliniebetræknningen af April 1926 er foreslaaet en Vej Nr. C. 17 fra „Strandmøllen til Ny Holte ad Svenskevej (Vejen langs Mølleaaen) gennem Jægersborg Hegn til Hjortekær, Lundtofte, syd om Hulvejen ved Ørholm og gennem Geels Skov“. Forslaget gik i det væsentlige ud paa Regulering og Udvidelse af allerede eksisterende Veje, idet der kun mellem Ørholm og Nærumvej blev foreslaet et nyt Vejstykke syd om den smukke Hulvej i Ravneholm Skov. Da den østligste Del af Svenskevejen fra Raadvad til Strandmøllen ikke lader sig udvide uden at ødelægge Stedets Ejen-

dommelighed foreslaas denne Vejstrækning bibeholdt i sin nuværende Skikkelse og forbeholdt Gaaende og Cyklende. For Bilisterne foreslaas et nyt Vejstykke anlagt nord om Raadvad Hotel til Forbindelse med Strandvejen gennem Viadukten ved Skodsborg. Jfr. Side 86. Med denne Ændring af Linieforeningen vil Vejanlægget ikke forstyrre Dalens landskabelige Karakter. Vejen vil betyde en væsentlig Forbedring af Adgangsforholdene for de Motorkørende til flere af Dalens Udflugtssteder.

Mellem Furesøen Syd for Næsset og Øresund ved Vedbæk strækker sig i nordøstlig Retning ind over *Vejlesø*, *Søllerød Sø* og *Kighanerenden* en Lavning som rummer en Række naturskønne Landskaber. Ved Furesøen ligger den store *Malmlose*, ved *Vejlesø*: *Vejlemosen*, ved *Søllerød Sø*: *Kirkeskoven* og *Attemosen*, ved *Kighanerenden*: *Vestermose* og *Gissø*. Terrænet har saaledes gode naturlige Betingelser som Udflugtslinie.

Malmlose og Vejlemose er erhvervet af Søllerød Kommune og er ved de nylig anlagte Stier blevet aabnet for Offentligheden (Furesøparken). Et Forslag til Forbedring af Adgangsforholdene fra Søsiden til dette Terræn er fremsat Side 45. Moserne foreslaas efterhaanden anlagt som Naturparker med de fornødne Stianlæg. Ved *Vejlesø* foreslaas den eksisterende Gangsti saavidt muligt ført helt omkring Søen.

Fra Holte i Retning mod Øst fører en Sti gennem Geels Skov over Bakken ned i Lavningen ved *Søllerød Sø*. Ogsaa ved denne Sø er Bredderne spærret for Passage med Undtagelse af den korte Strækning som fra *Søvej* fører nedenunder Kirkegaarden til *Kirkeskoven*.

Øst for *Kirkeskoven* ligger *Attemosen* ud over hvilken Udsigten fra den højtliggende *Attemosevej* foreslaas fredet (jfr. S. 24). Vil man videre fra *Kirkeskoven*, kan man nu kun, hvis man er godt kendt, ad en privat Villavej over de næsten helt udstykkede *Søllerød Bakker* finde frem til *Kirkestien*, som langs *Vestermosen* fører til *Nærum*. Ved den østlige Ende af *Bakkedraget* foreslaas bevaret et Udsigtspunkt med Adgang fra *Kirkestien* som foreslaas opretholdt. Den manglende Stiforbindelse mellem *Nærum* og *Rundforbi* vil formentlig ligge smukkeste langs *Kighanerenden*. Ved *Rundforbi* kan *Stien* faa Forbindelse med den derværende Idrætsplads og med de foreslaaede Stier langs *Dyrehavehegnet* og ad den nedlagte *Nærum-Vedbækbane*.

De lave til Bebyggelse uegnede Arealer: *Attemosen*, *Vestermosen*, *Gissø* m. fl. foreslaas fredet.

De før omtalte nye Stier gennem Furesøparken er for-

Det nordlige Omraade.

Forslag: Fredninger og supplerende Stier mellem Furesø og Jægersborg Hegn.

Det nordlige Omraade.



Sanddalen.

Forslag: *Fredning af Arealet mellem Egevang og Ravneholm og Stianlæg mellem Jægersborg Dyrehave og Rudeskov.*

Forslag: *Parkstriben mellem Frederikslund og Jægersborg Hegn.*

Forslag: *Stianlæg mellem Rudeskov og Vedbæk.*

synet med udmærkede Vejvisere, men paa den øvrige Strækning savnes saadanne.

Mellem *Egevang* og *Ravneholm* frembyder Terrænet med de afgrænsede Bakker og spredte Rester af Fredskove et særpræget Landskab, der i størst mulig Udstrækning bør bevares som et Hele. Ved Anlæg af en Gangsti og en Cyklevej gennem dette Terræn og mellem Søllerød Kirkeskov og Rudeskov kan der i Forbindelse med Stjerne langs Kighanerenden og Mølleaaen opnaas en grøn Forbindelse fra Jægersborg Dyrehave over Ravneholm Skov og Kirkeskoven til Rudeskov og Terrænet ved Høje Sandbjerg.

Mellem Frederikslund Skov og Jægersborg Hegn foreslaas gennemført en Parkstriben med følgende Retningslinie: Fra *Frederikslund Skov* ved Store Kalv — gennem Sydenden af *Rudeskov* — over *Paradismarken* — syd om *Gl. Holte By* — nord om *Egebæksgaarden* og *Aggershvide* til *Kørom* i Nordenden af Jægersborg Hegn. Strækningen mellem Rudeskov og Jægersborg Hegn er hovedsagelig aabne Landbrugsarealer. Naar en grøn Forbindelse foreslaas paa dette Sted er det bl. a. for ved en eventuel fremtidig Bebyggelse af Landbrugsarealerne i Tide at sikre en parkmæssig Stiforbindelse med de omliggende Skove.

Det bakkede Terræn langs Rudeskøvs østlige Skovbryn hvoraf *Høje Sandbjerg* med den vide Udsigt over Sundet til Hven er det mest fremtrædende samt det afvekslende Landskab igennem *Sanddalen* og *Maglemosen* foreslaas fredet som en Helhed. Mellem Rudeskov og Vedbæk foreslaas ført en Gangsti og Cyklevej langs Arealet. Ogsaa til dette Terræn vil Adgangen kunne lettes for Cyklisterne ved den førnævnte særlige Transport af Cyklerne.

Et Areal paa Høje Sandbjerg er overdraget Akademisk Skyttekorps til Lejr- og Øvelsesplads. Ogsaa i Sanddalen findes fortrinlige Lejrpladser.

Fra den projekterede Holdeplads ved Frederikslund Skov foreslaas ført en Gangsti og Cyklevej mod Nord op til *Bistrup Hegn* og videre over Markerne til den fredede Udsigt fra *Lollikhus*. Ad de eksisterende Skovveje i Rudeskov faar Stien Forbindelse med de foreslaaede Stianlæg fra Høje Sandbjerg.

Endelig foreligger der en Mulighed for ved en parkmæssig Sammenknytning af *Sjælsølund — Hørsholm Slotspark — Folehaven — Ulvemosen — Rungstedstranden* at skabe et grønt Bælte gennem den stadig voksende Bebyggelse her.

Bellevuestranden foreslaas udvidet mod Nord langs Taarbæk Strand.

Ved *Mølleaaens* Udløb foreslaas de derværende offentlige Strandarealer udvidet og suppleret med Sandopfyldning.

Af Strandbredder, som ikke er beslaglagt af den private Udstykning, findes indenfor Amtsgrænsen endnu 2 Strækninger nemlig ved *Skodsborg Badehotel* og Syd for *Vedbæk Havn*. Ved disse 2 Steder maa der skaffes Strandareal, ved Sandopfyldning, idet Strandvejen her fører meget tæt ved Stranden. Ved Vedbæk vil der dog tillige kunne opnaas en Udvidelse af Strandbredsarealet ved Udretning af Strandvejssvinget ud for Enrum Park.

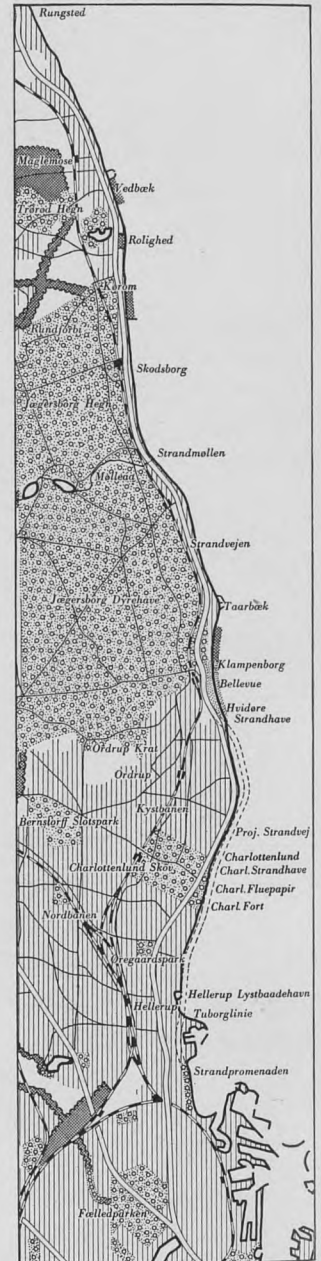
De nuværende Strandarealer er selv efter Supplering med de ovennævnte Strandbredder langt fra tilstrækkelige til at dække Befolkningens Behov til Badestrand.

Opmærksomheden maa til Stadighed være henvendt paa denne Kyst saaledes at ingen Lejlighed til Fremskaffelse af offentlige Arealer, saavel Badestrand som Lejrpladser gaar tabt. Der skal i saa Henseende peges paa de anselige Parker ved de gamle Landsteder, *Enrum* og *Rolighed*. Af Roligheds Jorder ligger ca. 2.5 ha umiddelbart ved Stranden. Parkerne burde ikke udstykkes men søges erhvervet samlet og aabnet for Offentligheden.

Den foreslaaede nye Strandvej i Kystlinien i Fortsættelse af Strandboulevarden-Strandpromenaden indtil Klampenborg, vil være langt smukkere at befare end den nuværende „lukkede“ Vej. Samtidig vil den kæde de nuværende grønne Omraader nemlig: *Strandpromenaden, Tuborglinie, Anlægget ved Hellerup Lystbaadehavn, Charlottenlund Skov* og *Strand* og *Klampenborg Strand* sammen til den Kystpark som Københavnsegnen savner. Med Øregaardsparken faar Kystvejen Forbindelse ad den brede Hambroes Alle. Bygningen af Strækningen Charlottenlund—Klampenborg er vedtaget, men *hele* det foreslaaede Vejanlæg bør bringes til Udførelse.

Det nordlige Omraade.

Forslag: *Stianlæg mellem Frederikslund og Rudeskov. Parkbælte Sjælsø-Rungsted.*



Øresundskysten Nord for København
1:120 000. Krydskravering angiver
foreslaaede „grønne“ Arealer.

Det nordvestlige Omraade.



Landskab ved Bure Sø.

Det nordvestlige Omraade rummer rige Naturskønheder. Dalsænkningerne i det stærkt kuperede Terræn giver Plads for talrige større og mindre Søer og Mosedrag; men ikke mindst de vidtstrakte Skove og deres harmoniske Sammenknytning med de større Ferskvandssøer giver Egnen en særlig Værdi som Udflugtsomraade.

Skovene.

Skovene i dette Omraade omfatter:

Langs Nordbanen:

Ravnsholt Skov.....	325 ha	Statsskov
Sønderskov.....	40 -	—
Tokkekøb Hegn.....	611 -	—

Langs Slangerupbanen:

Aldershvile Park.....	11 -	Kommunal
Østerhegn.....	58 -	Statsskov
Bøndernes Hegn.....	18 -	Privat
Frederiksdal Storskov.....	139 -	—
Aasevang.....	15 -	—
Store Hareskov.....	309 -	Statsskov
Lille Hareskov.....	168 -	—
Jonstrup Vang og Egebjerg.....	233 -	—
Nørreskov.....	226 -	—
Farum Præsteskov og Ryget.....	122 -	—
Gandløse Ore og Nyvang.....	428 -	—
Farum Lillevang.....	110 -	—
Terkelskov.....	37 -	—
Gandløse Eget.....	150 -	—
Krogenlund.....	62 -	—
Slagslunde Skov.....	229 -	—
Uggeløse Skov.....	164 -	—
Lystrup Skov.....	191 -	—

Det nordvestlige Omraade.

Medens det nærmest Hovedstaden liggende Skov- og Søterræn i dette Omraade i mange Aar har været et af Befolkningens Hovedudflugtssteder, er Terrænet længere mod Nordvest og Nord ikke i nær saa høj Grad kendt og besøgt, skønt det omfatter Egne med Vekslen mellem Skove, Søer og Aaer, der giver rige Muligheder for Udflugter og Friluftsophold. Det kuperede Terræn er egnet for Vintersport.

Om Omraadets Tilgængelighed kan anføres det samme som for det nordlige med den Tilføjelse, at Terrænet mellem Skovene i endnu højere Grad savner gode Færdselslinier. Netop i denne Egn føles dette Savn stærkt, fordi Egnens Skønhedsværdier nok saa meget er knyttet til Engdragene, Søerne og det bakkede Terræn *mellem* Skovene som til de allerede fredede Skovarealer. Man er i alt for høj Grad henvist til at skulle færdes ad Veje med Retningslinier, som gør dem uegnede som Udflugtsveje. Dette gælder baade for Fodgængere, Cyklistere og Motorkørende. Mest iøjnefaldende er dette Forhold for Søbreddernes Vedkommende; adskillige af de smukke Søbredder er ganske utilgængelige og de alt for faa tilstedeværende Stier bliver ofte afbrudt af Udstykninger og Hegn, som strækker sig helt ned til Søen. Da man saa enten maa søge bag om Hindringen eller op til nærmeste Vej, er Værdien af disse Stier ringe.

Af særlig naturskønne Terræner kan nævnes: *De store Mosedrag syd for Hareskovene med Smørmose og Fedmose, Sønderøsterrænet, Mosearealerne syd for Farum Sø, Sortemose, Mølleaadalene, Terrænet mellem Terkelskov og Farum Lillevang, Engene mellem Gandløse Eget og Krogenlund, Bredderne ved Buresø og det særprægede Bakkedrag som fra Slagslunde Skov strækker sig syd om Gandløse Eget til Gandløse Ore.* Af Bakkedraget er et mindre Parti syd for Gandløse Eget samt Egeplantningen paa *Bruskov Bakke* fredet. Ejendommelig er Kontrasten mellem Bastrup Sø i det aabne Agerland og de idylliske Skovsøer Farum Sø og Buresø. Paa en Pynt i Bastrup Sø ligger den *gamle Slotsruin*. Øst for Ravnsholt Skov ligger *Kattehale Mose* og den næsten udtørrede *Allerød Sø*.

Søerne, Bakkerne og Moserne.

