

## Forslag til ny Færdselsaare til Aflastning af Nørrebrogade.

Foredrag af Direktør *Juel-Hansen*, København.

I København, som i alle ældre Byer af nogen Størrelse, er Spørgsmaalet om en forsvarlig, d. v. s. passende hurtig Afvikling af Trafikken i en Række Hovedgader i Færd med at antage Karakter af et Problem. For en enkelt af disse Gader har vi derfor anstillet nogle Undersøgelser og overvejet, om det skulde være muligt at finde frem til en rimelig og praktisk Løsning.

Forinden dette belyses nærmere, vil det være nødvendigt at meddele nogle orienterende delvis talmæssige Oplysninger.

Byen bestaar af 3 Kommuner, København, Frederiksberg og Gentofte, af hvilke Frederiksberg, som det ses her paa Kortet, ligger helt omsluttet af Københavns Kommune. Det samlede Indbyggerantal udgjorde i November f. A. ca. 872000, medens det i 1921 var 700000. Tilvæksten i disse 16 Åar har altsaa været 172 000 eller ca. 25 %.

Naturligvis har denne Tilvækst været højst ulige fordelt over de forskellige Bykvarterer. I den gamle By, stort set Kvarteret indenfor Søerne, har Befolkningstallet i en Aarrække været i udpræget Nedgang, en naturlig Følge af Bydelens gradvis foregaaende Omdannelse til Kontors og Forretningskvarter. Denne Tendens strækker sig endda ud til de nærmest tilstødende Dele af de udenfor liggende Kvarterer, «Broerne», der bebyggedes i 70erne og 80erne. Hele Tilvæksten er faldet paa de egentlige Yderdistrikter, der desuden har maattet optage den fra den indre By «fordrevne» Befolkning. Udtrykket «fordrevet» er maaske lidt voldsomt og næppe helt adæquat. Det virkelige Forhold er det, at en stor Del af Befolkningen i de indre Bydele — rimeligvis oven i Købet Hovedparten — frivilligt er flyttet ud for at opnaa bedre og sundere Boligforhold i de forholdsvist frie Omgivelser i Yderdistrikterne, medens en mindre Del, den, der har haft vanskeligt ved at betale de højere Huslejer i

de moderne Ejendomme — er blevet tvunget bort, bl. a. som Følge af de Saneringer, der er foretaget i de senere Aar, navnlig i City og paa Kristianshavn.

Af Yderdistrikterne synes Interessen først og fremmest at have samlet sig om de nordvestlige: Utterslev, Brønshøj og Husum. Medens Indbyggerantallet her endnu i 1921 kun udgjorde 27 000, var det ved sidste Tælling i November f. A. vokset til 84 000, en Forøgelse paa 57 000 eller ca. 210 %. Forholdet er anskueliggjort paa Kortet ved de brune Søjler; 1 Cm. = 2000 Indbyggere. Og da der vedvarende er ubebyggede Arealer tilbage derude — ogsaa til høj Bebyggelse — kan man forvente en fortsat Stigning, i alt Fald en Række Aar endnu. Dette gælder ogsaa i det Tilfælde, at Byens samlede, aarlige Befolkningstilvækst efterhaanden skulde konvergere mod 0, da Udflytningstrangen sikkert ikke vil vise nedadgaende Tendens.

Endnu en Faktor af Betydning for Trafikspørgsmaalet skal anføres: Antallet af Køretøjer, nærmere betegnet Motorkøretøjer. Det udgør for Tiden ca. 38 000 af alle Arter, hvortil kommer et ikke uvæsentligt Antal, der er hjemmehørende i Omegns- og andre Kommuner (Amter) og som ogsaa yder deres Bidrag til «den almindelige Forvirring».

Trafiken mellem disse Yderdistrikter og Bykernen er i alt væsentligt henvist til en enkelt Hovedfærdselsaare, Frederikssundsvej, der dog allerede i Utterslev deler sig i to. Den sydligste af dem — Borups Allé — Aaboulevard — fører ind til Raadhuspladsen og videre mod Amager.

