

”Den snobbede bane”

S-baneforlængelsen til Hillerød i et regionalt trafikperspektiv

Af Henning Bro

Den 25. maj 1968 skrev Land og Folk bl.a.: ”Godt hundrede vrede borgere fra Vestegnen tog med det sidste røde S-tog til København H i går eftermiddags og gik i demonstration til Trafikministeriet, hvor en deputation afleverede en protest. Man ville have trafikministeren i tale, men han var i Hillerød for at indvi S-togsdriften”.

Og Land og folk fortsatte: ”De vrede borgere fra Vestegnen, der i mange henseender er et forsømt forstadsområde, medbragte plakater og transparente med bl.a. følgende tekster”: ”Den snobbede bane”, ”Hvorfor skal de fine vogne køre ad H.... til?”, ”Fine vogne til fine folk – skramlet til Vestegnen”, ”De får palisander, vi får nyrelidelser”. ”De har skove, søer og S-tog med 1. klasse – vi har en høj skat”. ”Vi er Københavns tremmekalve” og ”Tro nu ikke det det ren sjov, skønt det rager dem en P.E.N. Skov [DSBs generaldirektør]”¹

Indledning

Kortfattede budskaber, der dækkede over, at forstæderne langs den yderste del af Nordbanen fik nye S-tog helt til Hillerød og endog med et førsteklasesafsnit, mens mange af hovedstadsmetropolens forstæder endnu ikke havde fået S-tog og dem, der kørte til forstæderne på den indre del af Nordvest- og Vestegnen, udgjorde de gamle, brune og udslidte S-tog, hvoraf mange var fra 30’ernes første S-banestrækninger. Den jernbanehistoriske litteratur har selvsagt indgående behandlet de tekniske og driftsmæssige forhold i forbindelse med S-baneomdannelsen af strækningen Holte-Hillerød, men har ikke belyst denne udvidelse af S-banenettet i sammenhæng med hovedstadsmetropolens regionale fysiske og kollektivtrafikale udvikling og planlægning og de forskellige reaktioner, der dukkede op, når denne udvikling og planlægning ikke hang sammen.

Denne artikel rejser på denne baggrund følgende analytiske spørgsmål: 1) Hvilke regionale fysiske og kollektivtrafikale udviklingssammenhænge i den fremvoksende hovedstadsmetropol kan S-baneomdannelsen mellem Holte og Hillerød (1963-1968) og de folkelige reaktioner herpå belyse i et længere tidsperspektiv 2) Hvilke begrundelser gav DSB for gennemførelsen af denne S-baneomdannelsen. 3) Hvilke reaktioner fulgte med beslutningen om og den senere gennemførelse af denne omdannelsen. 4) Hvilken betydning fik S-baneomdannelsen af den nordlige del af Nordbanen for forstadsdannelsen langs denne banestrækning, Hillerød by og bydannelserne ved de nordsjællandske sidebaner i den resterende del af 60’erne og de følgende år af 70’erne. 5) Hvorledes kan disse trafikale og urbane forandringer i Nordsjælland perspektiveres i forhold til den regionale fysiske planlægning og trafikale udbygning, som kom til at kendetegne hovedstadsmetropolen i den sidste efterkrigstid (1973-1990) ?

Til afdækning af disse problemstillinger baseres artiklen på forhandlings- og beslutningsmateriale fra Folketingstidende, dagbladsmateriale, den offentlige statistik og foreliggende relevant litteratur.

Metropoldannelse og kollektiv trafik

Arbejdskraftspendling og kollektiv trafik kom til at hænge snævert sammen, da industrikapitalismens urbanisering transformererede det førindustrielle København til en tidlig hovedstadsmetropol fra

Henning Bro, Ph.D., seniorforsker, Frederiksberg Stadsarkiv

midten af det 19. århundrede og frem til tiden omkring første verdenskrig. Men denne urbane proces og den samtidige opbygning af et kollektivt trafiksystem kom tidligt ud af trit.

Mens det tidligere fæstningsindespærrede og gamle København forvandlede til en centralby, med administrative, finansielle forretningsmæssige funktioner, og der udenfor opstod to bylag med industri- og boligområder, blev den kollektive trafik således overladt til et stadig større antal private sporvejs- og omnibusselskaber, som hver for sig ukoordineret udlagde linjeføringer, hvor der var et forretningsmæssigt grundlag, og havde egne takst-, billet- og køreplanssystemer. Disse gav anledning til betydelig kritik i hovedstadspressen og af hensyn til pendlingen førte de til, at selskaberne i forbindelse med sporvejenes elektrificering lige før århundredskiftet samledes i to, hvoraf det ene i 1919 indgik i Københavns Sporveje (KS), der var blevet kommunaliseret i 1911.²



Det første S-tog fra Holte er ankommet til København H i 1936. (Københavns Museum)

Selv om der således etableredes et enhedssporvejssystem i hovedstaden (København-Frederiksberg), fortsatte udfordringerne med vilkårlig både regional urban spredning og udbygning af den kollektive trafik i mellemkrigstiden og 40'erne. I denne periode udbyggedes hovedstaden med et tredje bylag med industri- og boligområder på dens yderdistrikter. Samtidig med at der uden regional fysisk planlægning, med afsæt i ældre forstæder langs Strandvejen i Gentofte Kommune, opstod et stadig bredere omliggende koncentrisk forstadslag. Herved blev den fremvoksende hovedstadsmetropol et stadig større sammenvokset bylegeme. I dette blev forstæderne på Nordeggen dobbelttrafikeret, da DSB hertil udlagde først nær- og siden S-baner, mens KS uden

koordination med disse anlæg sammen med Nordsjællands Elektricitets- og Sporvejsaktieselskab (NESA) på samme tid her udbyggede sporvejsforbindelserne og supplerede med trolleybusser.

