

## Før Fingerplanen

Af Henning Bro

To år efter genindkaldelsen af Egnspanudvalget i 1945 og oprettelse af dettes Egnspankontor fremlagdes Fingerplanen. Om denne bemærker Dansk Byplanlaboratorium, at *"Fingerplanen var visionær"*, følger op med, at *"Fingerplanen er blevet et begreb - en slags milepæl i dansk byplanlægnings historie og forsætter med"*. *Fingerplanen for Københavns udvikling er 70 år gammel, men er som en smuk velpatineret kvinde, som med passende pleje kan stråle mange år endnu*.<sup>1</sup> Denne kanonisering af Fingerplanen er ikke et enkeltstående tilfælde, men gennemsyrrer både Arkitektforeningens og Dansk Arkitektur Centers hjemmesider og hele den byplanhistoriske litteratur.<sup>2</sup>

### Fingerplanen

At arkitektstadens byplanhistorikere nærmest går i selvsving, når Fingerplanen nævnes, er da også begrundet. Den var inspireret af de "new towns", der midten af 40'erne udvikledes til udbygningen af den sammenvoksede London-metropolen og dannede siden skole i de fleste vesteuropæiske byregioner. Fingerplanen brød med både hovedstadens og de omliggende forstæders hidtidige regionale planløse lagvise urbane spredning og lagde op til herfra gående radiale forstadsbånd i et bælte omkring eksisterende og kommende S-baner og motorveje.

Ved hver S-banestation skulle der dannes stationscentre, som ville blive kernen i hver af de enkelte forstadsbyer. I tilknytning til dette lokalcenter skulle der opføres etagehuse og længere ude enfamilies- eller rækkehuse samt, i særlige zoner, let industri. Men forstadsbåndet måtte ikke blive bredere, end der højst var en gangafstand på 10-15 minutter til S-banestationen eller de omgivende ubebyggede kiler, der lå som rekreative områder mellem forstadsbåndene.

En af byerne i hvert forstadsbånd (Jægersborg, Gladsaxe, Herlev, Glostrup-Brødbyerne og Avedøre) skulle desuden huse en zone for ny tung industri. Mens det inderste stationscenter i hvert af forstadsbåndene tillige skulle rumme offentlige institutioner, forretninger og servicefunktioner af betydning for hvert af forstadsbåndene og således fungere som en art storcenter til aflastning af Københavns indre by.<sup>3</sup>

Da hovedstadsmetropolen allerede i slutningen af 50'erne sprængtes sig ud Fingerplanen mindre vækstrammer, kom dens planstruktur da også til at gå igen i såkaldte Første Etapeplanen (1963) og Køge Bugt-planen (1968). Dog således, at forstadsbåndene nåede ud til Roskilde og Køge og samtidig fik mulighed for at krybe op mod Frederikssund og Hillerød.

Selv i Hovedstadsrådets særdeles vækstpotente Regionsplan 1973 indgik Fingerplanens forstadsbånd. Nu blot forlænget helt frem til købstadsringen og gennemskåret af en transportkorridor mellem Hillerød og Køge med særlige erhvervszoner, hvor denne krydsede forstadsbåndene. Frem til transportkorridoren skulle den urbane vækst holdes indenfor de hidtil udlagte byzoner, mens den i særlig grad henlagdes til forstadsbåndenes ydre dele og nye bydannelser mellem disse.

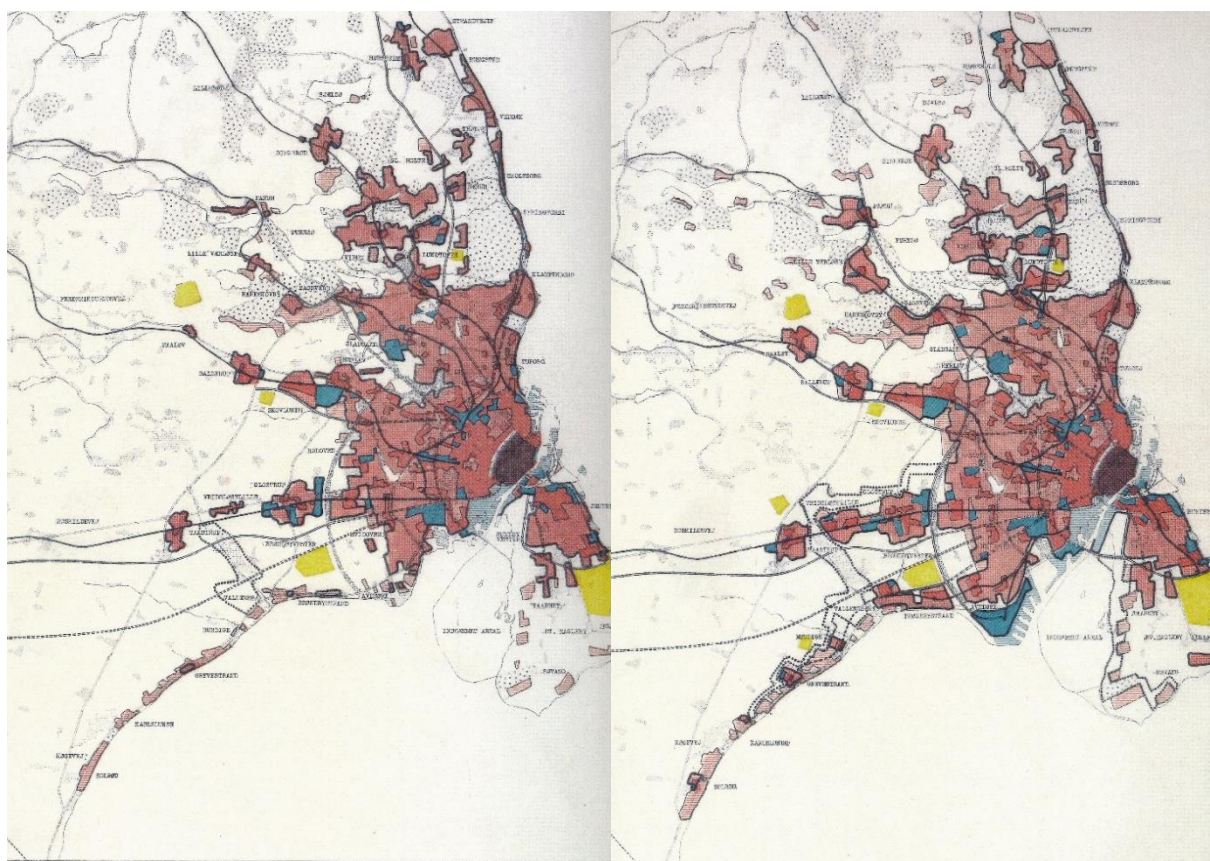
Men da Regionsplan 1973 mistede sin potens med den sidste efterkrigstids landspolitiske prioritering af national decentral urbanisering og regional udjævning, blev den i Hovedstadsrådets sid-

---

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

ste regionsplan fra 1989 blot til en ny fingerplan. Dog med de forlængede forstadsbånd til købstadsringen, hvorved den bebyggede del af hovedstadsmetropolen i Regionsplan 1989 betegnedes ”Fingerbyen”.

Denne hovedstruktur fastholdtes efter Hovedstadsrådets nedlæggelse, som det fælles regionsplansgrundlag, som tre de amtskommunerne og centalkommunerne skulle følge, men som sidstnævnte, som både primær- og amtskommuner, bare ikke fulgte. Indtil den fysiske planlægning blev en ren kommunal opgave. Blot med en statslig løsagtig overbygning i form af et landsplandirektiv, der betegnedes Fingerplanen.<sup>4</sup>



*Fingerplanen første etape, til venstre og anden etape, til højre (Fingerplanen 1948)*

## Problemstilling og kildemateriale

Trods denne indiskutable indflydelse på hovedstadsmetropolens regionale fysiske planlægning, som Fingerplanen fik siden midten af det 20. århundrede, rejser spørgsmålet sig om, den nu var så visionær og udgjorde den milepæl i dansk byplanlægnings historie, som arkitektstadens byplanhistorikere vil gøre den til.

Et spørgsmål, der sjældent stilles, og som denne artikel vil at forsøge at besvare ved:

1. at afsøge om der frem til genindkaldelsen af Egnspanudvalget i 1945 fremkom visioner om en kommende regional fysisk planlægning i hovedstadsmetropolen, som i større eller mindre omfang kom til at indgå i Fingerplanen fra 1947.

2. at afdække om der frem til dette tidspunkt i planlægningen af den kollektive trafiks udbygning i hovedstadsmetropolen fremkom regionale fysiske planelementer, der i større eller mindre grad kom til at indgå i Fingerplan.
3. at undersøge om der frem til genindkaldelsen af Egnspanudvalget i 1945 ved regionale vejanlæg og tilrettelæggelsen af den kollektive trafik i hovedstadsmetropolen blev truffet dispositioner, der i større eller mindre omfang kom til at indgå i Fingerplanen
4. at klarlægge om der i den lokalkommunale bebyggelsesplanlægning indgik træk, som i større eller mindre omfang kom til at indgå i Fingerplanen

Til den afsøgning, som fremgår af pkt. 1, inddrages Trafiklinjeudvalget betænkning fra 1926, Alfred J. Raadvads borgmester bog samt Beretning om Dansk Byplanlaboratoriums Virksomhed, 1927-1930, mens der til afdækninger, som er angivet i pkt. 2, benyttes betænkninger fra statsligt nedsatte kommissioner og udvalg.

Ved undersøgelsen ud fra pkt. 3 inddrages Lovtinde, Rigsdagstidende, betænkninger fra statsligt nedsatte kommissioner og udvalg samt journalsager fra arkiverne efter Frederiksberg Kommunes Økonomiske Forvaltnings sekretariat og Tekniske Forvaltnings sekretariat (Frederiksberg Stadsarkiv), mens der til den klarlæggelse, der er anført under pkt. 4, anvendes foreliggende forskningslitteratur.

### **Egnspanvisioner**

Mens der i mellemkrigstiden og 40'erne gennemføre en lokal bebyggelsesplanlægning i hver af hovedstadskommunerne (København-Frederiksberg) og efterhånden i stadig flere forstæder, hindrede hovedstadsmetropolens regionalt fragmenterede politisk-administrative rammestruktur i perioden en regional planlægning af både metropolens urbane spredning og fordelingen af dens bebyggelsesarter.

### **Trafiklinjeudvalget**

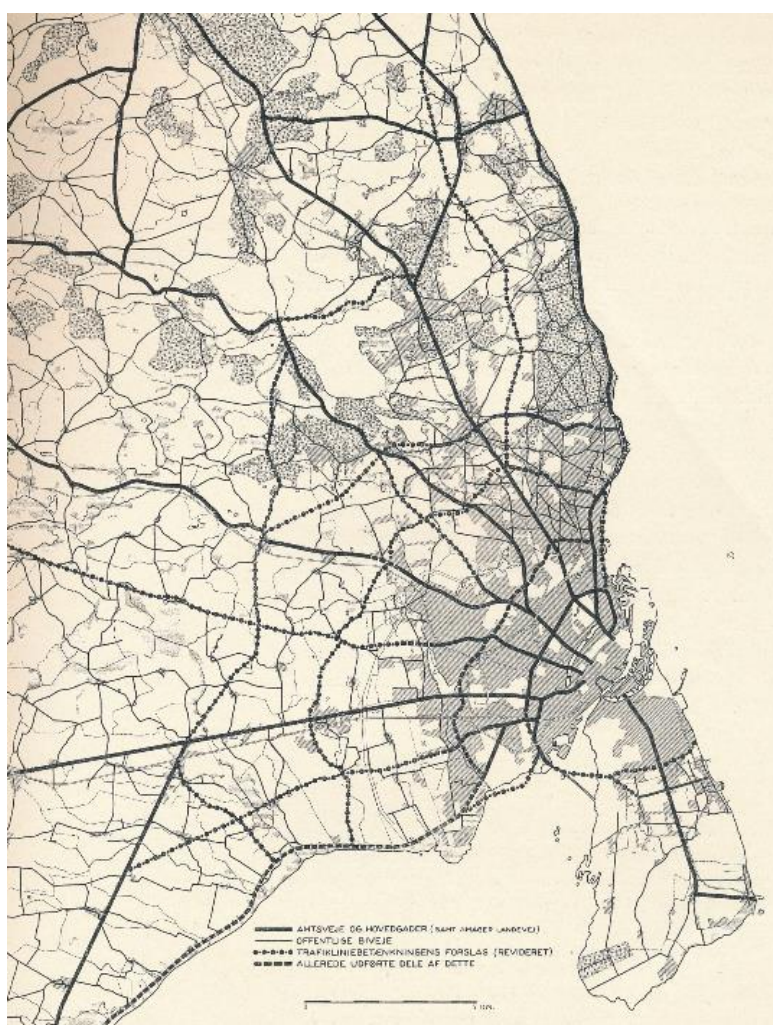
Selv om hovedstaden i midten af 20'erne endnu ikke var udbygget, og dens befolkning stadig udgjorde 90 procent af den daværende hovedstadsmetropols folketal, havde forstadsdannelse siden århundredskiftet allerede lagt sig som et nyt bylag udenom. I perioden havde forstadslaget haft en befolkningstilvækst på ikke mindre end 130 procent, mens hovedstaden i samme periode ”kun” havde opvist en vækst på 45.<sup>5</sup>

Mellem hovedstaden og Gentofte-forstaden var nærbanetrafikken, sporvejssystemet og vejanlæggene på dette tidspunkt ganske vist underlagt en vis samlet styring gennem DSB, Københavns Sporveje (KS), i et tæt samvirke med Nordsjællands Elektricitetsaktieselskab (NESA), og et tilsvarende samarbejde mellem Københavns Kommune og Københavns Amtskommune. Ikke desto mindre blev de vejårne og kollektive trafikforbindelser mellem de øvrige hastigt fremvoksende boligforstæder og hovedstadens arbejdspladser blandt kommunale og statslige myndigheder anset, som tidens største planlægningsmæssige regionsproblematik, der tillige havde betydelige egnspanmæssige aspekter.

