

Den glemte S-bane

Lundtoftebanen

Af Henning Bro

I 2026 får den østlige del af Lyngby-Taarbæk Kommune med letbanen endelig den tidssvarende skinnebårne kollektive trafikforbindelse, som området 85 år før var stillet i udsigt med Lundtoftebanen. Den blev en af de få planlagte S-baner, der aldrig blev til noget. Selv om den fik sat sine tydelige spor, der i mange år kunne ses på Lundtoftesletten, blev Lundtoftebanen den glemte S-bane.

Med afsæt i hvorledes radiale trafikplanlægning før midten af det 20. århundrede skabte grundlaget for radiale forstadsbånd i hovedstadsmetropolen, og hvordan denne suburbane proces videreudvikledes gennem den første efterkrigstid, sætter denne artikel fokus på Lundtoftebanen.

Med det formål at belyse både dens særlige forudsætninger og delvise anlæggelsesproces, men også at afdække, hvorledes den blev en politisk kasterbold for til sidst at blive helt opgivet. Herudover belyses, hvorledes Lundtoftebanen påvirkede Lyngby-Taarbæk Kommunes suburbane planlægning, og banearbejdernes anvendtes efterfølgende.

Artiklen baseres på Folketingstidende, betænkninger fra statslige kommissioner og udvalg, samtige af DSB udgivne publikationer samt forskningsbaseret regional- og lokalhistorisk litteratur.

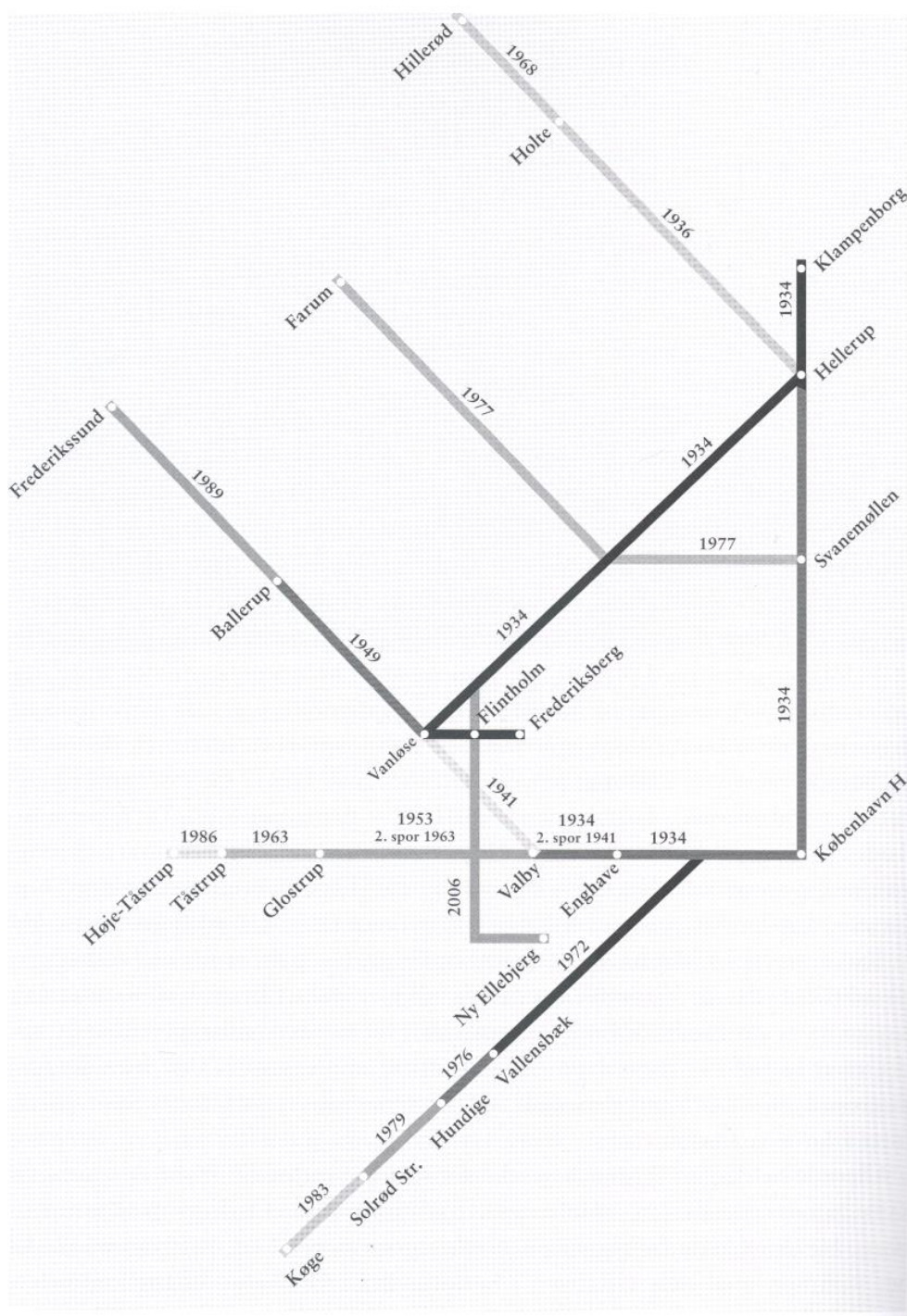
De lange linjer

På trods af at den forstadsdannelse, der uden for hovedstaden (København-Frederiksberg) igangsattes omkring århundredeskiftet og forstærkedes op gennem århundredes første halvdel forløb uden nogen form for regional fysisk og trafikal planlægning, fik egnsplanvisioner og konkrete regionale trafikdispositioner indflydelse på hovedstadsmetropolens suburbane proces.

Allerede i 1926 lanceredes med Trafiklinjeudvalgets betænkning et system af radiale udfaldsveje, betjening af de større af disse med hurtigsporgvogne 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 daværende kommuner udarbejdede og senere opnåede Indenrigsministeriets godkendelse af en fælles byplan. Hvorledes en sådan regional byplan kunne udformes, gav byplanlæggeren Alfred J. Raadvad tre år efter et bud på i den såkaldte borgmesterbog.

Her lagdes 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, Vestsbanen 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, tilvejebragtes forudsætningen for sådanne suburbane bånd gennem radiale S- og nærbaner, parallelt løbende opgraderende radiale udfaldsveje og hyppig rutebilstrafik på disse udfaldsveje i områder uden banebetjening.



S-banenettet, 1934-2006 (Udarbejdet af Henriks Madelund-Petersen, Frederiksberg Kommune)

Nord for linjen Bagsværd-Klampenborg opstod på den måde op gennem mellemkrigstiden og 40'erne radiale forstadsbånd langs Kystbanen mellem Klampenborg og Vedbæk og Nordbanen mellem Sorgenfri og Holte samt i form af Hareskovby ved Slangerupen 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 rutebilsbetjente Roskildevej og den på tilsvarende måde rutebilstrafikerede Gl. Køge Landevej. På samme tid,

som den lokalkommunale bebyggelsesplanlægning tre steder havde øje for, hvordan S- og nærbanestationer som lokale centre bebyggelsesmæssigt kunne strukturere hver af forstadsbyerne.

Trods periodens udbredte radiale forstadsbåndsdannelse, slog denne suburbane form derimod ikke 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 udlagdes ikke mindre end otte kollektive radiale jernbane-, sporvejs-, trolleybus- og rutebilslinje, der løb parallelt med fem radial udfaldsvej.