Vestegnen blev dermed efterladt som et kollektivtrafikalt tomrum med private rutebilselskaber, hvis drift og linjeudlæg var ukoordineret og baseret på hver sin takst-, billet- og køreplansordning. Dette gav anledning til stadig større lokale protester. Der blev tillige fremlagt forslag fra Vestegnen om forbedrede forhold, og DSBs etablerede da også stadig hyppigere betjente rutebilslinjer på Vestegnen og langs Køge Bugt fra midten af 30'erne. Disse linjer blev dog kun ført frem til Ålholm Plads og Langgade og Valby stationer i den ydre del af Københavns Kommune, da KS havde monopol på sporvejs- og bustrafikken i selve hovedstaden.³

Med den første efterkrigstids (1945-1973) regionale fysiske planlægning og en dertil koblet udlægning af første nye S-baner og siden radiale og koncentriske motorvej, skabtes endelig i den ekspanderende hovedstadsmetropol en sammenhæng mellem udbygning af den trafikale infrastruktur og regional planlægning af både byspredning og lokalisering af bebyggelsesarter. Den omstændighed, at der blev dannet stadig længere radiale forstadsbånd fra det ældre koncentriske forstadslag i retning af den omliggende ring af købstæder⁴, og den samtidige igangsættelse af såvel S-baneanlæg – og omdannelser som motorvejsanlæg førte ikke desto mindre til, at disse anlægsarbejder fik et betydeligt efterslæb. I forhold til den regionale fysiske planlægning, men også den igangværende forstadsdannelse både i den ydre del af Vest- og Nordvestegnen og langs Køge Bugt.⁵



Så kom det endelig! Det første flagudsmykkede S-tog ankommer til Glostrup Station den 17. juni 1953. Mens de mindre tæt bebyggede forstæder på Nordvestegnen allerede havde fået S-tog til Ballerup i 1949, havde den langt mere tæt befolkede Vestegn måttet vente længe på S-toget (Glostrup Lokallhistoriske Arkiv)

”Fine vogne til fine folk”

Det er ikke underligt, at der endnu en gang kom reaktioner fra Vestegnen, da strækningen mellem Holte og Hillerød omdannedes til S-bane, og der ovenikøbet blev indsat en førsteklassesvogn. I demonstration, der på S-banens åbningsdag gik til Trafikministeriet, blev reaktionerne da også klart udtalt og samtidig krydret med slagord med en udtalt klasseindignation. Denne indignation skyldtes mange forhold, men navnlig at forstadsdannelsen siden slutningen af det 19. århundrede havde været kendetegnet af en social segregering. I form af faldene indkomster, ejendomspriser og social status i et halvcirkelsalg uden om hovedstaden fra Øresundskysten i nordøst til Køge Bugt i sydvest.

I spidsen for demonstrationstoget gik Albertslunds borgmester, der til to fremmødte medarbejdere fra Trafikministeriet overrakte en protestnote, som kommunalbestyrelsen havde vedtaget forud. Heri besværede man sig ikke blot over, at de nye S-tog forsvandt fra S-banelinjen til Tåstrup, men særlig over at 20-minuterdriften her var helt utilstrækkelig i forhold til forstadsområdets store befolkning og førte til overfyldte tog. Samlet konkluderede protestnoten, at regeringen og DSB tilsidesatte udviklingsmulighederne på Vestegnen, der, sammen med det endnu ikke S-togsbetjente, men hurtigt voksende forstadsområde ved Køge Bugt, havde et berettiget krav på en langt bedre kollektiv trafikdækning.⁶

Bortset fra kommunistiske Land og Folks og socialdemokratiske Aktuells reportage fra demonstrationen foran Trafikministeriet, blev åbningen af S-banedriften til Hillerød kun omtalt i notitser i den øvrige hovedstadspresen og i dele af provinspressen, hvor den socialdemokratiske i Ålborg og Århus med tilfredshed noterede, at de overflødige My- og Mx-lokomotiver fra den yderste del af Nordbanen nu overførtes til Jylland og her næsten kunne udfase damplokomotiverne.⁷

I samme nærmest ubemærkethed havde Folketinget uden nogen kommentarer forud accepteret den post på finansloven for 1963-1964, der afsatte anlægsmidler til S-baneomdannelsen på strækningen Holte-Hillerød, og i de følgende år frem til åbningen af S-togtrafikken til slotsbyen berørte tinget kun en gang dette anlægsarbejde.⁸ Den radikale trafikordfører, Svend Skovmand, rejste således, noget forsinket, i 1968 spørgsmålet til trafikministeren i den kortvarige borgerlige VKR-regering, Ove Guldberg, om det ikke havde været mere hensigtsmæssigt at føre de lokomotivtrukne tog fra Hillerød ind på Kystbanens spor i Hellerup.

I ministerens svar fremhævedes det, at S-baneomdannelsen af den nordlige del af Nordbanen alene havde stået i 27 mio. kr., mens den indførelse, som det radikale folketingsmedlem omtalte, ville have andraget 50 mio. kr. Idet denne indførelse ville have krævet anlæg et tredje og fjerde spor mellem Jægersborg og Hellerup, hvor der desuden skulle etableres et nyt og omfattende sporudfletningsanlæg til Kystbanen. Herudover kunne toggangen på Kystbanestrækningen mellem remise- og depotområdet Helgoland ved Svanemøllen og København H ikke, efter ministerens udsagn, udvides, som følge af både rangeringer af togstammer til/fra dette område, og den togtrafik, der også på Kystbanestrækningen løb mellem færgelejet i Frihavnen (for jernbanefærgerne til Malmø) og hovedbanegården.⁹

At end ikke Folketingets venstrefløj benyttede S-banen til Hillerød til at betragte den som en forfordeling af de forstæder for højere indkomstgrupper, der lå på strækningen, skyldes DSBs argumentation for den post på finansloven for 1963-1964, der var afsat til anlægget. Samtidig havde tingets medlemmer allerede opnået et nærmere kendskab til hovedstadsmetropolens kollektive trafik og regionale planlægning gennem den stribe af lovforslag, der havde berørt disse forhold.

Folketinget var således velinformeret om, at videreførelse af kommende S-tog fra både Farum til hovedstadsmetropolens vestlige dele og fra Køge Bugt og Frederikssund til S-banedelene af Nord-, Kyst- og Farumbanerne og en samtidig hyppigere toggang på disse strækninger, rummede betydelig udfordringer. Idet de langsomt accelererende og kørende lokomotivtrukne togstammer fra Hillerød førtes på den dobbeltsporede S-banestrækning fra Holte til hovedbanegården, og dermed også på delstrækningen mellem Hellerup og København H, der ville blive kritisk overbelastet ved indførelse af S-tog fra de kommende S-baner.

For DSB kunne en løsning være en udvidelse af denne delstrækning til seks spor, men det ville føre til gigantiske omkostninger ved en udbygning af både grav- og undergrundsbane mellem Østerport og København H (Boulevardbane) og strækningen Svanemøllen-Østerport. Da det tunnelbanesystem, der indgik i S-baneloven fra 1961, først skulle gennem en længere udvalgs- og senere folketingsbehandling, en efterfølgende meget lang anlægsperiode og dermed både havde lange udsigter og var politisk usikkert, havde DSB kun to muligheder. Enten at vælge den løsning, som det radikale folketingsmedlem bragte i forslag i 1968, eller en skrabet S-baneomdannelse af strækningen mellem Holte og Hillerød.