En problematik, som Københavns Kommune havde særlig øje for, da den i stadig større omfang bestræbte sig på at få den afgørende indflydelse på udviklingen i hele den fremvoksende hovedstadsmetropol. Anledning til at kommunen allerede i 1922 lagde op til, at der på grundlag af

sporvejslinjerne i hovedstaden skulle udlægges et system af radiale hurtigsporvogne til forstæderne.<sup>6</sup> På samme tid, som kommunen allerede havde indledt et nærmere samarbejde med Københavns Amtskommune om en opgradering af de gamle landeveje til egentlige udfaldsveje i både den københavnske del og ude i forstæderne.

Baggrunden for at Dansk Ingeniørforening på Københavns Kommunes initiativ nedsatte det såkaldte Trafiklinjeudvalg, hvis kommende virke sikredes både økonomisk og med direkte deltagelse af repræsentanter fra Københavns Kommune, Københavns Amtskommune, de omkringliggende kommuner og en række organisationer. Fire år efter barslede Trafiklinjeudvalget med en ikke særlig omfattende, men til gengæld yderst konkret betænkning, der med et meget betydeligt kortmateriale anskueliggjorde de enkelte forslag.



*Hovedsvejsnettet i Trafiklinjebetænkningen (Gengivet efter: Olaf Forchhammer: Byplan, 1939)*

For så vidt vejsystemet, foreslog betænkningen en opgradering af de eksisterende radiale landeveje til egentlige udfaldsveje til forstæderne. Forslaget omfattede Strandvejen, Lyngbyvej, Frederiksborgvej og Roskildevej. Som nyanlagte radiale udfaldsveje lagde betænkningen op til en Hørsholmvej, en Jyllingevej og en Kildebrøndevej, som en forlængelse af Vigerslevvej i vestlig retning mellem Roskildevej og en foreslået Køgevej, hvor staten og kommunerne skulle erhverve arealet mellem vejen og kysten til rekreative formål. Udover et større system af sekundære

forbindelsesveje indgik i Trafiklinjeudvalgets betænkning tillige to ydre ringveje. En fra Køgevejen ved Brøndby Strand, over Glostrup, Herlev og Gladsaxe, til Charlottenlund. Og en længere nede ad Køgevej fra Ishøj Strand, via Tåstrup, Ballerup og Lyngby, til Klampenborg.

Med hensyn til den kollektive bytrafik, blev, udover en elektrificering af de inderste dele af de radiale fjernogsstrækningerne, et omfattende system af hurtigsporvogne det bærende element i Trafiklinjeudvalgets forslag. Både den radiale Frederikssundbane og Slangerbane skulle omlægges til drift med hurtigsporvogne. Mens der skulle anlægges helt nye linjer parallelt med foreslåede ligeledes radiale Jyllingevej, Køgevej og Kildebrønnevej. Samtlige hurtigsporvogne skulle føres frem til Københavns indre bydel og så vidt muligt på eget terræn. Ikke blot ude i forstæderne, hvor der skulle være en halv kilometer mellem stoppestederne. Men også med de nødvendige gadeudvidelser gennem hovedstadens bro- og byvarterer; som f.eks. linjen H.C. Andersens Boulevard, Åboulevarden og Ågade.

Mens Københavns Amtskommune, KS og DSB, der for så vidt bane-, sporvejs- og vejanlæg var regionalt agerende på hver sit ressortområde og dermed kunne tænkes at være aktører bag nogle af de foreslåede anlæg, tog Trafiklinjeudvalget ikke nærmere stilling til, hvilken myndighed der eventuelt skulle anlægge og drive de regionale hurtigsporvognslinjer. Til gengæld var Trafiklinjeudvalget opmærksom på de regionalplanmæssige muligheder, som dets storstilede plan rummede.

Selv om landets først byplanlov fra 1925, som følge af sindrige erstatningsbestemmelser blev reel virkningsløs, lagde Trafiklinjeudvalget op til, at hovedstadsmetropolens daværende kommuner udarbejdede og senere opnåede Indenrigsministeriets godkendelse af en fælles byplan. I den forbindelse blev det samtidig foreslået, at kommunerne oprettede et fælles centralkontor, der kunne vejlede de enkelte kommuner ved udarbejdelse af udstykningsplaner.<sup>7</sup>

### De egnsplanmæssige perspektiver

Med Trafiklinjeudvalgets betænkning forelå for første gang både en regional trafikplan for den fremvoksende hovedstadsmetropol og en opfordring til dens kommuner om at påbegynde en regional fysisk planlægning. Et skridt, der i samtiden blev anset for så banebrydende, at Akademisk Arkitektforening året efter udgivelsen af Trafiklinjeudvalgets betænkning, i 1927, afsatte ikke mindre end 80 sider i årets udgave af tidsskriftet *Arkitekten* til et indlæg om betænkningens planmæssige perspektiver.

I en indledende artikel, der indgående gennemgik udvalgsbetænkningen, anerkendte Arkitektens redaktion det initiativ, der lå bag Trafiklinjeudvalgets planarbejde, og konstaterede, at *”set under denne synsvinkel får sagen en langt større betydning, end den ifølge sit saglige indhold har”*.<sup>8</sup> På den baggrund havde redaktionen forinden publiceringen af det store indlæg i *Arkitekten* ladet Trafiklinjeudvalgets betænkning bedømme af en række danske og vesteuropæiske anerkendte fagfolk og havde til denne enquete fået støtte fra såvel Københavns Kommune som Dansk Byplanlaboratorium.<sup>9</sup> De indkomne bedømmelser kom over de resterende næsten 70 sider i indlægget i *Arkitekten* til at udgøre tidsskriftets videre behandling af udvalgsbetænkningen og måtte i den ukommenterede form, som bedømmelserne publiceredes i, opfattes som arkitektforeningens stilling i sagen.

Lige på nær nogle bedømmelser, der mest beskæftigede sig med de tekniske og mere infrastrukturelle sider af Trafiklinjeudvalgets betænkning, måtte udvalget og de bagvedliggende offentlige

myndigheder tage arkitektforeningens derved indirekte kritik til efterretning. Hovedparten af bedømmelserne påpegede således, at Trafiklinjeudvalget havde angrebet hovedstadsmetropolens bybyggelsesmæssige udfordring i en bagvendt rækkefølge, idet infrastruktur blot var en af de faktorer, der måtte indgå i bebyggelsesplanlægningen af en byregion. I Trafiklinjeudvalgets betænkning savnede bedømmerne overvejelser om beliggenheden af forskelligartede bebyggelser med forskellige funktioner og dermed om de infrastrukturelle differentierede behov, der så i næste led skulle være bestemmende for de regionale trafiklinjer, der efterfølgende skulle udstikkes.

Samlet var bedømmelserne yderste betænelige ved hidtil de planløse udstykninger, der kendetegnede forstadsudviklingen. De truede oplandets frie og rekreative områder og skabte en stadig større sammenvokset hovedstadsmetropol med en overordnet uhensigtsmæssig fordeling af bolig- og erhvervsbyggeri. Anbefalingen blev i såvel de tyske og engelske som danske bedømmelser en samlet regionsplan for hele metropolen, der skulle betragte den som et organisk sammenhængende byområde, dæmme op for den stedfundne koncentriske og sammenvoksede uranspredning og regionalt planløse fordeling af bebyggelsesarter og danne grundlag for de enkelte kommuners lokale byplaner.<sup>10</sup>

### Udløbere

Med Trafiklinjeudvalgets betænkning, den kritik af betænkningen, som Akademisk Arkitektforening åbnede for gennem det store indlæg om sagen i Arkitekten i 1927, og de perspektiver for en regional planlægning i hovedstadsmetropolen, som blev angivet her, skabtes politisk forståelse for at tage videre skridt i retning af regionale byplanmæssige dispositioner omfattende hele metropolen. På den baggrund og efter at have opnået de nærmest sædvanlige forhåndstilsagn fra såvel det offentlige side som fra relevante organisationer, afholdtes på Dansk Byplanlaboratoriums initiativ i januar 1928 et stort fællesmøde i Rigsdagens fællessal. Her deltog 120 repræsentanter fra staten, amtskommunerne, hovedstadskommunerne, forstadskommunerne, en række offentlige institutioner og forskellige interesseorganisationer.

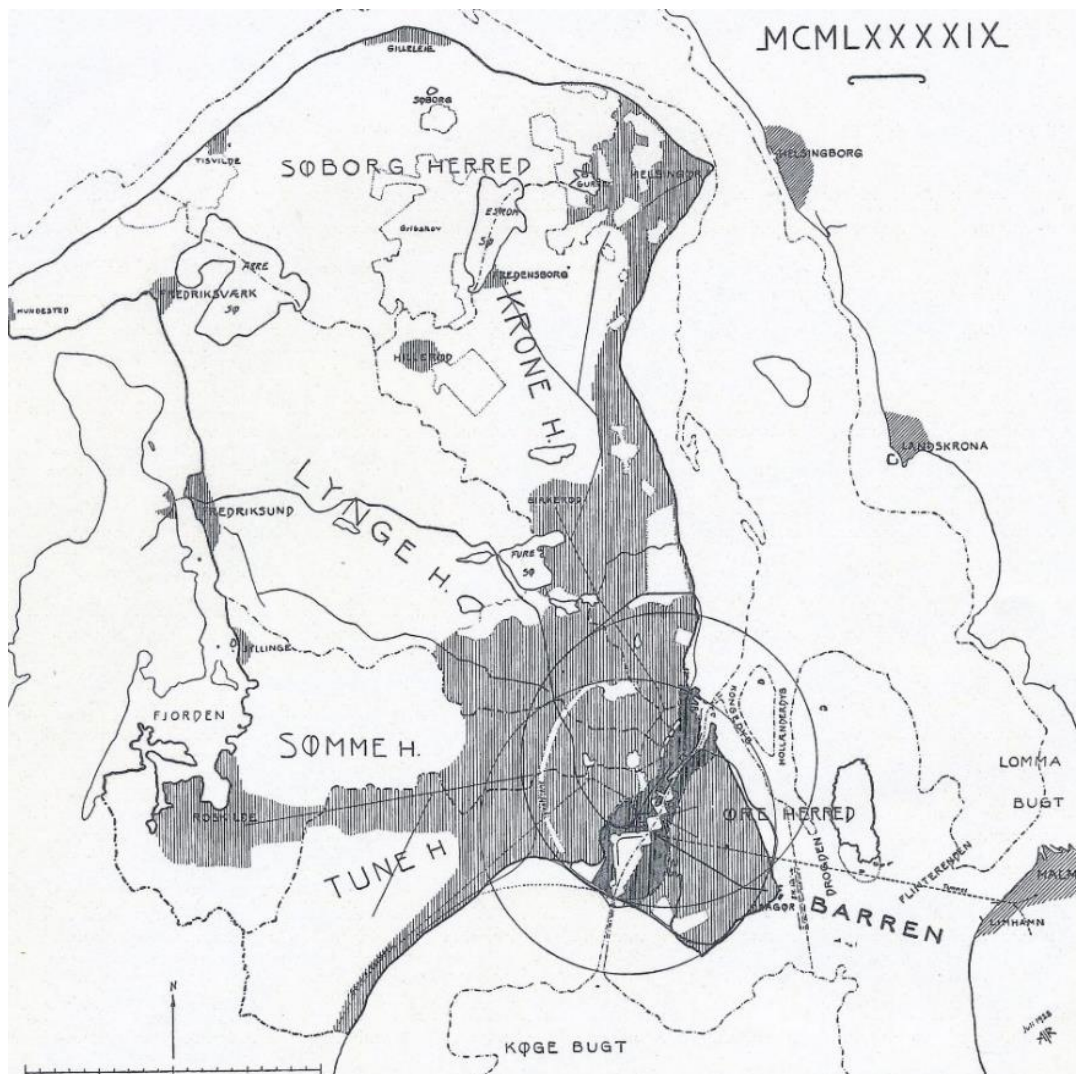
Under mødet pegede Industrirådets repræsentant på behovet for en rationel regional placering af industri i forhold til havne og jernbaner og behovet for tilstrækkelige friarealer til fremtidig vækst. Organisationen for Københavns Amtskommunes sogneråd pegede på forstadskommunernes planlægningsproblemer. Mens DSB ønskede planlagte linjeføringer for metropolens fremtidige jernbanelinjer.

Indenrigsministeren, fra landets sidste rendyrkede liberalistiske regering i det 20. århundredes første halvdel, var dog skeptisk og ville ikke gribe til lovgivning på området, men afvente om kommunerne i det hele taget kunne blive enige om en egnsplan. Repræsentanter for det Socialdemokrati, der genvandt regeringsmagten året efter, plæderede derimod for en mere effektiv byplanlov, end den partiet i 1925 havde fået igennem i sin første regeringsperiode, men som var blevet amputeret af det borgerlige landstingsflertal.<sup>11</sup>

Trods af politiske skel, var der ved fællesmødet i Rigsdagen bred enighed om, at der blev taget skridt til myndighedsdispositioner i forhold til hovedstadsmetropolens fremtidige urbane spredning. Forsamlingen vedtog på dette grundlag at nedsætte et udvalg til planlægning af Københavns-egnen, der i daglig tale senere betegnedes Egnspanudvalget. Dette sammensattes af repræsentanter for hovedstadskommunerne, Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtskommuner,

sognekommunerne, DSB, bestyrelsen for Københavns Havn og en række interesseorganisationer. Aktører, som samtidig finansierede udvalgets virksomhed.

