

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

TRAFIKLINIER
I
STOR-KØBENHAVN
1910—1940

AF
ROLF ERSLEV
INGENIØR

KRITIK OG FORSLAG
MED 9 PLANER OG 14 BILLEDER



KØBENHAVN
JACOB ERSLEVS FORLAG
1909

656.0
(2x, 2)

289
285



656 4

6564

TRAFIKLINIER
I
STOR-KØBENHAVN
1910—1940

AF
ROLF ERSLEV
INGENIØR

KRITIK OG FORSLAG
MED 9 PLANER OG 14 BILLEDER



DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

KØBENHAVN
JACOB ERSLEVS FORLAG
1909

656.0
(Ex. 2) *pl*

Størsteparten af denne Skitse har været fremsat i
»Ingeniøren« 20. Marts 1909.

De foreslaaede Gadeanlæg passerer gennem Bydele, som ikke er ind-
befattet i Kommunens store Konkurrence.

Trafiklinier i Stor-København.

Hovedstaden med omliggende Kommuner, Stor-København, har Aar 1909 ca. 600,000 Indbyggere, medens Tallet i 1863 kun var 190,000; det svarer til en aarlig Stigning paa ca. $2\frac{1}{2}$ Procent. Med samme Forøgelse vil Stor-København Aar 1930 være naaet til Millionen — enten det nu bliver dette eller et andet Aarstal, lærer det os, at Hovedstaden vokser hurtigt.

Det er klart, at Anlæg, som er store nok for en By paa $\frac{1}{2}$ Million, neppe alle vil være tilstrækkelige og gode for en Millionby, og lige saa indlysende er det, at man i Tide bør klargøre sig den heldigste Ordning for Millionbyen; man undgaar derved at begaa Fejl, som det senere vil koste mange Penge at rette, og man kan, ved i Tide at have de kommende Anlæg for Øje, senere gennemføre dem med ringere Bekostning. Netop i de nærmeste Aar vil Forudseenhed paa disse Omraader have den mest afgørende Betydning.

København breder sig hovedsagelig paa den Maade, at der i Udkanterne og i Omegnen opstaar Villabyer, som efterhaanden ombygges til Gader med høje Huse — men medens Bredden af Vejene var god nok for en Villaby, bliver det til Gyder mellem de høje Huse. De nye Bygningslove, baade i København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner, søger at raade Bod paa disse Tilstande ved at forlange, at alle nye Bygninger skal ligge mindst 15 Alen fra Vejens Midtlinie; disse Love sikrer derfor, at Stor-København efterhaanden faar luftigere Kvarterer. Imidlertid, medens disse 30 Alens Gader er fortræffelige som Sidegader, stiller Hovedgaderne ganske andre Fordringer til Gadebredden, da Trafikken ikke alene er større, men stiger Aar efter Aar. Fordringerne om hurtig Kørsel med Sporvogne og Automobiles vokser med de lange Afstande, men uden brede Hovedgader kan Farten ikke forøges!

Trafikken i en By er ganske naturligt størst i Byens Midte og aftager ud mod Udkanterne; derved fremkommer en Fare for, at Hoved-

gaderne skal blive for smalle, da den ringe Trafik, i Forbindelse med, at det baade er billigere at anlægge og vedligeholde smalle Veje, fører til, at selv fremtidige Hovedaarer anlægges med en altfor ringe Bredde. En skønne Dag maa man saa indrømme, at Bredden er ganske utilstrækkelig, men paa den anden Side, at de Summer, som kræves for at udvide til en passende Bredde, er uoverkommelige; man behøver kun at nævne Strøget, Torvegade og Strandvejen. Det kan ogsaa fremkomme, at Veje, som hidtil var lidet befærdede, ved Nyanlæg faar uventet Trafik: Nordre Frihavnsgade ved den stadigt voksende Trafik fra Frihavnen; Fredensgade ved Anlægget af Tagensvej, Bispebjerg- og Rigshospitalet, Fælledparken og Lersøparken; Kvægtorvsgade og Jernbanegade ved den nye Jernbaneordning o. s. v.



1. Vimmelskaftet, ca. 18 Alen. (Stenders Kunstforlag).

I.

København og Nabokommuner.

Københavns Kommune søger at rette paa Fortidens Fejl ved at udvide Gader og expropriere hele Husrækker, medens den samtidig anlægger nye brede Hovedaarer og Boulevarder. De kommende Bydele vil ogsaa paa anden Maade blive sundere og mere tiltalende, idet Kommunen dels har sikret sig Grund til en Række større og mindre Parker — Fælledparken, Lersøparken, Utterslevmoseparken, Damhussøen og mindre Anlæg ved Jagtvejen, i Kildevældskvarteret, ved Enghavevej, Amagerbrogade o. s. v. —, og dels forlanger, at hele Kvarterer skal bygges paa en særlig Maade: Villabebyggelse, aaben Bebyggelse, lave Huse med Forhaver o. s. v. For at naa fuld Sikkerhed for, at alt bliver saa tiltalende og praktisk som mulig,

udskrev Kommunen i Januar 1908 en stor Konkurrence for at bestemme Beliggenheden af alle Hovedgaderne og Parkerne m. m. i det fremtidige København.

En saadan Forudseenhed kan ikke prises højt nok, men desværre vil alle disse gode Forhold kun fremkomme i de Kvarterer, som bygges paa selve Københavns Grund, medens Nabokommunerne sorgløst bygger videre langs Fremtidens Hovedaarer efter den tidligere nævnte Recept: Villakvarterer med dertil svarende Vejbredde og Ombygning til smalle Gader, dog med de Hensyn til luftigere Bebyggelse, som Kommunernes Byggelove fordrer; det vil altsaa sige, for Gentofte og Frederiksberg Kommune 30 Alen, i de andre Kommuner endog kun 16–20 Alen. Man maa

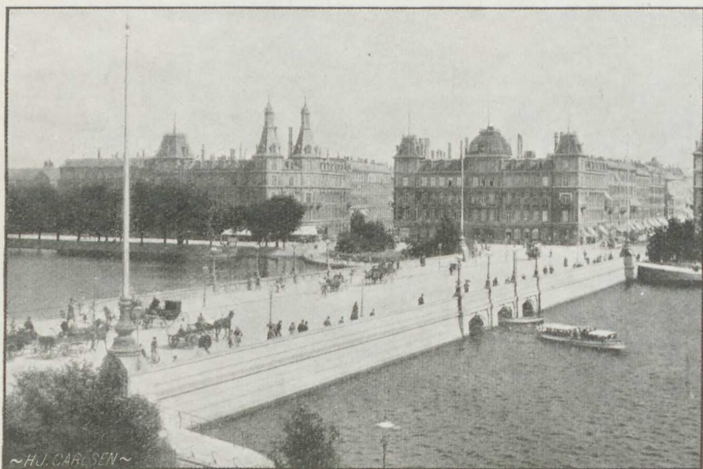


2. Vesterbrogade, ca. 30 Alen. (Stenders Kunstforlag).

derfor være forberedt paa, at efterhaanden som Ombygninger og Nybygninger fremkommer i Københavns to nærmeste Kommuner, vil Hovedgaderne i disse faa samme Bredde som Vesterbrogade mellem Frederiksberg Allé og Søndermarken (Fig. 2); de andre omtrent Strøgets Bredde (Fig. 1). Københavns Kommune forlanger derimod, som absolut Minimum, Frederiksborggades Bredde, 40 Alen (Fig. 3), og søger at faa en Række nye Hovedaarer med en endnu større Bredde. Den udvider saaledes Gyldenløvesgade til samme Bredde som Aaboulevarden (60 Alen); alle Vejene i og om Fællederne bliver ogsaa 60 Alen (Fig. 4); senere vil komme endnu bredere Gader, f. Eks. en 100 Alens Boulevard fra Fællederne gennem Lersøparken til den kommende Utterslevmosepark. Til Sammenligning kan nævnes, at Nørre Boulevard er 80 Alen bred og Unter den Linden i Berlin 90 Alen.