Et af de sidste Nordbanetog passerer på vej til Hillerød, på S-banes nordgående spor, S-banestationen Svanemøllens ø-perron i foråret 1968. På dette tidspunkt blev langt de fleste af Nordbanens tog trukket af dieselelektriske lokomotiver af litra My eller Mx, men en sjælden gang sås stadig et af damplokomotiverne af litra S som trækmaskine. Denne opgave havde disse lokomotiver tidligere udført for Nordbanen i årtier. (Københavns Museum)

Det var skrabet i den forstand, at DSB valgte den model, der havde været anvendt ved tidligere S-omdannelser, og som, udover anlæg af dobbeltspor, niveaufri krydsninger af vej, nye stationer og kørestrøm, indebar en let ombygning af perroner ved ældre stationer. En form, der var væsentlig

forskellig fra de totale nyanlæg af S-baner, som samtidig var i gang på Farumbanen og langs Køge Bugt, men var særlig velegnet på Nordbanen mellem Holte og Hillerød.

På denne strækning var der i 30'erne som et beskæftigelsesarbejde blevet udlagt dobbeltspor, gennemført niveaufri vejkrydsninger og etableret perroner med korte tage og en højde, der passede til S-tog. Forudsætningen for, at DSB kunne indskrænke sig til at etablere master, ledninger og transformatorstationer til S-togenes kørestrøm samt at gennemføre mindre ændringer på strækningens tre ældre stationer: Birkerød, Allerød og Hillerød. Da mange af de såkaldte "brune" S-tog stammede fra 30'erne, indkøbte DSB samtidig de såkaldte "røde" nye S-tog, der over tid skulle udfase i de brune, men i første omgang afprøvedes på Vestegnen og som, førnævnt, overførtes til den nye S-bane til Hillerød.

Da de lokomotivtrukne Nordbanetog havde haft førsteklasesafsnit, valgte DSB, som tillige anført, at indsætte en førsteklasesvogn i hvert S-togsæt til Hillerød. Den fik det gule førsteklasesbånd på den øverste vognside og indrettes med palisanderlaminerede vægge og stole med grønt stof. For at sikre en hurtigere gennemkørsel på den forholdsvis lange strækning, blev der i Holte skabt mulighed for omstigning til de herfra indadgående standsende S-tog fra Hillerød-S-togene, som derefter fortsatte uden standsning til Østerport Station.¹⁰

Et nyt S-baneopland

Med åbningen af den S-baneomdannede strækning Holte-Hillerød tilførtes hovedstadsmetropolen et nyt og hidtil udset ydre S-baneopland, hvorfra passagemængden allerede i de to efterfølgende år øgedes med godt 30 procent, mens den alene på Vestegnes S-bane på samme tid alene fik en tilvækst på knapt en femtedel.¹¹ Den nye bane var medvirkende til, at folketallet mellem 1965 og 1970 forøgedes mere i forstadskommunerne Allerød og Birkerød end i tilsvarende kommuner på Vestegnen (tabel 1). Denne befolkningsudvikling fortsatte op gennem 70'erne og bidrog samtidig til, at væksten i ud- og indpendlingen i dette tiår blev større i de to nordsjællandske forstadskommuner end i samtlige af hovedstadsmetropolens forstæder (tabel 2).

Tabel 1. Befolkningstal i dele af hovedstadsmetropolen, 1965-1980. Index: 100=1965.¹²

	1965	1970	1975	1980
Hillerød Kommune	100	125	130	132
Allerød Kommune	100	160	189	191
Birkerød Kommune	100	116	123	142
Vestegnen	100	115	122	122
Pendlersatellitbyer NORD*	100	125	157	172
Pendlersatellitbyer SYD**	100	117	139	155
Helsingør Kommune	100	113	119	121
Roskilde Kommune	100	119	118	116
Køge Kommune	100	120	136	135
Frederikssund Kommune	100	130	147	153

Anm: * Pendlersatellitbyer ved Gribskovbanen og Hundested-Frederiksværk-Hillerød Jernbane. ** Pendlersatellitbyer i Roskilde Amtskommune langs Vest- og Nordvestbanen vest for Roskilde.

Allerød Kommune fik dermed en udpendlingsprocent, der kom til at ligge højere end forstadskommunerne til sammen, mens kommunens indpendlingsprocent og Birkerød Kommunes ud- og indpendlingsprocenter lagde sig på et lavere niveau. Det var antagelig en følge af, at den mere velstående befolkning i sidstnævnte kommune i højere grad benyttede privatbil til pendling.

Sammen med den successive udbygning af de regionale veje ydede S-banen til Hillerød samtidig et væsentligt bidrag til, at slotsbyen mellem 1965 og 1970 fik den største befolkningstilvækst blandt

købstadsringens byer, mens denne vækst i 70'ernes Hillerød blev stærkere end i to af ringens øvrige byer. Det trafikale løft bidrog før 1970 samtidig til en kraftigere ud- og indpendling fra/til Hillerød, hvorved byen dette år opnåede de højeste ind- og udpendlingsprocenter i købstadsringen.

Tabel 2. Pendlingsprocenter og pendlingsvolumen, hovedstadsmetropolens enkelte dele, 1970-1980¹³

	Udpendling		Indpendling	
	1970	1980	1970	1980
Centralbyen	28,7 (100)	35,8 (103)	45,9 (100)	52,7 (102)
Forstæder	63,3 (100)	70,0 (125)	53,7 (100)	59,3 (134)
Købstadsring	28,7 (100)	36,1 (140)	23,4 (100)	34,4 (177)
Allerød Kommune	65,1 (100)	74,8 (242)	42,1 (100)	44,5 (154)
Birkerød Kommune	54,8 (100)	59,8 (187)	46,8 (100)	61,1 (188)
Hillerød Kommune	32,9 (100)	40,2 (147)	33,2 (100)	47,5 (202)
Helsingør Kommune	22,1 (100)	29,8 (152)	11,5 (100)	18,1 (178)
Frederikssund Kommune	30,2 (100)	42,8 (184)	31,5 (100)	36,5 (137)
Roskilde Kommune	32,0 (100)	35,8 (110)	25,8 (100)	40,5 (186)
Køge Kommune	29,0 (100)	39,5 (158)	24,2 (100)	31,2 (145)
Hele metropolen	44,8 (100)	53,5 (128)	45,4 (100)	54,0 (125)

Anm.: Centralbyen: København-Frederiksberg. Forstæder mellem centralbyen og købstadsringen: Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge. Udpendlingsprocent angives i hver rækkes første linje. Denne forstås som: En kommunes udpendlende beskæftigedes procentvise andel af kommunens beskæftigede og bosiddende befolkning. Indpendlingsprocent angives i hver rækkes første linje. Denne forstås som: En kommunes indpendlende beskæftigedes procentvise andel af de i kommunen beskæftigede. I parentes angives væksten i henholdsvis ud- og udpendlingen. Index: 100=1970.