Egnsplanudvalget skulle udarbejde de nødvendige betænkninger om eksisterende forhold i egnen og på dette grundlag udarbejde en egnsplan. Den skulle angive hovedtræk for hovedstadsmetropolens udvikling betraget som en helhed og rumme forslag til en afgrænsning af den urbane spredning, trafiklinjer og arealanvendelsen i forskellige dele af metropolens.<sup>12</sup>



*Raadvad skitse til en egnsplan for hovedstadsmetropolens 1929. Tydeligvis en vision for en fremtidig radial forstadsdannelse i metropolens (Alfred J. Raadvad: Borgmesterbogen, 1929)*

### **Borgmesterbogen**

Udover disse pejlemærker blev det ikke nærmere angivet, i hvilken retning egnsplanarbejdet skulle bevæge sig, hvorfor Arkitektforeningen som er tillæg til Arkitekten i 1929 udgav byplanlæggeren Alfred J. Raadvads mere en 250 sider store skrift om en kommende regional fysisk planlægning.<sup>13</sup> Skriftet fik titlen Borgmesterbogen, og selv om det, selv efter tidens skriftlige udtryksform, var kendetegnet af et fabulerende, floromvundet og anakronistisk sprog, rummede den over de mange sider en række centrale pointer.

En af dem var, som Raadvad udtrykte det: ”Anvendelsen af de færdsels midler, som er nævnt foran er hidtil udelukkende sket i samlingsdriftens tjeneste [en lagvis koncentrisk urban spredning]. Men dette går kun til en tid, nemlig til byen [hovedstaden: København-Frederiksberg] er blevet så stor og befolkningen så sammenstuvet, at kravet til bedre luft, lys og sol samt albuerum blive tvingende. De sammen midler som fremmede den primære midtpunkt søgende drift [ovennævnte urbane spredning] må da, og kan særdeles vel, anvendes i den sekundære midtpunkt flyende trang. Det vil sige, at der må dannes en metropolitansk, et urbant, og et landligt suburbant område.”

Idet, som Raadvad fortsatte: ”Spredningsbevægelsen udvider borgernes krav til mere udstrakte promenader og parker end byen selv kan skaffe plads for; til badesteder og udvikling arkitektoniske bygnings- og gruppeanlæg med omgivelser, som kun et mere åbne land kan skaffe”.

Efter at have omtalt en række af de vanskeligheder, der var fundet hermed, fortsatte Raadvad: ”Imidlertid bringer denne flyende bevægelse dog også sine fordele for storbyen som den udstråler fra, hvor af følger, at intet kan gøres for at standse den eller blot begrænse bevægelsen. Men forholdet kræver regulering. Vil man nu råde bod på de finansielle og tekniske ulæmper, som udflytningen fører med sig, så må dette ske ad forvaltningsvejen, således at de centrale by [Københavns Kommune] får visse rettigheder over spredningsarealet. Ordnes dette med tilbørligt hensyn til lokalt selvstyre, således at hver af parterne, får, hvad der tilkommer dem, så ligger der ikke heri nogen undertrykkelse af borgernes friheder og rettigheder, men en stærk opfordring til samarbejde mod fælles mål”.<sup>14</sup>

#### **København som en drivende regional aktør**

Op gennem mellemkrigstiden bestræbte Københavns Kommune sig for dannelse af en metropolkommune under københavnsk ledelse. Udover indlemmelsesforhandlinger med både Frederiksberg Kommune og en række forstadskommuner, rådede Københavns Kommune over en række instrumenter, der kunne bane vejen for disse indlemmelser og på forhånd integrere disse kommuner i en kommende meget stor københavnsk kommune. Disse instrumenter omfattede:

Dels repræsentation i regionalt arbejdende udvalg, hvor Københavns Kommune med sin økonomiske og forvaltningsmæssige overlegenhed i forhold til de øvrige metropolkommuner kunne gøre sig stærkt gældende. Dels den direkte adgang, som Københavns Kommune havde til centraladministration, regering og Rigsdag i kraft af kommunens størrelse og ressourcer og byens nationale betydning. Dels et monopol på vandindvinding i størstedelen af hovedstadsmetropolen. Dels en fælleskommunal spildevandsafdeling omfattende hele hovedstaden og de omliggende forstæder. Dels driftsordninger, der blev dominerende i den såkaldte overfladetrafik.

Herudover stod Københavns Kommune i perioden bag omfattende arealerhvervelse i forstæderne, der havde til formål: Dels alene at tilegne sig de værdigtigninger, der ville finde sted, når forstadsområderne blev byggemodnet. Dels at råde over betydelige reservearealer til kommende bolig- og industribyggeri. Dels at opnå afgørende regionalplanmæssig indflydelse på forstadsområderne. Dermed et samlet magtpotentiale, der i perioden gav de nyere fremvoksende forstadskommuner betydelige udfordringer

Bl.a. når Københavns Kommune fra slutningen af 30'erne og op gennem det følgende årti gav de københavnske almennyttige boligselskaber tilsagn om at kunne bygge på kommunens forstadsarealer, hvor garantistillelsen for statslånene til de enkelte boligbebyggelser og de deraf følgende udgifter til huslejetilskud blev væltet over på kommunaløkonomisk langt skrøbeligere forstadskommuner, der samtidig sjældent, ved udarbejdelse af de konkrete partielle byplanvedtægter, kunne øve afgørende indflydelse på den bebyggelse, som de store københavnske boligselskaber ville gennemføre.<sup>15</sup>

Bevægede Raadvad sig med disse sidste sidebemærkninger behændigt uden om København Kommunes netop igangsatte bestræbelser for at danne en københavnsk ledet metropolkommune,

gennem indlemmelse af Frederiksberg Kommune og forstadskommunerne, var han langt mere entydig med hensyn til den retning, som hovedstadsmetropolen ville bevæge sig i. Denne ville således ved årtusindeskiftet have en befolkning på 2 mio. indbyggere og ganske vist omfatte en lagvist koncentrisk udbygget hovedstad med et hermed sammenvokset forstadslag.

Men som Raadvad forudså: *”Bebyggelsen ville da ikke alene have bredt sig nordefter ad Strandvejen og Lyngbyvejen, men det hele belte langs Roskildevejen ville være bebygget ligesom den søndre strand langs Køgebugten vil have formet sig som en Søndre Standvej”*.<sup>16</sup>

### **Egnsplanarbejdet udskydelse**

Selv om Raadvad havde givet et konkret bud på en af radiale trafiklinjer styret dannelse af tre radiale forstadsbånd, kom Egnspanudvalget for en lang periode ikke til at beskæftige sig med regional fysisk planlægning af hovedstadsmetropolens urbane spredning. Da Byplanafdelingen under Københavns Kommunes Stadsingeniørens Kontor (senere direktorat) repræsenterede landets samlede største byplanmæssige kompetencer, var Egnspanudvalget tvunget til at indgå i et samarbejde med afdelingen. En behændig måde for Københavns Kommune også i denne sammenhæng at sikre sig hovedindflydelsen på de egnspanmæssige dispositioner.

Den kom bl.a. til udtryk ved, at Egnspanudvalgets virksomhed kort efter drejedes i retning af reservation af regionale rekreative områder, inden arbejdet med en egentlig egnspan igangsattes og mundede ud i den såkaldte grønne betænkning (1935) og den første fredningsplan fra 1940. Denne drejning af udvalgsarbejdet var udtryk for den socialdemokratiske ledede regerings højprioritering af de brede lags friluftsliv, som indgik i kultur- og fritidssøjlen i den tidlige velfærdsstats velfærdssystem, men var også yderst bekvem for Københavns Kommune.

De regionale områder, der erhvervedes til rekreative formål, skulle således finansieres af staten, hovedstadskommunerne, Københavns Amtskommune samt beliggenhedskommunerne, men ville fortrinsvis blive benyttet af den store københavnske befolkning. På samme tid, som en forsinket egnspan ikke ville lægge sig i vejen for den fysiske planlægning i de forstadskommuner, som Københavns Kommune bestræbte sig for at indlemme, eller som senere af den i 1939 nedsatte hovedstadskommission blev betragtet som oplagte indlemmende områder i en kommende københavnsk storkommune.<sup>17</sup>

### **Den radiale forstadsdannelse**

Selv om der ikke siden Raadvads egnspansskitse fremlagdes tilsvarende inden Fingerplanen, kom hovedstadsmetropolens ældre og i mellemkrigstiden og 40'erne udlagte radiale trafiklinjer til at skabe grundlaget for de radiale forstadsbånd, som udgjorde en af de centrale omdrejningspunkter i Fingerplanen.

### **De første nær- og S-baner**

Med den tidlige forstadsdannelse langs Strandvejen i Gentofte Sognekommune var der allerede i slutningen af det 19. århundrede udlagt en radial sporvognsline fra det indre København til Klampenborg. Lige efter århundredskiftet fulgt en sporvejsline fra samme udgangspunkt ad Lyngbyvej og Bernstorffsvej til Ordrup og en udflugt- og forstadsjernbane (Slangerupbanen) fra København L ved den inderste del af Frederikssundsvej i grænselandet mellem det yderste Nørrebro og det i Københavns Kommune i 1901 indlemmende Brønshøj Sogn.

Åbningen af Boulevardbanen (København H-Østerport) gav fra 1917 desuden mulighed for indsættelse af nærbanetog fra Københavns nye og tredje banegård (1911) ad Kyst- og Nordbanen frem til Klampenborg og Holte. Til denne nærbane knyttedes en tilsvarende mellem Hellerup og Frederiksberg i forbindelse med åbningen i 1930 af den nye ringgodsbane mellem Hellerup og tilslutningen til Vestbanen i Vigerslev.

#### **KS i forstæderne**

Da det fæstningsindespærrede og førindustrielle København indledte transformationen til en hovedstadsmetropol, blev den kollektive trafik fra midten af det 19. århundrede overladt til et stort antal private sporvejs- og omnibus-selskaber. Indtil disse ved elektrificeringen af sporvejsdriften blev samlet i tre delvist private selskaber: Et københavnsk, et frederiksbergsk og et for Gentofte-forstæderne.

Sidstnævnte omdannedes senere til NESAs, der i 1915 blev overtaget af Gentofte Sognekommune, mens hovedstadens sporvejs-selskaber blev samlet under Københavns Kommunes KS. Udover at opbygge et meget fintmasket sporvejs- og omnibusnet i hovedstaden og efterhånden på hele Amager, blev KS et vigtigt redskab for Københavns Kommune til at sikre sig indflydelse på udviklingen i forstæderne.

Allerede i 1924 udlagde KS således en sporvognslinje til nuværende Søborg Torv i de fremvoksende Gladsaxe-forstæder. Med NESAs behov for at føre dets sporvejslinjer ind til det indre Københavns, havde KS tidligt desuden opnået det reelle herredømme over NESAs. Dette udnyttedes i slutningen af 30'erne til udlægning af de to fælles trolleybuslinjer, der fra Nørreport betjente de vestlige del af Gentofte-forstæderne og Lyngby og fik endestationer i Jægersborg og Sorgenfri.

Da disse sporvejs- og trolleybuslinjer løb parallelt med Kyst-, Nord- og Slangerupbanerne, blev Nordegens forstæder og de østlige dele af Gladsaxe-forstæderne uhensigtsmæssigt dobbelttrafikeret. Sammen med de regionalt planløse udstykninger desuden medvirkede til, at Gentofte- og Gladsaxe-forstæderne og forstadsdannelsen omkring den gamle Lyngby stationsby kom til at lægge sig som et næsten 5-8 km langt koncentrisk og sammenvokset forstadslag uden om hovedstaden.<sup>18</sup>

Med den betydelig forstadsdannelse i Gentofte og Søllerød sognekommuner, omkring Lyngby stationsby og i en østlige del af Gladsaxe Sognekommune omdannedes nærbanestrækningerne til S-baner i 1934-1936. Mens beliggenhedskommunerne allerede i 1929 havde overtaget Slangerupbanen for her at indføre en mere tidssvarende nærbanedrift. Først ved indsættelse af nyt materiel, siden i forhåbning at forhandlinger med KS ville føre til en overgang til hurtigsporvognsdrift og til sidst ved at overdrage banen til DSB (1948) med henblik på en langt senere omdannelse til S-bane.<sup>19</sup>

#### **To forskellige kollektive trafikstrategier**

At det kommunale Slangerupbane-selskab entrerede med først KS og siden DSB, var udtryk for den totale mangel på regional både fysik og trafikal planlægning, der kendetegnede mellemkrigstidens og 40'ernes hovedstadsmetropol. Som metropolens absolut største aktører på det kollektive trafikområde havde DSB og KS som nævnt udlagt hver deres trafiklinjer til Nordforstæderne og den sydlige del af Gladsaxe-forstæderne uden nogen form for koordination, men i indbyrdes konkurrence.

Ikke blot da driften af disse trafiklinjer kunne betale sig, som følge af den betydelige forstadsdannelse i denne del af metropolens, men også ud fra vidt forskellige interesser. KSs udlæg af sporvejs- og omnibuslinjer i forstæderne blev således et af Københavns Kommunes instrumenter til herude at opnå indflydelse på udviklingen for i sidste ende at kunne indlemme forstadskommunerne i den metropolkommune, som kommunen stræbte efter i gennem hele perioden.

I modsætning hertil anlagde DSB ved sine dispositioner i langt højere grad et helhedssyn i forhold til den samlede hovedstadsmetropolis udvikling som en byregion. Således at der skete en ensartet kollektivtrafikal betjening af alle dele af metropolen, og særligt hvor denne var mindre udbygget. Samtidig med at man undgik, at DSB og KS udlagde større linjer i samme områder, som det netop havde været tilfældet på Nordegnen.