Man kan kun beklage, at Konkurrencen ikke ogsaa omfattede de Kommuner, som dels er sammenbygget med Hovedkommunen, dels efter faa eller flere Aar vil faa den store Trafik, som den stærkt voksende Hovedstad fører med.

Et saadant Samarbejde mellem Stor-Københavns Kommuner er overhovedet ikke let at faa i Gang, da en snæversynet Lokalpatriotisme er bange for at arbejde sammen med den større og mere fremadskuende By. At det dog kan ske, viser Berlin os; thi da man her foreslog en Konkurrence for de fremtidige Hovedaarer i Stor-Berlin, gik alle Kommunerne med og samlede 100,000 Mark sammen til Præmier. Det vilde være i høj Grad ønskeligt, om man hos os drog Lære heraf!



3. Frederiksborggade, 40 Alen.

II.

Stor-Københavns Kommune.

Til Trods for, at Bebyggelsen i Gentofte Kommune flere Steder er stor og tæt og at Frederiksberg Kommune dels gennemskæres af Bandedæmningen Vanløse—Valby, dels inden mange Aar faar en forsænket Godsbanelinie langs sin vestlige Grænse, kan man dog endnu i begge Kommuner sikre sig det nødvendige Areal til flere fortræffelige gennemgaaende Hovedaarer. Ved gennemgaaende Hovedaarer forstaar jeg Gader, som, svarende til Amtsvejene, kan føre Trafikken gennem flere Kommuner; disse Gadeanlæg har derfor Interesse for andre end netop den Kommune, hvor en Del af Vejen anlægges. Amtsvejene bestemmes og anlægges jo af

Kommunerne i Forening (Amtsraadet); de gennemgaaende Hovedaarer i Stor-København er af mindst lige saa stor Vigtighed.

Den Art Spørgsmaal burde afgøres af et Raad, valgt af alle Stor-Københavns Kommuner.

Hvorledes Udgiften skulde fordeles, kunde man forhandle nærmere om; for de gennemgaaende Hovedaarer var der to Løsninger, enten at Stor-København betalte det hele, eller at den gav et Tilskud til den Kommune, i hvilken Arbejdet blev udført. Foreløbig gælder det om at sikre sig de nødvendige Arealer, da disse for hvert Aar bliver kostbarere. De samvirkende Kommuner burde snarest blive enige om at forhandle med Grundejerne; man maa jo ikke glemme, at det er en stor Fordel for disse



4. Østerbrogade, 60 Alen. (Stenders Kunstforlag).

at faa en Hovedaare hen over deres Grunde, og fik de Garanti for, at den vilde blive fortsat helt ind til Københavns Centrum, vilde det jo lette Forhandlingerne meget.

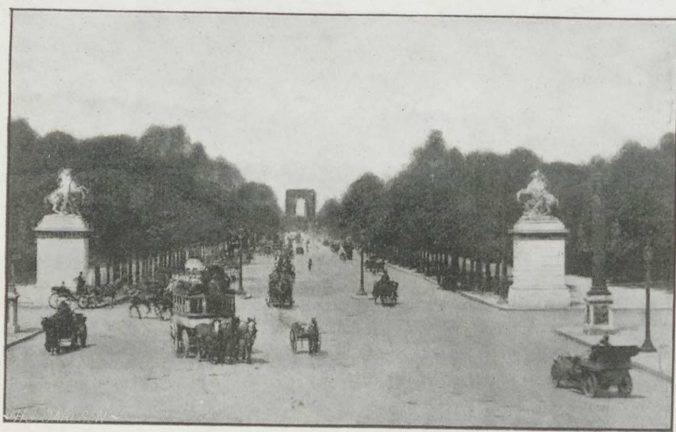
Var Samarbejdet mellem Kommunerne først begyndt, vilde man antagelig snart til fælles Fordel drive baade Hospitaler, Brandvæsen og Politi under eet. Ogsaa paa anden Maade kunde man opnaa store Goder. Den smukke Dyrehave trænger til bedre Kørebaner, Cycle- og Ridestier; Udgiften hertil, fordelt paa hele Stor-København, blev meget ringe pr. Hoved, 5 Øre $\times$ 600,000 Indbyggere giver allerede 30,000 Kr. o. s. v.

Et Lands Hovedstad, særlig naar Landet er saa lille som vort, har en Forpligtelse til at gøre sit til at hæve Landets Anseelse. Dyrehaven er jo ikke blot den mægtige Park, hvor alle glædes og faar Sundhed, men den er tillige ved sin ejendommelige Naturskønhed af Værdi for hele

Nationen. Der er ogsaa mange andre Partier, som baade Staten og Stor-Københavns Kommune bør sætte en Ære i at bevare, til Pryd og Gavn for hele Landet; jeg vil blot nævne Furesøen med omliggende Skove og



5. Vesterbros Passage, 70 Alen. (Stenders Kunstforlag)



6. Paris, Avenue des Champs-Élysées, 110 Alen.

Skrænter, Frederiksberg Have, Rosenborg Slot og Omgivelser o. s. v. En lille Kommune som Søllerød har hverken Anseelse eller Pengemidler nok til at kunne redde Furesøen fra at blive en Sø, omgivet af privat Bebyggelse, som Københavnerne og Turister kun kan beundre fra et Par Dampskibsbroer!

Svanemøllen helt ud til Klampenborg. For Strækningen indtil Charlottenlund er af Afdelingsingeniør Nobel udført nøjagtige Overslag, og de viser, at denne Promenadevej med Aaboulevardens Bredde og ført paa en lang Bro over Tuborgfabrikens Grund vil koste 1,800,000 Kr.; Københavns Kommune anvender alene et lignende Beløb til Anlægget af Fælledparken, hvor endda Vejudvidelser og Grundenes Værdi ikke er medregnet. Gentofte Sogneraad vil ikke betale hele Udgiften, da Kommunen højst vil give $\frac{1}{10}$ af Trafikken. Et Tilskud fra Stor-Københavns Kommune til denne enestaaende Strandpromenade til Hovedstadens største Park er baade ønskeligt og retfærdigt.

Den 100 Alen brede Boulevard, der med jævne Stigninger fører fra alle Fælledvejene over Godsbanen og Lersøparken, kunde svinge mod Nord uden om Emdrup og videre gennem alle Kommunerne (vist punkteret paa Fig. 14); derved fik Fremtidens store Trafik en fortræffelig og direkte Hovedaare — endnu kan man sikre sig hele Arealet, uden at købe en eneste Bygning!

III.

Gyldenløvesgade med Aaboulevarden og „Frederiksberg Boulevard”.

Den nye Jernbaneordning vil jo føre til, at der anlægges en Banelinie fra Hellerup over Nørrebro til Valby (Linien R—R. Fig. 8), saaledes at der fremkommer en Ringbane gennem de indre og ydre Kvarterer. Den projekterede Linie har dog en væsentlig Mangel: Fra alle de Stationer paa den, som ligger mellem Roskildevej og Hellerup, kan man komme hurtigere ind til Centrum med Sporvogn end med Banen; særlig ligger Stationen Aaboulevarden (Fig. 8. Aab.) altfor nær Raadhuspladsen. Trafikken mellem Roskildevej og Hellerup vil derfor blive minimal, da den næsten kun vil bestaa af de forholdsvis faa Rejsende, som kommer fra fjærnere Stationer og vil stige om ved Valby og Hellerup for at benytte næste Ringbanetog.