I løbet af 70'erne blev stigningen i udpendlingen fra Hillerød ganske vist mindre end i de fleste af købstadsringens øvrige byer, men ikke mere end, at slotsbyen i 1980 fortsat havde den næsthøjeste udpendlingsprocent blandt ringens byer. Til gengæld opnåede Hillerød fortsat den kraftigste tilvækst i indpendlingen i denne byring, hvorved byens indpendlingsprocent i 1980 forblev størst i købstadsringen.

Denne indpendling kom fra både forstæderne og hovedstaden, men i et betydeligt omfang også fra de nordsjællandske stations- og landevejsbyer, der med strukturomlæggingerne i landbruget siden 50'erne havde mistet deres oplandsbaserede erhvervsgrundlag, men med lave ejendomspriser til gengæld opnåede en stærkt forøget bosætning af pendlere. Denne transformation til pendlersatellitbyer blev stærkt fremskyndet af åbningen af S-banen på den yderste del af Nordbanen, da der fra de nordsjællandske sidebaner i Hillerød opnåedes en hurtigere forbindelse for pendlere, der ikke havde arbejde i slotsbyen, men forsatte til hovedstadsmetropolens centrale dele. Det var medvirkende til, at Nordsjællands pendlersatellitbyer fik en kraftigere befolkningsvækst end dem, der på samme tid var opstået langs Vest- og Nordvestbanerne vest for Roskilde.

Da den befolkningsudvikling, der, understøttet af S-banen, havde kendetegnet Hillerød i 70'erne, fortsatte i 80'erne, fik slotsbyen i hele den sidste efterkrigstid en befolkningstilvækst på ti procent. Bl.a. opnået gennem en vækst i beskæftigelsen på 28 procent.¹⁴

Den helt afgørende faktor bag Hillerøds beskæftigelsesmæssige tilvækst i perioden blev en forøgelse af antal beskæftigede i de tjenesteydende erhverv på 136 procent, der blev fremkaldt af fortsat vækst i både den administrative del af den private produktionssektor og den offentlige sektor. For sidstnævntes vedkommende en følge af endnu en udbygning af den universalistiske velfærdsstat og lokale og regionale forhold.¹⁵



S-tog på vej ind til Hillerød Station en gang i 70'erne (Hillerød Lokalarkiv)

Hillerøds fortsat voksende folketal bidrog til flere kommunale opgaver indenfor velfærdssystemet og på forsynings- og infrastrukturområdet på samme tid, som slotsbyens andre offentlige institutioner fik flere regionale og nationale opgaver. Det drejede sig bl.a. om CF-kasernen og ATP-huset, specialinstitutioner, statsskolen og de erhvervsfaglige ungdomsuddannelser. Som følge af 1970-kommunalreformen blev Hillerød samtidig Frederiksborg Amtskommunes regionale center. Med de langt flere offentlige opgaver, der tillagdes amtskommunerne efter kommunalreformen, blev amtsrådhuset en stadig større arbejdsplads, mens centralsygehuset i slotsbyen i perioden udvidedes betydeligt af flere omgange.

Som følge af Hillerøds stigende folketal og beskæftigelse øgedes på samme tid beskæftigelsen indenfor handel, mens den blev nogenlunde konstant indenfor bygge- og anlæg samt transport. I 70' og 80'erne reduceredes beskæftigelsen i industrien med knapt en fjerdedel., som en konsekvens af den teknologiske udvikling og den stærkere konkurrence, som nogle industribrancher kom til at stå overfor, som et resultat af samfundsøkonomiens yderligere globalisering.

Trods denne tilbagegang for Hillerøds industri klarede den del sig, der orienteredes mod hovedstadsmetropolen eller et landsdækkende marked (f.eks. Bohnstedt- Petersen A/S og Aktuelt) eller baseredes på eksportorienteret nicheproduktion (bl.a. Foss Electric A/S og Pharmacia). Det var medvirkende til, at faldet i Hillerøds industribeskæftigelse blev mindre end i købstadsringen som helhed og navnlig i hovedstaden, og lagde sig på samme niveau som i de fortsat industritunge forstæder.¹⁶

Under Hovedstadsrådet

Selv om S-baneomdannelsen mellem Holte og Hillerød understøttede en allerede fra slutningen af 60'erne tidlig yderligere forstærkning af både forstadsdannelse i Nordbanens yderste radiale S-baneopland og af Hillerøds og de omliggende pendlersatellit- og sommerhusbyers integration i den øvrige hovedstadsmetropol, var disse urbane forandringer i Nordsjælland i metropolens anden egnsplan (Første Etapeplanen) fra 1963 på længere sigt planlagt til at blive gennemført i resten af metropolens yderområder. Det blev da også tilfældet i den sidste efterkrigstid og medvirkende til, at Hillerød sammen med den øvrige købstadsring, de ydre forstadsbånd og pendlersatellitbyerne i perioden fik en befolkningstilvækst, der var højere end i landets byer og hovedstadsmetropolen, hvis folketal reduceredes med godt to procent.