En planløs Udstykning og Bebyggelse i disse Terræner vil ikke alene forringe Omraadets Tilgængelighed, men direkte ødelægge dets landskabelige Karakter. Arealerne henligger endnu i saa væsentlig Grad uberørt, at der foreligger Mulighed for at bevare de karakteristiske Landskabsbilleder som en Helhed. Der er nedenfor udarbejdet et Forslag til at bevare de frie Arealer i fornødent Omfang saavel som til Aabning af Omraadet for Befolkningen ved Gangstier, Cyklestier og Bilveje.



Storebjerg ved Farum.



Mølleaalen ved Gandløse Ore.



Det nordvestlige Omraade.

Forslag til Parkvej ved Bagsværd visende den nordligste Del af den paa Side 57 angivne Vej.

Til Anlæg af en *Radialpark* til Forbindelse af det københavnske Parksyst \ddot{e} m med det nordvestlige Udflugtsomraade findes endnu helt frit Terræn mellem Utterslev Mose og Hareskovene. Den af København projekterede Park i Utterslev Mose vil kunne finde en naturlig Fortsættelse i den til Bebyggelse uegnede *Gyngemose* og Terrænet øst for Mørkhøj By, hvor Lavningen mellem de gamle Gaardhaver og Hyldegaardens brat affaldende Bakker er vel egnede til Parkanlæg. Den videre Fortsættelse mod Nordvest til det store Mosedrag, Smørmose syd for Hareskoven, gaar over aabne Marker, der formentlig efterhaanden vil blive udstykket til Bebyggelse; over denne ca. 2,5 km lange Strækning foreslaas i Byplanen indarbejdet et Parkbælte, i hvilket Gladsaxe Kirkegaard med eventuelle Udvidelsesarealer naturligt vil kunne indgaa. En parkmæssig Forbindelse mellem Smørmose og Hareskoven er allerede indarbejdet i Bebyggelsesplanen for Københavns Kommunes Arealer i Bagsværd.

Gennem hele Radialparken foreslaas foruden de fornødne Gangstianlæg tillige ført en *façadeløs Udfaldsvej i Forlængelse af den københavnske Boulevardlinie: Aaboulevarden — Aagade — Borups Allé — Hovedvangen*. Nordvest for Bagsværd kan Vejen faa Tilslutning til den gennem Hareskov og Nørreskov førende Hovedlandevej. Gennem Arealet tænkes tillige ført en Udflugtscyklevej. De forskellige Trafikarter foreslaas i størst mulig Udstrækning adskilt fra hinanden ved Be-

Forslag: En „*Radialpark*“ og Udflugtslinie mellem Utterslev Mose og Hareskovene.

Det nordvestlige Omraade.



Radialpark med façadeløs Udfaldsvej Kbhvn.—Hareskov. 1 : 80.000. Fotografierne til højre viser Landskaber fra samme Strækning.



Landskab fra Fedmose.



Landskab ved Smørmose.

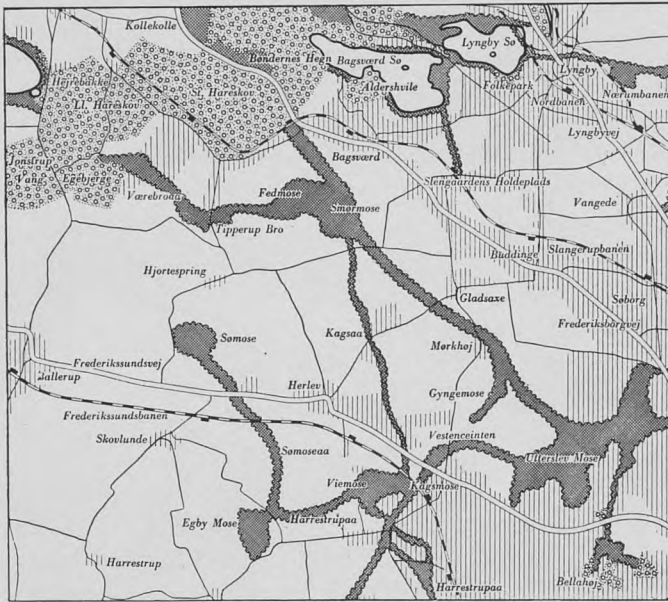


Mørkhøjgaards Have.

plantninger i Lighed med de nyere amerikanske „Parkveje“. Gennemførelsen bør ikke volde Vanskeligheder, da Terrænet fra Utterslev Mose til Hareskoven endnu er væsentlig frit for Bebyggelser og Udstykninger.

Den façadeløse Parkvej faar en Linieføring lidt afvigende fra den i Trafikliniebetænkningen foreslaaede Vej Nr. C 5, der foreslaas gennemført som Hovedvej for den fremtidige Bebyggelse.

Det nordvestlige Omraade.



Terrænet mellem Utterslev Mose og Hareskoven. 1:120.000. Kryds-skravering angiver foreslaaede grønne Arealer.

De store Mosedrag syd for Hareskoven, Smørmose og Fedmose, der kun ligger ca. 5 km udenfor Utterslev Mose, bør ligesom denne bevares som Naturpark. Nogle højere, græsbevoksede Partier ved Moserne er egnede til Lejrslagning og Friluftsoophold. De fornødne Stiforbindelser mellem Fedmose og den nærliggende Hareskov og Station Skovbrynet maa opretholdes. Mosedraget med de mellemliggende Marker foreslaas omkredset af en Gangsti, der kan give Adgang til de tilgængelige Dele af Mosen.

Den her foreslaaede Radialpark faar sin naturlige Fortsættelse i det store Skovomraade omfattende Hareskov, Frederiksdal Storskov, Nørreskov m. m. Indenfor dette Omraade findes nogle aabne Arealer ved Bøndernes Hegn og ved Kollekolle. Disse Arealer foreslaas anvendt til Lejrpladser. Det sidstnævnte Areal grænser op til god Badestrand ved Furesøen.

Mulighed for endnu en „grøn“ Forbindelse til det nordvestlige Omraade foreligger i Sænkningen langs Kagsaa-

Forslag: Parkbælte og Udflugtslinie mellem Husum og Skovene ved Søndersø langs Kagsaa-Værebrosaa.

Det nordvestlige Omraade.

Værebroaa, hvor de lavtliggende Jorder daarlig egner sig til Bebyggelse. *Kagsaaen* er et temmelig uanseligt Vandløb, i den nordligste Ende ved Smørmose kun en Grøft. Der er kun faa Enge langs Vandløbet, de fleste Steder er der pløjet helt ned til Bredden, men Dalen, der følger Skellet mellem Herlev og Gladsaxe Kommuner, danner en naturlig Fortsættelse af det københavnske Parksystem og vil, uden at der gribes væsentlig ind i dyrkede eller udstykkede Arealer kunne omdannes til et smalt Parkbælte, der vil være velegnet til Fremføring af en Udflugtsgangsti og en Cyklevej. De ovennævnte store Moser (Smørmose og Fedmose) vil kunne faa Forbindelse med Jonstrup Vang gennem *Værebroaadalen*, hvorigennem foreslaas anlagt en Udflugtsgangsti og en Cyklevej, der til Dels følger det servitutbelagte Areal over Københavns Kommunes Vandledning og fortsættes i den S. 63 foreslaaede Cyklevej gennem hele det nordvestlige Omraade. Sænkningen langs Værebroaa er paa en Del af Nordsiden udstykket, men paa Sydsiden i det væsentlige endnu fri.

Et anseligt Bakkedrag vest for Tibberup Bro egner sig for Vintersport.

Søndersø.

Søndersø med dens afvekslende Omgivelser, blandt hvilke skal fremhæves Hejrebakkerne i Lille Harreskov frembyder et værdifuldt Udflugtsomraade, men da Søen indgaar som Led i Københavns Vandforsyningsanlæg, kan der neppe i større Udstrækning blive Tale om Udnyttelse af selve Søen til Badning og Sejlads saaledes som ved de andre af Egnens Søer. I en Bredde af ca. 25—200 m ejes Bredderne af Københavns Vandforsyning, som har en Række Brønde liggende her. Som Følge heraf er Bredderne ikke blevet inddraget i de Udstykninger, som har fundet Sted ved Søen og henligger endnu væsentlig uberørt. En Sti, som fra Vandværket fører langs Nordbredden gennem den smukke Bevoksning og videre mod Vest over til Militærlejren ved Kirke Værløse er offentlig tilgængelig. Det vilde være ønskeligt om ogsaa Sydbredden kunde aabnes saaledes, at man kunde gaa hele Søen rundt. Et fornylig opfyldt Areal ved Søens Østende vilde egne sig for Indretning af en Bænkeplads med Udsigt over Søen.

Forslag: Stier ved Søndersø.

Den eksisterende Sti som fra Nordbredden fører op til Værløsevejen foreslaas forlænget over Markerne op til Ryget Skov.

Fra den Strækning af Ringvejen Klovtofte—Fiskebæk som forløber Øst om Søen, vil der kunne aabnes en Udsigt over Søen ved Udtynding i den smalle Skovstrimmel, som nu ganske skjuler Søen fra Vejen.



Det nordvestlige Omraade.

Kort over det nordvestlige Skov- og Soterræn. 1:120 000. Krydsskrævering angiver foreslaede „grønne Arealer“.

Det nordvestlige
Omraade.

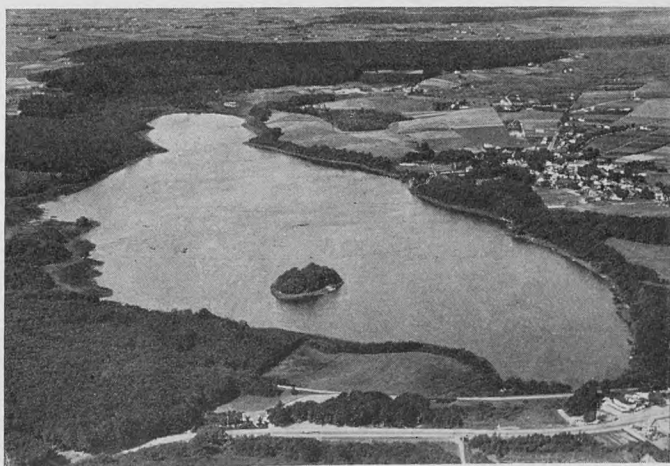
*Buresø.
Flyvertropperne Eneret.*



*Bastrup Sø.
Flyvertropperne Eneret.*



*Farum Sø med Claus Nars Holm.
Flyvertropperne Eneret.*



Medens Bredderne af *Farum Sø* mod Syd delvis er værnede af *Ryget Skov*, kan der være Fare for, at planløs Bebyggelse Vest for Farum By kan trænge ødelæggende frem over *Storebjerg* mod *Præstemosen* og *Gretes Holm*. Dette Landskab bør bevares i sit naturlige Sammenhæng med den idylliske Farum Sø og det store Mosedrag, *Sortemose*, vest for denne.

Mølleaadalen, der forgrener sig i de to snævrere Dalstrøg mellem *Gandløse Ore*, *Terkelskov* og *Farum Lillevangs* Skovbryn danner ligeledes et rigt afvekslende dansk Landskab, der ikke bør brydes af skæmmende Udstykning og Bebyggelse.



Bastrup Sø.

Paa lignende Maade bør de endnu frie Søbredder ved *Bastrup Sø* og *Buresø*, *Bakkedragene vest for denne* (Slangerup Aas), *Hættingsholm Skrænter* det ejendommelige *Bakkelandskab* mellem *Gandløse Eget* og *Slagslunde Skov* saavel som det *smalle Dalstrøg mellem Gandløse Eget og Krogenlund* holdes fri for Bebyggelse, saaledes at Landskabets naturlige Helhed bevares.

At bevare de dyrkede Marker ind mellem Moser og Skove, saaledes at navnlig Søbredderne og de fri Skovbryn bevares, i hele dette ejendommelige endnu næsten helt uberørte Dalstrøg mellem *Buresø* og *Farum Sø*, er saa meget naturligere, som en eventuel fremtidig Forstadsbebyggelse bedst placeres i det aabne Terræn op mod *Slangerupbanens* Holdepladser. For den foreslaaede Holdeplads ved *Ryget Skov* bør udarbejdes en Bebyggelsesplan, saaledes at Søbredden og Skovbrynene holdes fri.

Alt i alt bør der ved Udarbejdelse af en fremtidig Bebyggelsesplan for *Slangerupbanens* Opland tages Hensyn til,

Det nordvestlige Omraade.

Forslag: *Samlet Bevaring af Landskabet omkring Farum Sø, Bastrup Sø, Buresø og langs Mølleaadalen.*

Det nordvestlige Omraade.

Forslag: *Supplerende Fredninger af Bakkedraget Syd for Gandløse Eget og Gandløse Ore.*

Forslag: *Stianlæg.*

Forslag: *Stianlæg mellem Slangerupbanen og Nordbanen og Fredning af Mosedraget ved Allerød.*

at de Skovbryn, der væsentlig bidrager til Egnens Særpræg, holdes fri for Bebyggelse.

Som nævnt er et Parti af *Bakkerne syd for Gandløse Eget* fredet; Fredningen foreslaas udvidet til at omfatte Bakkedraget fra Slagslunde Skov til Gandløse Ore som Helhed, derunder *Klokkekilde Bakke*, nævnte *Brusskov Bakke* og *Bastbjerg*. Som Led i den foreslaaede Udflugtslinie gennem dette Terræn bør der lægges Vægt paa, at Oremosen og Gandløse Ores sydlige Skovbryn bevares.