Udover en uhensigtsmæssig dobbelttrafikering, førte de korte afstande til 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, enfamiliehuse og industri og forretninger henvist til stuetagen i randetagebebyggelser ved gennemgående veje.

Dette nordlige forstadsområde kom dermed mod syd til at vokse samme med hovedstaden. Allerede i den sidste halvdel af det 19. århundrede var der her opbygget 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 transformeredes 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 frederiksbergske 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, villaer og industri, til at brede sig frem mod de omliggende forstæder.¹

Egnsplaner og deres implementering

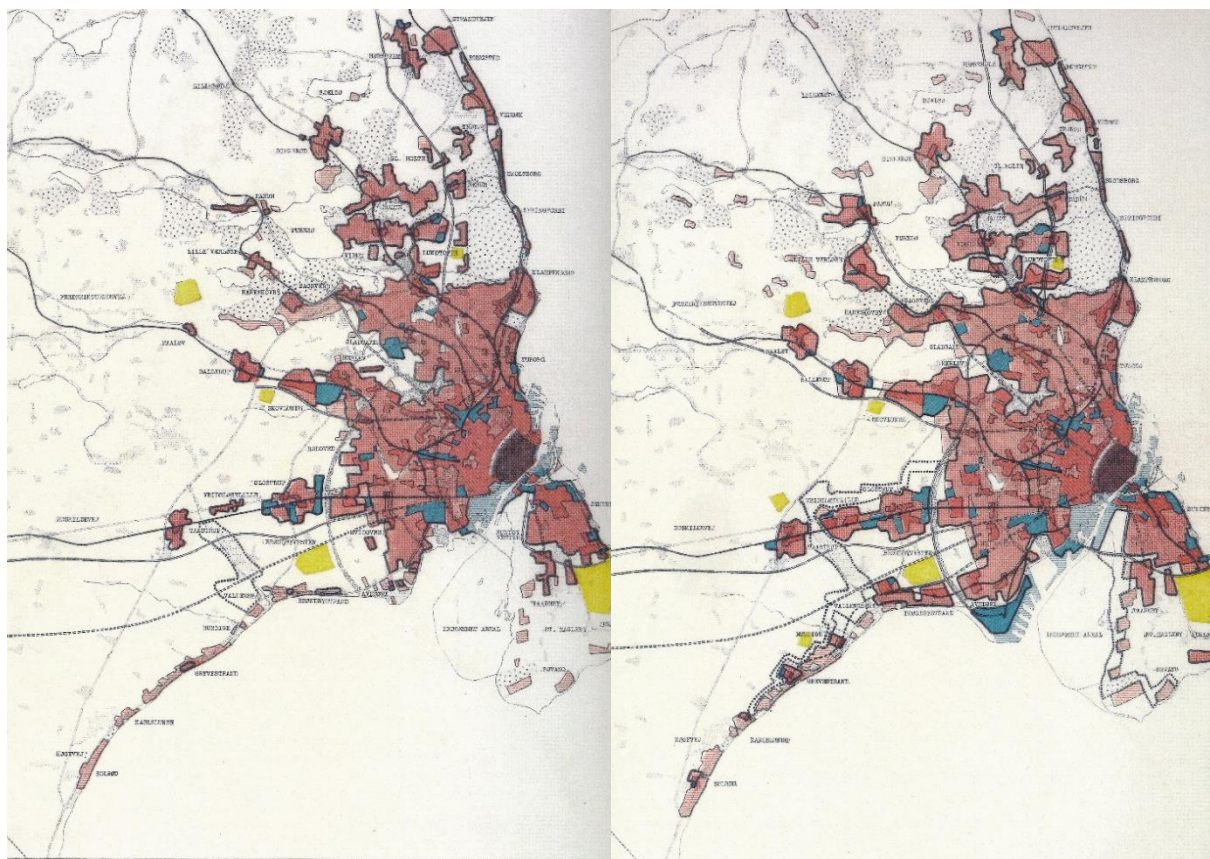
Selv om der med de radiale trafiklinjer flere steder i hovedstadsmetropolen var indledt en dannelse af radiale forstadsbånd, var der ved afslutningen af sidste verdenskrig en begrundet frygt for, at planløse udstykninger ville vokse udover disse suburbane radiale bånd. Således at der uden om hele København ville lægge sig et forstadslag, der, på samme måde som det nordlige forstadsområde, ville vokse samme med hovedstaden. Det blev medvirkende til, at Egnsplanudvalget blev reaktiveret, og at dets Egnsplankontor i 1947 lancerede den første egnsplan; Fingerplanen.

Den byggede på to basale kendetegn:

Dels radiale forstadsbånd med gennemgående eksisterende og kommende S-baner og motorveje fra den koncentrisk lagvist sammenvoksede del af hovedstadsmetropolen, som hovedstaden og det

nordlige forstadsområde 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-banestationen og en herfra i højden og i arealudnyttelsesgraden aftagende bebyggelse i form af: Etagehuse, parcel- eller rækkehuse samt let industri i en særlig zone.

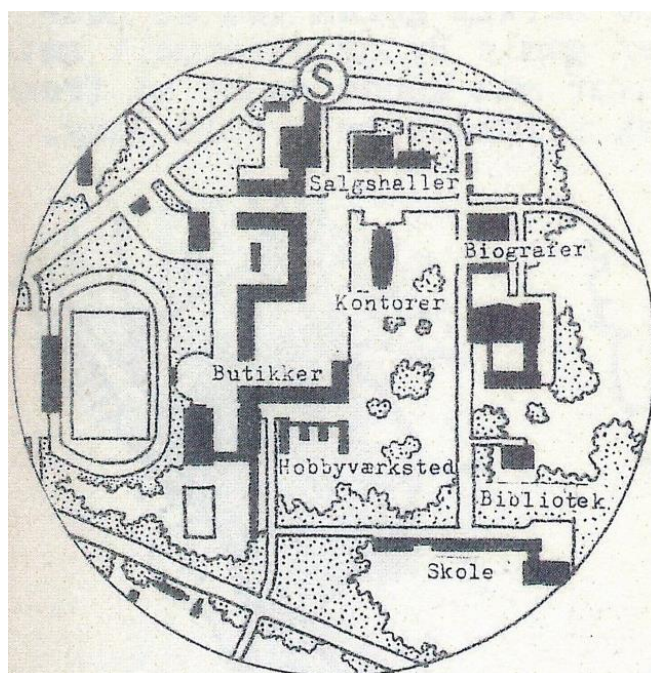


Fingerplanen første etape, til venstre og anden etape, til højre.²

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.³

Allerede i slutningen af 50'erne blev hovedstadsmetropolens urbane vækst imidlertid så kraftig, at metropolen sprængte sig ud af Fingerplanens mindre vækstrammer. Ikke desto mindre kom dens planstruktur også til at gå igen i den ekspansive Principskitses såkaldte Første Etapeplan fra 1963.

Mens denne implementeres gennem en særlig Køge Bugt-plan fra 1968, udmøntedes både Fingerplanen og siden Første Etapeplanen andre steder i hovedstadsmetropolen gennem den regionale suburbane spredning og fordeling af bebyggelsesarter, der fastlagdes i de byudviklingsplaner, som stedlige byudviklingsudvalg tilvejebragte.⁴



Forstadsbyens stationscenter i Fingerplanen 1948⁵

Den første efterkrigstids regionale trafikplanlægning

Som den helt afgørende forudsætning for de radiale forstadsbånd både i Fingerplanen, Første Etapeplanen, Køge-Bugt-planen og byudviklingsplanerne, var gennemgående S-baner og motorveje. Da der endnu ikke i hovedstadsmetropolen i den første efterkrigstid var oprettet et regionskommunalt organ til tilvejebringelse af regionale rammebetingelser for metropolens urbanregionale udvikling og funktion, blev disse i perioden i overvejende grad tilvejebragt af statslige aktører.