*Det første S-tog er ankommet til København H i 1934. S-togsdrift blev i første omgang i årene 1934-1936 indført på hovedstadsmetropolens hidtidige nærbaner (Københavns Museum)*

Disse modstående interesser kom bl.a. tydeligt frem, da DSB i et regeringsnedsat udvalg i 1936 argumenterede for det rationelle ved en samling af de forskellige trafikarter i et trafikselskab og en fællesplanlægning af linjeføringer. Mens KS tilkendegav, at det ikke ville opgive sin dispositionsfrihed og dermed Københavns Kommunes mulighed for at påvirke udviklingen i hovedstadsmetropolen. Det blev herfra fremført, at DSB og KS udgjorde to adskilte og uafhængige systemer, hvor KS skulle tage sig af sporvejs- og omnibustrafikken i hovedstaden og forstæderne, mens DSB skulle indskrænke sine aktiviteter til oplandstrafikken.

En interessekonflikt, der på ny kom til udtryk, da DSB fremlagde en plan for dels nye radiale S-banelinjer ned langs Køge Bugt og til Gladsaxe og Nærum, dels omdannelse af de ligeledes radiale Vest- og Frederikssundsbaner til S-bane frem til henholdsvis Glostrup og Ballerup. Og som blev skærpet, da Københavns Kommune i 1948 lancerede en plan for et med hovedstaden integreret fintmasket både koncentrisk og radiale sporvejs- og omnibusnet i de forstadskommuner, der efter flertalsindstillingen i Hovedstadskommissionens betænkning fra samme år skulle indlemmes i Københavns Kommune.<sup>20</sup>

### **Ballerupbanens S-baneomdannelse**

Længe inden havde interessemødsætningen mellem KS og DSB også vist sig, da den socialdemokratiske regering på vegne af statsbanerne i 1936 søgte Finansudvalget om midler til at omdanne strækningen Valby-Ballerup til S-bane. I den forbindelse protesterede Københavns Kommune mod den yderligere konkurrence, som S-banen ville påføre KS. Ikke blot i områder i de ydre dele af hovedstaden, hvor sporvejene alene havde stået for hovedparten af den bytrafikale betjening. Men også i forstadsområder, hvori KS kunne udlægge nye linjer. Københavns Kommune ønskede tydeligvis at have et fast greb om den både trafikale og bebyggelsesmæssige udvikling udenfor hovedstaden og betonedede, at kommende S-baneomdannelse skulle forhandles med kommunen.

I forhold til S-baneomdannelse på Kyst- og Nordbanerne repræsenterede den tilsvarende S-omdannelse på den indre del af Frederikssundsbanen en langt mere vidtrækkende anlægsopgave. Den indebar ikke blot elektrificering af hele strækningen Valby-Ballerup, udlæg af dobbeltspor og etablering af talrige niveaufri krydsninger af veje og et større antal nye S-banestationer. Men rummede samtidig betydelige regionale fysiske planimplikationer, da oplandet langs Frederikssundsbanen uden for Københavns kommunegrænse forsat henlå som et ruralt område.<sup>21</sup>

Det regionale fysiske planperspektiv ved S-baneomdannelsen i det åbne land frem til Ballerup, kom da også frem, da DSB's generaldirektør, i et bilag til det bagvedliggende lovforslag, bemærkede, at det var regeringens mål at fremme forstadsudviklingen på Nordvest- og Vestegnen, da *"det er netop disse kvarterer, hvor den store befolkning fra Nørrebro søger ud, når den vil skabe sig egne hjem. Disse mennesker har jo ikke råd til at købe grunde ved Klampenborg-banen eller ved Holtebanen. Derimod er der på den egn, hvor den elektrificerede Ballerup-bane føres hen, mulighed for at skabe noget nyt"*.<sup>22</sup>

Den fremvoksende velfærdsstat påtog sig dermed, gennem DSBs S-baneomdannelse, en planlæggende regional opgave i forhold til hovedstadsmetropolens ikke blot urbane spredning og trafikale betjening, men også dens sociale sammensætning, hvorved S-banen som helhed blev bragt i overensstemmelse med den tidlige velfærdsstats bolig- og bebyggelsespolitik. Offentlig byggestøtte til almennyttigt og kommunalt boligbyggeri og huslejetilskud og –reguleringsordninger havde således siden første verdenskrig haft til formål både at sikre boligforsyningen og i kombination med kommunal byplanlægning at medvirke til en højnelse af de brede samfundslags boligforhold i hovedstadsmetropolen.

Ballerup-banens S-baneomdannelse førte ikke desto mindre i første omgang kun til en forlængelse af S-banen fra Valby til Vanløse i 1941. Idet materialeknapheden under besættelsen og de første efterkrigsår bremsede anlægsaktiviteten, hvorved S-banestrækningen til Ballerup først stod klar i 1949.<sup>23</sup>

### **Radiale udfaldsveje**

Sideløbende med mellemkrigstidens nærbanedrift og efterfølgende S-baneomdannelse gennemførtes en betydelig opgradering af de regionale radiale udfaldsveje fra det indre København og ud til de fremvoksende forstæder. Af disse blev tre vejanlæg ganske betydelige.

Fra det ydre Østerbro og frem til grænsen til Gentofte Sognekommune udlagdes Lyngbyvej som en 42 m bred vej med fire spor, to midtliggende sporvejsspor til Bernstorffsvej, cykelstier og fortov på siderne samt en mægtig brooverføring af den nye ringgodsbane med en indbygget nærbane-

station; Lyngbyvej. Fra kommunegrænsen nord for Emdrup fortsattes Lyngbyvej, som en firesporet vej med midterrabat frem til Lyngby.



*Den udvidede firesporede Roskildevej i Rødovre en gang i midten af 40'erne (Rødovre Kommunes Lokalhistoriske Samling)*

På Frederiksberg udvidedes samtidig Roskildevej fra 14 til 19 m, for gennem det københavnske Vigerslev at fortsætte som en 25 m bred vej. Syd for Damhussøen kom Roskildevej til gengæld til at løbe som en 35 m bred firesporet vej med midterrabat helt ud til Hedehusene.

Tidligt var Gl. Køge Landevej blevet omlagt fra en oprindelige smal bivej til en 28 m bred udfaldsvej frem til grænsen til Hvidovre. I forlængelse af den københavnske del førtes Gl. Køge Landevej i midten af 30'erne i samme bredde videre ned langs kysten, hvor den erstattede en ældre sandvej og blev et bindeled til Køge Bugts friluftsområder.

Samtidig udvides Frederiksborgvej fra 13 til 25 m, der ved den københavnske kommunegrænse fortsatte videre som Søborg Hovedgade, der udvidedes i forbindelse med udlæggelsen af ovennævnte Søborg-spørvej. En tilsvarende udvidelse gennemførtes af Frederikssundsvej frem til Vestvolden, hvorfra den det sidste stykke til grænsen til Herlev fik en bredde af 35 m. Ude i Herlev kom Frederikssundsvej til at løbe videre med samme bredde som på det yderste stykke af den københavnske del.

Endelig omlagdes Strandvejen, uden om Skovshoved, til en firesporet vej langs kysten, der nordfor Klampenborg fortsatte inde i udkanten af Dyrehaven uden om fiskerlejet Tårnbæk. På samme tid, som de første anlægsarbejder påbegyndtes på en kommende ringvej fra Glostrup, over Herlev og

Gladsaxe, til den Hørsholmvej, der i første omgang kun fik en udstrækning på to km i forbindelse med etableringen af S-banestationen i Jægersborg.

Selv om der i hovedstadsmetropolen frem til midten af det 20. århundrede ikke blev åbnet en ringvej, der kunne befordre den ydre tværgående trafik mellem forstæderne, fik Københavns Amtskommune via betydelige statsmidler i perioden udvidet og moderniseret de gamle landeveje. Således at disse sammen med nye vejanlæg dækkede behovet for moderne radiale udfaldsveje fra hovedstaden.

Udfaldsveje, der, koordineret med hovedstadsmetropolens anden regionale landevejsaktør (Københavns Kommune), kom til at stå i forbindelse med helt tilsvarende vejanlæg, der udgik fra hovedstadens centrale dele, og som blev afgørende for ikke blot den vejbårne fjernperson- og godstrafik til og fra metropolen og den lokale motoriserede trafik, men også for radiale rutebils- og trolleybusruter.<sup>24</sup>



*En af DSB's rutebiler et sted i Hvidovre i 1936 på vej ned ad den moderniserede og stærkt udvidede Gammel Køge Landevej med passagerer, der ser frem til et ophold i sommerhuset eller nogle timer ved stranden længere ned ad kysten. DSB sikrede med indsættelse af tidens mest moderne rutebilmateriel fra 30'erne lange radiale forbindelser ned langs Køge Bugt og langs Vestbanen, der måtte vente på S-toget helt frem til 1953 (Københavns Museum).*

### **Radiale rutebilslinjer**

Udover de senere trolleybuslinjerne ud ad Lyngby, udlagdes allerede op gennem 20'erne private radiale rutebilslinjer ude på Vestegnen. De fik udgangspunkt fra KS's endestationer ved

Toftegårds og Ålholm Plads samt Peter Bangs Vej og førte frem til Roskilde, Køge og med enkelte daglige ture helt ned til Stege på Møn. Disse ruter var ikke desto mindre utilstrækkelige i forhold de sommerhusbyer, der begyndte at vokse op langs Køge Bugt, og forstadsdannelsen på den indre Vestegn.

Da den førnævnte udfaldsvej til Køge snarligt ville blive åbnet, overtog DSB i 1932 koncessionerne fra de få vognmænd, der betjente Køge Bugt-området og Sydsjælland. Det blev grundlaget for, at DSB fra KS's endestation på Toftegårds Plads gennemførte en radial sammenhængende betjening af områdets nærmest liggende fremvoksende forstadsdannelser og af sommerhus- og friluftsområderne længere nede ad kysten med fortsat videre forbindelse til Køge og Stege.

Som følge af, at en række tilsvarende private rutebilskoncessioner udløb nogle år efter på selve Vestegnen, overtog DSB desuden hovedparten af disse og etablerede fra KS's endestation ved Ålholm Plads en ad Roskildevej løbende sammenhængende og radial rutebilsbetjening af egnen. På den indre del af ruten fra starten med timesdrift, men med mindre hyppige afgang helt til Roskilde og derfra videre til Korsør.

Selv om disse koncessionsovertagelser på de ydre strækninger svarede til dem, som DSB gennemførte i hele landet for at sætte sig på konkurrerende private rutebilsruter i statsbaneoplandene, repræsenterede det betydelige engagement i Køge Bugts-området og Vestegnen tillige DSBs hensyn til en ensartet både kollektivtrafikal betjening af og forstadsudvikling i mindre udbyggede dele af hovedstadsmetropolen. Mens dette hensyn kom til udtryk ved S-baneomdannelsen af strækningen til Ballerup, blev DSBs rutebilsdækning på Vestegnen og ved Køge Bugt en kompensation for de S-baneomdannelser- og anlæg, som statsbanerne ikke her umiddelbart kunne kaste sig ud i.

Vestbanen var så stærkt trafikeret af fjernperson- og godstogstrafik, at dens dobbeltspor ikke kunne bære langsommere kørende og ved nye mellemstationer hyppigt standsende nær- eller S-tog. Skulle Vestegnen have S-banebetjening, måtte der anlægges en helt ny S-bane parallelt med Vestbanens fjerntogsspor. Et anlægsarbejde, der dog ikke var statsmidler til, som følge af de betydelige offentlige arbejder, som DSB gennemførte som en del af periodens krisepolitik, og bl.a. omfattede de øvrige S-baneomdannelser, Lillebælt-, Storstrøms- og Oddebroer og udlæg af dobbeltspor rundt om i landet.

Ved Køge Bugt var et helt ny S-baneudlæg derimod ikke så påtrængende, da en tilstrækkelig rutebilsbetjening foreløbig kunne dække det kollektive trafikbehov ved de begyndende forstadsdannelser, i sommerhusbyerne længere mod syd og til de her offentligt tilgængelige folke- og strandparker. Disse var netop i Egnspanudvalgets grønne betænkning blevet udpeget som en del af de regionale rekreative områder, der kom til at indgå i den nævnte 1940-fredningsplan.

Selv om det måske havde længere udsigter med S-baner ned lang Køge Bugt og på Vestegnen, og de fik en så høj prioritet, at de kom med i DSBs store S-baneplan fra 1940, bidrog DSB ikke desto mindre med sin stadig mere udbyggede rutebilsdrift på Vestegnen til den stedlige forstadsdannelse. Så meget, at passagermængden mellem 1929 og 1939 øgedes mere end befolkningstilvæksten på egnen. Et bidrag til forstadsdannelsen, som DSB udbyggede op gennem 40'erne i form af såvel hyppigere drift på eksisterende linjer som via overtagelse af de hidtil tilbageværende private linjer, der alle fik endestation ved den nye Valby Langgade S-banestation i 1941.

Fra 1945 indførtes på linjerne 122-123 20 minuttersdrift herfra til Glostrup og timesdrift til Tåstrup, og i 1949 oprettede DSB to radiale sideruter til den indre del af Brøndbyerne (linjerne 124-125), og indførte 10 og 20 minuttersdrift til henholdsvis Glostrup og Tåstrup. Med denne forstærkede betjening af Vestegnen og de samtidige vanskeligheder, som den individuelle motortrafik stod overfor i 40'erne, øgedes passagerantallet på DSB's Vestegnsrutebilslinjer frem til 1950 massivt og langt mere end egnens folketal.