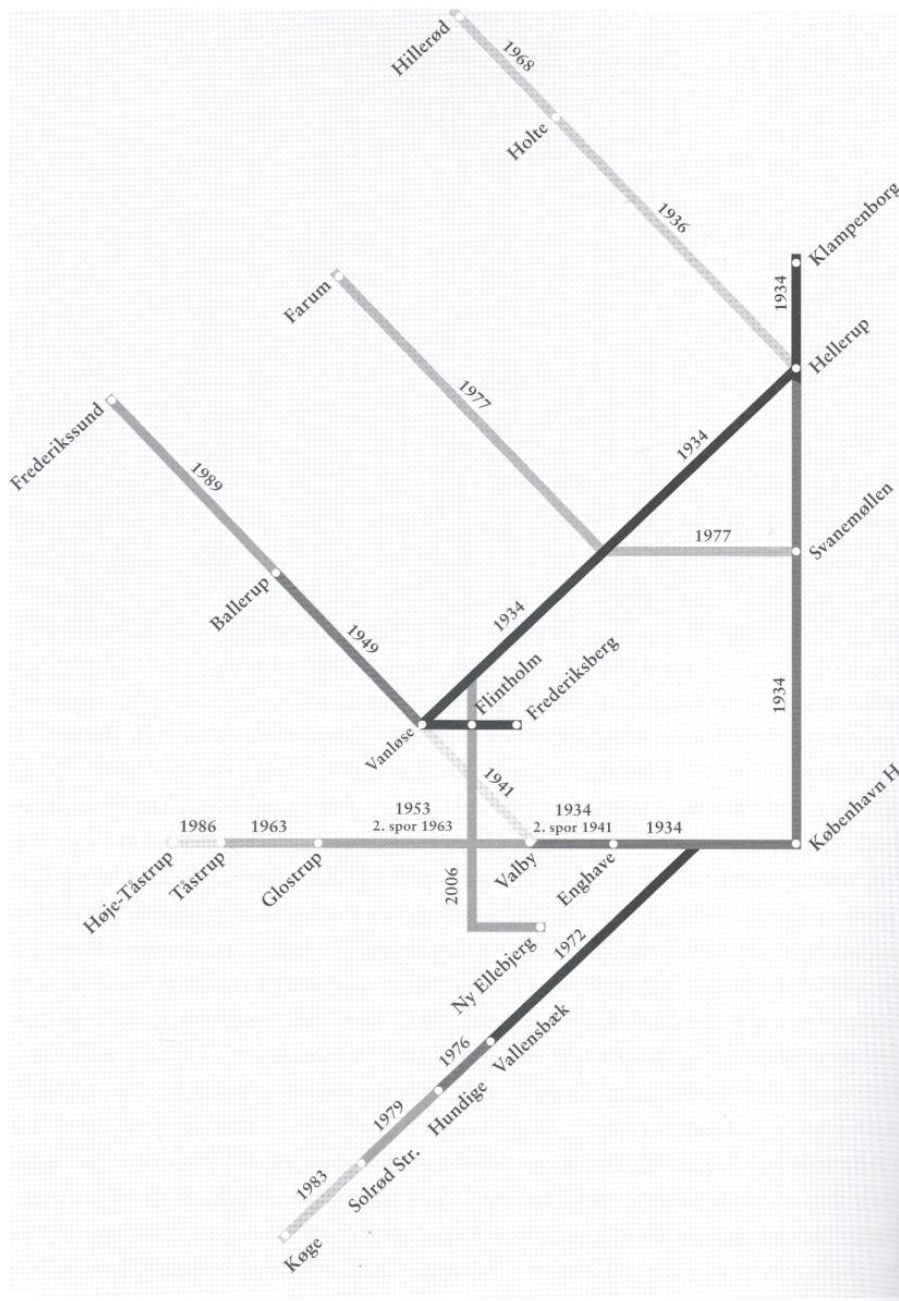
Dette var en følge af et meget kraftigt faldende folketal i hovedstaden og en vigende befolkningstilvækst i de indre forstæder. Købstadsringen, de ydre forstadsbånd og pendlersatellitbyerne bidrog dermed til, at tilbagegangen i metropolens samlede folketal blev marginal. Dette blev bl.a. opnået ved en forøgelse af den stedlige beskæftigelse, som oversteg de indre forstæders og ikke mindst hovedstadens meget store beskæftigelsestab. Dermed også et afgørende bidrag til, at periodens krise og stagnation som helhed blev mindre udtalt i hovedstadsmetropolen som helhed, hvor beskæftigelsen øgedes med seks procent.¹⁷

Bag lå bl.a. forandringer af både den regionale fysiske planlægning, drift og planlægning af den vej-kollektivtrafikkale infrastruktur og de øvrige regionale rammebetingelser for hovedstadsmetropolens funktion som en byregion, der i den første efterkrigstid regionalt ukoordineret havde været tilvejebragt af staten, fælleskommunale samvirker og private aktører, men som fra 1974 blev overladt til Hovedstadsrådet.

En af Hovedstadsrådets helt centrale opgaver blev regionsplanlægning i hele hovedstadsmetropolens område. Herved lagdes rammer for både den regionale afgrænsning af byspredning og fordeling af bebyggelsesarter og de fysiske anlæg, der fulgte med Hovedstadsrådets sektorplanlægning: Føring af trafik-, forsynings- og spildevandslinjer og lokalisering af forsyningsproduktionsværker, rensningsanlæg, forbrændingsanlæg, fjernvarmeværker, sygehuse m.m.

Hovedstadsrådets regionsplanlægning tog udgangspunkt i Regionsplan 1973, der var særdeles vækstpotent, byggede på en udbygning af de radiale forstadsbånd frem til købstadsringen og rummede en nyskabelse: En hovedstruktur. I form af en gennemgående transportkorridor med regionale forsyningstransmissionsledninger, motorvej (Motorring 5) og en højklasset jernbane fra

Hillerød i nord til Køge i syd. I de knudepunkter, som opstod, der hvor denne transportkorridor krydsede de radiale forstadsbånd og deres trafiklinjer (syd for Hillerød (Hamersholt), ved Måløv, Høje Tåstrup og vest for Køge), lagde regionsplanen op til udlæg af erhvervs-mæssige A-zoner til industri, administration og institutioner, mens der skulle udlægges rekreative A-zoner, hvor korridoren passerede gennemgående overordnede landskabelige områder.



S-banennet, 1934-2006 (Udarbejdet af Henrik Madelund-Petersen, Frederiksberg Kommune)

130.000 nye boliger skulle efter Regionsplan 1973 placeres i et mindre byvækstområde på Vestamager, i de ydre dele af de radiale forstadsbånd frem mod købstadsringen samt i fire ny bydannelser i det åbne land mellem de erhvervs-mæssige A-zoner syd for Hillerød og Høje Tåstrup samt vest for Køge.

Da der i den sidste efterkrigstid opstod et bredt landspolitisk ønske om en mere decentral urbanisering og en udjævning af de regionale forskelle mellem byerne og Øst- Vestdanmark, tvang Miljøministeriet ikke desto mindre Hovedstadsrådet i de sidste år af 70'erne og i 80'erne til at barbere vækstmålene i Regionsplan 1973 og dermed de rammer for byvækst, som den havde udstukket. Selv om Hovedstadsrådet fastholdt regionsplanens hovedstruktur, måtte rådet i både regionsplanens Første Etapeplan (1977-1992) og i 80'ernes regionsplantillæg reducere omfanget af byvækstområder for erhvervs- og boligområder og lokaliseringsretningslinjerne herfor. I et sådant omfang, at hele grundlaget bag Regionsplan 1973 og særlig hovedstrukturen med dens A-zoner fortonede sig for til sidst helt at udgå i Hovedstadsrådets sidste regionsplan: Regionsplan 1989.