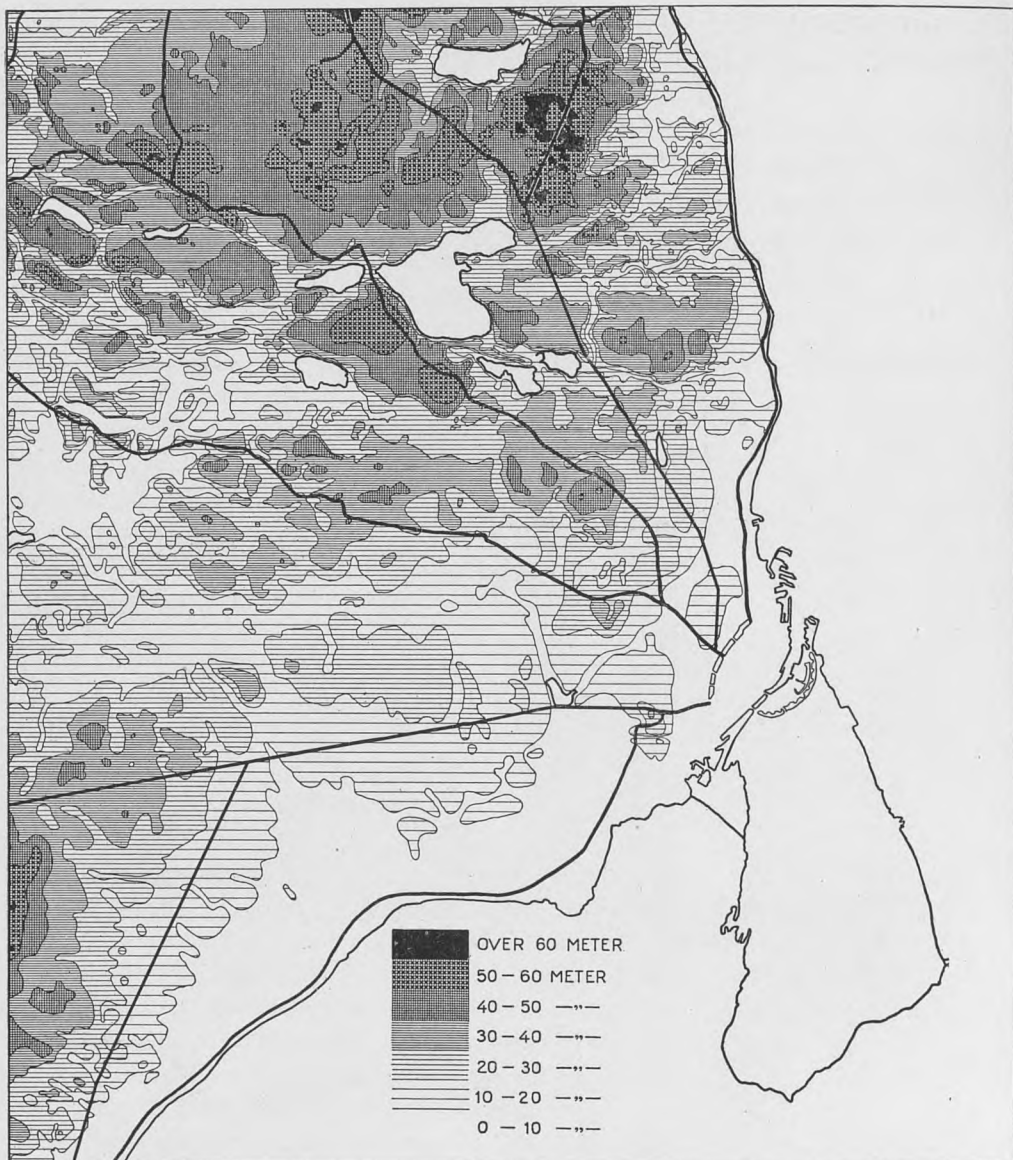
Forslaget til *Udflugtsgangstier*, S. 83, omfatter for dette Omraades Vedkommende i Hovedsagen et System af Stier i Omraadets Længderetning, omkransende Søerne og Moserne mellem Farum Sø og Bure Sø, et Stianlæg langs det forannævnte Bakkedrag syd for Gandløse Ore og Gandløse Eget samt et System af Tværstier udgaaende fra Jernbanestationerne, dels førende til Længdestierne, dels direkte til forskellige Udflugtssteder; Slangerupbanens Elektrificering er forudsat som en væsentlig Faktor til Forbedring af Adgangen til det nordvestlige Udflugtsomraade. Forslag til nye Skovstationer er nærmere omtalt Side 29.

Cyklevejene foreslaas udgaaende fra København med de paa Side 84 viste Retningslinier som gennem selve Omraadet i det væsentlige falder sammen med Længdegangstiernes Retningslinier.

Mellem Farum Lillevang og Ravnholt Skov foreslaas en Gangsti og Cyklevej som gennem *Ravnholt Skov*, *Kattehale Mose* og *Sønderskov* kan faa Forbindelse med de Stier, som fra Lillerød og Høvelte er foreslaaet i Retning mod Sjælsø. Stierne vil aabne Mulighed for Udflugter mellem de Side 29 foreslaaede Holdepladser ved Farum Lillevang og Høvelte og Sjælsø.

Kattehale Mose mellem Ravnholt Skov og Sønderskov, den nord herfor liggende *Allerød Sø* samt *Sortemosen* syd for Tokkekøb Hegn foreslaas fredet som en Helhed.

Da de ovennævnte Omraader ligger temmelig fjernt for Cykleudflugter direkte fra København, vil den førømtalte særlige Cyklebefordring pr. Jernbane ogsaa for denne Egn betyde en Lettelse af Adgangsforholdene. Med Henblik herpaa er det foreslaaede Cyklevejnet tilknyttet en Række af Egnens Jernbanestationer jfr. Side 85.



Figuren viser en ret betydelig Forskel mellem Egnen nordøst for Frederikssundsvej og Egnen syd herfor.

I den nordlige og nordvestlige Del af Egnen er Terrænet højtliggende og stærkt kuperet med Højdepunkterne Høje Sandbjerg 85 m og Maglebjerg 91 m sydøst for Sjælsø og med mange Søer, men Egnen syd for Frederikssundsvejen er derimod mere flad. Figuren giver Forklaringen paa, at Udflugsterrænet fortrinsvis maa søges i Egnen nord og nordvest for København, hvor de naturlige Betingelser er bedst, og forklarer ogsaa til Dels, hvorfor Egnen her er blevet foretrukket af Udflytterne fra København.

Højdeforholdene i Københavns-Egnen. 1:250 000. De viste Veje er fra højre Strandvejen (Nord—Syd), Lyngbyvej, som ved Rudegaard tveges i to Veje, den vestlige mod Hillerød, den østlige mod Helsingør over Hørsholm, Frederiksborgvej (Nordvest—Sydøst), Frederikssundsvej, Roskildevej med Forgreningen i Kløvtofte til Køge, og Køge Strandvej (Gl. Køgevej).



Det vestlige Omraade.

Billede: Ved Nordre Damhussø.
Jonals Co fot.

Moserne.

Vestenceinten.

Det vestlige Omraade er landskabelig set præget af *Landbrugene*, *Gartnerierne* og de mange *Landsbyer*. Omraadet er ganske skovløst og af de faa Søer som forefindes er Damhussøen den mest fremtrædende. Spredt over Omraadet ligger nogle mindre Moser, *Kagsmose*, *Viemose*, *Egby Mose*, *Sømosen* m. fl. og ude mod Vest det store til Dels sammenhængende Mosedrag: *Vallensbæk Mose*, *Porsemose*, *Viksø Mose* og *Bringe Mose*, som strækker sig fra Køgebugtskysten op til det nordvestlige Skov- og Søterræn.

Umiddelbart udenfor Forstadsbebyggelsen ligger den nedlagte ca. 14 km lange Fæstningslinie, *Vestenceinten*, som med sine Kanaler, Caponierer og tilvoksede Volde rummer store Skønheder.

I udflugtsmæssig Henseende er Omraadet i Øjeblikket uden større Betydning bortset fra Stranden ved *Køge Bugt* og med Undtagelse af Vestenceinten og Moserne findes heller ingen naturlige Betingelser for Oparbejdning af større Udflugtsarealer. Den ringe udflugtsmæssige Betydning skyldes ikke mindst Manglen af Skov; et Forslag til Skovplantning i umiddelbar Tilknytning til nogle af de større Moser er nærmere omtalt Side 76.

Da de frugtbare Jorder har væsentlig Betydning for Storbyens Forsyning med Landbrugs- og Gartneriprodukter, synes det rimeligt at søge Omraadets nuværende Udnyttelse som Landbrugsjord opretholdt i saa vid Udstrækning som muligt. Ved Landbrugenes Opretholdelse faas tillige en naturlig Baggrund for Bevarelsen af de gamle Landsbyer, som i væsentlig Grad bidrager til at give Landskabet Karakter.

Køgebugtskysten er i de senere Aar kommet stærkt i Forgrunden som Udflugtsterræn især efter den nye Køge Strandvejs Fuldførelse.

Fra Naturfredningsmyndighedernes Side er der udfoldet store Bestræbelser for at skaffe Befolkningen større Andel i Kystens Naturværdier, dels ved at *aabne Stranden for Passanter* og dels ved Fredning af *Karlstrup Jernen*, jfr. Side 19. I Forslaget til Gennemførelse af Strandvejen til Køge for Motorskattens Midler stillede Staten den Betingelse, at der samtidig sikredes Befolkningen Adgang til Stranden fra særlige Folkeparker.

De Strandarealer, som blev sikret i Forbindelse med Vej anlæget er følgende:

Den militære Øvelsesplads ved Avedøre, ca. 3 ha ved Mosede Batteri samt Strandbredden ud for Batteriet og ca. 1 ha ved Solrød Strand. Samtidig blev Udsigten fra Vejen ud over Bugten sikret ved Fredning af Strandengene ved Lille Vejleaa og Store Vejleaa.

Det maa paaskønnes, at Regeringen her har gennemført det betydningsfulde Princip at kræve visse frie Arealer sikret for Befolkningen *inden* en ny Vej anlægges og det vilde være naturligt, at et lignende Princip blev anvendt ved andre Vejanlæg. Paa den anden Side maa det meget beklages, at de store Arealerhvervelser, som blev foreslaaet i Kommissionsbetænkningen af 1921 vedrørende Anlæg af en Jernbane fra Vigerslev til Køge og af 1922 vedrørende Anlæg af en Vej langs Stranden ved Køge Bugt ikke blev gennemført. Den store Overfyldning i Sommertiden af saavel de offentlige som private Lejrpladser tyder paa, at Behovet af Strandarealer ikke paa langt nær er dækket. Alt i alt har Manglen af en Byplan for dette nyaabnede Omraade bevirket, at der i ganske utilstrækkelig Grad er reserveret frie for Offentligheden tilgængelige Arealer, og at Bebyggelsens Udvikling er sket planløs og ofte paa en for Omraadet meget skæmmende Maade, saaledes at bl. a. den frie Udsigt fra den nye Strandvej i alt for ringe Grad er bevaret.

Som nævnt har Københavns Kommune forberedt et fremtidigt Parkbælte langs *Kagsaa — Harrestrup Aa — Dam-*

Det vestlige Omraade.

Landbrugene.

Køgebugtskysten.

Forslag: *Parkbælte langs Kagsaa — Harrestrup Aa — Damhusaa.*

Det vestlige Om-
raade.

*Karlstrup Jernen.
Sigvard Werner fot.*



*Karlstrup Jernen.
Sigvard Werner fot.*



*Karlstrup Jernen.
Sigvard Werner fot.*



husaa ved i stor Udstrækning at erhverve Arealer langs Aerne. De største af Arealerne er *Kagsmose*, *Damhusengen*, *Damhussøen* og *Valby Fæled*. Stierne langs Damhusengen og Damhussøen har allerede længe været offentlig tilgængelige og fornylig er den Del af Parkbæltet, som ligger Syd for Damhussøen blevet anlagt.

Det er beklageligt, at ikke ogsaa Aernes Vestside er blevet holdt fri for Bebyggelse. Terrænet her er under stærk Udstykning, som synes at vilde brede sig uden at de for Parkbæltets Gennemførelse fornødne Arealer sikres. Bebyggelsen er paa sine Steder, særlig langs den sydlige Del af Damhusaaen en temmelig daarlig Parcelhusbebyggelse, hvis Bagsider er et skæmmende Naboskab til et kommende Parkbælte. Hvor Udstykningerne gaar helt ned til Aen foreslaas gennemført en Sti eller Vej mellem Grundene og Bredden. En saadan Sti eller Vej vil bøde noget paa Manglen af et sammenhængende Parkareal og vil formentlig medføre, at Bebyggelsen og Haverne med Tiden vil kunne vende Façaden mod Aen.

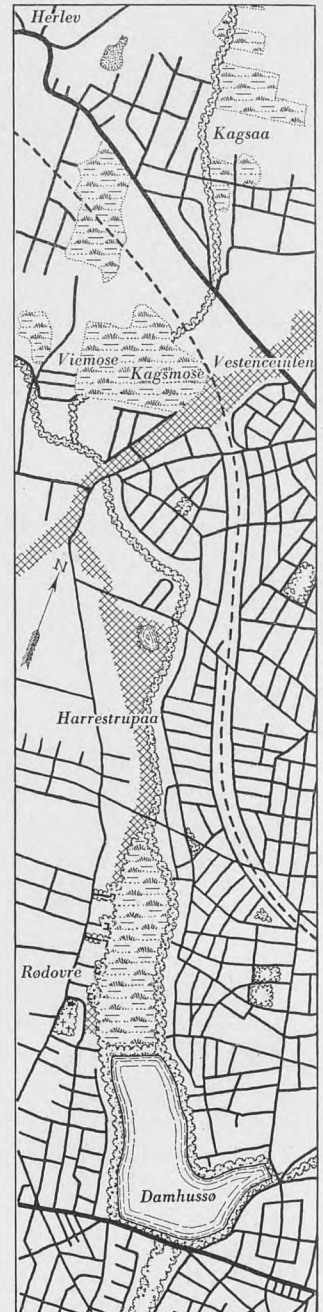
Af frie Arealer langs Aernes Vestside, som foreslaas reserveret til at indgaa i Parkbæltet kan nævnes *Viemosen*, *de lave Arealer mellem Rødovre Landsby og Islebro Vandværk*, *Strandengene ved Damhusaaens Udløb* samt nogle mindre hovedsagelig daarlig bebyggelige Englodder spredt langs Aaløbene. Nogle af Arealerne vil være velegnede til Anlæg af en Kolonihavepark med permanente Kolonihaver, som anlagt paa rette Maade vil kunne give en god Udnyttelse af Arealerne uden at deres parkmæssige Værdi derved forringes.

Med Hensyn til den gamle Rødovre Landsby bemærkes, at efterhaanden som Byens Landbrug nedlægges som Følge af Jordens Udparcellering, vil Landsbyen miste sin hidtidige Betydning som Landbrugsby og Spørgsmaalet om Ombygning af den gamle Bebyggelse vil da melde sig. Det foreslaas, at Ombygningen og Nybebyggelsen sker med størst mulig Hensyntagen til Beplantningen i de gamle Gaardhaver og saaledes, at en eventuel ny Bebyggelse holdes lav, i passende Afstand fra Damhusengen og med Façaden mod denne. Det vilde formentlig være rigtigst snarest at søge en Bebyggelsesplan for det omhandlede Areal fastlagt.

Træbevoksningen ved Rødovre Kirke foreslaas udtyndet saaledes, at der fra Damhusengen kan aabnes et Kik op mod Kirken.

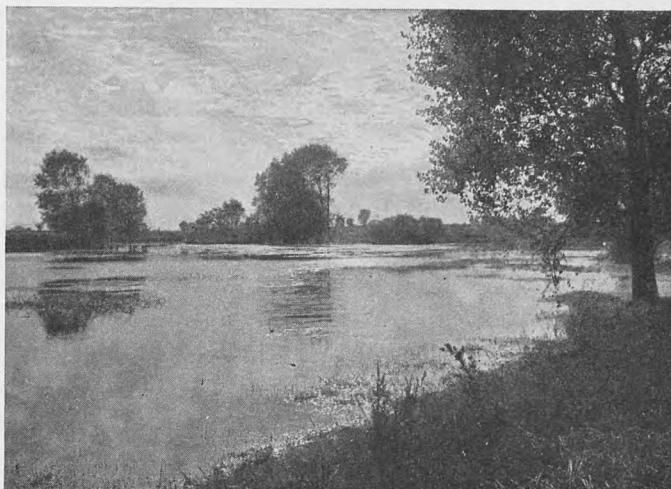
Med Henblik paa, at Vestenceinten vil kunne udgøre et tiltrængt Udflugtsterræn for Befolkningen i de vestlige By-

Det vestlige Omraade.