Da DSB's betjening af linjerne fra den i 1941 nyetablerede endestation ved Valby Station og ned langs Køge Bugt tillige udvidedes i 40'erne, kom Vestegnens og Køge Bugt-områdets samlede passagerandel i 1950 til at udgøre 72,1 procent af den samlede passagermængde på forstædernes radiale rutebillinjer.

Som følge af at Nordvestegnen op gennem mellemkrigstiden udelukkende betjentes af DSB's damplokomotivtrukne lokaltog, der alene havde stationer i Ballerup og Herlev, opstod der i 20'erne også her et marked for radiale private rutebilsruter ud ad Frederikssundsvej fra KS's endestation i Husum. Fra 1929 til 1939 øgedes passagertallet på ruterne med 53 procent, hvilket var betydeligt mere end egnens befolkningstilvækst.

Med åbningen af S-banen til Ballerup i 1949 mistede Nordvestegnens private rutebilslinjer ganske vist deres betydning som radiale linjer over længere afstande. Derimod omlagdes linjerne, således at de fik karakter af tværgående linjer eller lokale tilslutningslinjer til S-banen eller endestationen i Husum. Som følge af dette nye marked kunne Nordvestegnens rutebilslinjer i perioden 1939-1950 notere en meget kraftig stigning i passagertallet, som langt oversteg selve egnens befolkningstilvækst. Men som også var betinget af de fjernere områder, som ruterne nu dækkede, og tillige periodens generelt stigende benyttelse af kollektive trafikmidler.

Selv om de østlige dele af Nordegnen var velforsynet med nærbaner og sporvejs- og trolleybuslinjer, etableredes i 20'erne tillige en radial privat rutebilslinje fra KS's endestation ved Hans Knudsens Plads, som ad Lyngbyvej betjente det vestligste Gentofte og derfra fortsatte til Lyngby med videre forbindelse til Hillerød og Hørsholm. Passagermængden på ruten blev dog ikke større end, at den sammen med passagerantallet på Nordvestegnen i 1950 kun tegnede sig for godt en fjerdedel af det samlede antal passagerer på forstædernes radiale ruter.<sup>25</sup>

### **Den suburbane proces**

I en samtid alene med lokalkommunal byplanlægning og med en mindre udbredt peron- og lastbiltrafik, måtte kapitalejernes lokalisering af forskellige former for realkapital og ejendoms- og boligspekulanter og enkeltbygherrers lokalisering af arbejdskraftens bolig, alt andet lige, automatisk klumpe sig sammen omkring radiale trafiklinjer, hvor afstanden mellem disse havde en vis længde. Mens denne lokalisering, alt andet lige, ville lægge sig som koncentriske og sammenvoksede lag, hvor afstanden mellem radiale trafiklinjer var kortere.

Sidstnævnte urbane spredning kom da også til at kendetegne hovedstaden. Idet der allerede i den sidste halvdel af det 19. århundrede her opbyggede et stadig mere fintmasket net af radiale og koncentriske sporvejs- og omnibuslinjer, der udbyggedes i takt med hovedstadens stadig større udbredelse. Kombineret med at den lokalkommunale bebyggelsesplanlægning alene gennemførtes hver for sig inden for grænserne af Københavns og Frederiksberg kommuner, blev resultatet en

lagvis koncentriske urban vækst uden om det tidligere førindustrielle indre København, der transformerades til den fremvoksende hovedstadsmetropols centralby.

Uden for denne dannedes således frem til slutningen af det 19. århundrede et første bylag med industri- og boligområder på de indre københavnske broer og de østlige frederiksergske bykvarter med industri- og arbejderkvarterer og separate villakvarter. I årtierne omkring århundredeskiftet voksede et tilsvarende bylag op på Københavns ydre broer og Frederiksbergs Sindshvile- og Mariendalsbydele med selvstændige industrikvarterer, kvarterer med randetagekarrébebyggelser og nye villakvarter.

Hovedstadens udbygning afsluttedes i mellemkrigstiden og 40'erne med et tredje bylag med industri- og boligområder på det vestlige Frederiksberg og i de meget store distrikter, der indlemmedes i København i 1901-1902. Med en mere gennemgribende lokalkommunal bebyggelsesplanlægning, kom disse yderdistrikter, med velafgrænsede kvarterer med etagebebyggelser, villakvarterer og industrikvarterer, til at brede sig frem mod de omliggende forstæder.<sup>26</sup>

Med de ikke mindre end otte radiale jernbane-, sporvejs-, trolleybus- og rutebilslinjer og fem radiale udfaldsveje, der på den korte afstand mellem den østlige del af Gladsaxe-forstæderne og Øresundskysten (mellem Hellerup og Klampenborg) gennemskar dette område i mellemkrigstiden og 40'erne, kunne det ikke undgås, at det komme til at udgøre et totalsammenvokset forstadsområde fra linjen Bagsværd-Klampenborg i nord til de københavnske yderdistrikter i syd.



*Den høje ranblokkebebyggelse omkring Ulrikkenborg Plads fra starten 30'erne vest for den gamle Lyngby stationsby blev det første stationscenter i hovedstadsmetropolen. Bygningen ud til sporterrænet havde således dagligdagsbutikker i stueetagen, læge- tandlægeklinikker i de øvre etager og en åbning, der førte hen til en billetekspedition og nedgangen til en tunnel, der løb frem til trapperne til stationens perroner (Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv).*



*Forstadsbydelen vest for Lyngby stationsby. Til venstre den etagebebyggelse, der med aftrappende bygningshøje i vestlig retning fulgte efter stationscentret ved Ulrikkenborg Plads. Til højre det vidstrakte villakvarter, som, opblandet med enklaver med boligblokke, omsluttede denne etagebebyggelse; fotos fra slutningen af 30'erne (Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv).*

Nord for blev afstanden mellem de tre radiale banelinjer og de tæt ved parallelt løbende udfaldsveje derimod så stor, at der sammen med mellemliggende skov- og sømråder her dannedes tre radiale forstadsbånd. Et smalt langs Strandvejen nord for Klampenborg, et bredere langs Nordbanen mellem Sorgenfri og Holte og foreløbig den lille Hareskovby, der opstod nordvest for Bagsværd.



*Stationscentret Virum Torv. I baggrunden til højre anses S-bannes overførelse over Frederiksdalsvej (Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv).*

På nær en smal stribe af villakvarter langs den københavnske vest- og sydgrænse fra Herlev til Køge Bugt, blev afstanden mellem radiale rutetiltrafikerede Roskildevej og Gl. Køge Landevej og de radiale Slangerup- og Frederikssundsbaner, og de også her tæt ved parallelt løbende udfaldsveje, så betydelig, at tilløbene til radiale forstadsdannelser blev særlig tydelig i denne del af

hovedstadsmetropolens forstadsområde. De vestlige del af Gladsaxe-forstæderne adskiltes således mod vest fra de fremvoksende forstæder langs Frederikssundsbanen- og vejen, hvorefter fulgte adskilt af åbent land forstadsbånd langs Vestbanen og Roskildevej og et smalt langs Køge Bugt.



*Stationscentret ved Virum Torv blev efterfølgende omkranset af boligblokbebyggelser, der enten var almennyttigt eller offentligt understøttet. Uden om dette kvarter med etagebyggeri strakte sig store kvarterer med villaer og rækkehuse (Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv).*

Dannedes der således tilløb til radiale forstadsbånd længe før, Fingerplanen blev fremlagt, synes den lokalkommunale bebyggelsesplanlægning ikke at have haft øje for de muligheder for lokalisering af bebyggelsesarter, som S- og nærbanestationer gav mulighed. For det meste udlagdes vilkårligt separate kvarterer med villaer, etagebyggeri og industri, mens dagligvareforretninger henvistes til de gennemgående veje så Strandvejen, Jægersborg Allé, Ordrupvej, Søborg Hovedgade, Hvidovrevej og Roskildevej.

Derimod havde Glostrups gamle stationsby potentiale til at udvikle sig til et stationscenter, og den lokalkommunale planlægning lagde da også her i slutningen af perioden almennyttigt blokbyggeri omkring stationsbydannelsen. Et tilsvarende byggeri udlagdes samtidig i Herlev omkring krystet mellem Frederikssundsvej og den kommende ringvej tæt ved S-banestationen.<sup>27</sup>

Mest udtalt og konsekvens udnyttedes S-banestationernes lokalisering ved bebyggelsesplanlægningen i Lyngby-Taarbæk Sognekommune. Med kommunal kontrol over store ubebyggede arealer og kommunens godkendelse af bebyggelsesplaner for de boligbyggerier, der modtog statslån, og som krævede kommunal garanti, kunne sognekommunen i perioden gennemføre en bebyggelses-

planlægning, der blev den mest gennemgribende blandt samtidens forstadskommuner og tilmed rummede særdeles moderne og i Danmark helt ukendte planelementer for forstadsdannelser.

I form af en helt ny bydel vest for Lyngby Station med lokalcenter med dagligvarebutikker i stueetagen i to af de boligblokke, der omkransede Ulrikkenborg Plads, hvorfra der var adgang til en billet-salgsekspedition og en tunnel, der skabte forbindelse til perronerne til de S-tog, som indsattes fra 1936. Vest for dette stationscenter opdeltes bydelen i zoner, hvor der opførtes vidtstrakte lave storgårdskarréer og randbebyggelser, u-formede etagehuse i international funktionalisme, dobbelthuse og længst ude kvarterer med villaer, rækkehuse og små enklaver med boligblokke.

På samme tid udlagdes et stationscenter med butikker i de boligblokke, som lige op af Virum S-banestation omkransede Virum Torv. Omkring dette opførte nogle år efter en betydelig almennyttig blokbebyggelse, der dannede overgang til Virums omfattede kvarterer med parcel- og rækkehuse. På samme tid, som der planlagdes en stationscenterdannelse ved Sorgenfri S-banestation med tilsvarende omliggende bebyggelser og et lille industriområde i grænselandet mellem Virums og Sorgenfris forstadsbyer.<sup>28</sup>

Med denne systematiske lokalisering af forskellige bebyggelsesrater i forhold til S-banestationen og dens center udviklede Lyngby-Taarbæk Sognekommune den struktur, som kom til at kendetegne de enkelte forstadsbyer i Fingerplanens radiale forstadsbånd. Denne bebyggelsesstruktur i afgrænsede forstadsbyer, havde rødder i de nye forstadsformer, som bl.a. udvikledes i Vesteuropas andre samtidige byregioner.

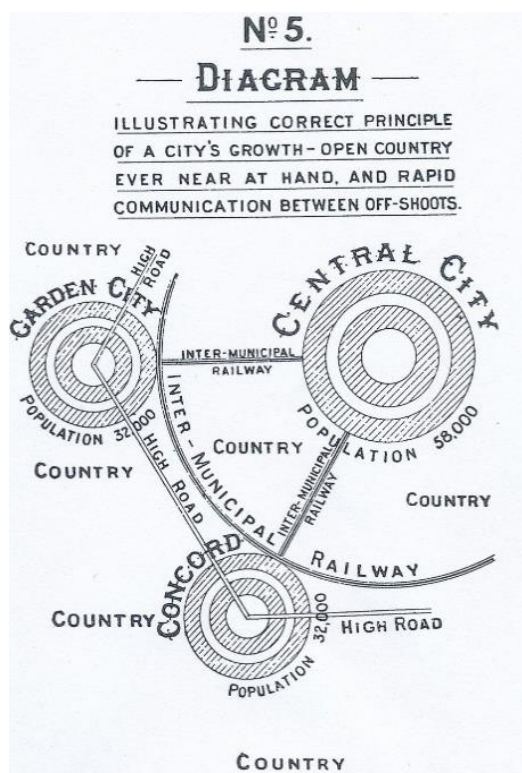
Med de større sammenhængende bylegemer, som de planløse forstadsdannelsers spredning havde genereret, opstod der i Vesteuropas storbyer op mod og efter århundredskiftet stadig mere påtrængende udfordringer. I form af:

Dels stadig større afstande mellem bolig- og erhvervsområder, hvad deraf fulgte af store investeringer i sporvejs-, omnibus-, nærbane- undergrundbanelinjer. Fortættede bolig- og erhvervskvarterer med et stadig større udtalt behov for arealmæssig ekspansion. Dels mangel på og stadig større afstand til de rekreative områder, som den øgede fritid skabte behov for. Dels tiltagende vanskeligheder ved at finde arealer til forskellige byggeformål og rationelt at planlægge dækningen af disses ofte modsatrettede behov.

Som reaktion på denne urbanregionale udfordring blev en decentralisering, som nogle gange også betegnedes som recentralisation, af den store by set som løsningen. Opnået gennem udenom liggende nyanlagte og selv bærende decentrale forstadsdannelser, der som oftest i samtiden betegnedes som lokalcentre, satellitbyer, havebyer, eller planetbyer.