Trods begrænsninger i den sidste efterkrigstids regionale fysiske planlægning og Regionsplan 1989, gav Hovedstadsrådet de afgørende rammer for Hillerøds, resten af købstadsringens, de ydre forstadsbånds og pendlersatellitbyernes regionalt afbalancerede og planmæssige vækst i perioden. Af Regionsplan 1973's A-zoner forsvandt dog bl.a. den syd for Hillerød, mens de realiseredes delvist i Høje Tåstrup og fuldt ud vest for Køge.¹⁸

Ud over regionsplanlægning fik Hovedstadsrådet gennem dets trafikselskab (Hovedstadsområdet Trafikselskab (HT)) også til opgave at planlægge og drive den kollektive trafik i hele hovedstadsmetropolen. Et opdrag, der gennemførtes ved, at HT overtog samtidige af metropolens offentligt ejede rutebils- og busselskaber og indgik driftsentreprenørkontrakter med de få tilbageværende privat busaktører og de kommunalt ejede sidebaneselskaber. På samme tid, som DSB blev HTs udførende driftsaktør på S-banen og de regionaltogstrækninger, der kørte i metropolens område.

Forudsætningen for, at HT i den sidste efterkrigstid i hele hovedstadsmetropolen planlagde og driftede et samlet kollektivt enhedstrafiksystem. Omfattende samtlige af de nævnte trafikarter med samme takst-, billet- og køreplanssystem samt bydelige driftsudvidelser, omlægninger og forlængelser af buslinjerne og side-, S- og regionalebanerne.

I den øvrige købstadsring og dens opland blev resultatet, at der etableredes S-banelinjer gennem de yderste radiale forstadsbånd til Frederikssund og Køge, hvorved tre af ringens byer i perioden fik S-banetilslutning med 10- eller 20 minuttersdrift. Mens Helsingør, Roskilde og de ydre radiale forstadsbånd langs de dertil førende baner blev en del af det regionaltogssystem, der betjente disse byer med halvtimesdrift og fik yderstationer i Kalundborg, Slagelse og Nykøbing F. Samtidig med, at der gennemførtes en S-baneforlængelse til en ny Vestegnsbanegård i Høje Tåstrup og regionaltogdrift på strækningen Roskilde-Køge-Næstved med hel- eller halvtimesdrift. En driftshyppighed, der tillige opnåedes ved indsættelse af Y-tog på DSBs Lille Nord og de kommunale sidebaner i Nord- og Østsjælland.

Parallelt med denne massive udbygning af den kollektive jernbanetrafik gennemførte HT tillige omlægninger, forlængelser og driftsforøgelser af bustrafikken ikke blot til og i Hillerød og den øvrige købstadsring, men også i dens opland. Formålet var, at opnå en fuld integration af samtlige buslinjer og disses forbindelse med hinanden og med S- regional- og sidebanerne. Således at der også i denne ydre del af hovedstadsmetropolen skabtes en samlet langt større kollektivtrafikal sammenhængskraft samtidig med højklassede radiale baneforbindelser til metropolens centrale dele. Helt afgørende for den stigende pendling fra/til Hillerød, resten af købstadsringen og dens opland af pendlersatellitbyer.¹⁹



Med et af de "røde" S-tog som baggrunden, flere af DSB's regionaltogetsstammer ved Østerport Station i 1986. Mens først Hillerød og siden Køge (1983) og Frederikssund (1989) fik S-togsforbindelse, blev Roskilde og Helsingør og dermed også pendlersatellitbyoplandene til disse to af købstadsringens byer forbundet med resten af hovedstadsmetropolen af disse regionaltoget. Dem fra Helsingør førtes til København H, mens regionaltogetene, som kom fra den østdanske provins, fik endestation på Østerport Station. På den måde blev det muligt at stige på/af på de helt centrale city-stationer. (Københavns Museum)

Med den landspolitisk opprioritering af den kollektive trafik, som HTs massive trafikale opgraderinger var udtryk for, de reduktioner af hovedstadsmetropolens vækstsmål, som statsmagten lagde ned over Hovedstadsrådets regionsplanlægningen, og den samtidige økonomiske krise, gennemførtes derimod i den sidste efterkrigstid betydelige beskæringer i de statslige motorvejsplaner fra 60'erne. Ringmotorvejene i metropolen indre del og de radiale motorveje til tre af købstadsringens byer (med forbindelse til det øvrige østdanske motorvejsnet) færdiggjordes ganske vist, men andre projekter i motorvejsplanerne forsvandt eller reduceredes.

Det drejede sig ikke blot om det vidtløftige motorgadeprojekt i hovedstaden, men også den ydre motorringvej (Motorring 5), videreførelse af Frederikssundsmotorvejen fra Motorring 4 og dennes forlængelse fra Ballerup til Hillerødmotorvejen i Bagsværd. For at modvirke de trafikale udfordringer, der fulgte heraf, gennemførte staten og de ydre hovedstadsamtskommuner ud fra Hovedstadsrådets vejplanlægning dog en række andre regionale vejanlæg, der bl.a. kom købstadsringen og dens opland til gode.

I stedet for helt at opgive Hillerødmotorvejens videre nordlige forløb, blev den i stedet udlagt som motortrafikvej fra Allerød til lige syd for Helsingør og Græsted, hvorved der skabtes forbedrede vejforbindelser til både Hillerød, de fleste pendlersatellitbyer i det nordligste Nordsjælland og hovedparten af den øvrige del af sommerhusbybæltet ved Kattegatkysten. Af betydning for vejtrafikken gennemførte Frederiksborg og Roskilde amtskommuner tillige udvidelser af regionale både radiale og tværgående landeveje.

Landevejsudvidelserne fik ganske vist betydning for lokaltrafikken i disse områder og opsugede tillige i et vist omfang de stigende regionale trafikmængder i disse ydre dele metropolen, men hverken de eller motortrafikvejsudgaven af Hillerødsmotorvejen blev tilstrækkelige. Hverken i forhold til hovedstrømmen af bilpendling til/fra hovedstadsmetropolens centrale dele og slet ikke i forhold til den meget betydelige tværgående biltrafik, der fortsat i vid udstrækning måtte ledes ad de to indre ringmotorveje. En problematik, som førte til, at Regionsplan 1989 lagde op til en delvis genoplivning af Motorring 5 i form af en ringmotortrafikvej fra Høje Tåstrup til Allerød og en forlængelse af Frederikssundsmotorvejen fra Motorring 4 til den nye ringmotortrafikvej. Intet af disse anlæg blev dog foreløbig gennemført.²⁰

Konklusion og perspektivering

Denne artikel har påvist, at opbygningen af et kollektivt trafiksystem i hovedstadsmetropolen ofte kom ud af trit med dens urbane vækst siden midten af det 19. århundrede. Frem til første verdenskrig, som følge af regional planløs spredning af den tidlige hovedstadsmetropol og en i forhold hertil løsrevet og ukoordineret opbygning af et sporvejs- og omnibussystem, der blev drevet på forretningsprincipper af private selskaber med hvert sit taks-, billet- og køreplanssystem. Forhold, der gentagne gange blev kritiseret i hovedstadspressen.