Terræn langs Harrestrup Aa.
1:40.000. Krydskravering angiver foreslaaede „grønne“ Arealer.

Det vestlige Om- raade.



Rebæks Eng ved Hvidovre.

Forslag: *Parkbælter mellem de vestlige Bykvarterer og Vestenceinten.*

dele foreslaas to grønne Forbindelser oparbejdet mellem Byen og Enceinten henholdsvis ud for Vanløse og Vigerslev.

I den nordligste Forbindelse kan de iøvrigt ikke særlig anselige Haver om *Espegaarden* og *Espelus* inddrages. Parkbæltet bør udformes med særlig Hensyntagen til Fodgængere og Cyklister. I Trafikliniebetænkningen er foreslaaet en Vej Nr. C 8 med samme Retningslinie.

I den sydligste Forbindelse kan inddrages *Holmegaardens Have*, der er en af de anseligste ældre Haver i denne Egn, samt den noget vestligere beliggende *Rebæks Eng*, en Sø, som med sine græsklædte Bredder og spredte Trævækster virker meget tiltalende.

Trafikliniebetænkningen indeholder et Forslag til en Vej, Nr. C 10 med en Retningslinie noget sydligere end den ovenfor skitserede Linie. Den her foreslaaede Linie giver bedre Muligheder for at kunne udformes som Parkvej, grundet paa dens større Tilknytning til de „grønne“ Omraader. Parkvejen vil kunne faa særlig Interesse for Fodgængere og Cyklister, idet den gennemgaaende Biltrafik naturligere kan foregaa ad den foreslaaede Forlængelse af Vigerslev Allé, Trafikliniebetænkningen Nr. A 9.

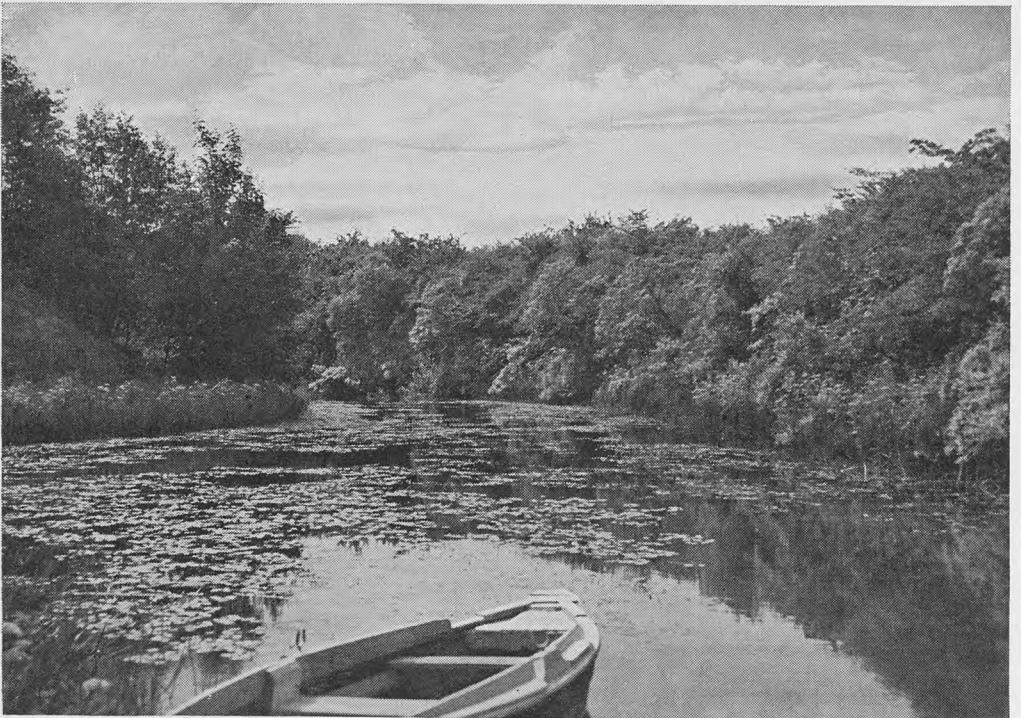
Forslag: *Bevaring af Landbrugsarealer.*

For i nogen Grad at bøde paa Egnens Mangel paa naturlige Parkelementer vilde det være af stor Værdi at oprettholde *samlede Landbrugs- eller Gartneriarealer* saa tæt ind mod de egentlige Bykvarterer som muligt.

Den nu stedfindende Spredning af Udstykninger langs hele Bygrænsen og klatvise Salg af Byggegrundene indenfor Udstykningerne har medført, at mange Gaarde paa et alt for tidligt Tidspunkt har opgivet den landbrugsmæssige Drift. I Stedet for veldyrkede Marker og velholdte Land-



Fra Vestenceinten. Glacis. Jonals Co fot.



Fæstningsgrav fra Vestenceinten. Jonals Co fot.



Voldparti fra Vestenceinten. Jonals Co fot.



Den dækkede Vej. Vestenceinten. Jonals Co fot.



brugsejendomme faas Ukrudtsmarker og forfaldne Bygninger ind mellem den spredte Bebyggelse til liden Pryd for denne. Forholdet betyder Ufred og anden Ødelæggelse for Landbruget og tillige forøgede Udgifter for Bebyggelsen til Vej-anlæg og Ledningsanlæg.

Vestenceinten foreslaas bevaret som et samlet Hele og i sin fulde Udstrækning aabnet for Offentligheden, saaledes som det allerede er sket for den Del, som ligger mellem Frederikssundsvej og Mørkhøjvej.

Ad den langs Fæstningsvolden førende Vej vil kunne indrettes en Gangsti og Cyklevej, hvorimod Vejen i sin nuværende Skikkelse er uegnet til Motorkørsel. Der synes heller ikke at være Brug for en Vej her, idet den almindelige Færdsel efter Anlægget af den i Trafikliniebetænkningen foreslaaede Ringvej B 3 kan henvises til denne.

Det vestlige Omraade.

Kort: Egnen vest for København. 1:120 000. Krydsstrøker angiver foreslaaede „grønne Arealer“.

Forslag: Aabning af Vestenceinten.



Det vestlige Omraade.

Billede: Sømose. Jonals Co fot.

Forslag: *Bevaring af Egby Mose og Sømosen samt Bredderne langs Harrestrup Aa og Sømose Aa.*

Forslag: *Stianlæg ved Kalvebod Strand og Fredning af Avedøre Holme.*

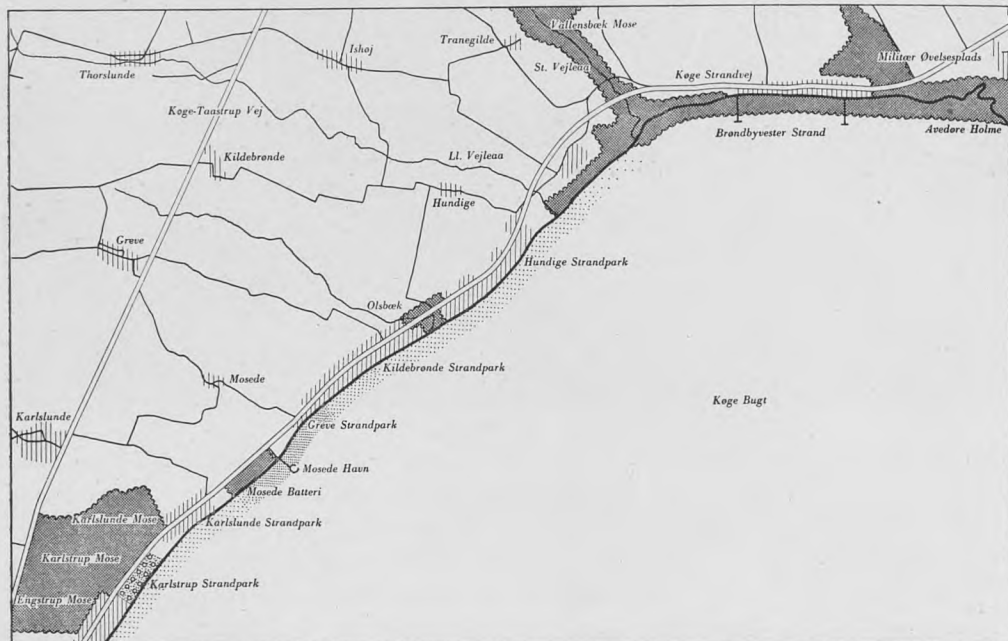
Forslag: *Supplerende Anlæg ved Køgebugt.*

Egby Mose og *Sømosen* beliggende henholdsvis 2 og 4 km fra Hovedstadens Grænse foreslaas bevaret i Naturtilstand som Udflugtsted og som grøn Reserve for en eventuel fremtidig Bebyggelse. De faa naturlige Parkelementer i denne Egn bør ikke bringes under Kultur eller gøres tjenlig til Bebyggelse. Den paabegyndte Opfyldning af *Egby Mose* bør derfor snarest standses.

Moserne vil kunne sættes i parkmæssig Forbindelse med det københavnske Parksystem gennem Lavningerne langs *Harrestrup Aa* og *Sømose Aa*. Med Henblik herpaa foreslaas en Arealstrimmel langs *Aaløbene* samt *Engen* nordost for *Islevgaard* holdt fri for Bebyggelse.

Køgevejen ligger paa *Strækningen* gennem *Hvidovre* og *Avedøre* temmelig langt inde i Landet. Da *Kysten* med den vide Udsigt over Vandet og *Strandengene* — i Særdeleshed de store *Enge* ved *Avedøre Holme* — er noget af det værdifuldeste „grønne“ i denne Egn, vilde det være rimeligt at gøre den lettere tilgængelig end det nu er Tilfældet. Det foreslaas at føre en *Gangsti* og *Cyklevvej* fra *Valby Fæled* til den militære *Øvelsesplads* ved *Vestenceinten*, saavidt mulig udenfor Bebyggelsen. Mod *København* kan *Stierne* foreløbig faa Forbindelse med den eksisterende *Gangsti* fra *Trekronersgade* over *Valby Fæled*. Ved *Vestencienten* kan *Stierne* faa Forbindelse med de foreslaaede *Stier* langs *Vestenceinten* og med den nedenfor omtalte *Strandvej* langs *Brøndbyvester Strand*. *Strandengene* ved *Avedøre Holme* indbefattet det højereliggende *Parti*, *Storeholm*, som ved *Højvande* afskæres fra Forbindelse med Land, foreslaas fredet og den paabegyndte Bebyggelse standset.

Da *Egnen* langs *Køgebugt* savner gode *Massebefordringsmidler* vil det her være *Cyklen*, som skal bringe *Befolkningen* ud til *Stranden*. Under *Hensyn* hertil vilde det være ønskeligt, om der kunde indrettes en *Sandbadestrand* indenfor en



kortere Afstand fra Hovedstaden. Desværre er hele den inderste Kyststrækning indtil Lille Vejleaa (ca. 17 km fra Bymidten) daarlig egnet til Badning fra fri Strand grundet paa det flade Vand, den dyndede Bund og den store Ophobning af Tang. Det foreslaas forsøgt, om der ved Sandopfyldning vil kunne fremstilles en Badestrand f. Eks. ud for den militære Øvelsesplads, og dersom Forsøget falder heldigt ud, da fortsætte med Opfyldningen saaledes, at Strandbredden fra Avedøre Holme til Lille Vejleaa efterhaanden blev reguleret. Paa det opfyldte Terræn vil der udenfor den nuværende Bebyggelse kunne gennemføres en virkelig Strandvej. Som nævnt har Befolkningen ikke faaet en saadan ved det nu fuldførte Vejanlæg.

Medens den omhandlede Strand Øst for Lille Vejleaa muligvis ved Sandopfyldning kan gøres bedre tjenlig til Badning end nu, vil det bortset fra den militære Øvelsesplads blive vanskeligt blandt de Arealer, der her endnu er ledige, og hvoraf de fleste er lave og fugtige, at finde større Arealer, som egner sig til Teltlejre med Natophold.

Teltlejre beregnet paa længere Ophold (Weekend, Ferie) vil derimod kunne indrettes paa de højereliggende Arealer ved *Hundige Strand*, hvor ogsaa Badestranden er god. Det var her Kommissionsbetænkningerne af 1921 og 1922 foreslog at erhverve ca. 110 ha til Anlæg af en Strandpark. Siden er en stor Del af Arealet særlig langs Køgevejen og Stranden udstykket og bebygget. Af det frie Areal, som er

Det vestlige Omraade.

Kort: Køgebugtskysten 1:120 000. Krydskravering angiver foreslaaede „grønne Arealer“. Prikker angiver, hvor Stranden er egnet til Badning. Jo tættere Prikker des bedre Badestrand.

Det vestlige Om- raade.



Strandbred ved Greve.

tilbage, foreslaas snarest erhvervet et større Areal til offentlig Park, hvoraf saa meget som muligt er beliggende ved Stranden.

Ved *Mosedede* findes Kystens bedste Badestrand (jfr. Signaturen). Arealet, som ved *Mosedede* Batteri blev eksproprieret til Lejrplads i Forbindelse med Anlægget af Køgevejen, foreslaas udvidet mod Nord med de til Lejrplads fortrinligt egnede Arealer mellem den nuværende Lejrplads og *Mosedede* Havn.

Den anden i 1921—22 foreslaaede Strandpark, omfattede *Karlstrup* Strand og en Del af de bagved liggende *Moser*, ialt ca. 150 ha. Af Strandarealet blev ca. 30 ha sikret Befolkningen som offentlig Strandpark ved den i 1928 gennemførte Fredning af *Karlstrup* Jernen, jfr. Side 19. At skaffe mere offentligt Strandareal her vil næppe være muligt



*Lejrplads ved Tryllevælde.
Jonas Co fot.*

grundet paa de senere Aars Udstykning og Bebyggelse. Det anselige Moseareal omfattende *Karlsunde Mose, Karlstrup Mose, Engstrup Mose* og *Vaseengen* foreslaas fredet og bevaret som Naturpark. Arealet mellem det fredede Strandareal og Karlstrup Mose foreslaas erhvervet til Lejrplads. De øvrige Markjorder langs Moserne foreslaas tilplantet som Skov. Denne vil komme til at ligge i umiddelbar Tilknytning til Stranden og vil i høj Grad forøge Kystens Værdi som Udflygtssted.

Det vilde være naturligt, om der i det fuldstændig skovfattige Terræn mellem København og Roskilde anlagdes enkelte Statsskove. I saa Fald vilde det være ønskeligt, at disse fik Tilslutning til de store *Mosedrag ved Bringe, Viksø og i Vejleaaalen*, jfr. Planerne Side 60 og 72, hvorved der i Aarenes Løb vilde kunne oparbejdes et større vestligt Udflygtsterræn. Forbindelsen maa baseres paa Vestbanen (Vridsløselille Station) og Frederikssundsbanen (Viksø Station og en eventuel ny Station ved Sørup). Samtidig vilde opnaas en forøget Udnyttelse af disse Baners betydelige Kapacitet til Fordel for Udflygtstrafiken.

Paa Planen Side 86 er vist, hvorledes det lokale Bivejsnet foreslaas suppleret med en Automobilvejforbindelse gennem Terrænet.

Det vestlige Omraade.