Suburbane dannelser, der samlede sig omkring et område med servicefunktioner (en art nyt lokalt bycentrum) med forretninger, skoler, andre institutioner, forsamlingshuse, biografer m.m., og ellers rummede: Dels adskilte erhvervs- og boligområder, dog med gåafstand mellem bolig og arbejde. Dels lave og åbne boligkvarterer udlagt i landlige omgivelser med tilknyttede havelodder og kort afstand til rekreative områder, der sammen med landbrugsområder adskilte de enkelte bydannelser fra hinanden og den storby, de var afskilt fra. For at opretholde sammenhængen mellem den store by og de nye bydannelser blev det dog anset for afgørende, at de geografisk blev anlagt indenfor den store bys

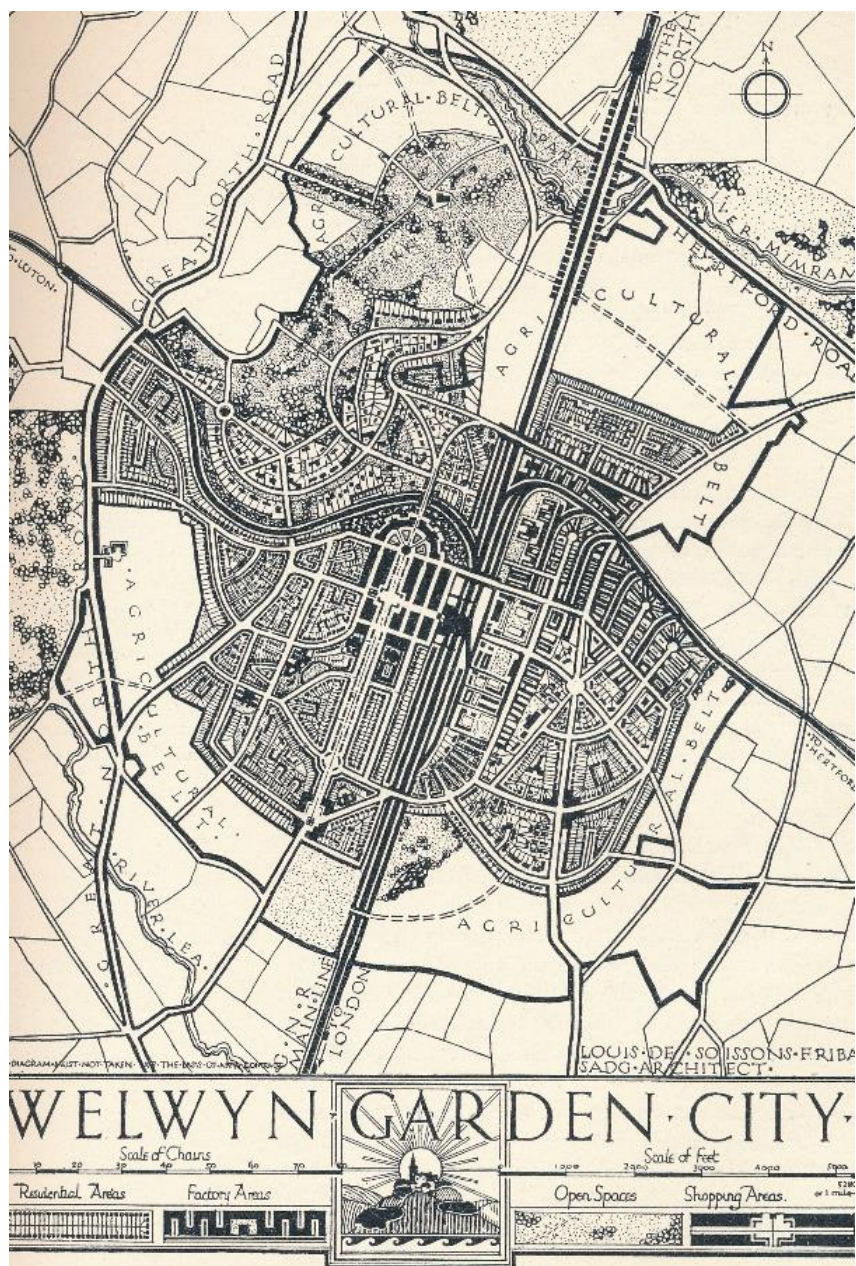
udviklingsområde, kom til at indgå i et naturligt økonomisk fællesskab med denne og blev forbundet med den store by via gennemgående færdselslinjer.



*Ebenezer Howards satellitbymodel fra 1902  
(gengivet efter: Sys Hartmann og Villads Villadsen:  
Byens Huse. Byens Plan, Danmarks Arkitektur,  
1979)*

Princippet om den store bys decentralisering og dannelsen af satellitbyer udsprang af de overvejelser, som engelske Ebenezer Howard havde gjort sig i bogen "To-morrow" fra 1898, og som blev revideret og udbygget i en ny udgave; "Garden Cities of To-morrow" fra 1902. Oprindeligt var Howards haveby tænkt som en mønsterby på 32.000 indbyggere anlagt i landlige omgivelser uden tanke på havebyens forbindelse til en større by, men i 1902-udgaven havde Howard udvidet forståelsen af havebyerne til "satellite Garden Cities", som byplanlæggeren C.B. Purdom byggede videre på i bogen "The Building of Satellite Towns" fra 1925, og som også videreudvikledes i Raymond Unwins forestillinger om et planetbystem.<sup>29</sup>

I den virkelige verden førte Howards forestillinger til anlæggelsen af havebyen Letchworth med 35.000 indbyggere 32 miles fra London, men byen fik mere karakter af en forsøgs- eller mønsterby end en satellitby i London-metropolen. Det blev i højere grad tilfældet med den i 1920 oprettede haveby Welwyn, der med en afstand til London på 20 miles blev en del af den allerede den gang gigantiske metropol. Welwyn blev i modsætning til de øvrige havebyer ikke blot en boligby, men en reel decentraliseret satellitby med 40.000 indbyggere og zoner for centerfunktioner, forskellige former for boligbyggeri og industri og sattes i forbindelse med det centrale London via den nordgående hovedvejs- og jernbanelinje. Mere storstilet blev satellitbyen Wythenshawe, som med senere 100.000 indbyggere på samme tid planlagdes på det gods, som Manchester kommune havde opkøbt til formålet.<sup>30</sup>



Satellitbyen Welwyn. Med sort farve er stationscentret angivet. Omkring lokaliseres etagebebyggelse, som danner overgang til forskellige former for parcel- og rækkehuse. (Gengivet efter: Olaf Forchhammer: Byplan, 1939).

## Konklusion

I denne artikel erkendes den betydning for hovedstadsmetropolens regionale fysiske planlægning fra midten af det 20. århundrede, som arkitektstandens byplanhistorikere har tillagt Fingerplanen fra 1947. Ikke desto mindre anfægter artiklen den visionære karakter, som den kreds tillige ser kendetegnende for Fingerplan.

I artiklen anses Fingerplanen at have to basale kendetegn:

Dels radiale forstadsbånd med gennemgående eksisterende og kommende S-baner og motorveje fra den koncentriske lagvist sammenvoksede del af hovedstadsmetropolen, som hovedstaden og dele af forstæderne udgjorde. Bredden af forstadsbåndene bestemtes af en gangafstand på 10-15 minutter til S-banestationen eller de omgivende ubebyggede kiler, der lå som rekreative områder mellem forstadsbåndene.

Dels forstadsbyer i hvert af forstadsbåndene med et stationscenter i tilknytning til S-banestation og en herfra i højden og i arealudnyttelsesgraden aftagende bebyggelse i form af: Etagehuse, parcel- eller rækkehuse samt let industri i en særlig zone.

På dette grundlag argumenterer artiklen for, at den radiale forstadsdannelse har rod i, at bebyggelser, alt andet lige, automatisk vil klumpe sig sammen omkring radiale trafiklinjer, hvor afstanden mellem disse har en vis længde. Mens bebyggelser, alt andet lige, vil lægge sig som koncentriske og sammenvoksede lag, hvor afstanden mellem de radiale trafiklinjer var kortere.

I den forbindelse peger artiklen på, at der allerede i 1926 med Trafiklinjeudvalgets betænkning lanceredes et system af radiale udfaldsveje, betjening af de større af disse med hurtigsporvogne og elektrificering af de inderste dele af de radiale fjerbanestrækninger. I betænkningen lagde udvalget samtidig op til, at dette trafiklinjesystem skulle være styrende for, at de daværende kommuner udarbejdede og senere opnåede Indenrigsministeriets godkendelse af en fælles byplan. Hvorledes en sådan regional byplan kunne udformes, gav byplanlæggeren Alfred J. Raadvad et bud på i den såkaldte borgmesterbog fra 1929.

Her lagdes, som i Fingerplanen op til, at hovedstaden ville blive udbygget med tre koncentriske og sammenvoksede bylag med industri- og boligområder, hvorom et fjerde ligeledes med hovedstaden sammensmeltet forstadslag ville lægge sig. Fra denne massive urbane masse blev det i borgmesterbogen skitseret, hvorledes radiale forstadsbånd ville brede sig langs Øresundskysten til Helsingør og langs Vestbanen og Roskildevej til Roskilde og Køge Bugt til Køge.

Var der således i slutningen af 20'ere opstillet visioner for, hvorledes radiale forstadsbånd kunne udvikles på grundlag af radiale trafiklinjer, påviser artiklen, hvordan radiale S- og nærbaner, parallelt løbende opgraderende radiale udfaldsveje og hyppig rutebilstrafik på radiale udfaldsveje i områder uden banebetjening i mellemkrigstiden og 40'erne udgjorde grundlaget for tilløb til dannelsen af radiale forstadsbånd i hovedstadsmetropolen.

Nord for linjen Bagsværd-Klampenborg opstod sådanne langs Kystbanen mellem Klampenborg og Vedbæk og Nordbanen mellem Sorgenfri og Holte samt i form af Hareskovby nordvest for Bagsværd. Samtidig dannedes fra den vestlige del af Gladsaxe-forstæderne og ned til Køge Bugt radiale forstadsbånd langs de inderste dele af Frederikssundbanen- og vejen, den hyppigt rutebilbetjente Roskildevej og den på tilsvarende måde rutebilstrafikerede Gl. Køge Landevej.

Allerede inden Fingerplanen blev lanceret i 47 og fra 1950 udmøntedes gennem det storkøbenhavn- byudviklingsudvalgs byudviklingsplaners afgrænsning af den suburbane spredning, blev størstedelen af hovedstadsmetropolens forstæder således kendetegnet af fremvoksende radiale forstadsbånd. På samme tid, som den lokalkommunale bebyggelsesplanlægning tre steder havde øje for den stationscenterdannelse, som blev bebyggelsesmæssigt strukturerende i hver af de forstadsbyer, der indgik i Fingerplanens radiale forstadsbånd.

I slutningen af perioden lokaliseredes almennyttige etagebebyggelser omkring den ældre stationsbydannelse i Glostrup og tæt ved S-banestationen i Herlev, mens de bagvedliggende områder udlades til enfamiliehusbebyggelser og industri. Mens udtalt blev denne suburbane planlægning i 30'erne i det hidtil ubebyggede område vest for Lyngby Stationsby og i det åbne land, som Nordbanen løb igennem i Virum. Lige ved siden af S-banestationerne opstod randetagebebyggelser, der med forretninger kom til at danne butikstorve eller rettere stationscentre, hvorfra bebyggelsen aftrappedes både i højden og med hensyn til graden af arealudnyttelse.

Trods periodens udbredte radiale forstadsbåndsdannelse, afdækker artiklen, at denne suburbane form derimod ikke slog igennem i det forstadsområde, der mod øst afgrænsedes af Øresund, mod nord af linjen Bagsværd-Klampenborg, mod vest af den østlige del af Gladsaxe-forstæderne og mod syd af de københavnske yderdistrikter. Gennem dette forstadsområde udlagde DSB, KS, Slangerup-baneselskabet og en privat aktør ikke mindre end otte kollektive radiale jernbane-, sporvejs-, trolleybus- og rutebilslinje, der løb parallelt med fem radiale udfaldsveje.

Udover en uhensigtsmæssig dobbelttrafikering førte de korte afstande mellem de radiale trafiklinjer til, at dette forstadsområde kom til at udgøre et samlet sammenvokset bebygget område. Kendetegnet ved en vilkårlig fordeling af kvarterer med etagebyggeri, enfamiliehus og industri og forretninger henvist til stuetagen i randetagebebyggelser ved gennemgående veje.

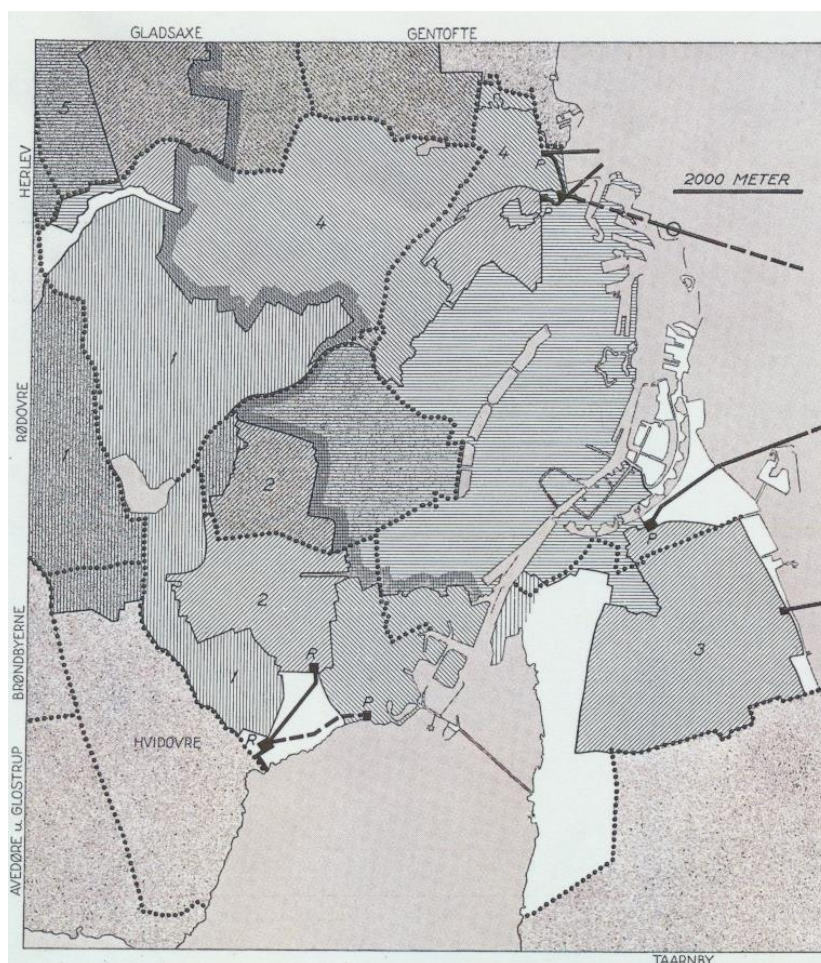
Ved siden af en højere grad af rentabilitet, der opnåedes ved udlæg af radiale trafiklinjer i og til disse mest befolkede forstadsområder i hovedstadsmetropolen, peger artiklen på meget afgørende interesseforskelle mellem periodens største kollektive trafikaktører. Ved sine dispositioner anlagde DSB et helhedssyn i forhold til hele hovedstadsmetropolen. Således at der skete en ensartet bytrafikbetjening af alle dele af metropolen, og særligt hvor denne var mindre udbygget. DSB påtog sig dermed, gennem S-baneomdannelser og hyppigt rutebilsbetjente forstæder uden S-tog planlæggende regional opgave i forhold til den suburbane spredning, trafikale betjening og sociale sammensætning.