Skal der absolut anlægges en Ringbane, vilde det baade blive billigere og i Længden heldigere, om den blev lagt noget længere ud. Den burde lægges ved Siden af den nye Godslinie, saaledes at Personbanen ved Nørrebrogade, i Stedet for at svinge ind mod Raadhuspladsen, fulgte Grænsen mellem København og Frederiksberg, indtil den ved Vanløse mødte Frederiksbundsbanens Dæmning, som den da kunde følge ind til Valby; de nye Stationer blev antagelig: Borups Alle, Godthaabsvej (5. Juniplads), Vanløse og Peder Bangsvej. Denne ændrede Linie løber vel nu i Udkanten af Byen, men ad Aare, naar Hovedstaden har bredt sig, og denne Trafiklinie vil jo lette Bebyggelsen, vil den komme til at gaa

virke som to Fangarme, som samler al den kommende ydre Trafik og leder den helt ind til Raadhuspladsen; denne fortræffelige over $\frac{1}{2}$ Mil lange Trafiklinie med 80—100 Alens Bredde kan Københavns Kommune gennemføre saa godt som uden en eneste Grunderhvervelse.

For Frederiksberg Kommune er Forholdene næsten lige saa heldige. Blev der anlagt en 60 Alen bred Hovedgade paa det nedlagte Jernbaneterrain fra Vodroffvej til Frederiksberg Station, vilde Trafikken fra Godthaabsvej (Rolighedsvej og Vinkelvej), Nylandsvej, Fabriksvej og Finsensvej, som nu har retvinklede og daarlige Forbindelser, uden et eneste Sving



Fig. 9. Paris. De indre Boulevarder, 45 Alen.

mundt ud i denne nye brede Hovedgade og føres direkte ind til Forretningskvarteret. Det maa være alle klart, at den nuværende Ordning med de to alt for smalle Hovedgader: Gl. Kongevej og Vinkelvej en Dag vil hindre Kommunens fortsatte Trivsel.

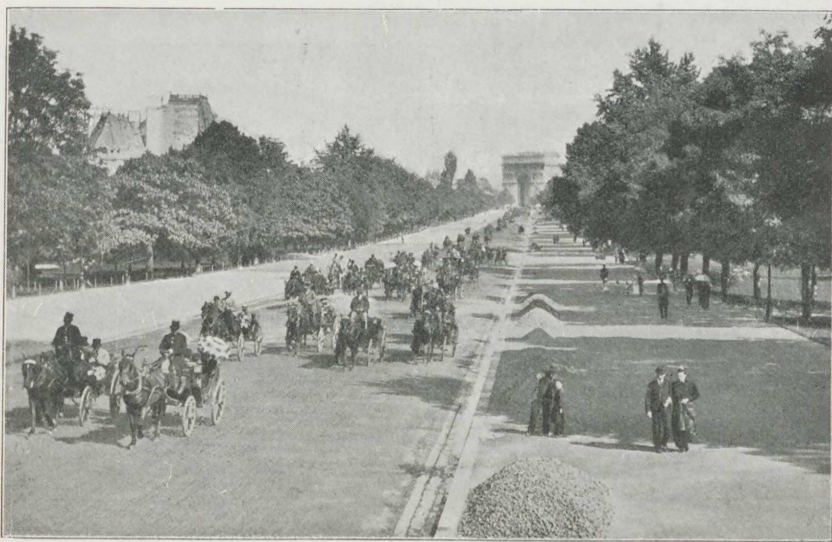
Denne »Frederiksberg Boulevard« kunde let forlænges helt ud til Damhuskroen. Derefter vilde hele den store Trafik fra Vest forlade Vejen over den stejle Frederiksberg Bakke og gennem den ret smalle Vesterbrogade (Fig. 2) og i Stedet benytte denne nye brede Hovedgade; den forøgede Vejlængde fra Damhuskroen er kun 400 Alen.

Inden mange Aar vil Gyldenløvesgade med dens to Udløbere være Københavns mest trafikerede Hovedgade. Man vil da have det Særsyn, at

en Storbys største Trafik ledes ad brede Gader fra dens yderste Grænser gennem gamle Bydele helt ind til Byens Hjerter — disse Vejanlæg vil derfor blive af den største Betydning for Fremtidens store og stadigt voksende Trafik.

Ganske vist vil disse Gadeanlæg koste ret store Summer, men det, som ellers gør Hovedgadegennembrud saa kostbare, er de dyre Grund-erhvervelser, og netop de spiller jo her en ret underordnet Rolle, til Trods for, at Frederiksberg Boulevard næsten bliver $\frac{3}{4}$ Mil lang.

Der kan her blive Tale om Titusender og Hundredetusender, men man naar aldrig op til de Millioner, som Hovedgadegennembrud har kostet andre



10. Paris, Parkgade. Mellem Husrækkerne 187 Alen.

Byer. Hvad Napoleon den Tredie i den Retning har udrettet for Paris, er velbekendt, men hans Gadeanlæg kostede ogsaa over 1000 Millioner Frs., hvoraf den største Del sikkert er medgaaet til Køb af de Huse, som maatte brydes ned.

I første Række vil brede Hovedgader være til Nytte for Trafik og Handel, men de vil ogsaa gøre anden Virkning. Ligesom Parker og Pladser virker som en Bys Lunger, hvorfra der spredes Luft og Sundhed ud til alle Sider, virker Hovedgaderne som store Luftkanaler, der presser frisk Luft ind i de smallere Sidegader: Fra Lersøparken ad Lersøboulevarden gennem det forbyggede Nørrebro og fra Damhussøen ad Frederiksberg Boulevard.

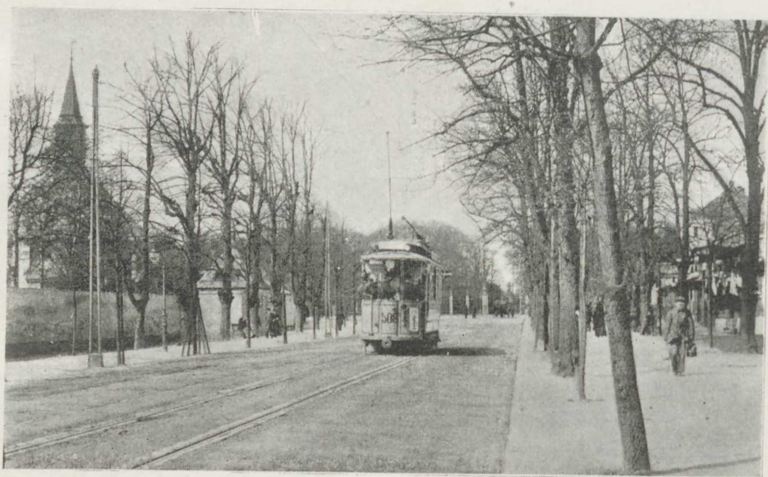
Brede beplantede Gader, særlig naar Beplantningen er vokset til, f. Eks. som de nu dødsdømte Træer paa Nørre Voldgade, er som lang-

strakte Parker; der var derfor Grund til at overveje, om det ikke var rigtigere at udvide Hovedaarerne paa Parkernes Bekostning — for hvert Menneske, der passerer en Park, er der langt over 100, som benytter en Hovedgade.

IV.

Bybaner.