Udover de statslige byudviklings-, fredningsplan- og Køge Bugt-udvalg udvalg, således med DSB som den planlæggende og drivende aktør bag S- og nærbaner og Vejdirektoratet bag motor- og hovedsvejsplanlægning- og anlæg. Selv om der ikke var en formel besluttende statslig myndighed over disse aktører, baseredes DSBs og Vejdirektoratets regionale plandispositioner på byudviklings- og Køge Bugt-planerne.

På samme tid, som der var etableret et byplanadministrativt koordinationssystem. Dette omfattede byudviklingsudvalgene, et statsligt udvalg til samordning af byplanlægningen på tværs af kommunegrænserne, statslige Byplannævnets Hovedstadsafdeling og senere også dettes Provinsafdeling samt hovedstadsmetropolens fredningsplanudvalg, og inddrog både DSB og Vejdirektoratet i et kordinerende samvirke.

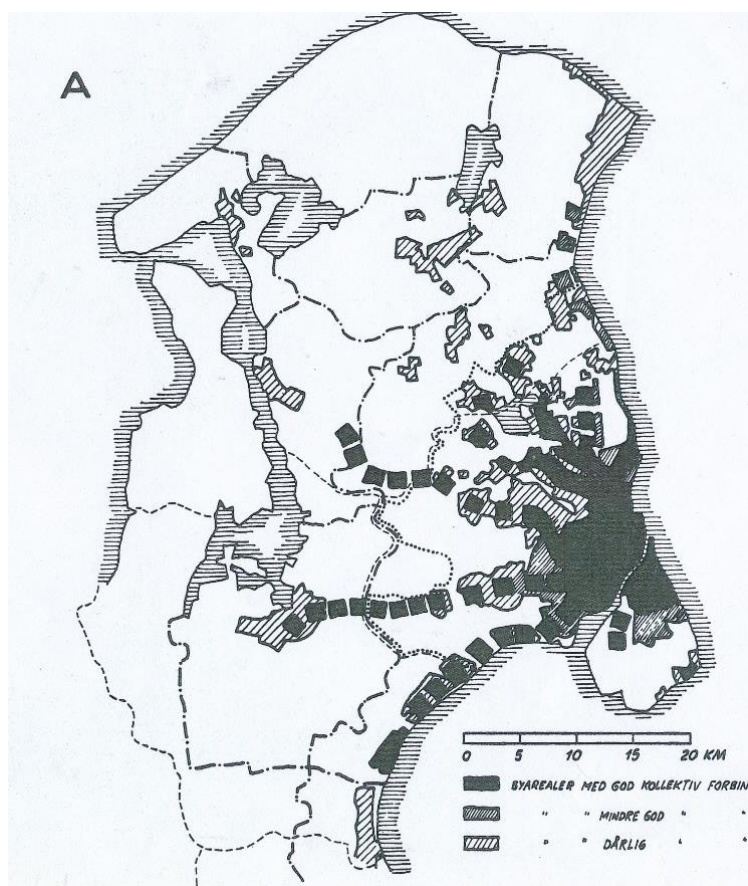
S-baner

Allerede ved offentliggørelsen af Fingerplanen tilkendegav DSB, at etaten med nye S-baneomdannelser- og anlæg ville leve op til planens trafikale præmisser. Forlængelsen af S-banen fra Vanløse til Ballerup nærmede sig på dette tidspunkt færdiggørelsen og kunne endelig afsluttes året efter, og i 1953 forlængedes S-banen fra Valby til Glostrup.

Udover disse S-baneforlængelser indgik i Fingerplanen, ud fra DSBs S-baneplan fra 1940, en S-baneomdannelse af Slangerpbanen frem til Farum og to nye S-baner til Vallensbæk og Nærum.

For at sikre arealerne og midlerne til de første anlægsarbejder til disse øvrige S-baner, blev ekspropriationslove fra 1948 og 1951 det første plangrundlag.⁶

Jordarbejderne og etableringen af de mange broanlæg skred dog langsomt frem i forhold til den uforudset stærkere byvækst i hovedstadsmetropolen. På den baggrund og i lyset af den kommende Principskitse og lovforslaget om oprettelse af Køge Bugt-planlægningsudvalget, gennemførtes i 1961 lovgivning om en samlet færdiggørelse af metropolens S-banenet.⁷



Den såkaldte Første Etapeplan fra 1963 byggede på Fingerplanens radiale forstadsdannelse, men forlængede disse forstadsbånd særlig i hovedstadsmetropolens sydvestlige del. Således at de radiale forstadsbånd førtes helt frem til Roskilde og Køge henholdsvis på Vestegnen og langs Køge Bugt og i retning af Frederikssund på Nordvestegnen. Ligesom Fingerplanen, blev Første Etapeplanen det overordnede plangrundlag for byudviklingsudvalgenes betænkninger og ledsagende byudviklingsplaner.⁸

Det på trods prioriterede DSB de udfordringer, der knyttede sig til det eksisterende S-banenet højere. I form af udlæggelse af dobbeltspor på strækningerne Herlev-Ballerup og Valby-Glostrup og en forlængelse af S-banen herfra til Tåstrup. Hvorved der på Vestegnens S-bane kunne etableres nye stationer i Rødovre og i Albertslund. Hertil kom en baneteknisk begrundet S-baneomdannelsen af strækningen Holte-Hillerød.

Med de S-banelæg, som DSB i første omgang prioriterede, blev der op gennem 60'erne trukket betydelige ressourcer ud af anlægsbevillingerne til hovedstadsmetropolens øvrige S-baner. Da disse samtidig blev beskåret som følge af de store motorvejsanlæg, hvis anlægsbevillinger oversteg

S-banernes med ikke mindre end 167 procent, blev anlægsperioden for 1961-S-banelovens baner overskredet betydeligt.⁹ S-banen til Vallensbæk åbnedes først i 1972, mens S-baneomdannelsen af Farum-banen strakte sig frem til 1977.



Så kom det endelig! Indvielse af S-banen til Vallensbæk i efteråret 1972. Køge Bugt-planlægningsudvalget havde allerede fire år før fremlagt sin dispositionsplan for området, og forlængelsen af S-banen ned langs bugten fik et betydeligt efterslæb i forhold til den forstadsudbygning, der fandt sted i forhold til planen.¹⁰

Havde S-baneanlæggene i starten af 70'erne således et kritisk efterslæb i forhold til de allerede eksisterende og fremvoksende forstæder og de trufne egnsplanmæssige dispositioner, var der herudover ikke taget stilling til S-banernes videreførelse i forhold til de planperspektiver, der indgik i Første Etapeplan og Køge Bugt-dispositionsplanen. Det gjaldt forlængelsen af Vestegnens og Køge Bugt-områdets S-baner vest for Tåstrup og til Køge.