Selv om disse selskaber over nogle omgange endelig i 1919 blev sammenlagt under KS, og der herved i hovedstaden dannedes et enhedssporvejssystem, blev mellemkrigstiden og 40'erne også kendetegnet af en manglende regional fysisk planlægning og ukoordineret udbygning af den fremvoksende hovedstadsmetropols kollektive trafiksystem. Metropolen kom derved i perioden til at fremstå som et stadig større sammenbygget bylegeme, idet nu også hovedstadens yderdistrikter udbyggedes og der udenom lagde sig et stadig større koncentrisk forstadslag.

I dette blev Nordegnens forstæder uhensigtsmæssigt dobbelttrafikeret, da DSB hertil udlagde første nær- og siden S-baner, og KS og NESAs her samtidig udbyggende de hidtidige sporvejslinjer og supplerede med trolleybusser. Vestegnen blev til gengæld et kollektivtrafikalt tomrum, der blev overladt til private rutebilsselskaber med hver sin taks-, billet- og køreplansordning. Forhold, der førte til lokal folkelig protest, som DSB i slutningen af perioden forsøgte at imødekomme ved indsættelse af stadig hyppigere rutebillinjer, som dog kun førtes frem til udkanten af Københavns Kommune, da KS havde monopol på sporvejs- og omnibusdriften i hovedstaden.

Artiklen har endvidere afdækket, at der for den ekspanderende hovedstadsmetropol i den første efterkrigstid gennemførtes både en regional fysisk planlægning og en hermed koordineret udlæggelse af nye S-baner og radiale og tværgående motorveje. Da disse anlægsarbejder igangsatte samtidig og de radiale forstadsbånd bredte sig hurtigere end planlagt fra det ældre koncentriske forstadslag i retning mod købstadsringen, fik S-bane- og morvejsanlæggene et stadig større efterslæb i forhold til denne byspredning og den regionale fysiske planlægning.

I det lys var det ikke ejendommeligt, at artiklen har kunne påvise, at Vestegnens arbejderforstæder følte sig forfordelt, og folk herfra gik i demonstrationstog til Trafikministeriet med stærkt klasseindignerede slagord, da DSB i maj 1968 åbnede den S-omdannede yderste del af Nordbanen, som omfattede langt mere velstående forstæder. Selv om de signifikante klasseforskelle mellem hovedstadsmetropolens forskellige forstads egne dermed blev trukket kraftigt op, blev denne S-omdannelse stort set forbigået i hovedstadspressen og ikke mindst ved Folketingets stiltiende accept af det økonomiske grundlag for baneomdannelsen. Gennem gentagne lovforslag om udbygning af

metropolens trafikale infrastruktur, var Folketinget bekendt med de udfordringer, der knyttede sig hertil, samtidig med at DSB til tinget leverede gode argumenter for S-baneomdannelsen frem til Hillerød.

Med færdiggørelse af de S-banelinjer, der stadig lod vente på sig, kunne DSB argumentere for, at S-togtrafikken mellem Hellerup og København H ville blive så intens, at den ikke samtidig kunne bære de langsommere accelererende og kørende lokomotivtrukne Nordbanetog, der på hele strækningen fra Holte til hovedbanegården benyttede de to spor, der var afsat til S-togtrafikken. Da strækningen nord for Holte allerede i 30'erne var blev dobbeltsporet og stort set havde fået niveaufri krydsninger af veje, var det for DSB den billigste løsning blot at elektrificere denne strækning og foretage mindre sporforandringer ved de eksisterende stationer.

Med åbningen af den direkte S-togsforbindelse til den centrale del af hovedstadsmetropolen, har artiklen kunne dokumentere, at forstæderne på Nordbanens yderste del og de nordsjællandske pendlersatellitbyer i de følgende ti år fik en kraftigere befolkningstilvækst end henholdsvis forstæderne på Vestegnen og pendlersatellitbyerne langs Vest- og Nordvestbanerne vest for Roskilde. Hillerød fik samtidig en stærkere vækst i folketal og beskæftigelse end en række af de øvrige byer i metropolens omliggende ring af købstæder.

Det er grundlaget for, at artiklen kan konstatere, at der tidligere end i andre dele af hovedstadsmetropolen dannedes et fjernere S-baneopland i denne del af Nordsjælland. Ikke desto mindre indgik den her stedfundne urbane proces og kollektivtrafikale udbygning i den seneste egnsplans (Første Etapeplanen fra 1963) pejlemærker for den udvikling, som på lidt længere sigt skulle kendetegne den resterende del af metropolens yderområder, og her blev en realitet i den sidste efterkrigstid. Artiklen argumenterer i den forbindelse for den afgørende betydning, som Hovedstadsrådets regionale fysiske og trafikale planlægning fik på samme tid, som rådets trafikelskab (HT) fik ansvaret for driften af hele hovedstadsmetropolens kollektive trafik og gennemførte en massiv udbygning af denne.

Hvorledes Hillerød, den øvrige købstadsring og pendlersatellitbyerne i årtierne omkring århundredskiftet blev påvirket af nedlæggelsen af Hovedstadsrådet i 1990 og dermed fragmenteringen af de regionale rammebetingelser for hovedstadsmetropolens funktion som en byregion, er ikke blevet berørt i denne artikel. Men anden litteratur har påvist, at hovedstadskommunerne med opløsningen af de regionale planrammer fik mulighed for at gennemføre både massive omdannelser af ældre og udtjente erhvervs- og infrastrukturområder til områder med moderne bolig-, kontor- og institutionsbyggeri og en omfattende udbygning af den stedlige trafikale infrastruktur.