De store Parkanlæg, de brede Gader og særlig den luftigere Bebyggelse kræver langt større Arealer end i de gamle Bydele; alt iberegnet, vil de nye Kvarterer i Forhold til de gamle kræve mindst 5 Gange saa



11. København. Parkgade. (Stenders Kunstforlag).

stort et Areal for samme Menneskemængde. Den Tid er derfor ikke saa fjærrn, hvor Klampenborg, Lyngby og Søborghus Villakvarter er sammenbygget med Hovedstaden; men Millionbyen med omliggende Forstæder og Villabyer vil selvfølgelig strække sig endnu længer ud til alle Sider.

Efterhaanden som Afstandene forøges i en By og Lysten vokser til at bo i Omegnens Villabyer, bliver det vigtigere, at Samfærdselsmidlerne er gode. Daglig at køre 2—4 Gange en lang Strækning i en kold og rystende Sporvogn er hverken behageligt eller sundt. I Udlandets Storbyer gaar man jo den Vej, at man bygger Bybaner over eller under Jorden, hvor Togene kan fremføres med stor Fart, medens samtidig Liens Konstruktion tillader store og magelige Vogne, Disse Bybaner er rene Personbaner uden Godstrafik, saaledes at Opholdene ved Stationerne kun er ganske korte; f. Eks. har jeg maalt Opholdene paa den stærkt tra-

fikerede Bybanestation Friederichsstrasse i Berlin, hvor de var fra 17—31 Sekunder. Som Følge af de korte Stationsophold behøver Afstanden mellem Togene ikke at være ret stor, 2—2½ Minut for Damp tog, for elektriske Tog endnu mindre. Ekspeditionspersonalet er mindre end ved almindelige Jernbaner, da den uregelmæssige Godstrafik fordrer stort Mandskab, som jo her helt bortfalder; ved mindre Stationer paa Berlins Bybaner findes kun en Dame til Billetsalg, en Portør og en Stationsforstander.

Anlægget af saadanne Bybanelinier plejer at være meget bekosteligt, da man netop skal bryde gennem de Kvarterer, hvor Grunden er kostbarest. Af Hamborg kan man lære meget, da København i Indbyggerantal naar Hamborgs nuværende Størrelse inden 20 Aar. Her anlægges



12. Berlin. Bybane.

i denne Tid en Bybane for ca. 67 Millioner Mark, hvoraf ikke mindre end de 26 medgaar til Grunderhvervelser. Disse 26 Millioner maner os stærkt til ogsaa i denne Retning at være forudseende.

Bytrafikken med kortere Afstande vil stadig benytte vort fortræffelige Sporvognsnet, hvorimod Trafikken med de længere Afstande vil foretrække Bybanerne. Bybanelinierne skal derfor forbinde Forretningskvarteret med de fjærnere Bydele og Villabyer, saaledes at de saa direkte som muligt passerer gennem de nuværende Bydele i København, medens de længere ude bør have saadanne Retninger, at de spredes ud over alle de kommende Kvarterer.

Forretningskvarteret koncentrerer sig mere og mere om Raadhuspladsen og den nye Hovedbanegaard, hvoraf følger, at Bybanerne ubetinget bør udgaa herfra. Den nye Jernbaneordning vil forandre Byen meget

baade over og under Jorden, men heldigvis paa en saadan Maade, at man med ret smaa Ændringer og Forskydninger ikke alene kan faa et forholdsvis billigt Bybanenet, men endog næsten ideelle Retninger.

Den nye Jernbaneordning (Fig. 8 og 14) vil jo føre til, at alle de Tog, som passerer Hellerup, ledes ad den udvidede Dæmning til Østbanegaarden, hvorfra de i en firesporet Tunnel føres gennem Boulevarden ind til Hovedbanegaarden; Togene fra Frederikssund, Roskilde og Køge føres derimod ind gennem Valby Bakke.

Kaster man et Blik paa et Kort over København, vil man straks blive klar over, hvor der er Mulighed for at føre tre Bybanelinier gennem



13. Berlin, Bybane med Station.

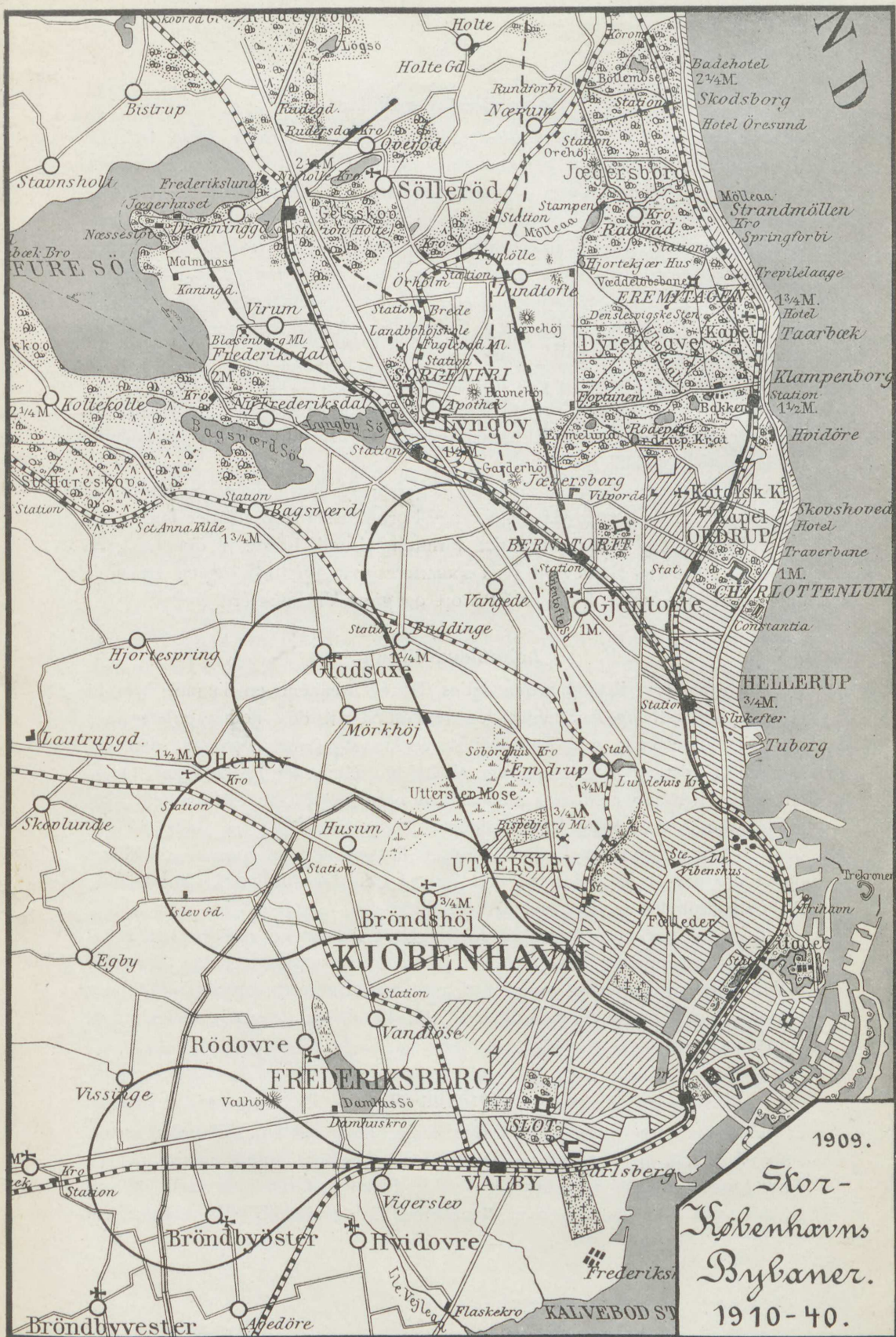
hele det nuværende København (ikke Stor-København) uden at erhverve en eneste Bygning.