Den største Del af Trafiken søger imidlertid den nordligste — Frederikssundsvej—Nørrebrogade. Vejen optager forholdsvis kort efter Borups Allé—Afgreningen en anden Nord fra kommende Hovedfærdselsaare Frederiksborgvej og danner Rygraden gennem det folkerige Nørrebro. Over Dr. Louises Bro fører den videre ind mod Købmagergade, den vigtigste nord—syd—gaaende Gade i den indre By, med umiddelbar Forbindelse over Knippelsbro til Christianshavn og Amager. Nørrebrogade, der nu befares af 3 Sporvejslinjer, er naturligvis gammel Landevej; den blev bebygget i sidste Halvdel af forrige Aarhundrede og har sikkert gjort ganske god Fyldest i denne Periode. Men nu er Trafiken steget i en saadan Grad, at Ulemperne, særligt i de travle Morgen- og Eftermiddagstimer, er ved at blive alvorlige. Medvirkende hertil er Gadens ringe Bredde, for Kørebanens Vedkommende 11 à 12 m. Udenfor Sporene, der ligger i Midten, faar man altsaa Sidebanebredder paa kun 3,5 à 4,0 m.,

eller Plads til en Vognrække og en Cyklist. Cyklestier forefindes naturligvis ikke.

Ifølge en i 1935 afholdt Færdselstælling passeredes den inderste Strækning af Nørrebrogade i Tiden Kl. 6—20 af ca. 1500 Sporvogne (Linierne 5, 7 og 16), ca. 6500 andre Køretøjer og sidst, men ikke mindst af ca. 50 000 Cyklistere i begge Retninger tilsammen. Omsættes Cyklerne til Køretøjer efter Skalaen 5 Cykler  $\sim$  1 Køretøj kommer man op paa et samlet Tal af ca. 18 000 Køretøjer. Hvis de saa endda var jævnt fordelt over de 14 Timer og over begge Færdselsretninger; men det er jo desværre ikke Tilfældet. Den maximale Timetrafik — Kl. 17—18 — er oppe paa ca. 1800 «reducerede» Køretøjer. Med samme Forhold mellem egentlige og «reducerede» Køretøjer som før, bliver Tallene henholdsvis 800 og 1000 eller 5000 rigtige, levende Cyklistere. Og nu kører de kun i en Retning, praktisk talt — udad. Det er klart, at der ikke bliver megen Plads til hver. Forholdene kompliceres yderligere af Standsninger foran Trafiksignaler ved et Par vanskelige Gadeskæringer, og ved Sporvejsstoppestederne.

Spørgsmaalet bliver da: Que faire? Rent umiddelbart set synes der at frembyde sig 3 Muligheder:

- 1) *Etagedeling af Trafiken.*
- 2) *Udvidelse af Gaden.*
- 3) *Aflastning af den ved Anlæg af en ny, sideløbende Gade med gode Tilslutninger i begge Ender.*

*Ad 1.* Etagedeling af Trafiken er jo den Udvej, man i de større Byer almindeligvis tager sin Tilflugt til, naar en Gade er ved at blive overbelastet. Man anbringer da Massebefordringsmidlerne over eller under Jorden, hvad der som Regel vil være identisk med Anlæg af en Bybane. Men hertil er København for lille. Et saadant Anlæg med alt, hvad dertil hører af Stationer og Materiel kan paa Forhaand skønnes at blive ganske urentabelt. Mere Mening vilde der maaske være i at gaa til et underjordisk Sporanlæg for almindelige, men moderne Sporvogne, der kan accelerere mindst  $0,7 \text{ m/sec}^2$  og løbe ca. 55 km/T. Med en Stoppestandsafstand paa ca. 500 m vilde man kunne opnaa en Rejsehastighed af op mod 25 km/T, i Virkeligheden omtrent en Fordobling af den nuværende Rejsehastighed i Gaden indre By. En saadan Foranstaltning vilde naturligvis give den øvrige Færdsel forbedrede Vilkaar, og dog blev det næppe Gevinst altsammen, idet man med den større Stoppestandsafstand ved det under-

jordiske Sporvejsanlæg sikkert maatte beholde et eller andet Befordringsmiddel — Bus eller Trolleyvogn — for den lokale Trafik.