Forslag: *Eventuelt fremtidigt Udflygtsterræn ved det vestlige Mosedrag.*



Det sydlige Omraade.

Billedet viser Stranden nord for Kastrup Batteri.

Før de københavnske Parkplaner paa Amager er der gjort rede i Indledningen, jfr. Side 4.

Bortset fra den bymæssigt bebyggede Del, Strandengene og Kongelunden, bestaar Øen hovedsagelig af frugtbare Jorder, som drives intensivt som Gartnerier (der i størst muligt Omfang burde bevares). Muligheden for Udflugtsomraader paa Amager er derfor i første Linie knyttet til Strandene og deres umiddelbare Nærhed.

Langs *Amager Strandvej* (den gamle Krudttaarnsvej) har private kun i ringe Grad lagt Beslag paa Strandgrundene. Med Undtagelse af den ca. 400 m lange Strækning bag om Kastrup Havn er Vejen en virkelig Strandvej med uhindret Udsigt over Stranden og Sundet. Desværre blev Krudttaarnsvejen nedlagt paa Strækningen gennem Lufthavnen, og dermed Vejen afkortet med ca. 1700 m. Ud for Lufthavnen er en Strimmel langs Stranden forbeholdt Gaaende og Cyklende. Syd for Lufthavnen fører en paa visse Strækninger meget primitiv Sti bag om en privat Skydebane til Nordre Strandvej i Dragør. Langs Dragør Nordstrand fører den i de senere Aar gennemførte Strandsti ind til Dragør Havneplads.

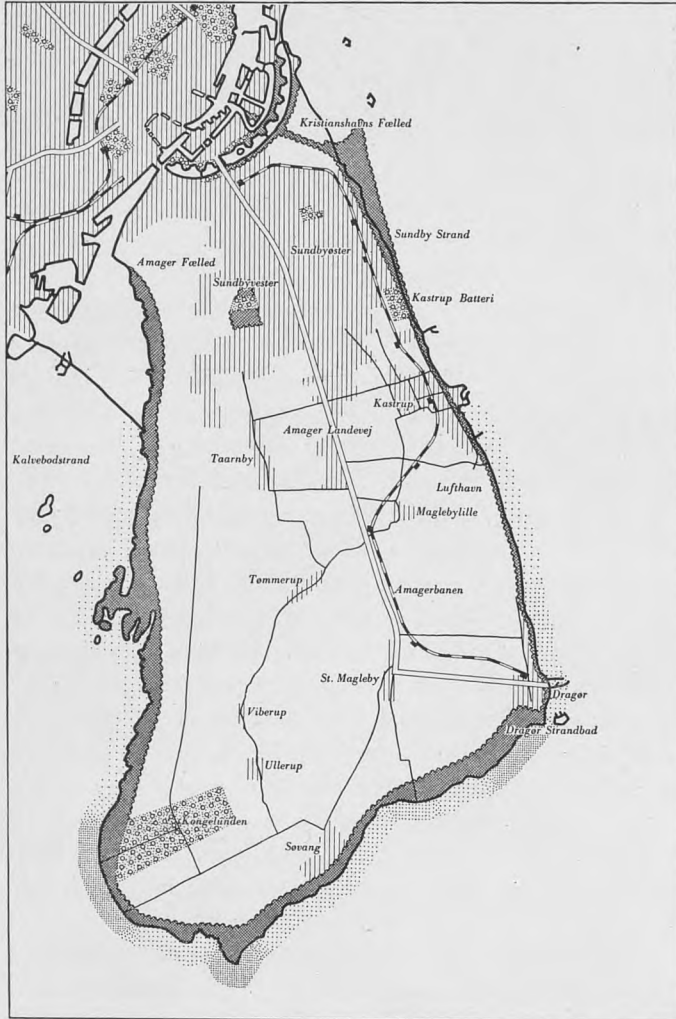
Amagers Sydkyst bestaar afvekslende af vanskelig tilgængelige fugtige Strandenge og højere tørre Partier med Antydning af Sandstrand, hvorfra der kan bades (jfr. Signaturen Side 78). Paa Dragør Sydstrand med Strandbadet, Lejrpladsen, Anlæget og Sportspladsen rører der sig i Sommer-tiden et stærkt Friluftsliv.

Vestkysten er saa flad og fugtig, at den vil være ganske uegnet til Bebyggelse og ret uegnet til Dyrkning. Det er dog tvivlsomt, om disse Strandenge i større Udstrækning kan finde Anvendelse som Udflugtssted, ligesom Stranden er uegnet til Badning (jfr. Signaturen Side 78), men Arealet har

utvivlsomt Værdi som grønt Omraade bl. a. derigennem, at det aabner en vid Udsigt over Kalvebod Strand og Køgebugt og til Kongelundens Silhuet, som i denne flade Egn er af særlig smuk Virkning.

Kongelunden 167 ha og den foran liggende Strandbred er med Rette et søgt Udflugtssted. Stranden er temmelig flad, men dog tjenlig til Badning (jfr. Signaturen).

Det sydlige Omraade.



Amager 1 : 120 000. Krydskravering angiver foreslaede „grønne Arealer“. Fra Kastrup mod Syd Øen rundt til Spørrødæmningen er Badestranden undersøgt. Prikkerne angiver, hvor Stranden er egnet til Badning. Jo tættere Prikker des bedre Badestrand. Paa den københavnske Del af Østbredden er paabegyndt en Sandopfyldning.

Forslaget til Færdselslinier er i Hovedtrækkene sammenfaldende med Trafikliniebetænkningens Veje Nr. C 13 og 14 og gaar ud paa at føre en Kørevej, Cyklevej og Gangsti Øen rundt saavidt muligt udenfor Bebyggelsen og indenfor de til Friluftsliv egnede Strandarealer.

Fra Kommunegrænsen mellem København og Taarnby Kommuner til Lufthavnen er Amager Strandvej i de senere Aar blevet reguleret og udvidet. Muligheden for at udvide

Forslag: Færdselslinier og Arealer til Friluftsliv.

Det sydlige Om-
raade.



Amagers Østkyst nord for Kastrup.



Folkeliiv paa Kastrup Batteri.



*Vestlig Voldparti paa Kastrup
Batteri.*

Vejen til større Bredde maa sikres. Paa denne Strækning har Taarnby Kommune erhvervet Størstedelen af de frie Strandarealer, som det er Tanken efterhaaden at opfylde og omdanne til Strandpark. Da Stranden nu er ret uegnet til Badning (jfr. Signaturen) foreslaas den paatænkte Opfyldning af Strandarealet i saa stor Udstrækning som muligt suppleret med en Sandopfyldning af det flade Vand.

Man maa haabe, at Strimlen ud for Lufthavnen kan bibeholdes, eventuelt som midlertidig Cyklevej og Gangsti og at Lufthavnens Tilstedeværelse ikke bliver nogen Hindring for Gennemførelsen af de foreslaaede Færdselslinier langs Stranden mellem Kastrop og Dragør. Skulde det mod Forventning vise sig ugørligt at gennemføre Færdselslinierne i Strandkanten, er der fra Taarnby Kommunes Side sikret Mulighed for at gennemføre en Omkørselvej udenom Lufthavnen umiddelbart op til dennes Grænser, saaledes at der fra Vejen vil være fri Udsigt over Lufthavnen og Sundet.

Mellem Lufthavnens Sydskel og Dragørs Nordgrænse foreslaas saavel Vej som Stier ført saa tæt til Strandkanten som muligt.

Gennem Dragør By vil det være naturligt at lede den kørende Færd ad Nordre Strandvej og Vestgrønningen og den cyklende og gaaende ad „Strandstien“, Havnepladsen og „Strandlinien“, Strandstien (se Billedet næste Side) maa dog i saa Tilfælde udvides.

Ved Sydkysten er Udstykning paabegyndt, men Kysten er dog i det væsentlige endnu fri. Man bør søge at undgaa en lignende uheldig Udvikling her som langs Køgebugtskysten ved i Tide at sikre Strandarealerne mod Bebyggelse. Hvor det er muligt bør de foreslaaede Færdselslinier føres saa langt inde, at der bliver Plads til de for Friluftslivet nødvendige Arealer mellem Strandbredden og Vejen. Arealer til Parkering for Biler og Cykler bør søges erhvervet paa Vejens Inderside.

Fra den nuværende Kongelundsvej er Havfladen kun i ringe Grad synlig, fordi Vejen ligger for langt inde, det foreslaas derfor, saafremt Militærets Benyttelse af de omhandlede Arealer til sin Tid maatte bortfalde, at lægge en ny Vej omtrent i Strandkanten i Forlængelse af den tidligere omtalte Parkevejforbindelse mellem Amager Fæled og Kristianshavns Vold.

Under Henvisning til de flade Arealers Uegnethed til Bebyggelse burde en saadan ikke tillades paa den Del af Arealerne, som ligger lavere end ca. 1,5 m, hvilket vil sige den ca. 1000 m brede Strimmel mellem Kongelundsvej og Stranden. I denne Forbindelse bør dog bemærkes, at Taarnby

Det sydlige Om- raade.

Sogneraad i Forstaaelse med en Del af Lødsejerne har foranlediget nedsat en Afvandingskommission til Behandling af et Projekt til Forbedring af Digeanlægget langs Vestkysten og Gennemførelse af et Afvandings- og Pumpeanlæg for de lave Arealer. Herunder er der fremkommet Planer om Tørlægning og delvis Opfyldning af større Dele af Kalvebod Strand, som mulig vil ændre ovenstaaende Betragtninger. For ikke at forstyrre den Helhed, som udgøres af Kongelunden og den udenfor liggende Strand foreslaas Kørevejen Nord for Kongelunden bøjet ind i Landet til Forbindelse med den nuværende Tværvej gennem Skoven. Cyklevejen og Gangstien foreslaas derimod gennemført langs Stranden Vest om Kongelunden og herfra videre til Sydstranden, stadig følgende Kysten.



Strandstien, Dragør.

Efterhaanden som Bebyggelsen skrider frem, vil der ofte i de store sammenhængende Udstykninger blive Trang til en Mødeplads, en Bold- eller Legeplads, især for Ungdommen og de større Børn, der tit har Vanskelighed ved at finde tilstrækkelig Bevægelsesmulighed i de enkelte Smaahuses Haver.

Saadanne smaa Pladser af væsentlig lokal Interesse vil i mange Tilfælde kunne faas som Erstatningsareal til Gengæld for Anlæg af Vejene med nedsat Bredde. (Jfr. § 20 i Byplanlaboratoriets „Udkast til Bygningsreglementernes (-vedtægternes) byplanmæssige Bestemmelser“ i Aarsberetning 1931—33).

For de af fremrykkende Bebyggelse og Udstykning mest truede Kommuner omkring København skal angives nogle Eksempler paa lokale Omraader, væsentlig Gaardhaver, der bør bevares til parkmæssigt Formaal saafremt de paagældende Gaardbrug maatte blive nedlagt. De gamle Kæmpehøje og Oldtidsminder bør alle bevares og saa vidt muligt indgaa i de lokale Park- og Fredningsomraader. Landsbyerne med deres gamle Haver, Kirker, Præstegaarde og Gadekær bør i størst mulig Omfang bevares, og Forandringer foretages med stor Nænsomhed.

Nymosen, Vintappersøen, Gammelmosen.

Gentofte Kommune.

Maglegaard, Mosen nord for Maglegaarden, Grønne-mosen, Lundegaard, Marielyst, Tinghøj Batteri, Mørkhøj-gaard, Grønnegaard, Gladsaxe Præstegaard, Vadgaardens Grusgrav, Bagsværd Fort, Christianslyst, Søgaard.

Gladsaxe Kommune.

Kagsgaard, Det lave Areal øst for Herlev Station, Lindbjerg og Arealet vest herfor, Lille Birkholm.

Herlev Kommune.

Islevgaard, Nygaard, Nørregaard, Schweizerdalen, Karlsro.

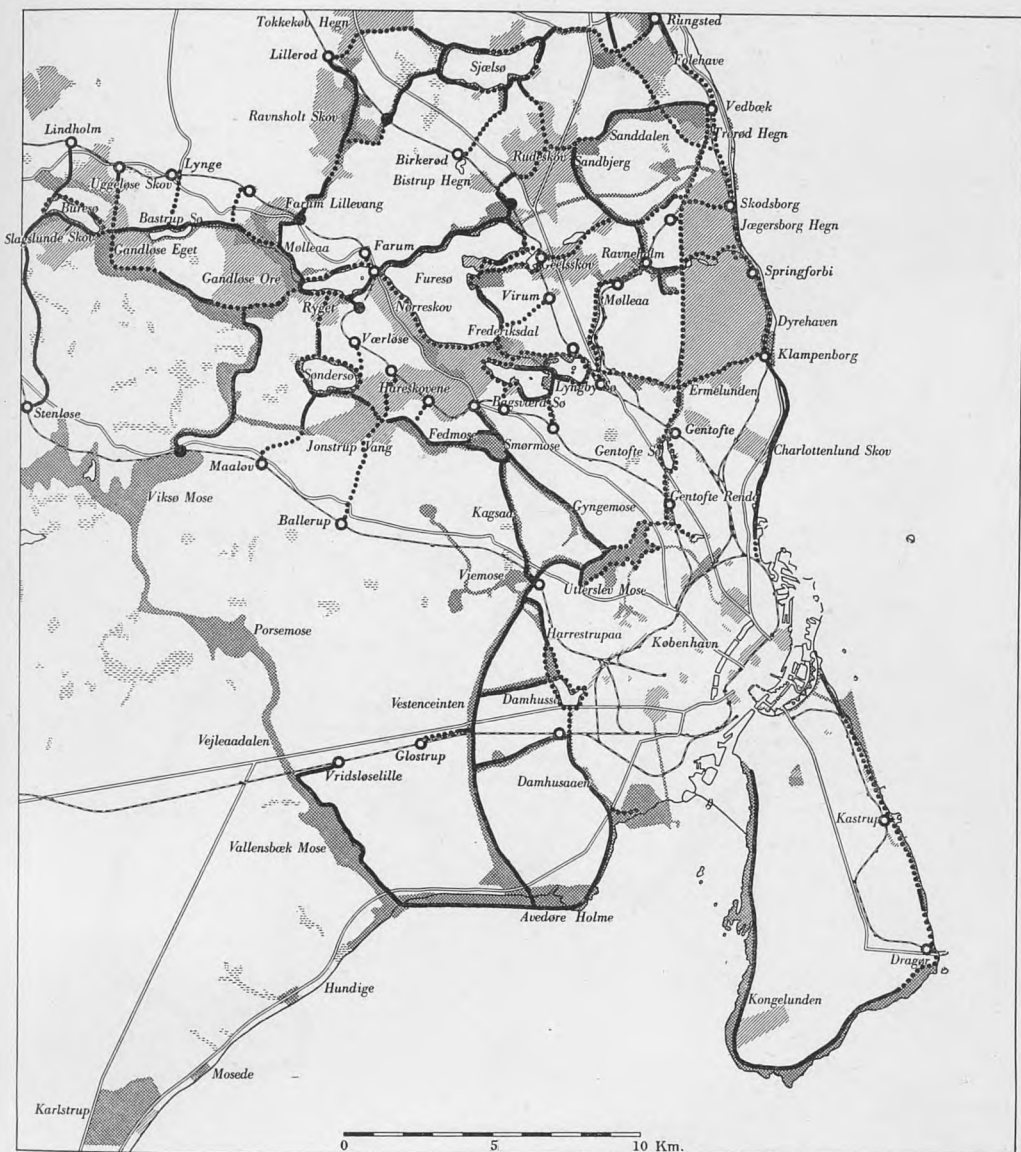
Rødovre Kommune.