En Linie mod Nord bør aabenbart gaa gennem den 80 Alen brede Nørre Boulevard ved Siden af Statens Tunnel til Østerbro og herfra videre paa Dæmningen.

En Linie mod Vest gennem Valby Bakke langs med Statens Spor.

En Linie mod Nord-Vest kan ikke faa en bedre Retning end gennem den brede Aaboulevard.

Hvorledes de tre Linier kan fordele al den kommende Persontrafik fra Stor-København paa en næsten ideel Maade er antydnet paa Fig. 14. Medens der af pekuniære og praktiske Grunde kun kan være Tale om ovennævnte tre Linier gennem den gamle By, stiller Sagen sig ikke saa afgørende længere ude.



14. Skitseret Kort over Bybanelinier i Stor-København.

Rolf Erslev. 15-2-09.

Nørre Boulevardlinien.

Paa Grund af Bebyggelsen vil antagelig en Linie blive ført til Klampenborg langs med Statsbanernes Spor, hvorved samtidig Bybanens Stoppesteder bliver givne: Hovedbanegaarden, Gyldenløvesgade, Gotersgade, Østerbrogade som Forretningsbyens Stationer, medens Nordre Frihavns-
gade og Svanemøllen giver Adgang til Frihavnen og de kommende Havne-
anlæg mod Nord. Bybanen maa standse ved alle Tværvejene i Gentofte
Kommune, det vil sige, foruden de tre Statsbanestationer, ved Tranegaards-
vej, Norasvej, Hyldegaardsvej og Ordrupvej. Afstandene mellem Stoppe-
stederne er lidt større end i Hamborg.

En Linie bør vist gaa fra Hellerup til Holte, ligeledes langs Stats-
banernes Spor. Statens Tog til Klampenborg og Holte kan inddrages, da
Persontrafikken overtages af Bybanen, medens Godstrafikken benytter Togene
fra Rungsted og Hillerød.

Det store Kvarter mellem Jægersborg, Dyrehaven, Søllerød og
Lyngby kan ikke trives, da de daarlige Forbindelser kun tillader faa at bo
her. Reserverede Grundejerne den fornødne Grund, baade til den tidligere
nævnte 100 Alens Boulevard (vist punkteret paa Fig. 14) og en Bybane-
linie, vilde her kunne fremstaa et stort og godt Villakvarter.

Aaboulevardlinien.

Fra Hovedbanegaarden ledes Banen gennem en Tunnel hen til
Gyldenløvesgade og Aaboulevarden (eventuelt ad den nedlagte Jernbane-
linie til Bülowvej); ved Fasanvej maa den stige for at passere den for-
sænkede Godsbane (Fig. 8); herfra videre som Høj- eller Tunnelbane. Over-
alt er der her aabne Marker med spredt Bebyggelse, saa endnu kan man
let bestemme de bedste Retningslinier.

Slangerupbanen kan sende rene Persontog fra Farum til Buddinge
og videre paa Bybanens Spor helt ind til Centrum — maaske kunde hele
Aaboulevardlinien overtages af Aktieselskabet.

Den af Staten projekterede Ringbane bliver nu næsten helt over-
flødig, da de omtalte enkelte Rejsende fra fjærnere Stationer kan køre ind
til Hovedbanegaarden og derfra fortsætte med Bybanen. De 4—5 Millioner
Kroner, som Ringbanen er kalkuleret til, kunde da passende anvendes til
Bybanen.

Valbylinien

er den Linie, som sidst kan forrente sig, men det store Fabrikskvarter,
som vil opstaa her, vil dog i Tidens Løb drage den med sig, og det vil
være klogest i Tide at sikre sig den nødvendige Grund, før Bebyggelsen
breder sig. Alle Broerne over Banelinien til og med Gl. Køge Landevej

er bygget til 6 Spor, saaledes at Bybanen uden større Forandringer kan faa Plads til sit Dobbeltspor ved Siden af Statsbanernes fire Spor.

Det ligger nærmest at antage, at det maa blive Statsbanerne, som skal anlægge Bybanen, men man kan vist aldrig faa Rigsdagen til at foretage Baneanlæg i København, som er baseret paa Fremtiden og desforuden paa ren Bytrafik. Imidlertid kan der godt tænkes Samarbejde mellem Staten og et kommunalt Selskab (eller Kommunen selv, Stor-Københavns Kommune), da de Stationer, som bliver fælles for Staten og Bybanen, allerede nu er saa stærkt trafikeret, at der er Vagt ved Indgangen hele Tiden; og denne Vagt er det eneste, som behøver at være fælles for Ekspeditionens Vedkommende. Et Arrangement, saaledes at de Rejsende, som kommer med Statsbanernes Tog, fik Ret til een Tur med Bybanen, var let at sætte i Scene ved de fælles Stationer.

Sporvogne og Bybanen har samme Opgave, at lette Forbindelsen mellem Byens forskellige Kvarterer. Det laa vel ikke saa fjærnt, at Sporvognsselskabet ogsaa anlagde og drev Bybanerne. For det Publikum, som skal længere bort, var det jo ganske ideelt, at kunne stige op i en Sporvogn, forlange Omstigning til Bybanen, køre til nærmeste Krydsningsstation og derfra med stor Fart i en magelig og opvarmet Vogn fortsætte til Maalet. Biletpriserne bør jo være saa lave som muligt; jo billigere Anlægget har været, jo lavere kan Prisen være, og jo lavere Prisen er, jo flere Mennesker kan da tillade sig at bo i luftigere Kvarterer, saaledes at Stor-København til Gavn for alle spredes over et endnu større Terrain. Bybaneanlæg viser atter, hvor vigtig og nødvendig Samarbejdet er mellem Kommunerne.

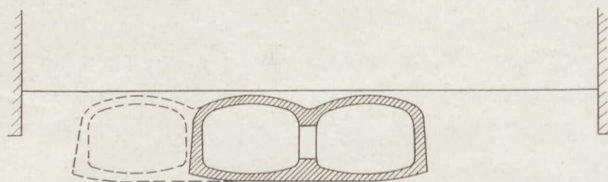
Den nye Hovedbanegaard faar 12 Spor, hvoraf de fire skulde anvendes til Klampenborg- og Holtetogene. Bybanerne kunde derfor, uden at formindske Banegaardens Ydeevne, faa disse fire Spor overladt. Blev de resterende Spor fordelt (Fig. 17) med 4 til Iltogene og 4 til Lokaltogene, saaledes at Hillerød- og Rungstedtogene benyttede 2 og Køge-, Roskilde- og Frederikssundtogene de andre 2, og saaledes, at de sidste laa med eet paa hver Side af Nordtogenes 2 Spor, fik man følgende lette Omstigning: De Passagerer, som kommer med Lokaltogene over Valby og ønsker at fortsætte videre over Hellerup, skal kun, ved at gaa paa tværs af en Perron, stige om fra det ene til det andet Tog; det samme gælder modsat. Maaske kunde man lade Roskildetogene køre videre til Hillerød og træffe lignende Ordninger med de andre Linier.

Med en saadan Fordeling kan man sende Lokaltog hver 6te Minut til Hellerup og videre til Hillerød eller Rungsted og tilsvarende over Valby til Frederikssund, Roskilde og Køge.

Tidligere blev nævnt, at Statens og Kommunens Planer maatte ændres og forskydes lidt. Statens firesporede Tunnel gennem Nørre Boulevard er projekteret i Midten, og naar dertil senere skulde føjes en Tunnel til Bybanen, vilde man komme betænkelig nær ved Husrækkerne (Fig. 15).

Det var derfor ønskeligt, om Statsbanernes Tunnel blev forskudt saa meget mod Vest, at ikke Statens, men det helt færdige Tunnelanlæg kom i Midten.