Som følge af disse efterslæb opnåede S-banen endnu mindre stigninger i passagerantallet. Sammen med den faldende passagermængde i sporgvogne og busser både i hovedstaden og i forstæderne og den voldsomt forøgede individuelle motoriserede trafik bevirkede det, at den kollektive trafik i slutningen af 60'erne mistede endnu en betydelig andel af den samlede persontrafikmængde i hovedstadsmetropolen.¹¹ Denne andel var således i 1967 faldet til 30 procent mod 50 procent i begyndelsen af 60'erne.¹²

Motorveje

Da biltrafikken i det meste af 50'erne endnu var begrænset, blev der i hele landet og hovedstadsmetropolen alene udlagt motorveje ved de mest belastede vejstrækninger. I metropolen blev det derfor kun til det første stykke af Helsingør-motorvejen (Hørsholmvejen), Lyngby-omfartsvej fra Lyngbyvej ved Jægersborg til Sorgenfri og omfartsvejen uden om Hedehusene og Roskilde.¹³ I resten af metropolen klaredes trafikpresset i første omgang i 50'erne ved: Dels udvidelser af radiale

Roskildevej og Køgevej til firesporede udfaldsveje. Dels anlæggelse af en helt ny tresporet ringvej mellem Glostrup-Lyngby, der senere blev firesporet og forlængedes ned til Køgevejen ved Valensbæk Strand.

Med hovedstadsmetropolen kraftigere vækst fra slutningen af 50'erne og den i forhold Fingerplanen langt mere ekspansive Første Etapeplan, udarbejdede Vejdirektoratet i 1963 som en del af en national motorvejsplan en separat regional for metropol, der udmøntedes i lovgivning fra 1964 til 1971 og som omfattede:

Dels en sekssporet motorgade (Lyngbyvej) fra Hans Knudsens Plads i København til den store udfletning i Jægersborg. Dels en forlængelse af Hørsholmvejen til Helsingør. Dels en ringmotorvej (Motorring 3) mellem Jægersborg og Køge Bugt. Dels en Hillerødmotorvej fra Utterslev Mose i København til et punkt mellem Valby og Græsted i Nordsjælland. Dels en Frederikssundmotorvej fra Motorring 3. Dels Holbæk-motorvej fra Hvidovre til den ældre motoromfartsvej ved Høje Tåstrup. Dels en sekssporet Køge Bugt-motorvej fra Avedøre til Køge. Dels en mellemliggende ringmotorvej (Motorring 4) fra Ishøj-sammenfletningen på Køge Bugt-motorvejen til Hillerødmotorvejen ved Bagsværd. Dels en yderste ringmotorvej (Motorring 5) fra Usserød ved Helsingør-motorvejen og til sammenløbet af Syd- og Vestmotorvejene vest for Køge.

Som følge af de store anlægsinvesteringers indpasning i det samlede statsbudget og samtidigt stigende anlægsomkostninger, blev det dog kun Helsingørmotorvejen (herunder Lyngbyvej), Holbæk-motorvejen og Hillerød-motorvejen til Farum, der blev færdiggjort i den første del af 70'erne. Mens der på den øvrige del af det vedtagne motorvejssystem manglede større eller mindre stumper for at fuldstændiggøre dets samlede funktionalitet. En meget betydelig trafikal regional udfordring i forhold til både takten i byvæksten, egnsplanmæssige mål og de omfattende forstadsdannelser, der fandt sted op gennem 60'erne og ind i det nye årti, samt den samtidige voldsomme vækst i hovedstadsmetropolens bilpark.¹⁴



Ejeren af et af de små huse på Nørregårdsvej i Rødovre står i sit bedste søndagstøj med bilnøglen i hånden ved siden af sin spritnye Ford Anglia på en solfyldt sommerdag i 1958. Samtidig med velfærdsstatens opbygning førte de stærkt forbedrede konjunkturer og den socialdemokratiske fagbevægelses lønkamp for arbejdere og lavere funktionærer til massive reallønsstigninger. En afgørende forudsætning for den første efterkrigstids massebilisme.¹⁵

S-banen på Lundtoftesletten

Mens Københavns Sporveje i mellemkrigstiden og 40'erne lagde planer for at udlægge sit system af radiale og koncentriske sporvejs- og omnibuslinjer til forstæderne således, at disse, ved en af Københavns Kommune tilstræbt indlemmelse, ville blive integreret i hovedstaden som et omliggende forstadslag, havde DSB udvist i et helhedshensyn i forhold til hele hovedstadsmetropolens udvikling som en byregion. På en sådan måde, at DSB, udover S-baneomdannelserne i det nordlige forstadsområde, gennemførte en ensartet trafikalt betjening af alle dele af metropolens og særligt, hvor denne var mindre udbygget.

DSB påtog sig dermed, gennem S-baneomdannelsen af den radiale Ballerup-bane og hyppigt rutebilsbetjente radiale udfaldsveje i forstæder uden S-tog, en planlæggende regional opgave i forhold til metropolens suburbane spredning, trafikale betjening og sociale sammensætning. En fysisk og trafikalt regional planstrategi, der også gennemsyrede DSBs S-baneplan fra 1940, der omfattede nye radiale S-banelinjer ned langs Køge Bugt og til Gladsaxe og Nærum, samt omdannelse af de ligeledes radiale Vest- og Frederikssundsbaner til S-bane frem til henholdsvis Glostrup og Ballerup.

I 1900 var der dog etableret en privat sidebane fra Lyngby til Vedbæk, men den løb i den fredede, tyndtbefolkede og skovomkransede Mølleådal og afkortedes endda i 1921 til Nærum. Med lanceringen af en S-bane til Nærum (Lundtoftebanen) havde DSB derimod med S-baneplanen fra 1940 her lagt op til et radiale forstadsbånd, der, sammen med tilsvarende langs andre S-baneomdannelser og nye S-baner, kalkeredes over i Fingerplanen. I det Lundtoftebanens radiale forstadsbånd, nærmest som en lillefinger fra forstadsdannelsen langs Nordbanen, ville komme til at løbe ind i det åbne land mellem Lyngby og det radiale forstadsbånd langs Nordbanen mellem Sorgenfri og Holte mod vest og Jægersborg Dyrehave og Hegn mod øst. Endog med mulighed for en forlængelse nord for Nærum, over Gl. Holte, til landevejsbyen Hørsholm, hvor forstadsdannelsen var godt i gang.



Lundtoftebanens linjeføring.¹⁶

For at sikre arealerne til nogle af de øvrige S-baner, der indgik i Fingerplanen, fik som førnævnt Trafikministeriet i 1948 og 1951 ved lov bemyndigelse til at gennemføre de nødvendige ekspropriationer til de arealer, der krævedes ved disse S-anlæg; Lundtoftebanen, S-baneomdannelse af Slangerupbanen til Farum og nyanlæg af S-banen langs Køge Bugt.