K. S. har udarbejdet et rent skitse-mæssigt Forslag til et Tunnel-anlæg under Gaden og videre ind under den indre By, passerende Boulevardbanen (Statsbanernes), Højbroplads og Havnen og endende ude paa Amager, en Strækning paa ca. 5 km. Selv ved en ganske løselig Undersøgelse blev det øjensynligt, at man for største Delen ikke kunde arbejde i aaben Grav, men maatte tunnellere — en kostbar Arbejdsmetode — og at Arbejdet vilde medføre Omlægning af et Utal af Ledninger af alle Arter. Omkostningerne vilde herved naa op paa et Beløb, der maatte siges at staa i Misforhold til de opnaaede Fordele og i hvert Fald vilde blive for store for Byen. Sagen har derfor maattet henlægges som foreløbig uigennemførlig.

*Ad 2.* En Udvidelse af selve Nørrebrogade var i og for sig en nærliggende Tanke. For at opnaa en rationel Løsning paa denne Maade maatte man først og fremmest tilstræbe en saa fuldkommen Adskillelse mellem de forskellige Trafikarter som muligt, for Sporvejenes Vedkommende ved Anvendelse af et eget Sporareal. Den heraf betingede Gadebredde — ca. 35 m — vilde medføre meget omfattende Arealerhvervelser. Grundpriserne ligger ret højt — op til ca. Kr. 650 pr. m<sup>2</sup> — og da det yderligere i mange Tilfælde vilde blive vanskeligt og bekosteligt at udnytte Rest-Grundstykkerne, har ogsaa denne Udvej maattet anses for økonomisk uoverkommelig.

*Ad 3.* I stedet har vi saa kastet os over det sidste Alternativ: Aflastningsgaden.

En heldig Omstændighed synes paa Forhaand at tale til Gunst for en Løsning af denne Art. Ved Omlægningen af de københavnske Banegaardsforhold for en Snes Aar siden blev en gammel Statsbanestrækning nedlagt og Arealerne frigjort. De har i alt væsentligt ligget ubenyttet hen siden og vil næppe mere blive anvendt til Baneanlæg. Det drejer sig om en ca. 1 km lang Strækning fra Nørrebrogade til den vigtige Ringgade: Jagtvej; den er vist med hvid Skraivering paa Kortet. Der vil her uden Vanskelighed kunne blive Plads til et monumentalt Gadeanlæg med et særligt Areal til Sporvej i Midten, brede Sidebaner og Cyklestier og altsaa med en betydelig Kapacitet. Det er endvidere saa heldigt, at Gaden skærer Jagtvejen lige overfor Udmundingen af en fredelig Sidegade, Hans Tavsens Gade, der fører videre langs Sydsiden af Assistens Kirkegaard, dog

adskilt fra denne ved et smalt Parkanlæg. Som det vil ses, er Retningen meget nær den samme som Nørrebrogades. Ved at gøre dette Anlæg lidt smallere endnu, faar man i Virkeligheden en nogenlunde smertefri Vejudvidelse. Et Par Kommuneskoler ligger ganske vist i Farezonen, men det vil dog være muligt at tilvejebringe en Gadebredde paa ca. 35 m uden at foretage større Indgreb — og dette maa anses for tilstrækkeligt til Videreførelse baade af det særlige Sporareal og Cyklestier. Naar Assistentens Kirkegaard til sin Tid nedlægges, vil en Diagonalgade fra Nørrebros Runddel yderligere kunne trække Færdslen denne Vej.