Imidlertid vil det, alt vel overvejet, sikkert være det eneste rigtige at støbe Bybanetunnelen samtidig med det øvrige Anlæg, selv om Bybanen først ad Aare kan tage den i Brug. Alle Godstogene fra Frihavnen og Østerbro Station skal nemlig paa Vej til Rangerstationen ved Vestre Kirkegaard føres helt uden om den nuværende By (Fig. 8); benyttede Togene i Stedet Nørre Boulevardlinien, blev der sparet over en Mil i Vej-længde, og den derved sparede Sum, i Tid, Lønning, Kul og Slid paa Materiel, blev vist snarere over end under Renten af den Million, som den tredie Tunnel vil koste, hvis den støbes samtidig. Føjer man hertil den ekstra



15. Boulevardtunnelen.

Udgift, som fremkommer ved to Gange at bryde Boulevarden op, to Gange at støbe Tunneler o. s. v., var der god Grund til at overveje dette Spørgsmaal, før det bliver for sent.

At anlægge den tredie Tunnel straks og foreløbig bruge den til Godstrafik, vilde ogsaa give en Vinding paa et andet Punkt. Statsbanernes Plan til en fremtidig Personbanelinie, passerende Aaboulevarden (Fig. 8 R—R), mener jeg jo ubetinget bør opgives (foran S. 10); men Banerne har nu den Tanke, at de vil føre Godstrafikken ad denne Linie fra Nørrebro over Frederiksberg, indtil man en Gang i Tiden bygger den ydre Gods-banelinie. Hvad om man nu opgav dette og i Overgangstiden brugte Tunnelen til ogsaa at føre Godstogene fra Nørrebro over til Rangerbanegaarden ved Vestre Kirkegaard? Ganske vist er det en adskilligt længere Vej, men der vil kun være Tale om forholdsvis faa Tog, og denne Ordning vil medføre meget store Besparelser i Driftsudgifter — de 14—15 Overkørsler maa regnes blot i Udgift til Ledvogterne at koste aarlig over 25,000 Kr. — og i Kapitalrente, da hele Banearealet nu straks kunde overdrages Kommunerne. Og for disse sidste vilde Fordelene ikke være mindre. De vilde, saa snart

Boulevardtunnellen var farbar, blive fri for en Jernbanelinie, der i Niveau overskærer en Række Gader, og de vilde i Stedet selv faa Raadighed over Arealer, som vilde tillade dem at anlægge de førnævnte vigtige Hovedaarer for Stor-Københavns fremtidige Trafik, »Frederiksberg Boulevard« og »Lersøboulevarden«.

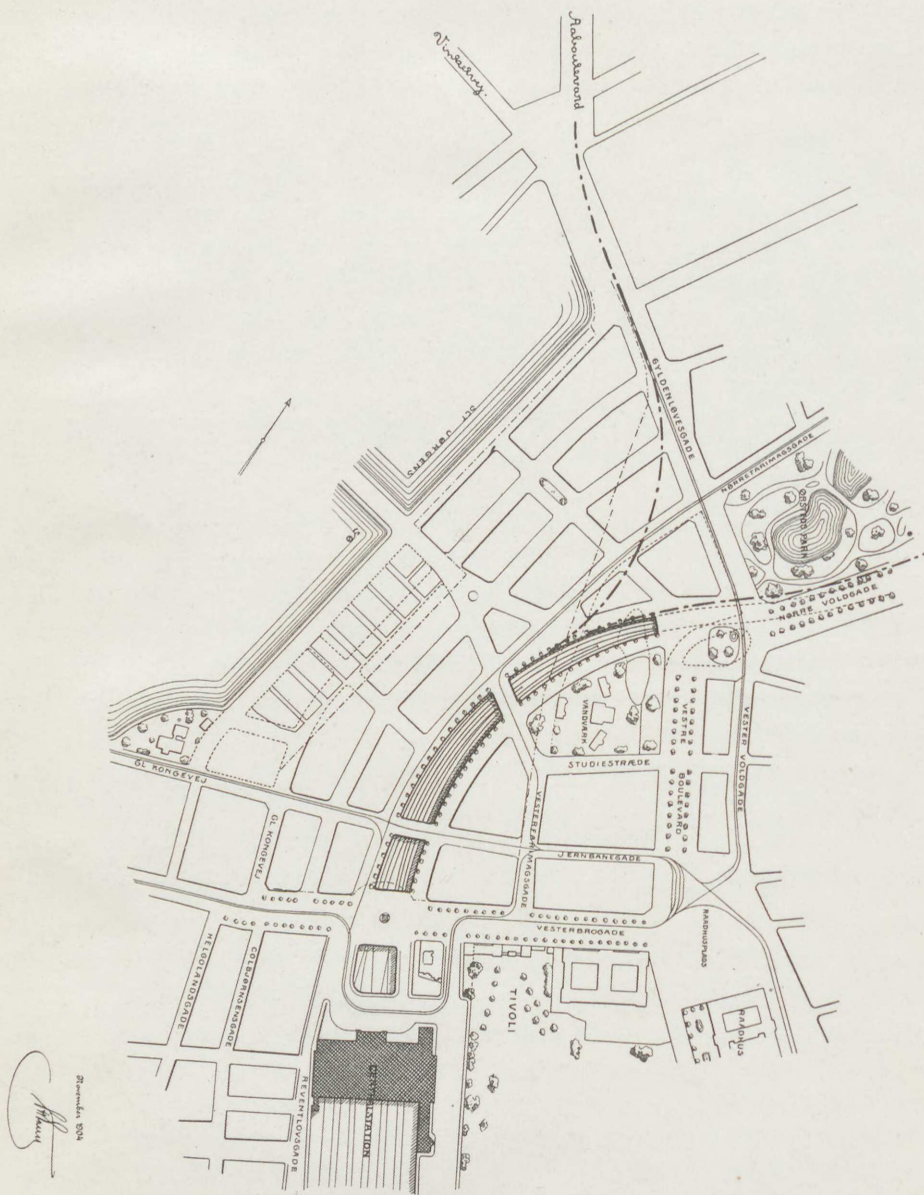
Hvis det, som her er udviklet om Fremtidens Bybaner, maatte vinde Bifald, vil det jo føre til, at de af Statsbanerne fattede Planer maa ændres ikke saa lidt, men det bør dog mærkes, at der saa langt fra er Tale om at paalægge Staten ny Byrder, at lige det modsatte gælder. Opgivelsen af Ringbanelinien betyder en Besparelse af Millioner, og den Kapital, som Staten sætter i den tredje Tunnel, faar den jo siden tilbage, efter i Mellemtiden at have nydt rigelige Renter ved de Besparelser, som der lige er peget paa.¹

Ogsaa Københavns Kommunes Projekter maatte ændres, dog kun paa et enkelt, højst begrænset Punkt, som endog vil være til stor Fordel for Fremtidens Trafik.