Skønt Lundtoftebanen, ligesom S-banen langs Køge Bugt, indgik i Fingerplanens anden fase, var der planlagt en så betydelig bebyggelse mellem Lyngby og Dyrehaven, at der var anledning til at fremrykke dette S-baneanlæg. Ved en ekspropriationsloven fra 1951 fik Trafikministeriet således bemyndigelse til både at erhverve arealer til Lundtoftebanen, langs Hørsholmvejen og med tilslutning til Holtebanen i Jægersborg, og at påbegynde anlægsarbejdet. Yderst bekvemt, da dette arbejde kunne gennemføres parallelt med etableringen af Hørsholmvej, hvorved tværgående veje kunne over- eller underføres Lundtoftebanen og motorvejen på samme tid.¹⁷

Den seks km lange Lundtoftebanen skulle udgå fra Jægersborg station, men da en udfletning her ville medføre store besværligheder, valgtes Gentofte station som den egentlige tilslutningsstation. Herfra skulle anlægges et tredje og fjerde spor, mens Jægersborg skulle være fællesstation for Nordbanen, Nærumbanen og Lundtoftebanen. Sidstnævnte skulle fra Jægersborg dreje næsten stik nord og som nævnt følge Hørsholmvejen. På strækningen skulle der etableres to mellemstationer; Fortunen ved Klampenborgvej og Lundtofte ved Lundtoftegård. Endestation i Nærum var tænkt som en selvstændig station eller som fællesstation med Nærumbanen.¹⁸



Lundtoftesletten i midten af 50'erne. Centralt i billedet sammenløbet af Lyngbyvej og Motorring 3 og disses videreførelse som Hørsholmvejen. Den skrå linje til højre er den foreløbig anlagte del af Lundtoftebanen. Bygningen med den rygende skorsten er Gentofte Kommunes forbrændingsanstalt, og lige neden for denne anes Jægersborg station og Nordbanens linjeføring. De tre boligblokke mellem motorvejene er Gentofte Kommunes ungdomsboliger, mens blokkene til venstre ligger på den yderste del af Smakkegårdsvej i Gentofte Kommune.¹⁹

En politisk kastebold

Op igennem 50'erne gennemførtes de arealerhvervelser og jordarbejder på Lundtoftebanen, der var givet bemyndigelse til i ekspropriationslovene. Da det i perioden besluttedes at udflytte Danmarks tekniske Højskole (nu DTU) til Lundtoftesletten, videreførtes jordarbejderne på både Køge Bugt- og Farumbanerne ikke i samme omfang som her.

Fremdriften i anlægsarbejdet vanskeliggjordes dog af, at der ikke var taget stilling til Nærum-banens fremtid, når Lundtoftebanen åbnede. På samme tid, som der var store udfordringer ved etablering af en ny Jægersborg station, da denne skulle omfatte både en afgrener til Lundtoftebanen og en eventuel endestation for Nærum-banen, og forlængelsen af Helsingørmotorvejen til Motorring 3 samtidig skulle føres under stationsanlægget.

Af hensyn det kommende DTU og at 10.000 dagligt forventedes at benytte den kommende Lundtoftebane, afsattes i 1959 yderligere statsmidler til banens færdiggørelse og etablering af en station ved det læreanstalten. Lundtoftebanen kom da også med i S-baneloven fra 1961, der bemyndigede DSB til at afslutte dette baneanlæg, S-banen til Vallensbæk og S-baneomdannelsen af Farumbanen inden slutningen af 60'erne.²⁰

Så langt kom igen af disse kommende S-baner, da DSB som førnævnt prioriterede en forlængelse af S-banen fra Glostrup og en baneomdannelsen af strækning Holte-Hillerød. Samtidig med at færdiggørelsen af Lundtoftebanen fik en tredjeprioritet i forhold Farumbanens S-baneomdannelsen og de planudmeldinger, der kom fra Køge Bugt-udvalget, og det større kollektive trafikbehov, der særlig gjorde sig gældende i den nordlige af Køge Bugt-området.

I 1963 kom der ikke desto mindre igen gang i anlægsarbejderne på Lundtoftebanen, men disse stansedes dog efter kort efter på ny af statsfinansielle grunde og en højere prioritering af motorvejsanlæggene i hovedstadsmetropolen og færdiggørelsen af S-banen foreløbig til Vallensbæk og S-baneomdannelsen af Farumbanen. På dette tidspunkt var alle jord- og broarbejder færdiggjort på den tre km lange delstrækning mellem Nærum og DTUs Anker Engelunds Vej således, at der blot skulle lægges ballast og spor og opsættes kørestrøm. På den sydlige del af den flade slette var banens førelse under Klampenborgvej samtidig tilendebragt. Lundtoftebanen fremstod dermed som en halvt gennemført S-bane.²¹

Da DSB efterhånden udskød genoptagelsen af anlægsarbejderne på Lundtoftebanen til en gang i midten af 70'erne, forekom dens realisering stadig mere udsigtsløs. Bedre blev det ikke af Hovedstadsrådets vækstpotente regionsplan 1973.²² Den førte samtlige af Fingerplanens forstadsbånd frem til købstadsringen, men de blev 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, købstadsringen og nye bydannelser mellem forstadsbåndene.²³

Som følge af at Lundtoftebanen lå i den indre del af hovedstadsmetropolens forstadsområde, hvor Regionsplan 1973 sætte snævrere grænser for den urbane vækst, var Trafikministeriet var da også parat til at sælge Lundtoftebanens arealer, mens DSB ønskede at beholde dem. I fald områderne langs banen og nord for Nærum ville blive stærkt udbygget, ville det være bekvemt, at banearealerne var intakte. Men Lundtoftebanen banen var prioriteret så lavt, at den ikke påregnedes at kunne åbnes før 1983 eller måske først i 1989.



RP 1.2 + 1.3 REGIONPLAN 1973, HOVEDSTRUKTUR OG BYVÆKSTFORDELING

De nye byområder i byvækstområde 1 og 2 er skematisk udlagt i enheder af 1 km² (= 1.000 boliger gennemsnitligt). I byvækstområde 3 er angivet 25.000 boliger. Erhvervsmæssige interesseområder i A-zonen er indrammet med rødt, rekreative interesseområder med grønt. »Værdifulde landskaber« er lysegrønne, skove mørkegrønne. Overordnede lufthavne er vist med flysymboler. Overordnede baner og veje er vist med sort.

Hovedstadsrådets Regionsplan 1973 førte samtlige forstadsbånd frem til købstadsringen, men opererede samtidig med et nyt planelement. En gennemgående transportkorridor fra syd for Hillerød til vest for Køge med motorvej, en højhastighedsbane og energitransmissionsledninger samt særlige erhvervsmæssige A-zoner, hvor korridoren krydsede de radiale forstadsbånd (angivet med rødt). Frem til transportkorridoren måtte forstadsbåndene kun udbygges indenfor de udlagt byzoner, mens der blev åbnet for urban vækst i de ydre forstadsbånd, købstadsringen og pendlersatellitbyer mellem Nord- og Vestbanens forstadsbånd og vest for Køge. Resten af hovedstadsmetropolens opland måtte ikke gøres til genstand for byvækst og skulle fremstå som oplevelsesrige landskaber. Med den sidste efterkrigstids krise og et landspolitisk krav om decentral urbanisering og regional udjævning, blev transportkorridoren og dens A-zoner aldrig realiseret; udover dem i Høje Tåstrup og Køge.²⁴

Da den urbane vækst i de indre dele af hovedstadsmetropolen alene, efter Hovedstadsrådets Regionsplan 1973, kunne finde sted indenfor allerede udlagt byzoner, der overvejende var blevet bebygget eller udlagt til bebyggelse i de forudgående inder- og mellemzoner, ville bebyggelses- og befolkningstilvæksten i Lundtoftebanens opland blive begrænset. På samme tid havde et

omfattende kollegierbyggeri på og udenfor DTU bevirket, at omfanget af tilpendlende studerende var blevet langt mindre end oprindelig forventet.