De gamle Grusgrave ca. 400 m vest for Hvidovre Kirke. Hvidborg (tidl. Bredalsgaard), Skelgaard, Dansborggaard, Beringgaard, Strandegaard.

Hvidovre Kommune.

Taarnby Præstegaard, Løjtegaard, Remisen øst for Løjtegaard, Kastrupgaard.

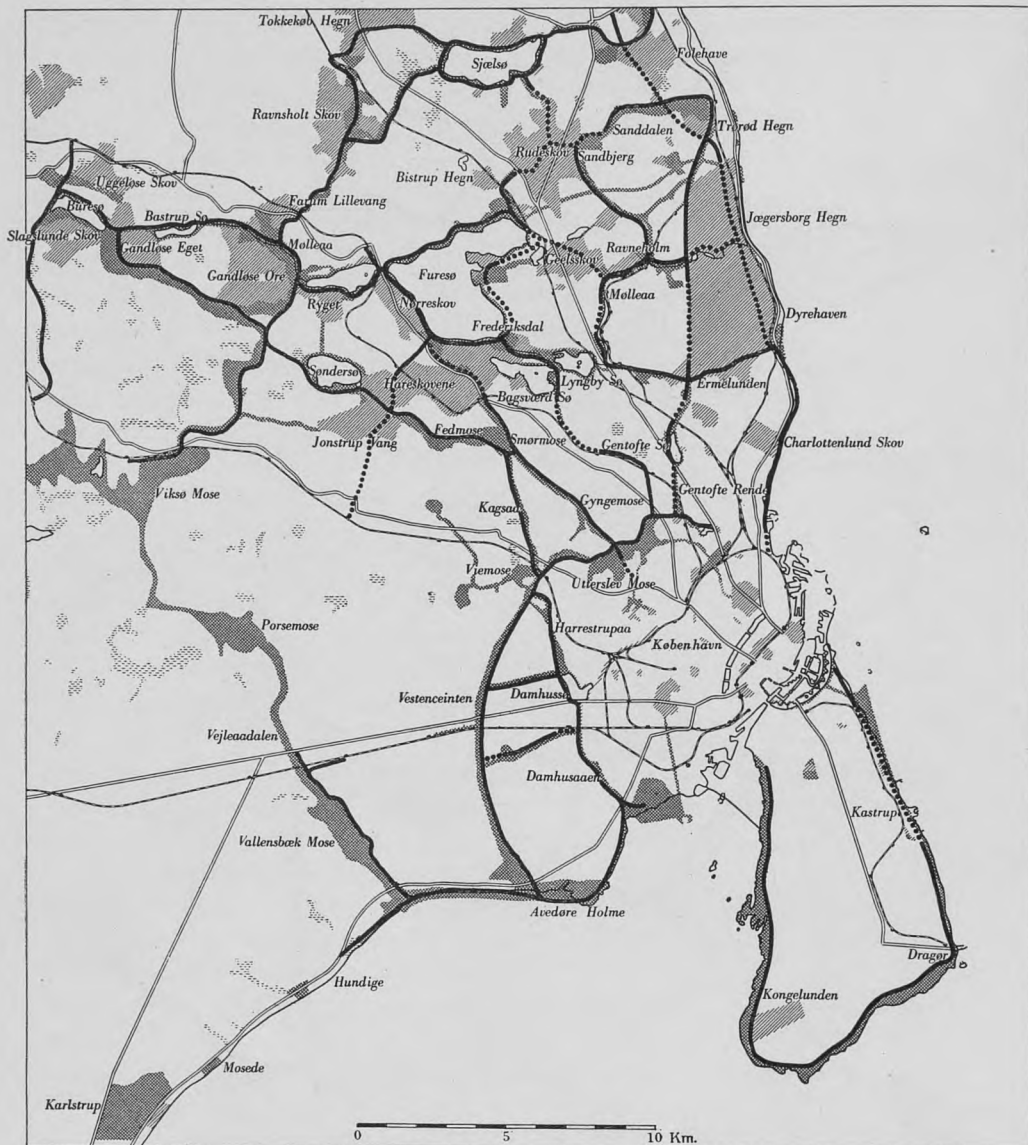
Taarnby Kommune.



Forslag til Gangstier.

1 : 250.000. Foreslaaede Stier er vist med fuld Linie, eksisterende med Punkttering. Foreslaaede Holdepladser er vist med en udfyldt Cirkel, eksisterende med en Ring.

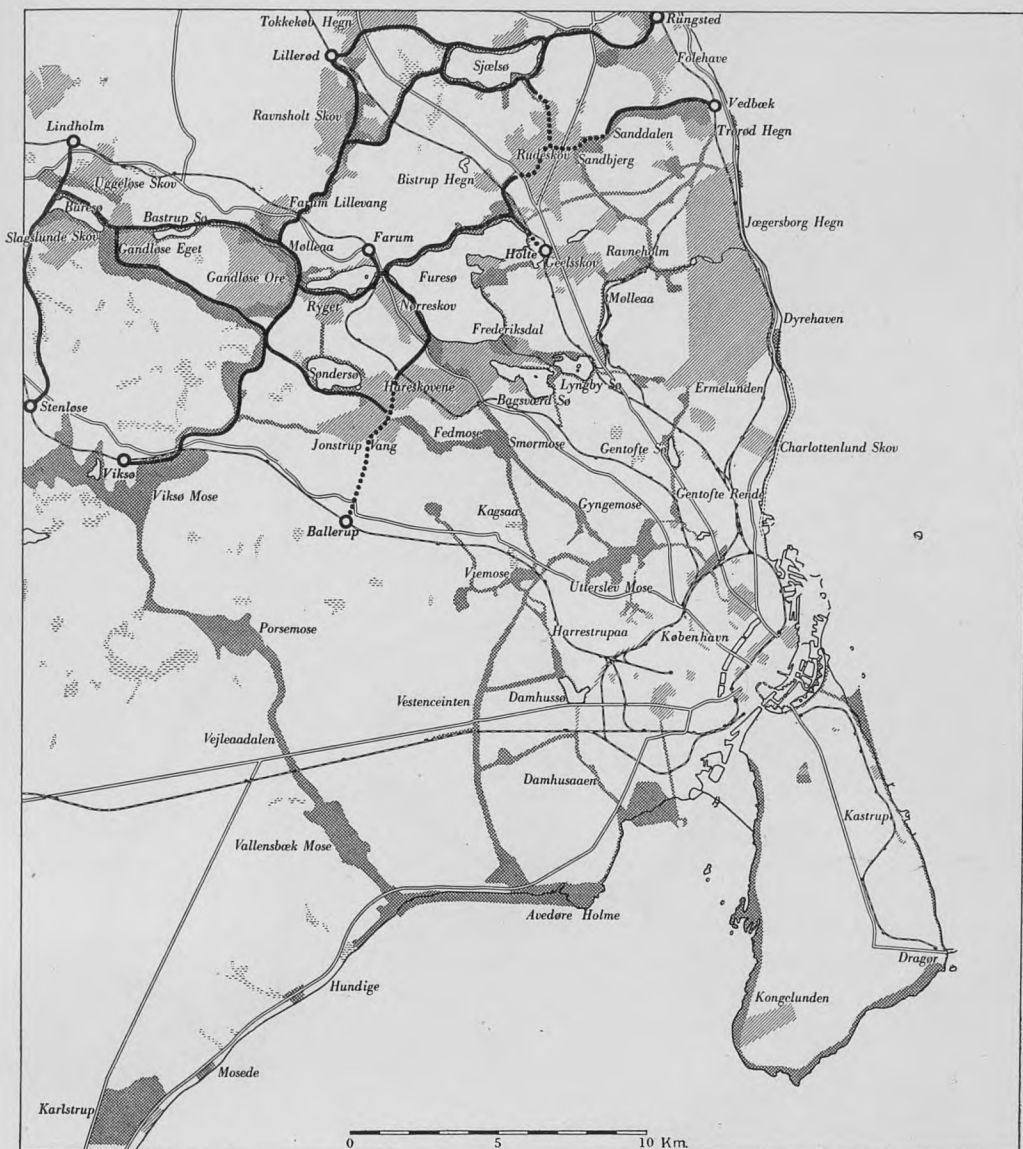
Kortet viser ikke alle Egnens Gangstier men kun saadanne som i Forbindelse med de foreslaaede Stier giver Mulighed for Udflugter til særlig naturskønne Egne. Gangstierne er fortrinsvis tænkt som selvstændige Stier følgende en Aa, et Markskel, en Skovvej el. lign. fredelige Steder borte fra Hovedvejene. Hvor Gangstierne følger en eksisterende eller foreslaet Vej bør Stien i videst mulig Omfang adskilles fra Kørebanen med Busket eller Græsabat og eventuelt forsynes med selvstændig Allébeplantning. Ud fra København er tænkt Udflugtsgangstier i: Den nye Strandvej i Kystlinien, Parkbæltet langs Gentofte Rende, Radialparken fra Utterslev Mose til Hareskovene, Parkbæltet langs Kagsaa, Vestenceinten, de to Parkbælter ud til Vestenceinten, Kysten langs Køgebugt og Amagers Kyster. Ude i Egnen er Gangstinet knyttet til Jernbanestationerne, hvorfra Gangstierne maa antages at faa det overvejende Antal Trafikanter. Endvidere foreslaas alle de større Søer omkranset af Gangstier, saa vidt muligt umiddelbart langs Bredderne.



Cyklevejnettet bestaar fortrinsvis af selvstændige Cykleveje. Hvor saadanne vanskeligt vil kunne gennemføres f. Eks. grundet paa Bebyggelser følger Cyklevejene de almindelige Veje. Er Vejen en Hovedvej med stærk Motorfærdsel foreslaas Cyklisternes Færdselsbane i videst muligt Omfang adskilt fra Kørebane med Busket eller Græsabat. Er Vejen derimod en fredelig Villavej vil Cyklisterne paa kortere Strækninger kunne benytte dennes Kørebane. Ud fra København følger Cyklevejene: Den nye Strandvej i Kystlinien, Parkbæltet langs Gentofte Rende, Vangede Rende, Radialparken fra Utterslev Mose til Hareskovene, Parkbæltet langs Kagsaa, Vestenceinten, de to Parkbælter ud til Vestenceinten, Kysten langs Køgebugt og Amagers Kyster. Langs Københavns Kommunegrænse fra Emdrup Sø til Valby Fæled føres en Cykle-Ringvej gennem det foreslaaede Parkbælte. Ude i Egnen er de radiale Cykleveje forbundet med tværgaaende Cykleveje, saaledes at der bliver Mulighed for forskellige Ruter ud og hjem og for Cykleture gennem Egnens forskellige Steder.

Forslag til Cykleveje.

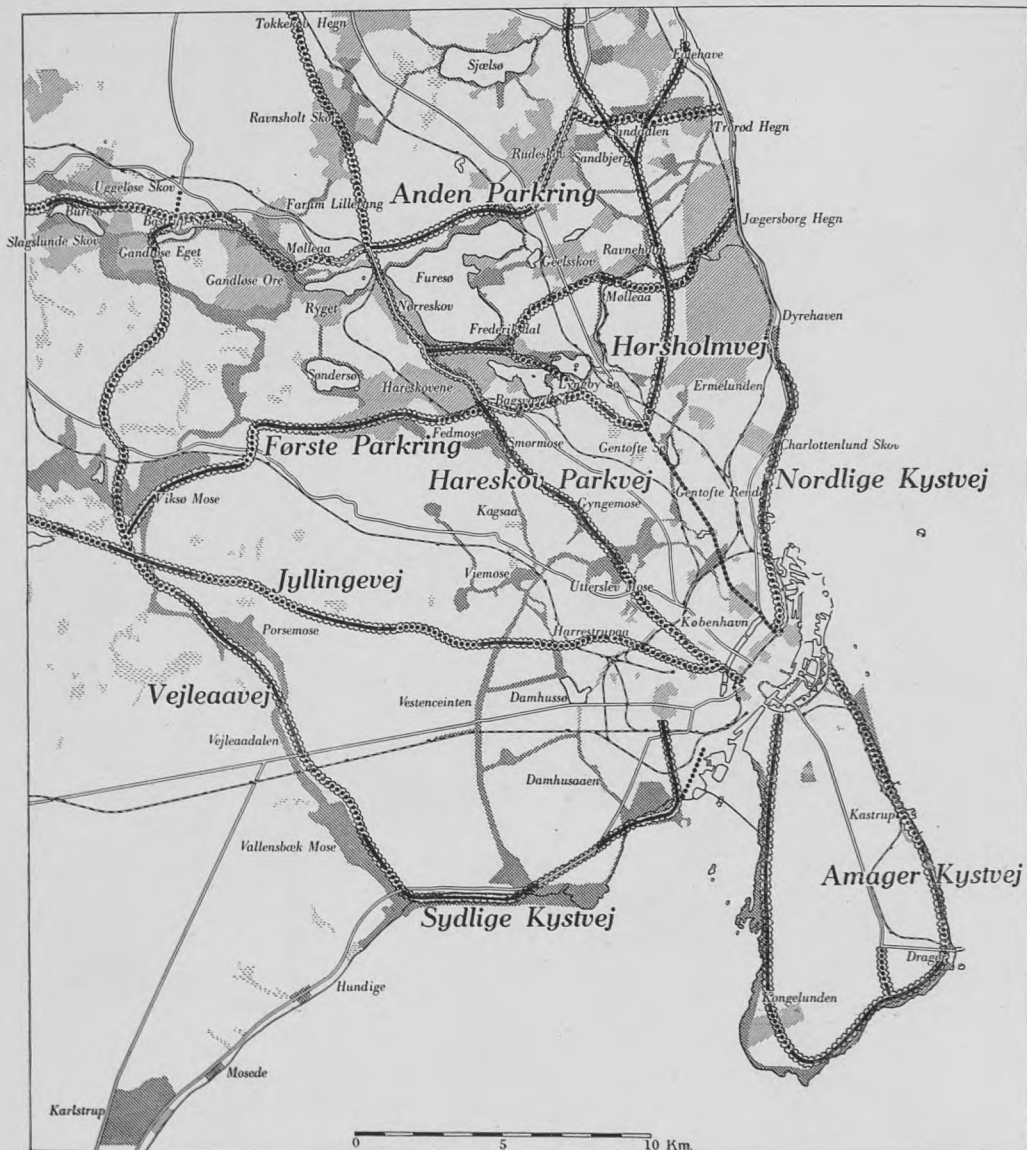
1 : 250.000. Foreslaaede Cykleveje er vist med fuld Linie, eksisterende med Punktering.



Forslag til Cykleveje i Forbindelse med Jernbaner.