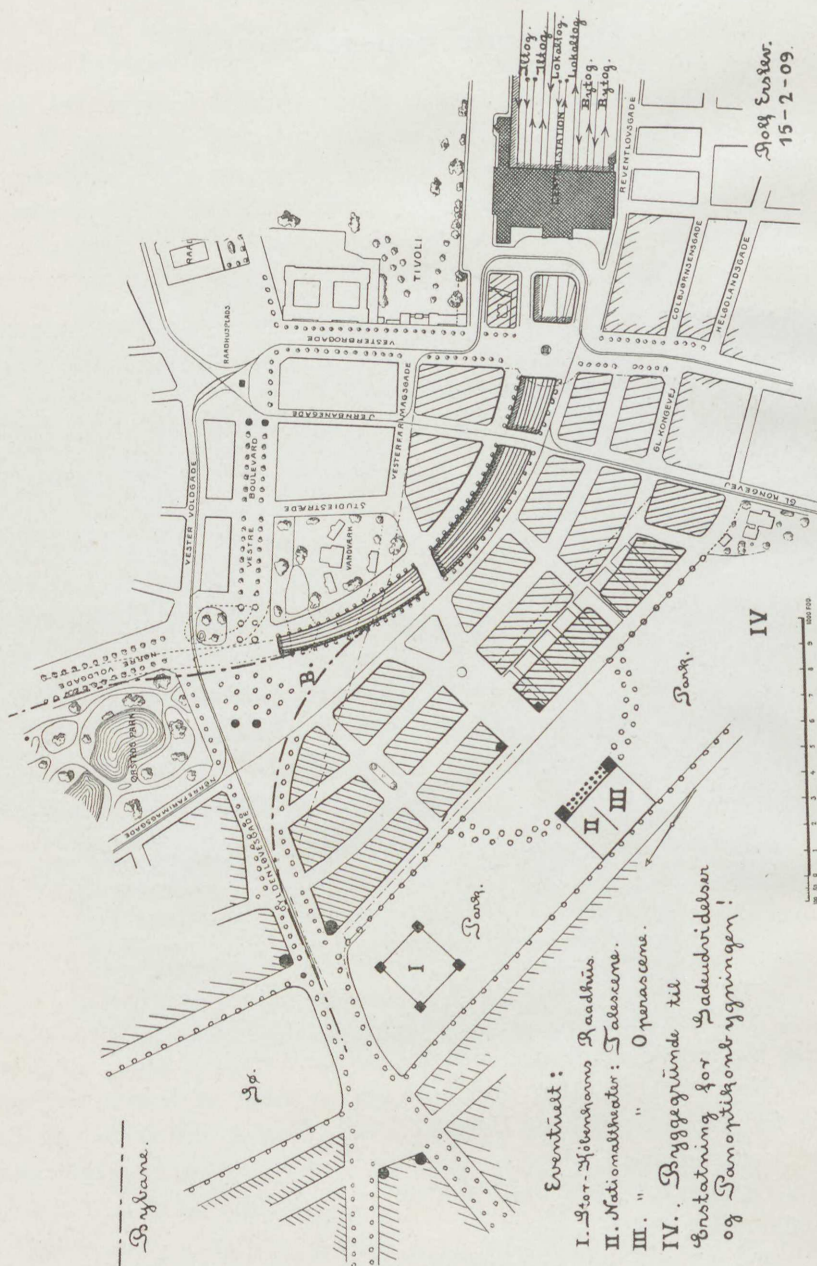
Den projekterede Gadeplan over det gamle Baneterrain er selvfølgelig ikke bestemt med Henblik paa fremtidige Bybaneanlæg. Skal man senere skaffe Plads for Tunnelen til Aaboulevardlinien, vil den, idet den forlader det aabne Baneareal, passere hen under flere Bygninger, før den naar Gyldenløvesgade. De kommende kostbare Huse her vil fordyre Bybaneanlægget betydeligt, saa man bør overveje, om man ikke kan formindske Udgiften.

Vil man bibeholde det projekterede Gadenet, kunde man støbe Tunnelen før Bebyggelsen, saaledes at Ekstraudgiften kun blev et Rente-tab. Ved en mindre Forandring i Gadeplanen kan man imidlertid opnaa, at man kan støbe Tunnelen senere uden at berøre en eneste Bygning.

¹ Det indses forøvrigt let, at en stor Del af disse Besparelser er ganske uafhængige af Spørgsmaalet om en Bybane, og at Statsbanerne derfor i alle Tilfælde vil have økonomisk Fordel af at anlægge den tredje Tunnel. At man i en nær Fremtid vil faa Brug for 6 Spor gennem Boulevarden, har jeg paavist i en anden Artikkel (»Ingeniøren« 1908 Side 246 o. flg.)



16. Projekteret Gadeplan over det gamle Banegaardsterrain.



17. Ændret Gadeplan. Forslag I.

Det gamle Banegaardsareal.

Det gamle Banegaardsareal, Aborreparken, Ladegaarden og om-
liggende Hovedgader har ved Beliggenhed og Trafik meget stor Betydning
for Hovedstaden; der er derfor god Grund til at overveje Gadeplanen nøje.

Fig. 16 viser den paatænkte Ordning. Hovedaaren er som hidtil
Gyldenløvesgade—Vester Voldgade; Gyldenløvesgade udvides mellem Sø-



18. Hovedgadeprofil for Stor-København. (Fotografisk Forlag).

erne til 80 Alens Bredde og det øvrige Stykke til 60 Alen, medens selv-
følgelig Vester Voldgade maa beholde sin nuværende Bredde, 40 Alen.

Naar man er klar over, at der ad Aare vil komme en mægtig
Trafik fra Aaboulevarden og Vinkelvej (forhaabentlig »Frederiksberg Boule-
vard«), synes denne Gadeindsnævring ret uheldig; — og lige ved Siden af
den 40 Alens Gade har man den 80 Alen brede Vester Boulevard hen-
liggende som en blot Sidegade.

Fig. 17 viser en ændret Gadeplan, saaledes at Hovedtrafikken følger
Gyldenløvesgade—Vester Boulevard ind til Raadhuspladsen, hvor den let
fordeles til alle Sider. Sporvognsordningen paa Raadhuspladsen maa for-
andres lidt, som det er antydnet. Naar Gyldenløvesgade mellem Søerne og

Vester Boulevard har en Bredde af 80 Alen, bør det resterende Stykke af Gyldenløvesgade ogsaa faa samme Bredde; der fremstaar da en Pragtgade fra Vodrofvvej til Raadhuspladsen, som endog er 10 Alen bredere end Vesterbros Passage; iberegnet den 80 Alen brede Vester Boulevard til