Forudsætningen for, at hovedstaden kunne tiltrække både de vækstpotente erhvervsorienterede serviceproducerende erhverv og en stadig større befolkning og dermed opnåede kraftigere stigninger i indkomster og ejendomspriser og en større andel af lønmodtagere på mellem- og højniveau. Disse forudsætninger tilvejebragtes ikke i den øvrige del af hovedstadsmetropolen, hvorved traditionel og højspecialiseret industri, transport-, lager-, logistik-, bygge- og anlægsvirksomhed sammen med regional handel blev det erhvervsgrundlag, som her ikke gav den samme vækst i folketal, indkomster og ejendomspriser og bevirkede, at lønmodtagere på grundniveau fik en større befolkningsandel.²¹

Denne proces berørte også købstadsringen, men igangværende forskning kan afdække, at afviklingen af den regionale styring og planlægning i nogle tilfælde her gav mulighed for en mere aktiv lokalkommunal erhvervsudviklingsplanlægning.²² I Hillerød bl.a. med det resultat, at højspecialiseret industriproduktion og centerfunktioner for hele Nordsjælland blev lokaliseret hertil. Desuden overtog Hillerød Kommune en række af de amtskommunale opgaver, der fulgte med 2007-strukturreformens nedlæggelse af amtskommunerne, og slotsbyen blev administrativt centrum for den Region Hovedstaden, der også blev en udløber af denne reform.

I den forbindelse lykkedes det også for Hillerød Kommune at lokalisere regionens nye supersygehus, der for tiden er under færdiggørelse, til den lige syd for slotsbyen liggende nye bydel Favrholt. Sammen med DSB, regionen og dens lokalbaneselskab har kommunen allerede her etableret en ny station for såvel S-tog som lokaltog fra Hundested, der i første omgang, som hidtil, føres til Hillerød Station, men som er planlagt til at forsatte ad Grinskovbane til Tisvilde og Gilleleje med forbindelse herfra til Helsingør. Med den S-bane, som Hillerød allerede fik i 1968, formåede slotsbyen og dens kommune at blive Nordsjællands absolutte center og har siden kunne fastholde og cementere denne position.

Summary

This article is based on the fact that the construction of a public transport system was delayed in step with the transformation of pre-industrial Copenhagen into an increasingly large capital metropolis from the middle of the 19th century and the following more than 100 years. Up until the middle of the 20th century as a result of a lack of regional spatial planning and a correspondingly coordinated expansion of the collective traffic system.

The article shows that such planning and coordination was carried out in the first post-war period, but the simultaneous construction of new S-Bahn networks and motorways meant that these construction works fell behind the planned urban sprawl and the capital metropolis' vigorous suburban development.

The background for considerable resentment in the western inner wage-worker suburbs of the metropolis, when the Danish state railways, for railway technical reasons, in 1968 laid out an S-Bahn to the outer and more affluent northern suburbs and the market town of Hillerød, which was 35 km from inner Copenhagen.

In the following years, this northern outer part of the capital metropolis experienced stronger urban population and economic growth than the other suburbs and other outer parts of the metropolis. Nevertheless, the article shows that a similar development was initiated in these areas in the capital metropolis in the last post-war period. As a result of a regional municipal body in 1974 was established for the metropolis, and this body was given the task of carrying out regional spatial planning and a coordinated massive expansion of public transport throughout the whole area of the capital metropolis.

Litteratur:

Bogen om Hillerød (Jørgen Andersen), 1981.

Bro, Henning: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsområdes funktion som en byregion 1850-1990, bd. 1-3. Frydenlund Academic, 2023.

Bro, Henning: Fra regional plan til regional planløshed. Hovedstadsmetropolen i årtierne omkring årtusindeskiftet, METROPOL 2012, nr. 2.

Hillerød 1945-2006 (red. Kirsten Baunegaard), 2006.

Jernbanehistorisk Årbog 1993, 1993.

Trykte kilder:

Folketingstidende, 1962/63-1967/68.
 Statistisk årbog for København m.m. 1957-1992.
 Statistisk Tabelværk 1974 IV, D.1. Pendling, 1974.
 Folke- og Boligtælling 1.2.1981. Pendling, 1983.
 Aktuelt, 1968.
 Demokraten (Århus), 1968.
 Land og Folk, 1968.
 Ny tid (Ålborg), 1968.

Noter

Forkortelser:

FT: Folketingstidende

FF: Folketingets forhandlinger

TD: Tillæg D.

¹ Land og Folk, d. 26.5.1968

² Henning Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsområdes funktion som en byregion 1850-1990, Frydenlund Academic, 2023, bd. 1. s. 138-150, 192-200 og 236-258.

³ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 1. s. 314-347, 363-399, 478-487 og 543-574.

⁴ Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge.

⁵ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2, s. 16-77, 139-208, 221-252, 281-285 og 329-346.

⁶ Aktuelt 27.5.1968

⁷ Ny tid (Ålborg), 6.6.1968 og Demokraten (Århus), 28.5.1968.

⁸ FT 1963/64, TD, s. 2053-2054.

⁹ FT 1967/68, FF, s. 3981-3983.

¹⁰ Jernbanehistorisk Årbog 1993, 1993, s. 58-61.

¹¹ Vestegnens og nordbanens ydre forstadsbånd er på dette tidspunkt sammenlignelige, da de begge omfattede ældre forstadsdannelse (i Birkerød, Rødovre, Hvidovre og Glostrup kommuner) og forstæder under udvikling (i Allerød Kommune og på den ydre Vestegn).

¹² Statistisk årbog for København m.m., 1976, s. 282 og 1981, s. 245.

¹³ Statistisk Tabelværk 1974 IV, D.1. Pendling, 1974. Folke- og Boligtælling 1.2.1981. Pendling, 1983.

¹⁴ Statistisk Tabelværk 1974: IV, s. 8-25. Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1957, s. 26-27. 1969, s. 27 og 237. 1974, s. 337. 1982, s. 272-275. 1983, s. 326-337. 1992, s. 93-105. www.statistikbanken.dk

¹⁵ Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105

¹⁶ Bogen om Hillerød (Jørgen Andersen), 1981, s. s. 150-154, 196-199, 210-213, 216-220, 256-260. Hillerød 1945-2006 (red. Kirsten Baunegaard), 2006, s. 196-202, 204-209, 232-237.

¹⁷ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2. s. 400-408.

¹⁸ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2. s. 465-517.

¹⁹ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2. s. 518-525 og 530-561.

²⁰ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2. s. 525-530.

²¹ Henning Bro: Fra regional plan til regional planløshed. Hovedstadsmetropolen i årtierne omkring årtusindeskiftet, METROPOL 2012, nr. 2, s. 157-128.

²² Denne forskning gennemføres i regi af Metropolhistorisk Netværk i form af et samarbejde mellem nuværende og tidligere medarbejdere ved stadsarkiverne i Frederikssund, Roskilde og Frederiksberg samt Køge Arkiverne. Formålet med forskningen er at afdække købstadsringens såvel udvikling under indtryk af den relativt korte afstand til først det førindustrielle København og den senere fremvoksende hovedstadsmetropol som seneste integration i metropolen. Resultat af dette arbejde udgives som en antologi af forlaget Frydenlund Academic i løbet af 2025.