Stik modsat KS, hvis udlæg af sporvejs- og buslinjer i forstæder blev et af instrumenterne til her at påvirke den bebyggelsesmæssige udvikling for senere at kunne ikke blot indlemme, men også fuldt integrere disse i den københavnske metropolkommune, som Københavns Kommune stræbte efter. Denne form for både trafikale og bebyggelsesmæssig integration i det københavnske bylegeme, kom tydeligt frem i den trafikplan for forstæderne som, Københavns Kommune fremlagde i 1944.

I en begrundet forventning om at den i 1939 nedsatte Hovedstadskommission ville lægge op til, at de udenom liggende forstadskommuner ville blive indlemmet i en større Københavns Kommune, oppegede kommunens trafikplan med, at der her udlagdes et fintmasket net af radiale og koncentriske sporvejs- og omnibuslinjer. Herved ville disse forstæder lægge sig som et fjerde koncentrisk bylag med industri- og boligområder uden om de tre københavnske bylag, der på helt samme måde siden midten af det 19. århundrede havde lagt sig uden om centralbyen. Først på de indre- og ydre brokvarterer og siden i de yderdistrikter, der indlemmedes i København i 1901-1902.

For Københavns Kommune var en sådan lagvis koncentrisk urban spredning en økonomisk gevinst, idet trafik-, forsynings- og spildevandslinjer kunne udlægges over kortere afstande end i

radiale forstadsdannelser, som netop var ved at vokse frem andre steder i hovedstadsmetropolens område.



*Den inderste hovedstadsmetropols fælles spildevandsafledningsordning i 1940. Til venstre for den brede bræmme: Spildevandsafledning fra rensningsanlægget ved Kalvebod Strand fra de vestlige indlemmede københavnske distrikter, det vestlige Frederiksberg, Hvidovre og Rødovre kommuner, den sydlige del af Herlev Kommune, den sydvestlige del af Gladsaxe Kommune. Til højre: Spildevandsafledning fra dels Kløvermarken fra Vesterbro, Frederiksbergs bykvarterer, Nørrebro, indre Østerbro og Sundbyerne dels Svanemøllen fra ydre Østerbro, den østlige del af de københavnske indlemmede distrikter, den sydøstlige del af Gladsaxe Kommune og den sydlige del af Gentofte Kommune (De indlemmede distrikter, Stadsingeniørens Direktorat, Københavns Kommune, 1941)*

Et argument, der tydeligt afspejledes i både den fælleskommunale spildevandsordning, som Københavns Kommune fik de omliggende forstadskommuner med på i slutningen af 30'erne, og kommunens helt bevidste medvirken til på samme tid at dreje Egnspanudvalgets arbejde i retning af arealreservationer for regionale rekreative områder. Dermed inden udvalget påbegyndte arbejdet med en egnspanlægning, der rummede en potentiel risiko for, at kunne gå i en anden retning end den lagvise og koncentrerede suburbane spredning, som ville følge og være en konsekvens af det sporvejs- og omnibusnet, der lanceredes i Københavns Kommunens nævnte trafikplan fra 44.

I modsætning til Egnspanudvalgets hidtidige meget nære forbindelse til Københavns Kommunes byplanafdelings interessesfære, organiseredes dets Egnspankontor i 1945 da også helt bevidst som en funktion helt uafhængig af statslige og kommunale interesser. Gennem den efterfølgende egnspanlægningsproces, blev det Egnspankontoret, der som den initiativtagende aktør foretog en række indgående forundersøgelser og udarbejdede de foreløbige skitseforslag, som udvalgets arbejdsudvalg efterfølgende drøftede og tog beslutninger ud fra. Trods et udtalt ønske om at finde en løsning på hovedstadsmetropolens planbehov, blev processen kendetegnet af betydelige modsætninger i arbejdsudvalget, hvor særligt Københavns Kommunes embedsmænd enten fremsatte forslag, som de øvrige udvalgsmedlemmer afviste, eller tilkendegav holdninger, der adskilte sig fra det øvrige udvalgs stilling i de konkrete sager.

Mest markant blev uoverensstemmelserne i allerede i sommeren 1945, hvor Københavns Kommune ønskede at lade københavnske almene boligselskaber opføre 3.000 boliger på kommunens arealer i det landlige såkaldte Brøndbyøster-Syd; stort set midtvejs mellem Vestbanen og Køge Bugt. Den nære beliggenhed i forhold til København og det forhold, at området hurtigt ville kunne byggemodnes, var afgørende for Københavns Kommune.

Det øvrige udvalg, og dermed flertallet, afviste dog ønsket, da boligområdet ville komme til at ligge for langt fra S-banen og inde i det område, man forestillede sig som ubebygget mellem fremtidige bebyggelser langs Vestbanen og Køge Bugt. Udvalgsflertallet anså endvidere en bebyggelse af området som et yderligere bylag uden om det eksisterende og dermed en forsættelse af den koncentriske og lagvise byvækst, som hidtil havde kendetegnet hovedstadsmetropolen, og som udvalget netop ville gøre op med.<sup>31</sup>

Selv om der i arbejdsudvalget var ganske udbredt tilslutning bag de grundlæggende principper bag den kommende forstadsdannelse, som allerede var kommet til udtryk fra udvalgsflertallets side i Brøndbyøster-Syd sagen, var modsætninger i udvalget som følge af denne sag og andre spørgsmål så grundlæggende, at der efter en længere forhandlingsrække i den første halvdel af 47 ikke kunne opnås enighed om den egnspanskitse, som Egnspankontoret fremlagde. Da man fra statens side lagde afgørende vægt på, at planskitsen hurtigt kom til behandling ude i kommunerne, enedes man i arbejdsudvalget om, at skitsen alene skulle udgives som et debatoplæg i Egnspankontorets navn og med forord fra Egnspanudvalget formand.<sup>32</sup>

At Fingerplanen kom til at danne grundlag for den regionale fysiske planlægning, som det storkøbenhavnske byudviklingsudvalg med dets byudviklingspaner blev den central drivkraft bag, var bl.a. et udtryk for, at Københavns Kommune mistede sin hidtidige rolle som hovedstadsmetropolens altdominerende regionale aktør. Hovedstadskommissionen forslag til indlemmelse af de fleste af forstæderne i Københavns Kommune og to ydre store forstadskommuner på Nordvest- og Vestegnen, blev mødt med en så kraftig modstand fra forstæderne, at regeringen i starten af 50'erne henlagde kommissionsbetænkningen og med Rigsdagens stiltiende accept lancerede den decentrale hovedstadsordning.

Den indebar bl.a., at der ikke ændredes væsentligt ved hovedstadsmetropolens kommunalstruktur, at kommunerne ved en særlig hovedstadskonference skulle forsøge at nå til enighed om et regionskommunalt organ, der skulle tilvejebringe regionale rammebetingelser for metropolens funktion som en byregion, og at disse indtil videre tilvejebragtes som statslige etapevise løsninger. Blandt disse indgik bl.a. en udbygning af S-banenettet og det allerede nedsatte storkøbenhavnske

byudviklingsudvalg. Vejen var nu for alvor banet for de radiale forstadsbånd, der udgjorde et af omdrejningspunkterne i Fingerplanen, og hvis tidlige dannelse DSB allerede havde sikret gennem sine S-baneomdannelser og sin hyppige rutebilstrafik på Vestegnen og ved Køge Bugt.

## Summary

This article acknowledges the importance for the regional physical planning of the Danish metropolitan area from the mid-20th century that Danish urban planning historians have attributed to the so-called Fingerplan (The Finger Pan) from 1947. Nevertheless, the article challenges the visionary character that this group also sees as characteristic of the Fingerplan.

In the article, the Fingerplan is considered to have two basic characteristics:

Partly radial suburban bands with existing and future suburban railways and motorways running through them from the concentrically layered part of the metropolitan area, which the capital and parts of the suburbs constituted. The width of the suburban bands was determined by a walking distance of 10-15 minutes to the suburban railway station or the surrounding undeveloped wedges that were located as recreational areas between the suburban bands.

Partly suburban towns in each of the suburban bands with a station center in connection with the S-bahn station and a building decreasing in height and in the degree of area utilization from here in the form of: Apartment buildings, detached or terraced houses and light industry in a special zone.

On this basis, the article argues that the radial suburban formation is rooted in the fact that buildings, all else being equal, will automatically cluster around radial traffic lines, where the distance between these has a certain length. While buildings, all else being equal, will settle as concentric and conjoined layers, where the distance between the radial traffic lines was shorter.

In this connection, the article points out that already in 1926, with the report of the Traffic Line Committee, a system of radial exit roads was launched, service of the larger of these with express trams and electrification of the inner parts of the radial rail lines. In the report, the committee also proposed that this traffic line system should guide the municipalities at that time in preparing and later obtaining the Ministry of the Interior's approval of a joint urban plan. Urban planner Alfred J. Raadvad gave a suggestion on how such a regional urban plan could be designed in the so-called mayor's book from 1929.

Here, as in the Fingerplan, it was planned that the capital would be developed with three concentric and interwoven urban layers with industrial and residential areas, around which a suburban layer would also be located. From this massive urban mass, it was outlined in the mayor's book how radial suburban belts would spread along the Øresund coast to Helsingør and along the Vestbanen and Roskildevej to Roskilde and Køge Bugt to Køge.

Thus, in the late 1920s, visions were set out for how radial suburban belts could be developed on the basis of radial traffic lines, the article shows how radial S- and local railways, parallel upgrading radial exit roads and frequent scheduled bus traffic on radial exit roads in areas without rail

service in the interwar period and the 1940s formed the basis for the formation of radial suburban belts in the capital metropolis.

North of the Bagsværd-Klampenborg line, such areas arose along the Coastal Line between Klampenborg and Vedbæk and the Northern Line between Sorgenfri and Holte, as well as in the form of Hareskovby northwest of Bagsværd. At the same time, radial suburban bands were formed from the western part of the Gladsaxe suburbs and down to Køge Bay along the inner parts of the Frederikssund Line, the frequently served by regular buses Roskildevej and the similarly served by regular buses Gl. Køge Landevej.

Even before the Finger Plan was launched in 1947 and from 1950 onwards, the delimitation of suburban sprawl was implemented through the urban development plans of the Greater Copenhagen Urban Development Committee, most of the suburbs of the capital metropolis were thus characterised by emerging radial suburban bands. At the same time, local municipal development planning in three places had an eye on the formation of station centres, which became structural in terms of development in each of the suburban towns that were part of the Fingerplan's radial suburban bands.

Despite the widespread formation of radial suburban bands during the period, the article reveals that this suburban form did not take hold in the suburban area that was bounded to the east by the Øresund, to the north by the Bagsværd-Klampenborg line, to the west by the eastern part of the Gladsaxe suburbs and to the south by the Copenhagen outer districts. No less than eight collective radial railway, tram, trolleybus and bus lines were laid out through this suburban area, running parallel to five radial exit roads.

## Litteratur

- Birch, Jens og Ole Gold: DSB Rutebiler – fra statsbanerne til Combust, 2017.
- Birch Jens, Kai W. Mosgaard og Michael Sinding: Forenede Rutebiler, 1995.
- Bro, Henning: kommunal boligpolitik og boligbyggeri i Lyngby-Taarbæk Kommune 1890-1930, 1990.
- Bro, Henning: Hovedstadsmetropolen - den danske byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsområdes funktion som en byregion 1850-1990, bd. 1-3, 2023.
- Bro, Henning: Velfærds- og velstandsforstæder. Forstadsformer i det 20. århundredes hovedstadsmetropol, Metropol-historisk Netværk/BoD, 2025, s. 56-58 og 65-71.
- Christensen, Egil m.fl.: Vestegnen og jernbanen gennem 150 år, Banebøger, 1997.
- Hansen, Claus: De blå Rutebiler, 1994.
- Hansen, Michael Preben: Stephanssens Rutebiler, 1998.
- Hansen, Th. Ring: NESA. Trafikselskab 1902-1974, bd. 1, 1977
- Jensen, Sven Allan: Dansk Byplanlaboratorium Byplanhistoriske Noter 2, 1990.
- Jørgensen, Steffen Elmer: Fra chaussé til motorvej, Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761, 2001.
- Larsen, Morten Flindt og John Poulsen: S-banen 1934-2009, Banebøger, 2009.
- Nyvig, Anders: Bilveje i Københavns-egnen, 1952.
- Poulsen, John: Byens baner. Jernbanen i København i 150 år, Banebøger, 1997
- Rallis, Tom og Uno Helk: Motorvejens historie, Notat 1992-2, Institut for veje, trafik og byplan, Danmarks tekniske Højskole. 1992.
- Skjøtt-Pedersen, Lise: Forstadsbyen som aktør i velfærdsstaten, Hovedstadsmetropolen efter 1945, 20011.
- Sinding, Michael: De blå Omnibusser, 1991
- Thinggaard, Kim: Hvidovre Rutebiler, 1991.
- Thinggaard, Kim: Fra bybus til buskoncern, 1992.
- Thinggaard, Kim: Birkerød Bus Compagni, 1995.
- Thomsen, Hans Henrik: Herlev-Ruterne, 1995.