Ved Gadens østlige Ende ligger en Kirke: Hellig Kors Kirke, der danner «point de vue» for næste Afsnit af Tracéen: Korsgade. De to Gader er parallelle, og forenes ved et Bajonetknæk, der dog nogenlunde nemt udlignes ved Anlæg af en Rundkørsel udenom Kirken. Korsgadekvarteret stammer fra en af vore uheldigste Byggeperioder, smalle og mørke Gader med den da anvendte Baghusbebyggelse, som nok kunde trænge til lidt Udluftning. Af Hensyn til det nye Gadeanlæg vil det dog være tilstrækkeligt at udvide til een Side. Det bliver in casu den nordlige — paa Sydsiden ligger et stort Hospital i Vejen. Man opnaar herved tillige Mulighed for at kunne fritlægge den kunstnerisk udsmykkede, men alligevel lidt skumle Blaagaards Plads. Grundpriserne er naturligvis her væsentligt lavere end paa Nørrebrogade — de varierer fra ca. Kr. 80 til Kr. 100 pr. m<sup>2</sup>, saa at de økonomiske Ofre bliver lettere overkommelige.

En Dæmning over Søen frembyder ingen tekniske Vanskeligheder. Det er derimod ikke udelukket, at der vil rejse sig Protester af æstetisk Art; men dem maa vi altsaa se at komme udenom. Hvis hele Anlægget skal have nogen Mening, maa man jo over Søen. Dæmningens Retning vil desværre blive lidt skraa; det er nødvendigt for at naa over til Ahlefeldtsgade, der langs Ørstedsparken fører ud til den brede, indre Ringgade, Nørrevoldgade. En passant kan bemærkes, at vi mellem Søen og Ahlefeldtsgade bryder tværs igennem Sporvejenes egen Centralgarage og Værksteder for Luftledninger og Kabler; men det bliver vi altsaa nødt til at se lidt stort paa. Udvidelsen af Ahlefeldtsgade ind i Ørstedsparken er nok den Del af Anlægget, der vil møde de største Vanskeligheder. Med stor Sikkerhed kan det forudses, at der vil rejse sig et Ramaskrig i Pressen den Dag, Planen kommer offentligt frem; Partiene i den indre By er hellige og ukrænkelige. Der har tidligere — i Anledning af Spørgsmaalet om en Udvidelse af det tilstødende Grønttorv — været Forslag fremme om at inddrage en Strimmel af Parken, men det blev om-

gaaende kvalt af den offentlige Kritik. Da det som sagt maa forventes, at det gaar ligesaadan næste Gang, kan det blive nødvendigt at udvide til den anden Side ved Erhvervelse af de her liggende Ejendomme, men det bliver jo lidt dyrere.

Der foreligger dog maaske en anden Mulighed for at formilde de vrede Guder, nemlig at søge Grønttorvet, som alligevel skal flyttes, inddraget til Park, saa at man altsaa i Stedet for en Indskrænkning af det grønne Areal fik en Udvidelse.

Af en Del af den nye Gades ydre Strækning har vi lavet en lille Skitse, der skulde give et Begreb om dens Udseende, set fra Søen, men det er altsaa i dobbelt Forstand et Fremtidsperspektiv.

Nørrevoldgade danner den nordvestlige Begrænsning for Bykeren. Og i og for sig kunde man lade Aflastningsgaden ende her. Sporvejslinien eller linierne maa sandsynligvis her bøje af og føres ad Voldgaden. For Publikum vil dette ikke medføre større Ulemper, idet Afstanden til Nørreport — det centrale Punkt i Kvarteret — og dermed til Købmagergade ind mod Byen ikke vil udgøre mere end ca. 300 m, ligesaa det naturligt er muligt at naa ned til Strøget ad forskellige andre Veje.

Men for den almindelige Færdsel vilde det unægteligt være en meget betydelig Fordel at faa etableret en direkte Forbindelse med Strøget og med Christianshavn og Amager (Sundby). Man vilde herved tillige opnaa at aflaste Købmagergade, der for saa vidt trænger ligesaa meget til det som Nørrebrogade.