Det viste Net er et Udsnit af Nettet paa modstaaende Kort.

Saa længe Cykleudflugterne holdes indenfor en Afstand af 10—20 km fra Bymidten vil Cyklisterne uden at trættes og uden at anvende for megen Tid paa Transporten ud og hjem kunne benytte de ud fra København foreslaaede Udfaldsstier. For at lette Cyklisternes Adgangen til de fjernere beliggende Udflygtssteder foreslaas Cyklevejnettets yderste Ruter knyttet til en Række af Egnens Jernbanestationer, nemlig Vedbæk og Rungsted paa Kystbanen, Holte og Lillerød paa Nordbanen, Farum og Lindholm paa Slangerupbanen og Ballerup, Viksø og Stenløse paa Frederikssundbanen. Med den Side 35 omtalte særlige Tilrettelæggelse af Cykletransporten paa Banerne vil Cyklisterne kunne foretage Ture i de fjernere Udflygtsomraader uden stadig at være henvist til de mere kendte Radialveje ud fra Byen.



Forslaget gaar i det væsentlige ud paa at forbinde eksisterende og tidligere fra anden Side foreslaaede Udfaldsveje med et System af Ringveje, som i Forbindelse med Udfaldsvejene giver Muligheder for Rundture i Udflugtsomraaderne med forskellig Rute ud og hjem. Udfaldsvejene foreslaas i størst mulig Udstrækning udformet med Hensyntagen til de landskabelige Værdier i Vejens Nærhed og holdt fri for Randbebyggelse. De foreslaaede Parkringe er ført igennem de særlig naturkønne Egne, men saa vidt muligt udenom de foreslaaede fredede Omraader og de Arealer, som er foreslaaet udlagt til Friluftslivet. Langs Parkringene bør der indrettes rigelig Parkeringsplads fortrinsvis i Friluftarealernes Nærhed. Vejleaaavejen tænkes til sin Tid ført langs det eventuelle fremtidige Skovbælte ved det vestlige Mosedrag. Paa Amager er der foruden Vejen langs Kysten foreslaaet en Forlængelse af Amager Landevej til Sydkysten. De foreslaaede Udflugtsveje vil ogsaa have stor Betydning for den almindelige Færdsel.

Forslag til Udflugtsveje.

1 : 250.000. Foreslaaede Veje er vist med fuld Linie, eksisterende med Punkttering.

Forslagets Gennemførelse

Nærværende Forslag, der gaar ud paa at skabe et sammenhængende System af grønne Arealer for Storkøbenhavn, dels ved Gennemførelse af Fredninger af forskellig Art, dels ved Nyanlæg, er saa omfattende og vedrører saa mange forskelligeartede Forvaltningsomraader, at det vil være naturligt at søge Planen fastlagt som en Helhed.

Ved enhver Byplanlægning er det en Hovedopgave at fastslaa hvilke Arealer, der skal holdes helt fri for Bebyggelse. De Arealer, hvis særlige Betydning for Bevaring af Egnens naturlige Skønhedsværdier, her er fremhævet, er dem, der i første Linie ved den fremtidige Udarbejdelse af Bebyggelsesplaner maa holdes fri; Byggemulighederne i de paa-gældende Omraader vil som tidligere paavist ikke derved blive ringere, der vil være mere end rigelig Byggeland til den bymæssige Udvikling, der kan forventes, og Bevaring af Egnens Natur vil i det lange Løb netop blive den væsentligste Forudsætning for, at de fjernere Bygeomraader kan bevare deres Værdi.

Adskillige Enkeltheder i Planen vil kunne forberedes af de respektive Kommuner, og det henstilles indtrængende til disse at være opmærksom herpaa og at søge at undgaa Bebyggelse eller andet, der vil kunne være til Hinder for Planens Gennemførelse. Ved Indførelse af tidssvarende Bygningsreglement¹⁾ og Sundhedsvedtægt, vil megen planløs og uheldig Bebyggelse kunne undgaaes. De foreslaaede Vejanlæg vil formentlig efterhaanden kunne finansieres af Motormidlerne.

De henstilles endvidere til Statsskovvæsenet og de private Skoves Administration, der jo hver især indenfor deres Omraade opretholder et betydeligt Antal Stier, efterhaanden at udbygge dette Stinet i Overensstemmelse med Forslaget.

Nogle af de foreslaaede Fredningsopgaver vilde kunne optages enkeltvis i Henhold til Naturfredningsloven; men Opgavernes Mangfoldighed og Planens Udstrækning vil som før nævnt gøre den stykkevise Gennemførelse næsten uigennemførlig i Praksis, hvorfor det henstilles, at Planen søges løst under eet som en kombineret Byplan- og Naturfredningsopgave, og det vil være naturligt nu at henvende sig til Regeringen med Anmodning om Medvirken til Planens Fastlæggelse og successive Gennemførelse (jfr. Indenrigsministerens Udtalelse anført i *Egnsplanudvalgets Bemærkninger*, der danner Indledning til nærværende Skrift).

Det maa henstilles, at Forslaget nu fastlægges baade i

¹⁾ Jfr. Dansk Byplanlaboratoriums „Udkast til Bygningsreglementernes byplanmæssige Bestemmelser“. Beretning 1931—33.

Forslagets Gennemførelse

Enkeltheder og som Helhed eventuelt ved en særlig Lov, og saaledes at der samtidig søgtes opnaaet fornøden Lovhjemmel til Nedsættelse af en sagkyndig Byplankommission¹⁾ til Behandling af den foreliggende og eventuelt senere fremkommende Planer, der omfatter Storkøbenhavns Udviklingsomraade i Lighed med den Ordning, der allerede længe har bestaaet her i Landet, hvorefter Kloaksager og lignende byplanmæssige Spørgsmaal kan henvises til en Landvæsenskommission.

¹⁾ Jfr. Afdelingsingeniør Forchhammers Forslag i saa Henseende i Dansk Byplanlaboratoriums Aarsberetning 1930).

Skema og Oversigtsplan

Paa Side 91—99 er opført de i det foregaaende nærmere behandlede Forslag ordnet efter Omraader, som angivet Side 39, og efter Kommune. Numrene i Skemaets første Kolonne henviser til Numrene paa Oversigtskortet, der er hæftet til Bogens sidste Side.

Det nordlige Omraade.

Parkforbindelse mellem Emdrup og det nordlige Udflugsterræn. Jfr. Side 42.

Udflugsterræn ved Lyngby Sø. Jfr. Side 44.

Udflugsterræn ved Bagsværd Sø. Jfr. Side 44.

Udflugsterræn ved Furesøen. Jfr. Side 44.

NR.	KOMMUNE	STED	FORSLAG
1	Gentofte.	Gentofte Rendes tilgrænsende Arealer.	Parkbælte. Sikring af Udsigten mod Grundtvigskirken. Udfaldsstier for Fodgængere og Cyklister. Supplerende Arealerhvervelse mellem Kommunegrænsen og Dyssegaardsvej.
2	Gentofte.	Engene vest for Gentofte Sø.	Naturpark. Sikring af Udsigten mod Gentofte. Udfaldsstier for Fodgængere og Cyklister langs Søbredden.
3	Gentofte.	Hundesø Mose og Arealstrimmel langs Enghave Rende.	Naturpark, Kolonihaver. Sikring af Udsigten fra Solbakkevej mod Ibstrup Slotsbanke. Udfaldsstier for Fodgængere og Cyklister langs Mosens Østkant og langs Enghave Rende.
4	Lyngby— Taarbæk, Gladsaxe.	Arealet vest for Folkeparken og Bredden rundt om Søen.	Udvidelse af Folkeparken. Gangsti rundt om Søen.
5	Gladsaxe, Lyngby— Taarbæk.	Vænget ved Nybrogaard og Bredden rundt om Søen.	Lejrpladser. Basis for Kano- og Sejlsport. Gangsti rundt om Søen. Cyklevej øst om Søen.
6	Lyngby— Taarbæk.	Arealet mellem Frederiksdal Storskov og Virum Vandvej.	Fredet Naturpark. Sikring af Udsigten fra Frederiksdalsvej. Badestrand, Basis for Kano- og Sejlsport. Anlæg af Cyklevej og Udbedring af nuværende Gangsti.
7	Lyngby— Taarbæk.	Østbredden mellem Virum Vandvej og Luknam.	Gangsti langs Søbredden fra Virum Vandvej til Luknam.
8	Søllerød, Birkerød.	Nordbredden og Vaserne.	Fredet tilgængelig Søbred. Sikring af Udsigterne. Lejrpladser, Basis for Kano- og Sejlsport, Badestrand ud for Bistrup og Stavnsholt. Gangsti og Cyklevej mellem Frederikslund og Fiskebæk. Kørevej mellem Rudersdal og Fiskebæk.

Det nordlige Omraade.

NR.	KOMMUNE	STED	FORSLAG
9	Værløse, Lyngby-Taarbæk.	Vestbredden og Sydbredden.	Anlæg af Cyklevej og Udbedring af den nuværende Gangsti.
10	Bloustrød, Birkerød.	Ravnsnæs og Bredden rundt om Søen.	Fredet tilgængelig Søbred, Lejrpladser ved Ravnsnæs. Gangsti og Cyklevej rundt om Søen.
11	Lyngby-Taarbæk.	Arealet langs Ermelundsstien (Thordals Mose m. fl.).	Parkbælte med Cyklevej og Gangsti. Cyklevejen foreslaas gennemgaaende til Klampenborg.
12	Lyngby-Taarbæk, Søllerød.	Enge og Skrænter langs Mølleaaen og Dybendal.	Fredet Landskab. Gangsti fra Lyngby til Strandmøllen og gennem Dybendal. Cyklevej mellem Lyngby og Strandmøllen.
13	Søllerød.	Malmmosen og Vejlemosen.	Naturpark.
14	Søllerød.	Vejle Sø.	Gangsti rundt om Søen.
15	Søllerød.	Attemosen.	} Fredet Eng- og Moselandskab langs Kighanerende. Sikring af Udsigten fra Attemosevej. } Gangsti fra Søllerød Kirkeskov til Rundforbi. Cyklevej mellem Søllerød Kirkeskov og Vestermosen.
16	Søllerød.	Vestermosen.	
17	Søllerød.	Gissø.	
18	Søllerød.	Terrænet mellem Egevang og Ravneholm.	Fredet Landskab. Gangsti og Cyklevej.
19	Søllerød.	Fra Søllerød Kirkeskov til Rude Skov.	Parkstriben. Gangsti og Cyklevej.
20	Søllerød.	Arealttrimmel mellem Skovene samt Mosen øst for Kohave.	Parkstriben.

*Udflugtsterræn ved Sjælsø.
Jfr. Side 47.*

Parkbælte mellem Lyngby og Ermelunden. Jfr. Side 47.

Udflugtsterræn langs Mølleaaen. Jfr. Side 48.

Udflugtslinie mellem Furesø og Jægersborg Hegn. Jfr. Side 50.

Udflugtslinie mellem Jægersborg Dyrehave og Rude Skov. Jfr. Side 51.

Parkstriben mellem Frederikslund og Jægersborg Hegn. Jfr. Side 51.

Det nordlige Omraade.

Udflugtslinie mellem Rude Skov og Vedbæk. Jfr. Side 51.

Udflugtslinie mellem Frederikslund og Rude Skov. Jfr. Side 52.

Udflugtslinie mellem Sjælsø og Rude Skov. Jfr. Side 47.

Udflugtslinie mellem Sjælsø og Rungsted. Jfr. Side 52.

Supplerende Anlæg ved Øresundskysten. Jfr. Side 52.

NR.	KOMMUNE	STED	FORSLAG
21	Søllerød.	Terrænet langs Rudeskovs østlige Skovbryn.	Fredet Landskab med Lejrpladser. Sikring af Udsigterne. Gangstier og Cykleveje mellem Rude Skov og Vedbæk Station.
22	Søllerød, Birkerød.	Terrænet ved Høje Sandbjerg.	
23	Søllerød, Birkerød.	Sanddalen.	
24	Søllerød, Birkerød.	Maglemosen.	
25	Søllerød, Birkerød.	Fra Vaserne over Bistrup Hegn til Rudeskov.	Parkstribе. Gangsti og Cyklevej.
26	Birkerød.	Fra Ravnsnæs over Aasebakken til Rudeskov.	Parkstribе med Udsigt fra Aasebakken. Gangsti og Cyklevej.
27	Birkerød.	Fra Sjælsø til Hørsholm.	Parkstribе. Gangsti og Cyklevej.
28	Birkerød, Hørsholm.	Arealet mellem Hørsholm Slotspark og Folehaven.	Paatænkt forstbotanisk Have.
29	Hørsholm.	Ulvemosen.	Fredet Landskab. Gangsti og Cyklevej til Rungsted Station.
30	Lyngby—Taarbæk.	Strandbredden nord for Bellevue.	Udvidelse af Bellevuestranden. Erhvervelse af Strandgrundene.
31	Lyngby—Taarbæk, Søllerød.	Arealer ved Mølleaaens Udlob.	Supplerende Erhvervelse af Strandgrundene mellem Søllerød Kommunes Strandgrund og det offentlige Areal ved Strandmøllekroen. Badestrand, eventuel supplerende Sandopfyldning.

NR.	KOMMUNE	STED	FORSLAG
32	Søllerød.	Strandbredden ved Skodsborg Badehotel.	Eventuel supplerende Sandopfyldning langs den nuværende Badestrand.
33	Søllerød.	Arealer af Rolighed og Enrum.	Skovpark med Lejrpladser.
34	Søllerød.	Strandbredden syd for Vedbæk Havn.	Eventuel Sandopfyldning til Badestrand.
35	København, Gladsaxe, Gentofte.	Utterslev Mose.	Naturpark med Parkveje og Stier.
36	København, Gladsaxe, Gentofte.	Arealstrimmel mellem Utterslev Mose og Hareskov.	Parkmæssig udformet Udfaldsvej for Gaaende, Cyklende og Kørende.
37	Gladsaxe.	Gyngemosen.	Naturpark i Tilknytning til 36.
38	Gladsaxe, Herlev.	Smørmose og Fedmose med mellemliggende Areal.	Naturpark med Lejrpladser og de foreslaaede Stier.
39	Værløse, Lyngby—Taarbæk	Arealet mellem Frederiksborgvej, Storskoven og Bøndernes Hegn.	Fredet Landskab. Lejrpladser.
40	Værløse.	Areal af Kollerkolle mellem Nørreskov og Aasevang.	Fredet Landskab. Lejrpladser. Cyklevej langs Søbredden og langs Kløften. Udbedring af Gangstien ved Søbredden.
41	Gladsaxe, Herlev.	Areal langs Kagsaa.	Parkstribet. Udfaldsstier for Gaaende og Cyklende.
42	Gladsaxe, Herlev, Ballerup—Maalev, Værløse.	Værebros Aa. Aabredder, tilgrænsende Moser og Bakkerne vest for Tibberup Bro.	Parkbælte. Kælkebakke. Udfaldsstier for Gaaende og Cyklende.

Det nordlige Omraade.

Det nordvestlige Omraade.

Radialpark og Udflugtslinie mellem Utterslev Mose og Hareskovene. Jfr. Side 56.