## Trykte kilder

- Rigsdagstidende 1929-1942.
- Lovtidende, 1930-1941.
- Beretning om Dansk Byplanlaboratoriums virksomhed, 1927-1930.
- Betænkning vedrørende Københavns trafiklinjer som forarbejdet til en Københavns regionsplan i Arkitekten, 1927,
- Betænkning afgivet af det af Ministeriet for offentlige arbejder under d. 21.4.1926 nedsatte udvalg til undersøgelse af hel eller delvis elektrificering af de banelinjer, der besørger den københavnske nærtrafik, 1929.
- Betænkning afgivet af det af Ministeriet for offentlige arbejder nedsatte udvalg til undersøgelse af spørgsmålet om etablering af et samarbejde mellem statsbanerne, Københavns Kommunes sporveje og rutebiltrafikken, 1938.
- Betænkning vedrørende forslag til et trafikråd for Storkøbenhavn, afgivet den 28. juni 1955 af den af Boligministeriet den 4. december 1950 nedsatte kommission vedrørende samfærdselsforholdene i hovedstadsområdet, 1955.
- Statisk månedsskrift, nr. 6-8, 1930.
- Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1949.
- Forslag til hurtigsporveje i København og Omegn, Stadsingeniørens direktorat /Københavns Sporveje, 1922.
- Betænkning fra det af Dansk Ingeniørforening nedsatte udvalg angående fremtidige trafiklinjer mellem København og nabokommunerne af april 1926.
- Alfred J Rådvaad: Borgmesterbogen. En bog om dansk byplanlægning, For embedsmænd, under stats og by, folkerepræsentanter, ingeniører og arkitekter samt skatteydende vorgere, Udgivet som tillæg til Arkitektstnem Akademisk Arkitektforening, 1929.
- Olaf Forchammer: Byplan, 1939,

## Utrykte kilder

- Emneordnede sager, 1880-1937, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10].
- Journalsager, 1902-1970, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].

## Digitale kilder

- [Fingerplanen var visionær og bør videreudvikles | Dansk Byplanlaboratorium](#)
- [Fingerplan 2.0.](#)
- [Fingerplanen - Dansk Arkitektur Center - DAC](#)

## Noter

Forkortelser:

RDT: Rigsdagstidende:

FT: Folketingstidende

TA: Tillæg A

TB: Tillæg B

TC: Tillæg C

FF: Folketingets forhandlinger

LF: Landstingets forhandlinger

Lovt.: Lovtidende

<sup>1</sup> [Fingerplanen var visionær og bør videreudvikles | Dansk Byplanlaboratorium](#) Sven Allan Jensen, Dansk Byplanlaboratorium Byplanhistoriske Noter 2, 1990.

<sup>2</sup> [Fingerplan 2.0, Fingerplanen - Dansk Arkitektur Center - DAC](#) og Arne Gaardmand: .....

<sup>3</sup> Henning Bro: Hovedstadsmetropolen - den danske byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsområdes funktion som en byregion 1850-1990, 2023, bd. 2. s. 146-154.

<sup>4</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen - den danske byregion, 2023, bd. 2, s. 154-165, 477-492 og 730-733.

<sup>5</sup> Statisk månedsskrift, nr. 6-8, 1930. s. 64. Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1949, s. 1.

<sup>6</sup> Forslag til hurtigsporveje i København og Omegn, Stadsingeniørens direktorat /Københavns Sporveje, 1922.

<sup>7</sup> Betænkning fra det af Dansk Ingeniørforening nedsatte udvalg angående fremtidige trafiklinjer mellem København og nabokommunerne af april 1926, Journalsag, J.nr. 145.5. pk. I, 1922-1956, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].

<sup>8</sup> Betænkning vedrørende Københavns trafiklinjer som forarbejdet til en Københavns regionsplan i Arkitekten, 1927, s. 47.

<sup>9</sup> Arkitekten fik til sit store indlæg ikke mindre end 20 danske, engelske, tyske, svenske og norske bedømmelser; heraf fra en række af tidens førende danske arkitekter, Ivar Bentsen, Kaj Gottlob, Alfred Raavad og Charles Schou og internationalt anerkendte planlæggere som Kölns stadsingeniør Wilhelm Arntz, Londons chefbyplanlægger George L. Pepler samt Robert Schmidt, der som direktør for Ruhrområdets kommuneforbund her for første gang i verden havde gennemført en regionsplan for netop dette område.

<sup>10</sup> Betænkning vedrørende Københavns trafiklinier som forarbejdet til en Københavns regionsplan i Arkitekten, 1927, s. 33-104

<sup>11</sup> En sådan byplanlov var blevet fremlagt i betænkningen fra den i 1918 nedsatte Boligkommissionen, men var af den under og efter verdenskrigen siddende radikal-socialdemokratiske regering blev anset som urealistiske som følge af samme borgerlige landstingsflertal.

<sup>12</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen - den danske byregion, 2023, bd. 1, s. 548-549.

<sup>13</sup> Alfred J Rådvad: Borgmesterbogen. En bog om dansk byplanlægning, For embedsmænd, under stats og by, folke-repræsentanter, ingeniører og arkitekter samt skatteydende vorgere, Udgivet som tillæg til Arkitektstnem Akademisk Arkitektforening, 1929.

<sup>14</sup> Ovenstående citater: Rådvad: Borgmesterbogen, 1929, s. 27.

<sup>15</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen - den danske byregion, 2023, bd. 1, s. 440-473.

<sup>16</sup> Rådvad: Borgmesterbogen, 1929, s. 6.

<sup>17</sup> Beretning om Dansk Byplanlaboratoriums virksomhed, 1927-1928, s. 4-8 og 1929, 1930, s. 4-7. Beretning om Dansk Byplanlaboratoriums virksomhed, 1927-1928, s. 4-8 og 1929, 1930, s. 4-7.

<sup>18</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen - den danske byregion, 2023, bd. 1, s. 482-486.

<sup>19</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen - den danske byregion, 2023, bd. 1, s. 379-386.

<sup>20</sup> Beretning om Dansk Byplanlaboratoriums Virksomhed, 1927-1928, s. 19-28, 1930, s. 72-79. Olaf Forchhammer: Byplan 1939, s. 161-165. Betænkning afgivet af det af Ministeriet for offentlige arbejder nedsatte udvalg til undersøgelse af spørgsmålet om etablering af et samarbejde mellem statsbanerne, Københavns Kommunes sporveje og rutebiltrafikken, 1938. Betænkning vedrørende forslag til et trafikråd for Storkøbenhavn, afgivet den 28. juni 1955 af den af Boligministeriet den 4. december 1950 nedsatte kommission vedrørende samfærdselsforholdene i hovedstadsområdet, 1955, s. 15-18 og 174-175.J.nr.122.3., 1948-1974, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].

<sup>21</sup> Borgerlige kræfter i Herlev Sogn havde allerede i 1908, som reaktion mod den tidlige forstadsdannelse i Søborg, medvirket til, at sognet udskiltes fra den fælles Gladsaxe-Herlev Sognekommune og havde siden med sit flertal i Herlev sogneråd med alle midler siden forsøgt at forhindre den kommunaløkonomisk belastede forstadsudvikling, som Hvidovre og Rødovre undergik på samme tid. Længere ud ad Frederikssundbanen var bondelandet også

fremherskende og blev kun afbrudt af stationsbyen Ballerup, der havde samme rurale oplandsfunktion som landets øvrige stations- og landevejsbyer.

<sup>22</sup> Citeret fra: John Poulsen: Byens baner. Jernbanen i København i 150 år, Banebøger, 1997, s. 189.

<sup>23</sup> RDT 1929/30, TA, s. 2685-2677. FF, s. 1613-1621, 2484-2550, 5146-TB, s. 619-662, 5146-5176, 5250-5256, LT, s. 893-932, 1377-1389, 1582-1583. . RDT 1930/31, TA 8495ff, FF, 5568ff, 5874ff og 6392, LF, s., 1630ff, 1733ff og 1748ff, TB 2029ff. Lovt. 1930, s. 822. Betænkning afgivet af det af Ministeriet for offentlige arbejder under d. 21.4.1926 nedsatte udvalg til undersøgelse af hel eller delvis elektrificering af de banelinjer, der besørger den københavnske nærtrafik, 1929. Statistisk Månedsskrift, 1930, nr. 6-8, s. 125-134. Emneordnede sager: Jernbaneforhold/"ældre sager", 1904-1916 (pk. 77). Jernbaneforhold/Anlæg af godsbanen mellem Vigerslev og Nørrebro, 1918-1928 (pk. 78) Jernbaneforhold, 1880-1937 (pk. 79), Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10]. John Poulsen: Byens baner. Jernbanen i København i 150 år, Banebøger, 1997, s. 193-195. Morten Flindt Larsen og John Poulsen: S-banen 1934-2009, Banebøger, 2009, s. 98-117.

<sup>24</sup> Lovt. 1941, s. 676-677 og 1942, s. 674-675. RDT 1930/31, TA 8495ff, FF, 5568ff, 5874ff og 6392, LF, s., 1630ff, 1733ff og 1748ff, TB 2029ff. RDT 1941/42, TA, s. 2663-2670, FF, 727-731, 797-810, 1136-1140, 1148. Statistiske Månedsskrift, nr. 6-8, 1930, s. 123-124, nr. 5-6, 1951, s. 156-157. Olaf Forchhammer: Byplan, 1939, s. 60-71 og 81-84. Anders Nyvig: Bilveje i Københavns-egnen, 1952, J.nr. 1945-4, 1937-1970, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202], Steffen Elmer Jørgensen: Fra chaussé til motorvej, Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761, 2001, s. 217-219, 232, 238-258 og 288-304. Tom Rallis og Uno Helk: Motorvejens historie, Notat 1992-2, Institut for veje, trafik og byplan, Danmarks tekniske Højskole. 1992, s. 1-4 og 1618. J.nr. 145.3, 1914-1954, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].

<sup>25</sup> Statistisk månedsskrift, nr. 6-8, 1930, s. 135, 136-137, nr. 5-6, 1951, s. 157-162 og 164, 166, 169-172.

Betænkning vedrørende forslag til et trafikråd for Storkøbenhavn, afgivet den 28. juni 1955 af den af Boligministeriet den 4. december nedsatte kommission vedrørende samfærdselsforholdene i hovedstadsområdet, 1955, s. 177, 188-192, 186. Th. Ring Hansen: NESA. Trafikselskab 1902-1974, bd. 1, 1977, s. 44-108. Egil Christensen m.fl.: Vestegnen og jernbanen gennem 150 år, Banebøger, 1997, s., 69-74. Michael Preben Hansen: Stephanssens Rutebiler, 1998, s. 8-23. Michael Sinding: De blaa Omnibusser, 1991, s. 4-16. Kim Thinggaard: Hviovre Rutebiler, 1991, s. 9-60. Claus Hansen: De blaa Rutebiler, 1994, 8-25. Hans Henrik Thomsen: Herlev-Ruterne, 1995, s. 9-78. Jems Birch, Kai W. Mosgaard og Michael Sinding: Forenede Rutebiler, 1995, s. 9-35. Kim Thinggaard: Fra bybus til buskoncern, 1992, s. 31-41. Kim Thinggaard: Birkerød Bus Compagni, 1995, s. 13-14. Jens Birch og Ole Gold: DSB Rutebiler – fra statsbanerne til Combus, 2017, s. 5-11, 27-28. J.nr. 122.1, 1902-1948 og j.nr. 122.6 I, 1927-1956, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].

<sup>26</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen - den danske byregion, 2023, bd. 1, s. 138-150 og 314-333.

<sup>27</sup> Henning Bro: Velfærds- og velstandsforstæder. Forstadsformer i det 20. århundredes hovedstadsmetropol, Metropolhistorisk Netværk/BoD, 2025, s. 56-58 og 65-71.

<sup>28</sup> Bro: kommunal boligpolitik og boligbyggeri i Lyngby-Taarbæk Kommune 1890-1930, 1990, s. 154-157. Lise Skjøt-Pedersen: Forstadsbyen som aktør i velfærdsstaten, Hovedstadsmetropolen efter 1945, 2001, s. 109-115.

<sup>29</sup> Engelsk byplanlægger C.B. Purdom (1884-1983). Hans værk blev genudgivet i en ny udgave i 1949. Engelsk byplanlægger Raymond Unwins (1863-1949) medlem af plankomiteen for Stor London i 1929. Denne videreudviklede havebyforstaden til egentlige satellitbyer, var medlem af komiteen for Stor-Londons planlægning fra 1929.

<sup>30</sup> Olaf Forchhammer: Byplan, 1939, s. 35-60. Jf. nedenfor.

<sup>31</sup> Selv om Arbejdsudvalget afviste Københavns Kommunes byggeønsker i Brøndbyøster-Syd, rejste den i 1949 på ny sagen i 1949 i Byudviklingsudvalget for Københavns-egnen, men blev også her mødt med et afslag, der blev begrundet på samme måde som i arbejdsudvalget.

<sup>32</sup> Sven Allan Jensen: Fingerplanen – tilblivelse, oplevet fra gulvet 1945-1950, Byplanhistoriske Noter, nr. 21, 1990, s. 14-33. Fingerplanen, s., 7.