Af flere Løsninger af denne Opgave er vi — i hvert Fald foreløbigt — blevet staaende ved den paa Kortet viste Linieføring. Gaden maa nu af økonomiske Grunde gøres smallere. Som en rimelig Bredde har vi regnet med 22 m. Cyklestierne maa naturligvis bortfalde. Til at begynde med fører Gaden i en Bue over til Nørregade, passerende det hæderkronede, men nu saa temmeligt forældede, Folketeater, hvor Fru Dybwad i sin Tid fejrede Triumfer. Teatret var oprindeligt Hippodrom, oprettet i en Tid, hvor der af Hensyn til det kgl. Teater ikke maatte være andre Teatre indenfor Voldene. Men nu er vi jo i København efterhaanden naaet til at betragte det som en dagligdags Ting at nedlegge eller nedrive et Teater. Hinsides Nørregade føres Gaden et Stykke i østlig Retning og deler sig saa i to Grene, hvoraf den ene fører ud til Kulturvet for at lette Forbindelsen med Købmagergade, medens den anden løber videre i sydøstlig Retning bag om Helligaandskirken, følgende de eksisterende Smaagader i saa stor Udstrækning som muligt. Vi fortsætter tværs over Strøget og bøjer tilsidst over mod Højbro, der maa udvides, og er saa

ude på Slotsholmen med den umiddelbare Fortsættelse til Christianshavn og Amager.

Til sidst et Par Ord om Pengene. Det første Afsnit af Gaden fra Nørrebrogade til Nørrevoldgade vil medføre Udgifter til Ejendoms-erhvervelser, der efter de foreliggende Vurderinger maa beregnes til ca. 7,5 Mill. Kr. Parkarealer og gammelt Baneareal ikke medregnet. Til Anlæg af selve Gaden, herunder Dæmning over Søen, Spor, Ledninger, Belysning o.s.v., alt hvad der hører til, vil medgaa mellem 2 og 3 Mill. Kr., saa at den samlede Udgift for denne Strækning vil naa op paa et Beløb af ca. 10 Mill. Kr., altsaa for den ydre Strækning ca. 3,5 Mill. pr. km, kun en Brøkdel af Udgiften pr. km til et Tunnelanlæg.

For Afsnittet gennem den indre By, altsaa fra Nørrevoldgade til Slotsholmen kan det kun siges, at Værdien af de paagældende gamle og for Størstedelen udtjente Ejendomme udgør ca. 12—13 Mill. Kr., hvortil kommer de i denne Forbindelse mindre betydende Udgifter til Gadeanlægget.

Hvor stor en Del af Udgifterne til Ejendomserhvervelser, der igen kan indvindes ved den som Følge af Gadeanlægget forventede Værdistigning, bl. a. ved Salg af Arealer, er naturligvis vanskeligt at afgøre. Men da den nye Bebyggelse maa kunne faa Lov at udnytte den store Gadebredde og altsaa udformes med et ret stort Antal Etager, skulde det ikke synes urimeligt at regne med en væsentlig Procentdel.

Tager vi hele Strækningen under eet, vil Omkostningerne blive ca. 25 Mill. Kr., ikke meget forskelligt fra, hvad en Tunnel alene under Havnen mellem Amager og Sjælland vilde koste. Alene dette viser overmaade tydeligt, hvor meget billigere Anlægget af en ny Gade vil være, selv om den kræver Gennembrydning og Nedrivning af gamle, men kun arealmæssigt kostbare Bebyggelser. Hertil kommer, at et Tunnelanlæg eo ipso maa udføres i een Omgang, medens Aflastningsgaden udmærket lader sig udføre stykkevis, saaledes at det bliver muligt at fordele Udgifterne over en længere Aarrække. Endeligt giver Gadegennembrydningerne Anledning til en omfattende Sanering af gamle, til Undergang viede Ejendomme, en Fordel af betydelig samfundsmæssig Værdi; Tunnellen medfører derimod ingen «overjordiske» Forandringer.