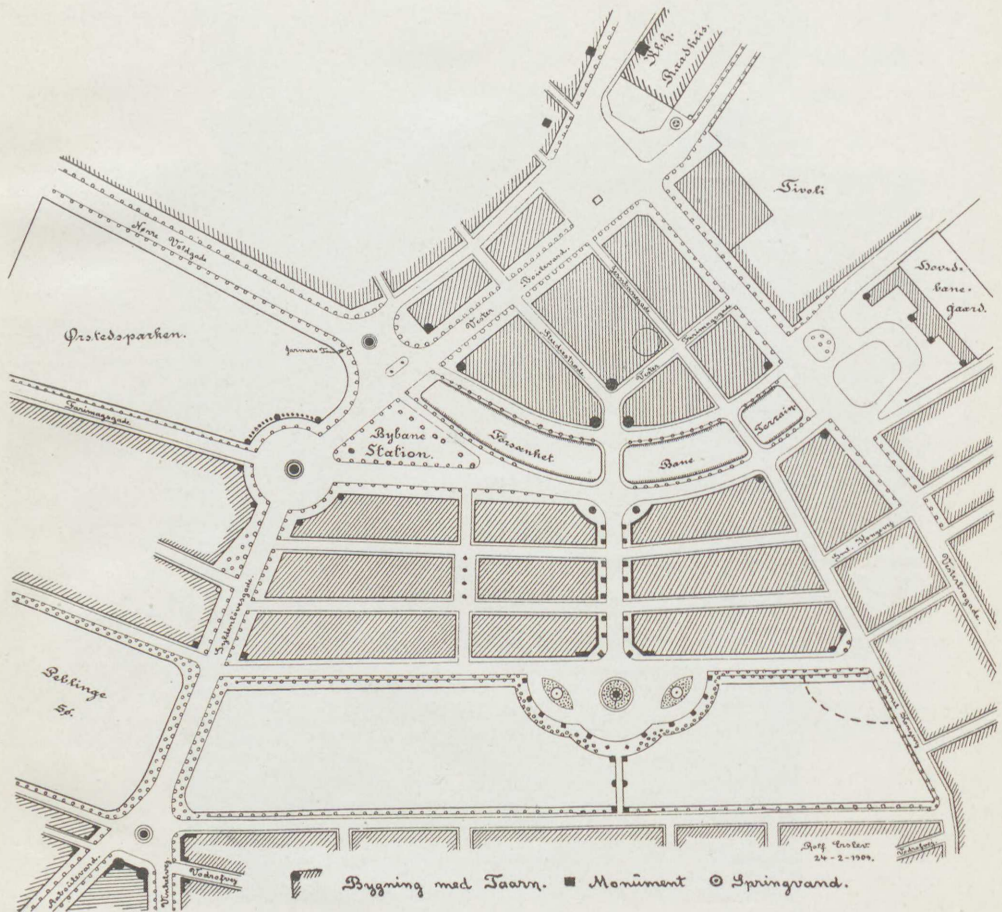


19. Paris, Porte St. Denis.

Langebros Længde bliver $\frac{1}{4}$ Mil — Under den Linden i Berlin har samme Længde med 90 Alens Bredde.

Ved Vodrofvvej faar Gaden en smuk Afslutning, idet den 80 Alen brede Boulevard symmetrisk forgrener sig i to 60 Alens Boulevarder: Aaboulevarden og Frederiksberg Boulevard, imellem hvilke der kan rejses en monumental Bygning, som vil kunne ses helt inde fra Farimagsgade og Nørre Voldgade. (Kommunen ejer jo Ladegaarden og Aaboulevarden Nr. 1.)

Paa Fig. 20 er skitseret en noget kostbarere Udførelse, som er bestemt ved, at Midtlinien af Vester Boulevard, Farimagsgade og Gyldenløvesgade næsten falder sammen i eet Punkt. Hjørnerne af Farimagsgade maa afskæres, hvor dog Parken faar Erstatning mod Jarmers Taarn. Paa



20. Ændret Gadeplan. Forslag II.

Grund af det forsænkede Jernbaneterrain vil der blive luftige Udsigter til alle Sider.

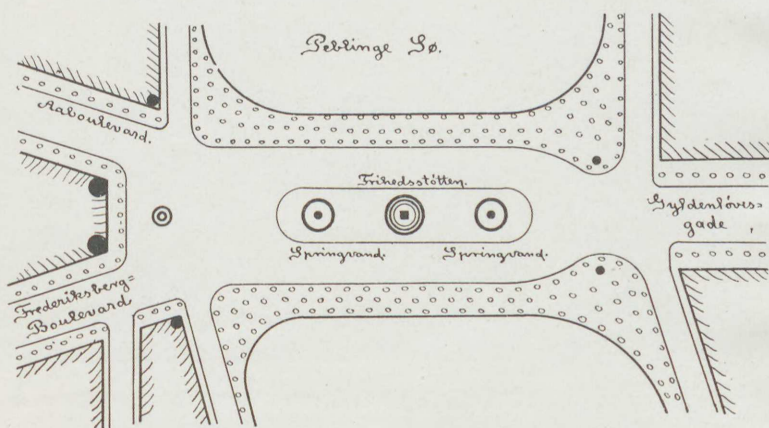
En Dag vil man forhaabentlig rejse et stort Monument i Gyldenløvesgade ud for den nuværende Søpavillon (som da burde forsvinde). Man vil ikke let kunne finde en smukkere Plads for en Æreport, Kæmpe-søjle el. lign. (Frihedsstøtten mellem to Springvand som paa Concorde-pladsen i Paris), end netop her midt paa Stor-Københavns mest trafikerede

Hovedaare, og dog saa frit og aabent, at den kan ses fra alle Gaderne i og om Søerne helt ud til Østerbro (Fig. 21).

Ønsker man en Gang i Fremtiden at give en offentlig Bygning, Museum, Theater el. lign., en smuk Beliggenhed, kan det ske ved Opfyldning i Søen; blev Resten af Vandarealet opfyldt og anvendt til Parkanlæg, vilde et stort Savn være afhjulpet i dette Kvarter (Fig. 22).

Kan man ikke tænke sig, at Kommunen giver Staten Grund til et Nationalmuseum (til Erstatning for Prinsens Palais), mod at Staten exproprierede Panoptikonbygningen?

Naar ad Aare det hele er fuldført, vil Danmark kunne fremvise en næsten enestaaende Samling Gader netop i de Kvarterer, hvor baade Turister og Københavnerne færdes mest.



21. Monumental Udsmykning af Gyldenløvesgade.

Fra Raadhuspladsen udgaar den smukke Vester Boulevard ned til Langebro, hvorfra den forhaabentlig vil blive fortsat langs de mægtige gamle Volde ud til Øresund.

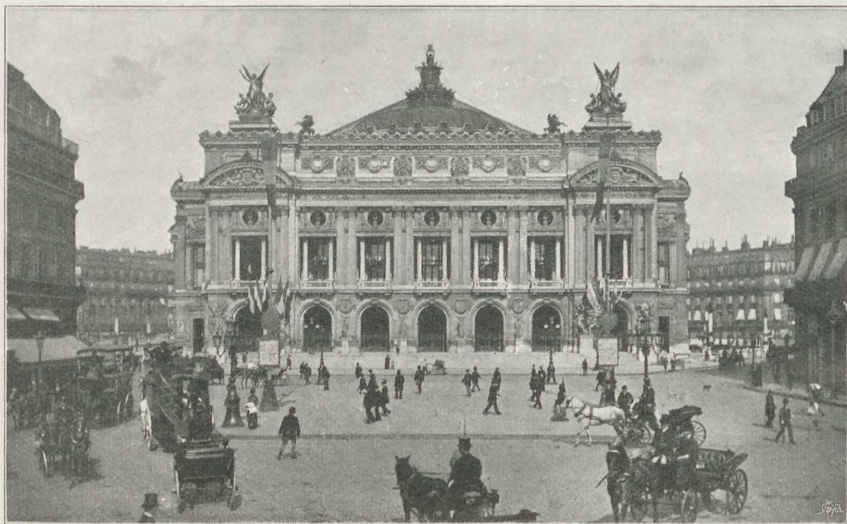
Modsat denne findes den anden Del af Vester Boulevard, hvor man i Baggrunden har et smukt Monument, som tillige kan ses fra Fari-magsgade, Gyldenløvesgade og fra Vesterbros Passage over det forsænkede Jernbaneterrain. Fra Monumentet kan man se videre ud ad Pragtgaden: Gyldenløvesgade, som mellem et sammenstemt Bygningskompleks forgrener sig i to smallere Boulevarder.

Fra Gyldenløvesgade udgaar den 80 Alen brede Nørre Boulevard til Langelinie og to Søpromenader til Østerbro.

En tredje Pragtgade forbinder Raadhuspladsen med den store Plads foran Banegaarden.

For at fremhæve Modsætningen begynder det hyggelige gamle Strøg ved den fjerde Side.

sig naturligt til det bestaaende og synes at kunne tilfredsstille de Krav, som kommende Menneskealdre vil rejse. Først Aar efter Aar vil disse eller andre Hovedaarer for Færdselen blive satte i Værk, men intet er vissere, end at det ingenlunde er for tidlig allerede nu at tage denne Opgave skarpt i Øje og klare sig den i alle dens Hovedtræk.



23. Paris. Operaen.