De afgørende forudsætninger for Lundtoftebanen var dermed forsvundet og førte i 1977 til, at dens realisering ved lov fra 1977 blev opgivet. Mens anvendelse af banearealerne skulle fastlægges ved forhandling mellem DSB, Hovedstadsrådet og Lyngby-Taarbæk Kommune.²⁵

Fortun-planen

Mens DSB med sine radiale både S-baneomdannelser og rutebilslinjer på Roskildevej og Gl. Køge Landevej og S-baneplanen fra 1940 lagde grunden til radiale forstadsbånd længe før Fingerplanen, resulterede Lyngby-Taarbæk Sognekommunes bebyggelsesplanlægning i 30- og 40'erne i en bebyggelsesstruktur, som langt senere kom til at kendetegne de enkelte forstadsbyer i Fingerplans forstadsbånd.

Allerede mens Lyngby stadig var at ligne med en stor dansk stationsby, havde det socialdemokratiske sogneråd gennemført et omfattende kommunalt boligbyggeri og til statslån- og tilskud ydet supplerende kommunale lån til tidligt almennyttigt og ordinært privat boligbyggeri. Samtidig med at kommunen planlagde den kommende bebyggelses art gennem servitutpålæg ved godkendelse af private vejplaner og betydelige jordopkøb.²⁶

Forudsætningen for at de bebyggelsesplanlæggende greb i fuldt omfang foldedes ud, da forstadsdannelsen i Lyngby-Taarbæk Sognekommune for alvor slog i gennem i 30' og 40'erne og i denne periode førte til en betydelig befolkningstilvækst. Med kontrol over store ubebyggede arealer og kommunernes godkendelse af bebyggelsesplaner for de boligbyggerier, der modtog statslån og som krævede kommunal garanti, kunne sognekommunen i perioden gennemføre en bebyggelsesplanlægning, 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 stue-egen i to af de boligblokke, der omkransede Ulrikkenborg, 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 og dobbelthuse, og længst ude dannedes kvarterer med villaer og rækkehuse med små enklaver med boligblokke.

På samme tid udlagdes et stationscenter med butikker i de boligblokke, der lige op af Virum S-banestation omkransede Virum Torv. Omkring dette område første umiddelbart efter almennyttige boligblokke, mens den vestlige del af Virum helt overvejende bebyggedes med villaer og rækkehuse.²⁷

Med erfaringerne fra det vestlige Lyngby og Virum lagde en Fortunplan fra 1942 op til en samlet bebyggelse øst for Lyngby.²⁸ I de ældre sydvestlige dele fra før midten århundredet med et omfattende almennyttigt både boligbyggeri nord for Klampenborgvej og rækkehusbyggeri syd for. Området fik desuden skole og daginstitutioner, og som en udløber af DSBs S-baneplan fra 1940 planlagdes et stationscenter dér, hvor Lundtoftegårdsvej løb ud i Klampenborgvej.

Udover det store og senere DTU udlagdes den resterende og nordøstlige del af Fortunbyen til kvarterer med parcelhuse og almennyttige boligblokbebyggelser, et industrikvarter og på den side af Hørsholmvejen en enklave med almennyttige kædehusene. I takt med anlægsarbejderne på Lundtoftebanen opførtes, lige før banen og Hørsholmmotorvejen krydsede Klampenborgvej, en lang fløj med dagligvarebutikker og supermarked langs Lyngbygårdsvej og lige nord for et højhus og lavere betonboligblokke. Dermed et karakteristisk stationscenterområde med højt og halvhøjt almennyttigt boligbyggeri.²⁹

Med det dødsstød, som Lundtoftebanen fik i 1977, opnåede Lyngby-Taarbæk Kommune ikke den fjerde forstadsby, der var skåret efter Fingerplanens læst. Den kollektive trafik i Lundtoftebanens opland blev længe henvist til busser med forbindelse til S-banestationerne i Lyngby, Virum og Holte eller den såkaldte ”oliesporvogn”, som Nærum-banens osende kørende materiel ofte lidt flatterende betegnedes. Men med Hovedstadsrådets visionære planlægning og drift af den kollektive trafik fra 1974, blev der ikke desto mindre allerede to år efter gennemført en ekspresbuslinje fra Gl. Holte til Københavns Rådhusplads.

Ekspresbuslinjen førtes ad Helsingørmotorvejen og fik separate holdepladser ved siden af motorvejssporene (ofte i nærheden af de stationer, som Lundtoftebanen skulle have haft) og opfyldte med forbindelsen fra Gl. Holte tillige det ønske, der fra flere sider i 50’erne luftedes om en forlængelse af Lundtoftebanen hertil. Til gengæld blev dens banearealer uberørt liggende i mange år og henteledte med de udgravede tracer og broer tankerne på den ”glemte S-bane”.

Først sent anvendtes banearealerne til en udbygning af eksisterende eller etablering af nye trafikale infrastruktur. Ved den hårdt tiltrængte udvidelse af Helsingørmotorvejen fra fire til seks spor kunne Lundtoftebanen således levere en del af arealet. Og når Hovedstadens Letbane svinger ud fra Anker Engulunds Vej, løber den på det sidste stykke til endestationen (Lundtofte) på Lundtoftebanens trace. Ligesom letbanen får en station med navnet ”Fortunen” tæt ved Lundtoftebanens planlagte samme.

Konklusion og perspektiv

I denne artikel sættes Lundtoftebanen og det forventede radiale forstadsbånd i dens baneopland ind i en større urbanregional sammenhæng. Idet det påvises, hvorledes DSBs radiale S-baneomdannelser, drift af radiale rutebilslinjer og S-baneplan fra 1940 formede de radiale forstadsbånd, der blev et af omdrejningspunkterne i Fingerplanen, videreførtes i efterfølgende mere ekspansive egnsplaner og udmøntedes gennem de statslige byudviklingsudvalgs byudviklingsplaner.

Den glemte S-bane

Artiklen dokumenterer endvidere, hvorledes disse egnsplanlagte radiale forstadsdannelser var bundet op på DSBs og Vejdirektoratets samtidige planlægning og gennemførelse af radiale både S-baneomdannelser- og anlæg og motorveje. Men også, hvordan disse regionale trafikale anlæg fik et efterslæb i forhold til såvel hovedstadsmetropolens langt stærkere suburbane vækst og egnsplanlægningens rammer for denne.

Ud fra denne urbanregionale indplacering af Lundtoftebanen påviser artiklen, hvorledes denne allerede indgik i DSBs S-baneplan fra 1940, Fingerplanens anden fase og de ekspropriations- og anlægslove, der lå til grund for den første efterkrigstids S-baneomdannelser- og anlæg. Idet Lundtoftebanen skulle danne forudsætningen for et radiale forstadsbånd, der, nærmest som en

lillefinger fra forstadsdannelsen langs Nordbanen, ville løbe ud i det åbne land mellem Lyngby og Dyrehaven.

Artiklen afdækker endvidere, at Lundtoftebanen blev planlagt og siden påbegyndt anlagt som en 6 km lang strækning, der fra en nyudlagt firesporet S-bane fra Gentofte i Jægersborg skulle løbe i nordlig retning langs den på samme tid udlagte Hørsholmvej. På strækningen til Nærum skulle den have mellemstationer ved en station betegnet Fortunen og en, hvor banen passerede den ydre del af Lundtoftevej.

Da Lyngby-Taarbæk Kommune allerede i 30'erne, som den første af hovedstadsmetropolens forstadskommuner, havde udmærket sig ved at strukturere den suburbane planlægning ud fra et butikstorv (eller rettere et stationscenter) i tilknytning til S-banestationerne, overførte kommunen også denne model ved planlægningen af bebyggelsen omkring den kommende Fortunen station.