Udflugtsterræn ved Storskoven og Nørreskovene. Jfr. Side 58.

Udflugtslinie mellem Husum og Sønderøsterrænet. Jfr. Side 58.

Det nordvestlige
Omraade.

*Udflugtsterræn ved Søndersø,
Jfr. Side 59.*

*Udflugtsterræn fra Farum Sø
til Buresø, Jfr. Side 62.*

NR.	KOMMUNE	STED	FORSLAG
43	Ballerup— Maalev, Værløse.	Areal langs Væ- rebro Aa.	Parkstriben mellem Jonstrup Vang og foreslaaet fremtidigt Skov- terræn langs det vestlige Mose- drag. Parkvej.
44	Værløse.	Søbredden.	Gangsti hele Søen rundt og Cykle- vej langs Sydbredden.
45	Værløse.	Fra Søndersø til Ryget Skov.	Parkstriben med Gangsti.
46	Farum.	Farum Sø med Storebjerg og Præstemosen.	Fredet tilgængelig Søbred. Gang- sti hele Søen rundt. Cyklevej langs Sydbredden.
47	Værløse, Farum, Slagslunde —Gand- løse.	Sortemosen og Gretes Holm.	Fredet Landskab.
48	Farum, Slagslunde —Gand- løse, Ugge- løse— Lynge.	Mølleaadalen fra Farum Sø til Ba- strup Sø.	Fredet Landskab. Lejrpladser. Gangstier og Cykleveje gennem Dalen og til Stationerne.
49	Farum, Uggeløse —Lynge.	Terrænet mellem Terkelskov og Farum Lillevang.	Fredet Landskab.
50	Slagslunde —Gand- løse, Ugge- løse— Lynge.	Bredden rundt om Bastrup Sø.	Fredet tilgængelig Søbred. Gang- sti hele Søen rundt. Cyklevej langs Nordbredden.
51	Slagslunde —Gand- løse, Ugge- løse— Lynge.	Terrænet mellem Gandløse Eget og Krogenlund.	Fredet Landskab. Gangsti og Cyklevej.
52	Slagslunde —Gand- løse, Hjør- lunde, Uggeløse —Lynge.	Bredden rundt om Buresø med Hættingsholm.	Fredet tilgængelig Søbred. Lejr- pladser ved Hættingsholm. Gang- sti hele Søen rundt. Cyklevej langs Nordbredden.

Det nordvestlige Omraade.

NR.	KOMMUNE	STED	FORSLAG
53	Slangerup, Uggeløse—Lyng.	Slangerup Aas og Terrænet langs Uggeløse Skovs sydlige Bryn.	Fredet Landskab. Gangsti og Cyklevej mellem Buresø og Lindholm Station.
54	Slagslunde—Gandløse.	Bakkedraget vest og syd for Gandløse Eget, langs Bundsaa og syd for Gandløse Ore.	Fredet Landskab. Gangsti mellem Gandløse Eget og Gandløse Ore. Cyklevej mellem Buresø og Sønderø.
55	Farum.	Fra Farum Lillevang til Ravnholt Skov.	Parkstriben. Gangsti mellem den foreslaaede Holdeplads ved Farum Lillevang og Ravnholt Skov. Cyklevej.
56	Blovstrød.	Kattehale Mose.	Fredet Landskab. Gangsti og Cyklevej til Lillerød Station.
57	Blovstrød.	Allerød Sø.	
58	Blovstrød.	Sortemosen.	
59	Farum, Blovstrød.	Fra Kattehale Mose syd om Sønderkov til Sjælsø.	Parkstriben i Tilknøtning til Sønderkovs Skovbryn og til Engdraget vest for Sjælsø. Gangsti fra Kattehale Mose over den foreslaaede Holdeplads ved Høvelte til Sjælsø. Cyklevej.
60	Blovstrød.	Fra Tokkekøb Hegn til Sjælsø.	Parkstriben. Gangsti og Cyklevej fra Lillerød St. til Sjælsø
61	Værløse, Slagslunde—Gandløse.	Bringemose m. m.	Foreslaaet fremtidigt Skovterræn. (Statsskov). Gangsti mellem den foreslaaede Holdeplads ved Sørup og Gandløse Ore. Cyklevej mellem Viksø St. og Gandløse Ore.
62	Stenløse—Viksø, Ølstykke, Slagslunde—Gandløse, Hjørslunde.	Areal langs Stenløse Aa m. m.	Gangsti og Cyklevej mellem Stenløse St. og Lindholm St.

Udflygtlinie Syd om Gandløse Eget og Gandløse Ore. Jfr. Side 63.

Udflygtlinie: Farum Lillevang—Tokkekøb Hegn—Sjælsø. Jfr. Side 63.

Det vestlige Omraade.

Fremtidigt Skovterræn og Udflygtlinie ved Mosedraget mellem Viksø og Gandløse Ore. Jfr. Side 76.

Udflygtlinie: Stenløse St.—Buresø—Lindholm St.

Det vestlige Omraade.

Parkbælte langs Kagsaa—Harrestrup Aa—Damhusaa, Jfr. Side 66.

NR.	KOMMUNE	STED	FORSLAG
63	København.	Kagsmose.	} Naturpark. Kolonihavepark. Regulering af Bebyggelsen paa de tilstødende Arealer.
64	Rødovre.	Viemose.	
65	Rødovre.	De lave Arealer mellem Rødovre Landsby og Islevbro Vandværk.	Parkstriben med permanente Kolonihaver. Gennemgaaende Gangsti og Cyklevej. Regulering af Bebyggelsen paa de tilstødende Arealer.
66	København.	Damhusengen.	Naturpark. Gennemgaaende Gangsti og Cyklevej langs Vest-siden. Regulering af Bebyggelsen paa de tilstødende Arealer.
67	København, Hvidovre.	De lave Arealer langs Damhusaaen.	Parkbælte. Gennemgaaende Gangsti og Cyklevej. Regulering af Bebyggelsen paa de tilstødende Arealer.
68	København, Hvidovre.	Engene ved Damhusaaens Udløb.	Bevaring af Engene og Udsigten over disse. Gennemgaaende Gangsti og Cyklevej.
69	København.	Valby Fæled.	Park. Supplerende Opfyldning til Strandpark langs Kalvebod Strand.
70	Rødovre.	Fra Damhusengen til Vestenceinten.	} Parkstriber med Gangstier og Cykleveje ud til Vestenceinten.
71	Hvidovre.	Fra Damhusaaen over Holmegaardens Have og Rebæks Eng til Vestenceinten.	
72	København, Rødovre, Glostrup, Brøndbyerne.	Vestenceinten.	Parkbælte og Udflugtsterræn. Gangsti og Cyklevej ad den „dækkede Vej“. Gangsti langs Vestbanen til Glostrup Station.

Parkbælter mellem de vestlige Bykvarterer og Vestenceinten, Jfr. Side 69.

Udflugtsterræn paa Vestenceinten. Jfr. Side 72.

NR.	KOMMUNE	STED	FORSLAG
73	Rødovre, Herlev, Ballerup—Maalev, Glostrup.	Egby Mose, Engene og Bredderne langs Harrestrup Aa.	Naturparker og Parkstribelangs Aaerne.
74	Herlev, Ballerup—Maalev.	Sømosen og Bredderne langs Sømose Aa.	
75	Hvidovre, Glostrup.	Fra Valby Fæled til Vestenceinten langs Kalvebod Strand.	Gangsti og Cyklevej udenfor Bebyggelsen.
76	Glostrup.	Avedøre Holme.	Fredede Strandenge med Gangsti og Cyklevej.
77	Glostrup—Brøndbyerne, Vallensbæk.	Brøndbyvester Strand m. m.	Gangsti, Cyklevej og eventuel Kørevej udenfor den nuværende Bebyggelse. Forsøg med Sandopfyldning til Badestrand.
78	Glostrup, Brøndbyerne.	Arealer ved den militære Øvelsesplads ved Avedøre.	Supplerende Arealhvervelse af de endnu frie Arealer øst og vest for Øvelsespladsen. Bevaring af Udsigten over Strandengene. Lejrpladser paa de højereliggende Arealer.
79	Thorslunde—Ishøj.	Strandengene mellem Lille og Store Vejleaa.	Supplerende Fredning i Tilslutning til de allerede fredede Enger ved Store Vejleaa's Udløb.
80	Greve—Kildebrønde.	Arealer ved Hundige Strand.	Udvidelse af de eksisterende kommunale og private Strandparker og Lejrpladser. Parkeringspladser for Biler og Cykler.
81	Karlslunde—Karlstrop, Greve—Kildebrønde.	Areal ved Mosede Strand.	Udvidelse af den nuværende Badestrand og Lejrplads. Parkeringsplads for Biler og Cykler.
82	Karlslunde—Karlstrop.	Karlslunde Mose, Karlstrup Mose, Engstrup Mose, Vascengen og mellemliggende Areal.	Fredet Landskab. Foreslaaet fremtidig Plantning (Statsskov) rundt om Moserne. Arealhvervelse til Lejrpladser og til Parkeringspladser for Biler og Cykler.

Det vestlige Omraade.

Parkstribelangs til Egby Mose og Sømosen, Jfr. Side 73.

Gangsti og Cyklevej langs Kalvebod Strand, Jfr. Side 73.

Supplerende Anlæg ved Køgebugtskysten, Jfr. Side 73.

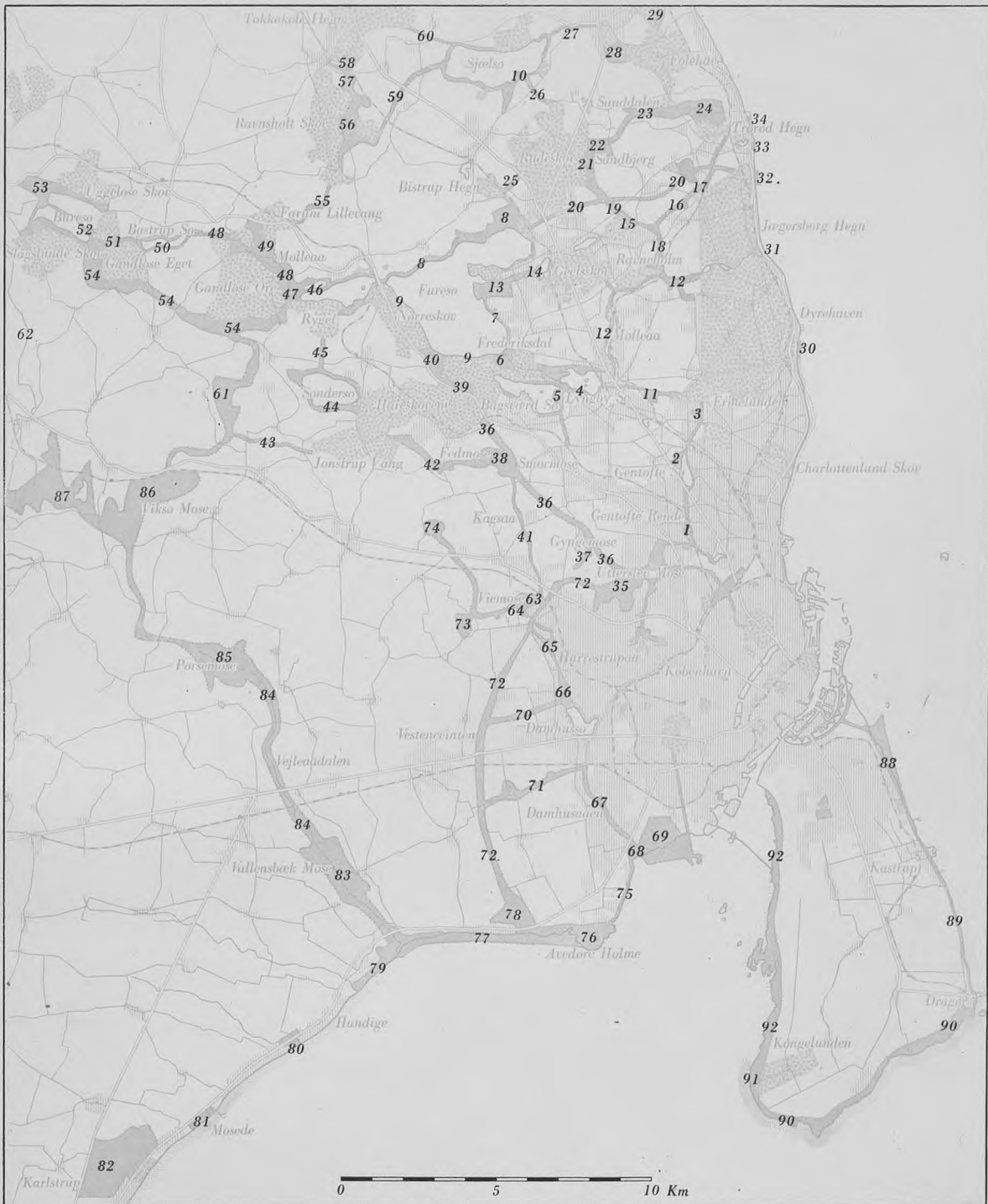
Det vestlige Omraade.

Fremtidigt Skovterræn og Udflugtslinie langs det vestlige Mosedrag. Jfr. Side 76.

NR.	KOMMUNE	STED	FORSLAG
83	Vallensbæk—Thorslunde—Ishøj, Taastrup Herstederne.	Vallensbæk Mose.	Fredet Landskab. Foreslaaet fremtidigt Skovterræn (Statskov) paa de tilstødende Arealer. Gangsti og Cyklevej henholdsvis fra Vridsløselille Holdplads og Roskildevej langs Vallensbæk Mose til Køgebugtskysten.
84	Taastrup, Herstederne, Sengeløse.	Vejleaadalen.	
85	Sengeløse, Ledøje—Smørum.	Porsemose m. m.	
86	Stenløse—Vikso.	Vikso Mose.	
87	Stenløse—Vikso, Jyllinge—Gundsømagle.	Løgsø og omliggende Moser.	
88	København.	Østkysten nord for Kastrup.	
89	Taarndby, Store Magleby, Dragør.	Østkysten syd for Kastrup.	
90	Dragør, Store Magleby.	Sydskysten.	Fredning af Kysten og bagved liggende Strandenge. Lejrpladser og Parkeringspladser for Biler og Cykler. Gangsti. Cyklevej og Kørevej.
91	Store Magleby.	Strandarealet udfor Kongelunden.	Badstrand. Lejrpladser. Gangsti og Cyklevej langs Kongelundens vestlige Skovbryn.
92	København, Taarndby.	Vestkysten indtil 1.5 m Højdekurve.	Fredede Strandenge. Gangsti, Cyklevej og Kørevej.

Det sydlige Omraade. Amager.

Udflugtsterræn og Udflugtslinie langs Amagers Kyster. Jfr. Side 78.



Oversigtskort 1:200 000. Tallene henviser til Tallene i første Kolonne i Skemaet Side 91—99. Krydskravering angiver foreslaede „grønne Arealer“. Planerne er udført af Teknisk Assistent O. E. Christensen, Stadsingeniørens Direktorat, Kbhvn.