Selv om begrundelsen for Lundtoftebanen blev yderligere bestyrket af planen om udflytningen af DTU til Lundtoftesletten og en i forbindelse med læreanstalten ny S-banestation, påviser artiklen, hvordan banen blev en kasterbold i et politiske spil om finanspolitikken og prioriteringen af hovedstadsmetropolens både øvrige S-baneomdannelser- og anlæg og motorvejsudlæg. Med det resultat at disse regionale trafikalanlæg næsten altid fik forrang i forhold til Lundtoftebanen, der ikke blot fik et efterslæb i forhold til den suburbane vækst og egnsplanlægningens rammer, men hvis gennemførelse blev stadig mere tvivlsom.

Da tilpendlingen af studerende til DTU blev langt mindre som følge af det kollegiebyggeri, der opførtes på eller lige uden for læreanstalten, og Hovedstadsrådets regionsplanlægning lokaliserede hovedstadsmetropolens tilvækst i dennes ydre urbane dele, skred forudsætningen for Lundtoftebanen. Så meget at dens gennemførelse de facto blev opgivet i 1977.

I den forbindelse påviser artiklen, at Hovedstadsrådets fremsynede planlægning og drift af metropolens kollektive trafik året før havde ført til etableringen af en ekspresbusrute mellem Gl. Holte og Købehavs Rådhusplads, der i et betydeligt omfang dækkede det kollektive trafikbehov både langs Lundtoftebanens opland og nord for. Dens arealer kom dog gennem en lang årrække til at ligge ubenyttet hen, men blev siden anvendt til en udvidelse af Helsingørmotorvejen, ligesom letbanen på det sidste yderste stykke kom til at løbe på Lundtoftebanens trace.

Den skæve hovedstadsmetropol

Vel ! En skinnebåren kollektiv trafikforbindelse til Lundtoftebanens inderste opland, men ikke af det mere storstilede format, som en S-bane direkte koblet til hovedstadsmetropolens S-banenet, som Lundtoftebanen ville have udgjort. Og heller ikke med direkte forbindelse til den stærkt ekspansive centralby, som København-Frederiksberg udvilede sig til i årtierne omkring årtusindeskiftet.

Letbanen løber til gengæld ad den gamle ringvej 3. Den sikrer dermed en i mange årtier savnet tværgående højklasset kollektiv trafikforbindelse mellem forstadsbåndene. Men den kommer næppe til at skabe forudsætningen for den ekspansive ringvejsby med moderne boliger og kontor-komplekser, som de bag letbanen liggende ejerkommuner har eller rettere havde forventning om.

Med ophævelsen af Hovedstadsrådets regionale planlægning af en afbalanceret udvikling i hele metropolen i 1990, fik centralbyen et forspring på mere end 30 år til både at byomdanne ældre og tiloversblevne erhvervs- og infrastrukturområder til områder med moderne bolig-, kontor- og institutionsbyggeri og at trafikalt opgradere med metro, ringS-bane og nye vejanlæg. Sammen med samfundsøkonomiens yderligere globalisering, forudsætningen for centralbyens tilskud af kapital, arbejdskraft og vækstpotent serviceproduktion, der blev drivkraften bag dens ekspansion i perioden.

Men også med det resultat, at forstæderne kom til at sidde tilbage med traditionel og i nogen grad også højspecialiseret industri, lager-, transport-, logistik-, bygge- og anlægsvirksomheder og delregional handel. Dermed et mindre vækstpotent erhvervsgrundlag, der førte til langt mindre stigninger i forstædernes folketal, indkomster og ejendomspriser end i centralbyen.

Her forsætter byomdannelserne stadig på samme tid, som der arbejdes hårdt på 30-50.000 nye arbejdspladser og boliger på Lynetteholmen, der selvsagt kobles på centralbyens metrosystem. Vil kapitalens lokalisering af boliger og serviceproduktion vælge centralbyen fra til fordel for byomdannede områder i letbanens opland ?

Næppe ! Kapitalen lokaliserer altid erhverv og boliger, hvor gevinsten er størst. Det er den i centralbyen, hvor der opnås et samspil og netværk med andre virksomheder, offentlige myndigheder og forskning og udvikling, samtidig med at boliger her er afsættelige til det højindkomstlag, der søger til denne del af hovedstadsmetropolen.

Disse forudsætninger er ikke til stede i letbanens opland. Samtidig er dens tog, eller rettere sporvogne, næsten en time om at bevæge sig fra Lundtofte til Ishøj Strand og skal benyttes på deltrækninger for at skifte først til S-bane og siden til metro for at komme ud til centralbyens nye byomdannede dele. På samme tid, som Motorring 3, trods en betydelig udvidelse for nogle år siden, igen proppes til med person-, vare og lastbiler, der i samme omfang pumpes ind på de indre dele af de radiale motorveje i retning mod centralbyen.

Hovedstadsmetropolen blev med nedlæggelsen af Hovedstadsrådet skævvredet som en funktionel urban region. Centralbyen blev vinderen og forstæderne, og dermed også den glemte S-banes opland, blev taberen. Om en eventuel kommende regional planlægning af metropolens udvikling kan rette op på denne gennemgribende regionale skævvridning er spørgsmålet.

I en tid, hvor politikere og embedsværk er hildet af neoliberalistiske tankesæt om kommunal ageren på markedsvilkår og i gensidig konkurrence, og fuldstændig har mistet blikket for fordele ved regional styring og planlægning, er det desuden tvivlsomt, om og hvornår hovedstadsmetropolen på ny vil blive genstand regional planlægning og styring.

Selv den rudimentære form for regional opgavevaretagelse, som 2007-sturkturreformens regioner er udtryk for, har længe hængt i en tynd tråd. Kun dannelsen af den socialdemokratisk ledede borgerlige regering i 2022 har foreløbig reddet regionerne fra nu udenrigsminister Lars Løkke Rasmussens felttog mod regional styring, som hans 2007-sturkturreform er udtryk for.

Summary

This article places the Lundtofte Line and the expected radial suburban belt in the railway catchment area within a larger urban-regional context. It shows how DSB's radial suburban railway conversions, operation of radial bus lines and the suburban railway plan from 1940 before the middle of the 20th century shaped the radial suburban belts. They became one of the focal points in the Finger Plan from 1947, were continued in subsequent more expansive regional plans and were implemented through the urban development plans of the state urban development committees.

The article also documents how these regionally planned radial suburban formations were tied to DSB's and the Danish Road Directorate's simultaneous planning and implementation of radial suburban railway conversions and facilities and motorways. But also how these regional traffic facilities lagged behind both the capital metropolis's much stronger suburban growth and the regional planning framework for this.

Based on this urban-regional placement of the Lundtofte Line, the article demonstrates how it was already included in DSB's S-rail plan from 1940, the second phase of the Finger Plan and the expropriation and construction laws that formed the basis for the first post-war S-rail transformations and construction. As the Lundtofte Line was to form the basis for a radial network of roads, which would extend almost like a little finger from the suburban development along the Nordbanen into the open countryside between Lyngby and Dyrehaven.

The article also reveals that the Lundtofte Line was planned and then started to be built as a 6 km long section, which from a newly laid four-track S-rail from Gentofte to Jægersborg was to run in a northerly direction along the Hørsholmvejen that was laid out at the same time.

Nevertheless, the article shows that the line became a bargaining chip in a political game about fiscal policy and the prioritization of the capital metropolis' other S-Bahn conversions and facilities, as well as motorway outlays. With the result that these regional traffic facilities almost always took precedence over the Lundtofte Line, whose implementation became increasingly doubtful and was completely abandoned in 1977.

Litteratur

Bro, Henning: Kommunal boligpolitik og boligbyggeri 1890-1930, Lyngbybogen, 1990.

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

Bro, Henning: Før Fingerplanen, METROPOL, 2026, nr. 1.

Skjøt-Pedersen, Lise: Forstadsbyen som aktør i velfærdsstaten, Hovedstadsmetropolen efter 1945, 20011.

Skjøt-Pedersen, Lise: Lyngby-Taarbæk i 1950'erne, Lyngby-Bogen 2015.

Thomassen, Peer: Lundtoftebanen, Søllerødbogen 1974.

Trykte kilder

Lovtidende, 1948-1969

Rigstidende, 1947/48- 1950/51.

Folketingstidende 1953/54-1976/77

Betænkning vedrørende den fremtidige udbygning af landevejsforbindelsen København-Køge afgivet som 1. betænkning af det af Ministeriet for offentlige arbejder d. 22.august 1951 nedsatte udvalg vedrørende den fremtidige udbygning af de vestlige indfaldsveje til København, 1953.

Indplacering af de store trafikinvesteringer. Storkøbenhavns Nærtrafik. Storebæltsbroen. Øresundsbroen. Delbetænkning afgivet af det Det trafikøkonomiske Udvalg, 1961.

Hovedstadsområdet. Befolkning. Opgaver. Økonomi, Hovedstadsreformudvalgets sekretariat, 1970.
Vingehjulet 1953, nr. 3.

Utrykte kilder

Hovedstadskommunernes Samrådsmøde 20.11.1963, J.nr. 120I, 1982, Sekretariatet, Frederiksberg Stadsarkiv.

Noter

Forkortelser:

RDT: Rigsdagstidende:

FT: Folketingstidende

TA: Tillæg A

TB: Tillæg B

TC: Tillæg C

FF: Folketingets forhandlinger

LF: Landstingets forhandlinger

Lovt.: Lovtidende

¹ Henning Bro: Før Fingerplanen, METROPOL, 2026, nr. 1., s. 9-16.

² Fingerplanen 1947

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

⁴ Bro: Hovedstadsmetropolen - den danske byregion, 2023, bd. 2. s. 154-168.

⁵ Jf. ovenstående note.

⁶ Lovt. 1948, s. 140, 1951, s. 459. RDT 1947/48, s. TA 3403-3408, 6257-6266. LF, s. 279-284, 285-302, 371-375, 381-382, 964-967, 1041-1061, 1280-1286, 1288, FF, 2275-2282, 2309, 24572459, 2948-2950, 2979, 5021-5038. RDT, 1950/51, TA, s. 3775-3780, LF, s. 383-385, 395-404, 588-590.

⁷ FT 1960/61, TA 45ff, TB s. 557ff, TC 349ff, FF, s. 33ff, 489ff og 3130ff

⁸ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2, s. 154-165. Hovedstadskommunernes Samrådsmøde 20.11.1963, J.nr. 120I, 1982, Sekretariatet, Frederiksberg Stadsarkiv.

⁹ Hovedstadsområdet. Befolkning. Opgaver. Økonomi. Hovedstadsreformudvalgets sekretariat, 1970, s. 269.

¹⁰ Vallensbæk Kommune.

¹¹ Bro: Hovedstadsmetropolen - den danske byregion, 2023, bd. 2. s. 241-252

¹² Hovedstadsområdet. Befolkning. Opgaver. Økonomi, Hovedstadsreformudvalgets sekretariat, 1970, s. 76.

¹³ Lovt, 1953, s. 526-527. FT 1953/54, TA, s. 1991-2036, FF, s. 3580-3596, 5883-5907, 6007-6008. Betænkning vedrørende den fremtidige udbygning af landevejsforbindelsen København-Køge afgivet som 1. betænkning af det af Ministeriet for offentlige arbejder d. 22. august 1951 nedsatte udvalg vedrørende den fremtidige udbygning af de vestlige indfaldsveje til København, 1953.

¹⁴ Indplacering af de store trafikinvesteringer. Storkøbenhavns Nærtrafik. Storebæltsbroen. Øresundsbroen. Delbetænkning afgivet af det Det trafikøkonomiske Udvalg, 1961. Lovt. 1964, 423-424, 1967, s. 895, 1968, s. 761-762, og 1969, s. 648-649. 1971, s. 762. FT 1963/64, TA, s. 1366-1368, 1387-1395, FF, s. 3461-3465, 3497-3505, 3717-3751, 5123-5132, 5343-5348. FT 1966/67, s. 2697-2705, FF, s. 2696-2700, 3674-3702, 4775-7382, 5031-5037. FT 1967/68, TA, s. 1681-1704, FF, s. 1077-1082, 1882-1902, 3731-3742. FT 1968/69, TA, s. 2039-20-48, FF 1922-1926, 2284-2297, 7355-7363. 1970/71, TA, 2007-2016, FF, 1877-1882, 2942-2959, 7156-7167, 7241-7242.

¹⁵ Rødovre Kommunes Lokalhistoriske Samling

¹⁶ Vingehjulet 1953, nr. 3, s. s. 27.

¹⁷ Lovt. 1951, s. 459. RDT, 1950/51, TA, s. 3775-3780, LF, s. 383-385, 395-404, 588-590.

¹⁸ Vingehjulet 1953, nr. 3, s. 26-29.

¹⁹ Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv

²⁰ FT 1960/61, TA 45ff, TB s. 557ff, TC 349ff, FF, s. 33ff, 489ff og 3130ff

²¹ Peer Thomassen: Lundtoftebanen, Søllerødbogen 1974, 1975, s. 100-107.

²² Da Regionsplan 1973 mistede sin potens med den sidste efterkrigstids landspolitiske opprioritering af national decentral urbanisering og regional udjævning, blev den i Hovedstadsrådets sidste 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".

²³ Bro: Hovedstadsmetropolen - den danske byregion, 2023, bd. 2. s. 474—493.

²⁴ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2, s. 465-516.

²⁵ FT 1976/77, TA, s. 4193-4198, TB, s. 811-812, TC, 543-544 og FF, s. 1688, 2848-2886, 5161 og 5397.

²⁶ Henning Bro: Kommunal boligpolitik og boligbyggeri 1890-1930, Lyngbybogen, 1990, s. 103-154.

²⁷ Henning Bro: Kommunal boligpolitik og boligbyggeri, 1990, s. 154-157. Lise Skjøt-Pedersen: Forstadsbyen som aktør i velfærdsstaten, Hovedstadsmetropolen efter 1945, 20011, s. 109-115.

²⁸ Nogenlunde samtidig med Fortunplanen påbegyndte planlægning omkring Sorgenfri S-banestation. Også planlagdes et stationscenter, hvortil knyttede sig et almennyttigt højhusbyggeri, omliggende etageboligblokbebyggelser og herfra store kvarterer med parcel- og rækkehuse og et mindre industri kvarter i grænselandet mellem de to forstadsbyer Sorgenfri og Virum; jf. Skjøt-Pedersen: Forstaden som aktør i velfærdsstaten, 2015, s. 115-116.

²⁹ Skjøt-Pedersen: Forstaden som aktør i velfærdsstaten, 2015, s. 113-114. Lise Skjøt-Pedersen: Lyngby-Taarbæk i 1950'erne, Lyngby-Bogen 2015, s. 5-12.